

Nouveau départ pour le trafic cycliste?

Autor(en): **Weidmann, Ruedi**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Tracés : bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **135 (2009)**

Heft 05: **Trafic lent**

PDF erstellt am: **20.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-99737>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Nouveau départ pour le trafic cycliste ?

Si la promotion du vélo par les communes suisses date de plus de 30 ans, les succès restent à ce jour assez maigres. Pourtant, l'heure de la (re-) découverte de la bicyclette a peut-être sonné, puisque les réseaux de transport existants atteignent aujourd'hui les limites de leur capacité. Le vélo a du potentiel, et la Confédération semble en avoir pris conscience : sa politique climatique et d'agglomération pourrait en effet convaincre cantons et communes de prendre enfin les mesures nécessaires pour favoriser la présence de la petite reine sur les routes. Quelles peuvent être les lignes directrices d'une promotion qui sache tirer profit des avantages du vélo tout en atténuant ses faiblesses ?

Parcourir une certaine distance en vélo consomme cinq fois moins d'énergie qu'à pied, et jusqu'à 100 fois moins que si l'on effectue le même trajet en voiture. Malgré ce trait de génie technique, et malgré d'autres avantages, cantons et communes refusent toujours de considérer le vélo comme un moyen de transport de proximité viable. Ils ont préféré miser sur les transports publics (TP), qui commencent aujourd'hui à être victimes de leur succès. Aux bouchons sur les routes s'ajoutent en effet de plus en plus souvent des trains, des RER, des trams ou des bus surchargés – ceci alors que le trafic n'a sans doute pas fini d'augmenter.

Dans les villes et les agglomérations, environ la moitié de tous les trajets effectués en TP ou en voiture seraient parcourus en vélo en moins de 20 minutes. Une promotion décidée de la bicyclette pourrait considérablement décharger à la fois le transport motorisé individuel (TMI) et les TP, tant pour les trajets quotidiens que pour les loisirs. En plus, investir dans le trafic cycliste est, d'un point de vue économique, beaucoup plus efficace qu'investir dans les TP ou le TMI : le vélo a besoin

de dix à vingt fois moins de surface de transport que le TMI¹, il ne nuit pas à l'environnement et contribue de surcroît à la santé de celui qui pédale. En cette période de récession, de réchauffement climatique, d'augmentation des prix de l'énergie et de TP surchargés, ces avantages devraient encore gagner en importance. D'autant plus si, comme elle l'a annoncé, la Confédération internalise certains coûts externes du TMI à travers la taxe CO₂ et l'impôt sur les huiles minérales, et envisage de financer de nouvelles infrastructures de TP par une augmentation du prix des billets.

Potentiel et tendances

Une étude du Programme national de recherche 41 montre que, dans les régions urbaines, jusqu'à 50% de tous les trajets effectués en TMI pourraient être remplacés par de la mobilité douce (augmentation de 100% des trajets en vélo, de 40% des trajets à pied et de 30% de ceux en TP)². Certaines grandes villes des Pays-Bas et d'Allemagne ont effectivement atteint de tels chiffres : chez eux, la part des trajets intra-urbains effectués en vélo atteint 30 à 40% (à titre de comparaison en Suisse, Winterthour annonce tout de même 25%). Une autre étude évalue le potentiel de transfert du TMI vers le vélo à 6-15% de tous les trajets effectués en TMI pour l'ensemble de notre pays³. Pourtant, les données statistiques concernant le vélo restent peu nombreuses –



¹ OFROU (Office fédéral des routes) : *Efficience des investissements publics dans la locomotion douce*, Berne, 2003

² Réseau piétons-vélos : *l'avenir appartient aux déplacements à pied et à vélo*. Rapport A9, PNR 41, Berne, 1999

³ OFROU : *Potentiels de réduction du CO₂ inhérents au trafic lent*, Berne, 2005

Fig. 1 : Bicyclette en libre-service de Call a Bike, une offre des chemins de fer allemands (Photo DB Rent GmbH)

