



Aurélie Schmassmann et Patrick Rérat, Université de Lausanne, 2023



Les comptages de vélos dans les agglomérations suisses – 2022

Les comptages de vélos dans les agglomérations suisses – 2022

Aurélie Schmassmann

Prof. Patrick Rérat

Observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives

Institut de géographie et durabilité

Université de Lausanne

Sur mandat de l'Office fédéral des routes OFROU

Section Mobilité douce et voies de communication historiques

Berne

Octobre 2023

Impressum

Mandant et éditeur : Office fédéral des routes OFROU, section mobilité douce, Berne

Auteurs : Aurélie Schmassmann et Prof. Patrick Rérat
Observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives
Institut de géographie et durabilité
Université de Lausanne
Géopolis, 1015 Lausanne
www.unil.ch/ouvema
ouvema@unil.ch

Remerciements : Laura Hostettler Macias, Institut de géographie et durabilité

Photo de titre : Patrick Rérat (Bâle, 2021)

Téléchargement : Le rapport peut être téléchargé du site web www.mobilite-douce.ch

© OFROU, OUVEMA-UNIL, octobre 2023

Table des matières

1	Introduction.....	7
2	Démarche	7
3	Qui compte ?	8
4	Que disent les comptages sur l'évolution de la pratique du vélo ?	10
4.1	Les comptages dans les agglomérations	10
4.2	L'évolution de la pratique du vélo sur le court et le long terme.....	11
4.2.1	Top 5 des postes avec la plus forte fréquentation en 2022	14
4.2.2	Top 5 des postes avec la plus forte augmentation entre 2021 et 2022 en pourcentage	14
4.2.3	Top 5 des postes avec la plus forte augmentation entre 2021 et 2022 en valeurs absolues ...	14
4.2.4	Top 5 des postes avec la plus forte augmentation entre 2018 et 2022 en pourcentage	15
4.2.5	Top 5 des postes avec l'augmentation la plus forte entre 2018 et 2022 en valeurs absolues .	15
5	Conclusion	16
6	Sources	17
7	Annexes	18
I.	Détails des postes de comptage par agglomération	18
I.1.	Arbon-Rorschach	18
I.2.	Bâle	18
I.3.	Bellinzone	19
I.4.	Berne	20
I.5.	Biel-Bienne	20
I.6.	Coire	21
I.7.	Fribourg	21
I.8.	Genève.....	22
I.9.	Konstanz – Kreuzlingen	22
I.10.	La Chaux-de-Fonds – Le Locle	22
I.11.	Lausanne.....	23
I.12.	Locarno	23
I.13.	Lucerne	23
I.14.	Lugano	24
I.15.	Monthey	25
I.16.	Neuchâtel	25
I.17.	Olten	25
I.18.	Rapperswil-Jona	26
I.19.	Rheintal	26
I.20.	Saint-Gall	26
I.21.	Schaffhouse	27
I.22.	Sion	28
I.23.	Soleure.....	28
I.24.	Vaduz-Buchs	28
I.25.	Wil.....	29
I.26.	Winterthur.....	29

I.27.	Yverdon-les-Bains.....	29
I.28.	Zurich.....	30
II.	Formulaire de collecte de données	32
	Série de publications de la mobilité douce (version septembre 2023)	33

1 Introduction

Le nombre de vélos enregistrés par les compteurs automatiques dans les agglomérations suisses était moins élevé en 2021 par rapport au boom enregistré en 2020 dans un contexte de crise sanitaire aigue. Toutefois, la tendance était toujours à la hausse en comparaison avec 2019. Qu'en est-il sur 2022 ? Les chiffres recensés marquent-ils toujours une augmentation du nombre de vélos ?

Cette nouvelle édition du rapport « Les comptages vélos dans les agglomérations suisses », basée sur l'année 2022, répond à ces questions. Il constitue la suite du mandat attribué par l'OFROU à l'Observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives (OUVEMA) de l'Université de Lausanne (Baehler et al., 2018, 2019, 2020; Marincek & Rérat, 2021; Schmassmann & Rérat, 2022).

