

RUE ^{DE}
L'AVENIR

INFORMER | ÉCHANGER | INSPIRER

LE BULLETIN



LE VÉLO A LE VENT EN POUPE

COMMENT GÉRER AU MIEUX LA COHABITATION ?

Le contexte helvétique actuel est favorable au développement de la mobilité active, particulièrement du vélo. De nouvelles règles de circulation sont annoncées pour l'année prochaine et la nouvelle loi sur les voies cyclables est actuellement en consultation. Bonne nouvelle pour les cyclistes au vu du retard de la Suisse en la matière. Mais quid des autres usagers ? À l'heure où plusieurs kilomètres d'aménagements cyclables voient le jour en une nuit, où des tronçons entiers de

chaussée sont fermés à la circulation temporairement, la question du partage de l'espace et de la cohabitation entre les différents usagers, motorisés ou non, se pose avec toujours plus d'acuité. L'arbitrage reste délicat, particulièrement en milieu urbain, pour organiser et partager au mieux un espace restreint et non extensible, aux fonctions très diverses. L'essor des vélos électriques et l'apparition des nouveaux « engins assimilés à des véhicules », qui se multiplient aujourd'hui dans un grand flou juridique, complique encore la donne. Lorsque les aménagements cyclables existent, la cohabitation n'y est pas simple, aussi en raison du différentiel de vitesse existant entre vélo et vélo à assistance électrique... Et trop souvent, face aux contraintes et aux risques sur la

chaussée, c'est au final l'espace du piéton qui se trouve mis sous pression.

La cohabitation est une question complexe qui ne se résout pas à coup de « y'aka », mais esquissons quelques pistes. À l'image du Code de la Rue belge, intégrer à la planification et aux projets le principe de l'obligation de prudence du plus fort vis-à-vis du plus faible, celle vis-à-vis du piéton devant venir en priorité. Dépasser le terme générique de « mobilité douce », qui ne dit pas la complexité, pour prendre en compte les spécificités des différents modes et usagers et y répondre au mieux. Enfin et peut-être surtout, réduire les différentiels de vitesse sur la chaussée en abaissant la vitesse de circulation, sur les axes importants aussi, pour éviter le report sur le trottoir de tout ce qui n'a rien à y faire. ●

UNE CRISE SANITAIRE QUI OUVRE DE NOUVELLES PISTES

Alice Gentile, Etienne Doyen

Face au contexte particulier qui marque cette année 2020, de nombreuses villes ont saisi l'opportunité de mettre en place des mesures visant à favoriser les changements de comportements et l'appropriation de l'espace public. Des rues sont piétonnisées et des pistes cyclables temporaires voient le jour sur des espaces de stationnement ou de circulation.

Avec le déconfinement la circulation automobile reprend progressivement ses droits et la contrainte de distanciation physique suscite une perte d'attractivité des transports publics. Afin d'éviter un report modal vers la voiture il s'agit d'offrir des alternatives, dans un délai court. Pour répondre aux contraintes sanitaires, il s'agit également d'élargir l'espace de la vie sociale dans les centres-villes (accès aux commerces, aux marchés, aux terrasses) et celui des activités de délasserment hors logement.

Aménagements cyclables et espaces piétons

Au plan des déplacements, le vélo et la marche présentent un grand potentiel, permettant de garder la distance. Plusieurs grandes villes ont rapidement adopté des mesures dans ce sens. C'est le cas de Bogota, Washington DC, Berlin ou encore Montpellier où des pistes cyclables temporaires sont apparues rapidement. Au plan de



la vie sociale, Vienne a ouvert ses rues aux piétons avec des zones 20 et des fermetures aux véhicules motorisés, et Bruxelles a créé une large zone de rencontre (20 km/h) sur l'entier de son centre-ville. Plusieurs guides d'aménagements temporaires ont été publiés, notamment par le Cerema en France.

En Suisse, c'est à Genève que les premiers aménagements en faveur des cyclistes ont été réalisés, avec l'équipement en bandes cyclables de trois axes routiers stratégiques. Des espaces jusqu'ici dévolus à des places de parc et des voies de circulation réservées au trafic ont été cédés aux vélos de manière temporaire. Pour faciliter les traversées piétonnes, à Genève, Lausanne, Fribourg et Berne les feux de nombreux carrefours ont été mis en clignotant, afin de réduire le temps d'attente et éviter le contact avec les boutons-poussoirs. Des rues ont été fermées au trafic motorisé (quai Perdonnet à Vevey, quai des Bergues à Genève ou quais d'Ouchy et de Belgique à Lausanne les samedis et dimanches). Cent kilomètres d'aménagements cyclables provisoires sur les routes hors localité ont été annoncés par le Canton de Vaud, qui a également publié des fiches illustratives de mesures rapidement réalisables dans les communes, tandis que Genève a complété son dispositif de sortie de confinement avec des mesures en faveur des piétons

et de la vie sociale (création d'une dizaine de zones de rencontre et zones piétonnes).

Mesures d'urgence, et après ?

