

## **Potenzialanalyse zur Velonetzplanung Erfolgreiche Anwendung im Kanton Bern**

Der neue Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern hat zum Ziel, den Schwerpunkt der Routenplanung dort zu legen, wo objektiv das grösste Potenzial für den Veloverkehr liegt. Das Tiefbauamt des Kantons Bern beauftragte deshalb Kontextplan mit der Entwicklung und Überprüfung einer geeigneten Methode zur Abschätzung des Velopotenzials. So wurde eine GIS-Methode entwickelt, die relevante Parameter wie Einwohnerzahlen und Arbeitsplätze im Veloeinzugsgebiet, Höhendifferenzen (Leistungskilometer), Freizeitrouten, Schulwege und die Anziehung durch Bahnhöfe und zentrale Orte in die Analyse einbezieht. Das Ergebnis ist eine Karte, die für jeden möglichen Streckenabschnitt das jeweilige Velopotenzial darstellt. Dieses Planungswerkzeug macht es möglich, Bedürfnisse von Gemeinden und Regionen neutral und objektiv zu beurteilen und Gelder zielgerichteter als bisher einzusetzen. Nach der erfolgreichen Testplanung in der Region Emmental wurde die ausgearbeitete Methode für den gesamten Kanton Bern angewendet. Der neue Sachplan Veloverkehr wird voraussichtlich Mitte Februar 2014 in die öffentliche Mitwirkung gehen. (Sprache: de)

### Weitere Informationen:

Kontextplan AG

Tiefbauamt des Kantons Bern, Dienstleistungszentrum, Planung+Verkehr

[www.kontextplan.ch](http://www.kontextplan.ch)

[www.tba.bve.be.ch](http://www.tba.bve.be.ch)

## **Analyse du potentiel pour la planification du réseau cyclable Utilisation réussie dans le canton de Berne**

Le nouveau plan sectoriel pour le trafic cycliste du canton de Berne a pour objectif de mettre l'accent de la planification des itinéraires là où le plus grand potentiel pour le trafic cycliste est objectivement avéré. L'Office des ponts et chaussées du canton de Berne a mandaté Kontextplan pour développer et vérifier une méthode adéquate pour évaluer le potentiel du vélo. Une méthode SIG a ainsi été développée, comprenant des paramètres pertinents tels que le nombre d'habitants et d'emplois dans le périmètre praticable à vélo, les différences de hauteur (kilomètres-effort), les itinéraires de loisirs, les itinéraires scolaires et l'attrait des gares et autres lieux centraux. Le résultat est une carte qui représente le potentiel pour le vélo de chaque tronçon possible. Cet outil de planification permet d'évaluer les besoins de communes et de régions de manière neutre et objective, et d'utiliser les ressources financières de manière plus ciblée qu'auparavant. Après une planification-test réussie dans la région de l'Emmental, la méthode consolidée a été utilisée pour l'ensemble du canton de Berne. Il est prévu que le nouveau plan sectoriel pour le trafic cycliste soit soumis à la participation publique à la mi-février 2014. (Langue: de)

### Pour plus d'informations:

Kontextplan AG

Office des ponts et chaussées du canton de Berne, centre de prestations

[www.kontextplan.ch](http://www.kontextplan.ch)

[www.tba.bve.be.ch](http://www.tba.bve.be.ch)

03.12.2013

# INFO BULLETIN

REVUE DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

- ANALYSE DE POTENTIEL POUR LE DÉVELOPPEMENT DES RÉSEAUX CYCLABLES
- STRATÉGIE DE COMPTAGE DES VÉLOS À LAUSANNE
- COMPTAGE DE LA MOBILITÉ DOUCE À BÂLE
- VÉLOSTATION DE LA GARE DE LUCERNE



# SOMMAIRE

---

3	ÉDITORIAL
---	-----------

---

4	ANALYSE DE POTENTIEL POUR LE DÉVELOPPEMENT DES RÉSEAUX CYCLABLES
---	--

---

6	STRATÉGIE DE COMPTAGE DES VÉLOS À LAUSANNE
---	--

---

10	COMPTAGE DE LA MOBILITÉ DOUCE À BÂLE
----	--------------------------------------

---

14	VÉLOSTATION DE LA GARE DE LUCERNE
----	-----------------------------------

---

21	ACTUALITÉS
----	------------

---

23	INFORMATIONS
----	--------------

## IMPRESSUM

SECRÉTARIAT DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE  
Rechbergerstrasse 1, Postfach 938, 2501 Biel/Bienne  
Tél. 032 365 64 50, Fax 032 365 64 63  
Courriel : [info@velokonferenz.ch](mailto:info@velokonferenz.ch)  
[www.conferencevelo.ch](http://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](mailto: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  
Courriel : [cindy.freudenthaler@lausanne.ch](mailto:cindy.freudenthaler@lausanne.ch)

