

02 / 2022

INFO BULLETIN

REVUE DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

TEST, RÉALISATION, PERSPECTIVES – LES ACTUALITÉS
DE LA PLANIFICATION VÉLO



CONTENU

3 ÉDITORIAL

- 4 L'EXEMPLE DE COPENHAGUE : PLUS D'ESPACE POUR LES VÉLOS
OLIVER DREYER, EXPERT VÉLO, B+S AG ET MEMBRE DU COMITÉ DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE
-

- 10 GENÈVE : DES PISTES À SUIVRE POUR LE VÉLO
BARBARA PILLONEL, DÉLÉGUÉE À LA COMMUNICATION ET PROMOTION MOBILITÉS DOUCES, VILLE DE GENÈVE
-

- 16 INFRASTRUCTURE SOCIALE – PROMOTION DU VÉLO AUPRÈS DES ENFANTS, DES ADOLESCENT·E·S ET DES ADULTES À BERNE ET À KÖNIZ
MICHAEL LIEBI, BUREAU MOBILITÉ DOUCE DE LA VILLE DE BERNE, TANJA HUG, FUSS VELO KÖNIZ, COMMUNE DE KÖNIZ, DOMINIK GUGGISBERG, PRO VELO BERNE
-

- 22 LES BANDES CYCLABLES PROTÉGÉES (« PROTECTED BIKE LANES ») SUR LE BANC D'ESSAI
DAVE DURNER, VILLE DE ZÜRICH, JAKOB LEITNER, VERKEHRSTEINER AG
-

- 26 DE LA LOI À LA VOIE CYCLABLE
RAPHAEL KNUSER, GUICHET VÉLO DU CANTON DE ZÜRICH ET MEMBRE DU COMITÉ DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE
-

- 30 UNE INFRASTRUCTURE CYCLABLE ROUGE EN SUISSE ?
MICHAEL LIEBI, COMITÉ DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

IMPRESSUM

CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

Rechbergerstrasse 1, Postfach 938, 2501 Biel/Bienne

Tel. 032 365 64 50, info@velokonferenz.ch, www.velokonferenz.ch

CONCEPT ET RÉDACTION

Daniel Sigrist, Conférence Vélo Suisse

TRADUCTION

Agnès Camacho-Hübner, IntenCity Sàrl

RELECTURE

Agnès Camacho-Hübner, IntenCity Sàrl

GRAPHISME

co.dex production ltd., 2502 Biel/Bienne

www.co-dex.ch

ILLUSTRATION DU TITRE

Voie verte direction Annemasse (photo : Ville de Genève, Didier Joran)

ÉDITORIAL

CHÈRES LECTRICES, CHERS LECTEURS, CHERS MEMBRES,

Le 1^{er} janvier 2023, la nouvelle loi fédérale sur les voies cyclables entrera en vigueur, concrétisant ainsi l'arrêté fédéral plébiscité par le peuple suisse en 2018. Les cantons s'affairent pour ajuster leurs règlements et politiques aux nouvelles dispositions. Vous pourrez en découvrir quelques exemples au gré de ce numéro.

Mais les villes et communes n'ont pas attendu cette évolution légale pour s'interroger sur les meilleures options pour rendre leur territoire plus sûr et favorable à la pratique du vélo. En s'inspirant des exemples danois ou hollandais, la Suisse arrivera-t-elle à mettre la population en selle ? Que ce soit en rendant les infrastructures cyclables intuitives et identifiables grâce à une couleur distinctive ou en protégeant les bandes cyclables par des éléments physiques pour augmenter le sentiment de sécurité et désamorcer les conflits avec les véhicules tournant à droite, les villes cherchent des solutions hors des sen-

tiers battus et en marge des normes habituelles. Toutefois, et l'exemple de Copenhague nous le rappelle, agir sur les seules infrastructures cyclables ne suffit pas toujours. La politique de mobilité doit être globale : favoriser le vélo (ou le bus) implique donc aussi des mesures visant à diminuer l'attractivité et la performance des trajets en voiture. Alors, à quand les super-blocks et autres mesures de réduction de la capacité dans les villes ? Quelles que soient les solutions retenues, leur mise en œuvre nécessitera forcément un travail coordonné entre Villes, Communes, Cantons et Confédération. L'exemple de Genève et sa task force vélo reste une piste à suivre... et le Comité de la Conférence vélo se réjouit de vous faire partager les expériences menées aux quatre coins de la Suisse.

Cindy Freudenthaler

Vice-présidente de la Conférence Vélo Suisse

L'EXEMPLE DE COPENHAGUE : PLUS D'ESPACE POUR LES VÉLOS

OLIVER DREYER, EXPERT VÉLO, B+S AG ET MEMBRE DU COMITÉ DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

Sur le chemin pour devenir une ville ou une commune favorable aux cyclistes, la probabilité d'un conflit entre les intérêts des cycles et ceux du trafic individuel motorisé (TIM) est généralement élevée, car la création de plus d'espace pour les vélos se fait la plupart du temps au détriment du TIM. Les guerres de tranchées que cela engendre ne mènent généralement à rien, on aurait plutôt besoin de mesures orientées solution. Mais lesquelles? La Ville de Copenhague elle-même, pourtant réputée pour ses aménagements en faveur des cyclistes, est aujourd'hui encore confrontée à ce défi. Le présent article est consacré aux solutions mises en œuvre là-bas. Une chose est claire: il n'existe pas de solution miracle, mais plutôt un éventail de mesures, dont beaucoup sont connues, d'autres peut-être moins – c'est leur mélange qui fait toute la différence. Puisse cette compilation servir de base et de point de départ pour de nouveaux projets et de nouvelles idées.

OBJECTIFS DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS ACTUELLE

Objectif: devenir la meilleure ville du monde pour les cyclistes

1. 50 % de part modale du vélo (travail et école) à Copenhague d'ici 2025 (2010: 35 %, 2014 43 %)
2. Réduction d'au moins 50 % du nombre de cyclistes grièvement blessés par rapport à 2005 (2005: 118 cyclistes grièvement blessés)
3. Au moins 80 % des cyclistes à Copenhague se sentent en sécurité dans le trafic (2010: 67 %)

POLITIQUE ET CONCEPTION DE LA PLANIFICATION À COPENHAGUE

À Copenhague, on considère que la planification des aménagements cyclables est toujours une planification locale ou urbaine. Par conséquent, la planification locale/urbaine est comprise et perçue comme un élément important de la politique locale. En Suisse aussi, les exemples récents de Berne et de Genève montrent à quel point la politique locale est essentielle pour les villes souhaitant devenir plus favorables aux cyclistes.

Mais la planification à elle seule ne suffit pas. Une réglementation est également nécessaire. Qu'est-ce que cela signifie? Plus d'espace pour plus d'infrastructures cyclables est synonyme de moins d'espace pour les autres modes de transport (en règle générale le TIM). Cela se traduit d'ordinaire par des conflits (politiques), car quelqu'un se voit privé de quelque chose

(par ex. avec la suppression de places de parc). Copenhague n'échappe pas à cette règle, même si elle donne l'image d'une ville favorable au vélo. Dans la capitale danoise, les opposant-e-s absolu-e-s à la voiture et les partisan-e-s de la voiture s'équilibrent politiquement (environ 25 et 28 % chacun). Ce qui compte, c'est bien la position du reste de la population et ce qu'elle pense des mesures en question. La majorité des habitantes et des habitants de Copenhague est par exemple favorable aux mesures en faveur des cycles. Mais cette partie de la population n'est généralement pas aussi bruyante que les opposant-e-s peuvent l'être. Il est donc d'autant plus important de donner une voix à cette majorité silencieuse. À Copenhague, l'approche de la «transformation» a fait ses preuves: dans les discussions, l'accent est mis sur les effets positifs (par ex. moins de nuisances sonores et plus d'espaces verts) et non sur ce qui est supprimé (places de parc, voie du TIM). Différents outils peuvent être utilisés dans ce but: à un stade précoce du projet, il s'agit de visualisations architecturales, plus tard de «show-cases», de mesures immédiates, de projets pilotes, de tests. Dans le cadre de ces projets pilotes, la vision se concrétise et peut faire l'objet d'un vote (par ex. par SMS). Ainsi, même les opposant-e-s peuvent être convaincu-e-s, car il ne s'agit que d'une mesure temporaire. Il est essentiel d'observer et d'analyser les mesures mises en œuvre et les tests (monitoring). Cela implique également d'être honnête: si une solution échoue, il faut en tirer les leçons et ne pas dissimuler l'erreur. Il est intéressant de noter que les consultations citoyennes ont fait émerger des solutions bien plus extrêmes que celles proposées par les urbanistes.

Quels éléments peuvent être utilisés concrètement pour mettre en œuvre une stratégie de réduction du TIM?

En résumé, la stratégie repose sur l'approche consistant à rendre les trajets et l'accès aux destinations en ville plus difficiles, voire impossibles, pour le TIM, à dégrader la situation en matière de stationnement et, en contrepartie, à améliorer la situation pour les cycles (ainsi que pour les piétons et les transports publics).

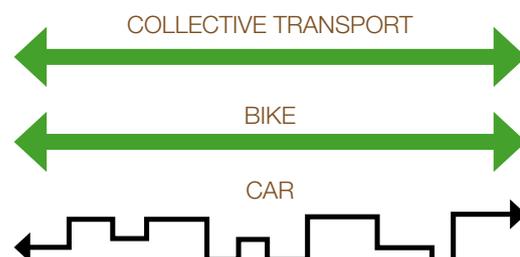


Fig. 1: Éléments et stratégies concrets

ÉLÉMENTS ET STRATÉGIES CONCRETS

RENDRE LES TRAJETS PLUS DIFFICILES

De telles mesures rendent certains trajets du TIM plus difficiles, voire les empêchent, mais n'affectent pas les cycles. Différentes possibilités existent : superblocs, sens uniques ou chantiers ouverts aux vélos.

Superblocks: dans certains quartiers, des rues sont transformées en impasses, interrompant ainsi les trajets du TIM. Les piétons et les cyclistes peuvent quant à eux toujours passer (cf. Fig. 2 et 3). L'idée n'est pas nouvelle. Elle provient à l'origine de Barcelone et est également appliquée en Suisse (par ex. la rue cyclable Länggasse à Berne). Cette mesure permet aux habitants d'un quartier d'y accéder en voiture, mais empêche ou réduit le trafic de transit. Les émissions (sonores, entre autres) peuvent ainsi être réduites, ce qui améliore la qualité de vie à cet endroit. Grâce à cet effet positif, il est souvent possible de rallier une majorité de partisan·e·s à cette solution à l'intérieur du quartier concerné. Cette mesure doit bien évi-

demment être planifiée avec soin (trafic d'évitement, itinéraires des services d'urgence, évacuation des déchets, etc.).

Une des mesures d'accompagnement consiste à réduire la vitesse maximale autorisée. Alors que dans les villes suisses, les zones 30, voire les zones de rencontre de grande taille sont déjà la norme, Copenhague n'en est qu'à ses débuts. Le principe des superblocs est déjà appliqué depuis longtemps dans les centres-villes, où des zones piétonnes sont aménagées et où seul le trafic lié aux livraisons est autorisé.

Une autre mesure, qui existe également depuis longtemps en Suisse, est l'aménagement d'un contresens cyclable dans une **rue à sens unique**. (cf. Fig. 4)

Les **chantiers** peuvent également être utilisés comme outil stratégique pour entraver sérieusement le passage des voitures: de manière temporaire, le trafic automobile n'est autorisé que dans un sens (ou plus du tout). Une alternative aussi directe, confortable et sûre que possible est en revanche aménagée pour les cycles (cf. Fig. 5).