Fig. 2 : La gare de Bassersdorf (ZH), d'après un projet de Max Vogt. Un exemple de stationnement pour vélos couvert à proximité des voies (Photo Archives CFF)

Fig. 3 : Parking pour vélos à la gare de Glattbrugg (ZH) (Photo asa AG, Rapperswil)

Fig. 4 : Centre de mobilité à Freiburg i. Br., en Allemagne : une plaque tournante pour expérimenter de nouveaux projets de mobilité (Photo Guido Kirsch)



2



3



4

autre indice que ce domaine n'est guère pris au sérieux. Pour l'instant, on ne dispose que des chiffres publiés par un nombre limité de villes. L'Office fédéral des routes (OFROU) a fait élaborer un concept pour l'établissement de statistiques de trafic lent au niveau suisse⁴, statistiques qui seraient à l'image de celles établies pour le TMI et les TP. De manière générale, le nombre de trajets effectués en vélo a lentement augmenté au cours des dernières décennies⁵, mais certains indices font craindre une stagnation. Les enfants et adolescents cyclistes sont en effet de moins en moins nombreux⁶, ce qui pourrait avoir un effet désastreux : il y a peu de chance que celui qui n'apprend pas à aller en bicyclette enfant commence à faire du vélo à l'âge adulte.

Nouvelle politique fédérale

La Confédération a pris conscience de l'importance du vélo. A l'avenir, en matière d'infrastructures de transport, vélos et piétons devraient, selon elle, constituer le troisième pilier du trafic voyageurs, équivalent à ceux formés par le TMI et les TP⁷. Jusqu'en 2018, la Confédération soutient des projets d'infrastructures de transport des agglomérations à hauteur de six milliards de francs issus de l'impôt sur les huiles minérales, à condition que ces projets formulent des mesures et des buts concrets en faveur des vélos et des piétons⁸. Cette réorientation de la politique fédérale devrait faire effet d'avertissement à l'égard des cantons et des communes. Si l'on étudie les 30 projets soutenus par la Confédération d'un point de vue de la mobilité douce, l'impression globale est positive. De 2011 à 2018, 618 millions de francs devraient ainsi être investis dans le développement et la promotion de ce genre de mobilité. Une bonne partie de cette somme concernera le vélo, le plus souvent sous forme d'une multitude de petites améliorations. A cela s'ajouteront des parkings pour vélos dans les gares pour plus de 50 millions de francs⁹. Les crédits pour 2011-2014 devraient être libérés en automne 2009.

Lacunes et manque de cohérence

Nombre de communes ont déjà investi des sommes considérables dans les pistes cyclables. Zurich, par exemple, en

⁴ OFROU : *Concept de statistique du trafic lent*, Berne, 2005

⁵ Tiefbauamt der Stadt Zürich : « Macht der Veloboom Pause ? », *Infoblätter Verkehrsplanung*, n° 1/2008

⁶ OFROU : « Mobilité des enfants et des adolescents », *Documentation sur la mobilité douce* n° 115, Berne, 2008

⁷ OFROU : *Plan directeur de la locomotion douce*, projet

⁸ OFROU : « La mobilité douce dans les projets d'agglomération », *Documentation sur la mobilité douce* n° 112, Berne, 2007

⁹ OFROU : *Rapports d'examen de la Confédération concernant les projets d'agglomération*, Berne, 2008

Fig. 5: A l'intérieur du centre de mobilité à Freiburg i. Br., 1000 places de stationnement couvertes et surveillées (Photo hotz + architekten)

aménagement depuis plus de 30 ans, surtout là où elles sont faciles et rapides à réaliser¹⁰. La ville a ainsi vu tripler la part des parcours effectués en vélo, mais cette dernière stagne aujourd'hui à 6% de l'ensemble des trajets du trafic voyageurs¹¹. Ce constat traduit la face cachée d'une stratégie pragmatique, qui néglige l'impact négatif et décourageant que représentent des lacunes – mêmes minimales – dans le réseau des pistes cyclables. En effet, le niveau de sécurité du chemin de l'école ou du bureau est toujours déterminé par sa partie la plus dangereuse... Par conséquent, l'aménagement « pragmatique » s'épuise aujourd'hui et doit faire place à une promotion du vélo plus volontaire, qui vise à éliminer toutes les lacunes, tous les endroits dangereux et tous les détours du réseau cyclable¹². Cet objectif atteint, on pourrait assister à un saut quantique en faveur du vélo, qui entraînerait une modification considérable de la répartition du trafic entre les différents modes de transport. Les sommes déjà investies porteraient alors enfin leurs fruits.

