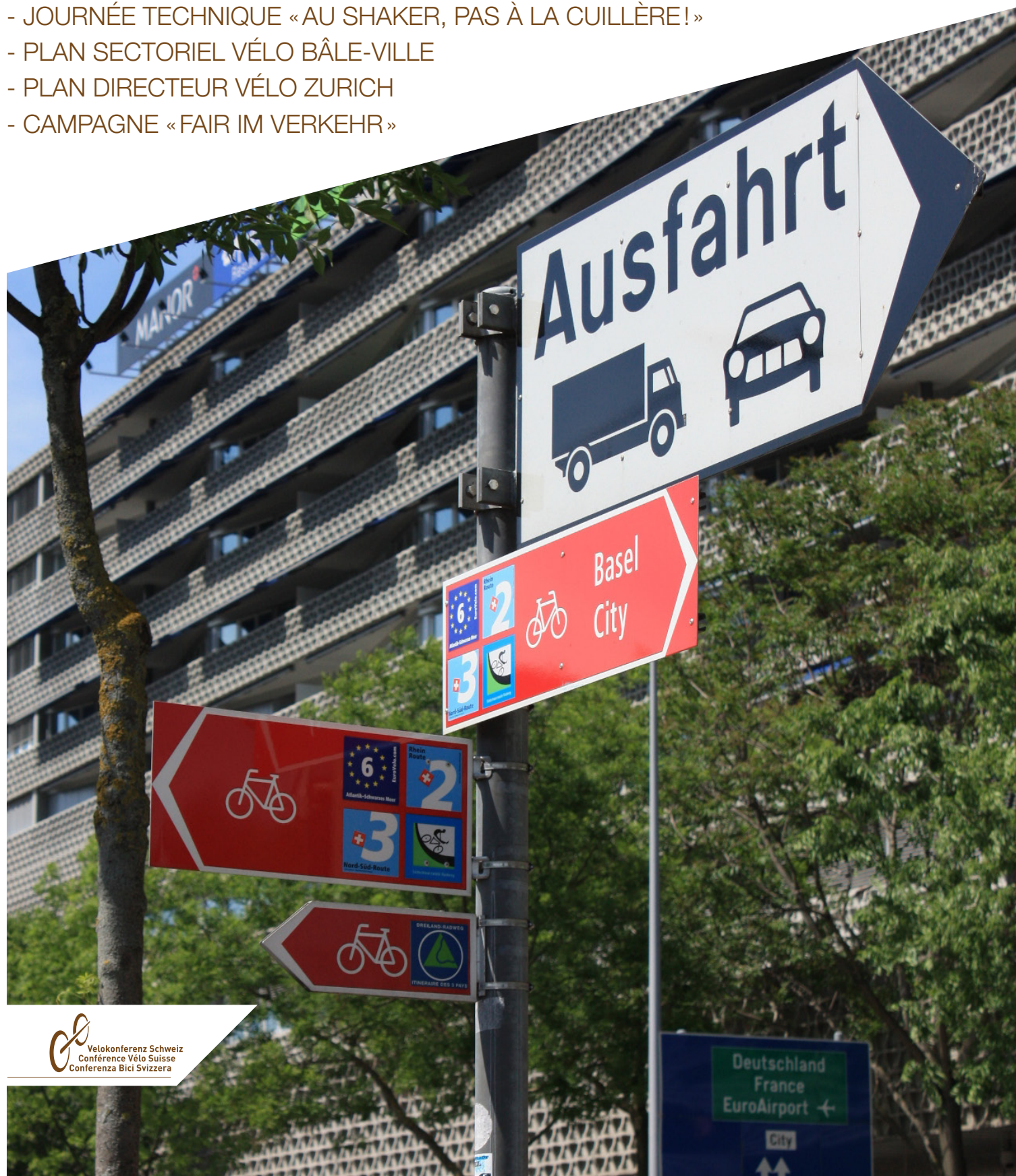


INFO BULLETIN

REVUE DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

- JOURNÉE TECHNIQUE « AU SHAKER, PAS À LA CUILLÈRE! »
- PLAN SECTORIEL VÉLO BÂLE-VILLE
- PLAN DIRECTEUR VÉLO ZURICH
- CAMPAGNE « FAIR IM VERKEHR »



SOMMAIRE

3	ÉDITORIAL
4	JOURNÉE TECHNIQUE « AU SHAKER, PAS À LA CUILLÈRE! »
10	PLAN SECTORIEL VÉLO BÂLE-VILLE 2013
19	PLAN DIRECTEUR VÉLO - ZÜRICH VOUS INVITE À PÉDALER
22	CAMPAGNE « FAIR IM VERKEHR »
24	INFORMATIONS

IMPRESSUM

SECRÉTARIAT DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE
c/o planum biel ag
Rechbergerstrasse 1, Postfach 938, 2501 Biel/Bienne
Tél. 032 365 64 50, Fax 032 365 64 63
Courriel : info@velokonferenz.ch
www.conferencevelo.ch

RÉDACTION

Barbara Auer
Service de la mobilité du canton de Bâle-Ville
Münsterplatz 11, 4001 Bâle
Tél. 061 267 40 39, Fax 061 267 64 81
Courriel : barbara.auer@bs.ch

RELECTURE

Cindy Freudenthaler
Déléguée vélo, Ville de Lausanne – Direction des Travaux
Rue du Port-Franc 18, 1002 Lausanne
Tel. 021 315 38 36
E-Mail: cindy.freudenthaler@lausanne.ch

TRADUCTION FRANÇAISE

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

GRAPHISME

co.dex production ltd.
Rechbergerstrasse 1, Postfach 283, 2500 Biel/Bienne
Tél. 032 365 41 41, Fax 032 365 64 63
Courriel : contact@co-dex.ch
www.co-dex.ch

CONTRIBUTIONS

- Christof Bähler, Co-Président de la Conférence Vélo Suisse
- Daniel Sigrist, Secrétariat de la Conférence Vélo Suisse
- Barbara Auer, Service de la mobilité du canton de Bâle-Ville
- Urs Walter, Office des ponts et chaussées de la ville de Zurich
- Martin Dolleschel, Service de la mobilité du canton de Bâle-Ville

EDITORIAL

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

Tous les cyclistes avancent grâce à l'effort musculaire qu'ils fournissent, certains bénéficiant en plus d'une assistance électrique. Mais les points communs s'arrêtent là, les cyclistes étant aussi différents les uns des autres que les véhicules qu'ils utilisent. Le cycliste chevronné, la vieille dame sur son vélo électrique flambant neuf, la mère de famille avec ses deux enfants en route pour le centre de quartier ont des aptitudes différentes et donc des besoins distincts en matière d'infrastructure. Mais l'on sait tout cela de longue date, et les distinctions qui existent entre les déplacements utilitaires et de loisir ou entre le lièvre et la tortue font depuis longtemps partie intégrante de la planification vélo. De nos jours, les besoins distincts des divers groupes cibles sont plus que jamais pris en considération lors de la planification et du dimensionnement des infrastructures.

À côté des systèmes de vélos en libre-service, la deuxième grosse tendance cycliste du moment sont les véloroutes, ou autoroutes à vélos: des itinéraires rapides et confortables reliant la périphérie au centre-ville et spécialement conçus dans le but de motiver de nouveaux usagers, en particulier les pendulaires, à effectuer leurs déplacements utilitaires à vélo. Le développement des véloroutes est une conséquence logique du succès croissant des vélos électriques, qui ont besoin d'une infrastructure permettant une vitesse plus élevée pour pouvoir exprimer tout leur potentiel.

Le concept de véloroute est en train de se généraliser en Suisse, chaque ville l'interprétant à sa manière. La ville de Winterthur a intégré des véloroutes parallèles aux grands axes du trafic motorisé dans son schéma général des circulations. Dans son nouveau plan sectoriel Vélo, la ville de Bâle associe un réseau cyclable de base, conforme aux besoins des cyclistes les plus vulnérables, à un réseau cyclable adapté aux besoins des pendulaires, qui souhaitent circuler le plus rapidement possible. Dans son nouveau plan directeur Vélo, la ville de Zurich propose des itinéraires principaux pour les cyclistes rapides et déroule le tapis rouge pour les cyclistes inexpérimentés avec des itinéraires confortables et sûrs.

Cette politique d'itinéraires cyclables de qualité suscite des attentes élevées en ce qui concerne les conditions de circulation des vélos. Le sentiment de sécurité des cyclistes est donc devenu un paramètre important de la planification: des bandes cyclables plus larges sont aménagées et les pistes cyclables en site propre, dont on faisait pourtant peu de cas, sont de plus en plus prises en considération et même construites lorsque cela est possible. Ce sujet a été discuté en détail lors de notre journée technique à Lucerne. L'époque de la planification vélo minimaliste est, Dieu merci, révolue.

Au nom du comité

Urs Walter

« AU SHAKER, PAS À LA CUILLÈRE! »

RETOUR SUR LA JOURNÉE TECHNIQUE DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE DU 12 SEPTEMBRE 2012 À LUCERNE

DANIEL SIGRIST, SECRÉTARIAT ET CHRISTOF BÄHLER CO-PRÉSIDENT DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

Mettre ensemble des autos et des vélos ne va pas sans ressembler à la préparation d'un bon cocktail: faut-il mélanger tous les ingrédients? Et dans quel ordre? À Lucerne, cent-cinquante professionnels se sont penchés sur la question épineuse de la mixité ou de la séparation de ces deux modes: de quoi faut-il tenir compte? Quelles sont les solutions satisfaisantes? L'objectif: être capable de prendre les bonnes décisions quelle que soit la situation: «Au shaker, pas à la cuillère!» - ou l'inverse!

