

INFO BULLETIN

REVUE DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

PROMOTION DU VÉLO DANS LES VILLES ET LES CANTONS



CONTENU

3	EDITORIAL
4	PROMOTION DU VÉLO EN VILLE DE LUCERNE
7	PROMOTION DU VÉLO EN VILLE DE BERNE
10	PLANIFICATION DU RÉSEAU VÉLO DANS LE CANTON DE ZÜRICH
13	GRAUBÜNDENBIKE, POUR BIEN CHEMINER ENSEMBLE
16	CONCEPTION DE RÉSEAU CYCLABLE DANS LE CANTON DE SAINT-GALL
21	TOURNER À GAUCHE INDIRECT : LE FILM !
20	NANTES, VÉLO-CITY 2015
22	INFORMATION
24	EXCURSION CONFÉRENCE VÉLO SUISSE 2015

IMPRESSUM

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

RÉDACTION

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

RELECTURE

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

GRAPHISME

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

TRADUCTION FRANÇAISE

Déborah Renard

AUTORINNEN/AUTOREN

- Roland Pfeiffer, Office de la mobilité douce de la Ville de Berne
- Martin Urwyler, Chef de projet Mobilité, Ville de Lucerne
- Kathrin Hager et Viktoria Herzog, Bureau de coordination vélo du canton de Zürich
- Peter Stirnimann, Canton des Grisons, office de la mobilité douce, Service des ponts et chaussées
- Daniel Schöbi, Office de la mobilité douce, Service des ponts et chaussées du canton de Saint-Gall, Jan Wenzel, asa AG, Rapperswil-Jona
- Barbara Pillonel, Ville de Genève
- Claude Morel, Ville de Genève
- Daniel Sigrist, Secrétariat de la Conférence Vélo Suisse

ILLUSTRATION DU TITRE

« Changement de voie », station de comptage des vélos en ville de Lucerne

EDITORIAL

CHERS LECTEURS ET LECTRICES, CHERS MEMBRES,

Initiative vélo, offensive vélo, changement de voie... la promotion du vélo est dans toutes les bouches, et pas seulement celle des spécialistes.

Face à la croissance incessante du trafic, les villes et les communes ont réalisé que les mesures spécifiques de promotion du vélo ont quitté le rang de vœu pieux pour devenir une incontournable nécessité. Les transports publics en ville sont débordés de toute part et le trafic individuel motorisé n'est pas une réponse durable dans les grands centres urbains, ne fût-ce qu'en raison de la place qu'il exige. Dans tous les partis politiques, on comprend désormais que le vélo représente la meilleure manière d'absorber une fraction significative de l'augmentation du trafic, ce qui met sa promotion à l'agenda de tous les camps : en témoigne la diversité des programmes de promotion du vélo.

Ce sont ces ambitieux programmes, à point de départ des villes ou des cantons, qui forment l'essentiel du contenu de notre Bulletin ce printemps. Il faut espérer qu'ils soient rapidement suivis des actions nécessaires, afin de porter tous leurs fruits et de conférer au vélo un élan décisif pour les années qui viennent.

En 2014, notre regard s'était surtout tourné vers le nord, en direction des Pays-Bas, paradis des cyclistes. En 2015, il por-

tera toujours au-delà de nos frontières, mais un peu moins loin, dans le Vorarlberg, destination de notre excursion au mois de septembre. Nous y prendrons la température de la promotion du vélo made in Autriche et nous prendrons de la vitesse sur le réseau express vélo.

L'année 2015 a aussi vu certains changements au sein de notre comité, avec le départ de Peter Stirnimann et d'Urs Walter. Peter pourra se consacrer davantage à la montagne, tandis qu'Urs devient notre interlocuteur à l'OFROU, fonction dans laquelle il restera un soutien pour nous. Me voilà donc signant mon premier éditorial en tant que président de la Conférence Vélo Suisse. Après presque 20 ans de travail dans le domaine de la planification vélo et plus de 10 ans de participation au comité de la Conférence Vélo Suisse, j'accueille avec joie cette nouvelle responsabilité.

Pour moi, il est certain que ces prochaines années verront un véritable boom du vélo, non seulement comme activité de loisir, mais comme fidèle véhicule de tous les jours, et je suis heureux d'y contribuer dans toute la mesure du possible avec la Conférence Vélo.

Pour le comité
Roland Pfeiffer, président de la Conférence Vélo Suisse



PROMOTION DU VÉLO EN VILLE DE LUCERNE

MARTIN URWYLER, CHEF DE PROJET MOBILITÉ, VILLE DE LUCERNE

1. CHANGEMENT DE VOIE



« Changement de voie », c'est le titre du programme de promotion du vélo institué par la Ville en 2012, un programme original et qui s'appuie sur trois piliers : l'infrastructure, l'information et la communication, les prestations de service. Du côté de l'infrastructure, il s'agit de mettre à disposition des usagers un réseau d'itinéraires cyclables sûrs et agréables à fréquenter, avec suffisamment de places de stationnement pour déposer leur vélo une fois à destination. L'objectif est de développer une véritable « culture du vélo ». Cela passe avant tout par l'existence d'infrastructures adaptées dans une ville ou une région et se reflète par la fréquence d'utilisation du vélo. En ce qui concerne l'information et la communication, il est important d'une part de faire connaître les infrastructures, d'autre part de développer les affinités pour le vélo au sein de l'administration et à l'externe et d'améliorer l'image des cyclistes. En d'autres termes, il faut une promotion et un marketing du vélo comme partie intégrante d'un style de vie à la connotation positive, et de nombreux moyens peuvent y contribuer : une présence sur internet et les réseaux sociaux virtuels, des campagnes de publicité, etc. Enfin, les prestations de service recouvrent une grande variété d'offres pratiques pour les personnes se dé-

plaçant à vélo : des pompes à vélo publiques, des cartes, des calculateurs d'itinéraires, des systèmes de vélo en libre-service, etc.

Alors que la construction d'aménagements cyclables est financée par des crédits d'investissement de la Ville de Lucerne ou par le programme de construction du canton, la communication et les prestations en matière de vélo restaient jusqu'ici dépourvues de tout moyen. En 2012, le conseil municipal de Lucerne a approuvé un crédit annuel de 150'000.- pour ces deux autres domaines importants de la promotion du vélo, crédit accordé de 2012 à 2014. En comparaison avec les budgets de la publicité dans l'industrie automobile, cela reste une somme modeste, et il a fallu se montrer inventif et rechercher dans la mesure du possible des synergies et des partenariats.

2. INFRASTRUCTURE



En 2014, une piste cyclable avec chemin pour piétons a été ouverte sur la Schädritstrasse, conduisant vers l'extérieur de la ville en direction d'Adligenswil, et de nouveaux aménagements cyclables ont été mis en place entre la Pfistergasse et la Geissmattbrücke, dont la construction s'est accompagnée de panneaux portant le logo « Changement de voie ». Lors de l'inauguration, des personnes étaient sur place pour accueillir les cyclistes et leur remettre une petite attention.



3. INFORMATION ET COMMUNICATION

3.1. À L'EXTERNE

Durant ces trois ans, de 2012 à 2014, un site internet consacré au vélo à Lucerne a été créé (www.velofahrenstadtluern.ch ou www.Luzernmobil.ch). Les personnes désireuses de prendre leur vélo en ville y trouvent des informations importantes, par exemple des cartes, des informations sur les zones de mixité du trafic, les pompes à vélo publiques, les comptages de vélos, les itinéraires cyclables touristiques, le détail des projets d'infrastructures cyclables, les places de stationnement, la gare de Lucerne, divers services pour vélo, la location de vélos, les possibilités de combiner le vélo avec d'autres moyens de déplacement, etc.



Au printemps 2013, la campagne publicitaire « Changement de voie » visait à motiver les habitants de Lucerne à enfourcher leur vélo. Elle a eu pour supports, non pas de grandes affiches onéreuses, mais 25 vélos Nextbike équipés de surfaces publicitaires. En plus, des étudiants recrutés pour l'occasion ont circulés à travers la ville avec des remorques à vélo publicitaires. Les abris à vélo ont également été utilisés pour placarder des affiches.



En accord avec l'inspection des routes, le revêtement rouge des bandes cyclables du centre-ville a été rafraîchi afin de rendre ces dernières encore plus visibles et soutenir les affiches de la campagne.

En été 2014, la campagne « Du respect, s'il vous plaît » portait sur les bons comportements à adopter en zones de mixité (zones piétonnes dans lesquelles la circulation des vélos est autorisée, ou zones de rencontre), avec pour objectif de rappeler

les règles de la circulation. Il est apparu que de nombreuses personnes, y compris parmi les piétons, ne savaient pas quels endroits étaient ou non autorisés aux cyclistes. Or, une bonne cohabitation entre piétons et cyclistes nécessite le respect des règles et une attitude d'égards et de respect mutuels. En été 2014, la presse avait publié des articles dans lesquels les cyclistes apparaissaient comme de véritables chauffards mettant



massivement en danger les piétons. C'est entre autres ce qui a motivé le lancement de la campagne « Du respect, s'il vous plaît » en collaboration avec PRO VELO Lucerne, Mobilité piétonne Région Lucerne, et la Police lucernoise. Des marquages au sol temporaires, très visibles, incitaient les piétons et les cyclistes à faire preuve d'attention et de respect mutuel, 7000 cartes résumant les règles essentielles de la circulation ont été distribuées.

Dans le sillage de cette campagne, en septembre et octobre 2014, la Police lucernoise, en collaboration avec la Ville de Lucerne, a effectué des contrôles ciblés auprès des cyclistes; ces contrôles ont été suivis et évalués. Les analyses ont montré que le taux d'infraction des cyclistes était tout à fait comparable à ceux des autres usagers de la route, en particulier des conducteurs de voitures privées. Dans les faits: 88 % des cyclistes respectaient les règles de la circulation, 12 % (soit 133 personnes sur un total de 1101) se sont fait amender. Deux contrôles sur les quais ont été interrompus en l'absence de tout fautif.

