

RUES CYCLABLES

STEFAN MANSER, DIPL. ING. FH IN RAUMPLANUNG, METRON BERN AG

Les rues cyclables sont des rues de quartier dans lesquelles la circulation a été optimisée pour les cyclistes. Elles font l'objet de dispositions légales dans tous les pays où elles existent. En Suisse, un rapport final vient d'être publié à l'issue des premières études pilotes.

L'IDÉE DE BASE

En termes de sécurité, les rues de quartier dans lesquelles le trafic est modéré sont un modèle avantageux. Pourtant, un conflit persiste entre la réduction des vitesses et la priorité de droite, d'une part, et le souhait que les cyclistes puissent se déplacer de manière fluide et rapide, d'autre part. C'est là que les rues cyclables ont leur rôle à jouer, en intégrant vitesse réduite et facilité de passage pour les vélos, mais une telle pesée d'intérêt ne prend naturellement tout son sens que là où les déplacements à vélo sont particulièrement denses ; elle ne doit pas être appliquée à l'aveugle de manière uniforme.

EXPÉRIENCES À L'ÉTRANGER

La rue cyclable type est une rue à faible trafic, où la vitesse est réduite, et qui est aménagée de sorte que les vélos puissent

circuler en toute sécurité et en engendrant le moins de dérangement possible. Plusieurs pays d'Europe connaissent les rues cyclables de longue date ; les Pays-Bas notamment en possèdent plus de 1'000, développées depuis les années 80 (nommées Fietsstraten).

C'est en 1997 que l'Allemagne a vu l'introduction des rues cyclables (appelées « Fahrradstrassen »), qui s'y sont entretemps répandues et répondent à l'idée générale exposée ci-dessus : une rue cyclable sert de passage aux cyclistes et de voie de délestage au trafic motorisé. Il existe donc dans tous les pays des règles ou parfois des recommandations à propos de la proportion minimale de cyclistes dans la charge totale ainsi que de la limite supérieure du TIM. En Belgique et en Autriche, les transports publics sont exclus des rues cyclables. Dans la plupart des pays, les rues cyclables ne sont aménagées que dans des rues de quartier ; de manière universelle, les rues cyclables sont des zones 30.

En revanche, il existe de grandes différences dans les règles d'aménagement. Aux Pays-Bas, les rues cyclables – comme il est d'usage dans ce pays pour les infrastructures cyclables – ont un revêtement rouge. L'organisation professionnelle CROW



Rue cyclable à Nijmegen (Pays-Bas) avec le panneau de signalisation très répandu « auto te gast » (voiture = invité) et le revêtement rouge ; à noter les bords inclinés servant de ralentisseurs, mais restant franchissables par les vélos.



Rue cyclable à Berlin ; le pavage et le décrochement vertical en milieu de chaussée servent à modérer le trafic (« coussin berlinois »).

Fietsberaad a par ailleurs publié des recommandations détaillées à propos du principe de garder la chaussée à voie centrale banalisée la plus étroite possible. L'Allemagne n'a pas de règles, ce qui fait que beaucoup de rues cyclables sont simplement annoncées avec un panneau de signalisation à l'entrée, mais ne bénéficient pas ou quasiment pas d'aménagements spécifiques renforçant leur fonction.

De la même manière, on observe une grande variabilité dans les droits et obligations liés aux panneaux de signalisation. En Allemagne et en Autriche, les véhicules à moteur sont bannis des rues cyclables, sauf exception faisant l'objet d'une signalisation complémentaire (cas très fréquent).¹ En Belgique, les vélos ont le droit de rouler sur toute la largeur de la chaussée (pas d'interdiction de rouler à droite) et les véhicules à moteur n'ont pas le droit de les dépasser. Aux Pays-Bas, la CROW Fietsberaad² indique toutefois qu'une telle interdiction de dépassement est discutable dans la mesure où elle est davantage source d'irritation et de conflit que d'accroissement de la sécurité. Aux Pays-Bas, en Allemagne, en Belgique et en Autriche, les vélos ont le droit de rouler côte à côte dans les rues cyclables.