UN COUP D'ŒIL PAR-DESSUS LA FRONTIÈRE

En Suisse, les cyclistes circulent en règle général sur la chaussée avec le trafic motorisé, et bénéficient souvent de la présence de bandes cyclables. La volonté de la population et des politicien(ne)s va de plus en plus souvent dans le sens d'une plus grande séparation entre les deux modes, i.e. par des structures construites, afin de permettre aux cyclistes les moins expérimentés de se déplacer à vélo en toute sécurité d'une part, et d'accroître sensiblement le potentiel du vélo d'autre part. Au cours de la journée technique, des exemples de cohabitation voitures/vélos, en mixité ou séparation, ont été présentés par le biais d'une exposition, d'un film et d'exposés, et longuement discutés. Nos collègues d'Allemagne et des Pays-Bas ont présenté des exposés détaillés qui ont été particulièrement remarquables et dont nous publions un résumé dans le présent bulletin. Tous les documents – y compris les transparents des exposés dans leur langue d'origine respective – se trouvent sur le site www.conferencevelo.ch, sous la rubrique > Publication > Manifestations.

TOUT REPOSE SUR LES DÉTAILS

Le titre de l'exposé de Dankmar Alrutz d'Allemagne a anticipé une des conclusions de cette journée technique. Dans certains cas, la séparation s'impose d'elle-même, dans d'autres c'est la mixité: lorsque la charge de trafic et la vitesse des véhicules motorisés sont très élevées ou très basses. Mais tout est rarement noir ou blanc, et, selon les cas, la solution la plus prometteuse peut être aussi bien la mixité que la séparation. Dans ces cas-là, tout repose sur les détails: comment aménager la traversée de carrefours lors de cheminements séparés? Le cheminement séparé est-il confortable en ce qui concerne la largeur et les manœuvres de dépassement? Le risque de

contresens est-il élevé? Comment tourne-t-on à gauche?

Les discussions ont montré que la culture des déplacements joue elle aussi un rôle important. En effet, des solutions qui fonctionnent bien au Danemark ou aux Pays-Bas en raison de la vigilance de tous les usagers de la route ne pourraient être raisonnablement mises en place en Suisse qu'après une longue familiarisation des usagers accompagnée d'un important travail de communication. De plus, les instruments légaux à disposition pour la réalisation de mesures cyclo-conformes sont différents en Suisse.

LES VILLES SUISSES PEUVENT-ELLES S'INSPIRER DE ZWOLLE ?

Le cas de la ville de Zwolle aux Pays-Bas, présenté par Maja van der Voet, a été une source d'intenses discussions au terme de la journée technique. Zwolle a séparé le réseau cyclable du réseau motorisé de manière conséquente et a aménagé des itinéraires cyclables de qualité entre les zones d'origine et les zones de destination (réf. Article page 8). La particularité du réseau cyclable zwolleois est que les itinéraires cyclables principaux sont totalement indépendants des routes principales: à Zwolle, l'infrastructure cyclable est praticable par toutes les catégories de cyclistes. En Suisse, en revanche, des réseaux cyclables séparés sont aménagés pour les cyclistes chevronnés d'une part et ceux moins expérimentés d'autre part (les «lièvres» et les «tortues»). Malgré cela, la stratégie de Zwolle est-elle applicable en Suisse? Dans la partie suivante, la réflexion autour de cette question est poussée un peu plus loin en prenant les composantes du cas zwolleois comme point de départ.



01



02

COMPOSANTE 1 : CANALISER LE TIM

Le schéma de circulation de Zwolle limite la perméabilité du centre pour les voitures en prévoyant uniquement une accessibilité par poches.

Faisabilité en Suisse :

De telles mesures seraient possibles en Suisse, mais le manque de volonté politique entrave généralement leur mise en œuvre. La plupart du temps, on tente de promouvoir l'ensemble des moyens de transport, et si des priorités doivent être données, c'est habituellement en faveur des transports publics ou du trafic motorisé.



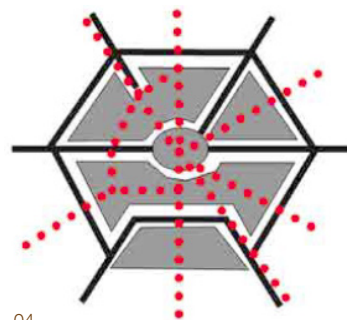
03

COMPOSANTE 2 : DES ITINÉRAIRES CYCLABLES ORIGINE-DESTINATION DE QUALITÉ

À Zwolle, le réseau cyclable est aménagé sur des cheminements dédiés et des rues de quartier à l'écart des axes principaux du trafic motorisé. Les pistes cyclables parallèles aux routes principales sont rares, en partie à cause du risque élevé d'accident dû aux routes débouchant latéralement.

Faisabilité en Suisse :

En Suisse, le réseau de quartier est régi par la priorité de droite. La perte de priorité oblige donc les cyclistes à freiner avant les intersections, les privant du même coup de leur plus gros avantage, la rapidité, ce qui incite les cyclistes chevronnés et rapides (les « lièvres ») à circuler sur les routes principales. Contrairement au cas des « rues cyclables » (« Fahrradstrassen ») aux Pays-Bas ou en Allemagne, il n'existe pour l'instant en Suisse rien d'équivalent du point de vue légal. La réalisation d'itinéraires cyclables de quartier communs pour les « lièvres » et les « tortues » n'aurait de sens que si la priorité aux cyclistes était garantie. L'aménagement des itinéraires cyclables principaux dans les rues de quartier ne peut toutefois se faire sans une réduction du nombre de places de parking pour les voitures et le soutien politique correspondant.



04

- 01 Accessibilité réduite au centre-ville pour les véhicules à moteur (Biel/Bienne CH); Photo : planum biel ag
- 02 Itinéraire indépendant de la route principale (Copenhague DK, Photo : planum biel ag)
- 03-04 Composantes 1 et 2: Figure: Ligtermoet & Partners, Bureau de planification des transports, Gouda-NL



05



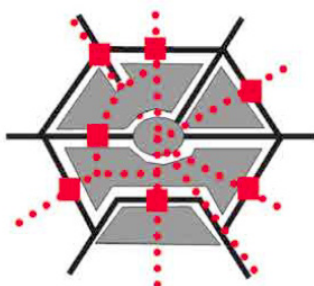
07

COMPOSANTE 3 : UN AMÉNAGEMENT SÛR DES INTERSECTIONS

Les itinéraires indépendants à travers les quartiers permettent de limiter les points de friction avec le trafic motorisé. Afin d'éviter les temps d'attente aux feux, des passages inférieurs ou supérieurs de dimension confortable, ergonomiques et conviviaux sont construits aux intersections. Pour ce qui est des traversées à niveau à l'intérieur des quartiers, les cyclistes peuvent être avantagés par des « ondes vertes » et la priorité.

Faisabilité en Suisse :

La réalisation de passages inférieurs et supérieurs à l'intérieur des localités est rarement possible en Suisse à cause de la topographie, du manque d'espace à disposition et de la difficulté d'intégrer ces ouvrages dans le paysage urbain. Par contre, ils peuvent considérablement contribuer à la sécurité et au confort des réseaux cyclables s'il sont réalisés dans les zones de jonction des routes à grand débit et des routes de contournement situées à l'intérieur de l'agglomération, mais en bordure de la zone bâtie. En ce qui concerne les traversées à niveau, il existe en Suisse toute une série de mesures cyclo-conformes. La difficulté réside cependant dans la planification d'aménagements adaptés aussi bien aux « lièvres » qu'aux « tortues ». De plus, les TP et le TIM sont toujours prioritaires lors de la répartition du temps de vert aux feux. Dans le cas de traversées à niveau à l'intérieur des quartiers, il n'existe en Suisse ni pistes cyclables prioritaires sur les rues de quartier ni « ondes vertes » sur les tronçons où d'autres routes débouchent sur la route principale. Les cyclistes sont donc souvent désavantagés par une perte de priorité.



06

BILAN : ZWOLLE EN SUISSE ?

L'approche zwolleise est très intéressante pour la Suisse, car elle exclut les pistes cyclables parallèles à la route principale, exigeantes en place et problématiques pour ce qui est des intersections avec des routes secondaires. Avec un soutien politique suffisant et une mise à jour des instruments légaux réglant le droit de priorité, le cas de Zwolle pourrait tout à fait être adapté à la Suisse. De nouveaux instruments avec une réglementation différente des droits de priorité seraient à l'origine d'une culture des déplacements renouvelée, qui tiendrait compte de tous les usagers. En Suisse comme à Zwolle, il ne faut toutefois pas négliger les mesures à mettre en œuvre sur les routes principales. En effet, c'est sur celles-ci que l'on trouve les principales destinations des cyclistes et elles servent aussi à la desserte fine. De plus, les mesures cyclo-conformes contribuent à réduire le caractère prédominant du TIM sur les routes principales des localités, ce qui est une fois de plus un bienfait pour l'ensemble des usagers et participe à l'amélioration de la qualité de l'espace public.

Comme le montrent bien les termes « autoroutes à vélos » et « itinéraires confortables », le concept de réseaux cyclables indépendants a déjà été développé et planifié en Suisse. Il s'agit la plupart du temps de liaisons sûres allant des agglomérations et des quartiers aux centres-villes, et utilisables par toutes les catégories de cyclistes. Ces itinéraires sont les plus efficaces lorsqu'ils sont structurés en réseaux - Zwolle ne serait alors plus si loin...