Fig. 2: Exemple d'un «superblock» classique à Copenhague



Fig. 3: Exemple d'un «superblock» avec barrière pivotante à Copenhague

RÉDUCTION DE LA CAPACITÉ

Ces mesures vont entraîner une réduction de la capacité du TIM et donner une plus grande priorité aux autres modes de transport (par ex. vélo et transports publics). Une mesure est particulièrement efficace lorsqu'elle est mise en œuvre sur des axes de circulation importants (liaisons principales en direction du centre ou sur un pont). L'objectif est toujours une forte réduction du TIM (pouvant aller jusqu'à la suppression totale) et une amélioration de la situation pour le reste des usagers. La diminution du nombre de voitures entraîne une amélioration de la qualité de vie: moins de voitures signifie moins de bruit (les piétons et les cyclistes se déplacent silencieusement) et il y a plus d'espace pour les piétons, les cyclistes et les transports publics, ce qui a aussi un impact positif sur la qualité de séjour. La « Norrebrogade » à Copenhague en est un exemple parlant: cet axe principal entre le quartier nord et le centre de Copenhague a été réaménagé dans le but de générer plus d'espace et une meilleure qualité de séjour, y compris des possibilités de s'asseoir, plus de stabilité pour les transports publics et plus de sécurité/d'espace pour les vélos. À cette fin, la chaussée a été répartie différemment et les carrefours ont été redimensionnés en fonction de leur taille et des mouvements autorisés. Le profil type n'est pas toujours identique, et est même parfois asymétrique selon les tronçons. Les bordures de trottoir n'ont pas été modifiées, mais seulement l'espace dévolu à la chaussée, ce qui présentait aussi certains avantages économiques. Grâce à la suppression de certains mouvements (interdictions ponctuelles de bifurquer pour le TIM, tronçons réservés aux voies bus, riverains et livraisons seuls autorisés), le TJM a pu être réduit de 15'000 à 6'000 vhc/j. La vitesse maximale au-

torisée a été abaissée de 50 à 40 km/h (les obstacles à la limitation à 30 km/h sont plus élevés qu'en Suisse). Partout où cela a été possible, les trottoirs et l'infrastructure cyclable ont été fortement élargis (parfois même doublés; par ex., à certains endroits où les magasins sont nombreux et le flux de piétons important, le trottoir est passé de 3 à 6 m). La largeur des pistes cyclables unidirectionnelles est passée de 2.25 m à 3 m ou 3.50 m, voire à 4 m sur le pont de la Reine Louise (Dronning Louise Bro). Des espaces propices au séjour (petites places avec des bancs publics et des arbres) ont été aménagés au niveau du débouché de certaines rues secondaires. Le nombre de places de stationnement pour vélos a en outre été augmenté (également au niveau du débouché des rues secondaires). Les arrêts de bus ont été transformés en arrêts sur chaussée avec un contournement pour les vélos, et la priorité pour les usagers des bus y est très bien respectée (cf. Fig. 6). Le nombre d'accidents a été considérablement réduit (d'environ 50 %, et la gravité des accidents a elle-même diminué).

Les chiffres du pont de la Reine Louise sont impressionnants: son profil comprend actuellement une voie de circulation, une piste cyclable de 4 m de large et un cheminement piéton de 5.30 m de large, et ce de chaque côté. Le TIM a été réduit de près de 50 %, de même que le bruit. Environ 30 % de bancs publics supplémentaires ont été installés. Résultat: 3 fois plus de personnes passent du temps sur le pont et aussi le long de la route. Le volume de cyclistes est lui aussi impressionnant: plus de 40'000 cyclistes et plus de 7'500 piétons passent chaque jour sur le pont, où le TIM n'a jamais atteint cette capacité.



Fig. 4: Exemple de contresens cyclable



Fig. 5: La convivialité d'une ville pour les cyclistes se mesure, entre autres, à la prise de conscience de la notion d'aménagement cyclable sûr à travers les chantiers



Fig. 6 : Arrêt sur chaussée (flot bus) avec un contournement pour les vélos aux dimensions généreuses et une vitesse limitée à 40 km/h

AUGMENTATION DE LA RÉSISTANCE AU PASSAGE

Avec l'augmentation de la résistance au passage, les temps de trajet du TIM sont plus élevés et le confort diminue. Cette mesure est également adaptée aux localités de plus petite taille. Des rétrécissements physiques ponctuels sont aménagés : il s'agit en règle générale de décrochements horizontaux / rétrécissements qui entraînent une perte de priorité pour les véhicules circulant dans une direction. Les cycles quant à eux circulent à côté de cet aménagement, sur des pistes cyclables unidirectionnelles séparées (parfois étroites), sur lesquelles le TIM ne peut pas monter. Avantage de cette solution : l'étranglement du profil type de la route, qui favorise la modération du trafic. (cf. Fig. 7)

RÉDUCTION DU NOMBRE DE PLACES DE PARC

À Copenhague, un pourcentage relativement élevé de ménages possède toujours une voiture. La voiture est surtout

utilisée pendant les loisirs, notamment le week-end. Comme la Ville ne peut pas interdire aux usagers de posséder une voiture, elle tente de gérer la situation en réduisant le nombre de places de parc. Le dimanche soir, on assiste régulièrement aux « Hunger Games » dans les quartiers : il y a pénurie de places de parc. La vision de la Ville est la suivante : pendant la semaine, ce sont les entreprises qui utilisent les voitures et, le week-end, ce sont les familles. Cette alternance devrait permettre de réduire le nombre de voitures en circulation et donc l'espace qui leur est dévolu au sein de l'espace public. Une augmentation du prix des cartes de stationnement n'est pas envisagée, car elle favoriserait les personnes aisées. L'existence d'une véritable stratégie politique concernant la réduction du nombre de places de parc facilite les choses. Il y a trois types de places de parc : les places privées, les places semi-privées et les places publiques. Le nombre de places à l'intérieur de chaque catégo-



Fig. 7 : Exemples de rétrécissements latéraux de la chaussée et de pistes cyclables unidirectionnelles des deux côtés (dans la commune de Furesø)

rie devrait être connu de la commune ou de la ville concernée. D'une part, cela donne une idée de l'impact et de la faisabilité d'une réduction du nombre de places de parc, d'autre part, les places de parc génèrent du trafic.

Lorsque des places de parc sont supprimées, même temporairement, les commerces environnants doivent toujours être impliqués. Cela peut aider à obtenir leur soutien (par ex. pour des places assises à l'extérieur d'un café). Il va de soi qu'avant de commencer à supprimer des places de parc, il convient d'effectuer une analyse de leur taux d'occupation et de la pression exercée sur le stationnement, afin de mettre en évidence le potentiel de cette mesure et ses besoins. Cela peut également améliorer son acceptation.

Le réaménagement de places (de parc) mal exploitées peut également contribuer de manière indirecte à la promotion du vélo : une nouvelle qualité de séjour est générée en lieu et place du trafic (même si la mesure n'est que temporaire). L'exemple de la place Mimers (près de la gare de Norrebro) montre qu'il est possible de créer, à peu de frais, un nouvel espace libre doté d'une grande qualité de séjour, et qui représente une plus-value certaine pour l'ensemble du quartier : les places de parc ont été supprimées et la surface dégrappée. L'asphalte a été remplacé par de la marne perméable et la place a été aménagée avec des bancs publics et des plantations sur de petites buttes. D'anciennes bordures délimitent les zones plantées de l'espace dévolu au séjour (cf. Fig. 8).

MESURES INDIRECTES

Outre les mesures déjà mentionnées, qui ont une influence directe sur le trafic automobile (mesures dites « push »), des mesures indirectes (mesures « pull ») sont également envisageables. Elles comprennent tous les éléments qui jouent un rôle dans la promotion concrète de l'usage du vélo. Les énumérer toutes ici

déborderait du cadre de cet article, mais nous aborderons brièvement une mesure prise dans l'agglomération de Copenhague : le supercykelstier.

Une condition essentielle pour que le vélo devienne une véritable alternative à la voiture est, outre le développement de l'offre des transports publics (y compris le transport des vélos dans le RER), un excellent réseau d'itinéraires cyclables rapides : au Danemark, le supercykelstier, l'aménagement d'un réseau de voies express cyclables en grande partie radiales, et orientées vers le centre de Copenhague, est prévu. Le premier itinéraire, long de 17 km, a été inauguré en 2012, et plus de 200 km ont été réalisés jusqu'ici. Objectif : atteindre environ 850 km d'ici 2045. Afin que les automobilistes prennent également conscience de cette offre, certains tronçons sont délibérément construits à portée de vue de l'autoroute : lorsque les automobilistes sont bloqués dans les embouteillages, ils voient passer les cyclistes et sont indirectement incités à enfourcher leur vélo la prochaine fois.



Fig. 9 : La piste cyclable supercykelstier le long de l'autoroute a pour but d'inciter les pendulaires bloqués dans les embouteillages à reprendre leur vélo la prochaine fois qu'ils devront se rendre au travail



Fig. 8 : Exemple de réaffectation peu coûteuse de places de parc en place publique

ET POUR FINIR...

- Copenhague encourage l'usage du vélo depuis de nombreuses années. La part modale de ce mode de transport ne cesse donc de croître en conséquence. Si l'on prend cette ville comme référence, il convient toutefois de garder cette longue période à l'esprit. Ce que l'on voit aujourd'hui est le résultat d'un siècle de planification.
- L'élément clé n'est probablement pas (uniquement) l'infrastructure cyclable, mais bien la voiture, voire la quantité de voitures. Plus la situation est favorable aux voitures, plus il y en a sur les routes. Mais cet état de fait fonctionne aussi dans l'autre sens et pour les autres modes de transport. La disparition des voitures entraîne le retour des personnes ; c'est donc bien l'échelle humaine qui compte au final. Il est ainsi essentiel de penser/mesurer la capacité en termes de personnes et non de nombre de véhicules/jour. → « Make Cities for the people, not for cars ».
- Malgré toute la joie que l'on ressent en voyant la situation favorable aux cyclistes à Copenhague, on ne peut s'empêcher d'être perplexe lorsque l'on observe, à côté d'une piste cyclable de 3 m de large surchargée de vélos, 2 voies de circulation avec peu de TIM. La question se pose alors inévitablement : pourquoi n'élargissent-ils pas la piste cyclable à 6 m au détriment du TIM... ? (cf. Fig. 10)



Fig. 10 : On trouve aujourd'hui encore à Copenhague des tronçons présentant un potentiel d'amélioration certain en faveur des cyclistes

GENÈVE : DES PISTES À SUIVRE POUR LE VÉLO

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

Lors de la journée technique de la Conférence Vélo Suisse, qui a eu lieu en septembre 2022, nous avons eu l'occasion non seulement d'en apprendre plus sur la réalisation des itinéraires cyclables continus en ville de Genève et au sein de l'agglomération genevoise, mais également de circuler sur cette infrastructure. La démarche, basée sur une Task Force Vélo et un changement de paradigme en faveur des cycles, nous a paru particulièrement exemplaire.

L'aménagement des 7 km de pistes covid ou coronapistes, instaurées en 2 mois au sortir du déconfinement du printemps 2020, a suscité la curiosité ainsi qu'un étonnement de la part d'autres communes suisses. Le marquage de ces coronapistes a fait l'objet d'arrêtés de circulation «temporaires», reconduits, dont certains sont désormais pérennisés, tandis que d'autres sont encore en cours de procédure. Il faut préciser que cette action n'est pas sortie miraculeusement d'un chapeau, mais qu'elle reflète plutôt la partie émergée de l'iceberg d'une stratégie préexistante entre la Ville et le Canton, dont la force exécutive

implique élus et technicien-ne-s des deux entités dans un groupe de travail pragmatique : la task force vélo. Ce groupe de travail définit des priorités, concentre des ressources et assure le suivi pour la réalisation de projets, grâce à des engagements politiques directs. Il a été créé suite aux constats récurrents de très grandes difficultés de coordination entre les compétences et intérêts des deux entités, dont les conséquences freinaient voire empêchaient la réalisation de projets.

