

# Mise en œuvre de l'arrêté fédéral vélo: revendications de l'ATE Association transports et environnement

L'arrêté fédéral vélo, accepté avec près de trois quarts de « oui » dans les urnes, doit amorcer une offensive visant à encourager le vélo et à permettre au plus grand nombre de personnes de vivre, habiter, travailler, faire ses courses et se livrer à des activités de loisirs sans voiture. L'objectif principal est d'encourager la pratique du vélo comme forme de mobilité sans carburants fossiles, économe en espace et bonne pour la santé.

## 1. Coopération étroite

### Confédération – cantons – villes – organisations

La Confédération établit un Masterplan vélo contraignant pour les autorités avec les cantons, les communes et les organisations spécialisées. Dans ce cadre, les membres élaborent au moins:

- des principes de planification et contenus minimaux pour l'élaboration de plans directeurs cantonaux pour le trafic cycliste, délais de mise en œuvre inclus
- des modèles de directives pour les ressources nécessaires (argent + spécialistes) à tous les niveaux (Confédération – cantons – organisations)
- des principes de planification et contenus minimaux pour l'élaboration coordonnée de cartes du réseau cyclable cantonales et communales, délais de mise en œuvre inclus
- les bases du relevé systématique des données sur le trafic cycliste (une fois par an, inventaire local) et la mise à disposition des données pour d'autres champs d'application
- des directives concernant les buts de répartition modale du vélo dans les villes et agglomérations
- des directives concernant les standards minimaux pour les infrastructures cyclables
- un concept de formation et de perfectionnement « piétons et cyclistes » dans les EPF et les HES pour les futurs et actuels ingénieur-e-s basé sur des cycles de formation éprouvés (par ex. cycles de formation des villes d'Amsterdam ou Copenhague)
- des directives et guides de planification concernant les détails constructifs des nœuds du réseau pertinents en matière de sécurité (giratoire, double giratoire, virage à gauche)
- des principes pour le stationnement des vélos (guides de planification, valeurs indicatives, directives pour les nouvelles constructions / les règlements des constructions), afin d'assurer un nombre suffisant de places de stationnement (couvertes) pour vélos à la source (domicile) et à la cible (travail, achats, loisirs, TP)
- une analyse du trafic cycliste et du réseau routier axée sur les lieux d'un accident
- un contrôle de la mise en œuvre dans toutes les régions, cantons et communes

## 2. Programme d'incitation, rôle de modèle, soutien, coopération

La Confédération finance un programme d'incitation pour la mise en œuvre de l'arrêté fédéral vélo, par ex. par le biais des projets d'agglomération. Elle lie par ex. le soutien financier à l'exigence d'ancrer le vélo dans le plan directeur cantonal, respectivement conformément au plan directeur cantonal et communal. De plus, elle renforce le domaine Mobilité douce de l'Office fédéral des routes (OFROU) et le rebaptise « trafic piétonnier et cycliste ».

La Confédération assume son rôle de modèle lors de la transformation et du réaménagement de nœuds près des jonctions autoroutières et montre comment aménager des nœuds routiers répondant aux besoins des cyclistes. De plus, elle garantit un transit continu dans les passages supérieurs ou inférieurs pour les routes nationales et les voies de chemin de fer sur les itinéraires cyclables rapides et principaux.

La Confédération aide des villes innovantes à réaliser des essais avec de nouvelles solutions d'infrastructure; elle met à profit leurs essais pilotes – notamment avec des études avant/après – et reprend les solutions éprouvées dans les lois et ordonnances fédérales ainsi que les normes VSS.

Chaque canton et chaque grande ville dispose d'un délégué vélo et piétons. Ce dernier coordonne ses actions avec les autres délégués et la Confédération, intervient au titre de conseiller et doit toujours être impliqué dans la planification de nouveaux bâtiments publics ainsi que l'assainissement de routes, de nœuds de circulation et d'installations de stationnement sur le domaine public. Il veille à ce que les pistes et bandes cyclables soient continues indépendamment de la compétence (Confédération, canton, commune) pour la route correspondante (parallèle).

## 3. Réseau de pistes cyclables:

### 3 niveaux hiérarchiques – liaisons quotidiennes et de loisirs

La Confédération définit le réseau cyclable de base (= liaisons entre les villes principales). Sur cette base, les cantons définissent le réseau cyclable complémentaire (par analogie avec l'Arrêté sur le réseau des routes nationales).

La Confédération fixe les principes applicables et définit les exigences minimales à respecter pour la planification de réseaux de pistes cyclables plus sûrs et plus continus à 3 niveaux hiérarchiques différents:

- itinéraires cyclables rapides (liaisons entre et à l'intérieur des communes, panneaux verts)
- itinéraires cyclables principaux (liaisons à l'intérieur d'une commune, panneaux verts)
- itinéraires cyclables secondaires (liaisons à l'intérieur d'une commune, panneaux bleus)

avec 2 types de pistes cyclables:

- liaisons cyclables quotidiennes: pistes à revêtement dur, sûres et directes, pour se rendre de A à B.
- liaisons cyclables de loisirs: pratique du vélo pour le plaisir, sorties et excursions en famille

Les pistes cyclables sont bien visibles et marquées différemment. La Confédération définit les principaux itinéraires nationaux. Elle participe à leur construction selon un pourcentage fixe (idéalement: 50 %).

