

INFO BULLETIN

REVUE DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

COVID-19: MESURES D'URGENCE POUR LE VÉLO



CONTENU

3 ÉDITORIAL

- 4 GENÈVE FACE AU COVID-19: DES MESURES EXTRAORDINAIRES EN FAVEUR DES CYCLISTES
BARBARA PILLONEL, DÉLÉGUÉE COMMUNICATION ET PROMOTION DES MOBILITÉS DOUCES, VILLE DE GENÈVE
-

- 8 CHANGEMENT DE BRAQUET DANS LE CANTON DE VAUD!
LAURENT DUTHEIL, CO-DIRECTEUR DU BUREAU TRANSITEC INGÉNIEURS-CONSEILS SA
-

- 14 ... ET LAUSANNE BOUGE!
LAURENT DUTHEIL, CO-DIRECTEUR DU BUREAU TRANSITEC INGÉNIEURS-CONSEILS SA
-

- 16 LES POLITIQUES CYCLABLES PASSENT À LA VITESSE SUPÉRIEURE EN FRANCE
DOROTHÉE APPERCEL, VÉLO & TERRITOIRES, CHARGÉE DE COMMUNICATION
-

- 21 EN DIRECT DE L'OFROU
MARTIN URWYLER, OFFICE FÉDÉRAL DES ROUTES OFROU, RESPONSABLE DU DOMAINE MOBILITÉ DOUCE ET VOIES DE COMMUNICATION HISTORIQUES

IMPRESSUM

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

CONCEPT ET RÉDACTION

Daniel Sigrist, Secrétariat de la Conférence Vélo Suisse

TRADUCTION

Agnès Camacho-Hübner, IntenCity Sàrl

RELECTURE

Delphine Renard, Lausanne

GRAPHISME

co.dex production ltd., 2502 Biel/Bienne, www.co-dex.ch

ILLUSTRATION DU TITRE

Genève (photo Ville de Genève, Didier Jordan)

ÉDITORIAL

CHÈRES ET CHERS MEMBRES, CHÈRES LECTRICES, CHERS LECTEURS,

Nous nous souviendrons longtemps de l'année 2020, et des changements soudains que nous avons vécus. D'un jour à l'autre, nous avons été forcés de changer notre comportement : faire du télétravail, limiter les contacts, repenser et adapter notre mobilité. Des changements de comportement, qui auraient normalement pris des années pour la plupart, sont devenus réalité du jour au lendemain. La situation actuelle nous invite à réfléchir – et la mobilité fait également partie de ces réflexions. Il a été impressionnant de voir les villes « libérées » de la voiture durant la période de confinement. La redistribution de l'espace public, qui fait l'objet de tant de discussions, a soudain eu lieu.

En ce temps de crise, de nombreuses villes du monde entier ont mis à profit la marge de manœuvre à leur disposition et saisi l'opportunité de créer, à l'aide de mesures temporaires, davantage d'espace pour les piétons et les vélos. En France, on recensait fin novembre plus de 620 km de nouvelles infrastructures cyclables, et environ 450 km sont encore en projet pour les semaines et mois à venir. Pour accompagner les collectivités, le guide « Aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement » a été réalisé. La devise pour la mise en œuvre : essai – erreur – évaluation et amélioration.

Nos collègues romands ont également saisi l'opportunité de mettre en œuvre des mesures pop up en faveur des vélos, notamment les cantons de Genève et de Vaud. Grâce aux procédures d'autorisation simplifiées, plusieurs arrêtés de circulation provisoires ont aisément pu voir le jour. Le canton de Vaud a même explicitement invité ses communes à accélérer les mesures en faveur des vélos pouvant être rapidement mises en œuvre. Afin de soutenir ces projets, le canton a mis à leur disposition des fiches présentant les aménagements correspondants.

Comment se fait-il que, dans le cadre de la crise du coronavirus, la Suisse alémanique ait manqué l'occasion de promouvoir la redistribution de l'espace public ? Les responsables politiques romands sont-ils plus courageux lorsqu'il s'agit de mettre en œuvre des solutions provisoires ou plus enclins à le faire ?

Il est toutefois encore temps pour la Suisse alémanique de promouvoir cette redistribution de l'espace public au moyen de mesures pop up – nous sommes sur le coup !

Nous vous souhaitons des fêtes de fin d'année reposantes et une année 2021 sous le signe de la santé !

Kathrin Hager

Présidente de la Conférence Vélo Suisse



Lavaux VD (crédit photo Transitec)

GENÈVE FACE AU COVID-19 : DES MESURES EXTRAORDINAIRES EN FAVEUR DES CYCLISTES

BARBARA PILLONEL, DÉLÉGUÉE COMMUNICATION ET PROMOTION DES MOBILITÉS DOUCES, VILLE DE GENÈVE

Voie royale pour le vélo à Genève : des pistes cyclables sont mises en place rapidement pour accompagner la reprise des activités après le semi-confinement

Comment concilier la reprise des activités d'une agglomération après une longue période au ralenti avec la sécurité des déplacements, tant sur le plan de la sécurité routière que sanitaire, tout en appliquant les recommandations de la Confédération ?

La Ville et le Canton de Genève ont conjointement décidé de favoriser le vélo, en raison de son efficacité en matière de déplacement : c'est un moyen idéal et bien adapté à la mobilité urbaine en termes de temps et de kilomètres parcourus. En plus, et il s'agit même de son point fort dans le contexte sanitaire actuel, il permet d'évoluer dans l'espace public en évitant la promiscuité, garantissant le respect de la distanciation physique.

Au moment du déconfinement, l'une des craintes des autorités était de voir s'opérer un report modal des usagers des transports publics sur la voiture et de devoir ainsi faire face à un

engorgement massif du trafic individuel motorisé. En rendant le vélo attractif, en montrant qu'il est privilégié dans la circulation, avec un niveau de sécurité proche de ce qui est offert à la voiture, les objectifs étaient de conforter les cyclistes déjà conquis, de fidéliser les nouveaux cyclistes – nés durant le confinement – et de séduire de nouveaux adeptes, habituellement orientés vers des véhicules motorisés ou les transports publics.

La réussite de la mise en œuvre rapide – effectuée en deux mois – est due au terrain déjà bien préparé par la Ville et le Canton, qui se réunissent régulièrement en «task force vélo» depuis 2018. Ils travaillent à la réalisation d'axes forts vélos à prioriser, tels que l'équipement des pénétrantes (axes convergeant au centre-ville), la coordination des itinéraires cantonaux et communaux, l'adaptation de l'offre en stationnement et la sécurisation des liaisons entre les gares et le centre-ville. Toutes ces actions sont conduites avec le double souci de la continuité et de la qualité.

MISE EN ŒUVRE

Pour mettre en place ces aménagements, il a été nécessaire de concilier différentes mesures. Sur certains axes, la vitesse des transports individuels motorisés a été baissée de 50 km/h à 30 km/h, et la signalisation lumineuse adaptée en conséquence, du stationnement a été supprimé – principalement avec un régime horodateur, parfois zone bleue et 2-roues – et des voies de circulation ont été réservées aux vélos, voire en mixité avec les transports publics. Cette dernière mesure a été sans conteste la plus audacieuse, mais il faut aussi le reconnaître, la plus efficace !



Panneau installé à chaque début de piste cyclable



Jalon posé au sol plusieurs fois sur le tronçon : la répétition donne une bonne visibilité à tous les usagers

Sur le plan administratif, ce sont des arrêtés de circulation provisoires (mesures de chantier de 60 jours reductibles) qui ont été pris, sur la base de plans de marquage adaptés en conséquence.

Concrètement, en termes de travaux, les interventions ont principalement consisté à modifier et créer de nouveaux marquages et à mettre en place la signalisation verticale. Quelques potelets ont été ajoutés, au cas par cas, pour bien délimiter l'affectation de certains espaces.

UNE COMMUNICATION DIRECTE ET CLAIRE

Parallèlement à ces mesures, une communication spécifique a été développée pour accompagner les usagers. Le but était de donner une bonne lisibilité aux tronçons aménagés, qui ouvrent sur de nouveaux itinéraires directs, et promouvoir le vélo comme alternative efficace à la mobilité motorisée en respectant la distanciation physique. Le slogan « Déplacements à vélo favorisés, axe spécialement aménagé » donne le contexte de cette action extraordinaire.

L'option choisie pour cette communication a été de reprendre certains éléments identitaires de la charte graphique covid-19 de la Confédération, notamment le « rose covid-19 » qui est particulièrement visible dans l'espace public et qui se détache des codes couleur des marquages routiers ou de la signalisation verticale.