L'exemple genevois donne un aperçu des possibilités à disposition, ou à trouver au cas par cas, pour se saisir d'un contexte politique et législatif favorable afin d'agir rapidement dans la mise en œuvre : intervenir à court terme avec des solutions fonctionnelles qui puissent être monitorées et, à moyen ou long terme, pérennisées.

LE CONTEXTE GENEVOIS

En juin 2021, Le Conseil d'État a présenté son plan climat renforcé avec des objectifs ambitieux, dont celui de réduire de 60 % les émissions de gaz à effet de serre liées au trafic d'ici 2030 en vue d'atteindre la neutralité carbone en 2050. Pour la mobilité,



Fig. 1 : Pont de la Coulouvrenière, «Corona-Piste»

cela implique d'une part, de réduire de 40 % les kilomètres réalisés en transports individuels motorisés (TIM) et d'autre part, de convertir 40 % du parc automobile en véhicules électriques. Pour accompagner cette réduction des TIM, une priorité est donnée à la sécurisation du réseau cyclable d'intérêt cantonal, permettant un maillage efficace des différentes centralités du canton.

Ce réseau répond également à l'obligation d'avoir une stratégie de planification pour les vélos, inscrite dans la Loi sur les Voies Cyclables qui devrait entrer en vigueur en 2023. Il y a une volonté affichée de répondre de manière adaptée à l'usage croissant des nouvelles formes de mobilité active en sécurisant, consolidant et développant le réseau avec des continuités cyclables; de renforcer l'accompagnement du Léman Express (RER transfrontalier); de concrétiser la LMCE* et également d'améliorer la gouvernance et le dialogue.

En parallèle à la construction d'infrastructures, des mesures promotionnelles et incitatives à la pratique du vélo sont en place. Elles comptent un système de vélo en libre-service qui se développe continuellement; plusieurs vélostations; des facilités telles que le tourner-à-droite au feu rouge pour les cy-

clistes; la poursuite de la pose de vélo-strails (franchissement des rails de tram) ainsi qu'une subvention cantonale pour les vélo-cargos. Pour orienter et donner une meilleure visibilité aux itinéraires cyclables, un balisage intégrant les nouvelles infrastructures et axes forts est en cours de déploiement, complété par un système de guidage en temps réel: l'application Géovélo. Une nouvelle carte vélo de Genève-centre est en cours de réalisation. Elle proposera des itinéraires familles et débutant-e-s afin de toucher un nouveau public de cyclistes.

Le financement est assuré par les projets d'agglomération 1,2 et 3, complété par des budgets de fonctionnement cantonaux et communaux, par des lois de financements spécifiques et une loi allouant 20 millions au déploiement du plan d'actions.

*Loi pour une Mobilité Cohérente et Equilibrée (LMCE)

Cette loi cantonale donne la priorité aux transports collectifs et à la mobilité douce dans l'hypercentre (zone I) et les centres urbains (zones II) tout en sécurisant les modes doux par des aménagements propres et séparés en dehors des zones I et II lorsque nécessaire



Fig. 2: Avenue Pictet-de-Rochemont

DÉROULEMENT DE LA JOURNÉE

La journée s'est articulée, pour le matin, autour de présentations sur la situation genevoise actuelle avec des précisions sur sa stratégie ambitieuse pour le vélo, incluant son programme de déploiement et le financement dévolu. Le programme, présenté par les offices cantonaux des transports et de l'urbanisme, a porté sur ces mesures, notamment la réalisation d'axes forts pour le vélo, qui interviennent en complémentarité aux voies vertes, dont les fonctionnalités diffèrent. La Ville de Genève, service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM) a mis l'accent sur plusieurs projets en cours relevant d'un urbanisme «tactique» et impliquant un changement de paradigme dans la conduite de projets: les besoins des cyclistes sont prépondérants et contraignent les autres mobilités à être réorganisées en conséquence. Auparavant, la faisabilité théorique des projets devait être démontrée par des études de circulation orientées sur les charges de trafic, et dont les conclusions n'étaient pas toujours favorables.

Durant l'après-midi, un circuit de visite de deux heures a permis de tester les aménagements présentés le matin et a donné aux participant-e-s un aperçu des conditions de circulation pour le vélo à Genève.

LES AMÉNAGEMENTS VISITÉS

BD GEORGES-FAVON : UNE CORONAPISTE PLÉBISCITÉE

Situé dans le prolongement d'une pénétrante d'intérêt cantonal, cet axe structurant du réseau cyclable relie la plaine de Plainpa-

lais à la gare CFF de Cornavin (gare principale de Genève-centre). Sans aménagement, ce boulevard particulièrement difficile comprenait, en plus du tram positionné au centre, 2 voies de circulation dans chaque sens avec des charges de trafic élevées: plus de 14'000 véhicules/jour en direction de la gare et près de 17'000 vhcl/j dans le sens opposé. Il constituait sans conteste un chaînon manquant du réseau cyclable structurant du centre-ville et d'accès à la gare.

La coronapiste unidirectionnelle qui est en fonction depuis 2020 n'est pas encore définitive. Suite à une opposition, le projet est encore en procédure. Bien que cette coronapiste soit plébiscitée par les cyclistes, en phase avec les objectifs politiques et répondant aux obligations légales, les collectivités doivent faire face à des procédures judiciaires dont les issues restent incertaines. Néanmoins, le souhait de pérenniser cet aménagement reste fort, puisqu'en parallèle de la procédure en cours, un appel d'offre vient d'être lancé, en co-maîtrise d'ouvrage Canton-Ville, afin d'étudier notamment l'insertion d'une continuité cyclable dans les deux sens sur le boulevard Georges-Favon.

QUAI DES BERGUES

Ce quai emblématique de Genève, situé sur la petite Rade, a une grande valeur patrimoniale. Sa piétonisation ouvre la question de la **cohabitation avec les cycles** et autres véhicules assimilés, comme les trottinettes électriques. Constituant un axe cyclable très lisible, voire intuitif pour les cyclistes, ces derniers restent difficiles à canaliser ou à ralentir pour que la cohabitation s'effectue harmonieusement. De ce fait, pour protéger



Fig. 3: Boulevard Georges-Favon, «Corona-Piste»



Fig. 4: Quai des Bergues: zone piétonne



Fig. 5: U-cyclable: quais du Mont-Blanc et Wilson

le caractère de promenade du site et assurer le bon usage d'une installation saisonnière avec des chaises et parasols, la Ville a souhaité préserver la sérénité des piétons en offrant un lieu qui leur soit complètement réservé. Dans cette perspective, le passage des cycles a été interdit. Cette décision a été difficile à prendre et s'est effectuée en concertation avec les commerçants et associations de cyclistes. Ces derniers ont accepté un itinéraire de déviation empruntant des petites rues parallèles.

À ce jour (octobre), le quai va être définitivement piétonnisé. L'itinéraire de déviation sera renforcé en termes de lisibilité. Un point fort à ce bémol : pour compenser cette « perte » d'un axe

intuitif et direct, le projet de créer un autre itinéraire bidirectionnel sur la rue du Rhône, située sur la rive gauche, est devenu un projet prioritaire, suivi par la task force vélo.

VOIES VERTES ET AXES FORTS VÉLOS

Ces deux types d'aménagements sont complémentaires et participent grandement au déploiement d'un réseau structurant pour tout le canton.

Les voies vertes, destinées aux piétons et aux cyclistes, sont à considérer comme de **nouveaux espaces publics dans un réseau plus large de mobilité douce**. Elles doivent être connectées au contexte local et dotées d'une signalisation spécifique permettant de collecter les piétons au droit de croisements ou de pôles d'intérêt significatifs. Une attention particulière est portée à la notion d'accessibilité universelle, c'est-à-dire à la mobilité réduite au sens large, incluant également les usagers et usagers peu expérimentés, les promeneurs en groupes, etc. Pour ces voies vertes, il est préconisé un gabarit de 6.0 m sans séparation des flux, sauf sur les trottoirs. Les observations, menées notamment par Mobilité Piétonne Suisse, montrent que, dans les faits, les usagers respectent peu les espaces dévolus à chaque mode, ce qui a pour effet d'amener un sentiment de stress et d'insécurité pour les personnes âgées. Afin d'éviter un effet dissuasif sur un public sensible, les projets doivent être traités comme **des espaces inclusifs apaisés** avec une qualité paysagère élevée.

Les axes forts vélo sont, quant à eux, dédiés au trafic cycliste et véhicules assimilés. Ils s'appuient sur les réseaux existants



Fig. 6: Voie verte : les piétons et les cyclistes sont séparés sur les tronçons en pente



Fig. 7: La voie verte est aussi un espace de séjour

avec une sobriété dans l'aménagement. L'objectif est avant tout d'assurer la **fonctionnalité d'itinéraires directs et sécurisés** en traitant les discontinuités et en améliorant les carrefours, par exemple en envisageant des priorités vélo. Sur le plan qualitatif, ces axes forts doivent si possible être en site propre et avec des gabarits confortables.

La visite de terrain a permis de parcourir le nouvel aménagement de la rue Pictet-de-Rochemont, qui relie les aménagements autour de la rade (U-cyclable) à la gare des Eaux-Vives, puis de poursuivre sur la voie verte en direction d'Annemasse (France). C'est un bon exemple de complémentarité et de continuité entre une voie verte et un aménagement urbain. Alors que la voie verte présente des qualités paysagères et de promenade, ici avec une séparation des flux piétons et cyclistes, l'aménagement de l'avenue Pictet-de-Rochemont, mis en place grâce à la task force vélo, n'est constitué que de bandes cyclables. Bien que sécurisé et confortable sur le plan des gabarits, seules des bandes cyclables ont pu être réalisées à court terme sur cet axe de 1,7 km. Néanmoins, la mise en place de cet aménagement pose déjà la question de son prolongement au-delà de la rue de la Scie, sur le quai Guisan, le long du Jardin Anglais, afin de rejoindre le pont du Mont-Blanc. De plus, un réaménagement complet est envisagé à plus long terme afin d'améliorer la qualité des espaces publics et la sécurité des modes doux.

