

**Le vélo : une piste à suivre
Genève compte ses cyclistes et édite une nouvelle carte**

La Ville et le Canton de Genève s'unissent pour promouvoir le vélo en tant que mode de déplacement quotidien. Au cours de la conférence de presse du 13 mai, ils ont présenté la nouvelle carte vélo ville-canton et les résultats des comptages des cyclistes en 2003.

La nouvelle édition de la carte cyclable comporte, en plus du plan de ville, une carte à l'échelle 1:60'000 du canton, et propose des itinéraires particulièrement destinés à ceux qui utilisent le vélo comme principal mode de transport en ville. Elle semble destinée à un succès certain puisque les comptages 2003 montre une hausse des déplacements à vélos dans le centre-ville.

Pour plus d'informations, contacter:

Caroline Dallèves, Etat de Genève, 022 327 48 97 ou

Barbara Pillonel, Ville de Genève, 022 418 42 00

**Mit dem Velo in die Zukunft
Neue Velokarte für Stadt und Kanton Genf**

Die Stadt und der Kanton Genf schliessen sich zusammen, um das Velo als tägliches Fortbewegungsmittel zu fördern. An der Pressekonferenz vom 13. Mai wurden die neue Velokarte für Stadt und Kanton Genf sowie die Ergebnisse der Fahrradzählung 2003 präsentiert.

Diese neue Velokarte beinhaltet nebst dem Stadtplan eine Karte des Kantons im Massstab 1:60'000 sowie geeignete Routen für Leute, welche das Velo als Hauptverkehrsmittel innerhalb der Stadt benützen. Die Karte dürfte auf Interesse stossen - die Resultate der Velozählung zeigen eine Zunahme des Veloverkehrs im Stadtzentrum.

Weitere Informationen erhalten Sie bei:

Caroline Dallèves, Kanton Genf, 022 327 48 97 oder

Barbara Pillonel, Stadt Genf, 022 418 42 00

27.05.04

Soutenu par:



Mobilservice
c/o Büro für Mobilität AG
Hirschengraben 2
3011 Bern
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Mobilservice service francophone
c/o webpublisher & media relations | cathy **savioz**
Rue de Vermont 58 | CH-1202 Genève
Tél. 022 734 64 76
redaction@mobilservice.ch | www.mobilservice.ch

Trafic deux-roues légers

Comptage 2003



Rapport de synthèse

19 décembre 2003



République et Canton de Genève
Département de l'intérieur, de l'agriculture
et de l'environnement
Office des transports et de la circulation

Ville de Genève
Division de la Voirie
Aménagements cyclables



Sommaire

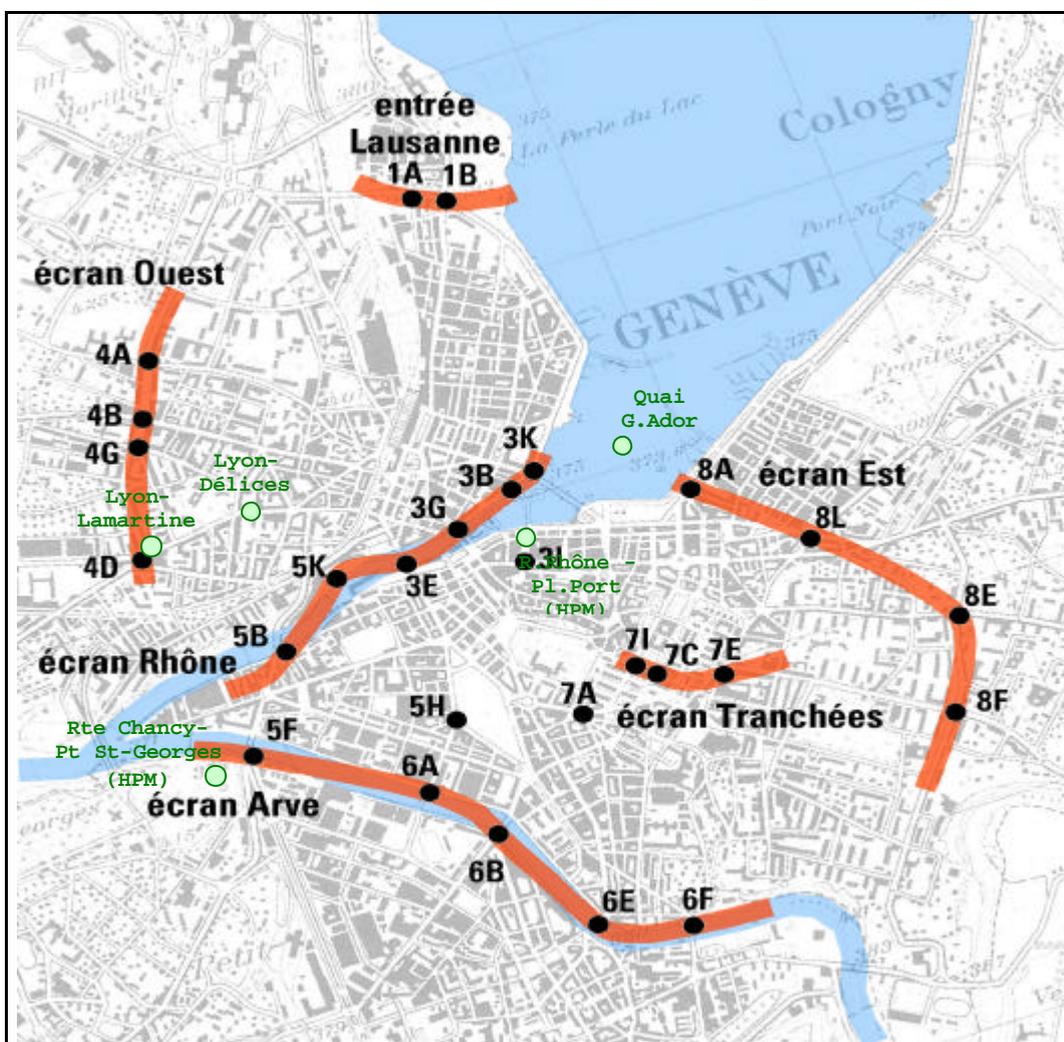
| | |
|---|----|
| Objet de la campagne de comptages 2003 | 2 |
| Objet des campagnes antérieures (rappel) | 3 |
| Représentativité et hypothèses de calcul | 4 |
| Le trafic vélo mesuré sur les ponts | 5 |
| Des ponts aux écrans | 6 |
| Comparaison vélos-cyclos | 6 |
| Répartition du trafic par écran | 7 |
| Les ponts en détail | 8 |
| Les écrans de la rive droite | 9 |
| Les écrans de la rive gauche | 10 |
| Trafic journalier aux écrans (planche) | 10 |
| La cohabitation entre vélos et motocycles | 11 |
| En conclusion | 14 |