05 Passage inférieur de dimension confortable sous une route principale (Odense DK, Photo planum biel ag)

06 Composante 3 : Figure : Ligtermoet & Partners, Bureau de planification des transports, Gouda-NL

07 Culture des déplacements: Le camion de déménagement ne bloque pas la bande cyclable (Copenhague DK, Photo planum biel ag)

RÉSUMÉ DE L'EXPOSÉ « MÉLANGER DES AUTOS ET DES VÉLOS — LE DIABLE EST DANS LE DÉTAIL »

DANKMAR ALRUTZ, BUREAU « PLANUNGSGEMEINSCHAFT VERKEHR PGV », HANOVRE (D)

En Allemagne, cela fait de nombreuses années déjà que l'on débat de la délicate question de la cohabitation des autos et des vélos. Il y a eu toute une époque où la règle consistait à construire des pistes cyclables complètement séparées de la route (Figures 1 et 2). On considérait alors que « mieux vaut une piste cyclable mal faite que pas de piste cyclable du tout », ce qui a malheureusement régulièrement donné lieu à des aménagements de qualité médiocre. Il y a plus de 30 ans, dans les années 1980 et 90 déjà, des travaux de recherche ont montré de manière toujours plus convaincante qu'il faut s'écarter de ce principe. Les pistes cyclables ne représentent de loin pas la panacée en matière de sécurité, et réserver aux vélos des surfaces définies de la chaussée avec un marquage ad hoc (qu'on appelle en Allemagne bandes cyclables et bandes protégées) peut bien souvent représenter une meilleure solution. Cette notion se retrouve désormais dans les normes techniques, notamment les recommandations pour les infrastructures cyclables (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA, 1995) et dans le règlement sur le trafic routier (Strassenverkehrsordnung StVO). Par ailleurs, l'obligation générale faite aux cyclistes d'emprunter les pistes cyclables a été levée. Dans la révision de la StVO parue en 1997, on pouvait ainsi lire: « Par ailleurs, de nombreuses pistes cyclables se trouvent aujourd'hui dans un état qui laisse fortement à désirer du point de vue de la construction, ou ne correspondent pas aux exigences des infrastructures cyclables modernes du point de vue de leurs dimensions et de leur équipement. Leur utilisation n'est donc pas exigible. »

Ces nouvelles réglementations ont également influencé les pratiques des villes et des communes, qui ont recouru de manière croissante à la création de bandes cyclables ou de bandes protégées sur la chaussée (Figures 3 et 4). Ces dernières années, on a assisté à une accélération de ce développement. De nouvelles modifications de la StVO en 2009 et la refonte de l'ERA en 2010 ont encore renforcé la tendance à

faire circuler les vélos sur la même chaussée que les véhicules à moteur. Un jugement du plus haut tribunal administratif allemand l'a confirmé fin 2010: les personnes se déplaçant à vélo sont des conducteurs de véhicule, et leur place est en règle générale sur la chaussée. L'obligation d'emprunter les pistes cyclables, donc de rouler séparé du trafic routier, n'est plus en vigueur que là où il existe un danger avéré et particulièrement élevé pour le cycliste sur la chaussée. Dans l'intervalle, un projet pilote investigue l'effet de bandes protégées aménagées sur des routes à l'extérieur des localités (un tel dispositif n'étant pour l'instant pas autorisé).

Un travail de recherche récent s'est penché sur la sécurité des déplacements à vélo et a mis en évidence que la séparation stricte n'est en soi pas plus dangereuse que d'autres solutions sur chaussée. Des pistes cyclables construites selon ce principe, lorsqu'elles évitent de manière réfléchie les faiblesses latentes bien connues de ce dispositif (notamment en assurant une visibilité suffisante aux endroits conflictuels), peuvent à la fois assurer un bon niveau de sécurité objective et offrir à l'utilisateur le sentiment d'être en sécurité. Dans le même ordre d'idées, des solutions de cohabitation sur la chaussée, dans la mesure où elles ne respectent pas certaines exigences de qualité (par exemple une distance de sécurité suffisante avec les véhicules en stationnement), peuvent également se révéler contre-productives. En conclusion, c'est l'attention aux détails qui compte, et tant les solutions privilégiant la séparation que celles privilégiant la mixité peuvent garantir un bon niveau de sécurité à condition d'être aménagées dans le respect des règles de bonne pratique.

Dans l'ensemble, compte tenu du moindre coût et de la moindre occupation de l'espace des aménagements destinés aux vélos sur la chaussée, il est à prévoir que leur développement se poursuive dans les années à venir, et cela devrait également permettre de faire face à d'autres changements tels que l'essor des vélos électriques.



01 Piste cyclable de mauvaise qualité
02 Piste cyclable de bonne qualité (avec obligation d'utilisation)

03 Bandes cyclables sur une route principale urbaine
04 Bandes protégées en traversée de localité

RÉSUMÉ DE L'EXPOSÉ « PISTES CYCLABLES VS. BANDES CYCLABLES AUX PAYS-BAS : PRIORITÉ AU PLAISIR! »

MAJA VAN DER VOET, LIGTERMOET & PARTNERS, BUREAU EN PLANIFICATION DES TRANSPORTS, GOUDA (NL)

La qualité des infrastructures cyclables conditionne très largement l'envie qu'on peut ou non donner aux gens de faire du vélo dans une ville ou dans un village. La qualité du design et de l'aménagement influencent de manière primordiale la possibilité pour les cyclistes de rouler confortablement et avec plaisir, les conditions dans lesquelles ils auront à traverser des routes, la densité du trafic motorisé qu'ils auront à rencontrer, ainsi que les mesures prises pour minimiser les conflits entre les différents usagers de la route. Si l'on veut valoriser les déplacements à vélo, il est donc essentiel de choisir avec soin le type et la qualité des aménagements destinés aux cyclistes. Les Pays-Bas ont fait l'expérience que vouer une attention toute particulière à une transition harmonieuse entre différents réseaux de transport porte ses fruits.

LES DÉCISIONS AU NIVEAU DES RÉSEAUX DE TRANSPORT SONT CRUCIALES POUR LA SÉCURITÉ ET LE CONFORT DES USAGERS DE LA ROUTE

Aux Pays-Bas, le développement des infrastructures cyclables dans les villes et les communes a commencé dans les années 60. Les premiers réseaux dédiés aux cyclistes consistaient essentiellement en un système de pistes cyclables construites le long de routes fortement fréquentées, apparues en réaction à la densité toujours croissante des véhicules à moteur. Aujourd'hui, on sait que les communes qui ont perpétué ce mode d'organisation ont malheureusement davantage d'accidents de vélo à déplorer. Dans différentes villes des Pays-Bas, ce modèle a donc été remplacé – avec succès – par un système où les vélos et le trafic routier motorisé ont été largement découplés. Par exemple, on endiguera la circulation des voitures au profit de celle des vélos dans un réseau routier historique, en forme d'étoile, qui converge vers un centre-ville. Les communes qui ont adopté cette stratégie ont vu augmenter la sécurité de leurs cyclistes, encourageant la pratique à suivre la théorie. Faire en sorte que les voitures et les vélos aient moins de chance de se rencontrer physiquement, c'est diminuer le risque d'accident par kilomètre parcouru. Par ailleurs, un aménagement adéquat des infrastructures cyclables le long des routes principales peut également diminuer le risque d'accident, mais les bénéfices de cette approche sont plus limités. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, le plus dangereux pour un cycliste n'est en effet pas de traverser une grande route, mais de rouler le long. C'est aux carrefours avec des routes secondaires que le danger est le plus élevé. Traverser

à vélo des quartiers résidentiels ne s'accompagne que de peu de risque. Enfin, la sécurité n'est pas le seul aspect important à prendre en compte. Le fait que les itinéraires cyclables soient conçus à l'écart des routes principales a aussi pour avantage de réduire les émissions sonores et la pollution atmosphérique auxquels les cyclistes sont exposés. Rouler sur une chaussée réservée aux vélos sur des routes tranquilles, c'est se faire réellement plaisir, c'est savourer tout le confort.

L'EXEMPLE DE ZWOLLE – UNE POLITIQUE CYCLOPHILE DANS LA CONTINUITÉ

Zwolle, qui compte 100'000 habitants, est dans le peloton de tête des villes des Pays-Bas ayant su donner envie de rouler à vélo et créer des conditions de déplacement optimales pour les cyclistes. Il existe plusieurs raisons qui expliquent le succès de son réseau cyclable en termes de confort, de rapidité et d'adoption par les usagers. Le succès du vélo, dont la part modale est de 37 %, est principalement lié à la structure même des réseaux routiers où, depuis les années 70, l'on s'efforce constamment de séparer les cyclistes du trafic motorisé. Le réseau ainsi créé ne compte que peu de points de contact avec des routes à forte densité de trafic (hoofdnet fiets = réseaux cyclables principaux). Les axes principaux dédiés au vélo et au trafic motorisé ne sont plus parallèles, ce qui fait que les pistes cyclables courant le long des routes principales sont devenues une rareté. La majorité des itinéraires cyclables passent par des rues de quartiers, que des adaptations du trafic ont rendues plus calmes encore. L'un des grands avantages de cette solution est de limiter le nombre de feux nécessaires sur les grandes routes – il n'en reste au fond plus qu'aux endroits où les pistes cyclables doivent traverser les routes les plus fréquentées. Et c'est pour cette raison que la ville a multiplié les efforts durant des années pour créer des passages inférieurs ou supérieurs permettant d'éviter aux vélos de passer directement sur la route.

LA VILLE DES BANDES CYCLABLES

Zwolle n'est pas seulement la ville des passages souterrains pour vélo, c'est aussi la ville des bandes cyclables. Alors que dans la plupart des autres villes néerlandaises les bandes cyclables ont été aménagées par défaut ou à titre provisoire dans des endroits où il n'y avait pas assez de place pour une piste cyclable, à Zwolle ce choix a été la plupart du temps réfléchi et conscient, comme on peut le constater en regardant de près les aménagements réalisés. Il ne s'agit en effet pas de bandes « standard », c'est-à-dire en général si étroites que le passage simultané d'une voiture est difficile, et qu'on peut s'interroger sur la sécurité qui en résulte, mais de voies



Comment détricoter les réseaux de transport

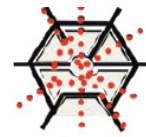
1. Regroupement du trafic automobile en un réseau routier à grosses mailles avec un nombre limité d'embranchements de routes secondaires
2. Mise en place d'itinéraires cyclables de haute valeur entre les points d'origine et de destination
3. Aménagement le plus sûr possible des carrefours



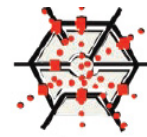
situation de départ



étape 1



étape 2



étape 3

cyclables larges et confortables. Zwolle s'efforce d'atteindre la largeur conséquente de 2 m : la plupart des voies cyclables ont déjà 1,75 m de large (sauf à certains endroits comme sur les boulevards autour du centre-ville, où la largeur est de 1,50 m.) Les bandes cyclables sont souvent aménagées dans des rues peu fréquentées. En privilégiant l'emploi des bandes cyclables, Zwolle a montré qu'elle attache une importance particulière au confort des cyclistes. Elle s'est également préoccupée d'offrir une transition plus aisée avec les infrastructures déjà construites, sachant qu'une bande cyclable, partie intégrante du revêtement routier, est plus facile à intégrer au reste du réseau qu'une piste cyclable séparée par des infrastructures bâties. Aujourd'hui, Zwolle a franchi un pas de plus en devenant la seule ville des Pays-Bas à offrir un plan de ville complet à l'usage des cyclistes – un pas indéniablement destiné à améliorer encore leur confort et leur sécurité.