- | | |
|----|---|
| 01 | « Changement de voie », le logo de la promotion du vélo en Ville de Lucerne |
| 02 | Les trois piliers de la promotion du vélo en Ville de Lucerne |
| 03 | Inauguration de la vélostation avec le conseiller municipal Adrian Borgula suspendu dans les airs |
| 04 | Distribution de petites attentions pour l'ouverture de la piste cyclable Geismattbrücke |
| 05 | Remorque publicitaire et vélos Nextbike |
| 06 | Rafraîchissement des marquages vélo au centre de Lucerne |
| 07 | Campagne « Du respect, s'il vous plaît » |

3.2. À L'INTERNE

Les campagnes de publicité et la communication tout public sont essentielles, mais il est également important de motiver les employés de l'administration, particulièrement ceux du Service des ponts et chaussées, un service responsable du domaine public qui a de nombreuses missions en lien avec le vélo, notamment le déneigement, le nettoyage de la voirie, la signalisation des chantiers, le marquage, etc. Ce sont souvent des petites choses, par exemple le nettoyage rapide des débris de verre sur les bandes cyclables, qui rendent les déplacements à vélo au quotidien confortables.

En mars 2013, tous les cadres du Service des ponts et chaussées ont donné l'exemple en prenant des vélos Nextbike pour se rendre à l'Allmend, où ils ont assisté à une présentation sur les mesures en faveur du vélo. Chaque été par la suite, une excursion à vélo a été organisée pour l'ensemble des collaborateurs; cette occasion de renforcer l'esprit d'équipe est devenue depuis très populaire et contribue nettement à ce que les collaborateurs apprécient le vélo.



08

Par ailleurs, tous les employés municipaux bénéficient d'un accès gratuit au système de vélos en libre-service Nextbike qui compte plus de 50 stations et environ 150 vélos. La Ville a été la première entreprise à introduire cette mesure et a été suivie par différentes sociétés, ce qui assure aujourd'hui le succès du système. Des compagnies comme Emmi ou Umsicht sont devenues des utilisateurs enthousiastes de Nextbike. Chaque année, plusieurs équipes de l'administration participent également au concours Bike-to-Work.

4. PRESTATIONS DE SERVICE

On trouve dans cette catégorie certaines offres du site internet comme les cartes ou les propositions d'itinéraires touristiques, divers services accessibles dans les vélostations (par exemple



09



le nettoyage des vélos), et 13 pompes à vélo publiques installées par la Ville en 2013.

5. RÉSULTATS

Il est bien sûr difficile d'évaluer l'influence de mesures individuelles, et il est plus pertinent de s'intéresser à la question de l'efficacité globale des diverses actions mises en place. Le réseau de compteurs de vélos désormais en place permet de mesurer le développement des trajets à vélo tout au long de l'année. Les données ainsi récoltées, combinées avec celles du microrecensement, devraient permettre de se prononcer sur l'évolution du trafic cycliste, tout en sachant que les conditions météo ont également une grande influence.



10

L'année dernière, malgré un été pluvieux, il y a eu 9% de cyclistes en plus dans les rues de Lucerne. Au total, 6 millions de vélos ont été recensés par les dix stations de comptage, contre 5,5 millions en 2013. Le Schweizerhofquai à lui seul a vu passer 1,3 million de vélos. Ces chiffres impressionnants nous montrent que le vélo gagne du terrain à Lucerne, et l'intention est bien de continuer à améliorer les infrastructures cyclables.

-
- 08 Les cadres du Service des ponts et chaussées prennent possession de leur vélo
 - 09 Pompes à vélo publiques en Ville de Lucerne « Ton réservoir d'air frais! »
 - 10 Station de comptage avec affichage public devant le Schweizerhof « Chaque vélo compte! » Tu es sur la bonne voie! »

PROMOTION DU VÉLO EN VILLE DE BERNE

BERNE PREND L'OFFENSIVE POUR DEVENIR LA CAPITALE... DU VÉLO

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

La promotion du vélo a une longue tradition en Ville de Berne. En 1999 déjà, les citoyens bernois se prononçaient en faveur de la promotion de la marche à pied et du vélo en adoptant le « Règlement pour la promotion de la mobilité douce ». Depuis lors, si la promotion du vélo se développe de manière systématique et résolue, la part modale du vélo dans l'ensemble des déplacements reste malheureusement aux environs de 11 % seulement.

Il est aujourd'hui nécessaire de l'augmenter, et c'est ce qui a motivé le Conseil Municipal à élaborer une « offensive vélo », avec l'objectif très ambitieux d'élever la part modale du vélo à 20 % environ à l'horizon 2030 et de faire de Berne la capitale suisse du vélo.

Cette augmentation de la part modale du vélo n'est pas un but en soi. La Ville de Berne et toute la région bernoise projettent une forte augmentation du trafic dans les années à venir. Elles souhaitent absorber cette augmentation de par un développement conjoint des transports publics et des déplacements à vélo. L'idée étant bien sûr de prévenir les conséquences négatives d'une augmentation du trafic individuel mo-

torisé (bouchons, risque d'accidents, nuisances sonores) sur la qualité de vie, l'habitat et l'environnement.

L'objectif de passer de 11 à 20 % en quinze ans est très ambitieux, mais pas irréaliste, puisque des villes comme Munich ou Bozen y sont parvenues. Une telle évolution ne se fera cependant pas du jour au lendemain et prendra du temps ; l'important étant de démarrer le processus et de le poursuivre ensuite de manière coordonnée et rationnelle.

L'OFFENSIVE VÉLO EN PRATIQUE

Le Conseil Municipal de Berne a validé une offensive vélo et une démarche en deux étapes. L'expérience d'autres villes a montré que la première condition du succès d'une telle initiative est liée aux services administratifs eux-mêmes. Il est impératif que ces derniers agissent de manière coordonnée et cohérente et unissent leur énergie dans une direction commune pour que tout le potentiel disponible puisse s'exprimer. C'est pourquoi le Conseil Municipal a d'abord prévu un processus interne qui





02

jettes les bases de la future offensive vélo. En pratique, il s'agira de réunir les connaissances des différents services, de s'informer de leurs différents points de vue, puis de s'allier certaines contributions externes, avant de définir les stratégies et les approches visant à promouvoir le vélo. On espère ainsi s'accorder sur un large consensus, au sein des services administratifs, sur la stratégie en elle-même, ses domaines d'intervention et les mesures à concrétiser.

Différents groupes de travail seront constitués, formés de membres de différents services, afin d'intégrer leurs avis et façons de procéder. Certains groupes de travail se pencheront sur les questions d'infrastructure, d'autres sur des mesures plus ponctuelles. Au total, six groupes de travail ont été définis :

- Itinéraires cyclables
- Aspects techniques, juridiques et liés à la planification
- Stationnement pour vélos
- Vélo et transports publics
- Culture vélo et culture de la mobilité
- Prestations de service et promotion du vélo

En marge du processus interne, les interactions entre l'administration et le monde politique, l'économie, l'industrie, les associations spécialisées et toutes les entités concernées par la thématique du vélo sont bien entendu également déterminantes. C'est ce qui a conduit le Conseil Municipal à prévoir dans un second temps, soit à l'automne 2015, une large démarche participative. Celle-ci devrait permettre de définir un paquet de mesures équilibré et de les prioriser afin de les mettre en œuvre dans les années à venir.

INFRASTRUCTURE ET PROMOTION D'UNE CULTURE VÉLO

La promotion du vélo ne date pas d'hier en Ville de Berne. Depuis l'adoption du règlement sur la promotion de la mobilité douce en 1999, beaucoup de choses se sont déjà passées. L'Office de la mobilité douce a pris de nombreuses mesures ponctuelles pour faciliter la vie des personnes qui se déplacent à pied et à vélo. L'offensive n'aura pas pour effet d'annuler ou de remplacer ces mesures déjà existantes, mais vise à les compléter de manière ciblée dans un esprit de continuité. Outre des mesures infrastructurelles, il s'agira de développer un état d'esprit favorable au vélo, qui puisse le valoriser et le faire gagner en importance dans l'ensemble des déplacements – une étape qui a dû être franchie dans toutes les villes où la part modale du vélo est élevée. Il s'agira de rendre le vélo omniprésent dans la ville et de faire en sorte que les personnes qui se déplacent à vélo se sentent bienvenues et pas seulement tolérées.

GRANDS PROJETS EN TERMES D'INFRASTRUCTURE

Le développement des infrastructures cyclables a un rôle majeur à jouer. À côté des nombreux projets de petite ou moyenne importance, de grands projets d'infrastructure sont déjà planifiés :

- Passerelle pour la mobilité douce Breitenrain-Länggasse : en automne 2014, la Ville a voté un crédit pour une pre-

mière phase d'étude, incluant l'évaluation de différentes variantes pour la création d'une nouvelle passerelle mobilité douce franchissant la vallée de l'Aar. Ce projet va désormais être affiné et découpé en plusieurs étapes, avant d'être soumis à votation en temps utile.

- Optimisation des liaisons cyclables (itinéraires principaux) : à l'avenir, chaque partie de la ville disposera d'un itinéraire cyclable de haute qualité qui la relie au centre-ville ou à ses abords. L'objectif est de mettre à disposition des bandes ou pistes cyclables continues, larges, sûres et agréables à emprunter. Les dimensions visées sont une largeur minimale de 1,5 mètres et une largeur idéale de 2,5 mètres. Ces mesures doivent être techniquement réalisables et pouvoir être mises en œuvre de manière pragmatique et dans un délai raisonnable. On mise donc sur des solutions qui ont fait leur preuve, comme des bandes cyclables et des couloirs à bus autorisés aux cyclistes. L'important est la continuité du parcours et la visibilité de l'infrastructure.
- Extension des places de stationnement pour vélos : il est prévu d'augmenter significativement le nombre de places de stationnement aux environs de la gare et dans tout le centre-ville. Aux abords de la gare en particulier, le nombre de places actuel ne répond de loin pas à la demande. Une nouvelle vélostation d'environ 1000 places, dont l'ouverture est attendue pour le printemps 2016, devrait apporter une amélioration de ce point de vue. D'autres vélostations aux différentes voies d'accès à la gare sont déjà planifiées ou à l'étude.
- En parallèle, la qualité des places de stationnement déjà existantes sera améliorée, avec pour règle de mettre à disposition des systèmes permettant d'attacher le vélo, et en évaluant l'intérêt de places couvertes à certains endroits.
- Instauration d'un système de vélos en libre-service : à travers une motion, le Conseil communal a décidé de lancer un appel d'offres pour un système public de vélos en libre-service. L'objectif est un système simple, facile à utiliser et flexible, avec un réseau dense de stations distribuées dans toute la ville. La mise en service est prévue en 2017.