Ces aménagements temporaires permettent d'offrir des alternatives attractives et sécurisées à la voiture et un gain d'espace de vie sociale bienvenu et apprécié, même si leur apparition ne va pas sans créer des tensions. Il sera intéressant de suivre l'évaluation de ces aménagements et leur pérennisation possible. Ces expériences faites en situation de crise ont beaucoup à nous apprendre, en Suisse, en matière de ce qu'on appelle aujourd'hui « l'urbanisme tactique ». Des procédures facilitées et des mesures simples, mises en place dans un délai court, permettent ainsi d'expérimenter des nouvelles pratiques de déplacement et d'appropriation. La demande était latente. Le virus a été saisi comme une opportunité pour y répondre. ●

EXEMPLE DE MESURE URGENTE À GENÈVE
bande cyclable élargie entre la gare Cornavin et Uni Mail. (photo: Rue de l'Avenir)

PLUS D'INFORMATIONS

sur les mesures prises en Suisse et à l'étranger sur le site de Rue de l'Avenir: rue-avenir.ch/coronavirus et photos sur [flickr.com/photos/rda-ch](https://www.flickr.com/photos/rda-ch)

RUE DE L'AVENIR

Association indépendante créée en 1981, active en Suisse romande. Plateforme d'information et d'échanges, elle s'adresse particulièrement aux communes, aux bureaux d'études, aux services cantonaux, aux associations spécialisées et aux groupes d'habitants.

MEMBRES DU COMITÉ

Yves Delacrétaz, Président; Alain Rouiller, Vice-Président; Sandra Bonilla De Cazorla; Lucile Develey; Etienne Doyen; Françoise Lanci-Montant; Jenny Leuba; Julien Lovey; Mathieu Pochon; Valérie Sauter; Dominique von der Mühl; Martin Walther.

ORGANISMES MEMBRES

ATE Association transport et environnement
Mobilité piétonne Suisse
PRO VELO Suisse

SECRETARIAT & ABONNEMENT

Martina Lézat, Chemin du Jonc 34B,
1218 Le Grand-Saconnex,
079 837 43 32,
secretariat@rue-avenir.ch
www.rue-avenir.ch
IBAN: CH64 0900 0000 2000 7856 70

PRODUCTION

Graphisme: Bontron&Co, Genève
Impression: Pressor, Delémont
Imprimé sur papier certifié FSC
Parution: trois numéros par an
Responsables du numéro:
V. Sauter et M. Walther.

PHOTO COUVERTURE

Bande cyclable élargie – obtenue en supprimant une voie de circulation – au Boulevard des Tranchées à Genève en mai 2020. Suite à un premier constat positif du dispositif provisoire visant à favoriser les différentes formes de mobilité douce, le Canton et la Ville de Genève ont décidé fin juin de renouveler ce dispositif pour une deuxième période de 60 jours et envisagent de pérenniser ces aménagements. (photo: Rue de l'Avenir)

DU CHANGEMENT AU NIVEAU LÉGISLATIF

Valérie Sauter

Plusieurs changements sont intervenus fin mai pour la petite reine. Tout d'abord dans la législation fédérale, en application de la nouvelle Constitution, offrant bientôt de nouveaux moyens pour planifier et sécuriser les déplacements à vélo. Ensuite certaines modifications des règles de la circulation routière, qui demanderont toutefois le respect strict de la priorité des piétons afin de ne pas leur porter préjudice.

Si les changements des ordonnances sur les règles de la circulation entreront en vigueur l'année prochaine, la nouvelle loi, elle, doit encore être revue puis adoptée.

Loi fédérale sur les voies cyclables

La nouvelle Loi sur les voies cyclables (en consultation jusqu'au 10 septembre) est le pendant pour les cycles de la *Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre* (LCPR) adoptée en 1985, et elle s'en inspire largement. Cette distinction entre les deux lois constitue la reconnaissance des spécificités de ces deux types d'usagers – avec notamment un différentiel de vitesse considérable mais aussi des comportements de déplacement induisant des besoins très différents. Les infrastructures distinctes, lorsque cela est possible et opportun, seront bénéfiques et pour les piétons et pour les cyclistes. Avec cette nouvelle loi, les cantons devront planifier des réseaux cyclables sûrs, directs, interconnectés, continus, suffisamment denses et attrayants.

En parallèle à cette proposition de loi, le Conseil fédéral a édicté plusieurs nouvelles

dispositions qui, elles, entreront en vigueur au début de l'année 2021. Il s'agit notamment des rues cyclables, du « tourner à droite » et de l'autorisation des enfants jusqu'à 12 ans à rouler sur le trottoir.

Des rues cyclables

Dès le 1^{er} janvier 2021, il sera possible d'accorder la priorité aux vélos sur des rues en zone 30 faisant partie d'un réseau d'itinéraires cyclables. Sur ces axes, la suppression des priorités de droite fluidifiera les déplacements à vélo, sans poser pour autant de problème de cohabitation puisque le différentiel de vitesse entre véhicules et vélos est relativement faible à 30 km/h. Les dépassements ne seront pas interdits, comme c'est par exemple le cas dans les rues cyclables belges. S'il n'y aura finalement pas de panneau de signalisation « Rue cyclable », des pictogrammes vélos de grande taille pourront être apposés au centre de la chaussée.

