

Rues cyclables

Créé le **01.12.2020**



Régime de priorité modifié sur la rue cyclable de la Beundenfeldstrasse à Berne (photo : Ville de Berne)

Les rues cyclables sont des rues de quartier optimisées pour la circulation à vélo et permettent aux usagères et usagers de circuler de manière sûre, confortable et fluide, à l'écart des grands axes. Jusqu'ici en Suisse, le principe de la priorité de droite dans les zones limitées à 30 km/h rendait difficile la réalisation de telles « rues cyclables ». Le 1er janvier 2021, un amendement concernant les zones limitées à 30 km/h entrera en vigueur. Celui-ci permettra la levée de la priorité de droite dans les zones limitées à 30 km/h en faveur des rues cyclables. Le DETEC jette ainsi les bases légales qui permettront l'aménagement de « rues cyclables ».

Version en ligne: https://www.mobilservice.ch/fr/2463.html

PROFIL & DONNÉES-CLÉS

Coûts d'exploitation annuels



Remarques

L'envergure des coûts d'investissement dépend fortement du pragmatisme avec lequel la ville ou la commune appréhende la réalisation d'une rue cyclable. Si une rue cyclable est réalisée sans grands changements structurels ni suppressions ou déplacements de places de stationnement, les coûts d'investissement ne dépassent pas quelques milliers de francs.

Type de territoire

- Centre / Ville
- Agglomération

Taille de la commune

- 10'000 20'000 habitants
- > 20'000 habitants

EXEMPLES

Exemple de la ville de Berne

La ville de Berne veut accroître la part modale du vélo – actuellement de 11 % – à au moins 20 % d'ici 2030. La « Velooffensive », lancée en 2016, prévoit différentes mesures dans ce sens. La composante principale est la création d'un réseau d'itinéraires cohérent, composé de voies cyclables directes, confortables et sûres. Dans le cadre du projet pilote « Rues cyclables », lancé par l'Office fédéral des routes OFROU, la ville de Berne a ainsi testé depuis 2016 ces nouveaux régimes de circulation à deux endroits : d'une part au carrefour Beundenfeldstrasse/Militärstrasse dans le quartier de Breitenrain et d'autre part à celui Erlachstrasse/Freiestrasse dans le quartier de la Länggasse. Tous deux faisaient déjà partie de zones limitées à 30 km/h avant l'introduction de la rue cyclable. Pour assurer une progression attractive et confortable aux cyclistes, notamment la priorité de droite a été abolie sur ces parcours. La ville de Berne espère pouvoir offrir des itinéraires cyclables principaux de bonne qualité, également sur les routes secondaires qui traversent les quartiers. La création de ces deux rues cyclables à 12 autres endroits.

Exemple de la ville d'Aigle (VD)

Les rues cyclables ne sont pas uniquement une préoccupation des grandes villes. En novembre 2020, la commune d'Aigle a par exemple décidé la création d'un tel aménagement. Dans ce contexte, la municipalité a attribué un mandat, lequel doit examiner au début 2021 où des rues cyclables pourraient être réalisées dans les nombreuses zones limitées à 30 km/h de la commune. Il est prévu ensuite de les mettre en œuvre déjà à partir de l'été 2021. Les rues cyclables constituent une mesure du schéma directeur cyclable entériné par la commune en 2020. Au travers de cette mise en œuvre rapide, la « Capitale mondiale du cyclisme » – Aigle abrite le siège de l'Union Cycliste Internationale UCI – entend favoriser le trafic cycliste quotidien.

DESCRIPTION



Des pictogrammes de grande taille attirent l'attention sur la rue cyclable (photo : Ville de Berne)

Contexte

Une mesure importante pour la promotion du vélo est la création de rues cyclables sûres et agréables, formant un réseau cohérent. En de nombreux endroits, un dilemme apparaît à ce niveau. Faire circuler les vélos rapidement, en toute sécurité et confortablement, n'est possible ni le long des axes de circulation où la fréquentation du TIM est élevée et l'espace restreint, ni sur les rues secondaires parallèles à vitesse limitée. Tandis que les « Rues cyclables » ont été introduites au Pays-Bas et en Allemagne déjà dans les années 1980 et 1990, en Suisse, elles font l'objet de discussions depuis un certain temps uniquement au sein des milieux professionnels et des municipalités. En effet : les rues de quartier à vitesse limitée sont un modèle de succès en termes de sécurité. Cependant, un conflit d'intérêts peut apparaître entre les mesures destinées à limiter la vitesse et la priorité de droite ainsi que la progression rapide à vélo. C'est précisément ce point que vise l'idée des rues cyclables : vitesse limitée, certes, mais pas au détriment de la priorité accordée au trafic cycliste. L'introduction de rues cyclables en Suisse suppose une adaptation de l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre et de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR).