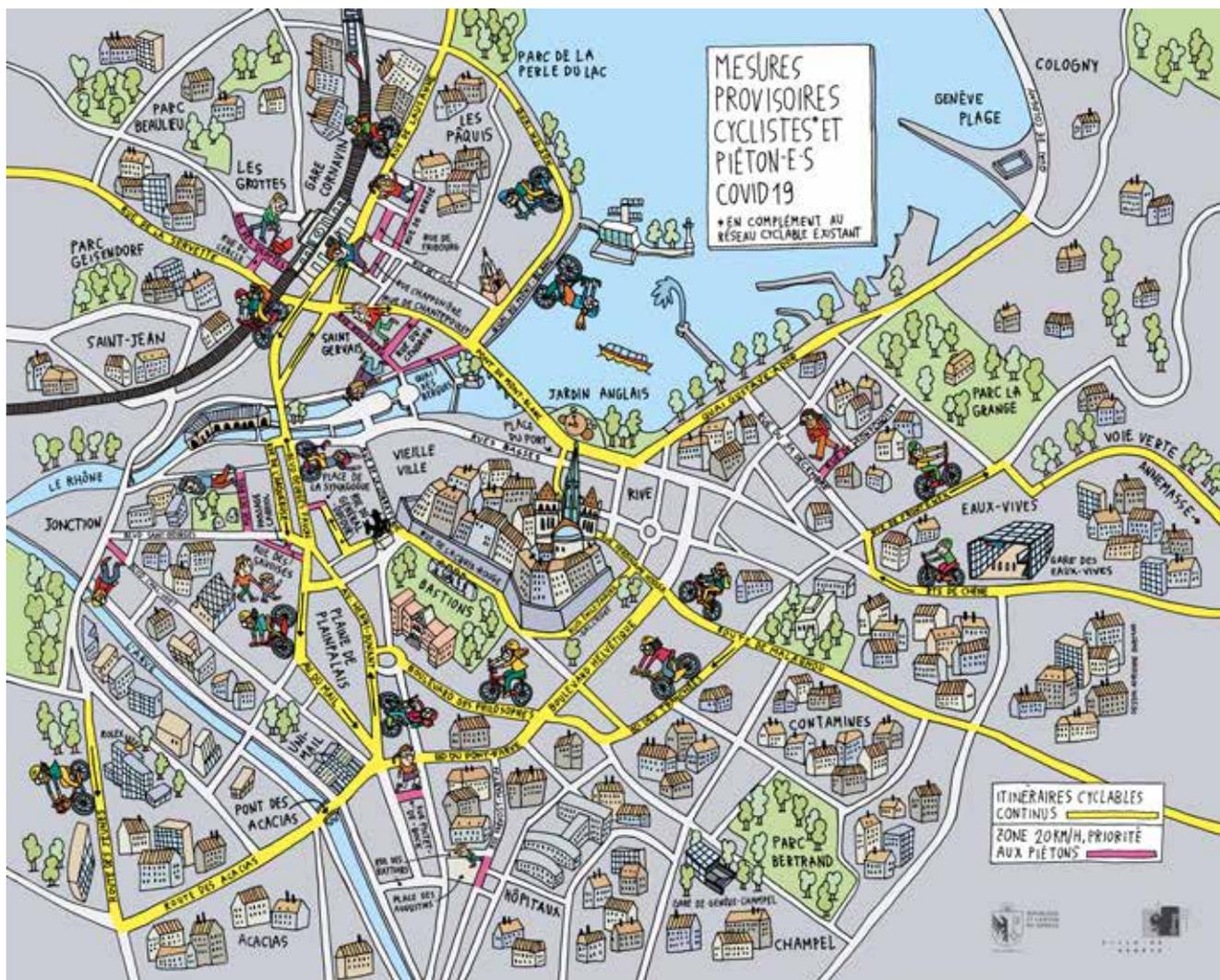
Cet atout a été optimisé et décliné de deux manières: un grand panneau F4, installé à l'entrée de chaque nouvelle piste cyclable, et un marquage posé au sol, fonctionnant comme un jalon, répété plusieurs fois sur l'aménagement. En complément à cette communication, et pour donner une vision globale de toutes les mesures, y compris celles dédiées aux piétons (lire encadré), une carte a été réalisée par l'illustratrice Adrienne, mettant en scène des personnages sur les aménagements, ce qui donne à la démarche une dimension humaine, rompant avec une représentation technique qui aurait omis cet aspect.

LES PIÉTON-NE-S AUSSI CONSIDÉRÉ-E-S!

Neuf zones de rencontre ont été déployées à l'échelle des quartiers ou à proximité de zones animées. Ces mesures visent à sécuriser le cheminement des piéton-ne-s, en leur offrant davantage d'espace sur le domaine public afin de réduire la promiscuité. Des terrasses ont également pu s'ouvrir ou s'agrandir, permettant ainsi aux exploitant-e-s de cafés et de restaurants de servir leur clientèle dans de bonnes conditions sanitaires.

RETOUR SUR LES MESURES

Durant la phase opérationnelle, les autorités ont pu valider la pertinence de ces pistes cyclables et y apporter des modifica-



Carte illustrée: les personnages donnent une dimension humaine à la mesure



Quai du Mont-Blanc: une voie de circulation « tout trafic » a été transformée en piste cyclable



Quai du Mont-Blanc. Violet: marquage supprimé. Jaune: nouvelle piste cyclable

tions sur la base d'observations faites sur le terrain. Des ajustements ont été apportés et un aménagement dans le quartier des Eaux-Vives a été abandonné, car il générerait plus de problèmes que de solutions.

AUGMENTATION DU NOMBRE DE CYCLISTES

Le relevé des compteurs fixes, localisés sur plusieurs grandes pénétrantes, en dehors des axes spécialement aménagés, montre une hausse du trafic cycliste de 22 % entre 2019 et 2020. Pour ce qui concerne les aménagements covid-19, ceux-ci ont atteint un premier pic de fréquentation de plus de 23'500 usagers durant la dernière semaine de juin, mesuré en périodes de pointe du matin et du soir. Un nouveau pic a été observé lors de la semaine de la rentrée scolaire, avec près de 25'000 utilisateurs sur la même période de pointage. Entre le mois de mai et la fin août, l'utilisation de ces aménagements provisoires a augmenté de plus de 28 %. Ces constats rejoignent les conclusions de l'enquête conduite par le labora-

toire de l'EPFL Mobilhomme sur les impacts du covid-19 en matière de mobilité à l'échelle européenne: « plus l'environnement urbain est favorable au vélo, plus celui-ci a augmenté en part modale ».

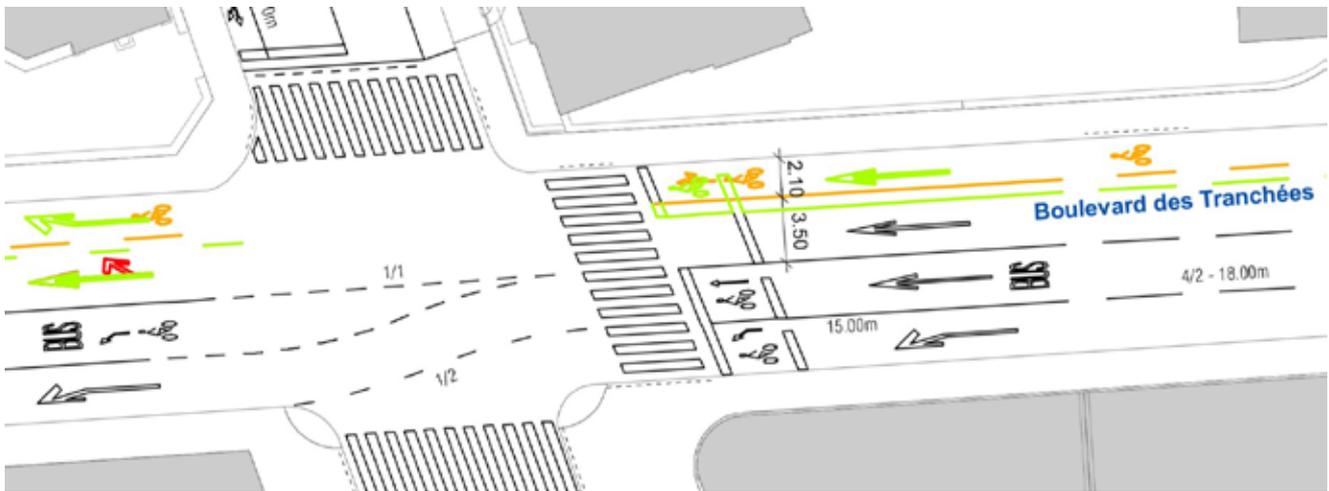
LES CYCLISTES SONT SATISFAITS !

Durant le mois d'août, l'État et la Ville de Genève ont réalisé une enquête auprès des usagers cyclistes, en ligne et sur le terrain. Les 1000 réponses obtenues montrent qu'ils sont en majorité Genevois (90 %), dont 77 % sont des actifs et utilisent régulièrement ces aménagements, 82 % d'entre eux déclarant les avoir utilisés plus de 2 à 3 fois par semaine. Près de 80 % d'entre eux sont très favorables à leur pérennisation et deux tiers déclarent vouloir utiliser plus fréquemment le vélo en général et ces itinéraires en particulier. Les critères de convivialité et de sécurité sont jugés positivement par 4 répondants sur 5.



Quai du Mont-Blanc: un itinéraire sécurisé à pratiquer avec des enfants





Bd des Tranchées, gabarits : 2.10 m pour la piste cyclable et 3.50 m pour le « tout trafic ».



Bd des Tranchées : piste cyclable provisoire en mixité avec le bus



Bd Georges-Favon : les voitures se concentrent sur une seule voie et les cyclistes peuvent circuler en toute sécurité

ET LA SUITE ?