Objet de la campagne de comptages 2003

Une campagne de comptages cycles et cyclomoteurs est réalisée tous les deux ans sur le territoire de la Ville de Genève depuis 1987. Son but est de mesurer le développement du vélo, d'apprécier l'adéquation des actions menées en faveur du vélo par exemple au niveau des aménagements (d'où la prise en compte des cyclomoteurs, autorisés à emprunter la plupart des aménagements cyclables), ou encore de disposer d'une vision plus claire des difficultés que peut rencontrer ou induire le développement du vélo.

Les comptages et observations se sont déroulés du 6 mai au 12 juin 2003, par de bonnes conditions météorologiques.

Hormis le comptage des 27 postes usuels (Cf. carte), la campagne de cette année s'est également intéressée à la cohabitation entre cyclistes et motocyclistes (motos/scooters) au travers de comptages et observations complémentaires sur 5 sites caractéristiques.



Postes de comptage (noir) et écrans correspondants (orange). Postes d'observation de la cohabitation cycles - motocycles (vert) (HPM heure de pointe du matin, HPS heure de pointe du soir)

Ce rapport de synthèse commente les résultats de la campagne et les compare avec ceux des précédentes campagnes. Un rapport technique séparé regroupe les tableaux de comptages, plans de sites et autres données brutes.

Objet des campagnes antérieures (rappel)

Des campagnes sont menées tous les 2 ans depuis 1987. Selon les besoins et les possibilités budgétaires, des observations approfondies centrées sur des problématiques ciblées ont complété les comptages de base.

Campagne de 1987

La première campagne de comptages a été menée sur 50 postes. Elle s'est complétée d'un **relevé des deux-roues en stationnement** sur une quarantaine de sites à forte fréquentation.

Campagne de 1989

La campagne a été organisée selon les mêmes principes qu'en 1987. Quelques postes ont été abandonnés (peu d'intérêt) ou déplacés. Deux postes ont fait l'objet de comptages continus sur toute la journée, afin de déterminer le **ratio entre trafic de pointe et trafic journalier**.

Campagne de 1991

Lors de cette campagne, les postes de comptages ont été sensiblement modifiés, l'objectif étant d'**évaluer l'utilisation effective de plusieurs aménagements** mis en service récemment.

Campagne de 1993

Pour des raisons budgétaires, le nombre de postes a été quelque peu revu à la baisse (38 postes comptés).

Campagne de 1995

Les postes de comptages ont été ramenés à 27 et définis en fonction d'écrans. Un poste a été compté toute la journée afin de disposer d'un **ratio actualisé entre trafic de pointe et trafic journalier**. Parallèlement aux comptages, des **observations des comportements illégaux des cyclistes** ont été effectuées.

Campagne de 1997-1998

Cette campagne s'est voulue nettement plus ambitieuse que les précédentes. Outre les comptages sur les 27 postes, la campagne incluait :

- des comptages journaliers, en semaine et le dimanche, pour **mesurer la variabilité journalière du trafic au centre-ville et sur les quais**,
- comptage mensuel d'un poste de mai 1996 à mai 1998, en vue de **mesurer les variations du trafic cycliste au cours des saisons**,
- observations de la **cohabitation des vélos avec les piétons**,
- observations de la **cohabitation des vélos avec les transports publics**,
- observation des **comportements cyclistes dans les grands carrefours**,
- enquête auprès des cyclistes sur les **critères de choix des itinéraires**.

Campagne de 1999

Le programme de la campagne s'est limité au comptage des 27 postes usuels.

Campagne de 2001

En plus des 27 postes usuels et en raison d'une météo perturbée, un poste de référence a été compté 4 fois pour permettre une pondération des résultats.

Représentativité et hypothèses de calcul

Afin d'être aussi comparables que possible entre eux et d'une année à l'autre, les comptages sont menés sur des périodes offrant des conditions optimales à la pratique du vélo, soit à la fin du printemps, par beau temps, en semaine, en heures de pointe (7h-9h30 et 16h-18h30).

Les quelques comptages de référence menés sur la journée ou l'année permettent de définir des ratios pour la transformation de ce trafic maximal de pointe en trafic journalier ou annuel. Ainsi, les valeurs de trafic journalier mentionnées dans le rapport se basent sur un taux de conversion jour/pointe de 2,5 (le trafic de "pointe" correspondant au total des 5h de comptage du matin et du soir).

Pour la campagne 2003, les petites variations météorologiques des quatre jours de comptages n'ont pas eu d'influence significative sur les résultats. On rappellera que, depuis le début des campagnes de comptage en 1987, seules les valeurs de l'année 2001 ont été pondérées en fonction de la météo, du fait de conditions disparates qui n'avaient pu être évitées.