Les objectifs de ce rapport sont composés des questions de recherche suivantes :

- *Quels cantons et villes procèdent à des comptages de vélos ?*
- *Que révèlent les comptages sur l'évolution de la pratique du vélo ?*

La première partie du rapport présente la démarche employée pour la collecte et l'analyse des données (chapitre 2). La deuxième recense les postes de comptage automatiques dans les agglomérations (chapitre 3). Les données sont ensuite analysées dans la troisième partie (chapitre 4) à travers l'évolution du trafic cycliste à court et à long terme. Une synthèse des résultats ainsi que des pistes d'interprétation sont proposées dans le chapitre 5. Les annexes récapitulent les données récoltées pour chaque agglomération.

Nous remercions les communes et cantons qui ont participé à cette enquête.

2 Démarche

Cette édition a été réalisée entre juin et septembre 2023. Nous avons collecté les données auprès des collectivités avec un formulaire standardisé (Annexe I). Sous la forme d'un tableau Excel, il comprend trois colonnes à remplir pour chaque poste : le nom du poste, la valeur du trafic journalier moyen (TJM) pour l'année écoulée, ainsi que le nombre de jours de fonctionnement du compteur. Étant donné que les interruptions de longue durée peuvent influencer de façon conséquente les valeurs moyennes du trafic cycliste, les postes ayant subi des interruptions de plus d'un mois dans l'année sont exclus.

En juin 2023, le formulaire de collecte des données a été transmis par voie électronique à une liste de contacts dans les administrations des villes et des cantons, avec des rappels en juillet et août. Au total, nous avons contacté 25 cantons (le canton d'Obwald nous ayant informé en 2020 ne pas prévoir de comptages pour les cinq prochaines années), ainsi que 26 villes.

Comme pour les années précédentes, la sélection des postes de comptage a été effectuée selon trois conditions :

- (1) Nous n'avons pris en compte que les postes situés dans une agglomération, selon la définition de l'Office fédéral de la statistique (« Espace à caractère urbain 2012 »). Sur un total initial de 391 postes de comptage, 296 sont situés dans 28 agglomérations, les autres étant situés dans des communes rurales, des communes multi-orientées ou des commune-centre situées hors agglomération.
- (2) Nous avons exclu les postes qui ne disposaient pas de données pour les années 2021-2022 ou les années 2018-2022, et qui ne permettaient donc pas de calculer d'évolution du trafic sur un court ou long terme.
- (3) Comme évoqué plus haut, nous avons exclu les postes pour lesquels le nombre de jours de fonctionnement était inférieur à 330, soit plus d'un mois d'interruption. L'exactitude des

données dépend toutefois des informations transmises par les collectivités. Ainsi, lorsque le nombre de jours de fonctionnement n'a pas été indiqué, nous avons considéré qu'il n'y avait pas eu d'interruption.

Nous recourons à plusieurs indicateurs pour mesurer l'évolution du trafic cycliste :

- L'évolution à court terme du trafic journalier moyen entre 2021 et 2022. Cette évolution est exprimée aussi bien en pourcentage qu'en valeurs absolues.
- L'évolution à long terme sur cinq ans (2018-2022) en ayant recours au taux cumulé annuel moyen (TCAM). Celui-ci permet de calculer une moyenne de l'évolution annuelle sur plusieurs années (voir encadré).

Calcul de l'évolution du trafic cycliste : taux cumulé annuel moyen (TCAM)

1. $A = \text{Valeur de l'année de fin} / \text{Valeur de l'année de départ}$
2. $B = \text{Calcul de l'écart entre chaque année} = 1 / \text{nombre d'années de la période (p.ex. 2018-2022} = 1/4)$
3. $TCAM = (A)^{(B)} - 1$

Exemple : 2018 à 2022, TCAM = (TJM 2018/TJM 2022) ^(1/4) - 1

3 Qui compte ?

Le rapport se base uniquement sur les compteurs automatisés qui comptent le trafic cycliste toute l'année et permettent ainsi une comparaison entre les villes et cantons. Le nombre de postes de comptage indiqué se base sur les informations transmises par les communes et les cantons. Il peut donc varier en raison de dysfonctionnements de certains compteurs.