Plus de sécurité et de fluidité avec le « tourner à droite »

Avec le nouveau signal « Autorisation

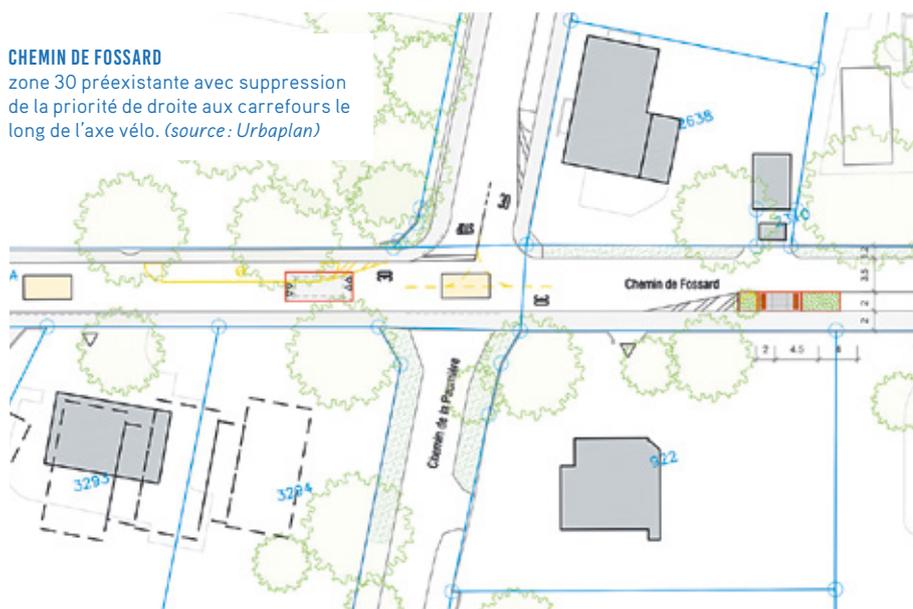


LE SIGNAL AUTORISANT LES CYCLISTES D'OBliquer À DROITE malgré le feu rouge, équivaut à un cédez le passage. Les piétons restent prioritaires.

d'obliquer à droite pour les cyclistes», cycles et cyclomoteurs pourront tourner à droite malgré un feu rouge après avoir cédé le passage à tous les autres usagers. Pour permettre l'apposition de ce signal, une intersection devra toutefois remplir certaines conditions, dont celle de disposer d'un sas pour cyclistes afin d'assurer une bonne visibilité et que les piétons puissent être vus en temps utile.

Vélos sur le trottoir : mesure d'exception

D'autres modifications ont été adoptées, comme celle qui autorise les enfants jusqu'à 12 ans à rouler sur les trottoirs en l'absence de piste ou bande cyclable, où ils doivent cependant « adapter leur vitesse, faire preuve d'égards envers les piétons et leur laisser la priorité ». Si on peut comprendre le souci d'éviter les accidents d'enfants à vélo, cette pratique devrait rester l'exception: même un jeune cycliste peut représenter un danger, particulièrement pour le piéton âgé, qui devrait pouvoir se sentir en totale sécurité sur le trottoir. Ce changement n'était d'ailleurs pas souhaité par les associations d'usagers piétons qui le considèrent problématique. Cette nouvelle possibilité offerte par la loi ne devrait en aucun cas dispenser les cantons et les communes de concevoir au plus vite des aménagements cyclables sûrs et confortables sur chaussée pour tous les cyclistes. ●



CHEMIN DE FOSSARD

zone 30 préexistante avec suppression de la priorité de droite aux carrefours le long de l'axe vélo. (source: Urbaplan)

PRIORITÉ VÉLO SUR LE CHEMIN DE FOSSARD

Martin Walther

À Chêne-Bougeries (GE), une démarche participative avec les associations de quartier a été lancée il y a environ 3 ans dans le secteur de Conches-Ermitage, quartier à dominante résidentielle. L'objectif était de réaménager les zones 30 suite à l'introduction de la zone bleue à macaron et son lot de places de stationnement libérées.

Le chemin de Fossard a été identifié par le groupe de travail comme prioritaire du point de vue de la sécurité. Accès direct au collège Claparède et itinéraire cyclable reliant les secteurs périphériques au centre-ville, le nombre de cyclistes quotidiens y est très important. Le projet donnant la priorité aux vélos a été accepté sur le principe par les autorités cantonales. Et cela avant même que la nouvelle législation entre en vigueur. Signal fort à la population et aux usagers du chemin. ●

DES VILLES SUR LA VOIE EXPRESS

Mathieu Pochon

En Suisse, plusieurs villes et agglomérations sont en train de concevoir et réaliser des projets d'axes forts de mobilité douce. Qu'il s'agisse de voies vertes ou de voies express pour vélos, les premières réalisations montrent que la concrétisation n'a rien d'évident. Genève fait le bilan du premier tronçon de sa voie verte d'agglomération.