À côté de ces projets d'envergure, beaucoup d'autres projets plus modestes sont en cours. Par exemple, on évalue dans toutes les rues à sens unique la possibilité de faire circuler les vélos à contre-sens. C'est déjà le cas dans la moitié environ des rues à sens unique, ce qui fait économiser beaucoup de détours aux cyclistes.

En ce qui concerne les prestations de service, de nouvelles mesures sont soit en cours de discussion soit déjà prévues. Il est prévu la mise à disposition de pompes à vélo publiques et la création ou l'extension d'ateliers pour vélos dans les vélostations.

Enfin, l'extension à grande échelle du réseau de comptage doit permettre de mesurer les déplacements à vélo de manière suivie et durable, afin d'évaluer le développement de ces derniers au cours des ans et in fine le succès de l'offensive vélo.

Il est bien sûr essentiel que toutes les mesures énumérées soient mises en œuvre sous la forme d'un ensemble cohérent et coordonné. Jusqu'ici, l'approche prévue va dans le sens que tout le monde tire à la même corde en vue du même objectif : faire de Berne la capitale non seulement de Suisse mais du vélo.

01	Mesures en faveur du vélo à la Laubeggstrasse (Berne)
02	Marquages en rouge aux abords des carrefours

PLANIFICATION DU RÉSEAU VÉLO DANS LE CANTON DE ZURICH

PLANIFICATION SYSTÉMATIQUE ET GLOBALE

KATHRIN HAGER ET VIKTORIA HERZOG, BUREAU DE COORDINATION VÉLO DU CANTON DE ZURICH

Le projet pilote initialement conduit dans la région de Winterthur et environs a pris fin. Le 4^e trimestre 2014 a vu le démarrage de la planification du réseau vélo dans les autres régions, couvrant donc tout le canton de Zurich.

Au niveau cantonal, le programme de promotion du vélo a pour objectif d'augmenter la part modale du vélo dans l'ensemble des déplacements. Le Bureau de coordination vélo, soit le service responsable de la mise en œuvre, a défini cinq champs d'action pour les mesures définies dans ce programme: la création du réseau, les démarches en lien avec la qualité, le transfert de connaissances, les campagnes de promotion et le recueil de données.

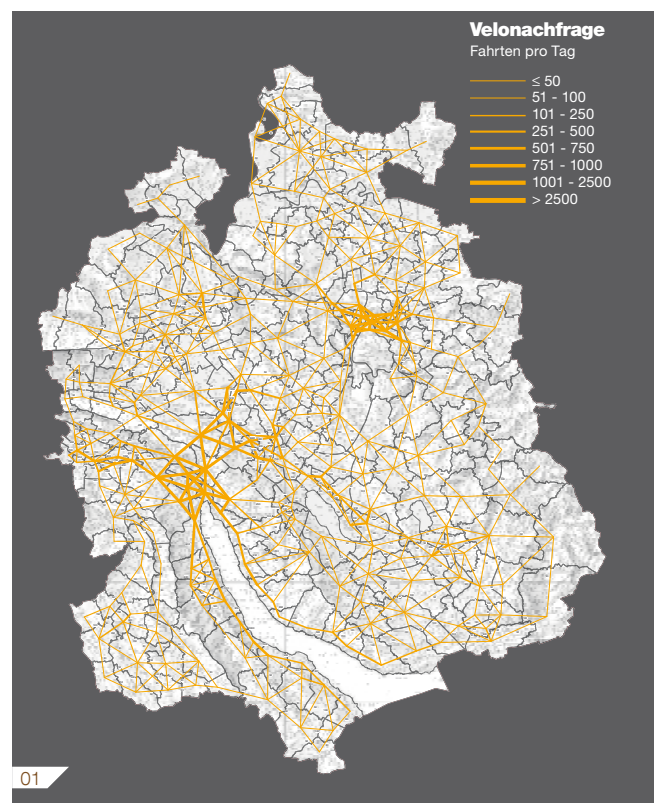
Le plan du réseau est en cours d'élaboration. Il s'agit bien entendu d'une partie essentielle du volet « création du réseau ». En l'occurrence, il correspond à une approche novatrice pour le canton de Zurich et même pour la Suisse. En effet, le réseau cyclable existant est rigoureusement évalué, développé, et d'éventuelles lacunes sont comblées dans le cadre de la planification stratégique déjà, ce qui fait que les infrastructures cyclables sont planifiées à la fois à l'échelle du canton, des régions et des communes. La démarche inclut la vérification de la compatibilité du réseau projeté avec les objectifs définis aussi bien dans les différentes approches de l'organisation globale des transports que dans les programmes d'agglomération et les plans directeurs.

Pour la première fois, la planification s'oriente donc d'après les besoins du terrain et en lien direct avec les demandes et les potentiels qui sont évalués pour les communes et les centres urbains. Le nouveau réseau distingue trois sortes de parcours: le réseau express vélo, les liaisons principales et les liaisons secondaires. Il s'efforce de créer des conditions de déplacement optimales pour motiver les gens à prendre le vélo plutôt que leur voiture ou les transports publics pour de courtes ou moyennes distances (5-15 km). Il s'agit d'offrir des itinéraires sûrs et confortables avec le moins d'interruptions possible.

CONTEXTE ET SITUATION DE DÉPART

Le projet pilote conduit dans la région de Winterthur et environs s'est déroulé comme prévu entre fin 2013 et mi-2014. C'est en octobre 2014, suite à la décision prise par la Direction de l'économie publique, qu'a eu lieu l'adjudication de la planification vélo pour les autres régions. Les objectifs généraux définis dans le projet pilote, et la mise en application de principes homogènes

et cohérents tant en ce qui concerne la création du réseau que la méthodologie de travail, sont repris de manière contraignante à l'échelle du canton. Dans le cadre du projet pilote avait eu lieu pour la première fois une évaluation rigoureuse de la demande et du potentiel dans différents secteurs. Les résultats ainsi obtenus dans la région de Winterthur ont été vérifiés par le Service des transports et extrapolés aux autres régions. Il est clair que l'analyse soignée de la demande et du potentiel est une étape indispensable de la mise sur pied d'un réseau si l'on veut qu'il réponde aux besoins réels. La demande dans le canton de Zurich est illustrée ci-dessous.



LE PROJET PILOTE DANS LA RÉGION DE WINTERTHOUR ET ENVIRONS

Le projet pilote avait permis l'élaboration d'une carte du réseau vélo dans la région concernée, accompagnée de fiches de données et d'un rapport explicatif. C'est ce dernier qui sert de base au plan directeur régional. Depuis lors, la région de Winterthur et environs a entrepris d'adapter le réseau vélo actuel dans le cadre de la révision globale du plan directeur régional, principalement

Alltagsverbindungen

Nebenverbindungen

tiefe Nachfrage – tiefes Potenzial

Hauptverbindungen

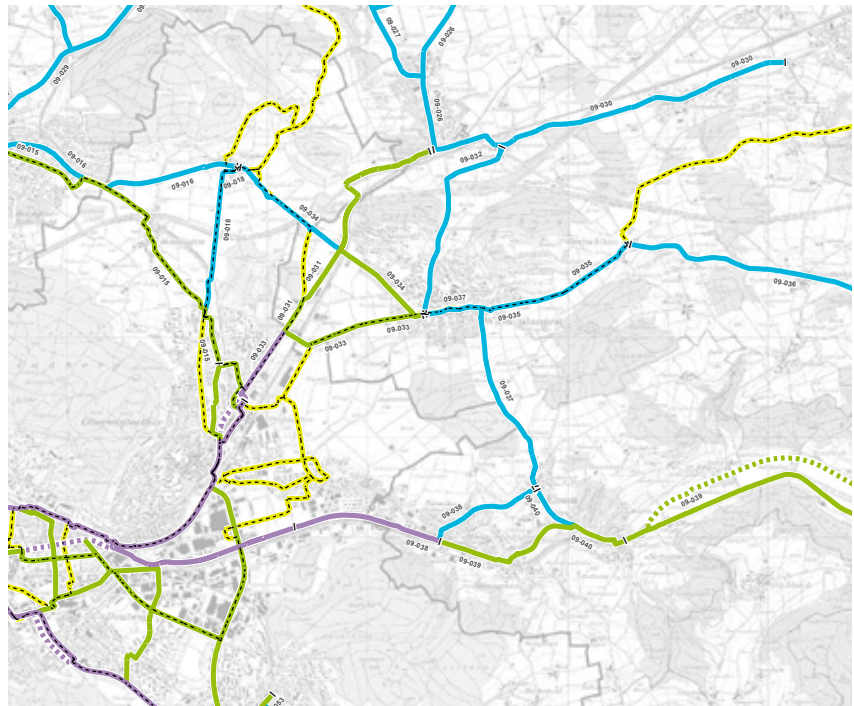
hohe Nachfrage – hohes Potenzial

Veloschnellrouten / Velostrassen

höchste Nachfrage – höchstes Potenzial

Freizeitrouten

SchweizMobil-Routen



sur la base de la carte susmentionnée, et en mettant l'accent sur les itinéraires servant aux déplacements quotidiens. En vue de la consultation et de l'examen préalable, ces documents ont été remis aux communes et aux bureaux vélo cantonaux, afin qu'ils puissent vérifier les propositions ainsi définies. Le plan représente un extrait du réseau vélo de la région Winterthur et environs et de ses éléments essentiels.

PLANIFICATION VÉLO À L'ÉCHELLE DU CANTON

Le but est de créer une carte du réseau cantonal complet. Un appel d'offres a donc été lancé pour la planification du réseau vélo pour les régions restantes, distribué en cinq lots, attribués en octobre dernier à trois bureaux d'études. La planification se déroule en parallèle dans le temps et selon le même schéma pour chacun des lots; elle intègre les régions. L'expérience du projet pilote a identifié les cinq éléments suivants comme facteurs importants dans la création du réseau:

1. Traitement des données essentielles nécessaires à la planification, vérification que les objectifs sont définis de manière exhaustive, confirmation que la demande, les relations entre différents niveaux de demande et le potentiel ont été analysés de manière crédible et correspondent à ce que l'on sait de ce qui se passe dans les localités concernées et à d'autres éléments importants pour la planification.
2. Elaboration d'une première esquisse du réseau et première analyse des points faibles. Coordination des réseaux définis dans les différentes régions et mise en concordance des interfaces en vue de la procédure de consultation de mars 2015.
3. Après la procédure de consultation interne, adaptation du réseau vélo en vue de la procédure de consultation externe de juin 2015 au niveau des régions et des communes.
4. Peaufinage du réseau vélo et deuxième analyse des points faibles.
5. Elaboration de la documentation et construction d'un modèle sur la base des données recueillies et analysées.