- De la sécurité : c'est un aspect primordial > séparation physique d'avec les véhicules à moteur dont la vitesse est nettement plus élevée.
- Du confort : un bon revêtement routier, des dimensions généreuses et faire en sorte que les autres usagers de la voie publique ne constituent pas des obstacles.

Ces principes doivent être pris en considération non seulement pour le réseau des pistes cyclables, mais aussi pour les aménagements sur les tronçons routiers et aux carrefours.

Recommandation le long des routes principales – assurer le confort et la sécurité par des pistes cyclables séparées par des infrastructures bâties.

Des mesures de sécurité particulières sont indispensables aux abords des carrefours (Résultats de l'étude de 500 carrefours avec priorité aux vélos, Ligtermoet&Partners 2009) :

- L'infrastructure la plus sûre est une piste cyclable distante de 2 à 5 mètres du bord de la route (40 % d'accidents en plus si bande cyclable ou piste cyclable directement au bord de la route).
- Un tourner-à-gauche depuis une bande cyclable est significativement plus dangereux qu'un tourner-à-gauche (en 2 phases) depuis une piste cyclable.
- Un marquage clairement visible des infrastructures cyclables et des traversées pour cycles ou pour piétons contribue notablement à augmenter la sécurité.

CINQ PRINCIPES POUR UNE INFRASTRUCTURE VÉLOCOMPATIBLE

- De la cohérence : créer un réseau de parcours organisés de manière logique et cohérente.
- Droit au but : assurer des liaisons directes et rapides entre le lieu de départ et la destination.
- Du plaisir : un environnement plaisant et sans danger, à l'abri des nuisances olfactives et sonores ; pour que rouler ensemble soit agréable !

	Vitesse du trafic motorisé (km/h)	Densité du trafic motorisé (véhicule / jour)	Catégorie réseau cyclable		
			Réseau de base	Itinéraire cyclable	Itinéraire cyclable principal
			(< 750 vélos / jour)	(500-2500 vélos / jour)	(> 2000 vélos / jour)
	-	0	Piste cyclable		
Réseau de desserte	Au pas ou 30 km/h	1 – 2.500	Mixité	Véloroute (avec priorité)	
		2.000 - 5.000		Piste cyclable ou bande cyclable	
		> 4.000		Piste cyclable ou bande cyclable (avec priorité)	
Route principale	50 km/h	2x1 voie de circulation	1) Piste cyclable ou 2) Route parallèle		
		2x2 voies de circulation			
	70 km/h	Ne s'applique pas	1) Piste cyclable / Piste cyclable avec accès aux vélomoteurs 2) Route parallèle		



Source : CROW 2004 : Esquisse d'un guide pour les infrastructures cyclables (Ontwerprijzer Fietsverkeer)

PLAN SECTORIEL VÉLO BÂLE-VILLE 2013

RÉVISION D'UNE BASE DE PLANIFICATION IMPORTANTE EN FAVEUR D'UNE MEILLEURE PROMOTION DU VÉLO

BARBARA AUER, SERVICE DE LA MOBILITÉ DU CANTON DE BÂLE-VILLE

Le projet de plan sectoriel Vélo 2013 prévoit pour la première fois de subdiviser le réseau cyclable principal en deux réseaux secondaires : un réseau de base dense associé à un réseau conforme aux besoins des pendulaires, dans le but d'intégrer au mieux des liaisons adaptées pour tous les cyclistes. Parallèlement au réseau cyclable lui-même, le choix des emplacements des vélostations et des parkings d'échange Bike&Ride fait partie intégrante du contenu du plan sectoriel ayant force obligatoire pour les autorités. La consultation publique va être lancée et le canton est impatient d'avoir un retour sur la viabilité de ses propositions.

SITUATION DE DÉPART

MOTIVATION

Le canton de Bâle-Ville possède une longue tradition de promotion du vélo, qui, en sa qualité de mode de transport bénéfique pour la santé, économique, écologique et flexible, s'intègre parfaitement dans la perspective d'un développement durable des transports et d'une mobilité adaptée au contexte urbain. En 1981 déjà, un jalon important était posé avec l'élaboration du plan sectoriel Vélo/Cyclomoteur. En 1988, le premier crédit-cadre Vélo était approuvé par le Grand Conseil (Parlement) et les moyens à mettre en œuvre pour la promotion du vélo alloués, moyens renouvelés en 2004 par l'approbation du second crédit-cadre.

Le premier plan sectoriel Vélo (anciennement plan sectoriel Vélo/Cyclomoteur) date du 6 avril 1981. Le réseau cyclable défini à cette époque a été étendu et adapté à plusieurs reprises grâce à l'approbation du premier crédit-cadre 1988 et 1995, qui a servi de base au plan des transports Bâle 2001. La dernière forme du réseau cyclable est consignée dans le plan sectoriel 2009, mais son adéquation à la demande n'a jamais vraiment été vérifiée. De la même manière, les exigences au sujet des réseaux cyclables cantonaux, qui faisaient partie du plan sectoriel Vélo/Cyclomoteur, n'ont plus été actualisées depuis 1995. D'un point de vue purement professionnel, une révision paraissait indispensable en raison de l'expérience accumulée ces dernières années en matière de promotion du vélo, de la tendance actuelle à remplacer les cyclomoteurs par des vélos électriques ainsi que des nouvelles connaissances, normes et lois à disposition.

Ces dernières années, plusieurs interventions parlementaires en faveur de la cause cycliste ont été déposées afin que le Conseil d'État dresse un bilan de sa politique cyclable. De la même manière, lorsque la population bâloise a accepté le contre-projet à l'initiative des villes en 2010 (« Réduire le trafic individuel motorisé de 10% d'ici 2020 »), elle a par la même occasion approuvé un crédit-cadre de plus de CHF 10 Mio. pour la promotion de la mobilité douce, et ainsi réexprimé sa volonté de promouvoir le vélo. Cela démontre bien que sur le plan politique aussi l'on reconnaît l'importance de la thématique cycliste et qu'il est temps d'agir.



Afin de respecter cette volonté générale, le Département de la construction et de la mobilité de Bâle-Ville (DCM) a placé la promotion de la mobilité douce au rang d'enjeu stratégique majeur, et a élaboré un plan d'action pour les années à venir (voir aussi Info Bulletin 01/11). L'Office de la mobilité du DCM a en outre été mandaté pour actualiser le plan sectoriel Vélo ayant force obligatoire pour les autorités.

BUT ET OBJECTIF

Le plan sectoriel Vélo 2013 (PS Vélo 2013) fixe les besoins des cyclistes au sein de l'espace public avec force obligatoire. Il garantit la cohérence avec les autres projets ainsi que la prise en compte de ces besoins dans les planifications d'ordre supérieur et les projets de grande envergure. Grâce au PS Vélo actualisé, la promotion du vélo est assurée à moyen-long terme par le biais d'infrastructures cyclo-conformes.

Le PS Vélo est composé d'un rapport explicatif et de cartes. Le rapport explicatif fixe les critères de qualités pour le réseau cyclable et le stationnement des vélos. Les cartes indiquent les liaisons cyclables présentes et futures ainsi que les emplacements de stationnement pour vélos d'importance cantonale.

Les objectifs du PS Vélo sont :

- Une augmentation de la part modale du vélo
- Une contribution à l'application du contre-projet à l'initiative des villes (réduction du trafic individuel motorisé)
- Une augmentation de la sécurité routière pour les cyclistes
- Une réduction des impacts environnementaux de la mobilité
- Un renforcement de l'intermodalité

LES BASES

Il va sans dire que le PS Vélo repose sur les directives, normes et bases de planification des droits fédéral et cantonal en vigueur, ainsi que sur les revendications politiques en faveur de la mobilité cycliste.

LE PROCESSUS DE RÉVISION

Le Service de la mobilité du canton de Bâle-Ville a remanié et actualisé le plan sectoriel Vélo en collaboration avec un petit groupe de travail composé d'un membre de la CVS, d'un membre de PRO VELO, tous deux de Bâle, ainsi que de représentants de l'Office de la planification et du Service de la sécurité routière de la Police cantonale. À la suite d'une procédure de consultation technique en interne et de la consultation au sein des départements du canton de Bâle-Ville, le Conseil d'État a ouvert le projet actuel à la consultation publique. Elle commencera au début de l'année 2013. Les documents correspondants pourront être consultés au Département de la construction et de la mobilité à la Münsterplatz 11, ou encore être téléchargés depuis le site internet www.mobilitaet.bs.ch.

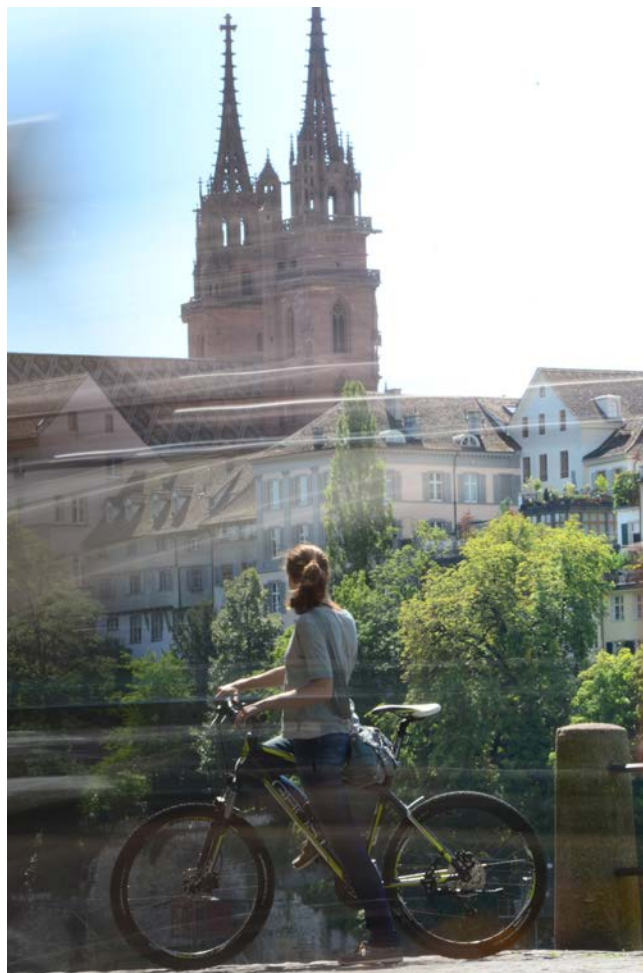


Photo: Roman Daudrich

STRATÉGIES SECTORIELLES ET PRINCIPES

Afin d'améliorer les conditions de circulation des cycles, bénéfiques pour l'environnement et la santé, il est primordial d'augmenter la sécurité d'une part, et d'améliorer la perméabilité du réseau routier et l'attractivité des infrastructures cyclables d'autre part. Ces trois points constituent la base des stratégies sectorielles (SS 1-8) de la planification vélo décrites ci-dessous. Les stratégies sectorielles sont en outre tenues de respecter certains principes fondamentaux en matière de restructuration du réseau cyclable ou encore d'exigences liées à sa planification, son aménagement et son exploitation.