COHABITATION SUR LA VOIE VERTE À GENÈVE

Très fréquentée, la cohabitation s'avère difficile selon les heures de la journée. La situation montre bien que la séparation et son bon calibrage est une question difficile. (photo: Rue de l'Avenir, photo prise un jour férié)

Le développement des axes forts pour vélos progresse en Suisse, mais de manière différenciée. En attendant les outils légaux (voir p.3), une documentation de base a été élaborée par l'OFROU avec la Conférence Vélo Suisse pour clarifier les différents aspects à prendre en compte dans la planification de ce type d'infrastructures.

Nombreux projets côté alémanique

Berne a entamé la réalisation de deux de ses 16 voies rapides pour vélos (*Velohauptrouten*), ancrées dans une idée de réseau cyclable performant. Les réalisations ont pu bénéficier du test-pilote des rues cyclables sur les parties intégrées au réseau routier. À Zurich, le canton prévoit deux voies express vélos (*Veloschnellrouten*), dont celle du Limmattal, qui a fait l'objet d'une analyse coût-bénéfice unique en son genre (voir bulletin 1/19 de la Conférence Vélo Suisse). Et une initiative pour un réseau de voies express vélo, en étoile et tangentielles, d'une longueur d'au moins 50 kilomètres d'ici 10 ans, sera soumise au vote prochainement. Lucerne a quant à elle réaménagé une ancienne voie ferroviaire pour en faire le «Freigleis», une liaison de 2 km réservée aux cyclistes et aux piétons pour relier Kriens.

Voies vertes romandes

En Suisse romande, les axes structurants en site propre sont souvent associés à la notion de «voie verte». Ainsi, Genève a inauguré en 2018 les 5 premiers kilomètres transfrontaliers de sa voie verte d'agglomération entre

Villars-sur-Glâne et deux à Fribourg (sentier du Nord et rue des Casernes). Une «Transagglomération bis» entre Corminboeuf et Marly est en cours de planification dans le cadre du projet d'agglomération de 4^e génération. À Lausanne, la future voie verte qui reliera St-Prex à Pully a été entamée en 2018 avec la tranchée du Languedoc, le long des voies CFF entre Sébeillon et le pont Marc-Dufour. Là aussi, les projets avancent lentement mais sûrement, notamment en lien avec le réaménagement de la gare de Lausanne.

« LA VOIE VERTE A DEUX VISAGES. LA SEMAINE, LE MATIN ET LE SOIR, C'EST UNE AUTOROUTE À VÉLOS, MAIS EN DEHORS DE CES MOMENTS, IL Y A UNE VRAIE VIE QUI SE CRÉE AVEC D'AUTRES USAGES. »

UNE PERSONNE CITÉE DANS L'ÉTUDE QUALITATIVE SUR LA VOIE VERTE À GENÈVE

Annemasse et les Eaux-Vives. Deux autres tronçons viendront compléter cet itinéraire continu reliant Annemasse à Saint-Genis. À Fribourg, la Transagglomération (Avry-Guin) est partiellement réalisée, avec un tronçon à

Victime de son succès à Genève

Après un an, le premier tronçon de la voie verte genevoise, aménagé sur la tranchée couverte du CEVA, a déjà bien fait parler de lui. Et pour cause, son énorme succès auprès des piétons comme des pendulaires à vélo (électrique) a vite eu pour revers des conflits entre usagers. Côté suisse, si les aménagements paysagers et l'atmosphère générale de «parc public linéaire» sont plébiscités, les problèmes tiennent aux différentiels de vitesse et à la surface dévolue aux vélos, contrainte par une bande séparatrice de ballast et jugée trop étroite, en particulier à l'heure de pointe. Le manque d'intégration de la voie verte avec les quartiers environnants a également été relevé.

Depuis sa mise en service, l'État de Genève a déjà adapté la signalétique et opéré des travaux d'amélioration sur certaines intersections dangereuses. Il mise maintenant sur une campagne de sensibilisation pour inviter les usagers au civisme.

Pour faire un premier bilan et en tirer des pistes pour l'aménagement des futurs tronçons, l'État de Genève a mandaté une étude qualitative sur ce premier maillon. Parmi les nombreux éclairages apportés pour les communes concernées, l'étude pointe des marges de progression dans la gestion du partage des espaces et des intersections avec le réseau routier. Pour la voie verte de la rive droite, les enseignements sont clairs : l'axe structurant ne se suffit pas à lui-même et d'autres itinéraires préférentiels doivent être prévus, pour les cyclistes notamment.

Fort de cette première expérience, le canton a lancé une démarche de concertation pour le prochain tronçon sur la rive droite. L'objectif : répondre aux besoins des habitant-e-s et futur-e-s usager-e-s, et permettre une bonne intégration au sein des quartiers.