STRUCTURE DU RÉSEAU VÉLO

Le projet pilote avait permis de définir une structure hiérarchisée du réseau cantonal avec des liaisons prévues pour les déplacements quotidiens et d'autres itinéraires pour les activités de loisir. En ce qui concerne la planification du réseau vélo global, l'accent a été mis sur les déplacements quotidiens, en pensant donc principalement aux personnes qui se rendent à leur travail, sur leur lieu de formation, ou vont faire des achats. Les personnes qui font du vélo pour leurs loisirs attachent avant tout de l'importance à la qualité du parcours et moins à leur destination, tandis que l'inverse est vrai pour les personnes qui se déplacent à vélo dans leur vie quotidienne. Pour ces dernières, l'essentiel est que leur parcours leur permette de passer le plus rapidement possible de leur point de départ à leur point d'arrivée, et ce dans de bonnes conditions de sécurité.

Les liaisons pour les déplacements quotidiens sont séparées d'une part en liaisons principales et secondaires et d'autre part en réseau express vélo et/ou rues cyclables. Les liaisons secondaires concernent les endroits à faible potentiel ou faible demande, les liaisons principales les endroits à potentiel élevé ou demande élevée. Aux endroits où le potentiel est le plus haut, on choisira de mettre en place un réseau express vélo (à l'extérieur des localités) ou des rues cyclables (à l'intérieur des localités).

Toutes les personnes se déplaçant à vélo n'ont pas les mêmes souhaits ou exigences. Pour la vie de tous les jours, quel que soit le type de déplacement, il est important d'offrir des parcours directs avec une grande continuité et une sécurité élevée. En pratique, on a donc défini des standards spécifiques pour les infrastructures cyclables de différents niveaux de hiérarchie, sous la forme d'un catalogue de produits qui définit le standard ou profil de base auquel se conformer. On s'efforce ainsi d'assurer le caractère continu, cohérent et sécuritaire du réseau vélo, afin que le vélo devienne un moyen de transport résolument reconnu comme un constituant légitime, sûr et agréable du système global des transports.



RUES CYCLABLES

Il n'existe pas encore de rues cyclables en Suisse, alors qu'elles se sont déjà concrétisées dans les pays voisins. En Allemagne et en Autriche, par exemple, ces dernières années ont vu la création de nombreuses rues cyclables à l'intérieur des villes. Il s'agit d'infrastructures réservées aux vélos, que d'autres véhicules ne peuvent en général emprunter que pour les traverser ou pour accéder à des entrées ou des sorties de bâtiments, à condition toutefois que cela soit explicitement autorisé par la signalisation. Les rues cyclables sont limitées à 30 km/h; les cyclistes peuvent rouler les uns à côté des autres.

Avant d'instituer des rues cyclables dans le canton de Zurich, il faut une base légale fédérale, et cela nécessite d'adapter l'ordonnance sur la signalisation routière.

L'Office fédéral des routes (OFROU) est en train d'évaluer dans plusieurs villes l'introduction de rues cyclables pilotes, et projette également la publication d'un document de base «Réseau express vélo». L'importance de ce sujet est par ailleurs reflétée par l'appel à projets de recherche 2014/006 «Recommandations pour la planification de réseaux express vélo dans les villes et les agglomérations» de l'Association suisse des ingénieurs et experts en transports SVI.

PERSPECTIVES

Il est prévu que la planification du réseau vélo se déroule sur 12 mois environ. Lorsque la première version du réseau sera disponible et aura franchi l'étape de l'examen préalable interne, elle sera mise à disposition des régions pour la procédure de consultation. La tâche des régions sera alors d'intégrer les connaissances spécifiques aux niveaux régional et local ainsi que les prises de position des communes et des villes. Il est prévu que cette procédure de consultation ait lieu entre mai et juin 2015 et que le plan du réseau soit prêt d'ici fin 2015 afin d'être pris en compte dans

les mesures de 3^e génération du programme d'agglomération. L'étape suivante sera bien sûr la mise en œuvre du réseau. Pour en savoir plus: www.velo.zh.ch/netzkonzeption

LE VÉLO, ÇA VAUT LE COUP

Se déplacer à vélo engendre des bénéfices tangibles non seulement pour les individus, mais aussi pour l'économie. Le vélo ne fait pas de bruit et n'émet aucune substance polluante; c'est le moyen de déplacement idéal pour de courtes à moyennes distances (5 à 15 km). Par rapport à d'autres moyens de déplacement, le vélo, qui se contente de surfaces réduites, est relativement peu coûteux en termes de construction et d'entretien des infrastructures. En tant que véhicule, il ne coûte pas non plus grand-chose à entretenir. Enfin, le vélo est bon pour la santé et contribue donc à diminuer les coûts engendrés par la sédentarité au niveau de la population.

TON ABONNEMENT DE FITNESS

Parce que tu évites de faire du sur-place.

UNE PLACE LIBRE TOUS LES JOURS, RIEN QUE POUR TOI

Parce que tu préfères ta selle à un compartiment bondé.

DE NOUVELLES IDÉES

Parce que le vent de la course active tes neurones.

UNE BONNE CONSCIENCE

Parce que tu agis en faveur de l'environnement.

UN CŒUR QUI VA BATTRE LONGTEMPS

Parce que c'est bon pour la circulation.

UN HORAIRE SUR MESURE

Parce que c'est toi qui décides quand tu pars.

DU BONHEUR

Parce que faire du vélo, c'est chouette!

Pour en savoir plus: www.velo.zh.ch/inklusive

- 01 Plan du canton de Zurich illustrant la demande (nombre de déplacements à vélo par jour)
02 Signalisation d'une rue cyclable à Bregenz (Autriche)

GRAUBÜNDENBIKE, POUR BIEN CHEMINER ENSEMBLE

PROMOTION DU MOUNTAINBIKING, UN PROJET MÛREMENT RÉFLÉCHI

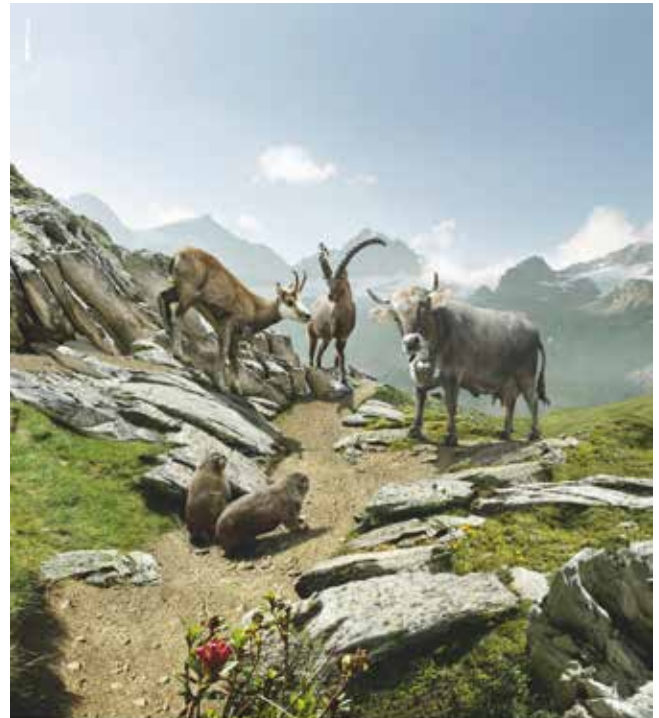
PETER STIRNIMANN, OFFICE DE LA MOBILITÉ DOUCE, SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES DU CANTON DES GRISONS

Le canton des Grisons, avec ses paysages diversifiés et son vaste réseau de sentiers et de transports publics, offre un cadre idéal pour la pratique du VTT. Par le projet intitulé graubündenBIKE, le gouvernement grison souhaite assurer le développement durable de cet important volet du tourisme estival. Il s'agit de le pérenniser et d'en exploiter tout le potentiel, mais aussi d'en minimiser les éventuelles répercussions négatives sur l'environnement et sur les autres usagers des sentiers.

C'est en 2009 que le bureau d'information touristique spécialisé Allegra a commencé à élaborer un projet global pour le mountainbiking dans les Grisons. Des entretiens avec les principales localités touristiques et d'autres prestataires de service ont permis de dresser un état des lieux, d'identifier les besoins, de définir les objectifs et de proposer des mesures concrètes. Ces dernières concernent trois domaines: les infrastructures, le marketing et les transports. Entre 2010 et 2013, un budget de 3,6 millions de francs (y compris les prestations propres) devait autoriser à réaliser une trentaine de mesures. Le tout dans le respect de critères de qualité exigeants et à l'aide d'outils standardisés, ce qui devait permettre aux localités touristiques individuelles de développer leur offre spécifique et d'en faire la publicité sous l'étiquette officielle des Grisons.

Ce projet a rencontré un écho positif dans la large procédure de consultation menée à l'échelle du canton. Fin mars 2010, il a été approuvé par le gouvernement et l'Office de la mobilité douce s'est vu confier le mandat de la réalisation des mesures planifiées. Le soutien financier est venu de la nouvelle politique régionale de la Confédération, du Canton, et de la Fondation grisonne pour l'innovation, la recherche et le développement. Mais une partie importante et indispensable du financement est constituée par les prestations propres des participants, principalement sous la forme d'heures consacrées à la collaboration pour développer les mesures, ou d'investissements matériels liés à ces dernières. Outre les 2,4 millions de francs environ apportés par les bailleurs de fonds mentionnés ci-dessus, 2,3 millions de francs viennent de la poche des bénéficiaires du projet, c'est-à-dire du secteur touristique.

Sous la direction de l'Office de la mobilité douce, soutenu par le bureau Allegra à titre de direction de projet externe, a été effectué le travail d'élaboration et de développement des mesures proposées. Un conseil consultatif créé par le Service de l'économie et du tourisme, rassemblant des membres du secteur touristique



Unsere Wander- und Bikewege waren schon immer ein Ort der Begegnung.