SS1: Itinéraire cyclable principal en direction de la gare CFF de Bâle

SS1: CIRCULER À VÉLO EN TOUTE SÉCURITÉ SUR L'ENSEMBLE DES ROUTES OUVERTES AUX CYCLES. LES ENDROITS DANGEREUX DOIVENT ÊTRE SÉCURISÉS ET LE RÉSEAU CYCLABLE EXISTANT ADAPTÉ AUX BESOINS DES CYCLISTES.

- Le réseau se compose de liaisons sûres et adaptées pour tous les cyclistes.
- Le reste du réseau routier est aménagé de manière à pouvoir être emprunté sans danger par les cyclistes.
- Des aménagements cyclo-conformes sont en principe prévus aux endroits dangereux du réseau routier principal, même s'il ne s'agit pas d'itinéraires cyclables.



SS2: Hexenweglein / Münchensteinerbrücke, pénétrante dans la ville avec liaison à la gare CFF de Bâle et au centre-ville

SS2: LES PRINCIPALES DESTINATIONS DES CYCLISTES SONT ACCESSIBLES DEPUIS TOUS LES QUARTIERS AINSI QUE DEPUIS LES COMMUNES, CANTONS ET PAYS VOISINS GRÂCE À DES ITINÉRAIRES DIRECTS ET CONTINUS.

- Le réseau cyclable permet aux cyclistes de rejoindre aisément leurs principales destinations.
- Chaque quartier est relié au centre-ville et à la gare CFF par un axe cyclable.
- Les quartiers sont reliés entre eux par des liaisons directes.
- Le réseau cyclable des communes de Riehen et Bettingen est connecté au réseau cantonal.
- Des connexions aux itinéraires officiels du canton de Bâle-Campagne ainsi qu'aux itinéraires de France et d'Allemagne sont assurées.



SS3: St. Jakobs-Strasse, entrée de la piste cyclable menant à la piscine en plein air et à une zone d'activités et de loisirs

SS3: LA PLANIFICATION ET L'AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE RÉPONDENT AUX BESOINS DES DIFFÉRENTS GROUPES CIBLES.

- Le réseau se compose de liaisons adaptées à tous les cyclistes.
- Afin de répondre au mieux aux différents besoins des cyclistes, un réseau cyclable de base et un réseau cyclable adapté aux besoins des pendulaires ont été définis.
- Les contraintes propres au réseau de base sont liées aux aptitudes des cyclistes les moins compétents (par ex. les enfants et les personnes âgées).



SS4: CONFORMÉMENT À UNE CULTURE URBAINE DES DÉPLACEMENTS, LES CYCLES SONT EN RÈGLE GÉNÉRALE INTÉGRÉS AU TRAFIC MOTORISÉ.

- Les cycles circulent en règle générale sur la chaussée.
- Une séparation horizontale entre les cyclistes et le trafic motorisé doit être testée sur certains tronçons du réseau cyclable et mise en place lorsque cela est nécessaire et possible. Cela concerne:
 - Les routes principales à forte charge de trafic sur les itinéraires de base
 - Les routes principales autorisant des vitesses supérieures à 50km/h
 - Les routes principales sans possibilité d'échappatoire (ponts, tunnels, passages dénivelés)
 - Les tronçons des itinéraires de base à proximité immédiate d'une sortie d'autoroute
 - Les tronçons des itinéraires de base à forte pente et passage étroit



SS4: de gauche à droite:

- Gellerstrasse, des cheminements cyclables et piétonniers séparés à proximité de la sortie d'autoroute et des ponts de la gare et de la route nationale
- Spalenring, piste cyclable le long d'un mur de soutènement
- St. Jakobs-Strasse, liaison entre deux sorties d'autoroutes
- Peter Merian-Brücke, itinéraire alternatif à la Nauenstrasse, fortement fréquentée

SS5: LES PROJETS D'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE CONSIDÈRENT EN RÈGLE GÉNÉRALE LES CYCLES DE MANIÈRE PRIORITAIRE PAR RAPPORT AU TRAFIC MOTORISÉ, MAIS AU MOINS DE MANIÈRE ÉQUIVALENTE. LES PIÉTONS NE DOIVENT EN PRINCIPE PAS ÊTRE AFFECTÉS.

- La planification et l'aménagement de projets d'infrastructure de transports sur des itinéraires du réseau cyclable doivent prendre en considération les besoins des cyclistes.
- Les cycles sont considérés au même titre que le trafic motorisé et, lorsque cela est possible, de manière prioritaire.



SS5: de gauche à droite:

- Münchensteinerbrücke / Jacob Burckhardt-Haus, tourner-à-droite sans obstacle pour les cycles à l'exception du croisement de la voie du tram
- Oberwilerstrasse, la traversée du Steinering, fortement fréquenté, est autorisée uniquement aux cycles

SS6: PROMOUVOIR LA CRÉATION DE PLACES DE STATIONNEMENT EN QUANTITÉ SUFFISANTE, SÛRES ET DE BONNE QUALITÉ SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE MUNICIPAL.

- Les lieux à forte fréquentation, en particulier la gare et le centre-ville, sont équipés de parkings à vélo de taille suffisante, sûrs et de bonne qualité.
- Les arrêts de TP les plus importants, en particulier les interfaces et les terminus, sont équipés de parkings d'échange Bike&Ride (B+R) suffisamment grands et répondant aux attentes des cyclistes.
- Conformément à la demande, des parkings à vélo de plus petite taille, sûrs et de bonne qualité sont répartis sur l'ensemble du territoire municipal.



SS6: de gauche à droite:

- Parking d'échange B+R à Eglisee
- Espace de stationnement équipé d'arceaux anti-renversement à la Clarastrasse



SS7: de gauche à droite:
 - Peter Merian-Strasse, contresens cyclable non déneigé
 - Passage de la poste, jalonnement bien entretenu

«SS7»: LA MISE EN ŒUVRE DE MESURES D'EXPLOITATION ET D'ENTRETIEN GARANTIT UNE BONNE DISPONIBILITÉ DES ITINÉRAIRES CYCLABLES.

- Le réseau cyclable est entretenu et exploité conformément à l'importance qu'il revêt pour les déplacements utilitaires et la mobilité pendulaire.
- Les itinéraires cyclables les plus importants sont considérés au même titre que les axes principaux du trafic individuel motorisé (TIM).



SS8: Page de titre et légende du plan des itinéraires cyclables de la ville de Bâle, Édition 2011

«SS8»: LES MESURES CONSTRUCTIVES EN FAVEUR DES CYCLES ET RELATIVES À L'EXPLOITATION DU RÉSEAU CYCLABLE SONT SOUTENUES PAR DES ACTIVITÉS DE RELATIONS PUBLIQUES.

- La notion de réseau est claire pour les cyclistes.
- Il est facile de communiquer au sujet du réseau cyclable.



Exemple d'un itinéraire de base

LE CONTENU

DÉFINITION DU RÉSEAU

Le projet de PS Vélo 2013 présente un réseau cyclable de base dense associé à un réseau cyclable conforme aux besoins des pendulaires. Le canton de Bâle-Ville s'assure ainsi que des itinéraires cyclables adaptés aux besoins de tous les cyclistes – utilisateurs de vélos électriques compris – sont intégrés dans le plan sectoriel. Ces deux réseaux ont les caractéristiques suivantes :

- Les itinéraires de base doivent assurer une desserte optimale et sûre des nombreuses destinations des déplacements utilitaires et de loisir. Optimale, grâce à un réseau dense, et sûre, en plaçant, autant que faire se peut, les itinéraires à l'écart des axes routiers à forte fréquentation.
- Les itinéraires adaptés aux besoins des pendulaires doivent offrir une liaison rapide et sans détour d'un point A à un point B, même sur de grandes distances. Ces itinéraires sont conçus principalement pour les cyclistes rapides et expérimentés, pour lesquels le facteur temps est déterminant. Afin de tenir compte du facteur temps de la manière la plus efficace possible, ces itinéraires sont en règle générale aménagés parallèlement aux axes principaux du TIM.



Exemple d'un itinéraire adapté aux besoins des pendulaires

Ci-dessous les différences existant entre les deux réseaux cyclables :

	Réseau cyclable pendulaire	Réseau cyclable de base
Description	Réseau pour les cyclistes chevronnés voulant se déplacer rapidement d'un point A à un point B.	Réseau pour les cyclistes ayant un besoin accru de sécurité et peu d'exigences en ce qui concerne la rapidité.
Groupes cibles	<ul style="list-style-type: none"> • Pendulaires • Cyclistes chevronnés coutumiers des déplacements utilitaires (achat, loisirs, etc.) • Utilisateurs de vélos électriques 	<ul style="list-style-type: none"> • Écoliers • Touristes • Déplacements de loisir • Cyclistes débutants • Pendulaires ayant un besoin accru de sécurité
Destinations principales	<ul style="list-style-type: none"> • Quartiers d'affaires • Centre-ville • Gares • Collèges 	<ul style="list-style-type: none"> • Quartiers d'affaires • Centre-ville • Gares • Écoles primaires • Zones d'activités et de loisirs • Commerces • Espaces verts • Centres de quartier

Les deux réseaux se basent en majeure partie sur l'infrastructure (routière) existante. Une liste recensant les rares coupures, comme les ponts, ainsi que les états de la planification respectifs (avant-projet sommaire, avant-projet ou projet définitif) a été spécialement établie et leur but décrit.