Ces résultats renforcent la volonté des autorités de réaliser des infrastructures cyclables continues et sécurisées dans le centre-ville et de pérenniser ces aménagements dans le respect des procédures usuelles. Plusieurs projets sont en cours voire déjà au bénéfice d'autorisations de construire ; pour ces cas, le prolongement des mesures de chantier permettra le maintien des mesures jusqu'à la construction définitive. Pour d'autres, les procédures habituelles sont en cours.

CONCLUSION

Globalement, les mesures effectuées confirment la pertinence de la stratégie des autorités, qui visait à mettre à disposition très rapidement des infrastructures cyclables pour accompagner le déconfinement, afin de minimiser le report sur la voiture individuelle et éviter autant que possible un engorgement général du trafic, tout en contribuant à diminuer la pollution et le bruit.

Copyright des photos : Ville de Genève, Didier Jordan

CHANGEMENT DE BRAQUET DANS LE CANTON DE VAUD!

LAURENT DUTHEIL, CO-DIRECTEUR DU BUREAU TRANSITEC INGÉNIEURS-CONSEILS SA

La crise sanitaire du covid-19 est arrivée de manière inattendue au mois de mars 2020 et a nécessité la mise en place de mesures de semi-confinement en Suisse. Ces mesures liées à la première vague de la pandémie ont engendré un arrêt de l'économie et une augmentation significative du télétravail. La mobilité a donc été entièrement bouleversée par cette pandémie, avec un effondrement de la fréquentation des axes routiers, des transports publics et un recours accru à la mobilité douce.¹

1. D'UN USAGE ACCRU DU VÉLO EN RAISON DE LA CRISE SANITAIRE À UNE RÉPONSE RAPIDE ET PRAGMATIQUE EN ROMANDIE

Dès le mois d'avril 2020, de nombreuses villes européennes, en particulier en France, réalisent des aménagements cyclables provisoires; qui seront appelés par la suite « coronapistes ». À titre d'exemple, en France, ce ne sont pas moins de 1'000 km d'aménagements cyclables qui sont créés dans les villes. Genève ouvrira la voie en Suisse avec des mesures spectaculaires en créant de nombreux aménagements en faveur des vélos et des piétons sur des axes structurants. L'association « Rue de l'Avenir »² leur décernera d'ailleurs quelques mois plus tard un prix pour cette innovation. Mais le Canton de Vaud ne reste pas sur le bord de la route et a rapidement changé de braquet pour faire une échappée et sortir du peloton!

En effet, le Conseil d'État vaudois a jugé crucial de promouvoir, en cohérence avec le plan climat vaudois, les déplacements à vélo pour limiter les risques d'un report massif des usagers de transports publics vers les transports individuels motorisés au moment de la reprise économique.

UNE VISION DE LA MOBILITÉ MULTIMODALE ET DURABLE

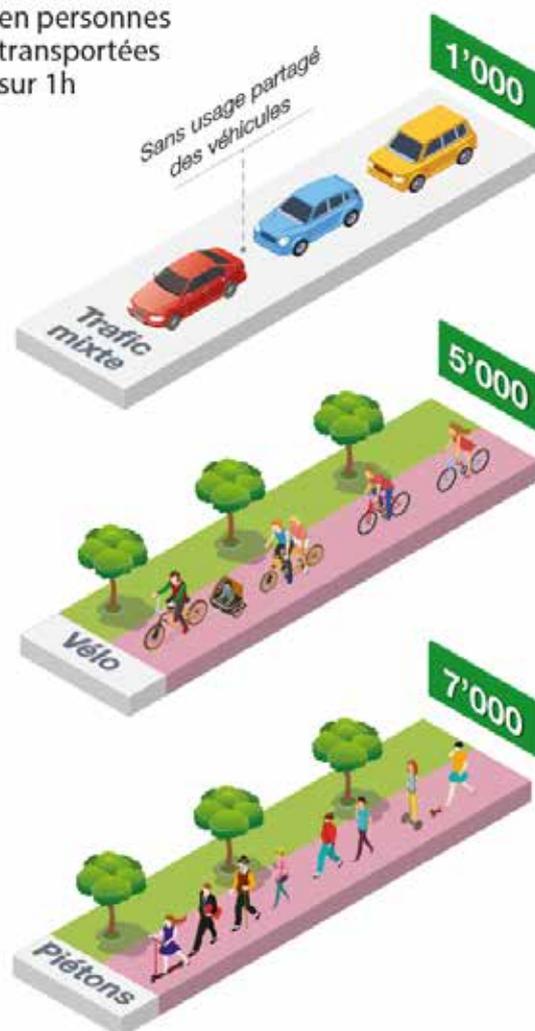
Pour tous les déplacements de courte distance, il est souhaitable d'encourager l'usage de la marche et du vélo qui permettent d'acheminer plus de monde sur le même espace. Considérant que 50 % des déplacements dans le canton de Vaud font moins de 3 km (10-12 minutes à vélo), le potentiel d'utilisation de ces mobilités actives est très important. L'essor du vélo à assistance électrique (VAE) permet par ailleurs d'envoyer des distances allant jusqu'à 10-12 km par déplacement, soit environ 20 minutes avec un VAE45.

¹ <https://ivtmobis.ethz.ch/mobis/covid19/>

² <https://rue-avenir.ch/qui-sommes-nous/prix-rue-de-lavenir/prix-rue-de-lavenir-2020/>

Capacité d'écoulement théorique d'une voie

en personnes transportées sur 1h



Source Infographie Transitec

« Pour réussir le déconfinement, nous devons être pragmatiques sans désorganiser notre système de mobilité. La promotion du vélo permettra d'éviter l'engorgement de la route. Pour garantir plus d'espace dans les transports publics, notamment à l'heure de pointe, l'engagement de toutes et tous est nécessaire, en particulier des entreprises », déclarait Mme Nuria Gorrite, Cheffe du département des infrastructures, dans le communiqué de presse du 2 juin 2020.

Sur son impulsion, la Direction Générale de la Mobilité et des Routes (DGMR) du Canton de Vaud a donc décidé, dès le mois de mai 2020, d'agir de manière rapide et pragmatique sur deux niveaux, afin d'améliorer les conditions de déplacement à vélo :

- réaliser des aménagements cyclables provisoires sur les tronçons de routes cantonales hors traversées de localité qui sont propriétés de l'État de Vaud ;
- appeler les communes à réaliser des aménagements cyclables provisoires sur le domaine de leur compétence. Un document présentant des aménagements simples et rapides à mettre en œuvre a été élaboré à l'intention des communes.

Dès le début, la stratégie du Canton a été d'agir sur ces deux fronts en parallèle. La DGMR s'est adjoint les compétences du bureau d'ingénieurs Transitec pour atteindre ces objectifs.

2. LES AMÉNAGEMENTS EN FAVEUR DES VÉLOS SUR LES ROUTES CANTONALES HORS TRAVERSÉES DE LOCALITÉ

Améliorer les conditions de circulation d'un trafic cycliste en plein essor pendant la crise sanitaire a conduit les autorités vaudoises à mettre en œuvre des aménagements provisoires novateurs.

En raison de la largeur moyenne des routes situées en dehors des localités, le Canton de Vaud a décidé de créer des bandes cyclables sur des routes cantonales dont les gabarits sont habituellement jugés insuffisants pour une telle mesure. «La volonté du Canton est de réaliser ces aménagements sur les routes cantonales inscrites dans le réseau cyclable cantonal et d'une largeur de 6.50 m et plus», indique Fabian Schwab, Responsable du guichet vélo à la DGMR. Cette mesure inédite poursuit plusieurs objectifs :

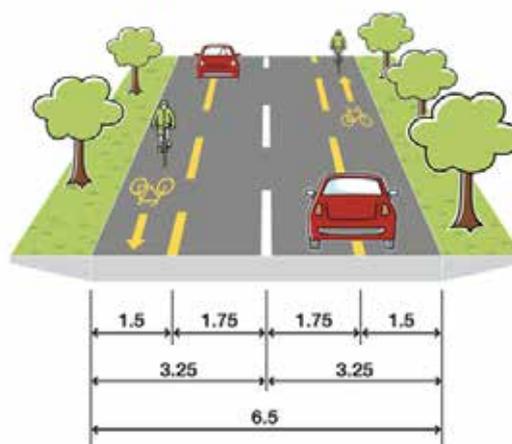
- inciter la population vaudoise, en particulier les pendulaires, à utiliser le vélo plutôt que la voiture pour leurs déplacements ;
- sécuriser les déplacements à vélo en augmentant les marges prises par les usagers en cas de dépassement d'un cycliste (la bande cyclable fait alors office de repère visuel) ;



Route cantonale proche de Crissier, VD (crédit photo Transitec)

Élément général

Marquer les bandes cyclables dès que la chaussée fait 6.5 m



Source Infographie Transitec

- favoriser la cohabitation avec les cyclistes sur la route ;
- grâce au marquage, sensibiliser les autres usagers à la présence des vélos.

«Ces mesures provisoires feront l'objet par la suite d'une adaptation qualitative et normative dans le cadre des projets d'entretien et d'aménagement de la DGMR», précise encore Fabian Schwab.

Les associations concernées ont été consultées dans le cadre de cette démarche et continueront à être associées au monitoring qui devrait se réaliser au printemps 2021.