À la demande de certaines grandes villes de Suisse, l'OFROU a lancé en 2016 l'essai pilote « Rues cyclables ». Alors que l'Office fédéral endossait la responsabilité du projet, les villes de Bâle, Berne, Lucerne, St-Gall et Zurich – en qualité de sites pilotes – étaient responsables des mesures infrastructurelles et de l'évaluation. Dans le cadre du projet pilote de 2016 à 2017, dans ces cinq villes, au total huit rues cyclables ont été introduites à titre expérimental. Sur la base des résultats de l'essai pilote et de discussions approfondies avec les organismes et associations spécialisés, l'OFROU a ensuite fixé les prochaines étapes. Le ler janvier 2021, l'amendement concernant les zones limitées à 30 km/h entrera en vigueur. Le DETEC jette ainsi les bases légales qui permettront l'aménagement de rues cyclables.

Offre

Les rues cyclables sont des rues de quartier offrant des voies de circulation optimisées pour les cyclistes et poursuivent un objectif précis : favoriser le trafic cycliste. Les rues cyclables déploient tout leur potentiel lorsqu'elles sont correctement mises en œuvre au bon endroit. L'idée de base est la suivante :

une rue cyclable a une fonction de passage pour le trafic cycliste, et uniquement une fonction de jonction pour le TIM.

Une rue cyclable idéale peut être décrite de la manière suivante :

- Importance élevée pour le trafic de passage cycliste (tronçon du réseau principal d'itinéraires du trafic cycliste journalier)
- Importance secondaire pour le trafic motorisé (fonction de jonction)
- Peu de conflits d'intérêts concernant la limitation de la vitesse versus la circulation directe et fluide pour le trafic cycliste
- Peu de trafic de voitures
- Forte fréquentation (condensée) du trafic cycliste (part de plus de 50 % du trafic global)
- Coexistence de tous les véhicules (pas de séparation ou de marquages longitudinaux)
- Séparation du trafic piéton
- Priorité aux carrefours

Du point de vue juridique, une rue cyclable est simplement une zone limitée à 30 km/h, au sein de laquelle la priorité de droite est abolie. En ville de Berne, une rue cyclable a cependant un autre statut. En effet, cette dernière considère ce nouveau régime de circulation comme un label de qualité et a fixé les critères de qualité suivants pour ses rues cyclables, existantes et futures :

- La rue cyclable présente une coupe transversale de 4,8 mètres. Cela permet à deux cyclistes circulant côte à côte de croiser une voiture de tourisme.
- Il n'existe pas de places de stationnement en épi le long des rues cyclables. Les rangées de places de stationnement des deux côtés de la route sont bannies également. Lorsque l'espace est restreint, la ville se réserve le droit de supprimer toutes les places de stationnement le long de la rue cyclable.
- Les rues cyclables sont signalées par de grands pictogrammes de vélos. L'OSR l'autorise explicitement à compter du ler janvier 2021. La ville de Berne examine d'autres marquages et signalisations globaux.

À Berne aussi, la suppression de places de stationnement engendre des discussions. La ville procède donc de manière circonspecte. Elle analyse par exemple le taux d'occupation des places de stationnement publiques et privées. Cela permet de déterminer où un excédent de places de stationnement privées pourrait compenser la perte de places de stationnement publiques. En ville de Berne, la participation de la population est une tradition de longue date. Les mesures de circulation prévues, telles que les rues cyclables, sont présentées et discutées avec les commissions de quartier concernées.

Une rue cyclable est un tronçon d'un itinéraire cyclable (principal) et, par conséquent, un élément du réseau cyclable. Idéalement, la rue cyclable prévue présente d'ores et déjà une fréquentation élevée de vélos et peu de TIM. Si la répartition modale est inverse, mais le potentiel d'une rue cyclable sur ce tronçon reste élevé, la ville de Berne interviendra avec des mesures visant une réduction du TIM (par exemple, l'introduction d'une autorisation de circuler limitée aux riverains). La ville de Berne profite aussi du lancement d'une rue cyclable pour y améliorer le trafic piéton. Des mesures structurelles, comme l'élargissement du trottoir sont ainsi envisageables.