Perspectives de développement

En Suisse, on semble aujourd'hui encore loin des voies express vélo du nord de l'Europe, sur lesquelles les cyclistes peuvent circuler presque sans interruption d'un bout à l'autre de l'agglomération. La concrétisation se heurte autant à la complexité des projets (multitude d'acteurs et calendriers d'opérations urbanistiques) qu'aux questions de détail d'aménagement, avec au cœur la cohabitation entre usagers et le traitement des interfaces avec le réseau routier. ●

POUR ALLER PLUS LOIN

- Journée technique de la Conférence Vélo Suisse « Nœuds sur la route – un casse-tête », 10.11.2020, Lucerne
- Conférence Vélo Suisse, « Axes forts vélo et rues cyclables », Info bulletin 01/2019
- Mobilité piétonne Suisse, Les voies vertes : potentiel pour les piétons, État des lieux et recommandations, 2018
- OFROU, Conférence Vélo Suisse, Voies express vélo – Document de base, Berne 2015
- Plus d'espace pour les piétons et les cyclistes, Prise de position de PRO VELO Suisse et Mobilité piétonne, 2014
- Mobilité piétonne et PRO VELO Suisse, Surfaces partagées entre piétons et cyclistes, 2007
- Interview de Pierre-Olivier Nobs, conseiller communal de la Ville de Fribourg, Bulletin Rue de l'Avenir 01/2019
- *Radfahrende und zu Fuß Gehende auf gemeinsamen und getrennten selbstständigen Wegen* (Cyclistes et piétons sur des itinéraires communs ou distincts : Guide pour les planificateurs), Dresde 2020 (en allemand seulement)

Le vélo en plein boom

CONSTANCE

Valérie Sauter

La Ville de Constance (D) a su augmenter sa part modale de vélos de 24 % à 34 % entre 2007 et 2018, tout en diminuant la part modale des véhicules motorisés de 36 à 25 %, alors que la part modale de la marche restait stable (29 à 30 %). Ceci en particulier grâce à un programme d'actions en faveur du vélo appliqué en plusieurs étapes. Un programme d'actions en faveur des piétons est en préparation.

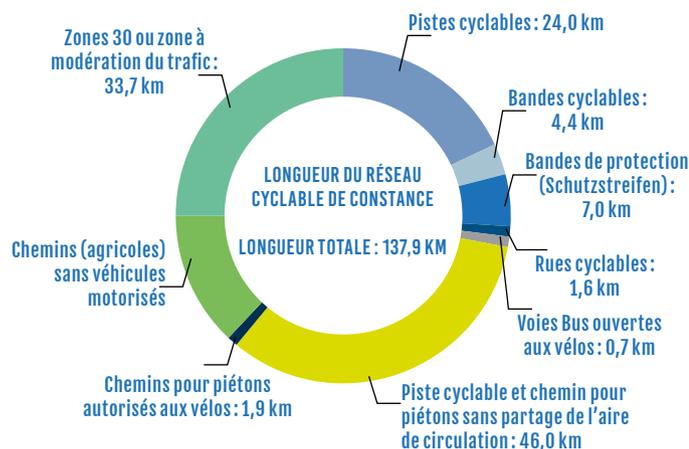


EN ALLEMAGNE, ICI À CONSTANCE, les cyclistes ont le droit de rouler côte à côte dans les rues cyclables. Ce ne sera pas le cas en Suisse (sauf exceptions déjà en vigueur). (photo : Ville de Constance)

Des infrastructures cyclables (bandes ou pistes) sont présentes sur quasiment toutes les routes principales de la ville. En outre, des voies bus sont ouvertes aux vélos et de nombreux chemins sont exclusivement réservés à la mobilité active. La ville essaie toujours d'y séparer les flux de personnes à pied et à vélo, bien que ce ne soit pas possible dans tous les cas. Comme l'illustre le graphique ci-dessous, le reste du réseau est généralement constitué de rues limitées à 30 km/h, adaptées à la cohabitation vélos-véhicules motorisés. La création d'un axe important pour les vélos, souvent difficile à mettre en place en centre-ville, a été possible grâce à l'instauration de trois rues cyclables.

La hiérarchisation du réseau avec des axes forts permettant les dépassements a contribué au succès du vélo. Une voie express vélo (*Radschnellweg*) sur laquelle les cyclistes pourraient circuler presque sans interruption, manquante à la panoplie de la ville, est en cours de planification pour relier Singen à env. 35 km.

Cependant, avec ce succès remarquable, les infrastructures cyclables planifiées deviennent parfois trop étroites et source de conflits. Les rues cyclables peuvent aussi être à certains endroits difficiles à traverser pour les écoliers à pied et dans ce cas des îlots de sécurité sont installés pour faciliter la traversée. ●



(source : Ville de Constance)

QUELLE PLACE POUR LES NOUVEAUX ENGINES DE MOBILITÉ ?

Julien Lovey

L'essor spectaculaire des engins électriques assimilés à des véhicules (EAV-E) remet en question le partage de l'espace urbain. En l'absence d'un cadre juridique clair, ces petits deux-roues motorisés se fraient leur place tantôt sur les routes, tantôt sur les trottoirs, en complexifiant encore la donne.



