



## Rues cyclables

### Informations concernant les projets pilotes dans les villes suisses

#### Contexte

Les « rues cyclables » font leurs preuves depuis plusieurs années à l'étranger (D, A, B, NL). L'aspect le plus important des rues cyclables est la priorité qui leur est donnée lorsqu'une route de quartier débouche sur la rue cyclable, ce qui permet aux cyclistes de circuler rapidement et en toute sécurité. Ce régime de circulation rend les liaisons cyclables majeures entre les quartiers plus attrayantes.

Les rues cyclables font aussi l'objet de discussions en Suisse au sein des communes et des milieux spécialisés. Au total, cinq villes ont manifesté leur intérêt pour des projets pilotes. L'Office fédéral des routes (OFROU) coordonne les demandes en la matière avec la Conférence Vélo Suisse et le Bureau de prévention des accidents (bpa), même si en principe, en Suisse, le trafic cycliste relève de la compétence des cantons et des communes. L'objectif des projets pilotes est d'étudier non seulement l'influence réelle des rues cyclables sur la sécurité routière en général, sur la qualité et sur le confort pour les cyclistes, mais aussi l'adhésion qu'elles suscitent.

#### Conditions cadres pour les projets pilotes

Conformément à l'art. 115, al. 2, OSR, l'OFROU peut autoriser dans certains cas des dérogations à certaines dispositions du droit de la circulation routière, mais aussi, à titre d'essai, de nouveaux symboles, signaux et marques.

Pour qu'une rue puisse être retenue en vue de la réalisation d'un projet pilote, celle-ci doit impérativement satisfaire les exigences suivantes :

- faire partie intégrante d'un réseau d'itinéraires cyclables ;
- présenter une largeur de chaussée de 7 m au maximum ;
- disposer d'une chaussée tracée autant que possible en ligne droite avec peu de décrochements horizontaux ;
- disposer de bonnes conditions de visibilité ;
- afficher une part de trafic cycliste de 50 % au minimum ; ce pourcentage peut aussi être moindre si le trafic journalier moyen (TJM) est inférieur à 3000 véhicules ;
- être une route d'intérêt local à l'intérieur d'une zone 30 ;
- être dépourvue d'intersections avec des routes affectées à la circulation générale ;
- ne pas être exposée à des chantiers significatifs durant la phase expérimentale, que ce soit sur le tronçon concerné ou sur des tronçons parallèles.

Une fois les projets pilotes achevés, des réflexions seront menées pour déterminer si ces conditions cadres doivent être adaptées en vue d'une éventuelle introduction définitive des rues cyclables.

Les projets pilotes seront évalués suivant une méthode d'évaluation élaborée en collaboration avec le Bureau de prévention des accidents (bpa) et en accord avec les municipalités impliquées.

## Projets pilotes

Les villes suivantes participent au projet pilote (état au 22 juillet 2016) :

- Bâle : St. Alban-Rheinweg ; Mülhauserstrasse  
*Contact : nicola.kugelmeier@bs.ch*
- Berne : Erlach-/Freiestrasse ; Militär-/Beundenfeldstrasse  
*Contact : karl.vogel@bern.ch*
- Lucerne : Taubenhau- /Bruchstrasse  
*Contact : martin.urwyler@stadtluzern.ch*
- St-Gall : Lindenstrasse  
*Contact : stefan.pfiffner@stadt.sg.ch*
- Zurich : Scheuchzerstrasse ; Affolternstrasse (demande en cours de traitement)  
*Contact : andrea.schumacher@zuerich.ch*

La conception, la réalisation et le suivi des projets pilotes, de même que la communication sur le sujet, sont du ressort des villes. Il incombe également à ces dernières de financer ces tâches. L'OFROU est chargé de définir la méthode d'évaluation, d'analyser les résultats obtenus dans chaque ville et d'élaborer le rapport final global.

## Signalisation

Les rues cyclables seront signalisées à chaque fois au début de celles-ci avec un nouveau signal « Velostrasse ». Pour que la rue cyclable bénéficie de la priorité, cette dernière sera retirée aux routes débouchant sur la rue cyclable au moyen des signaux habituels « Stop » ou « Cédez le passage ». Un symbole de vélo jaune sera peint sur la chaussée au début de la rue cyclable et au niveau des carrefours.

Actuellement, dans les zones 30, il n'est admis de déroger à la règle de la priorité de droite par l'emploi de signaux que si la sécurité routière l'exige. Dans le cadre des projets pilotes prévoyant des rues cyclables, il est possible de déroger à la règle de la priorité de droite dans les zones 30 afin d'accroître la sécurité et le confort des cyclistes.

Le signal « Velostrasse » ne fait pas naître des droits ou des obligations supplémentaires. La circulation de front pour les cyclistes est déjà autorisée aujourd'hui sur des itinéraires cyclables indiqués par des signaux sur des routes secondaires conformément à l'art. 43, al. 1, OCR. Ce droit n'est pas lié à la signalisation des rues cyclables.



## Calendrier et conclusion

Les projets pilotes dureront dix mois au minimum et s'achèveront au plus tard fin septembre 2017. Le rapport final devrait être disponible au premier semestre 2018.

Sur la base de ce rapport, des réflexions seront menées pour déterminer si ce nouveau régime de circulation devra être transposé dans le droit ordinaire ou soumis à la discussion dans le cadre d'une procédure de consultation.

Interlocuteur à l'OFROU : Urs Walter, responsable du secteur Mobilité cycliste ;  
urs.walter@astra.admin.ch