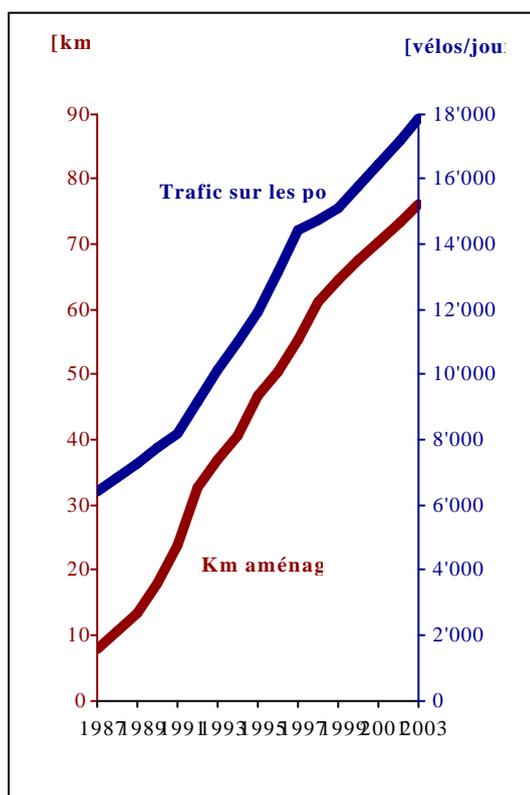
D'une manière générale, on observe une certaine variabilité des résultats des comptages (croissance plus ou moins marquée du trafic cycliste selon les postes, évolution parfois en dents de scie au cours des années, etc.). L'analyse de cette variabilité confirme qu'elle n'est pas imputable à des causes méthodologiques ou organisationnelles (degré d'ensoleillement, dates de comptage, fiabilité des différents enquêteurs, etc.) et tendrait plutôt à montrer que c'est précisément une des caractéristiques du trafic cycliste.

Le trafic vélo mesuré sur les ponts

Les comptages deux-roues légers sont réalisés au droit des carrefours afin de recueillir des informations détaillées sur les mouvements des cyclistes. Les données recueillies à chaque carrefour sont ensuite traitées pour obtenir des comptages en section (écrans), tels que présentés ci-dessous.

La croissance globale du nombre de cyclistes est mesurée depuis 1987 par l'évolution du trafic sur les ponts du Rhône et de l'Arve. Le trafic cycliste à ces points de passage obligés y est moins susceptible de varier qu'aux autres postes de comptage.

Aménagements et trafic cycliste évoluent de pair, encore et toujours !



Evolution comparée des aménagements cyclables et du trafic cycliste (ponts sur le Rhône et sur l'Arve)

Aujourd'hui, 76 kilomètres de cheminements cyclables ont été réalisés pour les deux-roues légers en Ville de Genève, alors qu'en 1987, on ne comptait que 8 kilomètres aménagés.

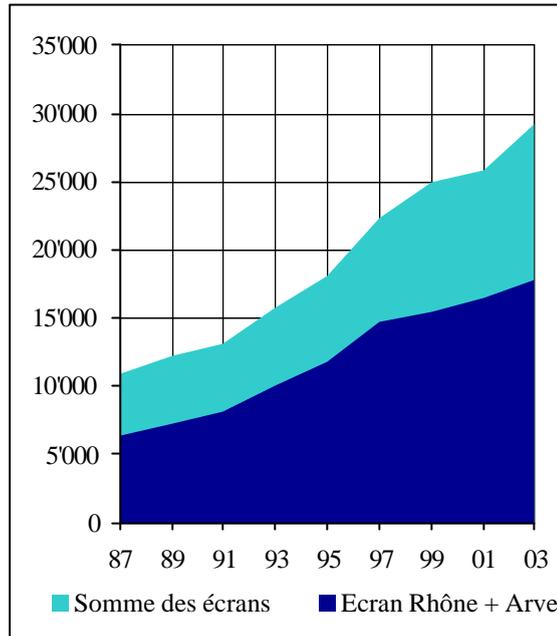
Tandis que le réseau cyclable s'étend, le nombre de cyclistes suit une courbe ascendante similaire : aujourd'hui, jusqu'à 18'000 vélos traversent les ponts de la ville chaque jour.

La croissance du trafic vélo sur les ponts, qui s'était quelque peu ralentie entre 1997 et 1999, a repris depuis lors un rythme élevé (+8.3% entre 2001 et 2003).

En 16 ans, le trafic vélo a augmenté de 178%

Des ponts aux écrans

Le vélo prend une place croissante aussi hors du centre-ville



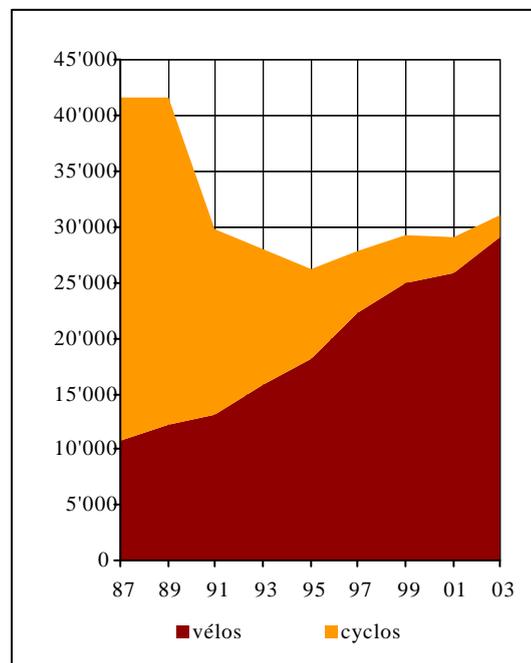
Nombre quotidien de vélos sur l'ensemble des écrans et sur les ponts

Le trafic quotidien sur tous les écrans de comptage est passé de 10'900 cycles/jour en 1987 à 29'148 en 2003.

Entre 2001 et 2003, la croissance du trafic sur tous les écrans est de +13%, soit supérieure à l'évolution mesurée uniquement sur les ponts (+8.3%). Cela peut traduire une utilisation croissante du vélo au delà de l'hypercentre.