ÉTUDES PILOTES EN SUISSE : COUP D'ŒIL DANS LE RÉTROVISEUR

Les études pilotes ont eu lieu en Suisse entre 2016 et 2017, coordonnées par l'Office fédéral des routes (OFROU) ; elles ont concerné plusieurs grandes villes du pays (cf. article de Martin Urwyler dans ce même numéro). Après consultation des villes, l'OFROU a défini de manière provisoire la version suisse de

la rue cyclable. Nous n'en mentionnerons ci-dessous que les points principaux :

- La caractéristique la plus importante est la priorité accordée aux vélos sur tous les véhicules débouchant des rues adjacentes, en contradiction avec le principe général de priorité de droite dans les zones 30. Cette disposition sert d'une part à fluidifier et optimiser le trajet des cyclistes, d'autre part à renforcer le rôle spécifique de traversée de la rue cyclable. Elle est inconnue des autres pays, probablement parce que les zones 30 n'y sont pas assorties de la règle de la priorité de droite.
- Le panneau de signalisation « Rue cyclable » n'a qu'une fonction informative, on ne peut en déduire aucune règle ni obligation. Il n'autorise notamment pas les vélos à rouler côte à côte. En Suisse, selon l'article 43 de l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR), les vélos ont le droit de rouler côte à côte par exemple « sur les pistes cyclables et sur les chemins de randonnée pour cyclistes indiqués par des signaux sur des routes secondaires » ; ou de manière générale « lorsque la circulation des cycles et des cyclomoteurs est dense ». La question de savoir si les vélos pouvaient rouler côte à côte dans le cadre des études pilotes sur les rues cyclables a fait l'objet de discussions particulièrement vives.
- En ce qui concerne les conditions d'application et l'aménagement, les études pilotes n'ont reçu presque aucune prescription. On souhaitait laisser un large éventail de possibles se créer, afin de récolter de nombreuses expériences différentes ; il semblait également disproportionné de for-

¹ Selon une étude de 2016 conduite en Allemagne par la deutsche Unfallforschung der Versicherer (UDV) (bureau d'études sur les accidents subis par les assurés), seules 4% des 179 rues cyclables étudiées étaient strictement interdites aux véhicules à moteur ; 16% étaient autorisées aux riverains. La plupart étaient autorisées au TIM avec des conditions plus ou moins restrictives.

² Andriess, R. & van Boggelen, O. : Discussienotitie fietsstraten binnen de kern. versie 2.1; CROW Fietsberaad, Utrecht 2016

muler des exigences contraignantes pour un essai de dix mois. Cependant, tous les services concernés ont toujours été d'avis qu'au cas où la rue cyclable serait inscrite dans la législation, il serait alors indispensable d'avoir des directives ou au moins des recommandations pour son aménagement, car une rue cyclable de qualité doit nécessairement se distinguer par un aménagement spécifique. Par là même, il s'agit d'éviter que la rue cyclable ne devienne un emballage vidé de sa substance, ou une solution bon marché pour ceux qui ne soutiennent que du bout des lèvres la modération du trafic et la création d'itinéraires cyclables efficaces.

- Les études pilotes ont donc été conduites dans le cadre suivant : des rues avec priorité aux cyclistes aux intersections, mais sans droits ni obligations particuliers et la plupart du temps sans modification de l'aménagement existant. Rétrospectivement, il n'est guère étonnant de constater que l'introduction des rues cyclables dans ce contexte n'a entraîné que peu de changement, puisqu'il s'agissait de rues précédemment déjà relativement attrayantes et appréciées des cyclistes.

PRINCIPAUX ARGUMENTS CONTRE LES RUES CYCLABLES EN SUISSE

1. L'argument le plus souvent cité est l'effet antagoniste de la modération du trafic. La crainte bien compréhensible d'une accélération n'a toutefois pas été confirmée dans le cadre des études pilotes. Ce n'est qu'à Berne, sur la Beundenfeldstrasse qui avait été simultanément rectifiée, que l'on a mis en évidence une augmentation de la vitesse, qui doit toutefois être prise avec précaution puisqu'il ne s'agissait que de mesures ponctuelles de la vitesse.