Les aménagements cyclables provisoires ont été réalisés sur les tronçons de routes cantonales faisant partie du réseau cyclable cantonal défini en 2010 et qui n'avaient pas encore été aménagés. Transitec a donc priorisé ces tronçons, afin de mettre en évidence les secteurs les plus pertinents. Il a fallu étudier simultanément un nombre important de situations permettant une mise en œuvre rapide sur le terrain. Environ 100 km de tronçons ont été analysés afin d'identifier les aménagements optimaux en fonction de chaque contexte.

À titre d'exemple, les routes entre Nyon, Lausanne, Aigle et Bex ont été entièrement analysées, soit l'entier du parcours



Route cantonale proche d'Etoy, VD (crédit photo Transitec)

le long du Lac Léman et du Rhône présentant une densité importante et une topographie favorable au vélo. Les équipes ont traité des axes dans tous les districts vaudois autour des centralités d'agglomérations afin de privilégier les déplacements pendulaires.

Des plans et des coupes types ont été produits au cours d'un travail de co-construction entre les mandataires et les équipes de planification et d'entretien routier au sein de la DGMR. Cette méthode de travail, effectuée essentiellement à distance, a été efficace et a permis de passer directement des études à la mise en œuvre, ces marquages ne nécessitant pas de procédures de mise à l'enquête.

Une attention particulière a été apportée au travail en coupe et dans les carrefours, qui représentaient des points particuliers.

Sur le travail en coupe, un enjeu important de sécurité est apparu. Certaines largeurs donnaient la fausse impression à l'automobiliste qu'il pouvait circuler dans l'espace restant entre la bande et la ligne médiane. Pour éviter ces largeurs intermédiaires dangereuses, la bande cyclable a été élargie à 1,80 m, en fonction du contexte local (pente, visibilité, continuité).

Une mesure phare a consisté à dédier une voie dans chaque sens aux cycles sur la route cantonale entre Lausanne et Vevey dans la traversée de Lavaux, permettant ainsi de créer un aménagement très qualitatif pour les nombreux cyclistes qui effectuent des déplacements de longue distance à cet endroit.

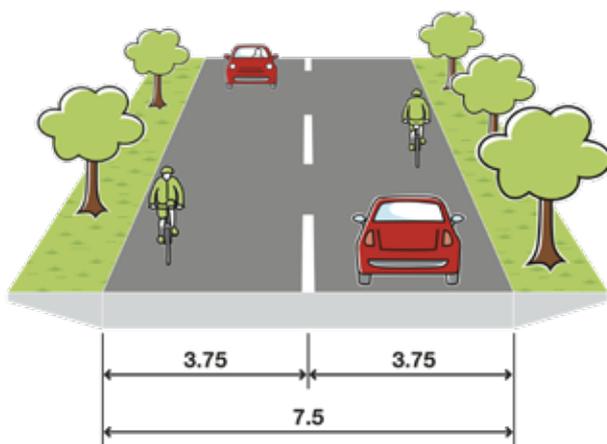
En termes de moyens financiers, la DGMR a alloué un montant de 900'000 francs pour le marquage des bandes

cyclables et pour accélérer la mise en œuvre du jalonnement cyclable. Plusieurs entreprises de marquage ont été mobilisées pour réaliser ces aménagements simultanément.

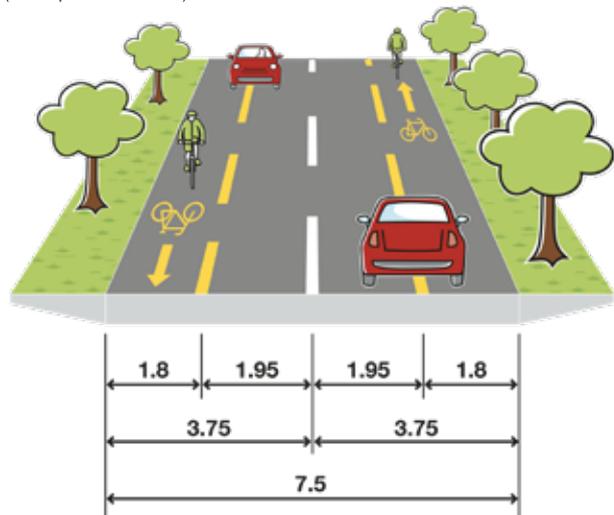
À ce jour, sur les 100 km étudiés, 40 km ont été exécutés sur le terrain, 28 km sont en cours d'exécution et le solde sera réalisé au printemps 2021. La DGMR prévoit de faire un bilan et un monitoring de ces aménagements au printemps 2021.



Route cantonale dans Lavaux entre Lausanne et Vevey, VD (crédit photo Transitec)



AVANT



APRÈS

Marquage de la bande cyclable à 1.8 m

3. LES FICHES ILLUSTRATIVES DE MESURES RAPIDEMENT RÉALISABLES DANS LES COMMUNES VAUDOISES

Pour garantir la cohérence et la continuité des aménagements, le Canton a appelé les communes vaudoises à lancer en parallèle leurs propres projets en localité, avec des procédures simplifiées et accélérées. Pour soutenir ces réalisations, le Canton a mis à leur disposition des fiches illustratives présentant des aménagements simples et rapides à mettre en œuvre afin d'améliorer les conditions de déplacement à vélo.

Avec l'aide de Transitec, la DGMR a proposé un document¹ pour présenter succinctement plusieurs thèmes sous forme de fiches avec des exemples de mesures pouvant rapidement être réalisées par les communes. Ce document est accessible en ligne sur internet et a été diffusé aux 309 communes vaudoises par la Conseillère d'État le 2 juin 2020. Un appel à projets a été lancé auprès des communes vaudoises.

D'un point de vue général, les leviers d'action pour favoriser le vélo consistent en priorité à améliorer l'aménagement de la voirie grâce à des infrastructures sûres et continues afin d'at-

¹ www.vd.ch/amenagements-cyclables-provisoires

tirer de nouveaux usagers. D'autres actions sont également utiles à la promotion du vélo comme la création de stationnement, le développement de services d'entretien et une communication adaptée.

Dans le cadre de cette crise et des mesures rapidement réalisables, le choix a été fait de traiter plus précisément les thèmes suivants, avec à chaque fois une fiche présentant des coupes types et des exemples concrets pour illustrer et inciter à réaliser ces aménagements simples et rapides à mettre en œuvre en faveur des vélos :

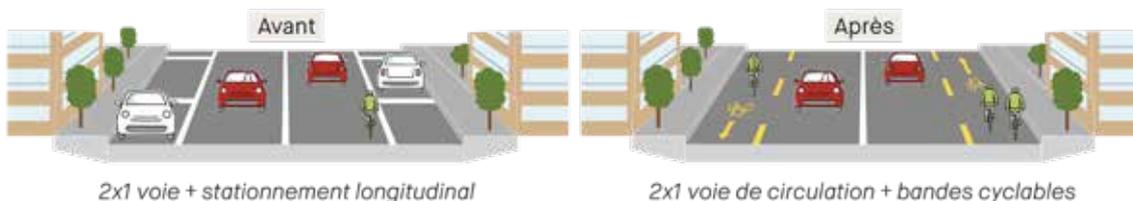
- **FAVORISER UNE MOBILITÉ MULTIMODALE DURABLE** : le vélo, la marche et les transports publics sont les moyens de transport à privilégier. Il faut veiller à garder une vision multimodale et durable de la mobilité. On illustre dans ce chapitre la différence importante de capacité d'une voie cyclable, 5 fois supérieure à une présélection voiture. 50 % des déplacements dans le canton de Vaud font moins de 3 km, ce qui représente un grand potentiel en faveur d'un report modal sur le vélo.
- **DONNER DE L'ESPACE AUX VÉLOS SUR LA CHAUSSÉE** : afin d'attirer de nouveaux usagers vers le vélo, il est nécessaire de repenser l'aménagement de l'espace public et de garantir des itinéraires continus, sûrs et confortables aux cyclistes. Le marquage de bandes cyclables sur les voiries non équipées représente le premier pas pour assurer



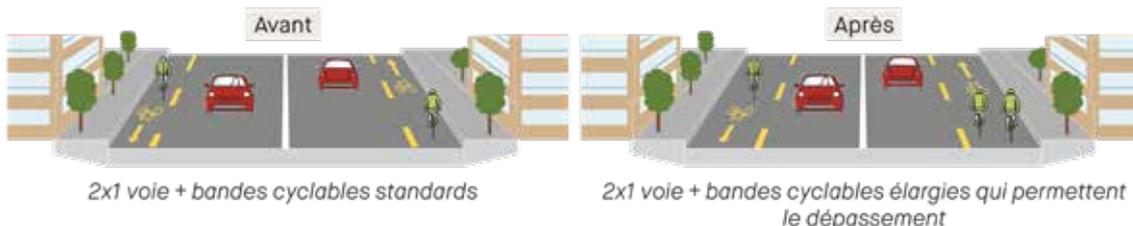
la continuité des itinéraires. Lorsque les gabarits sont plus généreux, la redistribution de l'espace public permet d'offrir des aménagements cyclables plus capacitaires et confortables. Un aménagement séparé du trafic, en site propre, est l'objectif à viser.