LES TROTTINETTES ET GYROPODES HOMOLOGUÉS peuvent être utilisés sur les voies cyclables. Les bandes cyclables (temporaires ou non) servent donc aussi à ces nouveaux engins, ici à Genève. (photos: Rue de l'Avenir)

Qu'il s'agisse de trottinette, planche à roulette ou mono-roue électrique, ou encore de gyropode, impossible de rater ces nouveaux types de véhicules à l'assaut des trottoirs ou des pistes cyclables, quand ils ne sont pas directement sur la chaussée. C'est que ces engins, utilisables sans permis (alors même qu'une dextérité certaine est nécessaire pour les manier), ultra-compacts, extrêmement efficaces sur les courts trajets et relativement bon marché (leur prix s'échelonne de quelques centaines à quelques milliers de francs), séduisent et recèlent bien des atouts. Pourtant ils soulèvent aussi leurs lots de questions.

La trottinette électrique en pole position

Depuis quelques années, le secteur des EAV-E connaît une forte croissance. En 2018, plus de 26 000 trottinettes et gyropodes électriques ont été importés en Suisse. On est encore loin des chiffres du vélo à assistance électrique (plus de 137 000 unités importées en 2018), mais il n'en demeure pas moins que le nombre d'engins en circulation augmente rapidement. Accessible en termes de conduite et transportable gratuitement dans les transports publics, la trottinette électrique est aujourd'hui particulièrement plébiscitée par les usagers. A tel point qu'à l'instar de ce que l'on peut observer à l'étranger, des entreprises de trottinettes en libre-service ont récemment fait leur apparition

dans certaines villes du pays (Zurich, Bâle, Winterthur et St-Gall) et pourraient débarquer prochainement en Suisse romande.

Cadre juridique flou

Mais l'essor des EAV-E pose la question du partage de la voirie, d'autant que les constructeurs d'EAV-E bénéficient jusqu'à présent d'un cadre juridique plutôt flou. D'après le droit en vigueur, les EAV-E homologués ne peuvent être utilisés que sur les aires de circulation où les vélos sont également admis et « s'en tenir aux mêmes règles que les cyclistes », comme le précise bien l'OFROU. Les aires piétonnes, et donc les trottoirs, leur sont ainsi interdites d'utilisation. Mais le hic est que bon nombre des EAV-E ne sont actuellement pas homologués en Suisse (typiquement les monoroues ou les skateboards électriques, mais aussi plusieurs modèles de trottinettes électriques) et donc de fait pas admis à la circulation. Si ces derniers ne sont pas interdits à la vente, ils ne peuvent être utilisés ni sur la route, ni sur le trottoir et donc théoriquement limités à un usage sur terrain privé... Ubuesque quoi.

Une cohabitation à gérer

Dans les faits, la cohabitation se complexifie, que ce soit avec les usagers « traditionnels » de la chaussée ou avec les piétons. Une grande partie des utilisateurs d'EAV-E semble emprunter d'abord les aménagements cyclables ou circuler directement sur

la chaussée. Tant qu'ils n'empruntent pas les trottoirs, ces nouveaux engins ne créent pas de problèmes pour les piétons; se pose par contre sur les bandes ou pistes cyclables, quand elles existent, la question du différentiel des vitesses, comme pour les vélos à assistance électrique.

En effet, certains EAV-E dépassent allègrement les 25 km/h, nécessitant ainsi une immatriculation, le port d'un casque obligatoire, des lumières adaptées, etc.; on entre ici clairement dans le monde des véhicules à moteur. Les Pays-Bas ont d'ailleurs opté pour des bandes ou pistes cyclables réservées exclusivement aux moyens de transport individuels n'excédant pas les 25 km/h. Une autre manière d'éviter les conflits potentiels pourrait être l'introduction de limites de vitesse ou d'interdiction de circuler pour les engins rapides sur certains tronçons trop étroits et/ou trop fréquentés. Cela nécessiterait une adaptation de la signalisation et de la législation existante.

Suite à une motion de 2018, le Conseil fédéral est chargé de mener une réflexion sur les aires de circulation autorisées à l'avenir pour ces différentes catégories d'engins (vélos, VAE, EAV et EAV-E). L'enjeu ces prochains mois sera de sensibiliser les responsables politiques à la nécessité d'assurer un climat de cohabitation pacifique entre piétons, cyclistes et usagers de nouveaux engins. ●

PRIX VÉLO 2020

DES INFRASTRUCTURES CYCLABLES EXEMPLAIRES

Valérie Sauter

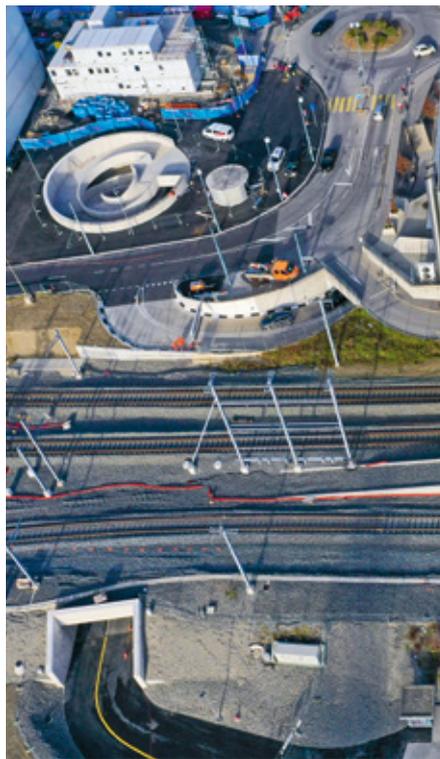
Le Prix Vélo Infrastructure, qui récompense tous les quatre ans des aménagements renforçant l'attrait du vélo auprès du grand public, permet la valorisation d'aménagements exemplaires réalisés en Suisse. C'est la Ville de Berne qui remporte cette édition, face à une quarantaine de projets déposés. Trois projets romands ont aussi été distingués par des prix de reconnaissance.