2. La deuxième objection est en lien avec le fait que la rue cyclable s'écarte du principe de la priorité de droite qui caractérise les zones 30, entraînant la crainte d'un retour en arrière en matière de sécurité. Sur ce point non plus, les études pilotes n'ont permis ni de valider ni de rejeter l'objection, car la période d'analyse de dix mois était trop courte pour pouvoir tirer des conclusions quant au risque d'accident. On peut tout de même répondre à cette crainte que, si la rue cyclable est aménagée de manière correcte, sa fonction particulière doit être bien visible et compréhensible, ce qui permet d'éviter des confusions et donc de garantir un niveau de sécurité comparable à celui qui est obtenu sous le règne de la priorité de droite. Il faut rappeler que, dans l'idéal, une rue cyclable constitue une portion d'itinéraire à caractère dominant à l'intérieur d'un quartier, c'est-à-dire un axe sur lequel les usagers ne tiennent souvent pas compte de la priorité de droite. Dans ces conditions, il est permis de se demander si la rendre prioritaire ne serait justement pas la décision la plus sûre. Il s'agira naturellement de prendre au besoin d'autres mesures pour conserver l'effet souhaité de modération du trafic.
3. La troisième objection ne manque pas de pertinence : le territoire de la Suisse offre-t-il suffisamment d'espace et d'itinéraires potentiellement transformables en rues cyclables pour justifier une adaptation des règles de la circulation routière ?

PLAIDOYER POUR LES RUES CYCLABLES

Pour un cycliste qui souhaite rouler sans freiner ou s'arrêter sans cesse ni être à l'affût des dangers, la priorité de droite peut être un problème, en tout cas sur des trajets avec beaucoup d'intersections et si la visibilité est mauvaise. À chaque croise-



Priorité de droite dans la Militärstrasse à Berne, avant la création de la rue cyclable.



À vélo en toute détente sur la Freiestrasse à Berne.

ment, le cycliste doit alors décider s'il va réduire sa vitesse, au prix d'un effort supplémentaire juste après pour réaccélérer, ou s'il continue à la même vitesse – en espérant que ce ne soit pas la fois où il devra affronter un véhicule débouchant de la droite. Gageons que la plupart du temps, l'être humain ayant horreur de gaspiller ses forces, le cycliste choisira de passer tout droit.

L'auteur est donc convaincu que les rues cyclables garantissant la priorité aux cyclistes représentent un avantage considérable et la possibilité pour ces derniers de circuler sereinement à travers nos villes – à condition bien sûr qu'elles soient situées au bon endroit et aménagées de la bonne manière, à savoir : en respectant la modération du trafic, en minimisant l'impact du TIM et en rendant manifeste la présence d'un régime de priorité différent (avec ou sans panneau de signalisation spécifique, car cette question nous semble ici secondaire). Un panneau de signalisation présenterait toutefois l'intérêt de renforcer la visibilité des cyclistes, et il pourrait aussi légitimer la possibilité pour les vélos de rouler côte à côte. En effet, il semble peu probable que rouler côte à côte soit davantage à risque sur une rue cyclable que sur les itinéraires cyclables de loisirs (où cette possibilité est admise par la loi).

L'AVENIR

Du point de vue de l'OFROU, les études pilotes n'ont pas permis d'établir sans équivoque la pertinence des rues cyclables. Aucun avantage clair ni impact négatif n'a été démontré.

C'est pourquoi l'OFROU a organisé une table ronde afin de discuter des résultats des études pilotes et des adaptations juridiques nécessaires avec les représentants des associations professionnelles et les experts de la sécurité routière. Ce groupe est parvenu à la conclusion que des itinéraires cyclables de grande qualité aménagés sur des rues de quartier à très faible trafic favorisent la séparation des cyclistes d'avec le trafic motorisé, et améliorent ainsi la sécurité routière. Une infrastructure solide contribue en outre à une mobilité plus durable.