Pour l'année 2022, 20 cantons sur 26 ont confirmé effectuer des comptages automatisés (Tableau 1). Le canton d'Obwald effectuait jusqu'en 2019 des comptages dans une commune rurale, mais le poste a été démantelé. Les cantons n'effectuant aucun comptage sont Appenzell Rhodes-Intérieures, Appenzell Rhodes-Extérieures, Schwyz, Uri et Zoug.

Le nombre de compteurs automatisés est passé de 218 à 261 entre 2021 et 2022 au niveau des cantons. Cette augmentation est notamment due à l'ajout de 26 postes dans le canton de Zurich (pour un total de 55 postes). Il devient donc le canton cumulant le plus de compteurs, suivi par Lucerne (35), Bâle-Ville (27), le Tessin (23), Soleure et St-Gall (18). Le canton du Valais a également ajouté huit postes de comptage sur son territoire, dont deux ont été installés en cours de l'année 2022. C'est également le cas pour le nouveau compteur dans le canton de Glaris, installé en août 2022. Pour Bâle-Ville, quatre compteurs (sur les 27) étaient totalement hors service sur l'année 2022.

Tableau 1: Cantons disposant de comptages vélos automatisés

Canton	Nombre de postes	Évolution depuis 2021	Début du comptage
Argovie	1	–	2019
Bâle-Ville	27	–	2012
Bâle-Campagne	7	–	2015
Berne	6	–	2019
Fribourg	9	+5	2018
Genève	6	–	2011
Glaris	2	+1	2021
Grisons	15	–	2016
Jura	1	–	2021
Lucerne	35	–	2019
Neuchâtel	8	–	2019
Nidwald	2	–	2018
Schaffhouse	12	–	2014
Soleure	18	+1	2017
St-Gall	18	+1	2013
Thurgovie	3	–	2019
Tessin	23	+1	2009
Valais	11	+8	2019
Vaud	2	–	2008
Zurich	55	+26	2016
Total	261		

Parmi les villes contactées, quinze entretiennent un réseau de compteurs de vélos (Tableau 2). Les villes de Morges et Thounne ont mis en place des postes de comptage durant l'année 2022, ou fin 2021 afin de lancer les comptages dès le début de l'année 2022. Morges a installé 5 postes et Thounne 8. Le nombre de postes dans les villes passe de 115 à 126 entre 2021 et 2022. Hormis les comptages complémentaires de Morges et Thounne, aucune ville n'a installé de nouveaux postes en 2022, la ville de Zurich en a même supprimé deux, et la ville de Bienne un.

Zurich reste tout de même la ville dénombrant le plus de compteurs (19). Elle est suivie de près par St-Gall (17), Berne (17) et sa voisine Köniz (15), Lucerne (13), et Bienne (9). A noter que Bâle et Genève gèrent les postes au niveau cantonal, c'est la raison pour laquelle ces villes ne sont pas affichées ici. Contrairement à l'année 2021, la ville de Köniz a pu transmettre des données de comptages pour ses 15 compteurs en service. Quatre compteurs n'ont pu être renseignés du côté de la ville de Zurich en raison de travaux. Comme pour 2021, un compteur n'est pas pris en compte pour la ville de Nyon en raison de sa localisation (sur un itinéraire comprenant des escaliers).

Tableau 2: Villes disposant de comptages vélos automatisés

Ville	Nombre de postes	Évolution depuis 2021	Début du comptage
Berne	17	+1	2012
Bienne	9	-1	2017
Fribourg	3	–	2020
Köniz	15	–	2014
Kriens (LU)	6	–	2019
Lausanne	3	–	2018
Lucerne	13	–	2011
Morges	5	+5	2022
Nyon	2	–	2020
Pully	3	–	2020
Saint-Gall	17	–	2016
Thoune	8	+8	2022
Wil (SG)	3	–	2019
Winterthur	3	–	2019
Zurich	19	-2	2018
Total	126		

4 Que disent les comptages sur l'évolution de la pratique du vélo ?

4.1 Les comptages dans les agglomérations

Dans cette étude, 196 postes ont été retenus (Tableau 3). Ils font partie de 28 agglomérations et remplissent les critères suivants : (1) des données pour au moins deux années de référence (2018, 2021, 2022) ; (2) des compteurs actifs pendant au moins 11 mois sur 12.