En 2014, la Ville de Berne a lancé sa vaste offensive en faveur du vélo afin de doubler sa part modale et passer de 10 % en 2010 à 20 % d'ici 2030.

Une Offensive vélo unique en Suisse

Pour atteindre cet objectif ambitieux, la Ville de Berne a adopté une nouvelle culture de la planification avec des infrastructures attrayantes, sûres et continues. Elle a introduit des standards longtemps considérés comme inapplicables en Suisse, comme des bandes cyclables de 2,50 m de large permettant de rouler côte à côte ou de se dépasser, ainsi que des pistes cyclables, réalisées avec une rapidité impressionnante. Sur le réseau principal d'itinéraires cyclables, 25 kilomètres de nouvelles infrastructures cyclables ont été réalisés depuis 2014. Le long des itinéraires cyclables rapides, les surfaces destinées aux vélos sont systématiquement séparées des espaces piétons. Ces nouveaux principes et normes applicables à tout nouvel ouvrage sont consignés dans un plan directeur consacré aux infrastructures cyclables.

Les mesures d'infrastructure consistent en un panachage équilibré de mesures de construction et de mesures immédiates, simples à mettre en œuvre, comme l'élargissement ou la coloration en rouge de bandes cyclables et la transformation de places de stationnement pour véhicules motorisés en parkings vélos. Ces mesures ont porté leurs



fruits : entre 2014 et 2018, les déplacements à vélo ont bondi de 40% en ville de Berne et la tendance à la hausse se poursuit avec une nouvelle progression de 7 % (9 % les jours ouvrables) entre 2018 et 2019.

Trois projets romands primés

Quatre prix de reconnaissance ont été attribués. Un à la Ville de Coire et la commune de Trimmis pour une voie cyclable intercommunale et trois à des projets romands, dont deux à des ouvrages de franchissement des voies, soulignant l'importance de ce type d'ouvrage comme maillon essentiel des réseaux piétons et vélos (voir *Le Bulletin RdA 1/2019*).

La **passerelle de mobilité douce de la gare de Givisiez**, dans l'agglomération fribourgeoise, sert d'interface avec les moyens de transport public. D'une longueur de 300 m, elle propose une largeur très confortable de six mètres, des pentes douces de maximum 6 %, une signalisation très claire, et les flux piétonniers et cyclistes sont séparés par une différence de niveau de 5 cm et par un revêtement aux couleurs différenciées. À noter cependant que la rampe rallonge le trajet des personnes qui pourraient emprunter une

LE TRAIT D'UNION

Une rampe hélicoïdale de 3,8 mètres de large entourant un élégant escalier pour piétons. (photos: Thibault Sanglard et Vincent Jendly)

alternative plus rapide, comme des escaliers. De plus le raccordement à un réseau cyclable plus vaste fait encore défaut.

Le **passage sous voies dit « Le Trait d'union »** a été réalisé par les communes de Prilly et Renens dans le secteur de Malley, qui se prépare à accueillir plusieurs milliers de nouveaux emplois et habitants. Cette double hélice, un escalier entouré par une rampe pour les vélos, permet de franchir sept mètres de dénivellation, ainsi que plusieurs voies de chemin de fer et d'accéder à la gare de Prilly-Malley et à la vélostation. Le projet réussit à séparer et à diriger les flux piétons et cyclistes sur un espace très restreint, de façon directe et sûre.

Inaugurée en 2019, la **piste cyclable bidirectionnelle** de trois mètres de large longeant le lac sur le quai Gustave-Ador, à Genève, a également reçu un prix de reconnaissance. Elle comble une lacune du réseau cyclable de la ville. Bien qu'une telle infrastructure n'ait rien d'inédit à l'échelle de la Suisse, elle constitue une avancée pour Genève dont le réseau routier et la circulation sont particulièrement denses. Le raccordement relativement complexe de cette piste cyclable au reste du réseau a cependant moins convaincu le Jury.

Ces trois prix de reconnaissance ont été attribués à des infrastructures séparées des véhicules motorisés et accordant des surfaces distinctes aux vélos et aux piétons. Par les choix effectués, le jury souligne l'intérêt d'infrastructures en site propre sur les itinéraires appelés à être très fréquentés, ceci afin d'assurer la sécurité des usagers, mais aussi leur confort, et l'efficacité des itinéraires. ●



GIVISIEZ

Inauguration de la passerelle pour cyclistes et piétons de la gare de Givisiez en 2019. (photo: Canton de Fribourg)

BERNE, UNE LONGUEUR D'AVANCE

Par Valérie Sauter

La Ville de Berne a remporté le PRIX VELO infrastructure avec des mesures exemplaires pour les vélos, et son *Offensive vélo* fait beaucoup parler d'elle. Mais qu'en est-il de la cohabitation avec les autres modes actifs ?