01

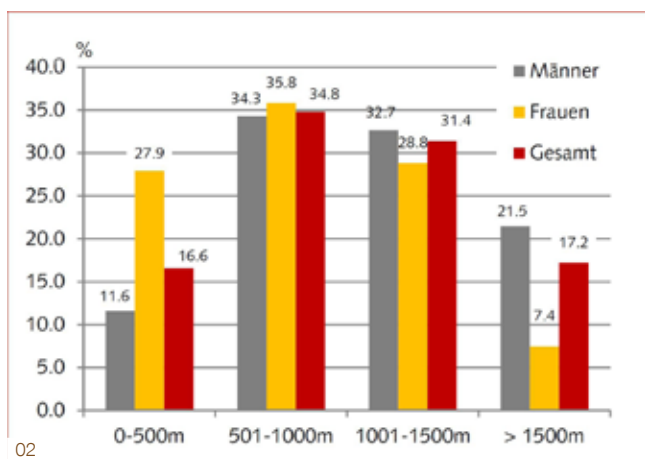
graubündenBIKE

et un représentant des organisations grisonnes de protection de l'environnement, a accompagné le projet sur le plan stratégique. Les 30 mesures retenues ont finalement donné lieu à une centaine de mandats adressés aux bureaux de planification et aux prestataires de services. Trois groupes de travail des domaines des infrastructures, du marketing et des transports ont évalué de manière critique les projets individuels avant que ces derniers ne soient confiés aux prestataires de service ou adoptés. Un manuel regroupant les recommandations édictées, les données relatives à l'état des lieux, les instructions et les critères a été mis en ligne à disposition de tous les participants, qui depuis lors compte 35 contributions environ.

L'entretien des offres existantes et le développement de nouvelles offres doit obligatoirement tenir compte des attentes des adeptes de VTT en termes d'infrastructures (itinéraires), de logement et de possibilités de transports, notamment de remontées mécaniques. Des études de marché et des enquêtes auprès des touristes ont permis de mieux connaître et comprendre le personnage jusqu'alors peu connu du mountainbiker, en fournissant des

données essentielles pour développer des stratégies et des offres adaptées au profil et aux attentes des usagers.

Par exemple, les enquêtes ont montré que 50% environ des mountainbikers privilégient des dénivelés quotidiens ne dépassant pas 1'000 mètres, mais que 21% des hommes choisissent des dénivelés dépassant 1'500 mètres. Par ailleurs, en termes de valorisation, il est important de savoir qu'un mountainbiker dépense en moyenne CHF 159.- par jour, soit une somme nettement plus élevée qu'une personne faisant de la randonnée (sachant toutefois que les randonneurs sont beaucoup plus nombreux dans l'absolu!).



02

VERS UN DÉVELOPPEMENT DURABLE POUR L'ENVIRONNEMENT, L'ÉCONOMIE ET LA SOCIÉTÉ

Profiter des paysages et avoir une activité sportive dans la nature, c'est la motivation principale des mountainbikers qui viennent en séjour dans les Grisons. Il s'agit donc d'éviter que la pratique même du VTT ne dégrade l'environnement naturel. Des critères de respect de l'environnement ont été développés en collaboration avec les services cantonaux et les organisations de protection de l'environnement. Or, pour certains chefs de produits, les processus de planification nécessaires pour la création de nouvelles infrastructures de mountainbike se sont révélés très difficiles à appréhender. Cela a conduit le service cantonal de l'aménagement du territoire à rédiger une brochure exposant les différentes étapes conduisant de l'idée initiale à la mise en service fructueuse d'une installation pour mountainbikes, depuis le plan directeur jusqu'au processus spécifique pour les constructions hors de la zone à bâtir.

Un autre facteur dont dépend la survie à long terme du projet est l'enracinement d'une culture VTT dans la population résidente. Y ont contribué des cours d'initiation pour débutants destinés aux acteurs du projet, du manager en tourisme jusqu'au président de commune. Pour faciliter l'accès de ce sport aux enfants et en collaboration avec graubündenSPORT, des fiches d'information ont été distribuées dans le cadre des activités sportives scolaires. Celles-ci incluent des explications sur la façon de conduire un VTT, les pumptracks, les courses d'école sous forme d'excursions à VTT.

Pour graubündenBIKE, la question de cheminer ensemble inclut aussi celle de l'entretien et de la construction des sen-

tiers. Les indications à disposition ne concernent malheureusement que les sentiers pédestres, et les exigences spécifiques pour l'utilisation par les VTT sont malheureusement parfois tout simplement ignorées.



03

Un groupe de travail a été chargé de la création d'un manuel qui présente de manière brève et synthétique les aspects essentiels des différents travaux d'entretien pour une utilisation partagée. Dans des ateliers qui ont lieu dans tout le canton, les responsables de l'entretien de ces chemins pour les communes et les localités touristiques utilisent désormais ce manuel pour acquérir les notions permettant d'assurer un entretien approprié.



04

Une facette du mountainbiking en pleine expansion sont les installations de freeride en lien avec les remontées mécaniques. La signalisation de ces pistes n'est malheureusement pas réglementée dans la norme pour la signalisation du trafic lent SN 640 829a. Il a donc fallu créer une signalisation spécifique, dérivée de la signalisation en vigueur sur les pistes de ski, et cela a été la tâche de l'Office de la mobilité douce en collaboration avec les prestataires. Elle a depuis lors été introduite dans toutes les installations officielles du canton et sera bientôt en vigueur dans toute la Suisse dans le cadre du groupe de travail du bpa « Installations pour VTT ».

Des barrières à bétail peu visibles, voire quasi invisibles, sur les sentiers pédestres accessibles aux VTT peuvent être la cause d'accidents graves. Le fanion imaginé pour remédier à ce problème est un exemple modeste mais intéressant de la réflexion globale menée dans le projet: les personnes char-

gées de la mise en place de ces barrières, soit les employés des alpages et les paysans, se voient offrir gratuitement les fanions pour les motiver à remplir leur devoir de marquage des clôtures en fil de fer potentiellement dangereuses. Les barrières sont donc plus visibles, les mountainbikers peuvent rouler en sécurité, et cela donne une bonne image du canton comme destination touristique.

La question du transport des bagages pour les personnes faisant des excursions de plusieurs jours à pied ou à vélo a également connu un développement décisif grâce à la création d'un système de bagages non accompagnés. Transporter chaque jour des bagages d'un point A à un point B peut paraître à première vue une tâche très simple, mais lorsqu'il s'agit de l'effectuer en pratique, c'est un défi du point de vue logistique. Ce défi a été relevé grâce aux Chemins de fer rhétiques et à CarPostal Grisons. La personne qui veut faire transporter ses bagages a recours au service «Bagages rapides Grisons», qui n'exige pas de réservation. La seule condition est que les bagages soient déposés avant 9 h 00 du matin à la réception de l'hôtel. Ce précieux service offre donc une flexibilité inédite.

LE VOYAGE CONTINUE

Pour que le projet soit un succès, il ne suffit pas de mettre en œuvre les mesures individuelles, mais il est également essentiel d'assurer une bonne coordination des prestataires de service dans tout le canton. C'est l'objectif de la réunion annuelle de graubündenBIKE qui est l'occasion de diffuser des informations sur les derniers développements en date et de favoriser



les échanges entre la centaine de participants habituellement présents. Depuis 2013, un congrès international de mountainbiking se tient à Coire, initié et soutenu financièrement (sous la forme de couverture de déficits) par graubündenBIKE.

Le projet graubündenBIKE se termine au printemps 2015. Certaines mesures ponctuelles ont pu être finalisées, d'autres seront reprises par les prestataires de service. Le manuel et d'autres mesures encore en cours sont intégrés dans le cahier des charges courant de l'Office de la mobilité douce. Cheminer ensemble demeure notre objectif, et c'est dans cet esprit qu'a déjà démarré le prochain projet : graubündenHIKE, le cousin de graubündenBIKE sur le thème du tourisme pédestre.

-
- 01 «Sur nos sentiers, on se croise depuis toujours!»
Le canton des Grisons utilise pour sa publicité l'animal fétiche du parc national, le bouquetin. Un thème repris dans le cadre du projet pour illustrer avec humour les conflits potentiels entre différentes catégories d'amoureux de la nature, et simultanément faire de la publicité pour cette région présentée comme un espace paradisiaque pour les randonneurs et les amateurs de VTT. L'image est reproduite sous la forme de cartes postales et de posters de différents formats mis gratuitement à disposition des prestataires de services touristiques.
 - 02 Dénivelés moyens par excursion (nombre de répondants = 1445)
 - 03 Formation des employés communaux à l'entretien des sentiers pédestres et des itinéraires pour VTT
 - 04 Signalisation des installations de freeride avec indication du degré de difficulté
 - 05 Les fanions marquant la présence des barrières à bétail en intéressent plus d'un!

CONCEPTION DE RÉSEAU CYCLABLE DANS LE CANTON DE SAINT-GALL

QUAND ON A LE VENT EN POUPE...

DANIEL SCHÖBI, OFFICE DE LA MOBILITÉ DOUCE, SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES DU CANTON DE SAINT-GALL
JAN WENZEL, ASA AG, RAPPERSWIL-JONA

Les efforts réalisés par le canton de Saint-Gall pour la mobilité douce, en particulier pour développer un «réseau d'excellence», avaient été récompensés en 2013 par la sélection en finale de l'International Transport Achievement Award de l'OCDE, un succès relaté dans l'Info Bulletin 02/2013 et dont les retombées ont été depuis lors exploitées pour approfondir et élargir à tout le canton un projet initialement cantonné au niveau de l'agglomération.