L'OFROU a donc décidé d'étudier plus avant le thème des rues cyclables et de clarifier le processus au cours duquel les adaptations du droit nécessaires pourront être réalisées.

Références :

- Rapport d'évaluation du projet pilote « Rues Cyclables », Office fédéral des routes (en allemand) (PDF, 19 MB, 08.01.2019)
- Fiche d'information rues cyclables (PDF, 507 kB, 09.01.2019)
- Pour télécharger ces deux documents (faire défiler jusque tout en bas, section « Informations complémentaires ») : www.astra.admin.ch > Thèmes > Mobilité douce > Documentation

RUES CYCLABLES : LE MESSAGE DES VILLES

MARTIN URWYLER, SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES DE LA VILLE DE LUCERNE, MEMBRE DU COMITÉ DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

Les rues cyclables ont fait l'objet d'études pilotes en Suisse en 2016 et 2017, dont les résultats ont été publiés début 2019 dans un rapport final. L'OFROU a organisé une table ronde afin de discuter de ces résultats avec les représentants de plusieurs associations professionnelles et les experts de la sécurité routière, et perçoit tout à fait les avantages d'un tel aménagement. La réflexion autour des rues cyclables sera donc poussée plus avant. La position des villes dans lesquelles des tronçons pilotes avaient été aménagés est claire : il faut créer des rues cyclables.

ÉTUDES PILOTES

Le régime de transport Rue cyclable (en allemand Velostrasse ou Fahrradstrasse) existe depuis plusieurs années dans divers pays d'Europe, où il a fait ses preuves (par exemple aux Pays-Bas depuis 1980, en Allemagne depuis 1997, en Belgique et en Autriche depuis 2013). Cependant, les droits et obligations associés à ce régime diffèrent quelque peu entre les pays. En Suisse, les rues cyclables ne sont pas un sujet nouveau pour

les communes et les spécialistes. Leur introduction en tant que nouveau régime de transports a pour but d'offrir aux usagers un niveau élevé de confort et de sécurité dans des rues à faible charge de trafic et à haute densité de cyclistes, ce qui aurait aussi pour effet favorable de promouvoir l'utilisation du vélo. La caractéristique la plus importante des rues cyclables est qu'elles sont prioritaires pour les vélos vis-à-vis de toutes les rues qui y débouchent, garantissant ainsi un parcours sûr et sans interruption. Il s'agit d'un dispositif intéressant pour les villes de par la possibilité de connecter de futures voies express vélo reliant les agglomérations au centre-ville à des routes secondaires, en évitant les zones les plus densément peuplées. En collaboration avec l'Office fédéral des routes (OFROU), les villes de Bâle, Berne, Saint-Gall, Zurich et Lucerne ont réalisé des études pilotes sur les rues cyclables pour tester le modèle suisse ; il s'agissait d'évaluer l'influence de ce nouveau régime de transport sur la sécurité du trafic, la qualité et le confort pour les cyclistes, ainsi que l'acceptabilité. La seule signalisation nouvelle introduite a été le panneau « Rue cyclable » mis en place au début de la rue cyclable. Aux carrefours, de grands picto-



Rues cyclables.



grammes vélo au sol rendent évidente la signification de la rue cyclable pour les cyclistes, qui jouit de la priorité vis-à-vis de tous les autres usagers de la route, y compris les automobilistes.

RÉSULTATS DES ÉTUDES PILOTES

Le rapport définitif de l'OFROU est disponible depuis début janvier 2019. Il s'appuie sur les mesures et les enquêtes réalisées dans le cadre des études pilotes, et conclut à un haut degré d'acceptation des rues cyclables ainsi qu'à une nette augmentation des déplacements à vélo ; ces résultats sont en accord avec les expériences positives d'autres pays européens comme l'Autriche ou l'Allemagne, qui parlent en faveur de la possibilité d'augmenter le confort des cyclistes sans empiéter de manière notable sur celui des autres usagers de la route. Il n'y a pas eu d'augmentation des accidents. Il est indéniable que la signalisation et le marquage au sol facilitent la compréhension du dispositif ainsi mis en place pour les vélos et augmentent la visibilité de ces derniers.