L'AVENUE DU MAIL

Le projet de réaménagement d'un tronçon de cette avenue, jouxtant la plaine de Plainpalais - lieu emblématique de Ge-

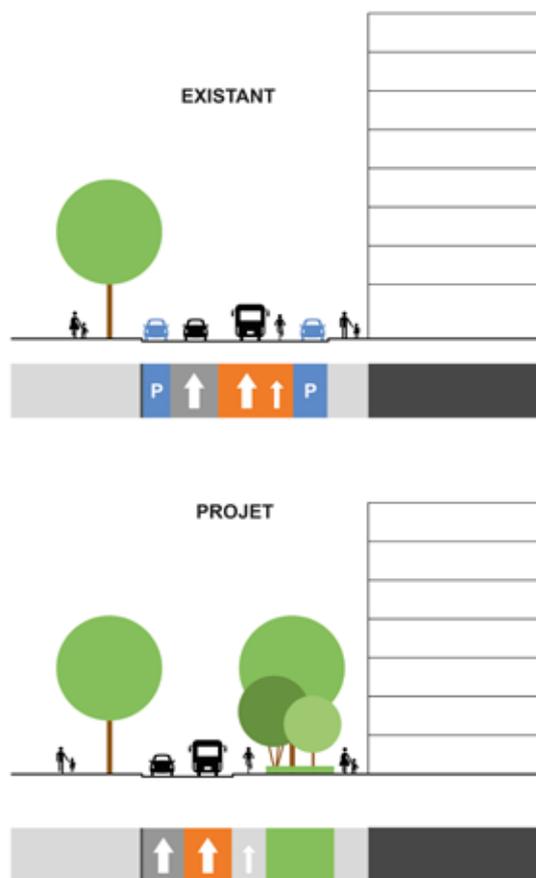


Fig. 8: Avenue du Mail, coupe



Fig. 9: Avenue du Mail

nève dédié à des activités de marchés, de manifestations et de loisirs – est l'évolution d'une coronapiste, mise en place en 2020, en un véritable projet d'envergure. C'est un exemple d'urbanisme tactique: la démonstration par l'usage qu'une suppression de voie de circulation permet d'assurer un bon fonctionnement des TIM. L'espace ainsi gagné et réorganisé offre l'opportunité de créer un « Jardin-trottoir » pour réduire les îlots de chaleur, favoriser la mobilité douce et les transports publics. **La continuité cyclable sera ainsi pérennisée**, sous la forme d'une piste longeant le trottoir, sauf sur certains tronçons en mixité avec la voie de bus (voir coupe).

CONCLUSION

Ces dix dernières années, la part modale des vélos a augmenté dans le canton pour les déplacements pendulaires, passant de 6 % à 11 % avec une baisse du TIM de 40 % à 35 %. On observe une tendance à la hausse pour le trafic cycliste avec une augmentation estimée de 10 % de cyclistes par année. Ces constats sont encourageants et démontrent que la nouvelle approche en termes de conception et suivi de projets avec la task force vélo entre la Ville et le canton est efficace.

INFRASTRUCTURE SOCIALE – PROMOTION DU VÉLO AUPRÈS DES ENFANTS, DES ADOLESCENT·E·S ET DES ADULTES À BERNE ET À KÖNIZ

MICHAEL LIEBI, BUREAU MOBILITÉ DOUCE DE LA VILLE DE BERNE, TANJA HUG, FUSS VELO KÖNIZ, COMMUNE DE KÖNIZ, DOMINIK GUGGISBERG, PRO VELO BERNE

Plaidoyer pour un élargissement de la notion d'infrastructure: pour encourager la pratique du vélo, la Ville de Berne, la Commune de Köniz et PRO VELO Berne ne misent pas uniquement sur l'aménagement de nouveaux itinéraires cyclables, mais organisent également des actions et des cours pour les enfants, les adolescent·e·s et les adultes.

Se déplacer à vélo de «huit à quatre-vingts ans» est l'un des leitmotivs de la promotion du vélo. L'idée selon laquelle il faut, pour y parvenir, réaliser une infrastructure cyclable à la fois engageante et perçue comme attrayante est largement entrée dans les mœurs. Par infrastructure, on entend généralement des mesures construites et des marquages au sol.

Il est toutefois bien connu que la fréquence d'utilisation du vélo et son statut en tant que mode de transport dépendent également d'autres facteurs. Dans les milieux favorables au vélo on oublie par exemple souvent que tous les ménages ne disposent pas de vélos et que tous les adultes ne savent pas faire du vélo ou ne se sentent pas capables de se déplacer avec dans la circulation routière. Le fait que les enfants et les adolescent·e·s fassent du vélo, et leur nombre, dépend aussi de leur famille: dans la première phase de la vie, les modèles de mobilité sont en effet fortement influencés par les parents.

Différentes institutions publiques et leurs réglementations ou activités ont également une influence sur le comportement

des usagers en matière de mobilité et le statut du vélo. Il est important de souligner ici le rôle de l'école, qui est sans doute le lieu de socialisation le plus important en dehors du foyer familial. Le fait que les autorités accordent une attention particulière à l'apprentissage du vélo chez les enfants et les adolescent·e·s se traduit par exemple par le fameux «test cycliste» ou par les réglementations indiquant à partir de quel âge les enfants peuvent se rendre à l'école à vélo.

Tout ceci montre clairement qu'au-delà de l'infrastructure construite, une «infrastructure sociale» est également nécessaire pour rendre la pratique du vélo accessible aux enfants et aux adolescent·e·s. Dans le monde anglophone de la planification, le terme «human infrastructure» s'est déjà imposé.

Sur la base de ces réflexions, la Ville de Berne, la Commune de Köniz et PRO VELO Berne ont élaboré et mis en œuvre ces dernières années un paquet de mesures aux multiples facettes. Son objectif: améliorer l'accès des enfants et des adolescent·e·s au système de transport qu'est le vélo.

Le présent article donne un aperçu des différentes mesures et activités destinées aux enfants et aux adolescent·e·s dans la région de Berne. De nombreuses choses ont été mises en place dans le cadre d'échanges et de collaborations – sous l'égide de la Commune de Köniz, de la Ville de Berne et de Pro Velo Berne, des écoles concernées, de l'animation jeunesse ou encore avec les jeunes eux-mêmes.



Fig. 1: Service de location de vélos pour enfants

CHAMP D'ACTION « FAMILLES »

LOCATION DE VÉLOS POUR ENFANTS

On a souvent tendance à oublier que toutes les familles n'ont pas accès au vélo. C'est pourquoi la Ville de Berne a profité du montant du Prix Vélo Infrastructure 2020 pour mettre en place un service de location de vélos pour enfants dans le quartier de Tschamergut. Le projet est mené en collaboration avec l'association faîtière pour le travail en milieu ouvert avec les enfants de la Ville de Berne (Dachverband für offene Arbeit mit Kindern, DOK).

Objectif : permettre aux familles peu habituées au vélo d'y avoir accès. Au total, 18 vélos pour enfants pour différentes tranches d'âge sont mis à disposition. Les enfants (ou leurs parents) peuvent en emprunter un contre une petite caution.

La durée du prêt est en principe limitée à six mois. Le vélo emprunté doit ensuite être rapporté au centre de loisirs Tscharni pour le service vélo. Les enfants ont alors la possibilité de prolonger le prêt ou de passer à un vélo de taille supérieure. Les prêts ont lieu en février/mars et en août/septembre.

L'inauguration au printemps 2022 du service de location de vélos, dans le cadre d'une petite fête de quartier, a suscité un vif intérêt - le premier service bernois de location de vélos pour enfants est désormais opérationnel.



Fig. 2: Inauguration du service de location de vélos pour enfants de Berne-Ouest (photo : Marco Zanon)

COURS DE VÉLO POUR LES FAMILLES

PRO VELO Berne propose depuis plusieurs années des cours de vélo aux familles de la ville et de la région de Berne.

Ces cours complètent l'éducation routière dispensée à l'école par la police, mais touchent en plus les parents. Au cours de la partie théorique, les adultes apprennent ce à quoi

ils doivent faire attention lorsqu'ils se déplacent dans la rue avec leurs enfants. Les exercices pratiques s'adressent aux familles avec enfants de six à douze ans et se déroulent sur des places sans circulation et dans des rues de quartier.

COURS DE CONDUITE VÉLO POUR ADULTES

L'expérience montre que l'origine sociale a une influence sur la place du vélo au sein d'une famille, souvent sur plusieurs générations. C'est pourquoi il nous paraît important d'offrir aussi aux membres adultes de la famille la possibilité d'apprendre à faire du vélo. Les femmes ayant émigré à Berne (ou en Suisse) et qui vivent dans des conditions socio-économiques précaires, notamment, ont rarement l'occasion d'apprendre à faire du vélo à l'intérieur de leur sphère privée.

Les cours de PRO VELO Berne destinés aux adultes leur permettent dans un premier temps d'acquérir les bases sur des places sans circulation : garder l'équilibre, accélérer et freiner, prendre des virages et changer de vitesse. Les cyclistes plus avancés reçoivent une formation au Code de la route, apprennent certaines manœuvres et les pratiquent dans des rues de quartier.

Les cours changent l'attitude des personnes qui les suivent envers le vélo, et permettent aux enfants et aux adolescent-e-s de faire du vélo avec leurs parents.

Ces cours sont toujours organisés en collaboration avec un partenaire local (par exemple le centre maternel de Berne-Ouest), ce qui ouvre des portes et réduit le seuil de résistance. Ils sont cofinancés par le service Alter, Jugend und Integration

(seniors, jeunesse et intégration) de Köniz, le bureau Mobilité douce de la Ville de Berne ainsi que par le Programme d'Intégration Cantonal PIC.



Fig. 3: Certificat de cours délivré par PRO VELO Berne

CHAMP D'ACTION « ÉCOLES »

INTÉGRER LE VÉLO À LA VIE SCOLAIRE: EXCURSIONS ET COUTURE DE SACOCHES DE VÉLO, ENTRE AUTRES

Comment réussir à organiser un voyage de fin d'études à vélo en 9e année? C'est la question que s'est posée, pour la première fois il y a trois ans, un maître de classe de l'Oberstufenzentrum Köniz. Il souhaitait faire un voyage de fin d'études à vélo avec sa classe de 9e année de l'époque – et a échoué. Il avait sous-estimé l'ampleur de la préparation nécessaire. Cela a toutefois été le point de départ d'un projet pilote qui est maintenant sur le point de s'achever.

L'actuelle 9B est récemment partie pour un voyage de fin d'études de plusieurs jours – à vélo! Pour y arriver, deux ans de préparation ont été nécessaires. Tout a commencé lors de la première soirée des parents en 7e année, où la question

du vélo en tant que moyen de transport dans le quotidien de l'école a été abordée. Le projet s'est ensuite poursuivi, de tours d'exercice plus ou moins longs autour de l'école à la fabrication par chaque élève, dans le cadre des activités créatrices sur textile, de ses propres sacoches de vélo. Étant donné que le maître de classe a constamment repris ce thème, les élèves ont fini par disposer de tout ce dont ils avaient besoin: un vélo en état de marche, des compétences et une pratique du vélo (par exemple, rouler en groupe), une certaine routine (attacher correctement le sac à dos sur le vélo, cela ne s'improvise pas) et enfin, et surtout, la joie et l'envie de partir en voyage.

La commune souhaite maintenant étendre les « lessons learnt » à d'autres écoles – par exemple avec un responsable de la mobilité par école, mais aussi à l'aide d'un calendrier concret des activités pendant le temps scolaire et une checklist.



Fig. 4: S'exercer, s'exercer et s'exercer encore - par exemple en vue du voyage de fin d'études à vélo de Köniz à Montreux (photo: Daniel Bill, Commune de Köniz)

EXCURSIONS À VÉLO POUR LES CLASSES

Pour les classes du secondaire I, la Ville de Berne développe, en collaboration avec PRO VELO Berne, des propositions d'itinéraires pour excursions à vélo. Deux excursions à vélo adaptées à l'âge des élèves et conçues de manière à pouvoir être réalisées en l'espace d'une demi-journée d'école ont été ou seront créées pour chaque cercle scolaire.

Une carte est mise à disposition des enseignant-e-s pour chaque sortie: outre l'itinéraire, y figurent les aires de repos éventuelles ainsi que les points d'intérêt ayant un lien avec les

cours en classe. Les enseignant-e-s ont en outre la possibilité d'être accompagné-e-s par deux ou trois personnes expérimentées. Celles-ci sont des monitrices et des moniteurs soit de cours de conduite, soit de DEFI VELO (voir courte description « DEFI VELO »). Avant la sortie elles effectuent, dans la cour de récréation, un contrôle des vélos et des capacités de conduite des élèves. Pour le transport du matériel, des vélos-cargos sont mis à disposition des écoles.