L'introduction de rues cyclables permet de s'adresser en particulier aux groupes d'utilisateurs qui ne se déplacent pas encore à vélo en ville. Toutefois les pendulaires à vélo, ou plus généralement les cyclistes

« expérimentés », apprécient également les voies cyclables confortables, sûres et rapides.

Les travaux pour la réalisation des rues cyclables sont partagés entre le service de planification du trafic de la ville de Berne (étude préliminaire, planification) et l'Office municipal du génie civil (réalisation et marquage).

Expériences

Une rue cyclable constitue une voie de circulation attrayante et sûre à partir du moment où elle emprunte une route faisant partie d'un itinéraire cyclable quotidien très fréquenté. Par ailleurs, elle doit être adaptée sur le plan fonctionnel et spatial, être aménagée de manière appropriée et bénéficier de règles de circulation claires et compréhensibles. Les effets négatifs, identifiables dans certains cas, doivent être éliminés à l'aide de mesures adéquates, adaptées au lieu : les mesures de ralentissement du trafic permettent par exemple d'éviter les vitesses excessives. Une interdiction de circuler ou des barrières éliminent le trafic TIM supplémentaire et un aménagement adapté de la rue prévient les conflits avec les autres usagers de la route, en particulier les piétons.

Il est important de réaliser un marquage clair, uniforme et facilement identifiable afin d'atteindre le respect et la reconnaissance de la rue cyclable auprès de tous les usagers de la route. L'acceptation de la rue cyclable est améliorée grâce à une clarification préalable des besoins et à la participation de la population en fonction des besoins ainsi qu'à une bonne communication et à l'analyse des résultats.

EFFETS

Environnement et énergie

Chaque trajet à vélo réduit les nuisances causées, par exemple, par le TIM eu égard au bruit des véhicules, aux gaz d'échappement et au risque d'accident. Les infrastructures cyclables attrayantes, telles qu'une rue cyclable, représentent une mesure importante pour la promotion du vélo, laquelle peut conduire à une réduction du volume du TIM. Au moment où le trafic cycliste occupe une place plus importante dans la répartition modale, un certain nombre de places de stationnement peut être éliminé. Une valorisation de l'espace routier, par exemple à travers la création d'espaces verts, devient possible.

Société

Les cyclistes ont un effet positif sur la qualité de vie, puisque le vélo contribue à rendre les quartiers vivants et attrayants. Les rues cyclables s'adressent également aux groupes d'utilisateurs qui ne se déplacent pas encore à vélo. Elles permettent à un nombre encore plus important de personnes, de pratiquement tous les âges et de toutes les couches sociales, de bénéficier d'un moyen transport individuel et peu coûteux. Le vélo est également synonyme d'exercice physique et constitue donc un moyen de prévention actif contre des maladies, telles que les crises cardiaques et le diabète.

Economie

Les infrastructures cyclables sont généralement plus rentables en termes de construction, d'exploitation et d'entretien que celles destinées aux autres moyens de transport. En particulier, les rues cyclables peuvent être réalisées de manière peu incommodante et généralement aisée. Elles sont les plus rentables parmi tous les types de voies de circulation cyclables (par exemple, par rapport aux approches de séparation telles que les pistes ou voies cyclables).

OUTILS

Démarche

1. Planification de l'emplacement de la rue cyclable

Une rue cyclable fait partie intégrante d'un réseau cyclable défini.

Une rue cyclable est avant tout réalisée sous forme de tronçon d'un itinéraire cyclable principal. En général, les rues cyclables sont réalisées dans les zones limitées à 30 km/h existantes ou nouvelle-

ment créées.

Sur la rue choisie, le trafic cycliste est intense et celui du TIM restreint.