DE L'AGGLOMÉRATION AU RÉSEAU D'ENVERGURE CANTONALE

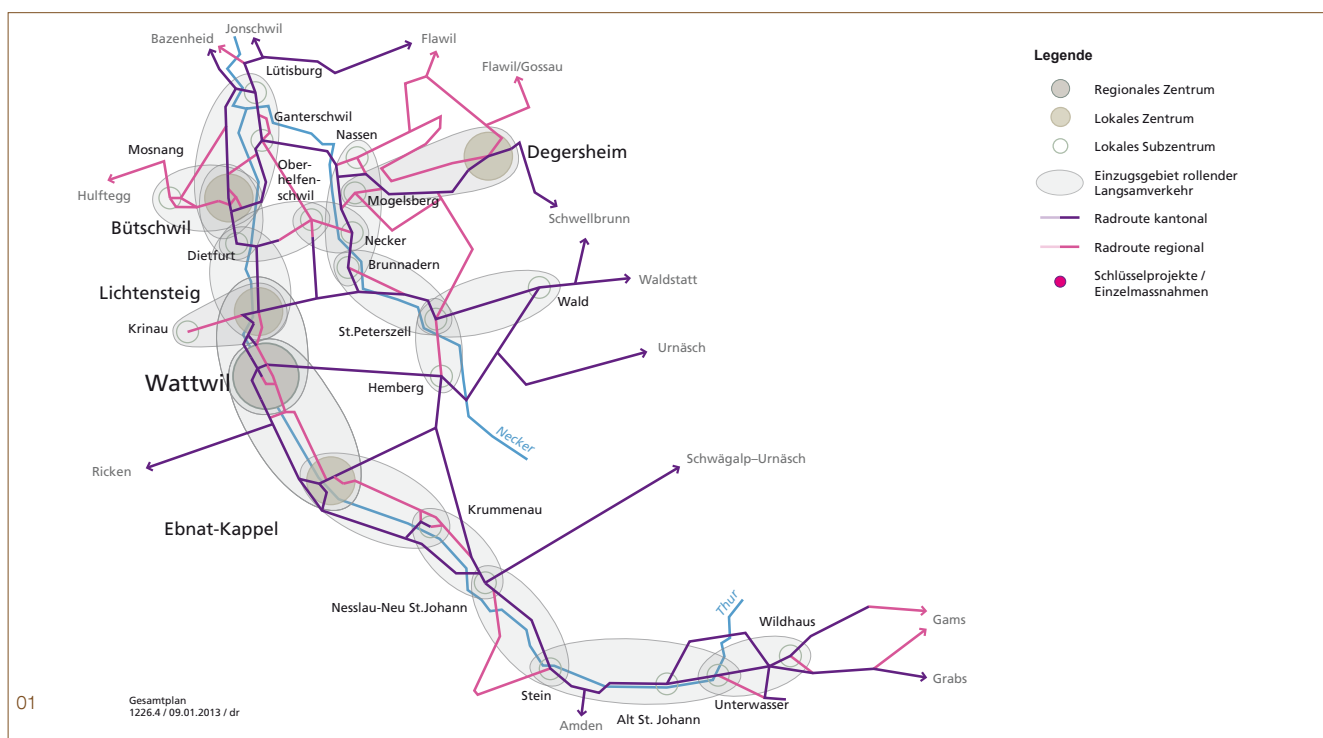
Avec pour motto «sécurité – confort – rapidité», la planification du réseau cyclable du canton de Saint-Gall ne concerne plus seulement le périmètre des cinq agglomérations, mais couvre toute la surface du canton. La question de la desserte de l'espace rural a également été abordée.

C'est donc un modèle de réseau aussi étendu que cohérent qui est aujourd'hui à disposition de l'Officecantonal de la mobilité douce et des communes pour leur travail quotidien, incluant une analyse détaillée des points faibles et un catalogue de mesures proposées. Par rapport aux débuts du pro-

jet en 2009, ce réseau classé en niveaux régional et cantonal est passé de 1'000 kilomètres environ à 1'670 kilomètres. Et Aux 6'000 points faibles, lacunes et mesures à prendre déjà identifiés pour le réseau de mobilité douce des programmes d'agglomération sont venus s'ajouter 1'100 chantiers supplémentaires destinés spécifiquement au vélo.

Afin de garder accessibles et opérationnelles cette quantité de données et cette densité d'informations, il a été nécessaire de développer un outil informatique dédié, sous la forme d'une base de géodonnées intitulée «LVPportal» qui a permis de rassembler de manière centralisée les informations les plus récentes en termes de planification du réseau destiné à la mobilité douce. Il s'agit non seulement des points faibles déjà répertoriés et des propositions de mesures correctives, mais aussi de champs importants comme le recensement des parkings à vélos publics, les pôles d'attraction pour la mobilité douce, le réseau pour écoliers, les zones à vitesse réduite validées et réalisées, les lieux à haute densité d'accidents, l'optimisation des aménagements pour la mobilité douce aux feux, les nuisances liées au trafic sur certains tronçons particuliers, et enfin les 1'500 passages pour piétons sécurisés.

Avec la devise «agir plutôt que réagir», les besoins des piétons et des cyclistes sont ainsi publics et rapidement détec-



tables. Lors de travaux d'assainissement ou d'extension d'infrastructures de transport existantes, il est possible d'intégrer ces besoins en amont du projet et de les prendre en compte dans une perspective globale. En complément aux 700 mesures qui seront prises dans le cadre des programmes d'agglomération de 2e génération, l'Office de la mobilité douce met l'accent sur la résolution des problèmes (« points faibles ») dans le cadre de l'entretien des infrastructures.

L'ANALYSE DE POTENTIEL, UN OUTIL POUR DÉFINIR LES PRIORITÉS

Le réseau cyclable cantonal et régional a grandi de 65 % environ lorsqu'on a mis sur un pied d'égalité les déplacements au quotidien et les déplacements pour les activités de loisir. En revanche, les moyens financiers destinés à améliorer les infrastructures sont restés limités et il s'agit donc de les investir aux endroits qui présentent le meilleur rapport coût/efficacité. Or il manquait des outils pour comparer objectivement des tronçons du réseau de manière à définir les mesures prioritaires. Cela a conduit l'Office de la mobilité douce à mandater le bureau asa AG pour développer une analyse de potentiel. La matrice d'évaluation proposée, basée sur un SIG (système d'information géographique), a été d'abord testée dans une région pilote puis optimisée en tenant compte des résultats d'une analyse de sensibilité. Il n'est de loin pas facile d'évaluer de manière comparative des structures différentes dans le réseau aussi bien en zone urbaine qu'en zone rurale. Finalement, le système d'évaluation aujourd'hui en fonction est basé sur les quatre critères principaux suivants :

- Fonction dans le réseau ; signification dans le contexte socio-économique (données sur les lieux de résidence et les emplois)

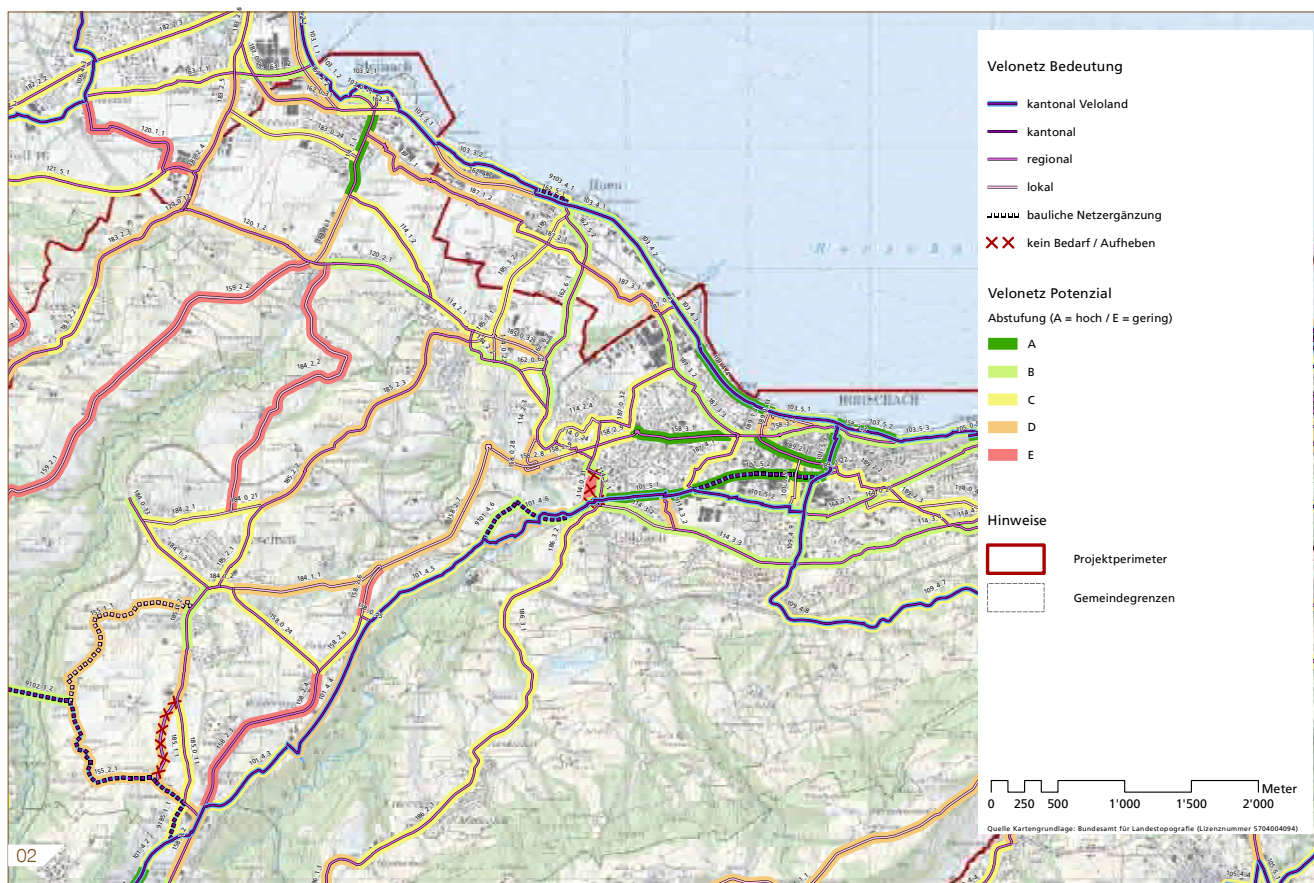
- Type de structure ; adéquation entre le type de fonction et le type d'utilisation
- Tracé ; caractère direct du tracé, caractéristiques topographiques, alternatives
- Hiérarchie ; prise en compte des itinéraires touristiques (SuisseMobile) dans la planification

Lorsque cette analyse de potentiel est appliquée au réseau cyclable, elle fait apparaître clairement les axes ou les tronçons à haute valeur ajoutée pour les cyclistes et dont le potentiel est élevé. Un système de notation de A à E permet d'effectuer une comparaison harmonieuse de chaque tronçon selon le niveau de classification du réseau (cantonal, régional, ou d'importance locale) et des investissements futurs en termes d'infrastructures.