SE RENDRE À L'ÉCOLE DE MANIÈRE AUTONOME À VÉLO

À Berne, de nombreux itinéraires empruntés par les écolières et les écoliers passent par des rues de quartier pacifiées (zone 30 ou zones de rencontre). C'est pourquoi, en de nombreux endroits, ces itinéraires peuvent aussi être parcourus à vélo par des enfants du primaire – seuls ou accompagnés d'un adulte. La planification des transports est donc en contact étroit avec les directions des écoles et communique activement :

- Le trajet à l'école est de la responsabilité des parents – ils déterminent ce qui peut être exigé ou non de l'enfant.
- La Ville de Berne, en tant que propriétaire des routes, est responsable de la sécurité des itinéraires concernés – elle met continuellement en œuvre des mesures en faveur des cyclistes dans l'esprit des « 8-80 ».
- Les écoles peuvent attirer l'attention sur les avantages d'un trajet scolaire autonome – également à vélo et pour les enfants plus jeunes.

- L'interdiction pour les enfants du primaire de se rendre à l'école à vélo appartient au passé.



Fig. 5 : Écolières et écoliers en chemin à Berne (photo : Ramon Lehman)

BIKE2SCHOOL – KÖNIZ CHALLENGE

Afin d'inciter davantage de classes à participer à Bike2school, la commune de Köniz élargit depuis 2021 son action du printemps : dans le cadre du « Köniz Challenge », toutes les classes inscrites bénéficient d'un contrôle de sécurité des vélos gratuit (pour plus de détails, voir l'encadré ci-dessous). Un concours supplémentaire a également lieu au sein des classes de Köniz : la classe avec le plus de points gagne une sortie à la Gelateria di Berna, et celle ayant effectué le plus de kilomètres gagne un brunch dans la salle de classe. Alors que ces deux prix ont pu être organisés sans grands efforts, ils ont favorisé l'émulation entre les classes et stimulé en conséquence le nombre d'inscriptions, tout en apportant beaucoup de plaisir.

Le nombre d'inscriptions est passé de deux ou trois classes en moyenne à 25 classes et, au printemps, près

de 500 enfants et adolescent-e-s se sont rendus à l'école à vélo !



Lien pour la vidéo

Fig. 6 : Glace à volonté pour la classe gagnante du Bike2school – Köniz Challenge (photo : Daniel Bill, Commune de Köniz)

CONTRÔLE DE SÉCURITÉ DES VÉLOS

À côté de l'absence de vélo, un autre défi à relever pour promouvoir ce mode de transport à l'école et sur le chemin de l'école concerne notamment les vélos qui ne sont pas en état de marche. Pour y remédier, Köniz propose, en collaboration avec des magasins de vélos locaux, des contrôles de sécurité dans les établissements scolaires.

Dans le meilleur des cas, les enfants et les adolescent-e-s sont impliqués dans le contrôle, par ex. en gonflant eux-mêmes leurs pneus (des pneus bien gonflés suffisent souvent à remettre le vélo en état de marche), en remplissant la checklist neutre mise à leur disposition ou en observant tout simplement ce que le mécanicien vérifie et ajuste. Les petites réparations sont effectuées sur place. Le coût de ces contrôles est pris en charge par la Commune. Quelques magasins spécialisés de Köniz les ont proposés à un prix très avantageux, voire gratuitement – une opération marketing selon eux.

Les contrôles ont par exemple lieu dans le cadre de Bike2school, mais pourraient également être proposés avant une course d'école à vélo.



Fig. 7 : Contrôle de sécurité des vélos à l'école (photo : Tanja Hug, Commune de Köniz)

CHAMP D'ACTION «COMPÉTENCES DES CYCLISTES»

DEFI VELO

DEFI VELO donne aux jeunes de 15 à 20 ans (classes du secondaire II) le goût du vélo de manière originale et ludique. Cette action véhicule une image positive du vélo et les jeunes sont motivés par cette mobilité respectueuse de l'environnement, saine et peu encombrante. Les jeunes élargissent en parallèle leurs compétences dans les domaines de la mécanique, de l'habileté et de la sécurité à vélo.

Fig. 8: DEFI VELO



AIRES DE LOISIR POUR VÉLOS ET VELO SKILLS SCHUL-TOUR

Ces dernières années, la Ville de Berne a réalisé au moins une aire de loisirs pour vélos dans chaque quartier. Il s'agit notamment de pumptracks, rollerparks et de places de jeux vélo pour les plus jeunes. Ils sont adaptés pour différents engins, sont accessibles au public et utilisables gratuitement.

L'Office des sports de la Ville de Berne se rend en outre dans différentes écoles avec le Velo Skills Schul-Tour, et aide

les enfants et les adolescent·e·s à améliorer leurs compétences à vélo ainsi qu'à circuler sur la route de manière plus sûre. Le Schul-Tour se compose de deux éléments: le pumptrack mobile et le quiz interactif sur la circulation à vélo.

Le Velo Skills Schul-Tour reste entre trois et huit semaines au même endroit. Pendant cette période, il est à la disposition des écolières et des écoliers et de la population du quartier.



Fig. 8: Pumptrack à Berne (photo: Office des sports de la Ville de Berne)

COMPÉTENCES EN MATIÈRE DE PLANIFICATION DES TRANSPORTS: PARCOURS EXPLORATOIRES DES ITINÉRAIRES CYCLABLES PRINCIPAUX AVEC DES ENFANTS ET DES ADOLESCENT·E·S

Dans le « Plan d'action de l'UNICEF pour une commune adaptée aux enfants 2021-2024 » (Ville de Berne, 2020), la Ville de Berne a stipulé que les enfants et les adolescent·e·s devaient être directement impliqués dans la planification des itinéraires cyclables. En conséquence, un parcours exploratoire de l'infrastructure cyclable avec des enfants et des adolescent·e·s a été effectué en septembre 2021. Objectif: soumettre les itinéraires cyclables principaux «Wankdorf» et «Ostring» à un contrôle de qualité et intégrer les expériences des enfants et des adolescent·e·s dans la planification ultérieure.

Ces parcours exploratoires ont montré qu'une infrastructure cyclable avec un tracé clair ainsi que des bandes cyclables et des pistes cyclables séparées du trafic motorisé étaient essentielles pour que les enfants et les adolescent·e·s se sentent en sécurité.

Seule une infrastructure cyclable sûre permet à ce groupe cible de se déplacer à vélo de manière détendue et avec plaisir.

Les parcours exploratoires ont contribué à la mise en œuvre en mai 2022 de mesures immédiates sur la Papiermühlestrasse: élargissement des bandes cyclables et marquage continu. D'autres parcours exploratoires avec des enfants sont prévus en 2022.



Fig. 9: Plusieurs écolières et écoliers évaluent les itinéraires cyclables principaux (photo: Ramon Lehmann)

LA CARTE VÉLO À METTRE DANS LA POCHE

Certes, il existe désormais d'innombrables applications et cartes qui nous indiquent le bon chemin. Mais elles nous indiquent soit les plus beaux itinéraires de loisirs, soit juste le réseau routier. Les chemins pratiques et courts, parfois à l'écart des routes principales, ne sont généralement pas visibles, surtout pour ceux qui ne se déplacent pas encore à vélo.

Ce que nous souhaitons à Köniz : une carte pratique qui indique aux personnes arrivées récemment ainsi qu'aux enfants et aux adolescent·e·s les itinéraires (cyclables) à Köniz. En plus des liaisons principales, l'accent est mis sur les « chemins de traverse » et les raccourcis que seuls les « locaux » connaissent.

La carte vélo a paru dans la série des VELOguides édités par l'Office cantonal des ponts et chaussées et est financée par ce dernier.

Le VELOguide de Köniz a été élaboré avec l'aide de la population locale, dont deux écolières.

Le VELOguide sera également disponible sous forme de WebApp. Il paraîtra en décembre 2022 et sera distribué dans toutes les écoles. L'objectif est de l'utiliser dans le cadre de l'enseignement (la lecture de cartes et la navigation font partie du programme scolaire 21).



Fig. 10 : Le VELOguide sera intégré aux cours (photo : Florian Zwahlen, Oberstufenzentrum Köniz)

« Au début, c'était la m***e. Je ne voulais pas, mais je l'ai fait quand même. Avec le temps, ma vitesse a augmenté et mon endurance s'est améliorée. Je m'y suis habitué. Maintenant, j'aime ça. Je vais partout à vélo (...). Mais je déteste les casques! »

« Les kids sont très motivés par le Challenge : ils font des kilomètres supplémentaires après l'école, et des enfants que l'on n'avait jamais vus à vélo auparavant arrivent tout à coup en pédalant. C'est un teeel plaisir! »

« Je suis un élève qui ne fait pas beaucoup de vélo, mais après quelques semaines, ça allait super bien! Maintenant j'irai certainement plus souvent à l'école à vélo. »

« J'ai eu de la chance que le bus de service soit là. Je pensais qu'il n'y avait qu'un trou dans le pneu, mais nous avons dû changer toute la chambre à air. »

« J'ai reçu de nombreux conseils, et aussi comment rouler plus vite avec mon vélo. »

« C'était très pratique, sans service, ma roue se serait probablement détachée. »

Fig. 11 : Citations d'élèves

LES BANDES CYCLABLES PROTÉGÉES (« PROTECTED BIKE LANES ») SUR LE BANC D'ESSAI

DAVE DURNER, VILLE DE ZURICH, JAKOB LEITNER, VERKEHRSTEINER AG

Les bandes cyclables protégées ont actuellement la cote. Mais améliorent-elles la situation aux points de conflit concrets? Et qu'en pensent les cyclistes? Du printemps à l'été 2022, la Ville de Zurich a mené, en collaboration avec la société Verkehrsteiner AG, un projet pilote de bandes cyclables protégées.

LA SITUATION INITIALE

Un axe fort vélo de l'Ouest zurichois est prévu sur la Baslerstrasse, de la gare d'Altstetten au Kreis 4. En automne 2020, les premières mesures immédiates ont été mises en œuvre. La suppression des places de stationnement a libéré un vaste espace pour l'aménagement de bandes cyclables aux dimensions généreuses. Dans un second temps, d'ici fin 2022, plusieurs régimes de circulation à sens unique seront introduits par étapes, divers mouvements pour le trafic individuel motorisé (TIM) seront supprimés et ainsi pacifiés.

Le centre commercial Letzipark se trouve sur cet axe fort vélo. Il génère un important volume de trafic automobile, qui circule en partie sur la Baslerstrasse, et donc sur l'axe fort vélo lui-même, pour se rendre au parking (cf. Fig 1). Malheureusement, les automobilistes ne sont pas toujours attentifs lorsqu'ils roulent sur la bande cyclable rouge, d'à peine 2 m de large, et la traversent. C'est ce qu'a montré l'apparition de traces noires de freinage de vélos sur la surface rouge. Le TIM a en outre abusé de la bande cyclable pour le stationnement de courte durée, l'a utilisé pour s'engager lentement dans la rue et l'a traversée dans les deux sens – sans accorder aux cyclistes la priorité à laquelle ils avaient droit. Une analyse vidéo détaillée effectuée en septembre 2021 a confirmé ces observations: les conflits étaient fréquents. En moyenne, une interaction sur cinq entre une voiture et un vélo était conflictuelle.

Même si aucun accident n'a été signalé jusque-là, il était clair qu'il fallait trouver une solution à ce problème. Les axes forts vélo



Fig. 1 : Situation à l'entrée du parking (vue aérienne)

doivent en effet avoir le moins de points de conflit possible – de préférence aucun – et être sûrs, tant objectivement que subjectivement.