EMPLACEMENTS CANTONAUX DE STATIONNEMENT POUR VÉLOS

En matière de stationnement pour vélos, les vélostations et les parkings d'échange B+R d'envergure cantonale ont été spécifiés avec les stades de la planification respectifs (avant-projet sommaire, avant-projet ou projet définitif).

Les vélostations sont prévues aux endroits où la demande de stationnement est la plus forte, comme les gares importantes et le centre-ville. Les parkings d'échange B+R, quant à eux, sont prévus à proximité d'arrêts de TP choisis en fonction de leur situation au sein du réseau et dans un souci d'efficacité maximale : il s'agit des terminus, qui sont des arrêts adaptés au changement de mode par définition, et des interfaces où plusieurs lignes se croisent, permettant à un seul parking d'échange de couvrir plusieurs directions.

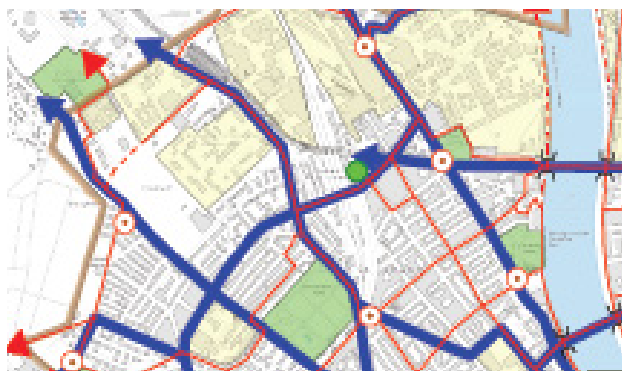


Image: Détail du projet de PS Vélo 2013 montrant une partie du réseau cyclable et quelques emplacements de parkings d'échange B+R

Afin d'aménager l'ensemble des endroits à forte demande en stationnement du canton d'une part, et d'améliorer l'intermodalité cycles/TP d'autre part, dix sites propices à l'installation de vélostations ainsi que 29 emplacements possibles pour des parkings d'échange B+R ont été proposés dans le projet de PS Vélo 2013.

LA QUALITÉ EXIGENCES EN MATIÈRE DE RÉSEAU CYCLABLE

Les exigences en ce qui concerne la qualité du réseau cyclable bâlois se trouvent principalement dans le manuel «Conception d'itinéraires cyclables» de l'Office fédéral des routes (OFROU, 2008).

Les exigences ci-dessous concernent spécifiquement le cas bâlois et sont séparées en fonction du projet de réseau cyclable auquel elles se réfèrent, «réseau cyclable pendulaire» ou «réseau cyclable de base» :

Exigences qualitatives	Réseau cyclable pendulaire	Réseau cyclable de base
Régime de circulation Charge de trafic	Tracé de l'itinéraire sur une route principale avec des MCc* ou sur une rue de quartier permettant une progression rapide.	Tracé de l'itinéraire sur une rue de quartier ou sur une route principale avec des MCc*. Éviter d'aménager les itinéraires de base sur une route sans MCc*.
Endroits dangereux	Sécuriser autant que possible les éventuels endroits dangereux des itinéraires. Lors de l'analyse des endroits dangereux, on peut partir du principe que les cyclistes concernés ont des aptitudes moyennes à élevées.	Sécuriser les éventuels endroits dangereux des itinéraires. Lors de l'analyse des endroits dangereux, il faut partir du principe que les cyclistes concernés sont peu expérimentés.
Fluidité des déplacements	Opter pour des itinéraires avec un minimum de discontinuités, afin de garantir aux cyclistes des déplacements fluides et la possibilité d'effectuer des manœuvres de dépassement.	Opter pour des itinéraires autorisant des déplacements relativement fluides. La fluidité des déplacements est cependant considérée comme secondaire comparée aux exigences en rapport avec les endroits dangereux, le régime de circulation et la charge de trafic.
Liaisons directes	Les liaisons entre l'origine et la destination sont les plus directes possible. Éviter les détours et les dénivelés topographiques.	Les liaisons entre l'origine et la destination sont les plus directes possible. Éviter les dénivelés. Les détours sont cependant considérés comme secondaires comparés aux exigences en rapport avec les endroits dangereux, le régime de circulation et la charge de trafic.
Desserte	Les itinéraires passent près des destinations les plus importantes. Les liaisons entre les itinéraires et les destinations, ainsi que les accès aux quartiers se font autant que possible sur le réseau cyclable de base. Les destinations sont équipées d'un nombre suffisant de places de stationnement pour vélos.	Les itinéraires de base passent près des destinations importantes. Les liaisons entre l'itinéraire et la destination doivent répondre aux exigences en matière de qualité énoncées ci-dessus. Les destinations sont équipées d'un nombre suffisant de places de stationnement pour vélos.

*MCc = Mesures cyclo-conformes



Passage dangereux : traversée de la bande cyclable par des poids lourds circulant en direction de la gare de marchandises



Passage dangereux : carrefour équipé d'un miroir Trixi

EXIGENCES EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT POUR VÉLOS

Les exigences générales en matière d'installations publiques de stationnement pour vélos d'une part, et les emplacements publics d'envergure cantonale, c'est-à-dire les vélostations et les parkings d'échange B+R, d'autre part sont des

points importants du plan sectoriel. Leurs emplacements possibles sont définis dans le plan du réseau.

Les installations de stationnement pour vélos doivent en principe répondre aux exigences qualitatives suivantes :

Exigences qualitatives	Objectifs généraux
Proximité	Les places se situent aussi près que possible des destinations. Elles sont accessibles de manière sûre, confortable et sans conflit, depuis le réseau routier.
Sécurité	Les places assurent une protection contre le vol, les dommages (p. ex. dus aux renversements) et le vandalisme.
Confort	Le stationnement s'effectue à l'aide d'une manœuvre simple. Les places sont suffisamment larges pour accueillir des vélos spéciaux (p. ex. avec une remorque) et, dans le cas des parkings d'échange B+R, une protection contre les intempéries est nécessaire.
Esthétique	Les installations répondent aux exigences esthétiques du lieu et de l'emplacement précis.
Fonctionnalité	Les installations sont simples et élégantes, mais solides, et peuvent être démontées en cas de manifestations. Elles sont accessibles aux piétons lorsqu'il n'y a pas de vélos.
Sécurité sur de l'espace public	La sécurité est garantie sur de l'espace public (p. ex. grâce à l'éclairage, la lisibilité, la configuration spatiale).

En ce qui concerne les installations cantonales de stationnement pour vélos, des informations supplémentaires sont disponibles dans le plan sectoriel.

DÉVELOPPEMENT ET RÉALISATION

L'ÉVALUATION ET L'AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE

En ce qui concerne les discontinuités dans le réseau cyclable, la pertinence et la faisabilité des mesures à prendre doivent être évaluées, et l'existence d'éventuels liens avec d'autres projets vérifiée. Les conclusions obtenues tiennent également compte d'une analyse coût-efficacité, afin de dégager des priorités au sein de ce projet de grande envergure.

Les exigences en matière de qualité et leur concrétisation servent de base à une analyse globale détaillée du réseau cyclable qui, bien que nouvellement défini, est basé sur l'infrastructure existante. Sur la base des résultats de l'analyse des points problématiques, un programme de mise en œuvre sera établi. Il comportera un calendrier prévisionnel de mise en œuvre des mesures nécessaires tenant compte de la sécurisation de l'infrastructure actuelle d'une part, et de leur niveau de priorité pour les déplacements à vélo d'autre part.

Exemple de vérification du réseau cyclable actuel: les bandes cyclables peintes en rouge. À Bâle, cette mesure s'applique dans plusieurs cas :

- Les bandes cyclables situées entre deux voies du TIM (y compris les sas vélo).
- Une traversée de la bande cyclable par des véhicules motorisés entrant ou sortant des routes principales.
- Une traversée de la bande cyclable par un nombre important de véhicules motorisés tournant à droite en direction d'une route principale.
- Une bande cyclable en prolongement direct d'une piste cyclable et immédiatement en conflit sur la route principale avec les véhicules motorisés qui se rabattent sur la présélection de tourner-à-droite.
- Les bandes cyclables croisant des sorties d'autoroutes (au premier point de rencontre).
- Les bandes cyclables situées dans une zone accidentogène.



St. Jakobs-Strasse, à la sortie de la piste cyclable, la bande cyclable est peinte en rouge au niveau de la voie de présélection

STATIONNEMENT DES VÉLOS

La stratégie de stationnement des vélos de la ville de Bâle date de 2003 et a servi de point de départ à l'élaboration de concepts régionaux visant à améliorer la situation sur l'ensemble du territoire bâlois. Les exigences en matière de qualité seront intégrées dans ce processus de mise à jour.

Un programme de mise en œuvre sera également élaboré pour les emplacements des parkings d'échange B+R choisis.

Les projets de grande envergure que sont le développement de la gare de Bâle, la revalorisation du centre-ville ou le S-Bahn, tiennent compte dans leur cahier des charges des sites propices à l'installation de vélostations.

Un des concepts régionaux a d'ores et déjà été élaboré parallèlement au projet de la gare CFF de Bâle. Son but : faire en sorte que l'offre en places de stationnement pour vélos tienne compte du développement futur de la gare. Ce concept intègre donc des propositions d'ordre supérieur pour le développement d'installations de stationnement pour vélos sur le périmètre de la gare, et jouera un rôle d'aide à la planification. Il sera présenté plus en détail dans un prochain bulletin.

LE FINANCEMENT

Étant donné que le PS Vélo favorise la transparence et la cohérence des activités ayant des effets sur l'organisation du territoire, une contribution financière des pouvoirs publics pour des projets d'envergure peut plus facilement être obtenue et gérée au moyen de priorités. La question du financement d'un projet fait partie intégrante de l'élaboration du projet, et la prise de décision finale, qui s'appuie sur une analyse coût-bénéfice, revient au gouvernement, au Grand conseil, voire à la population.