## TRADUCTION FRANÇAISE

Déline Renard

## 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](mailto:contact@co-dex.ch)  
[www.co-dex.ch](http://www.co-dex.ch)

## CONTRIBUTIONS

- Julian Baker, Kontextplan AG, Berne et Soleure
- Cindy Freudenthaler, Déléguée vélo de la Ville de Lausanne
- Kathrin Grotrian et Samuel Wolf, Service de la mobilité du Canton de Bâle-Ville
- Daniel Nussbaumer et Martin Urwyler, Service des ponts et chaussées de la Ville de Lucerne
- Thomas Zahnd, Arge planum biel ag / co.dex

# ANALYSE DE POTENTIEL POUR LE DÉVELOPPEMENT DES RÉSEAUX CYCLABLES

## EXPÉRIENCE RÉUSSIE DANS LE CANTON DE BERNE

JULIAN BAKER, KONTEXTPLAN AG, BERNE ET SOLEURE

Nous rapportons ici notre expérience avec une méthode développée et validée pour l'estimation du potentiel vélo dans le cadre du nouveau plan sectoriel vélo. Il s'agit d'une approche efficace, fondée sur des données objectives, qui permet de centrer l'emploi des ressources financières sur les tronçons les plus prometteurs des itinéraires de déplacement.

### DES INTERVENTIONS CENTRÉES SUR LES BESOINS

Le plan sectoriel vélo du canton de Berne date de 2004. Il a vieilli et doit être remanié pour l'adapter à l'évolution des besoins. Le nouveau plan doit veiller d'une part à mettre en valeur le réseau cyclable cantonal coordonné et d'autre part à identifier les besoins prioritaires afin de favoriser un emploi le plus efficace possible des ressources dans un contexte de tensions budgétaires cantonales.

En plus des critères qualitatifs habituels, il s'agit désormais d'inclure des données quantifiables. L'objectif est de mettre l'accent, là où le potentiel de développement du vélo est maximal. Dans ce cadre, le bureau d'ingénieurs Kontextplan AG a été mandaté pour développer et tester une méthode adaptée à l'évaluation dudit potentiel.

Le chef de projet du Centre de prestations de l'Office des ponts et chaussées de Canton de Berne, Peter Muheim, résume ainsi l'objectif: «concentrer les mesures sur les endroits où les besoins sont objectivement les plus importants, et non pas là où les gens crient le plus fort».

### EMPLOI EFFICIENT DES RESSOURCES, ÉVALUATION SCRUPULEUSE DES RÉSULTATS

L'Office des ponts et chaussées a commencé par définir un ensemble de critères intervenant dans le choix du réseau de base et des liaisons principales. Par liaisons principales, on entend tous les tronçons qui présentent un potentiel élevé pour les déplacements à vélo au quotidien et qui sont intégrés au réseau de manière cohérente. Il est rapidement apparu qu'un système d'information géographique (SIG) hautement performant était indispensable.

À l'issue de ces premières réflexions, Kontextplan a développé un SIG capable de livrer des prévisions pertinentes. La méthode adoptée tient compte de la densité d'habitants et d'emplois, du bassin versant, de la dénivellation (kilomètre-effort), des itinéraires de cyclotourisme, du chemin des écoliers et des pôles générateurs tels que les gares ou les lieux cen-

traux. Un modèle gravitationnel dans lequel l'attraction diminue proportionnellement au carré de la distance a été retenu. Pour l'estimation des kilomètres-effort, un modèle numérique de terrain a été employé.

Afin de définir précisément la méthodologie (degré de finition, limitations, principes) et la démarche possible pour l'ensemble du canton, une expérience pilote a été menée dans la région de l'Emmental. Avec le concours de l'Arrondissement d'ingénieur en chef IV, la méthode SIG a pu être testée et les ajustements nécessaires effectués. Toutes les routes cantonales et les routes communales et privées retenues ont été automatiquement divisées en tronçons de 300 mètres de long et analysées. Le résultat se présente sous la forme d'une carte qui illustre, pour chaque tronçon, le potentiel de développement des déplacements à vélo.