LE DISPOSITIF EXPÉRIMENTAL

L'aménagement de l'axe fort vélo va de pair avec l'introduction d'un sens unique sur le tronçon concerné de la Baslerstrasse en direction de la sortie de ville. L'objectif de l'essai pilote était avant tout de désamorcer les conflits potentiels subsistant avec les véhicules tournant à droite. Une procédure en quatre étapes a été utilisée pour évaluer quelle mesure serait la plus efficace.

- Étape 0 – Bande cyclable: bande cyclable normale, discontinue et colorée en rouge (état actuel). Les bandes cyclables avec un marquage discontinu peuvent être utilisées par les automobilistes tant qu'ils ne gênent pas les cyclistes.
- Étape 1 – Ligne de protection: la bande cyclable a été dotée d'une ligne continue, aussi appelée ligne de protection, que les automobilistes n'ont pas le droit de franchir. Étant donné que l'accès au parking et aux places de stationnement vélo doit être garanti à la Baslerstrasse, les tronçons avec marquage continu étaient somme toute très courts.
- Étape 2 – Plots routiers: des éléments voyants, mais franchissables en théorie, ont été installés sur le marquage extérieur de la bande cyclable. Ces plots routiers ont pour but de renforcer l'effet protecteur de la ligne de protection sans pour autant augmenter le risque de chute pour les cyclistes.
- Étape 3 – Balises de sécurité: les plots routiers ont été remplacés par des balises de sécurité. Ces balises bien voyantes empêchent les véhicules motorisés de franchir la bande cyclable, mais rendent également la bifurcation plus difficile pour les cyclistes.

Chacune des phases du test a été observée pendant neuf heures au cours d'une analyse vidéo, comme cela avait été le cas pour la situation de départ. Lors de chacune de ces phases, environ 100 cyclistes ont en outre été interrogés sur place au sujet de leur sentiment de sécurité.



Fig. 2: Bande cyclable sur la Baslerstrasse



Fig. 3: Bande cyclable sur la Baslerstrasse avec ligne de protection



Fig. 4: Bande cyclable sur la Baslerstrasse avec ligne de protection et plots routiers



Fig. 5: Bande cyclable sur la Baslerstrasse avec ligne de protection et balises de sécurité

RÉSULTATS DE L'ANALYSE VIDÉO

Au cours de l'analyse vidéo, neuf heures, réparties sur le vendredi soir et le samedi, ont été évaluées à chaque fois. C'est en effet à ces moments-là que le trafic était le plus important. Pendant les phases de test en 2022, le nombre de véhicules à moteur était environ 25% plus élevé, et le nombre de vélos était lui aussi un peu plus élevé, qu'au moment de l'analyse effectuée en automne 2021. Malgré cela, le nombre de conflits est resté stable. On peut supposer que cette hausse du trafic a, d'une manière générale, entraîné davantage d'interactions entre les usagers de la route et augmenté le niveau d'attention, ce qui a eu pour résultat des vitesses plus basses et une plus grande prudence.

La ligne de protection continue et les plots routiers n'ont eu aucune influence notable sur le comportement des automobilistes. Seules les balises de sécurité ont augmenté leur attention lors du tourner-à-droite et les ont empêchés de s'engager lentement dans la rue ou encore de s'arrêter sur la bande cyclable.

Les balises ont également eu un impact positif sur les conflits entre les cyclistes et les véhicules tournant à droite, car c'est durant cette phase du test que l'on a relevé le moins d'interactions conflictuelles.

RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE

De manière générale, le sentiment de sécurité des quelque 400 cyclistes interrogés sur la Baslerstrasse était élevé (4,58 points sur 6 possibles). Alors que les conflits objectivement constatables ont pu être nettement réduits grâce aux balises, le sentiment de sécurité était le plus élevé en présence des plots routiers (5,18 points). Bien que ce résultat soit significatif, l'impact sur la sécurité est, quant à lui, faible. On ne peut que spéculer sur les raisons sous-jacentes : l'explication la plus

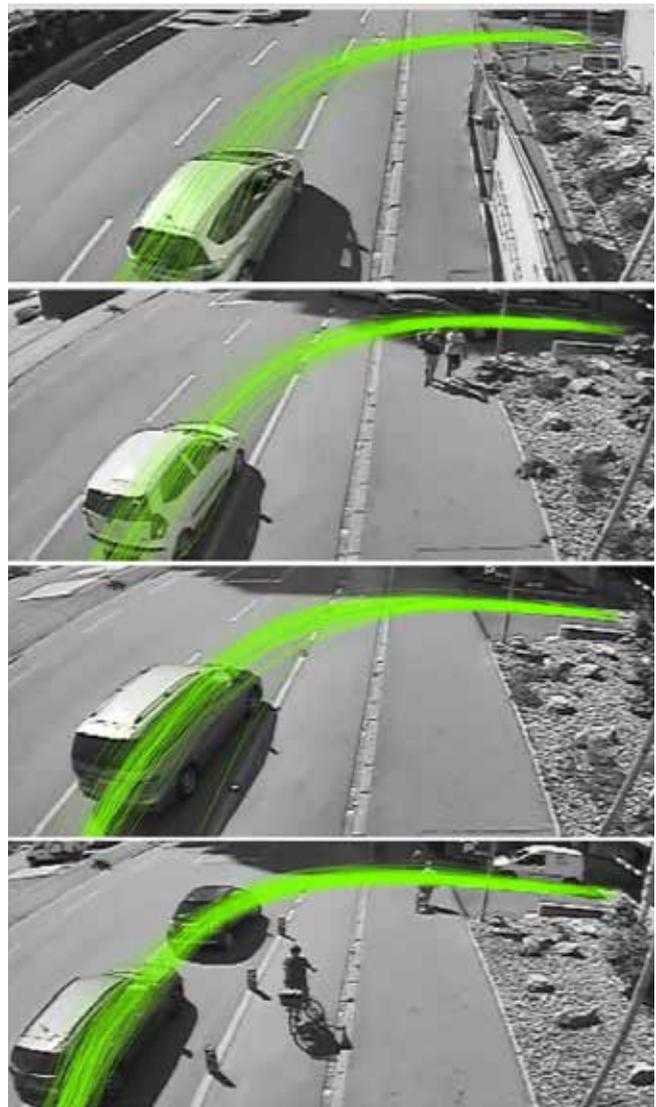


Fig. 6 : Trajectoires des voitures lors de chacune des phases du test

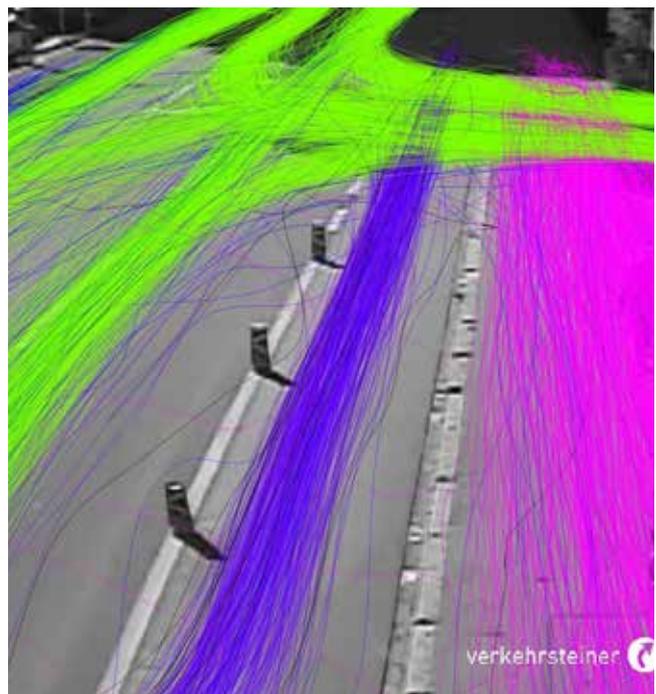
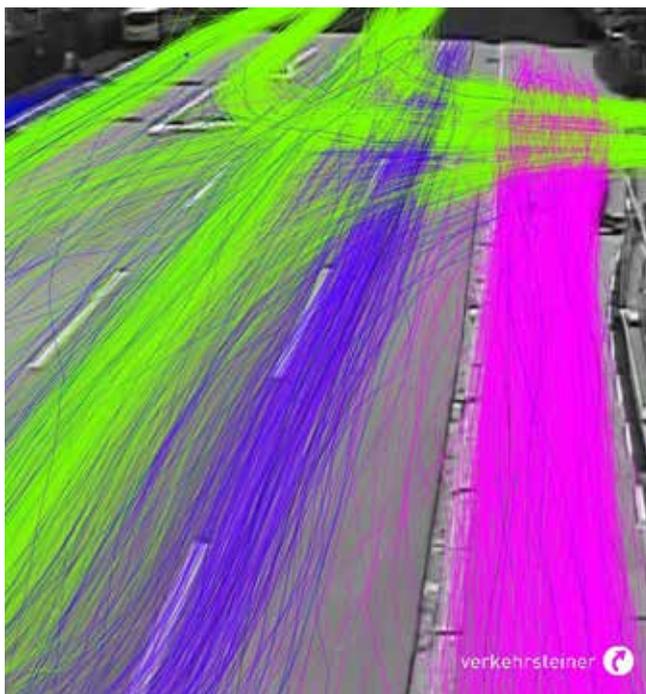


Fig. 7a & 7b : Pour des raisons de perspective, les trajectoires représentées ne reflètent pas le point de contact exact des objets avec la rue ou le trottoir, car elles ont été enregistrées depuis un plan plus élevé

plausible serait que la bande cyclable, d'une largeur d'à peine 2 m, est trop étroite pour permettre une manœuvre d'évitement en cas de besoin. Il est également difficile, voire impossible, de dépasser les cyclistes plus lents.

En ce qui concerne les autres critères tels que l'âge, le genre ou l'utilisation d'un vélo à assistance électrique, aucune différence significative n'a été constatée au cours de l'évaluation.

CONCLUSION

Les marquages seuls ne suffisent pas à induire le changement de comportement désiré. Les balises de sécurité, quant à elles, peuvent contribuer à réduire les conflits potentiels liés au contexte. Afin que les cyclistes se sentent à l'aise sur une bande cyclable protégée, celle-ci devrait avoir une largeur d'au moins 2 mètres. En cas de doute, les balises de sécurité sont toutefois préférables aux plots routiers.

DE LA LOI À LA VOIE CYCLABLE

RAPHAEL KNUSER, GUICHET VÉLO DU CANTON DE ZÜRICH ET MEMBRE DU COMITÉ DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

La loi fédérale sur les voies cyclables entrera en vigueur le 1er janvier 2023, mais ses effets se font déjà sentir. Au cours du webinaire de la Conférence Vélo Suisse, Urs Walter de l'OFROU a présenté la loi plus en détail. Sébastien Métrailler et l'auteur du présent article, en tant que représentants de deux cantons, ont présenté leur approche respective des nouvelles dispositions ainsi que les droits et obligations y relatifs. Vous trouverez les documents en lien avec le webinaire sur www.velokonferenz.ch (y compris la vidéo).

APERÇU ET PERSPECTIVES DE LA LOI SUR LES VOIES CYCLABLES

Au cours de son exposé, Urs Walter nous a expliqué les tenants et aboutissants des différents articles de la loi.

Elle se base sur l'article 88 de la Constitution fédérale, qui stipule, entre autres, que la Confédération fixe les principes en matière de voies cyclables. Cette formulation répond d'elle-même à la question de savoir pourquoi la loi s'appelle «loi sur les voies cyclables» et non «loi vélo». La notion de «loi sur les voies cyclables» souligne également le fait qu'il s'agit d'une loi sur les infrastructures.