Leviers d'action

Réaffecter les zones de stationnement



Elargir les aménagements existants



- **AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DES QUARTIERS** : le vélo étant par nature un mode de transport qui amène son usager au plus près de son lieu d'origine ou de destination, il est important de garantir des circulations continues et sécurisées pour les liaisons inter-quartiers et la desserte locale : mettez en place des contresens vélos, réduisez la vitesse dans les quartiers, signalez les impasses ouvertes aux piétons et cyclistes et vous aurez plus d'usagers à vélo dans votre commune.

Autoriser les cyclistes dans les rues où ils sont aujourd'hui interdits

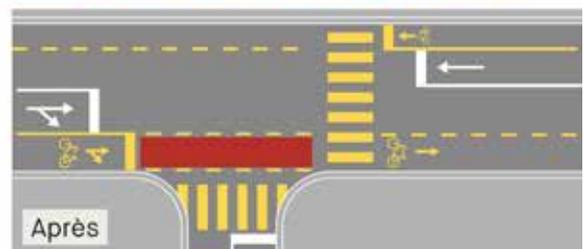
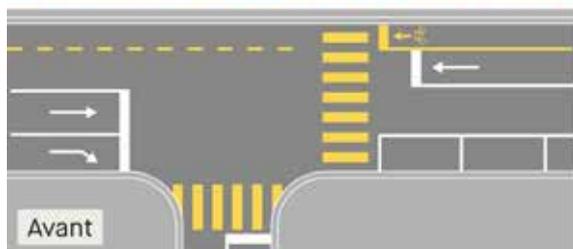


- **AMÉLIORER LA CIRCULATION DES VÉLOS DANS LES CARREFOURS**: en Suisse, la majorité des accidents vélos ont lieu dans les carrefours. C'est dans ces intersections qu'il convient d'intervenir en priorité pour faciliter la progression des cycles et garantir une infrastructure sécuritaire pour tous. La continuité, dans les carrefours, des nouveaux aménagements réalisés doit notamment faire l'objet d'une

attention poussée. Une mesure efficace consiste à mettre en évidence la présence des cyclistes en prolongeant le marquage dans l'intersection. Cette mesure est applicable dans un carrefour à perte de priorité ou dans un carrefour à feux. L'aménagement de pistes ou bandes cyclables continues, de sas vélo et de tourner à gauche indirects permet d'améliorer la sécurité et inciter à pratiquer le vélo.

Leviers d'action

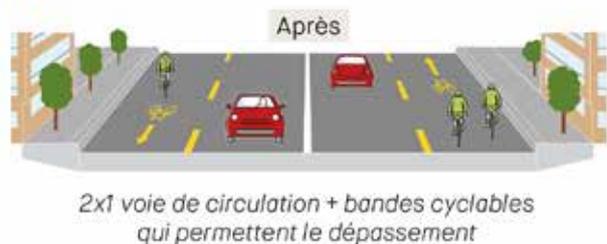
Mutualiser les voies de circulation pour aménager des espaces cyclables



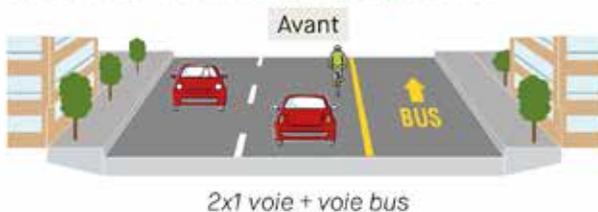
- **AUGMENTER LA CAPACITÉ DE STATIONNEMENT VÉLO**: l'assurance de disposer d'un endroit où stationner son vélo à tous les arrêts de sa journée est un point essentiel pour développer l'usage des deux-roues. Si les nouvelles constructions sont tenues d'offrir suffisamment de station-

nement pour répondre aux besoins de leurs usagers, la majorité des bâtiments en ville ne répondent pas à cette injonction. Dans une dynamique d'augmentation massive de l'utilisation du vélo, il est ainsi nécessaire d'augmenter les capacités de stationnement dans l'espace public.

Réduire le nombre de voies affectées au trafic



Ouvrir les voies bus aux cyclistes



4. CONCLUSIONS

Mark Twain disait « Ils ne savaient pas que c'était impossible alors ils l'ont fait! » Oui, il y avait une certaine part de risque politique au niveau des cantons de Genève et Vaud et dans les communes qui ont saisi cette formidable opportunité de changer quelque chose. Il faut remercier et saluer ici le courage de ces autorités qui ont osé faire bouger les fronts et lancer un débat sur la place du vélo dans nos villes. Et ceci malgré l'inertie de notre système suisse qui est en règle générale réfractaire à ce genre de changements brusques. Ces actions ont mis en lumière le potentiel du vélo et on peut espérer que ces démarches renforceront à terme la place de ce mode de

transport dans les politiques de mobilité, dans les agglomérations, mais aussi sur le reste du territoire où existe toujours un besoin criant d'infrastructures cyclables.

« Si la mesure est remarquée en Suisse, elle paraît somme toute prudente et modeste en comparaison internationale », constate le professeur Patrick Rérat de l'UNIL dans son article de la revue *Viral*¹ qui titre « vélo et déconfinement, l'inertie suisse ». Il est en effet frappant de voir que notre pays a très peu réagi contrairement à d'autres grandes agglomérations européennes. Les aménagements éphémères des coronapistes se sont d'ailleurs arrêtés à la Sarine; une sorte de « Coronagraben »!

¹ <https://wp.unil.ch/viral/velo-et-deconfinement-linertie-suisse/>



Route cantonale entre Lausanne et Vevey dans Lavaux, VD (crédit photo: Jean-Bernard Sieber, ARC Photo pour le compte de la DGMR)

Ces aménagements ont été pensés de manière provisoire et ont été mis en place «aussi rapidement que possible, mais aussi lentement que nécessaire» selon la maxime de notre conseiller fédéral Alain Berset. Genève et Vaud ont retenu le «aussi rapidement que possible» et ont mis de côté la lenteur pour agir. Les aménagements sont certes réversibles et ne sont certainement pas l'idéal partout, mais ils ont permis de faire très concrètement de la place au vélo et de lancer un débat dans les collectivités.

Nous espérons que ces débats permettront de pérenniser ces aménagements à terme et de donner plus de moyens à la mise en œuvre d'infrastructures cyclables sûres et continues dans nos villes.

Les usagers en redemandant! Et notre planète aussi...



Lavaux VD (crédit photo Transitec)

... ET LAUSANNE BOUGE!

LAURENT DUTHEIL, CO-DIRECTEUR DU BUREAU TRANSITEC INGÉNIEURS-CONSEILS SA

Stéphane Bolognini, délégué vélo de la Ville de Lausanne, répond à nos questions concernant les actions de la commune dans le cadre de la crise sanitaire.

LES MESURES MISES EN PLACE À LAUSANNE

D'une manière générale, pouvez-vous expliquer quelle a été la stratégie municipale dans le cadre du premier confinement pour favoriser l'usage du vélo à Lausanne ?

L'augmentation de la circulation sur les routes en lien avec le déconfinement a amené la Municipalité à prendre des mesures très rapides ne permettant pas la concertation habituelle. Ces mesures visent à offrir des alternatives aux transports publics, dans le but de limiter le report sur les voitures qui engorgeraient la ville.

La Municipalité lausannoise a saisi l'opportunité des procédures simplifiées offerte par l'État de Vaud en lien avec la crise sanitaire pour redistribuer l'espace public en faveur de la mobilité douce et pour apaiser le trafic en ville afin d'améliorer globalement la qualité de vie des riverains et la sécurité des différents usagers.

La ville a ainsi agi de manière rapide et pragmatique en créant des terrasses supplémentaires, des zones de modération, des aménagements cyclables, en fermant des rues et en supprimant environ 600 places de stationnement, ce qui représente 2.5 % des places accessibles au public et 0.6 % de toutes les places de stationnement à Lausanne (privées et publiques).

Pouvez-vous préciser spécifiquement les mesures mises en place par la Ville de Lausanne en faveur des vélos avec quelques exemples marquants ?

La Ville de Lausanne a réalisé 7.5 km d'aménagements cyclables entre juin et octobre 2020, ce qui représente environ deux ans de réalisation en régime normal. Ces aménagements se sont concentrés principalement sur les axes d'accès à la ville afin de compléter les itinéraires existants en améliorant leur continuité.

Afin d'être en mesure de convaincre de nouveaux usagers d'utiliser un vélo, les aménagements doivent offrir une meilleure sécurité et un confort amélioré. En ce sens, nous avons créé des bandes cyclables larges et protégées entre le trottoir et les voitures stationnées à la rue Saint-Martin, la rue de Genève et la route des Plainnes-du-Loup.



Stéphane Bolognini (crédit photo : Marino Trotta, Ville de Lausanne)



Rue Saint-Martin, Lausanne (crédit photo Transitec)



Rue Saint-Martin, Lausanne (crédit photo Paul Kormann)

Des contresens cyclables ont été ouverts dans de nouvelles zones de rencontre, comme à la rue Pépinet. Ce dernier aménagement permet en outre de relier deux paliers importants au centre-ville, qui n'étaient que difficilement connectés pour les cyclistes jusqu'à présent. Entre les Hautes Écoles et le centre-ville, nous avons également supprimé une présélection sur l'avenue de Provence afin de créer un aménagement continu pour les étudiants et employés se rendant à l'UNIL et à l'EPFL à vélo.