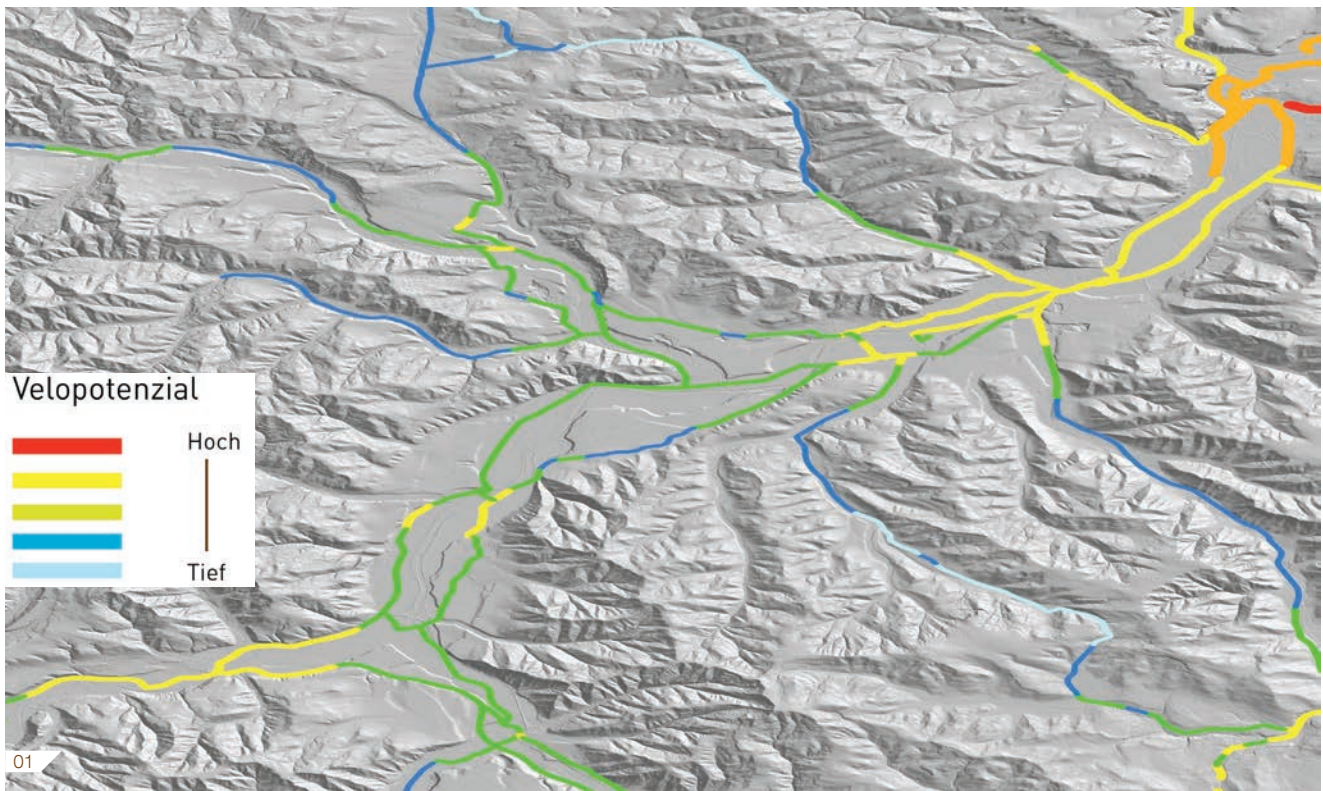
### L'ANALYSE DE POTENTIEL, UN COMPLÉMENT D'INFORMATION

L'analyse de potentiel a permis d'identifier des liaisons principales possibles ainsi que les lacunes majeures du réseau. Mais les connaissances du terrain de l'Arrondissement d'ingénieur en chef IV ont également été incluses.

Le mandant s'est montré satisfait du caractère objectif de la méthode et de la possibilité qu'elle offre d'employer les ressources de manière plus efficace encore. «Les cartes de potentiel permettent une appréciation neutre et objective des besoins des communes et des régions, et cela dépassionne les discussions en leur fournissant des bases concrètes», a commenté Peter Muheim.

L'analyse de potentiel est également intéressante pour la suite de la révision du plan sectoriel, le changement du potentiel (changement dans la densité de population, création de nouveaux emplois, remaniement de la carte scolaire, etc.) pouvant mener à une redéfinition des liaisons principales.

Les résultats de la phase préliminaire ont conduit à appliquer à l'ensemble du canton la méthode d'analyse de potentiel qui a été développée.



01 Représentation schématique du potentiel de développement des déplacements à vélo dans une région donnée.