## 4. Infrastructure:

### rues | pistes | bandes – l'offre plutôt que la contrainte

- En principe, des pistes réservées aux vélos ou au moins des bandes cyclables sont réalisées et entretenues.
- Les cyclistes ne sont pas tenus d'utiliser les pistes cyclables (notamment les vélos électriques rapides et les vélos de course). Celles-ci sont marquées de manière appropriée, par ex. au moyen de l'ancien panneau bleu carré (4.78), respectivement sur le modèle de l'Autriche. La contrainte d'utilisation s'applique uniquement dans des cas exceptionnels et ces pistes sont marquées au moyen de l'actuel panneau bleu rond.
- Sur les pistes cyclables aussi, la vitesse doit être adaptée en fonction de la situation et des conditions. Pour que les différences de vitesse ne soient pas trop grandes et pour assurer la sécurité de l'ensemble des cyclistes, nous recommandons de ne pas rouler à une vitesse supérieure à 30 km/h.

La Confédération fixe des prescriptions visant à améliorer de manière générale la sécurité des cyclistes, par exemple avec les mesures suivantes:

- promotion, suivi et déclaration des normes VSS correspondantes comme contraignantes
- renoncement aux angles tranchants: inclinaison prononcée adaptée aux personnes handicapées
- bandes cyclables larges, ligne d'arrêt avancée (sas vélo)
- marquage en rouge des endroits dangereux où le TIM menace de couper la priorité aux cyclistes
- voies de bus suffisamment larges et ouvertes aux vélos
- signalisation et marquage clairs
- installation et signalisation rigoureuse d'une solution satisfaisante et sûre pour les cyclistes à proximité des chantiers
- entretien, notamment pour assurer la circulation toute l'année (dénivellement et ramassage des feuilles mortes)
- établissement de normes minimales pour les arrêts de tram en bastion

Dans la mesure du possible, le trafic cycliste et le trafic piéton sont séparés. Les routes et plus particulièrement les nœuds de circulation (giratoires!) sont aménagés de manière à permettre la pratique du vélo en toute sécurité sur un réseau cyclable aussi complet que possible, même pour les néophytes, les enfants et les personnes âgées. Les lieux d'un accident sont systématiquement assainis.

Le premier mètre sur la partie droite de la route appartient aux vélos et ne doit être emprunté par les autres moyens de transport que dans des cas exceptionnels. En principe, les bandes cyclables sont marquées. Leur largeur correspond à la moitié de celle de la chaussée automobile parallèle. En cas de dépassement de vélos, une distance minimale de 1,5 m doit être respectée.

## 5. Places de stationnement

En particulier dans les lieux très fréquentés, un nombre suffisant de places de parc pour vélos – généralement couvertes – ainsi que d'autres infrastructures doit être proposé au centre-ville. La Confédération veille à inscrire l'obligation de réaliser des places de stationnement pour vélos (plutôt que pour voitures) dans les lois cantonales sur les constructions et les plans directeurs pour:

- les gares, y compris places de parc gratuites
- les (hautes) écoles
- les bâtiments et installations publiques
- les quartiers d'habitation:
  - modèle de directives: 1–2 places de parc vélo par pièce d'appartement
  - suppression de l'obligation de réaliser des places de parc automobiles pour les locataires (lotissements sans voitures)
- les magasins et centres commerciaux
- les centres artisanaux et industriels: suffisamment de places de parc couvertes pour les vélos

## 6. Recherche accidentologique, normes, sensibilisation

La Confédération renforce la recherche en matière d'accidents portant sur l'infrastructure vélo et veille à ce que les lacunes de la recherche et les lacunes d'exécution de la norme VSS sur le plan de la sécurité soient comblées et que les lois et ordonnances soient adaptées.

La Confédération veille à ce que les normes VSS soient gratuitement accessibles et connues de tous ainsi qu'à la publication de guides et manuels concernant les normes VSS pertinentes.

Pour l'élaboration des bases, la planification, l'aménagement et la conservation des réseaux de pistes cyclables, la Confédération et les cantons font appel à des organisations spécialisées privées compétentes, parmi lesquelles figure également l'ATE. Celles-ci sont habilitées à recourir (par analogie à l'art. 14, al. B, LCPR).

Au moyen de campagnes d'information, la Confédération veille à ce que les nouvelles prescriptions et réglementations soient connues du public. Par le biais d'offres de formation (cours de conduite cycliste pour enfants et adultes, cours pour vélos électriques) et d'examens vélo facultatifs, les cantons veillent à ce que chaque enfant apprenne à faire du vélo et que les enfants comme les adultes connaissent les règles de la circulation.