Quelles ont été les difficultés que vous avez rencontrées dans cette mise en œuvre? Et quelle suite allez-vous donner pour pérenniser certaines mesures?

Il a fallu agir vite et bien alors que nous devons travailler à distance en raison de la première crise sanitaire. Malgré cela, notre travail d'équipe a permis de produire très rapidement des plans et d'obtenir les décisions de la Municipalité. Nos équipes de terrain ont mis les bouchées doubles pour réaliser en priorité ces projets, qui ont commencé à apparaître dès le mois de juin.

De nombreuses réactions positives spontanées ont été émises par les usagers, ce qui est suffisamment rare pour être signalé. Nous avons également dû faire face à des réactions plus négatives d'automobilistes ou de commerçants en lien avec la suppression des places de parc. Dans plusieurs cas, des discussions ont permis d'améliorer les projets et de trouver des compromis.

Nous sommes toutefois convaincus que ce rééquilibrage de l'espace public est à l'avantage de toute la population et correspond aussi à une large attente du point de vue environnemental. Les aménagements mis en place de manière transitoire sont en cours de régularisation selon les directives du Canton. Les aménagements qui seront pérennisés devront être retravaillés durant l'année à venir afin d'y apporter des adaptations ponctuelles.



Rue Pépinet, Lausanne (crédit photo Ville de Lausanne)



Avenue Mon-Repos, Lausanne (crédit photo Transitec)

LES POLITIQUES CYCLABLES PASSENT À LA VITESSE SUPÉRIEURE EN FRANCE

DOROTHÉE APPERCEL, VÉLO & TERRITOIRES, CHARGÉE DE COMMUNICATION

D'un coup, tout s'accéléra. Depuis le premier confinement au printemps 2020, les collectivités françaises travaillent d'arrache-pied pour livrer des aménagements cyclables dits de transition en accéléré. Mi-novembre, plus de 620 km sont réalisés. L'État français, de son côté, a entendu l'appel des territoires, usagers et acteurs économiques et renforcé les financements disponibles pour encourager le développement du vélo. Les habitudes et les collaborations évoluent et les cyclistes sont au rendez-vous. Le nombre de passages de vélos comptabilisés après le premier confinement, du 11 mai au 29 octobre, progresse de 27 % en France par rapport à la même période en 2019. Illustration de ce dynamisme porteur d'espoir en ce temps de crise.

UNE MOBILISATION INÉDITE

La période actuelle invite à réfléchir aux mécanismes de mobilité plus résilients. Un espace public, façonné pour et par la voiture, libéré de la circulation motorisée lors du premier confinement et les faibles distances interpersonnelles dans les transports publics ont poussé les collectivités à construire des solutions alternatives dès le printemps. Le but ? Favoriser les déplacements à vélo, geste barrière par excellence, pour éviter un report modal massif vers la voiture et alléger la fréquentation des transports collectifs pour y ménager une utilisation distanciée. Devant un faible trafic motorisé, les premières collectivités ont saisi l'opportunité de l'urbanisme tactique avant même la sortie du premier confinement le 11 mai. De jour en jour, la liste des collectivités volontaires s'est allongée. Mi-septembre, plus de 70 d'entre elles, pour la plupart des territoires urbains, ont mis en place des aménagements de



Expérimentation d'un carrefour à la hollandaise ©Le Havre Seine Métropole



Le RER vélo d'Île-de-France (Collectif vélo Île-de-France)

transition. L'outil Carto recense déjà plus de 620 km réalisés partout en France à la mi-novembre, et 464 km sont en projet pour les semaines et mois à venir.

Des exemples emblématiques? La Métropole de Lyon s'est rapidement mobilisée pour tester l'urbanisme tactique sur son territoire qui dispose déjà d'un réseau cyclable de 1 000 km. Début mai, elle annonce son propre plan d'urgence pour développer massivement le vélo. Six mois plus tard, 86 km d'aménagements cyclables de transition sont mis en place et 67 km supplémentaires sont en projet dans la métropole de Lyon. Un vrai défi pour les services techniques de la Métropole, qui n'ont pas compté leurs heures pour rendre ces aménagements opérationnels à un rythme jamais vu.

Le Havre Seine Métropole, pour sa part, a expérimenté un carrefour à la hollandaise en ce contexte de crise covid-19. Ce carrefour, qui s'inscrit dans une liaison de 4 km à haut potentiel cyclable, relie le centre-ville à la gare, à l'université, aux Docks et à l'entrée de ville du Havre. Après trois mois d'expérimentation, cette liaison, rendue cyclable grâce à ce nouveau dispositif, se trouve parmi les cinq itinéraires les plus utilisés sur le territoire. Les compteurs enregistrent 32 % de passages de vélos en plus entre juin et septembre 2020. L'expérimentation améliore également la fluidité des axes parallèles, notamment la saturation d'une passerelle modes doux.

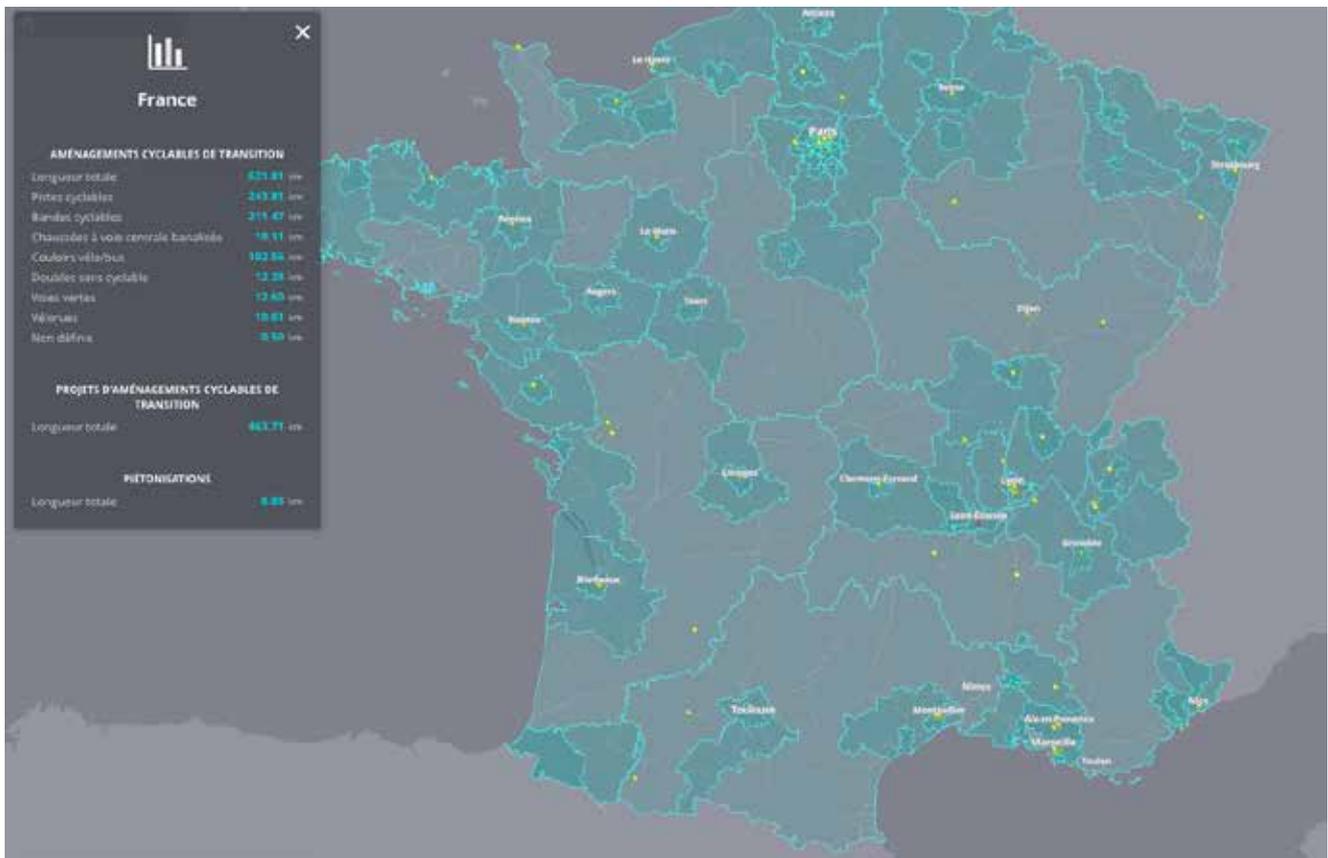
Côté Île-de-France, la mobilisation remarquable de l'ensemble des maîtres d'ouvrage et gestionnaires de voirie concernés, sous l'impulsion du collectif vélo Île-de-France, a permis de livrer un réseau régional des aménagements cyclables de transition en accéléré. L'engagement du Conseil régional se veut historique. Pour concrétiser l'objectif de 2 millions de déplacements quotidiens à

vélo en 2021, la Région revalorise son soutien au projet RER Vélo et mobilise 300 millions d'euros pour le financer à hauteur de 60 %. Ce réseau régional de neuf itinéraires cyclables continus, sécuritaires et confortables de 680 km devra être réalisé d'ici 2030.