L'hétérogénéité des infrastructures pose aussi un problème: les différences qui existent d'un canton à l'autre, d'une commune à l'autre, concernent en effet moins l'ampleur des investissements que la réalisation même des projets, et ceci jusque dans le moindre détail. Un tour de Suisse en vélo permettrait le recensement de plusieurs dizaines de solutions différentes. En plus, le patchwork se poursuit souvent au sein d'une seule commune. Ainsi, l'association *Pro Velo Zürich* constate que, sur le trajet de 1,6 km reliant la Helvetiaplatz à la bibliothèque centrale, les cyclistes ne rencontrent pas moins de 13 systèmes de régulation du trafic différents¹³. Quelques normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS) mises à part, il n'existe en effet aucun recueil cohérent de recommandations techniques pour la planification, la construction et l'exploitation d'infrastructures pour le trafic cycliste. Les réseaux cyclables – fortement lacunaires – ressemblent à des rapiécages et sont perçus comme tels par les automobilistes et les cyclistes potentiels. C'est ce qui pousse la Conférence Vélo Suisse

et l'OFROU à élaborer un guide de recommandations techniques¹⁴. Il s'agit aussi de rédiger rapidement des normes VSS encore inexistantes, notamment en ce qui concerne les carrefours.

En matière juridique, ce sont les conditions cadres du canton de Berne qui font office de modèle: son plan directeur du trafic cycliste prescrit que 10-20% des moyens investis pour des projets routiers doivent être utilisés pour la mobilité douce; le Canton est en outre prêt à soutenir financièrement les communes¹⁵.

Développer ses points forts...

Une politique du vélo volontaire et affirmée se doit de développer ses points forts et d'atténuer ses faiblesses.

- A l'intérieur des localités et à plat, la vitesse porte à porte du vélo est supérieure à celle du TMI et des TP. Il est important de renforcer cet avantage dans le trafic quotidien, notamment par un réseau de pistes cyclables directes, continues, rapides et sûres (bandes cyclables sur les axes principaux qui ne soient pas interrompues aux carrefours et qui ne présentent pas de zones de conflit avec les piétons)¹⁶. Ensuite, il faut également un nombre suffisant de places de stationnement de courte et de longue durée (couvertes) à proximité des entrées des bâtiments publics et privées et des principaux arrêts de TP. Les lois cantonales sur les constructions devraient prescrire, pour tous les immeubles d'habitation et de bureaux, un nombre suffisant d'emplacements de stationnement pour vélos – ou encore mieux: des espaces garage au rez-de-chaussée¹⁷.



¹⁰ PETE MIJNSEN: *30 Jahre Veloförderung in der Stadt Zürich, 1975 bis 2005*. Hg. Stadt Zürich, Tiefbau- und Entsorgungsdepartement, Zürich, 2006; Tiefbauamt der Stadt Zürich: *Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich, Teilstrategie Veloverkehr*, Zürich, 2004

¹¹ Tiefbauamt der Stadt Zürich: *Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich, Teilstrategie Veloverkehr*, Standbericht 2007; Tiefbauamt der Stadt Zürich: *Macht der Veloboom Pause?*, Infoblätter Verkehrsplanung n° 1/2008