Comparaison vélos-cyclos

La croissance du trafic vélo compense en partie le déclin du cyclomoteur



Indice d'évolution du trafic cycliste et cyclomotoriste (ponts sur le Rhône et sur l'Arve)

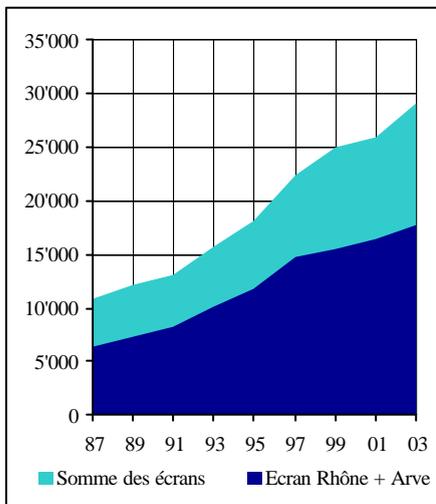
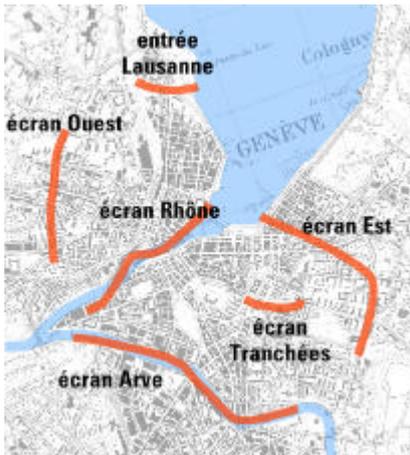
On rappellera que les cyclomoteurs sont comptés du fait qu'ils sont autorisés à emprunter la plupart des aménagements cyclables.

Alors que les cyclomoteurs représentaient plus des deux tiers des deux-roues légers en 1987, ils n'en forment plus que le 7% en 2003.

Le trafic cycliste, qui a pratiquement triplé depuis 1987 (29148 vélos/j en 2003) est encore inférieur au trafic cyclomoteur de 1987 (30'845 "boguets"/j, valeur record).

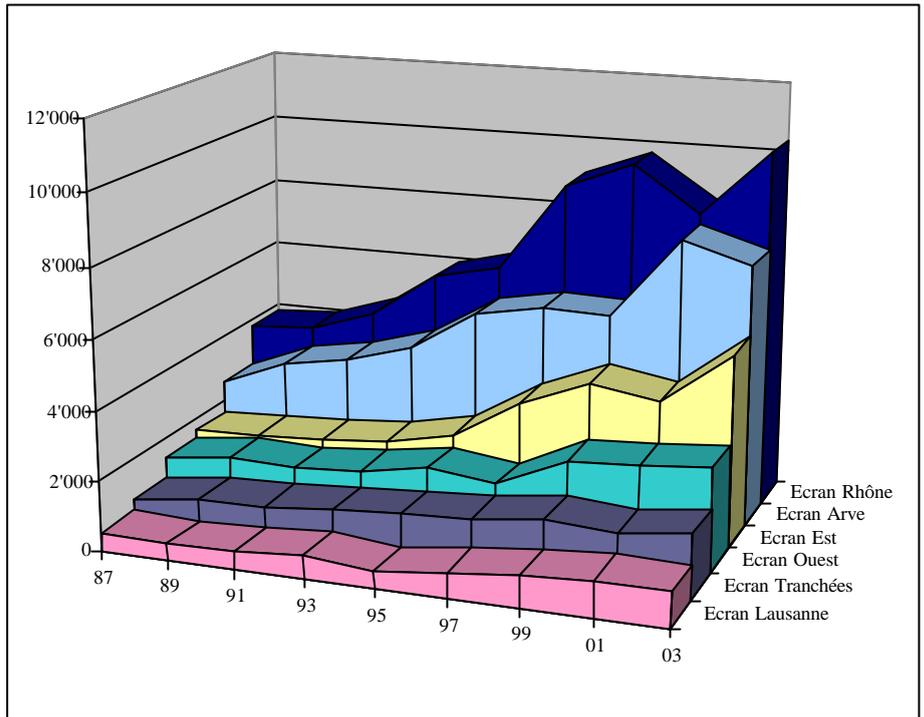
Ceci s'explique certainement par le fait que les cyclomotoristes se sont transférés non seulement vers le vélo mais aussi vers le scooter et autres motocycles.

Répartition du trafic par écran



Nombre quotidien de vélos sur l'ensemble des écrans et sur les ponts

Une évolution contrastée selon les secteurs de la ville



Nombre quotidien de vélos sur chaque écran

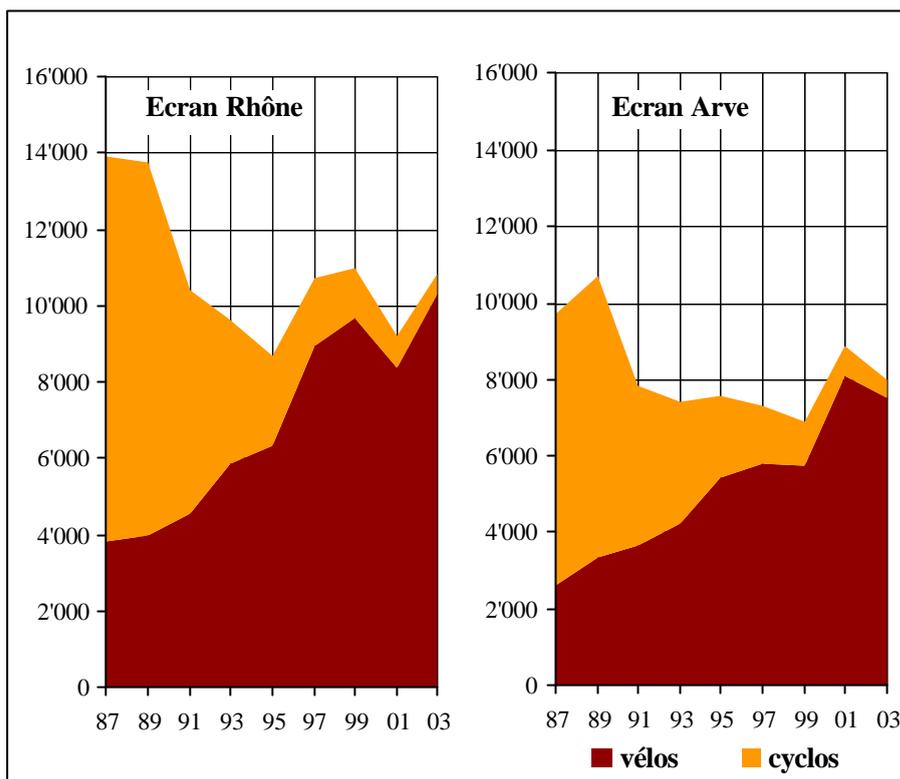
La comparaison du trafic vélo sur les 6 écrans montre une évolution contrastée. Pour les trois écrans principaux (Rhône, Arve, Est), les variations sont marquées, et les tendances s'inversent par rapport à 2001. Les trois autres écrans (Ouest, Tranchées, Lausanne) suivent des courbes d'évolution plus douces.