Tableau 3: Agglomérations et nombre de postes de comptages retenus

Agglomération	Entité administrative responsable du comptage	Nombre de postes de comptage retenus
Arbon-Rorschach	Canton de Saint-Gall	1
Bâle	Canton Bâle-Ville	20
	Canton de Bâle-Campagne	6
Bellinzona	Canton d'Argovie	1
	Tessin	3
Berne	Ville de Berne	15
	Canton de Berne	3
	Ville de Köniz	2
Biel-Bienne	Ville de Bienne	9
Coire	Canton des Grisons	1
Fribourg	Canton de Fribourg	3

Genève	Canton de Genève	2
	Canton de Vaud	3
Constance-Kreuzlingen	Canton de Thurgovie	1
La Chaux-de-Fonds – Le Locle	Canton de Neuchâtel	1
Lausanne	Ville de Lausanne	3
Locarno	Canton du Tessin	4
Lucerne	Ville de Kriens	2
	Ville de Lucerne	12
	Canton de Lucerne	5
	Canton de Nidwald	1
Lugano	Tessin	5
Monthey	Canton du Valais	1
Neuchâtel	Canton de Neuchâtel	3
Olten – Zofingen	Canton de Soleure	8
Rapperswil – Jona	Canton de Saint-Gall	2
Rheintal	Canton de Saint-Gall	2
Saint-Gall	Ville de Saint-Gall	11
Schaffhouse	Canton de Schaffhouse	10
Sion	Canton du Valais	4
Soleure	Canton de Soleure	7
Vaduz-Buchs	Canton de Saint-Gall	1
Wil	Ville de Wil	3
	Canton de Saint-Gall	1
Winterthur	Ville de Winterthur	1
	Canton de Zurich	3
Yverdon-les-Bains	Canton de Vaud	1
Zurich	Ville de Zurich	10
	Canton de Zurich	25
Total		196

4.2 L'évolution de la pratique du vélo sur le court et le long terme

L'évolution annuelle du trafic cycliste entre 2021 et 2022 a pu être calculée pour 188 postes de comptages (Figure 1 et Figure 2). Pour rappel, entre 2019 et 2020, une augmentation avait été observée dans 80% des postes. A l'inverse, entre 2020 et 2021, 76% d'entre eux avaient enregistré une baisse annuelle du trafic. Une hausse importante s'observe à nouveau entre 2021 et 2022, avec 83% des postes de comptage enregistrant une augmentation annuelle du trafic cycliste. Cette dernière dépasse même les 10% pour plus de la moitié (51%) des postes.

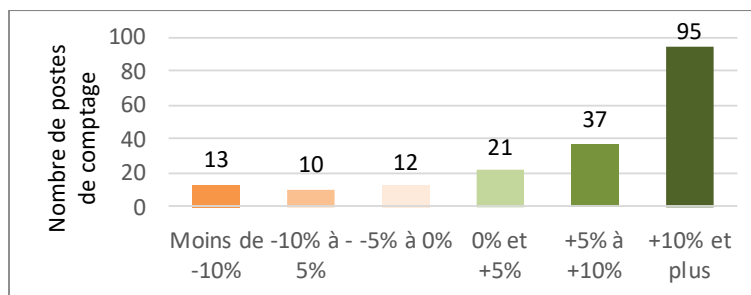


Figure 1: Nombre de postes de comptages vélos selon l'évolution annuelle (2021-2022)