DES ROUTES CANTONALES ACCUEILLANTES POUR LA MOBILITÉ DOUCE

Sur les routes cantonales, l'Office de la mobilité douce s'est fixé pour objectif de mettre à disposition des usagers des infrastructures de mobilité douce adaptées. Des enregistrements vidéo permettent actuellement de stocker dans une base de données les largeurs de chaussée, la répartition des voies, les éléments d'aménagement et les zones latérales. Ces informations complètent les analyses de points faibles déjà existantes et forment la base à partir de laquelle un travail de catégorisation et d'évaluation des différents tronçons de routes cantonales peut avoir lieu.

Elles permettent de définir les interventions nécessaires pour répondre aux besoins des usagers de la mobilité douce. De manière proactive, tout en maintenant la fonction actuelle

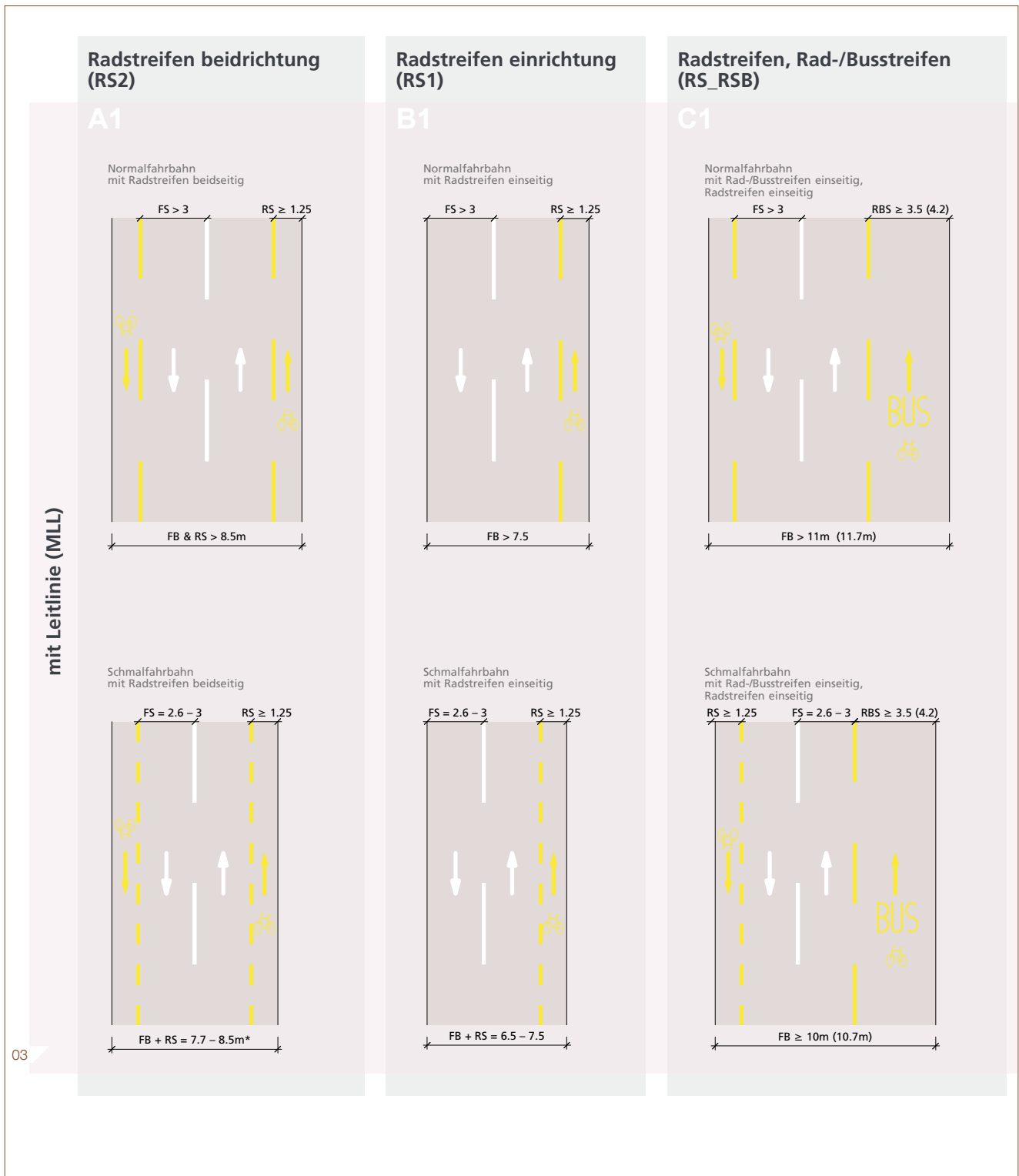


de la route cantonale, des projets portant sur la répartition de l'espace et les besoins pour différents usagers existent désormais. On distingue à cet égard des mesures à prendre immédiatement, et des besoins à court, moyen ou long terme. Cet outil de travail permet de minimiser le risque aujourd'hui encore présent que des tronçons soient assainis sans prendre en compte les besoins des usagers de la mobilité douce. Il sera à moyen terme intégré dans le logiciel cantonal LVPortal déjà cité.

ENFIN UN CONSENSUS SUR UN NIVEAU DE QUALITÉ CONSOLIDÉ!

Il n'existait jusqu'à présent tout simplement pas de directives cantonales ou de recommandations quant aux aménagements cyclables dans le canton de Saint-Gall. Or, il était indispensable d'avoir une approche homogène de la planification, de la réalisation, du marquage et de la signalisation de ces

Fahrbahntypologie Kantonsstrassen (Beispiele)



aménagement. C'est dans ce but que l'Office de la mobilité douce a créé un groupe de travail cantonal réunissant des représentants du Service des ponts et chaussées et de la police cantonale, avec le soutien technique de l'IRAP (Institut du développement territorial, haute école technique de Rapperswil). De leurs efforts soutenus sont nées des directives spécifiques pour les infrastructures cyclables.

Ces directives ont force contraignante pour tout futur projet à l'échelle cantonale, et les administrations communales et municipales peuvent également s'en inspirer à titre de recommandations.

LE VENT VA CONTINUER À SOUFFLER...

Au-delà de ces nouveaux outils de planification et de ces directives désormais acquis par les services administratifs cantonaux, l'Office de la mobilité douce s'est fixé d'autres missions encore :

- Rues cyclables : il s'agit de repérer dans le réseau cantonal des tronçons pouvant se transformer en réseau express vélo ou étant adaptés au régime « rue cyclable ». L'Office de la mobilité douce participe aux côtés de la Ville de Saint-Gall à une étude de faisabilité à ce sujet. Les résultats définitifs quant à ce produit phare pour le vélo sont attendus pour ce printemps et seront insérés dans le programme d'agglomérations de 3^e génération.
- Signalisation : à part les itinéraires de cyclotourisme (SuisseMobile et autres), le réseau cyclable est malheureusement dépourvu d'un système cohérent de signalisation. L'Office de la mobilité douce a pour projet de développer et de mettre en œuvre un système qui réponde à l'injonction « aussi peu que possible mais autant que nécessaire ».
- Communication : ce volet doit lui aussi progresser, et c'est le cas à travers notre participation à la campagne clever mobil (www.clevo.ch) et notre soutien à l'action nationale bike4car.

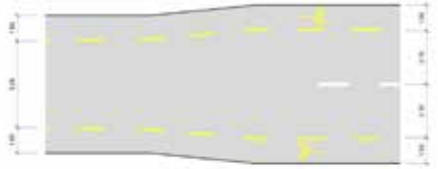
Même avec un débattement de 180 mm seulement, nous sommes prêts à surmonter tous les obstacles pour garder le cap et la vitesse acquise, avec la pleine conscience des défis à relever et du but à atteindre!

irap
Institut für Raumplanung

Entwurf 7.3.2016


Kernfahrbahnen innerorts

Übergangssituationen
Die Übergänge zwischen Kernfahrbahnquerschnitten und anderen Querschnitten, die sich in der Breite deutlich unterscheiden, stellt eine besondere Herausforderung hinsichtlich der Strassenraumgestaltung, der Verkehrssicherheit und der guten Funktionsfähigkeit dar. Die folgende Systemskizze zeigt eine einfache Form der Ausgestaltung eines solchen Übergangs.



Ausgestaltung eines Übergangs zwischen Kernfahrbahn und normal breitem Querschnitt

An Fussgängerquerungsstellen können Querschnittswechsel relativ gut eingepasst werden, wie die unten abgebildete Systemskizze zeigt.



Ausgestaltung eines Übergangs zwischen Kernfahrbahn und normal breitem Querschnitt

Unterschiedliche Führungsformen des Radverkehrs treten häufig beim Wechsel von Ausserortsituation zu Innerortslagen auf. Die folgende Systemskizze zeigt eine Lösungsmöglichkeit für den Fall mit richtungstrennten kombinierten Fuss- und Radwegen ausserorts. Bei einseitig angelegten Radverkehrsführungen ausserorts ist eine spezielle Ausgestaltung der Überquerungsstelle nötig.

04

5

-
- 01 L'exemple du Toggenburg
 - 02 Plan du réseau après définition des priorités
 - 03 Extrait de la catégorisation des routes cantonales
 - 04 Extrait des directives
 - 05 RMS (Road-Management-System)
pour l'évaluation des infrastructures destinées à la mobilité douce



05

VILLE DE GENÈVE

TOURNER À GAUCHE INDIRECT : LE FILM !

BARBARA PILLONEL, VILLE DE GENÈVE

La Ville de Genève met en place des dispositifs de « tourner à gauche indirect » dans des carrefours difficiles ou dans certains cas pour assurer la continuité d'itinéraires cyclables. Ce dispositif pratique et sécurisant, permet d'apporter une solution lorsque l'environnement et les gabarits de voirie ne permettent pas de créer de bande ou piste cyclable.

Les éléments qui caractérisent un carrefour difficile sont divers, retenons par exemple : une charge de trafic élevée ; une situation où le cycliste doit opérer une double présélection (avec une double voie de circulation) ; un carrefour très étendu ou encore lorsqu'il y a un franchissement des rails de tram.

Ces différentes situations, déjà difficiles pour des cyclistes expérimentés, deviennent dissuasives pour des cyclistes occasionnels et d'une manière générale pour tous les cyclistes, experts ou débutants, qui veulent circuler de manière sûre.

Après quelques enquêtes et observations du comportement des usagers, nous avons constaté que le dispositif était bien utilisé lorsque l'aménagement était clairement identifiable, avec des bordures et un feu vélo, alors que dans les situations plus légères, avec uniquement du marquage au sol, les cyclistes avaient de la peine à le repérer et à l'utiliser correctement, l'assimilant plus ou moins à une case avancée.