- l'écran Rhône est en forte croissance (+23% par rapport à 2001), alors qu'en 2001, on enregistrait un recul du nombre de cyclistes. C'est surtout sur le pont du Mont-Blanc (plus précisément sur les trottoirs du pont, Cf. plus loin) que le nombre de cyclistes a augmenté.
- à l'écran Est, on compte 5'523 cycles/j (+38%), c'est la plus forte croissance, ressentie surtout au quai Gustave-Ador.
- les ponts sur l'Arve (7'513 cycles/j) enregistrent moins de vélos qu'en 2001, mais toutefois bien davantage qu'en 1999 (-7% par rapport à 2001, +31% par rapport à 1999).

Il est délicat d'expliquer l'évolution "en dents de scie" de ces quatre à six dernières années au vu des éléments à disposition. Les causes sont probablement multiples et peuvent être complexes à identifier. Ceci dit :

- le chantier du tram aux Acacias et à Sécheron peut expliquer une partie de la baisse observée en 2003 aux écrans Arve (pont des Acacias) et Lausanne, les stagnations et baisses touchent le plus souvent de grands axes où les cyclistes subissent encore des conditions de cohabitation relativement tendues avec le trafic automobile (Cf. p. ex. pont de Saint-Georges, Charmilles, Servette, pont de la Coulouvrenière, Malagnou, Florissant).

Les ponts en détail



Trafic deux roues légers quotidien aux écrans Rhône et Arve

| | 2001 | 2003 | Evolution |
|--------------------|-------|-------|-----------|
| Pont du Mont-Blanc | 1'590 | 2'310 | +45% |
| dont sur trottoirs | 1'027 | 1'732 | +69% |
| dont sur chaussée | 563 | 578 | +3% |
| Pont des Bergues | 1'080 | 1'230 | +14% |
| Ponts de l'île | 2'600 | 2'960 | +14% |

Comparaison du trafic cycliste sur les ponts de l'hypercentre urbain [vélos/jour à l'écran]

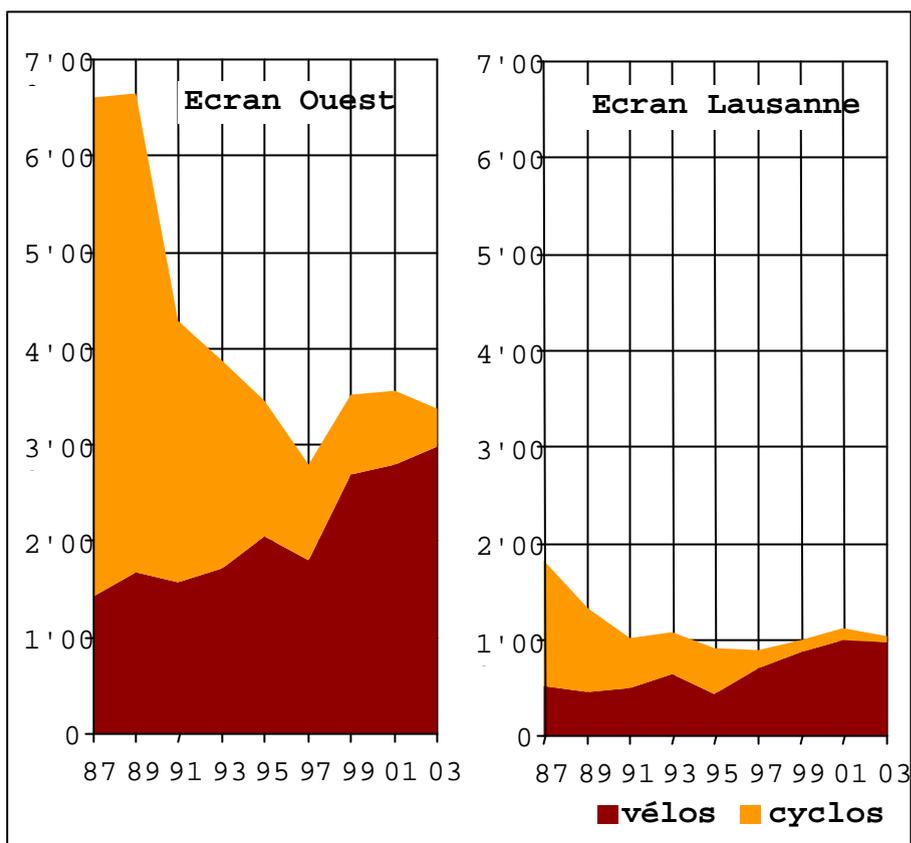
Progression sur les ponts du Rhône, diminution sur les ponts de l'Arve

Après la baisse constatée en 2001, l'**écran Rhône** connaît à nouveau une croissance du trafic des deux-roues légers. Celle-ci est particulièrement forte au pont du Mont-Blanc (+ 45%), qui totalise 2'310 cycles/j, un record sur cet axe. Cette forte croissance se concentre presque exclusivement sur les trottoirs (Cf. tableau ci-contre), autrement dit "à l'écart du trafic". Elle est certainement liée à celle observée sur le quai Gustave Ador. On observe aussi une certaine croissance au pont des Bergues (1'230 cycles/j, +14%) et aux ponts de l'île (2'960 cycles/j, +14%). Ce dernier poste n'est désormais plus le point de comptage le plus important (il passe derrière le quai Gustave-Ador, Cf. p.10). Le trafic cycliste est stable au pont de la Coulouvrenière (1'800 cycles/j), la croissance est en revanche très marquée à la passerelle du Seujet (1'130 cycles/j, +40%) et au pont de Sous-Terre (910 cycles/j, +49%).