La mise en œuvre des mesures les moins importantes est en principe financée au moyen du crédit-cadre mentionné dans le chapitre « Motivation ». Dans le cas de projets de grande envergure, une demande de crédit spécifique doit être rédigée et soumise au Grand conseil pour approbation. Les mesures cyclo-conformes faisant partie d'un projet de plus grande envergure sont financées dans le cadre du projet lui-même, et ne sont donc pas à la charge des deux crédits-cadres.



Parking à vélos à la gare CFF de Bâle

PLAN DIRECTEUR VÉLO

ZURICH VOUS INVITE À PÉDALER

URS WALTER, OFFICE DES PONTS ET CHAUSSÉES DE LA VILLE DE ZURICH

Des déplacements à vélo plus nombreux et plus sûrs pour tous. Avec son nouveau plan directeur Vélo, la municipalité de Zurich s'est donné pour objectifs d'améliorer sensiblement les conditions de circulation des cycles et de doubler le nombre de cyclistes à l'horizon 2025.

DIAGNOSTIC

Cela fait bientôt 40 ans que la promotion du vélo est englobée dans la politique des transports de la ville de Zurich et parfaitement intégrée à toutes les étapes de la planification. La thématique cycliste bénéficie en outre d'un soutien important de la part de la population : plus de 70% des habitants de la ville de Zurich sont favorables à la promotion du vélo et 34% d'entre eux se déplacent régulièrement à vélo. Malgré cela, les sondages indiquent que les cyclistes ne se sentent pas en sécurité en ville et, sur l'ensemble des usagers, ce sont eux

qui sont le moins satisfaits de la qualité des infrastructures. Le réseau cyclable présente encore et toujours des discontinuités et pêche souvent en matière de confort. De plus, les accidents impliquant un cycliste ont augmenté d'environ 50%.

C'est pour toutes ces raisons que le conseil municipal de la ville de Zurich a donné son aval pour l'élaboration d'un plan directeur Vélo. Grâce à son slogan et sa vision «Zurich vous invite à pédaler», la municipalité zurichoise donne un signal clair : la promotion du vélo s'étendra à l'avenir bien au-delà du simple aspect technique. En fait, que ce soit à l'extérieur ou surtout à l'intérieur de l'administration, on a fait passer le message : chaque action doit désormais encourager la population à se déplacer à vélo en ville.

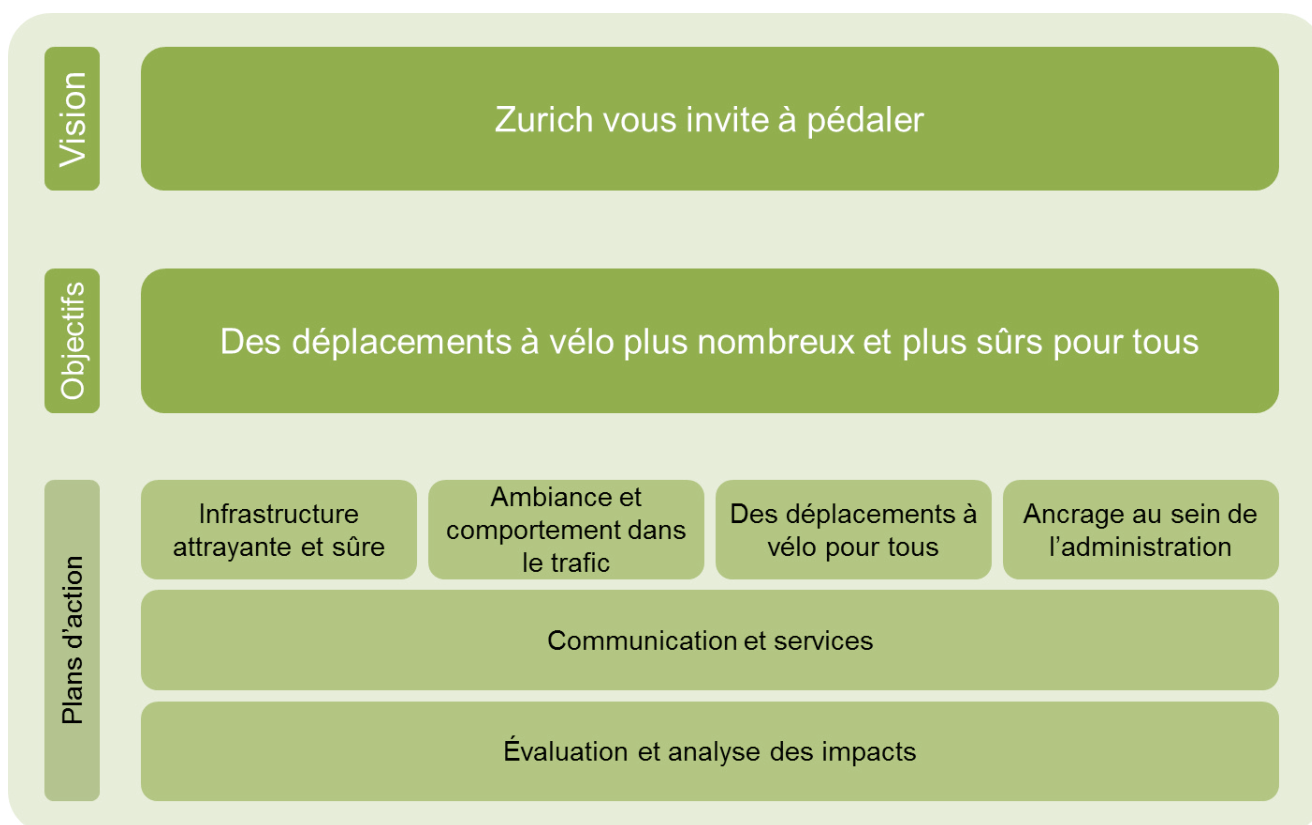


Figure: Structure du plan directeur Vélo

LES DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE CYCLISTES

Afin de promouvoir le vélo de manière ciblée et de réaliser des plans d'action spécifiques, les cyclistes et non cyclistes ont été séparés en différentes catégories en fonction de leurs particularités et de leurs besoins.

Au moment de se décider en faveur ou non du vélo, la question de la sécurité joue un rôle déterminant pour l'utilisateur. Le sentiment de sécurité en tant que tel augmente naturellement avec la pratique et la routine. Suite à une enquête en ville de Zurich et dans les communes avoisinantes, la population a été séparée en quatre groupes distincts en fonction de la fréquence d'utilisation du vélo :

Catégories	Fréquence	Type d'usage du vélo	Part de la population (%)
Les experts	quotidiennement	<ul style="list-style-type: none"> toute l'année à chaque occasion par tous les temps dans toutes les conditions de circulation 	15
Les habitués	de deux à cinq fois par semaine	<ul style="list-style-type: none"> déplacements utilitaires dans le quartier / dans l'agglomération pour aller au travail, seulement si la distance et le trajet conviennent de préférence de jour par beau temps 	20
Les occasionnels	d'une fois par mois à une fois par semaine	<ul style="list-style-type: none"> promenades à vélo le week-end avec les enfants ou l'été au bord du lac 	20
Les non cyclistes	en principe jamais en ville	<ul style="list-style-type: none"> promenades à vélo à la campagne 	45

Tableau : Les catégories de cyclistes à Zurich

DES DÉPLACEMENTS À VÉLO PLUS NOMBREUX ET PLUS SÛRS POUR TOUS

Le plan directeur Vélo vise trois objectifs majeurs :

1. Augmenter de manière significative la part modale du vélo. Encourager les déplacements à vélo plutôt qu'en voiture sur les trajets courts, et prolonger les cheminements cyclables déjà existants. À l'horizon 2025, doubler le nombre de cyclistes en ville de Zurich par rapport aux chiffres de 2011.
2. Stopper l'augmentation des accidents de la route impliquant des cyclistes. Éviter que le nombre d'accidents n'augmente de manière proportionnelle au nombre de cyclistes. Faire en sorte que les cyclistes se blessent moins souvent en cas d'accident et se sentent plus en sécurité lorsqu'ils circulent en ville de Zurich.
3. Augmenter l'utilisation du vélo comme mode de transport quotidien pour tous les groupes d'utilisateurs. Faire notamment en sorte que les enfants et les jeunes prennent l'habitude d'utiliser le vélo pour leurs déplacements utilitaires et de loisir.

Afin d'atteindre ces objectifs, six plans d'action et leurs mesures respectives ont été définis.



Figure: Afin d'inciter un plus grand nombre d'occasionnels et de non cyclistes à utiliser leur vélo, une infrastructure plus attrayante doit leur être proposée. Alors qu'une bande cyclable standard de 1.50 m de large convient parfaitement aux experts et aux habitués, elle ne répond pas aux besoins de sécurité des autres groupes d'utilisateurs. Ces derniers ont en effet des attentes extrêmement élevées en ce qui concerne la qualité des itinéraires cyclables.

PLAN D'ACTION

« INFRASTRUCTURE ATTRAYANTE ET SÛRE »

Une infrastructure attrayante et sûre est la condition sine qua non à une augmentation du nombre de cyclistes. À l'horizon 2025, une infrastructure invitant tout le monde à pédaler sera réalisée.

Le plus important pour les experts est de disposer d'un réseau cyclable qui soit constitué d'itinéraires principaux rapides, complets et avec peu d'obstacles. L'offre proposée à l'ensemble des cyclistes, y compris les moins expérimentés, est composée quant à elle d'itinéraires confortables. Ces « tapis rouges cyclables » sont en règle générale séparés du trafic motorisé, afin que la traversée du territoire municipal devienne une expérience agréable pour des usagers détendus.

PLAN D'ACTION

« AMBIANCE ET COMPORTEMENT DANS LE TRAFIC »

Ce plan d'action est consacré à la sensibilisation de tous les usagers de la route aux caractéristiques et besoins des autres usagers, et prévoit également plus de contrôles et de sanctions des comportements des usagers en général et des cyclistes en particulier.