Comme précisé dans l'article 1, la loi fédérale sur les voies cyclables est une législation de principe. Elle formule des dispositions qui définissent les standards minimaux valables pour l'ensemble de la Suisse, mais en aucun cas les compétences en matière de planification ou de construction des différentes voies de communication.

L'article 2 établit la notion de voies cyclables, ou réseaux de voies cyclables, comme terme générique pour les infrastructures cyclables. Dans les articles suivants, ce terme est utilisé pour désigner toutes les voies de communication mentionnées à l'article 2. Comme dans l'article 1, la création du réseau est soulignée ici en tant qu'élément particulièrement important.

À l'article 3, la mention spécifique des voies express cyclables et des parkings à vélo attire particulièrement l'attention. Les parkings à vélo sont ainsi mis en évidence en tant que partie intégrante des réseaux de voies cyclables pour la vie quotidienne. Dans le cadre de la mise en œuvre, la question se posera assurément de savoir quels critères une installation devra remplir pour justifier son intégration dans la planification cyclable. En l'état actuel des choses, il s'agira plutôt de réalisations de grande taille et d'importance majeure. La mention des voies express cyclables, qui ne sont pas des éléments d'infrastructure au sens classique du terme, mais plutôt un niveau

hiérarchique, souligne d'autant plus leur importance dans la planification. Le choix du terme clair «voies express cyclables» dans le texte de la loi fédérale contribuera peut-être aussi à l'adoption d'une nomenclature uniforme pour l'ensemble de la Suisse.

Le fait que l'article 4 mentionne un type de véhicule spécifique, le VTT, peut paraître étrange à première vue. Mais ce dont il s'agit en fin de compte, c'est bien des itinéraires de

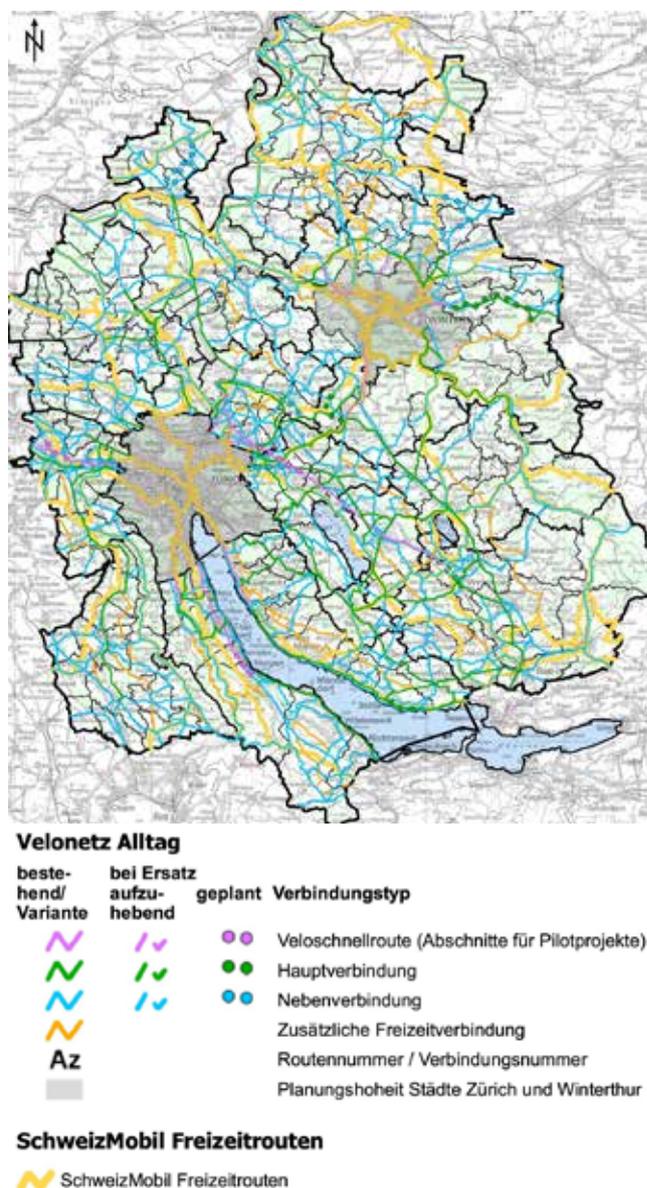


Fig. 1: Le plan du réseau cyclable du canton de Zurich incluant les réseaux quotidien et de loisirs, selon l'art. 5 de la loi sur les voies cyclables

loisirs sur terrain vallonné et montagneux. Étant donné que l'usage du VTT s'est fortement répandu, que le sujet revêtira une importance non négligeable et que le terme se comprend intuitivement, la Confédération a estimé qu'une mention explicite serait plus efficace. Et ce d'autant plus que ce terme est déjà utilisé dans le droit de la circulation routière (indicateurs de direction) et dans la norme VSS sur la signalisation du trafic lent.

L'article 5 précise que deux types de réseaux cyclables doivent être planifiés et représentés dans les plans correspondants. Le réseau pour les déplacements de loisirs ne doit pas être un simple complément au réseau pour les déplacements de la vie quotidienne. Les chevauchements sont possibles, mais doivent être identifiables comme tels. Les plans du réseau doivent en outre clairement indiquer quelles voies cyclables existent et lesquelles non. La Confédération ne donne pas d'autres directives pour la planification du réseau, telles qu'une subdivision en liaisons principales, liaisons secondaires et voies express cyclables. Mi-2023, la publication d'un guide de planification du réseau est toutefois prévue. Cet article sti-

pule en outre le caractère contraignant des plans pour les autorités, ce qui s'explique par le fait que ces plans doivent servir d'instruments de coordination. Il apparaît ainsi clairement que les voies cyclables contenues dans le plan sont d'intérêt public. Il va de soi que les plans devront être publics.

Les notions de séparation et d'homogénéité sont au cœur de l'article 6. Bien que la planification, la construction, l'exploitation et l'entretien des voies cyclables soient du ressort des cantons, les principes reconnus sont formulés ici. La Confédération est autorisée à le faire dans le cadre d'une législation de principe, sans toutefois restreindre la marge de manœuvre des cantons en matière de mise en œuvre. Les standards de construction, notamment, demeurent réservés aux cantons, qui s'inspirent en règle générale des normes et directives en vigueur à l'échelle nationale. Le principe de densité suffisante, également présent dans l'article 6, dépend toujours de la zone concernée par la planification et ne peut pas être chiffré de manière générique à l'aide d'une grille.

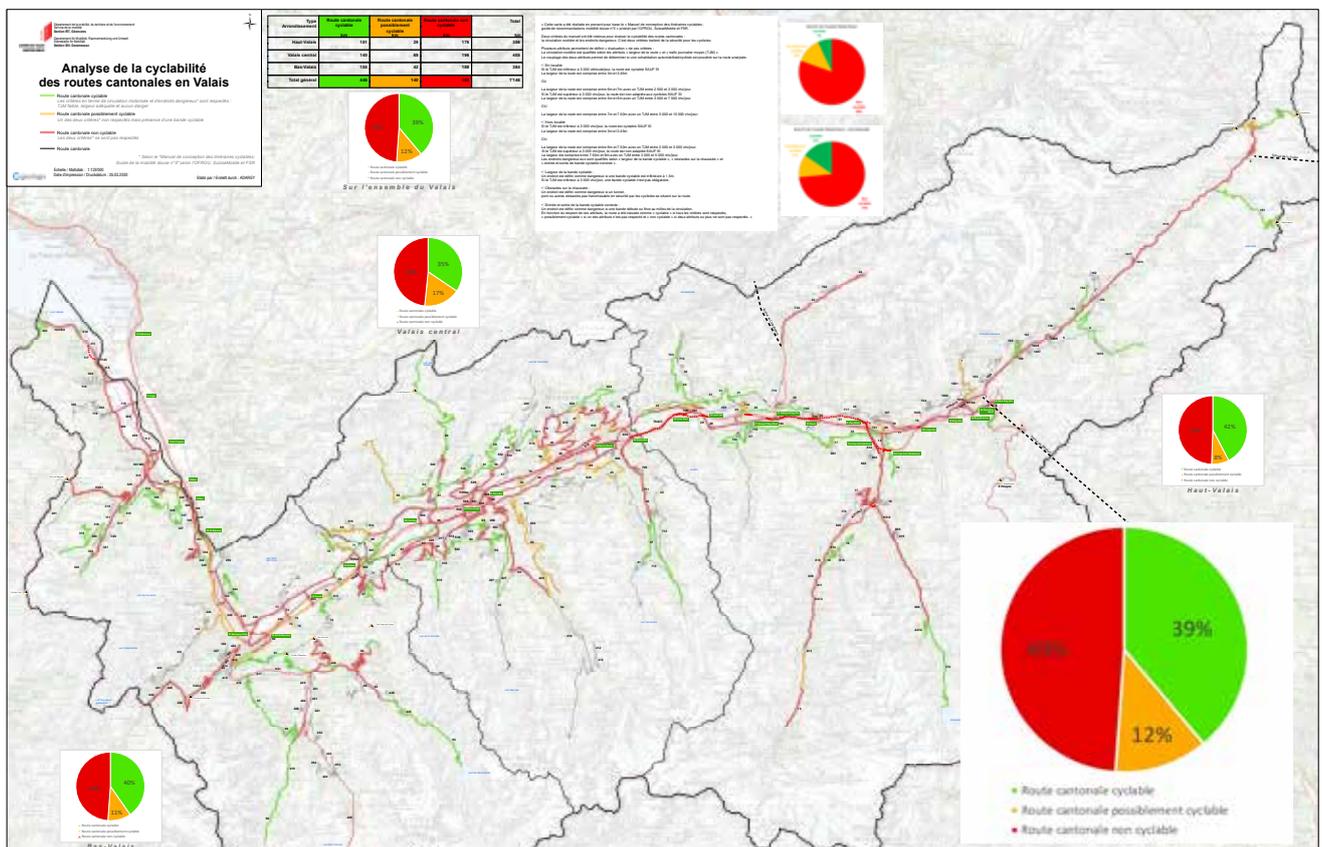


Fig. 2 : Base pour la planification du réseau : résultats partiels de l'analyse des routes dans le canton du Valais (selon l'art. 6 de la loi sur les voies cyclables)

L'obligation de remplacement prévue à l'article 9 s'applique aux voies existantes et en projet. Les cantons peuvent décider eux-mêmes du caractère général de l'obligation de remplacement. Là encore, les obligations de la Confédération sont déjà fixées dans l'article 88 de la Constitution fédérale mentionné plus haut.

L'article 10 stipule que les cantons peuvent déléguer certaines tâches à des organisations spécialisées. Dans ce contexte, il a été souligné lors du débat politique que les tâches stratégiques ou relevant de la souveraineté des cantons ne devraient pas être déléguées à ces organisations.

La Confédération a besoin de géodonnées de base, qui constituent le sujet principal de l'article 12, afin de pouvoir mettre à disposition une base de données harmonisée. C'est une tâche qui découle de l'article 15. Le fait que la Confédération puisse édicter des prescriptions relatives aux exigences qualitatives et techniques repose sur la loi sur la géoinformation.

L'article 15 contient encore d'autres dispositions relatives à l'information du public par la Confédération. On citera notamment la possibilité de soutenir les cantons en la matière. Un soutien à la conférence VeloCity à Zurich se serait selon toute vraisemblance appuyé sur cette disposition, mais la candidature de la ville de Zurich n'a pas été retenue. Un financement de l'infrastructure par la Confédération n'est toutefois pas prévu par la loi.

Les deux derniers articles mentionnés sont les articles 17 et 19. Concernant l'article 17, il est important de préciser que les services spécialisés doivent simplement être désignés. Cela signifie qu'il n'est pas nécessaire de disposer d'un service spécialisé en tant qu'entité administrative pour se conformer à la loi.