Le trafic deux-roues légers est en diminution à l'**écran Arve**. Cette baisse peut s'expliquer par les travaux liés au tram Acacias : le pont des Acacias (1520 cycles/j) enregistre en effet une baisse de -25% (-510 cycles/j). Cette baisse est partiellement compensée (reports ?) par une augmentation de +6% (+72 cycles/j) sur la passerelle de l'Ecole-de-Médecine (1'240 cycles/j) et de +10% (+180 cycles/j) sur le pont de Carouge (1'970 cycles/j). On constate une baisse de -7% (-115 cycles/j) sur le pont de la Fontenette (1'670 cycles/j) et de -15%¹ au pont de Saint-Georges (1'120 cycles/j).

¹ Voir également l'analyse des observations et comptages de motocycles en pages 11-13

Les écrans de la rive droite



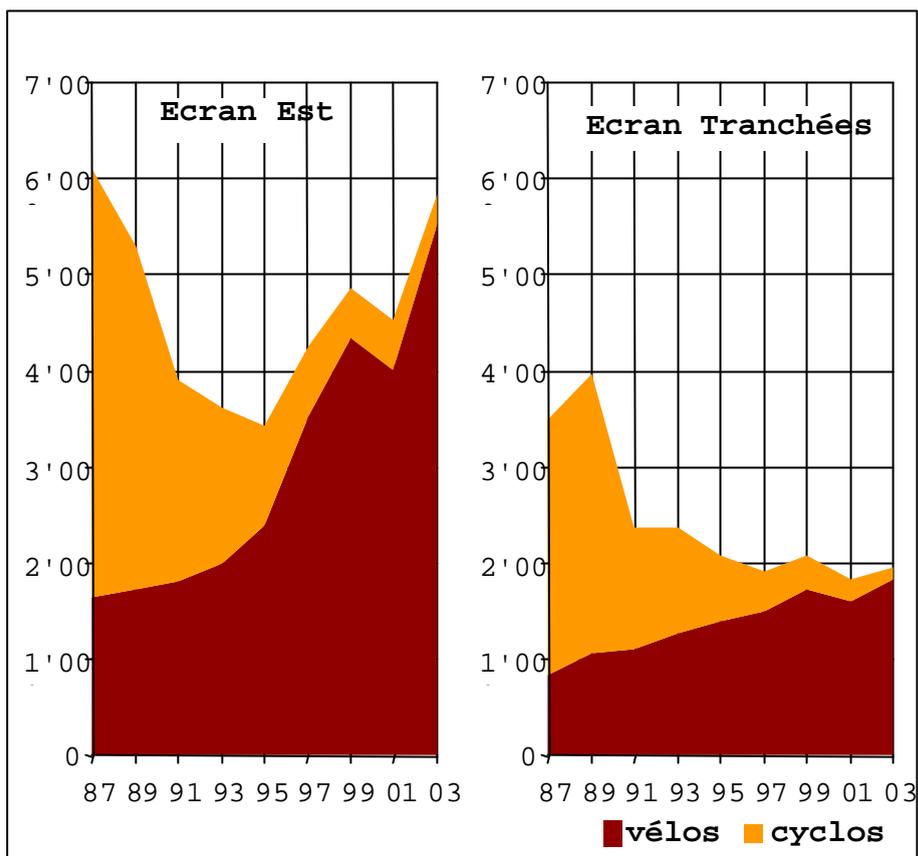
Trafic deux roues légers quotidien aux écrans Ouest et Lausanne

Stagnation sur la rive droite

Sur l'**écran Ouest**, le trafic vélo est en légère croissance (+180 cycles/j depuis 2001) tandis que le nombre de cyclomoteurs est en forte baisse (-350 cyclomoteurs/j). Les rues Liotard (710 cycles/j) et de Lyon (730 cycles/j) enregistrent une hausse du trafic cycliste (respectivement +19% et +24%), alors que la place des Charmilles (490 cycles/j) accuse une baisse notable du nombre de vélos (-26% par rapport à 2001, -31% par rapport à 1999). On peut imaginer que les cyclistes délaissent ce carrefour pour des cheminements à l'écart du trafic : on a noté cette saison une forte utilisation de la rue des Tilleuls (malheureusement non comptée lors de la campagne) qui offre un itinéraire parallèle à la rue des Charmilles (couverture des voies ferrées à St-Jean). La rue de la Servette connaît une stagnation (+1 %, 487 cycles/j) du nombre de cyclistes. Comme les années précédentes, on constate sur l'écran Ouest une part de cyclomoteurs plus élevée que dans le reste de la ville (12%, contre 7% en moyenne).

A l'entrée de ville sur l'**écran Lausanne**, une baisse du trafic cycliste est observée, principalement sur la rue de Lausanne (310 cycles/j, -17%), mais également sur l'avenue Blanc (140 cycles/j, -15%). Ces deux axes ont été passablement perturbés par les travaux du tram Sécheron. En revanche, une légère hausse est mesurée sur le quai Wilson (520 cycles/j, +12%).

Les écrans de la rive gauche



Trafic deux roues légers quotidien aux écrans Est et Tranchées

Boom à l'Est et légère hausse aux Tranchées

La hausse spectaculaire du trafic cycliste sur l'**écran Est** est liée à une croissance sensible sur Pictet-de-Rochemont/Jargonnant (850 cycles/j, +20%) et surtout à l'explosion de la fréquentation (+61%) du quai Gustave-Ador (3'500 cycles/j, soit 1'330 cycles/j de plus qu'en 2001). Le quai Gustave-Ador devient ainsi le point de passage observé le plus fréquenté, devant les Ponts de l'Île. Sur Malagnou (460 cycles/j) et Florissant (720 cycles/j), le trafic reste relativement stable (respectivement 0% et +5%).