Ce constat nous a fait prendre conscience de la nécessité de communiquer sur ce sujet, soit sur le terrain avec une si-

gnalisation, au sol ou verticale, ce qui permettrait au cycliste d'anticiper son itinéraire, soit par de l'information publique plus générale afin de présenter le dispositif et son fonctionnement. Cette option a été retenue et pour cette raison, la Ville de Genève a réalisé un film pédagogique, expliquant pas à pas la progression du cycliste dans le dispositif.

Le tourner à gauche indirect permet au cycliste de tourner à gauche en toute sécurité lorsque le trafic est important, ou que plusieurs voies doivent être traversées. On le reconnaît grâce au marquage jaune d'un pictogramme « vélo » au sol, accompagné d'une flèche avec un angle droit. Le dispositif est positionné devant la bande d'arrêt blanche des voies de circulation, ou au-devant d'un passage piétons.

Dans un premier temps, le cycliste progresse avec les autres véhicules et va tout droit. Il reste sur la droite de la chaussée et va se positionner sur un espace d'attente aménagé dans le carrefour. Il tourne dans cet espace d'attente.

Dans un deuxième temps, lorsque son feu est vert, il poursuit sa route avec le trafic et franchit le carrefour sans changer de voie en roulant.

Pour visionner le film : www.ville-geneve.ch et taper « tourner à gauche » dans le moteur de recherche



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE 2015 À BELLINZONE

DANIEL SIGRIST, SECRÉTARIAT DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

C'est au Tessin que s'est déroulée la 26^{ème} assemblée générale de la Conférence Vélo Suisse. Nous adressons tous nos remerciements à Gabrio Baldi et ses collègues pour l'organisation de la journée et le beau programme qu'ils nous avaient concocté, ainsi qu'au canton du Tessin pour son généreux soutien.

PARTIE OFFICIELLE

La partie officielle a été de courte durée, puisqu'il ne s'agissait cette année ni de poser des jalons décisifs ni de modifier les statuts. Deux membres du comité démissionnaient : Urs Walter, qui quitte son poste à la Ville de Zurich pour entrer au service de l'Office fédéral des routes (OFROU), et Peter Stirnimann (canton des Grisons) qui souhaite réduire sa charge de travail. Chacun nous avait apporté des contributions précieuses : Urs, en tant que président, par ses capacités d'innovation (c'est lui qui nous a entre autres rapproché des Pays-Bas et de ses remarquables infrastructures cyclables), et Peter par ses liens avec le cyclotourisme (des liens d'ailleurs très concrets, puisqu'il a dévalé à nos côtés des descentes à VTT « piste noire » sans oublier de nous dévier vers les chickenlines en cas de difficulté...). Deux nouveaux membres ont été admis au comité : Lukas Stadtherr de la Fondation SuisseMobile en lien avec le cyclotourisme et Raphaël Knuser de la Ville de Zurich (successeur d'Urs Walter). Roland Pfeiffer (Ville de Berne) a été élu président, avec le soutien de la vice-présidente déjà en poste Cindy Freudenthaler (Ville de Lausanne).

EXPOSÉ

Martino Colombo nous a présenté la promotion du vélo dans le canton du Tessin en évoquant les options stratégiques, les aspects budgétaires et les projets concrets. Il a montré que l'impulsion est venue des milieux du tourisme. Le Tessin compte des zones résidentielles densément peuplées dans lesquelles il est souhaitable que les gens utilisent de plus en plus le vélo pour leurs déplacements de tous les jours, y compris grâce à l'essor des vélos électriques. Les projets décrits nous ont frappé par la qualité de leur structure et leur créativité. L'exposé et les dossiers accompagnant les excursions sont accessibles sur le site internet de la Conférence Vélo Suisse.

EXCURSIONS

Nos collègues avaient préparé deux visites guidées aussi alléchantes l'une que l'autre et que nous aurions volontiers suivies les deux!

- la nouvelle passerelle pour la mobilité douce qui franchit le Ticino et la visite de créations architecturales modernes dans la commune de Monte Carasso avec accent sur l'aménagement local novateur et les oeuvres de l'architecte Luigi Snozzi
- la visite de l'ancien pont sur le Ticino, avec une boucle passant par les remparts du Castelgrande pour arriver dans la vieille ville, puis la découverte du sentier historique « Nocca » conduisant au Castello di Montebello.

01 Passerelle pour la mobilité douce qui franchit le Ticino





CLAUDE MOREL, VILLE DE GENÈVE

Nantes a accueilli la Conférence Vélo-City: située au croisement d'itinéraires majeurs de cyclotourisme et classée 5ème au palmarès des villes les plus «vélo-friendly», elle a tout pour présenter le thème «vélo, créateur du futur» et annoncer clairement que la pratique du vélo n'a pas dit son dernier mot.

NANTES METROPOLE

Avec 600'000 habitants répartis sur une surface d'environ 55 hectares elle regroupe 24 communes. La mobilité collective est déjà bien assurée par un tramway performant, un réseau de Chronobus (bus à haut niveau de service) et un réseau dense d'autobus. Toutefois, dès 2009, elle se dote d'un «Plan Vélo» et réalise 470 km de pistes ou bandes cyclables, 2'000 places de stationnement vélo sécurisées et 6'500 appuis vélo et un système de vélos en libre-service «Bicloo» avec 900 vélos.

LE CONGRES

1'500 congressistes du monde entier y ont pris part. Parmi ceux-ci, une délégation suisse était présente.

Le congrès s'organisait en séances plénières et en sessions parallèles, se déroulant sous plusieurs formes: conférences; tables rondes; speed talking; etc. A cela s'ajoutait des posters; expositions; visites in situ et même un plateau télé où se tenaient différents débats et des séances de cinéma. Le film «Bike for Bread» de Claude Marthaler, cyclonaute, écrivain et

cinéaste a été très remarqué. Il relate la vie d'un livreur de pain se fauillant dans les embouteillages infernaux du Caire.

SÉANCES PLÉNIÈRES

M. Manfred Neun (Président de l'ECF) a remercié La Maire de Nantes, Mme Johanna Rolland, pour l'accueil de cet événement, quelques mois avant la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques qui se tiendra à Paris. Cette prochaine conférence vise à élaborer une charte sur le thème du développement de l'usage du vélo comme une solution aux enjeux climatiques. Nantes-Métropole vise une réduction de 50% d'émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et considère que le vélo est un atout essentiel et incontournable pour atteindre cet objectif. Les actions mises en œuvre sont donc conséquentes et bénéficient d'une promotion active: renforcer et sécuriser les aménagements sur l'espace public; développer un stationnement attractif; renforcer et expérimenter des services vélo nouveaux (aide à l'achat de vélos familiaux, VAE, vélos pliants, etc.).

SESSIONS PARALLÈLES

Axées sur les thèmes de la «résilience» et de la «serendipité» les présentations ont montré que la récupération d'infrastructures conçues pour un autre usage pouvait trouver de nouveaux développements une fois au service des modes doux. D'autres politiques ou synergies permettent quant à elles de



01

faciliter d'usage du vélo alors que ce n'était pas un but en soi. D'autres sujets plus généraux ont été abordés comme les comptages; les infrastructures performantes, les aspects sociaux, le stationnement et les vélos en libre-service.

POSTERS

90 posters ont été exposés, ouvrant les échanges entre les auteurs et les participants. C'est l'occasion d'aborder un thème précis et d'échanger sur des expériences particulières. Ici, le poster de la Ville de Genève donne un exemple de serendipité: le plan de réduction du bruit routier permet de consolider le réseau cyclable.



02

VISITES TECHNIQUES

Des visites thématiques ont été organisées: comptages automatiques, stationnement, vélo par tous temps et même un laboratoire de recherche. Des circuits permettant de découvrir les « axes structurants de la ville », une partie du parcours de « La Loire à vélo » et les « aménagements des bords de l'Erdre » ont été proposés. Les participants ont pu constater que la métropole compte principalement des pistes bidirectionnelles, complétées par des bandes uni- ou bi-latérales, des voies bus ouvertes aux vélos, des espaces mixtes piétons-vélo et des « chaucidous » (contraction de chaussée à circulation douce): ce sont des rues sans ligne médiane avec des bandes cyclables de part et d'autre donnant la priorité au cycliste.



03

LE CYCLO-VILLAGE

En parallèle du congrès, le Parc des Chantiers offrait un espace de rencontres et d'animations pour tous les publics autour du vélo: démonstrations, matchs de vélo-polo et divers ateliers composaient une « Ode à la Bicyclette » à partager avec les Nantais.



04

LA PARADE À VÉLO

Pour clore cette conférence, une « Vélo Parade » très festive a rassemblé plus de 7'000 participants: politiciens; particuliers; cyclistes aguerris ou débutants; seul ou en tandem; en famille ou en tribu. Tous ces adeptes du vélo ont partagé un moment de « culture vélo » sur une boucle de 12 km.



05

La prochaine conférence « VELO-CITY GLOBAL 2016 » aura lieu à Taipei, Taiwan (début 2016).

- 01 Délégation suisse à Vélo-City_2015
- 02 Poster Ville de Genève (exemple de serendipité)
- 03 Chaucidou - chaussée à circulation douce
- 04 Le Cyclo-village
- 05 La parade à vélo

EXCURSION CONFÉRENCE VÉLO SUISSE 2015

DANS LE VORARLBERG À LA DÉCOUVERTE DES RUES CYCLABLES ET DU RÉSEAU EXPRESS VÉLO (LE 15 SEPTEMBRE 2015)

Pendant que la Suisse fait de la recherche et de la planification, le Vorarlberg est passé à l'action! Cette année, l'excursion de la Conférence Vélo Suisse vous propose de jeter un coup d'oeil de l'autre côté de la frontière sur des infrastructures déjà construites: réseaux express vélo, rues cyclables, passerelles et tunnels, partie intégrante de la stratégie vélo du Vorarlberg et du projet d'itinéraires nationaux qui seront présentés lors de cette journée. Inscription jusqu'au 15 août sur notre site www.conferencevelo.ch, où vous trouverez également des informations plus détaillées. Attention: le nombre de participants est limité.



CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

Rechbergerstrasse 1,
Postfach 938, 2501 Biel/Bienne

Tél. 032 365 64 50, Fax 032 365 64 63

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