Dans le cadre de son plan départemental de relance économique de 81 millions d'euros voté en vue de la sortie du premier confinement, le conseil départemental de l'Hérault a revalorisé de 100 euros le chèque Hérault vélo et porté à 250 euros cette aide à l'achat d'un VAE destiné aux particuliers. En ce temps de crise sanitaire, le Département prête également gratuitement vingt VAE au personnel soignant de son territoire. Un vrai succès, comme en témoignent les premiers retours d'expériences. De nombreux soignants sont ensuite passés à l'achat d'un VAE. C'est la preuve, une fois de plus, que le tester, c'est l'adopter.

DES OUTILS FACILITATEURS

La crise covid-19 est une démonstration éclatante à grande échelle que nos modèles de société ne sont plus soutenables en l'état et qu'il y a urgence à agir. Mais pour passer du constat à l'action, des outils facilitateurs proposés aux citoyens, collectivités territoriales et acteurs économiques jouent un rôle stratégique. Pour préparer le terrain de la France déconfinée, le ministère de la Transition écologique a annoncé un plan de 20 millions d'euros afin de favoriser la pratique du vélo fin avril. Ce plan d'urgence a été triplé fin mai, puis abondé de 20 millions d'euros supplémentaires à l'occasion des deux ans du Plan vélo en septembre. Au programme? Trois coups de pouce à la pratique du vélo : un forfait de 50 euros HT pour la remise en état d'un vélo au sein d'un réseau de réparateurs référencés, une prise en charge jusqu'à 60 % des



Outil Carto pour référencer les aménagements cyclables de transition partout en France

coûts d'installation de places de stationnement vélo temporaires et des formations gratuites de remise en selle. Ces coups de pouce rencontrent un succès tant inattendu qu'impressionnant. Plus de 500 emplois ont pu être créés tout en donnant du pouvoir d'achat et du pouvoir de mobilité à près d'un million de Français. Dans un contexte plus que morose, la filière ne connaît pas la crise. Afin de renforcer l'enthousiasme suscité par le coup de pouce vélo, la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette) a mis en place la plateforme Coup de pouce vélo + permettant aux collectivités d'augmenter les aides allouées à l'achat de VAE aux particuliers, au-delà de cette année.

Il n'y a jamais eu autant de dispositifs de financement disponibles pour le développement du vélo en France: le plan de France Relance, en lien avec les contrats de Plan État-Régions; les 200 millions d'euros supplémentaires du Fonds mobilités actives (doté de 350 millions d'euros sur sept ans à la base); la DSI (Dotation de soutien à l'investissement local), mobilisable par les préfets, augmentée d'un milliard d'euros en 2020; le programme AVELO2 doté d'une enveloppe de 25 millions d'euros sur quatre ans pour initier des politiques cyclables dans 400 territoires ruraux et périurbains supplémentaires qui sera dévoilé début 2021; et les aides à l'achat d'un VAE doublées par l'État dans la limite de 200 euros sont autant d'occasions d'investir massivement dans les infrastructures et les services vélo.

La crise fédère encore davantage pour mettre sur pied des outils facilitateurs en accéléré. Vélo & Territoires, la FUB et le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) ont mutualisé leurs ressources et compétences pour proposer un outil cartographique national de suivi participatif, agile et fiable dès la sortie

du premier confinement. L'objectif? L'outil nommé Carto permet de suivre le déploiement des aménagements cyclables de transition partout en France. Un outil cartographique stratégique à disposition des collectivités et des usagers. Lien: <https://carto.parlons-velo.fr/-6.45/45.577/4.335>

Pour accompagner les collectivités, le Cerema, établissement public d'État, a réalisé dans l'urgence un guide express «Aménagements cyclables provisoires: tester pour aménager durablement». Ce document donne des recommandations techniques pour tester des solutions d'aménagement de transition tout en permettant aux cyclistes de se déplacer de manière efficace et en sécurité. En complément, le Cerema a proposé des webinaires dès le premier confinement et tout au long de l'année pour former les collectivités et les acteurs de la mobilité à ce nouveau type d'aménagement et pour favoriser le retour d'expériences. La devise? Essai, erreur, évaluation. Une nouvelle philosophie d'action sur l'espace public est née.

LE TRAVAIL PORTE SES FRUITS

Les résultats sont là. La fréquentation cyclable en forte progression récompense l'investissement et la mobilisation des acteurs. En France, le nombre de passages de vélos progresse de 27 % en période post-confinement (du 11 mai au 29 octobre) par rapport à la même période en 2019. Des fréquentations record sont enregistrées, notamment en espace urbain où la pratique a progressé de 30 % sur cette période, contre 16 % en périurbain et 17 % en rural. Vélo & Territoires fournit ces indicateurs précieux, en lien avec le ministère de la Transition écologique, et en appui sur un échantillon national de 182 compteurs représentatifs de l'ensemble des compteurs partagés avec la Plateforme nationale des



Aménagement cyclable de transition dans le Bois de Vincennes à Paris (© Alain Dalouche)

fréquentations pour suivre l'évolution de la pratique du vélo dès la sortie du premier confinement.

À l'heure de la rédaction de l'article, la France vit de nouveau «confinée». Selon les premiers indicateurs disponibles, après une baisse de 20 % du nombre de passages de vélos par rapport à la même période de 2019 lors de la première semaine du reconfinement, la fréquentation retrouve quasiment le niveau de l'an passé en deuxième semaine (-2 %). Dans certaines villes, la fréquentation cyclable continue même de progresser sur ces deux semaines par rapport à l'an passé. C'est le cas de Paris (+5 %) et des agglomérations de Dunkerque (+15 %) et de Chambéry (+14 %). Malgré les confinements, le nombre de passages de vélos comptabilisés du 1er janvier au 15 novembre 2020, périodes confinées et déconfinées confondues, progresse de 10 % en France par rapport à la même période de 2019, tiré vers le haut par la pratique en zone urbaine (+13 %). Si nous imaginions la France hors confinements en 2020, la fréquentation cyclable progresserait de 28 %. Voilà des chiffres encourageants. À n'en pas douter, les aménagements cyclables de transition apportent leur pierre à l'édifice. Les prochains bulletins de fréquentation vélo fournis par Vélo & Territoires nous en diront plus.

Des cyclistes partout dans les rues, des magasins de cycles débordés par les clients, voire même littéralement vidés de vélos, des listes d'attente pour des services de location et, surtout, de nouveaux usagers du vélo, de tout type et de tout âge, qui testent les nouveaux aménagements cyclables. Cette dynamique est prometteuse et illustre que le vélo reprend une vraie place dans l'espace public et dans nos vies quotidiennes. Ce n'est pas pour rien que le vélo s'est imposé comme LE thème mobilité dans la campagne des élections municipales de cette année en France.

Une question épineuse se pose néanmoins: le vélo est-il l'apanage des grandes villes? Dit autrement, l'arbre des villes cache-t-il la forêt du périurbain et du rural? L'étude sur l'impact économique et le potentiel des usages du vélo en France publiée en mai 2020 souligne que la hausse de la pratique du vélo concerne avant tout le centre des grandes villes. A contrario, dans les banlieues, les communes de deuxième couronne des grandes agglomérations et l'espace rural, elle est en baisse. Il faut pourtant réduire cette «fracture cyclable» et faire que le vélo décolle partout en France. La volonté dans les petits territoires est là et des exemples emblématiques existent. Sur les 21 EPCI (établissements publics de coopération intercommunale) que compte le département du Finistère, seuls trois ne disposent pas de schéma directeur cyclable aujourd'hui. Le Département constate une demande croissante de l'ensemble de ces EPCI de réaliser des aménagements cyclables sur leur territoire intercommunal. À ce titre, le programme AVELO2 sera crucial pour accompagner ces territoires peu denses, notamment dans la conception de schémas directeurs, s'ils n'en disposent pas encore. Souvent, c'est l'expertise technique qui fait défaut pour élaborer un plan vélo en territoires périurbains et ruraux.

COMMENT ENTRETENIR L'ÉLAN?

Paradoxalement, la crise covid-19 pourrait marquer un point de bascule pour le vélo en France et ailleurs. Volonté commune, financements disponibles, les choses peuvent avancer vite. La demande croissante des Français d'un vrai système vélo est aussi déterminante. De plus en plus de collectivités en prennent conscience. Les nouveaux outils disponibles offrent des perspectives intéressantes pour améliorer durablement la cyclabilité des

territoires partout en France. La dynamique est lancée, mais elle doit tenir dans le temps et franchir le périphérique des villes. Un retour «à la normale» ne serait pas souhaitable ni acceptable.

Tester pour aménager durablement? Plus de 80 % des collectivités envisagent de pérenniser tout ou partie de leurs aménagements de transition. Un résultat très enthousiasmant qui dépasse les espérances. Cet élan est non seulement une manière d'accélérer les politiques cyclables, mais aussi d'envisager autrement l'aménagement de l'espace public et la gouvernance des projets cyclables. Le travail en lien étroit avec les associations cyclistes paraît primordial pour répondre au plus près aux besoins des usagers quotidiens. Le Havre Seine Métropole et la Métropole européenne de Lille, par exemple, enquêtent pour recueillir les avis des usagers sur leurs aménagements cyclables de transition pour à la fois se prononcer sur leur pérennisation et les ajuster, si besoin. La deuxième édition 2020 de l'appel à projets «Continuités cyclables» dans le cadre du Fonds mobilités actives, qui a enregistré pas moins de 300 candidatures, contribuera également à pérenniser les plus de 1 000 km d'aménagements cyclables de transition. Les lauréats seront annoncés en février 2021.