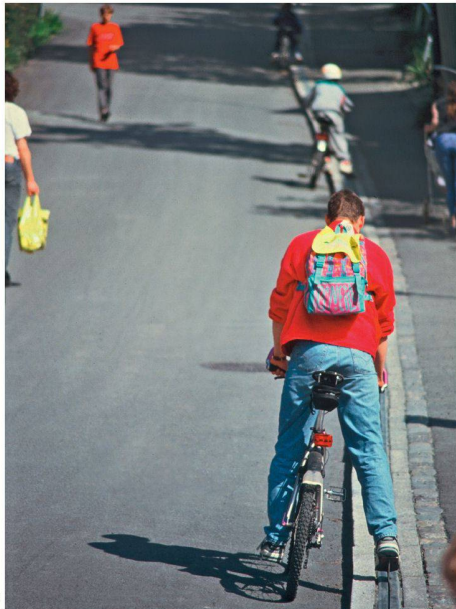
¹² Tiefbauamt der Stadt Zürich: *BYPAD, Audit der Velopolitik der Stadt Zürich, Audit-Bericht und Qualitätsplan*, Zürich, 2008

¹³ *Pro Velo Zürich*, Positionspapier Innenstadt

¹⁴ CHRISTOF BÄHLER: *Handbuch «Infrastruktur Veloverkehr» – Werkstattbericht*, Vortrag (voir <www.velokonferenz.ch/referate>)

¹⁵ Tiefbauamt des Kantons Bern: *Kantonaler Richtplan Veloverkehr*

Fig. 6 : Remonte-pente pour cyclistes à Trondheim, en Norvège (Photo Jarle Warvik)



6

Ici aussi la législation du canton de Berne fait office de précurseur. En ville, les rez-de-chaussée des immeubles d'habitation pourraient facilement accueillir des espaces communs de stationnement pour vélos, espaces qui pourraient en même temps servir d'ateliers ou de vestiaires.

- Le vélo a également un potentiel important en tant que moyen de transport pour les loisirs; il peut contribuer à donner de nouvelles impulsions touristiques. Il s'agirait en l'occurrence de développer un second réseau, intercommunal, qui devrait avant tout être sécurisé¹⁶.
- La liberté de mouvement individuelle maximale au sein d'un quartier est l'un des points forts du vélo. Elle est renforcée par le fait que la majorité des routes et des chemins y est praticable en vélo. Ce périmètre est également celui des cyclistes qui roulent plus lentement et qui sont particulièrement soucieux de leur sécurité.
- Les coûts du vélo ne s'élèvent qu'à quelques centaines de francs par année – équipement pour la pluie et l'hiver inclus. Ils sont encore réduits dans les cas où le vélo

peut être abrité (places de stationnement couvertes). De manière générale, celui qui investit dans un vélo de bonne qualité exploite encore mieux les avantages de ce moyen de transport.

- Le fait de pédaler peut être source de plaisir, surtout pour celui qui a une bonne maîtrise de sa bécane. Différents cours peuvent améliorer la technique du cycliste, augmenter son plaisir et diminuer le seuil d'inhibition de ceux qui s'y essaient pour la première fois.

... et atténuer ses faiblesses

Les points faibles du vélo doivent être atténués par des mesures spécifiques.

- Circuler en vélo est plus dangereux qu'aller à pied. Des réseaux de pistes cyclables, conçus d'après les recommandations de l'OFROU, pourraient engendrer des progrès considérables.
- Le vélo est lent sur les longues distances et en montée. Des administrations communales promettent depuis 30 ans d'y remédier, grâce à des complémentarités avec les TP. Cependant, plus les trams et les bus se remplissent, plus cette solution semble compromise. La complémentarité vélo - TP ne fonctionne que si les capacités des TP ne sont pas épuisées. Dans les agglomérations et pour des trajets de plus de 10 km, il vaut la peine de chercher des solutions du côté du « Bike & Rail ». Pour les montées, on peut envisager l'installation de remonte-pentes pour vélos (fig. 6).
- Les cyclistes sont exposés aux intempéries. Grâce aux progrès dans le domaine des vêtements « Outdoor », ces inconvénients sont aujourd'hui minimes. En principe, il n'existe pas de mauvais temps pour faire du vélo, sauf s'il y a du verglas. Il faudrait toutefois rendre obligatoire le déneigement des pistes cyclables.
- Le vélo n'a pas la valeur symbolique de la voiture. Voilà un véritable problème, et une tâche intéressante pour les professionnels des RP. Les mesures qui compliquent la pratique du vélo ou qui contribuent à augmenter le seuil d'inhibition de cyclistes potentiels – comme le port du casque obligatoire, éventuellement à venir – sont de ce point de vue gênantes.
- Malheureusement, vélo rime avec volé. Une assurance contre le vol simple à l'extérieur, en complément à l'assurance ménage, permet d'assurer le vélo pour quelques francs par année. Il faudrait examiner la possibilité d'inclure ce complément dans l'assurance responsabilité civile (couverte par la vignette vélo), ce qui réduirait ses coûts à quelques centimes.