LE MESSAGE DES VILLES

L'OFROU est parvenu à la conclusion que des itinéraires cyclables de grande qualité aménagés sur des rues de quartier à très faible trafic favorisent la séparation des cyclistes d'avec le trafic motorisé, améliorant ainsi la sécurité routière, et qu'une infrastructure solide contribue à une mobilité plus durable. Cette position est soutenue par les villes, qui voient en outre dans le gain de temps et l'amélioration du confort un avantage indéniable pour les cyclistes. La priorité accordée permet de ne plus devoir freiner ni s'arrêter à chaque intersection, ce qui augmente la fluidité du trajet et diminue l'énergie nécessaire à la course. Les villes pilotes, quant à elles, ont été convaincues par l'expérience et considèrent qu'il est désormais crucial d'ancrer les rues cyclables au niveau fédéral afin de pouvoir leur consacrer les efforts nécessaires de planification et de mise en œuvre. Le fait que la « Votation Vélo » ait été acceptée par une large majorité des votants en septembre 2018 accroît aux yeux des villes l'importance de concrétiser des mesures en faveur du vélo. Lors de la procédure de consultation portant sur la modification des règles de la circulation routière et des règles de la signalisation, plusieurs villes ont demandé la création d'un nouvel article à propos de la signalisation des rues cyclables. Le 5 février 2019, par voie de presse, les villes pilotes de Bâle, Berne, Saint-Gall, Zurich et Lucerne ont demandé à la Confédération d'entériner l'inscription des rues cyclables dans la réglementation. Leurs arguments sont les suivants :

- Les rues cyclables sont une illustration de la continuité et la fluidité du réseau cyclable.
- Les rues cyclables sont de toute évidence des itinéraires cyclables importants, qui apportent de précieuses informations non seulement sur les cyclistes, mais aussi sur les autres usagers de la route. Par exemple, l'automobiliste qui a conscience, en empruntant une rue cyclable, de se trouver sur un itinéraire essentiel pour le vélo pourra faire preuve d'une meilleure compréhension, de davantage d'égards et d'une attention accrue.

- Les rues cyclables, en évitant aux cyclistes de devoir freiner aux intersections puis réaccélérer pour retrouver leur vitesse antérieure, leur offrent un plus grand confort et une économie d'énergie.
- Les rues cyclables permettent aux cyclistes de rouler de manière plus fluide et leur font gagner du temps.
- Les rues cyclables constituent une importante contribution à la promotion du vélo comme mode de déplacement.
- D'autres pays européens en ont une expérience positive depuis des années.
- Les rues cyclables n'entraînent visiblement pas de conséquences négatives pour les autres usagers de la route ; le cas échéant, des mesures simples permettraient de résoudre d'éventuelles difficultés.

SOUHAITS EXPRIMÉS PAR LES VILLES

Les villes ont besoin d'un cadre légal pour mettre en place des voies express vélo et des itinéraires cyclables principaux qui jouissent de la priorité dans les zones 30. Une possibilité pour cela serait d'adapter l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre, afin de définir des exceptions à la priorité de droite en faveur des cyclistes. On pourrait ainsi se passer d'une signalisation supplémentaire, ce qui permettrait une mise en œuvre rapide et pragmatique. En guise de premier pas, les villes soutiendraient les réflexions de l'OFROU à ce sujet. Elles souhaitent cependant également un engagement plus fort de la part de la Confédération, surtout après la votation de septembre passé. La demande d'une signalisation spécifique, fondée sur des dispositions légales, persiste donc, car ce n'est qu'à une telle condition que l'on pourra aussi régler la circulation des vélos côte à côte ou la nécessité que les autres usagers fassent preuve de suffisamment d'égards vis-à-vis des cyclistes.