12 % de part modale d'ici 2030 en France? La marche est haute pour parvenir à quadrupler la part modale en si peu de temps. L'objectif fixé par la stratégie nationale bas carbone et repris par Vélo & Territoires dans son cap stratégique nécessite de couvrir la France entière de politiques cyclables transversales. Ingrédients de ce système vélo? Quadrupler les financements vélo pour passer à un investissement supérieur à 30 euros par an et par habitant, rendre continu et sécuriser le maillage cyclable national, favoriser l'intermodalité vélo + transports collectifs, déployer le stationnement sécurisé, développer les services vélo, rendre l'information accessible au plus grand nombre et créer une vraie culture vélo dans les services des collectivités, des entreprises et des établissements scolaires et d'enseignement supérieur. La France est un «pays en développement» comparée à certains voisins européens. 12 % de part modale correspond à la part modale vélo en Allemagne aujourd'hui. Les efforts considérables de cette année donnent l'espoir que l'élan peut être collectivement entretenu pour faire décoller durablement le vélo partout en France.

EN DIRECT DE L'OFROU

MARTIN URWYLER, OFFICE FÉDÉRAL DES ROUTES OFROU, RESPONSABLE DU DOMAINE MOBILITÉ DOUCE ET VOIES DE COMMUNICATION HISTORIQUES

Il est fascinant de voir la manière dont certains cantons et certaines communes tirent parti du semi-confinement pour mettre en œuvre des mesures à court terme en faveur des cyclistes. Cette fois, c'est la Suisse occidentale qui a réagi avec une longueur d'avance en aménageant des «voies cyclables pop up». Pour ce faire, les moyens mis à disposition par la Confédération dans le cadre du droit de la circulation routière ont été utilisés.

Il se passe également beaucoup de choses au niveau national. Au mois de juillet de cette année, j'ai eu le privilège de prendre la direction du domaine Mobilité douce et voies de communication historiques de l'OFROU, dont les tâches sont encore plus passionnantes et variées que je ne l'imaginai. Dans l'accomplissement de ma fonction, je suis en outre assisté par une équipe de professionnels extrêmement motivés (v. photo). Les exemples suivants vous donneront un petit aperçu de notre travail.

LOI SUR LES VOIES CYCLABLES

Au niveau de la Confédération, la nouvelle loi sur les voies cyclables fait date. La consultation relative au projet de loi, qui a reçu un accueil très positif, a eu lieu et le rapport a été rédigé. La prochaine étape consiste en l'élaboration du dossier, et sera suivie de la consultation des différents offices puis, vraisemblablement en été 2021, de son adoption par le Conseil fédéral.

Les points essentiels de la loi sur les voies cyclables :

- Les cantons auront l'obligation de planifier les voies cyclables (art. 5) : les réseaux de voies cyclables existants et prévus devront être inscrits dans des plans contraignants pour les autorités ; sont concernées la sécurité de la planification ainsi que la garantie de la qualité et la coordination du trafic dans son ensemble. Ces plans devront être élaborés dans un délai de cinq ans après l'entrée en vigueur de la loi.
- Les principes de planification (art. 6) ont également été approuvés à une large majorité : les réseaux cyclables doivent être bien connectés, directs, sûrs et attractifs et, dans la mesure du possible, aménagés en retrait du reste du trafic.
- L'article 9 régit l'obligation de remplacer les voies cyclables : dans le cas où une voie cyclable devrait être supprimée, une solution de remplacement appropriée devra être proposée.
- La Confédération a elle-même l'intention de planifier et de réaliser des constructions et des aménagements de grande qualité (art. 12), montrant ainsi l'exemple.
- Conformément au devoir d'information (art. 14), la Confédération est chargée de fournir les informations techniques relatives à la fois aux réseaux de voies cyclables et aux réseaux de chemins pour piétons et de chemins de randonnée pédestre. Les principes de qualité s'en trouveront ainsi renforcés. La mise à disposition de géodonnées standardisées et agrégées en fait également partie.
- L'entrée en vigueur de la loi sur les voies cyclables entraînera également une clarification de la loi sur les routes nationales (art. 6). Aux jonctions avec les routes nationales de 1^{re} et 2^e classes, ainsi que sur les routes nationales de 3^e classe, les surfaces pour les piétons et les cyclistes (bandes cyclables, trottoirs ou encore chemins piétons et pistes cyclables indépendants) font partie intégrante de la chaussée. Cela signifie que l'OFROU assumera dorénavant davantage de responsabilités en ce qui concerne l'infrastructure pour la mobilité douce sur les routes nationales.

SURFACES DE CIRCULATION POUR LA MOBILITÉ DOUCE

Dans le projet « Surfaces de circulation pour la mobilité douce », l'OFROU se penche sur la question des véhicules actuels et futurs dans le cadre de la mobilité douce (vélos à assistance électrique [VAE], cycles, engins assimilés à des véhicules et engins électriques assimilés à des véhicules). Le rapport indiquera qui peut se déplacer sur quelles surfaces de circulation, dans quelles conditions et avec quels véhicules ou engins. Parallèlement à l'essor des VAE, un grand nombre de nouveaux petits véhicules à propulsion ou à assistance électrique est apparu ces dernières années. De nouveaux services voient le jour et la notion d'infrastructure sûre et attractive tend à évoluer. Des problèmes émergent, car les surfaces sûres pour ce genre de véhicules manquent encore et l'espace public n'est pas ce qu'il y a de plus adapté pour eux. Il est actuellement difficile de prédire leur potentiel réel ou lesquels d'entre eux circuleront un jour en nombre significatif sur l'espace routier. L'augmentation de l'utilisation des vélos-cargos pourrait par exemple libérer l'espace public, et notamment les surfaces piétonnes, des gros véhicules de livraison motorisés. La pression sur les infrastructures cyclables augmenterait en conséquence, et de nombreux aménagements actuels ne seraient plus suffisants.



Mon équipe de la Mobilité douce (de gauche à droite) : André Schneider, Urs Walter, Hans Peter Kistler, Silvio Zala, Heidi Meyer et Noëlle Petitdemange (à l'arrière-plan un mur en pierre sèche historique rénové).

VOIES EXPRESS VÉLO

Les voies express vélo ou axes forts vélo sont depuis longtemps évoqués dans les cantons et les agglomérations. Il s'agit de liaisons d'excellente qualité au sein du réseau cyclable. Elles relient les destinations importantes entre elles, leur potentiel est particulièrement élevé sur de plus longues distances, et elles permettent aux cyclistes de circuler de manière fluide et confortable. L'accent y est mis sur la fluidité du déplacement, c'est-à-dire aussi peu d'arrêts et de temps d'attente que possible. L'excellente qualité des voies express vélo réside dans leur largeur, leur revêtement, leurs rayons de courbure, leurs conditions de visibilité et leur tracé. Elles doivent permettre de se dépasser, de se croiser et de rouler côte à côte sans problèmes. La Confédération a l'intention, en collaboration avec les cantons et les communes, d'en élaborer la définition et les lignes directrices.

La construction de nouvelles voies express vélo nécessite des surfaces disponibles. Dans l'optique de préserver les ressources autant que faire se peut, la question se pose de l'usage multiple d'infrastructures déjà existantes. Il serait ainsi possible d'utiliser les voies d'entretien d'une autoroute pour aménager des voies express vélo ou encore de mettre à profit, à différents niveaux, les ponts autoroutiers et la chaussée de l'autoroute. L'OFROU a déjà mené des réflexions sur le sujet. Dans les cantons de Bâle-Campagne et de Zoug, des analyses de potentiel ont été effectuées le long des autoroutes. Nous étudions actuellement comment les voies express vélo, com-

parativement à d'autres itinéraires cyclables rapides, pourraient regrouper et accélérer les cycles sur le réseau cantonal. Il est ainsi apparu que l'aménagement de voies express vélo le long de routes nationales situées à l'intérieur des agglomérations serait un moyen efficace de les regrouper sur un axe attractif et rapide. L'OFROU fait actuellement réaliser une étude de faisabilité pour une telle voie express vélo à Zoug sur la N14, de la jonction Zoug jusqu'au passage supérieur Blickensdorfstrasse/Neugasse. Le canton de Bâle-Campagne travaille également à une étude de faisabilité. La marche à suivre pourra ensuite être déterminée sur la base de ces deux cas.

ÉVALUATION DES ROUTES NATIONALES DE 3^E CLASSE

L'OFROU souhaite étudier les routes nationales de 3^e classe en ce qui concerne les exigences relatives aux déplacements à vélo. L'analyse portera sur les accidents de la mobilité douce, la qualité actuelle de ces axes et leur potentiel pour les cycles. Sur cette base, des mesures et une priorisation ad hoc seront définies. La proposition de projet est sur les rails.

Nous sommes heureux d'œuvrer à la création d'instruments de travail utiles et de conditions-cadres adéquates pour les cantons et les communes, et de les soutenir ainsi dans leurs efforts vers plus de mobilité durable.

CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

Rechbergerstrasse 1,
Postfach 938, 2501 Biel/Bienne

Tél. 032 365 64 50

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