¹⁶ OFROU : « La mobilité douce dans les projets d'agglomération », *Documentation sur la mobilité douce* n° 112, Berne, 2007 ; CHRISTOF BÄHLER : « Veloführung », in *TEC21* n° 19/2007, pp. 19-22 ; OFROU, Ville de Langenthal : *Problemstellenkataster Langsamverkehr, Erfahrungsbericht am Beispiel Langenthal*, Berne, 2005 ; Conférence Vélo Suisse, Conseil de la sécurité routière : *Velos auf Trottoirs*, Zurich et Berne, 2005

¹⁷ OFROU : « Stationnement des vélos. Recommandations pour la planification, la réalisation et l'exploitation », *Guide de recommandations sur la mobilité douce* n° 7, Berne, 2008

¹⁸ OFROU : Conception d'itinéraires cyclables, *Guide de recommandations sur la mobilité douce* n° 5, Berne, 2008

Finalement, certains préjugés persistent: faire du vélo serait épuisant, et il ferait trop froid pour en faire en hiver. Cependant, le corps ne perçoit pas les efforts quotidiens comme épuisants; par ailleurs, a froid surtout celui qui ne bouge pas, c'est-à-dire l'utilisateur des TP qui attend son bus.

Promouvoir le vélo, une tâche transversale

Malgré leur importance relative, les mesures actuelles touchant aux infrastructures ne sont pas suffisantes. En outre, la promotion du vélo ne devrait pas être limitée à des actions de groupements ou d'associations isolés qui ont à leur disposition moins de moyens que leurs pairs dans le domaine du TMI et des TP. Promouvoir le vélo est une tâche transversale qui doit avoir la même importance dans tous les offices et départements concernés par la mobilité. De même, il s'agit d'augmenter les mesures dans les domaines suivants: évaluation et monitoring, orientation de la politique, formation, RP, promotion de l'image, augmentation de l'acceptabilité.

Investissements pour le futur

C'est auprès des enfants que la promotion du vélo a le plus d'efficacité. Des limitations de vitesse à 30km/h et des zones de rencontres devant les entrées des immeubles favorisent l'apprentissage du vélo par les enfants. L'école devrait promouvoir activement l'utilisation de la bicyclette sur le chemin de l'école dès le début de l'école primaire¹⁹, et intégrer le vélo à son offre d'activités sportives. Enfin, le vélo en lui-même est susceptible d'être amélioré. On peut imaginer qu'on arriverait, avec relativement peu de moyens investis dans la recherche, à des résultats tangibles au niveau du poids, de la mécanique, de l'entretien, de l'éclairage, des porte-bagages ou du design.

Ruedi Weidmann, lic. phil. I, historien
Rédaction *TEC21*, Staffelstrasse 12,
CP 1267, CH – 8021 Zurich

Cet article a été publié dans *TEC21* n° 6/2009, « Veloverkehr fördern ».
Traduit de l'allemand par Anna Hohler

Une élégante structure pour toitures à vélos.



Un design intemporel: système BWA bausystem® pour abris deux-roues, voitures et personnes.

Votre partenaire aux services de qualité
et solutions innovantes.

parquer ■ abriter ■ bloquer

Velopa AG, CH-8957 Spreitenbach
+ 41 (0)56 417 94 00, marketing@velopa.ch