Et enfin, l'article 19 traite de la mise en œuvre des voies cyclables prévues jusqu'à fin 2042. La Confédération observera et documentera cette mise en œuvre. La prochaine enquête sur les conditions organisationnelles et juridiques dans les cantons, quant à elle, aura lieu en 2024. Les délais ne pourront pas être prolongés de manière générale ou pour des cantons entiers, mais uniquement pour certaines zones à l'intérieur des cantons.

MISE EN ŒUVRE DANS LES CANTONS DU VALAIS ET DE ZURICH

Dans leurs exposés, Sébastien Métrailler et Raphael Knuser ont montré comment leurs cantons respectifs interprètent et envisagent de mettre en œuvre la loi sur les voies cyclables.

Le canton du Valais dispose déjà d'une loi sur les itinéraires de loisirs et d'une loi sur la mobilité douce. Sur cette base, le canton a institutionnalisé un soutien à ses communes pour ce qui est de la planification, de la construction et de l'entretien du réseau d'itinéraires de loisirs, notamment. Le canton as-

Réseaux de voies cyclables quotidiennes

Action sur l'axe cyclable cantonal (exemples)

- Aménagements dans le secteur de Brig

Nouveau site propre entre Bitsch et Mörel (évitant une route nationale)



Nouvelle passerelle Naters - Brig Gare CFF



Fig. 3 : Exemple de liaison cantonale : passerelle Naters - Brigue

sume en outre lui-même la responsabilité d'un axe cyclable cantonal, reliant Saint-Gingolph à Oberwald. Avec l'entrée en vigueur de la loi fédérale sur les voies cyclables, il est prévu d'étendre le subventionnement déjà existant à tous les types de déplacements à vélo pour les loisirs. En ce qui concerne les déplacements pour la vie quotidienne, une volonté profonde de les encourager existait déjà, même si l'absence de base légale en a jusqu'ici limité la sphère d'influence. Porté par la nouvelle loi fédérale sur les voies cyclables, le canton du Valais accélère la planification du réseau et fait avancer différents projets d'envergure, notamment à l'intérieur des agglomérations et dans la vallée du Rhône.

De manière similaire, le canton de Zurich se concentre sur l'achèvement de la planification du réseau. Cela a déjà été fait à l'échelle cantonale grâce au plan cantonal du réseau cyclable. La majeure partie des communes ont aussi déjà planifié leurs réseaux respectifs, qui ont été traduits, dans le cadre de procédures ordinaires, en plans directeurs de différents niveaux, contraignants pour les autorités. Ainsi, grâce à la procédure qui régit la planification, tant la coordination des réseaux, le processus d'abrogation que la coordination de la planification sont assurés. Les exigences de la loi en la matière sont ainsi satisfaites, et le regard du canton peut se tourner vers les communes dont la planification du réseau est encore en suspens. Ces dernières bénéficient alors du soutien du guichet vélo déjà

existant. Le développement homogène du réseau est garanti par les nouveaux standards vélo, tandis que l'aménagement et l'entretien sont pris en charge par les services des travaux publics. Les tâches restantes concernent ainsi la signalisation des réseaux ainsi que l'offre en géodonnées de base. Le canton de Zurich prévoit de s'y atteler dans les prochaines années, afin de satisfaire aux exigences de la loi sur les voies cyclables.

Réseaux de voies cyclables quotidiennes

Action sur le réseau routier cantonal (exemples)

- **Traversées de localité**

Projets ambitieux répondant à toutes les mobilités et aux impératifs urbains/paysagers

Exemple à Vétroz



Fig. 4 : Exemple de liaison cantonale : rue principale en localité à Vétroz

UNE INFRASTRUCTURE CYCLABLE ROUGE EN SUISSE ?

MICHAEL LIEBI, COMITÉ DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

Une infrastructure cyclable de qualité, sûre et attrayante s'étend tel un fil rouge, au sens propre, à travers les Pays-Bas. Quel est le rôle des pistes cyclables et des bandes cyclables colorées en rouge en tant que telles ? Quelles expériences en a-t-on tirées au cours des dernières décennies ? Et une infrastructure cyclable entièrement colorée (en rouge) serait-elle aussi envisageable en Suisse ? C'est à ces questions qu'a été consacré le premier webinaire de la Conférence Vélo Suisse, qui a eu lieu le 19 avril 2022

Il s'agit de l'une des caractéristiques les plus visibles de l'infrastructure cyclable néerlandaise : la couleur rouge constante et ininterrompue. Outre la cohérence de la mise en œuvre, deux particularités sautent aux yeux : primo, contrairement à la Suisse, le rouge n'est pas destiné à mettre en évidence les endroits dangereux, mais à souligner la qualité et la continuité du réseau cyclable ; secundo, on utilise aux Pays-Bas de l'asphalte coloré ainsi que des pavés en béton ou des briques colorés, ce qui permet de réaliser des aménagements de qualité.

Mais comment les Pays-Bas en sont-ils arrivés à la coloration rouge ? Quels avantages en attendait-on ? À quoi ressemblent les évolutions en cours ? Robert Möhring, du bureau d'études néerlandais Mobycon, a répondu à ces questions.

AMÉNAGEMENT ET PERCEPTION VONT DE PAIR

Les « routes auto-explicatives » constituent depuis longtemps une approche importante de la planification aux Pays-Bas, et



Fig. 1 : La voiture est ici l'invitée : « Fietsstraat » à Zwolle/NL (photo : Michael Liebi)

reposent sur le principe du « Sustainable Safety Design ». Une comparaison entre les concepts de marquage et d'aménagement de l'Allemagne, de la Suisse et des Pays-Bas montre clairement les avantages et le caractère aisément reconnaissable de la coloration rouge pour les cyclistes. Plusieurs études récentes menées à Berlin montrent également que les usagers de la route apprécient cette mise en évidence de l'infrastructure cyclable.

Le pur pragmatisme semble être à l'origine du choix de la couleur rouge, car la mise en œuvre d'aménagements rouges était relativement simple et peu coûteuse. La première piste cyclable colorée en rouge a été réalisée en 1980 dans le Limbourg – la généralisation de ce type d'aménagement qui a suivi montre une fois de plus les efforts qui ont été déployés aux Pays-Bas au cours des 40 dernières années pour promouvoir le vélo.

Aujourd'hui, le rouge est devenu LA couleur de la mobilité douce. Outre les bandes cyclables et les pistes cyclables, les routes limitées à 30 km/h où les vélos circulent sur la chaussée et les rues cyclables sont également colorées de cette couleur. Il est ainsi possible de créer un réseau cyclable identifiable comme tel de manière constante sur toutes les catégories de routes, avec des transitions fluides d'un type d'aménagement à l'autre.

DES PAYS-BAS À LA SUISSE...

Dans la deuxième partie du webinaire, Christoph Oetiker, responsable du secteur « Espace routier » (« Strassenraum ») de la



Fig. 2 : Scène de rue à Utrecht. Différentes nuances de rouge et coloration aussi sur des chaussées étroites (photo : Michael Liebi)

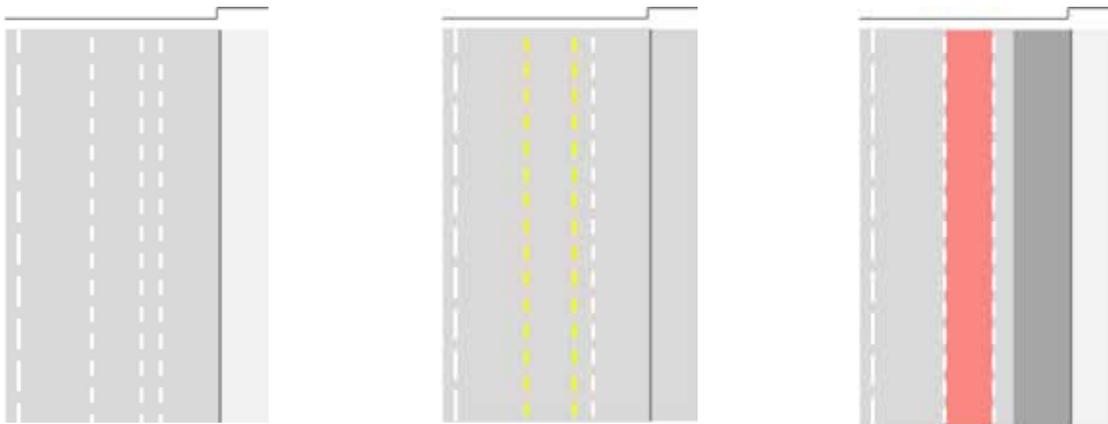


Fig. 3 : Chaussée – bande cyclable – places de parc : qui décide de la répartition de cet espace ? Exemples de marquage en Allemagne, en Suisse et aux Pays-Bas (illustration : Mobycon)

Ville de Winterthur, a présenté l'état actuel de la planification du projet « Itinéraires cyclables rapides ». La création d'un « fil rouge » fait partie intégrante des principes de planification stratégiques du projet. « Sur le modèle des Pays-Bas, les itinéraires cyclables rapides de Winterthur seront dotés d'un revêtement coloré, comme signe distinctif aisément reconnaissable », indique le rapport de synthèse correspondant.

En plus d'être aisément reconnaissable, la couleur rouge doit avoir une fonction concrète, par exemple pour la gestion des cycles à l'intérieur d'un carrefour complexe ou pour clarifier une priorité - mais là encore sans aucun effet juridique réel. Un rouge discret sera utilisé, ce qui contrastera avec le marquage rouge « pétant » utilisé jusqu'à présent pour mettre en évidence les endroits dangereux.

En octobre 2022, trois tronçons dotés d'un revêtement coloré ont été réalisés à Winterthur, et les premières expériences sont positives. La Ville de Winterthur prévoit d'aménager à l'avenir d'autres tronçons du réseau d'itinéraires cyclables rapides avec un revêtement rouge. La coloration du revêtement est effectuée sur les tronçons nécessitant un assainissement. Sur les autres tronçons, de larges bandes colorées (ASRC) seront mises en œuvre en tant que mesure à court terme et peu coûteuse.

AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS

La discussion qui a suivi a été l'occasion de poser des questions sur les exposés et d'échanger entre professionnels. Les

coûts et l'entretien ont été abordés, entre autres. En Suisse, l'asphalte coloré en rouge – strictement utilisé pour remplacer la couche de roulement – est actuellement deux fois et demie à trois fois plus cher qu'un revêtement noir normal. On suppose qu'aux Pays-Bas, la différence de prix doit être plus faible. En Suisse comme aux Pays-Bas, il est communément admis que les petits travaux de réparation seront effectués avec une « tache » de revêtement noir – la forte demande aux Pays-Bas faisant que même les petites quantités de rouge sont disponibles rapidement et à des conditions avantageuses. Le coût et la facilité d'utilisation des revêtements rouges en Suisse dépendront donc principalement de la rapidité avec laquelle le concept se répandra. Une première impression est ressortie de ce webinaire : environ trois quarts des participants ont vu dans la coloration rouge une opportunité pour le vélo en Suisse.



Fig. 4 : Winterthur, Freiestrasse, tronçon pilote 2 mis en œuvre en septembre 2022 (Source : Ville de Winterthur)



Fig. 5 : Winterthur, Grünauweg, tronçon pilote 1, mis en œuvre en septembre 2021 (Photo : Ville de Winterthur)

CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

Rechbergerstrasse 1,
Postfach 938, 2501 Biel/Bienne

032 365 64 50

info@velokonferenz.ch
www.conferencevelo.ch