2. Examen de l'infrastructure en place et, le cas échéant, planification de mesures

Largeur de la route et règles de priorité

- Le croisement sûr de vélos avec le TIM doit être possible (larguer visée 4,5 mètres à 5 mètres)
- Un trottoir continu est disponible au moins d'un côté de la route Suppression de la priorité de droite des rues débouchant sur la rue cyclable

Sécurité et confort pour les piétons et les cyclistes

• Les piétons et les cyclistes se déplacent sur des voies de circulation séparées

Conditions de visibilité

- Pas de places de stationnement en épi ou perpendiculaires
- Réduction du nombre de places de stationnement lorsqu'elles entravent la visibilité
- 3. Participation éventuelle de la population

Le projet de rue cyclable est présenté et discuté dans les quartiers concernés :

- L'appréciation de l'emplacement de la rue cyclable de la ville est-elle partagée par le quartier ?
- Quels points spécifiques doivent-ils être observés en cas d'éventuelle réalisation ?
- D'autres rues du quartier pourraient-elles se prêter à une fonction de rue cyclable?
- 4. Réalisation des rues cyclables

Réalisation des mesures définies et placement du marquage au sol par l'Office du génie civil Communication à la population (communiqué de presse et autres canaux d'information)



Rue cyclable Beundenfeldstrasse, Berne (photo: Ville de Berne)

Financement

Le Conseil municipal de la ville de Berne a approuvé un crédit de CHF 290 000.- pour la réalisation de cinq nouvelles rues cyclables et l'amélioration ainsi que l'extension de deux rues cyclables existantes. Ce montant servira à payer les coûts de planification et de mise en œuvre, les éventuelles mesures structurelles ainsi que les coûts de signalisation et de communication.

Marketing

La communication joue un rôle important à deux niveaux : dans le cadre de la planification et de la réalisation de la rue cyclable, les problèmes d'acceptation peuvent être abordés par le biais de la participation et de l'information. L'information et la discussion au sein des commissions de quartier sont donc une évidence pour la ville de Berne. Un communiqué de presse est un bon moyen de marquer l'ouverture de la rue cyclable. Des mesures de communication à plus long terme peuvent contribuer à améliorer le respect et la reconnaissance de la rue cyclable.

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

Liens

- Communiqué de presse « <u>Le Conseil fédéral adopte de nouvelles règles de la circulation routière et prescriptions en matière de signalisation</u> » (Office fédéral des routes OFROU, 20.05.2020)
- Essai pilote « <u>Rues cyclables à Bâle</u> » (Canton de Bâle-Ville, Planification de la mobilité, Infrastructure de transport, de)
- Essai pilote « <u>Rues cyclables en ville de Lucerne</u> » (Luzernmobil.ch, de)
- Communiqué de presse de la ville de Zurich concernant <u>l'essai pilote « Rues cyclables »</u> (Département de la sécurité, 2019, de)

Documents en allemand

Bericht Pilotversuch Velostrassen. Auswertung. (Bundesamt für Strassen ASTRA, 2018) [PDF, 19.95
 MB]

• <u>Faktenblatt Velostrassen («Fahrradstrassen»).</u> Resultate der Pilotversuche in Schweizer Städten. (Bundesamt für Strassen ASTRA, 2019) [PDF, 561 KB]

- <u>Dokumentation zum Online-Anlass «Freie Fahrt für Velostrassen & Co.» (Stadt Bern, 2020)</u> [PDF, 836 KB]
- Flyer zum Pilotversuch Velostrasse in der Stadt St.Gallen (clemo, 2019) [PDF, 571.8 KB]

Documents en français

• <u>Fiche d'information Rues cyclables («Voies cyclables»). Résultats des essais pilotes dans les villes suisses. (Office fédéral des routes OFROU 2019) [PDF, 508 KB]</u>

Adresses de contact et fournisseurs:

Ville de Berne, Planification du trafic
Office de la circulation piétonne et cycliste
Stephanie Stotz Simon
Effingerstrasse 19
CH-3018 Berne
Tél. 031 321 70 71
stephanie.stotz@bern.ch

Demandez conseil auprès des <u>représentants de Mobilservice Pratique</u> de votre canton.

Responsable de l'élaboration de ce cas pratique :

Büro für Mobilität AG Hirschengraben 2 CH-3011 Berne Tél. 031 311 93 63 mail@bfmag.ch

GALERIE D'IMAGES



Rue cyclable Beundenfeldstrasse, Berne (photo : Ville de Berne)



Rue cyclable Erlachstrasse, Berne (photo : Ville de Berne)

Mobilservice Hirschengraben 2 CH-3011 Berne

Secrétariat T +41 31 311 93 63 info@mobilservice.ch Rédaction T +41 22 321 23 77 redaction@mobilservice.ch