MICHAEL LIEBI
est expert pour la Ville de Berne pour tout ce qui concerne la mobilité à vélo.

Quelles mesures prenez-vous, concrètement, pour éviter que l'*Offensive vélo* ne se fasse au détriment des piétons ?

Lorsque nous avons mis en place les itinéraires cyclables principaux (*Veloauptrouten*), la mise en œuvre de mesures pour les déplacements des piétons faisait toujours partie intégrante des projets. Par exemple avec l'ajout d'un îlot central ou l'élargissement d'un trottoir. Quant à la réduction de la vitesse des véhicules, elle sert à la fois la sécurité des piétons et celle des cyclistes. En outre, nous avons mis au point simultanément les nouveaux instruments de planification pour les déplacements à vélo et à pied!

Mais surtout, notre étude intensive des besoins des piétons et des cyclistes nous a permis de réaliser clairement que dans un contexte urbain, il faut en règle générale assurer des infrastructures séparées. Ainsi, sur les surfaces partagées sans séparation des modes, de nombreux points de conflit avec les piétons peuvent être désamorcés. Une « *offensive vélo* » bien conçue est donc en fait aussi une « *offensive piéton* », car nous recevons beaucoup de réactions des citoyens à propos de ces surfaces partagées par les piétons et les cyclistes précisément.

Le grand défi consiste bien sûr à redistribuer l'espace limité du domaine public afin de créer des réseaux attrayants de cheminements pédestres et de pistes cyclables. Ces dernières années, il y a eu une prise de conscience croissante du fait que cela nécessitera une réduction du trafic individuel motorisé. Nos principes de planification consistent à concevoir les routes « des bords vers la chaussée », c'est-à-dire les surfaces piétonnes d'abord, puis l'infrastructure cyclable, puis les chaussées sur lesquelles les transports publics devraient avoir la priorité.



LA "VELOHAUPTROUTE WANKDORF"
Un des itinéraires cyclables principaux réalisé par la Ville de Berne. Les 2,50 m de large permettent de rouler côte à côte ou de dépasser. (photo: Ville de Berne)

Les intersections sont un grand défi en termes de cohabitation. Pouvez-vous nous citer un exemple que vous trouvez intéressant ?

Les intersections sont le plus grand défi. Nous n'avons pas encore l'exemple type où les déplacements des piétons et des cyclistes sont parfaitement résolus selon nos normes. Pour les déplacements à vélo, la solution la plus sécurisée serait celle de pistes cyclables séparées physiquement, selon le modèle néerlandais, un type d'aménagement qui peut être utilisé en toute sécurité par les cyclistes « de 8 à 88 ans ». En ce qui concerne les piétons, il est particulièrement important de disposer de surfaces d'attente suffisamment

grandes et sûres et de nombreuses phases vertes aux feux. Nous voulons en particulier faire un grand pas en avant dans les quartiers, car ces rues sont les plus importantes pour la mobilité de proximité. Elles doivent pouvoir être pratiquées de façon sûre et autonome par les enfants, les personnes âgées et les personnes avec un handicap. Aux nœuds importants du réseau piétonnier dans les quartiers, il faut accorder une plus grande priorité aux piétons. Nous mettons cela en œuvre, par exemple, au moyen d'une surélévation ciblée des passages pour piétons. Le réseau piéton est continu, c'est la route qui est « interrompue ». Là aussi, il faut tenir compte aussi bien des piétons que des cyclistes.

Et l'arrivée des trottinettes électriques a-t-elle demandé des adaptations en termes d'aménagement ?

Le concept de « troisième infrastructure » me vient à l'esprit. Un réseau cyclable bien développé et sûr peut également accueillir d'autres formes de mobilité à vitesse moyenne qui n'ont pas leur place sur le trottoir ou sur la route. Les trottinettes électriques sont déjà obligées d'utiliser cette infrastructure aujourd'hui, mais comme ils ne s'y sentent pas assez en sécurité les gens roulent souvent sur le trottoir et cela doit être évité à tout prix, eu égard aux piétons. Je trouve aussi toujours utile de jeter un coup d'œil à d'autres villes européennes. À Amsterdam, par exemple, on peut observer qu'en plus du nombre impressionnant de cyclistes, un grand nombre d'autres types de véhicules circulent également sur l'excellente infrastructure cyclable. Tout n'est pas bon à prendre, mais je suis convaincu que nous assisterons à l'avenir à une plus grande diversification de la mobilité et que les aménagements devront y répondre. ●

**37^e JOURNÉE
RUE DE L'AVENIR**

2 OCTOBRE 2020
(DATE DE RÉSERVE 27 NOV)

YVERDON-LES-BAINS
(HEIG-VD)

**Ça chauffe dans la rue –
l'espace public face
à l'urgence climatique**

rue-avenir.ch/journee