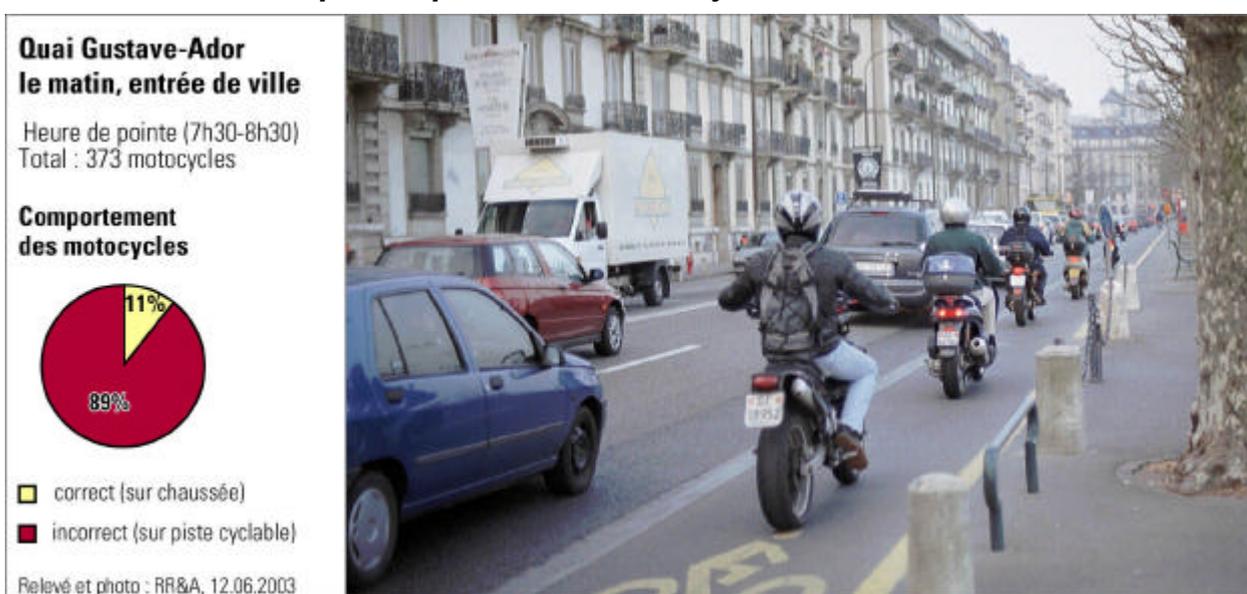
L'**écran Tranchées** est emprunté par 230 cycles/j de plus qu'en 2001 (+14%). Cette hausse concerne uniquement le Bd Helvétique (740 cycles/j, +25%) et le Bd des Tranchées (790 cycles/j, +17%). Sur le Bd Jaques-Dalcroze, on retombe en revanche aux valeurs 1999 (310 cycles/j, -10%).

La cohabitation entre vélos et motocycles

Dans le même esprit que la campagne 1997-1998, qui avait analysé la cohabitation des vélos avec les piétons et les transports publics, il a été choisi cette fois-ci d'approfondir la question de la cohabitation entre les vélos et les scooters/motos. Ce thème semblait d'actualité compte tenu de l'explosion du nombre de scooters et motos à Genève depuis quelques années, et des indices récoltés au quotidien d'une cohabitation de plus en plus tendue avec les cyclistes (entre autres du fait d'une utilisation abusive des aménagements cyclables par les scooters et motos qui, à la différence des cyclomoteurs, ne sont pas autorisés à les emprunter). Le but des observations était (avec des moyens toutefois limités) de mesurer la réalité et l'ampleur des problèmes en vue d'orienter adéquatement les actions à entreprendre pour y remédier.

Observations et comptages

Remontée par les pistes et bandes cyclables lors de files d'attente



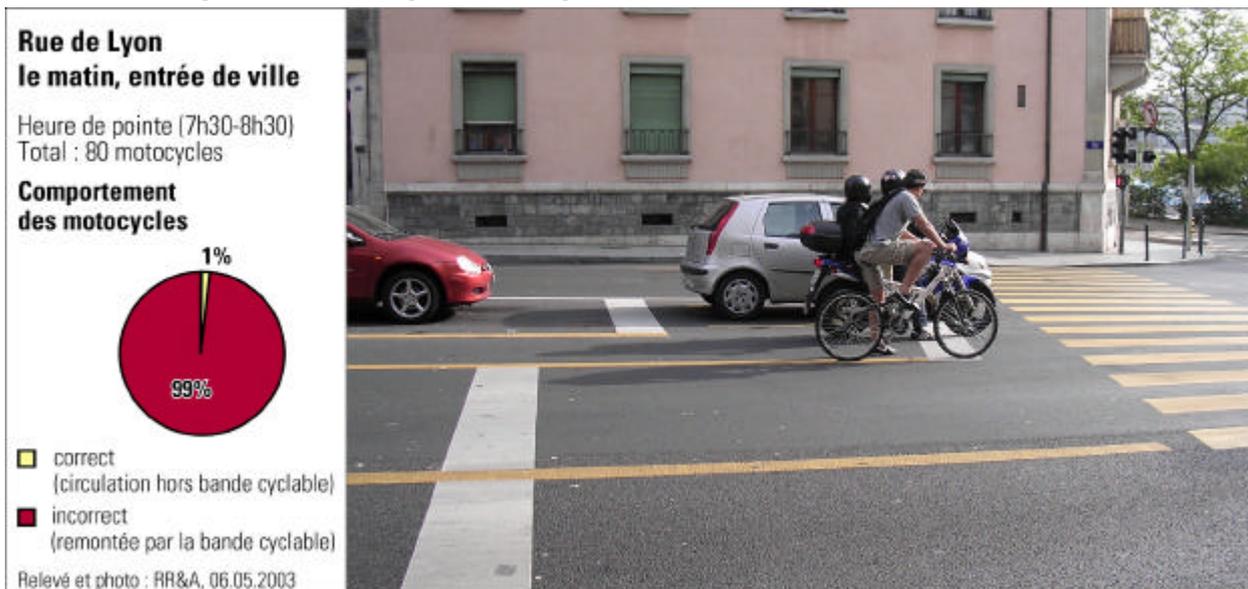
Quai Gustave Ador (300m avant le carrefour à feux) : piste cyclable en entrée de ville