PLAN D'ACTION

« DES DÉPLACEMENTS À VÉLO POUR TOUS »

La part modale du vélo ne pourra être augmentée que si tous les groupes d'âge et toutes les classes sociales sont encouragés à se déplacer à vélo de manière durable. Ce résultat peut être obtenu par l'enseignement, en particulier aux enfants, ainsi que par la gestion de la mobilité de groupes d'utilisateurs bien précis, comme les étudiants, les travailleurs ou encore les visiteurs de manifestations.

PLAN D'ACTION

« ANCRAGE AU SEIN DE L'ADMINISTRATION »

Afin d'atteindre les objectifs fixés pour la promotion du vélo, il est important que la thématique cycliste trouve sa place sur le plan opérationnel au sein de l'administration, et soit ainsi prise en considération dans les projets. Dans ce but, des structures de coordination entre tous les départements ont été mises en place. De plus, grâce aux échanges avec d'autres villes cyclables pionnières, les chefs de projet communaux en apprennent plus sur les mesures ayant prouvé leur efficacité et sur les processus en général. Parallèlement à cela, l'administration favorise et soutient l'utilisation du vélo pour ses propres collaborateurs.

PLAN D'ACTION

« COMMUNICATION ET SERVICES »

Ce vaste plan d'action englobe l'élaboration, la mise sur le marché et la promotion de produits et de services assurant la place de la thématique cycliste au sein de la société et apportant une meilleure visibilité aux mesures cyclo-conformes.

C'est à l'intérieur de ce plan d'action qu'est né le projet de mise en place d'un système automatique de vélos en libre-service pour la ville de Zurich.

PLAN D'ACTION

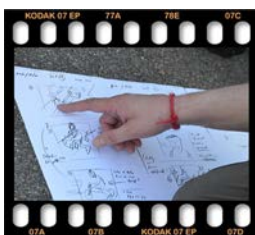
« ÉVALUATION ET ANALYSE DES IMPACTS »

Des enquêtes et des évaluations systématiques permettent d'avoir un suivi continu de l'efficacité des mesures et de tous les processus, mais aussi d'informer régulièrement la population à leur sujet.

« FAIR IM VERKEHR »

CAMPAGNE BÂLOISE POUR PLUS DE FAIRPLAY ET DE RESPECT SUR LA ROUTE

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



Sur la route, un comportement fairplay et des interactions empreintes de respect mutuel sont hélas plutôt rares. Avec sa campagne «Fair im Verkehr» («Bonne conduite»), le canton de Bâle-Ville s'attaque à cette problématique et monte à l'offensive.

« FAIR IM VERKEHR », ÇA MARCHE MIEUX...

Le réseau urbain est un espace où l'ensemble des usagers de la route se rencontrent chaque jour, avec leurs différents besoins et intérêts. Souvent stressés et parfois agressifs, ils souhaitent arriver à destination le plus rapidement possible. S'ensuivent généralement des situations déplaisantes et des réactions grossières. Les médias adorent s'emparer de cette thématique et nous brossent encore et toujours le portrait lugubre d'une société peuplée de personnages égoïstes et grossiers : ce sont parfois des automobilistes indécents, une autre fois des cowboys à vélo, une autre fois encore des piétons inconscients. La discussion se termine alors par des accusations arbitraires, bien loin du consensus et d'une cohabitation respectueuse sur la route.

Le Département de la construction et de la mobilité (DCM) du canton de Bâle-Ville s'est penché sur la problématique du fairplay et du respect sur la route et a lancé la campagne «Fair im Verkehr». Cette campagne a pour but d'inciter les usagers à prendre conscience de leur attitude sur la route et à se comporter à l'avenir de manière (plus) correcte. En contribuant à l'amélioration de l'ambiance au sein du trafic, Bâle se rapproche un peu plus de sa vision de devenir la ville de Suisse la plus favorable aux piétons et aux cyclistes (www.basel-unterwegs.ch). Si tous les usagers réalisaient qu'ils sont en fin de compte des partenaires au sein du trafic et circulaient dans le respect mutuel, les déplacements deviendraient plus agréables et plus détendus - «Fair im Verkehr», ça marche mieux, et se déplacer à Bâle devient un plaisir.



UNFAIR KIDS, YOUTUBE ET TV...

La campagne «Fair im Verkehr» repose notamment sur des vidéo-clips présentant des situations typiques rencontrées sur la route, dans lesquelles les comportements et les réactions verbales sont passablement incorrects. Afin d'éviter toute stigmatisation, chacune des situations se focalise sur le comportement d'un groupe d'usagers différent. La particularité de ces clips est que ce sont des enfants qui jouent les rôles principaux, avec des comportements de «grands», dans le but de provoquer un effet de surprise, de donner matière à discussion et, par la même occasion, de divertir.

L'objectif étant de toucher le plus grand nombre de personnes possible, la campagne utilise différents supports de communication. En partageant ses clips sur YouTube, la campagne profite de la popularité des médias sociaux pour se faire connaître à grande échelle. Dans la presse écrite, des annonces rose fluo attirent l'attention du lecteur pour l'inciter à se rendre sur le site web de «Fair im Verkehr». À la télévision, Telebasel diffuse les clips dans l'espace publicitaire situé juste avant le téléjournal, et deux émissions télévisées ont fait un reportage sur la campagne et les coulisses du tournage. Sur le site web de Telebasel, les vidéo-clips sont proposés en tant que spots publicitaires qui passent pendant le téléchargement des archives télévisées. La page internet www.fair-im-verkehr.ch du DCM lui-même informe au sujet de la campagne et donne évidemment accès aux clips, que l'on peut trouver sur leur propre canal YouTube «Fair im Verkehr».



Goppeloni!



www.fair-im-verkehr.ch

GOPPELONI! - « FAIR BIKES » ET « FAIR RIDER » SUR LA ROUTE...

«Fair im Verkehr» a été lancé en mai 2012 et tous les vidéo-clips sont désormais en ligne. Les clips et les diffusions télévisées ont été rendus publics par étapes et de manière coordonnée avec la publicité dans les médias imprimés et sur internet. Afin que l'intérêt pour la campagne ne faiblisse pas, quatre «Fair Bikes» fluo ont pris du service en septembre. On pouvait les apercevoir en ville de Bâle, parqués à des endroits sans cesse différents, et comme ils se remarquaient de loin, ils attiraient efficacement l'attention sur la campagne. Pour ce qui est du contact direct avec les Bâloises et les Bâlois, le «Fair rider» a sillonné la ville sur son vélo «Goppeloni» («Sacrebleu!») de couleur rose. En tant qu'ambassadeur des gentlemen de la route, il a questionné les passants pendant deux semaines au sujet de leurs expériences personnelles en matière de bonnes et mauvaises conduites sur la route. Il avait avec lui les vidéo-clips de la campagne ainsi que du chocolat pour récompenser les comportements corrects. Le «Fair rider» est entré en scène pour la dernière fois fin octobre. Avec la devise «Miteinander geht's besser» («Ensemble ça va mieux»), la police, PRO VELO, une association de quartier bâloise et le «Fair rider» sont entrés en contact avec la population et ont tenté d'ouvrir la voie à plus de considération et de dialogue sur la route.

LES BÂLOIS, TOUS DES GENTLEMEN... ?

«Fair im Verkehr» - La campagne qui interpelle, indigné et ouvre la discussion a reçu un bon accueil. Jusqu'à début octobre, les diffusions sur YouTube ont généré en tout 7'000 clics. Certaines personnes ont même réagi en contactant le DCM par e-mail ou par téléphone. Les médias ont parlé de cette problématique dans leurs articles et publié les réactions dans le courrier des lecteurs. Un lecteur a même écrit : «Au final, la solution réside uniquement dans un comportement responsable des usagers, qu'ils se déplacent en tant qu'automobilistes, cyclistes ou piétons. Dans la plupart des cas, ils sont même les trois à la fois, simplement pas en même temps.» Il y a même eu des discussions au sujet de la campagne dans le téléjournal «7vor7» de Telebasel. L'énorme majorité des réactions a été positive et beaucoup de spectateurs ont apprécié les clips. Quelques voix mécontentes se sont fait entendre à propos du langage employé par les enfants - d'autres ont perçu le «Duubel» bâlois «presque comme un compliment». Mais que les réactions aient été positives ou critiques, le but a été atteint, car le dialogue et les discussions au sujet du comportement sur la route sont passés au premier plan. L'enquête du «Fair rider» auprès de 100 passants a par ailleurs montré que quasi 30% d'entre eux connaissaient déjà la campagne. Et environ 60% étaient convaincus qu'elle pouvait contribuer à plus de correction et de sang-froid sur la route. Cela vaut également la peine de faire un tour sur le site de «Fair im Verkehr»! Tous les clips et toutes les infos sous : www.fair-im-verkehr.ch



INFORMATIONS

PRIX VÉLO ENTREPRISES 2013

Pro Velo Suisse récompense des entreprises, des administrations et des organisations qui pratiquent une promotion du vélo exemplaire auprès de leurs collaborateurs.

Sous l'égide du Prix Vélo, PRO VELO Suisse attribue en alternance tous les deux ans le «Prix Vélo Entreprises» (2013) et le «Prix Vélo Infrastructure» (2014).

Depuis 1988, PRO VELO Suisse récompense des entreprises, des administrations et des organisations qui vivent avec leur temps et pratiquent une promotion du vélo exemplaire auprès de leurs collaborateurs.

L'inscription au «Prix Vélo Entreprises» est ouverte aux entreprises de toute la Suisse qui encouragent les déplacements à vélo de leurs collaborateurs par le biais de concepts novateurs et de mesures cyclo-conformes exemplaires, qu'elles soient construites, structurelles ou encore organisationnelles.

Le jury évalue la qualité des dossiers sur les quatre points suivants :

- Infrastructure
- Motivation et incitation
- Communication et intégration
- Innovation

Formulaires de participation et documents à envoyer à PRO VELO Suisse jusqu'au 31 janvier 2013 au plus tard.

Informations et formulaires d'inscription disponibles sur : www.prixvelo.ch

RÉCOMPENSE POUR
ENTREPRISES
CYCLOPHILES 2013



CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

c/o planum biel ag
Rechbergerstrasse 1, Postfach 938, 2501 Biel/Bienne
Tél. 032 365 64 50, Fax 032 365 64 63
Courriel: info@velokonferenz.ch
www.conferencevelo.ch