Sur le quai Gustave-Ador, 9 motocyclistes sur 10 empruntent la piste cyclable en présence de ralentissements ou files d'attente (le matin), soit un total de 330 motocycles en infraction pendant l'heure de pointe. Les cyclistes sont gênés par les motocycles, qui les suivent et veulent les dépasser : ils sont incités à rouler plus vite, ou à se déporter sur le trottoir. De fait, près de 40% des cycles circulent sur le trottoir le matin comme le soir.

Utilisation des ponts réservés aux cyclistes et piétons

19 motocycles ont emprunté le pont des Bergues (interdit aux motocycles) à la période de pointe du matin (7h00-9h30), et 23 en période de pointe du soir (16h-18h30), presque exclusivement dans le sens rive droite à rive gauche.

Utilisation des présélections cyclables, des cases avancées et des dispositifs de départ anticipés aux feux



Rue de Lyon - carrefour des Délices : présélection et case avancée cyclables

A l'heure de pointe du matin, quasiment tous les motocyclistes remontent la file d'attente du carrefour des Délices (direction gare) par la présélection cyclable. Deux tiers d'entre eux viennent se placer dans la case avancée destinée aux vélos. Celle-ci est ainsi occupée par 2 motos en moyenne, et jusqu'à 10 motos simultanément.

Arrêt au feu sur les aménagements destinés aux bus et aux vélos



Rte de Chancy - Pont de Saint Georges : présélection cyclable et départ avancé vélo aux feux

Au bas de la route de Chancy, les cyclistes et les bus fortement gênés par les nombreux scooters/motos (5 par cycle de feu en moyenne), ne peuvent pas tirer parti du feu anticipé qui leur est offert.

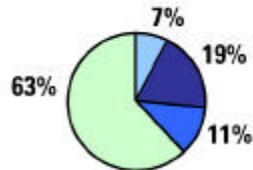
Remontée des files d'attente par les voies bus

Rue du Rhône le matin, entrée de ville

Heure de pointe (8h00-9h00)

Motocycles en mouvement

Total : 215 motocycles



- Franchissement double ligne
- Utilisation voie BUS
- Changement présélection
- Comportement correct

Relevé et photo : RR&A, 13.05.2003



Rue du Rhône – Place du Port : le cycliste se retrouve environné de motocycles

A la rue du Rhône, les motocycles utilisent plusieurs stratégies (toutes interdites) pour remonter les voitures à l'arrêt sur la présélection de gauche au carrefour de la place du Port : dépassement par la droite en empruntant l'autre voie de présélection, dépassement par la droite en empruntant la voie bus, dépassement par la gauche en franchissant la double ligne médiane.

En conclusion...

La hausse du trafic cycliste est globalement encourageante. Plusieurs axes connaissent une hausse très sensible de leur fréquentation. Ainsi, par exemple, il n'y a jamais eu autant de cyclistes sur le pont du Mont-Blanc, ce qui s'inscrit dans la forte dynamique que connaît également le quai Gustave-Ador. La traversée du pont du Mont-Blanc n'est toujours pas sécurisée pour les vélos, qui ne disposent pas vraiment d'itinéraires alternatifs (notamment pour les relations Eaux-Vives - Pâquis). De fait, les trottoirs du pont ont absorbé la totalité de la croissance du trafic cycliste et sont désormais un refuge pour les trois quart des cyclistes traversant le pont ! Les observations de 1997-98 avaient montré que les cyclistes se comportaient de manière respectueuse vis à vis des piétons. Mais il est évident qu'avec un rythme de croissance du nombre de vélos de +70% en 2 ans, la cohabitation sur les trottoirs se dégrade très rapidement : il est réellement urgent de proposer un aménagement approprié de cette traversée.

Les stagnations et baisses observées touchent le plus souvent de grands axes où les cyclistes subissent encore des conditions de cohabitation relativement tendues avec le trafic automobile. On note ainsi une baisse marquée du trafic sur le carrefour des Charmilles et le pont de Saint-Georges. Au pont de Saint-Georges (route de Chancy), la densité de scooters/motocycles, le potentiel de danger que celui-ci induit pour les cyclistes et l'absence de cheminement hors trafic sur lequel se réfugier peuvent également expliquer la baisse constatée.

Si depuis 16 ans, les déplacements à vélo ont pratiquement triplé (+180%), le trafic des motos et scooters est en très forte hausse depuis quelques années. Les observations de la cohabitation entre vélos et motocycles confirment l'utilisation largement abusive des aménagements cyclables par les motocycles. La gêne qui en résulte pour les cyclistes s'avère bien réelle, puisque le manque d'égard manifeste des motocyclistes se traduit fréquemment par une impossibilité pour les cyclistes de bénéficier des aménagements qui leur sont destinés.

Cette évolution prend une dimension véritablement préoccupante, puisque les motocyclistes forment à présent une "masse critique" propre à annuler les efforts entrepris pour encourager le développement du vélo. Il y a par exemple une réflexion de fond à conduire sur la manière de sécuriser les grands axes et carrefours pour les cyclistes, si l'on ne veut pas que les aménagements réalisés favorisent avant tout un comportement illégal et dangereux des deux-roues motorisés.

Enfin, la baisse notable du trafic vélo à la rue de Lausanne et au pont des Acacias, liée aux chantiers des nouvelles lignes de tramway, devrait inciter à une meilleure prise en compte des besoins des cyclistes durant les travaux affectant fortement la voirie.