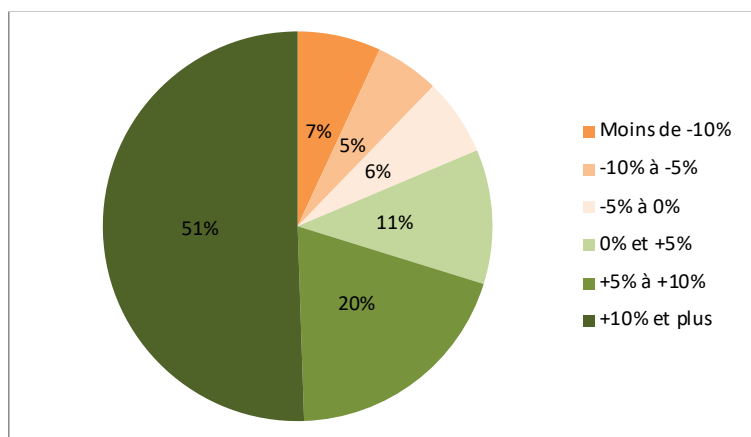


Figure 2: Part des postes de comptages vélos selon l'évolution annuelle (2021-2022)

En raison de ces évolutions, il est intéressant de se demander si le niveau de 2020 est à nouveau atteint. Nous avons donc comparé les comptages entre 2020 et 2022 lorsque cela était possible, toujours en tenant compte des critères de sélection pris en compte dans cette étude (Figure 3 et Figure 4).

L'évolution entre 2020 et 2022 peut être calculée pour 163 postes de comptages. Près de deux-tiers (64%) d'entre eux présentent une augmentation du trafic cycliste entre ces deux années, elle est même au-dessus de +10% dans 22% des cas (35 postes). L'année 2020 a entraîné une forte croissance du trafic cycliste en raison de la pandémie, entraînant un report modal vers le vélo et une augmentation des loisirs, qui s'est suivie par un certain recul dans les comptages de vélo sur 2021. Toutefois, les chiffres recensés en 2022 montrent que la pratique du vélo est toujours en augmentation.

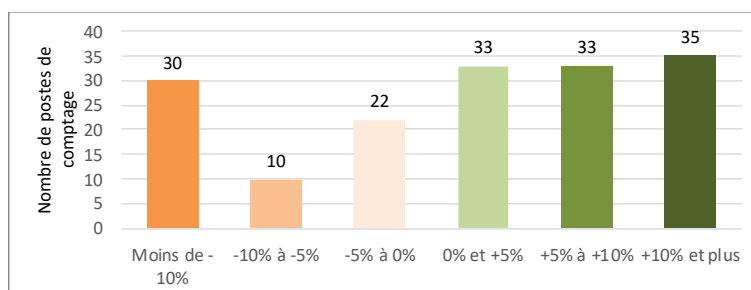


Figure 3: Nombre de postes de comptages vélos selon l'évolution entre les années 2020 et 2022

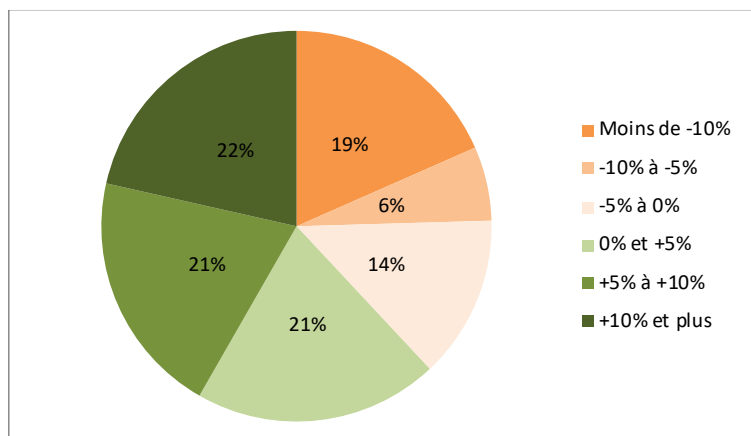


Figure 4: Part des postes de comptages vélos selon l'évolution entre les années 2020 et 2022

Le taux cumulé annuel moyen de croissance (TCAM) entre 2018 et 2022 a pu être calculé pour 102 postes (Figure 5 et Figure 6). Une nette majorité (84%) a enregistré une croissance du TCAM. 40% des postes ont vu une augmentation dépassant 5%, soit théoriquement un doublement en maximum 14 ans.

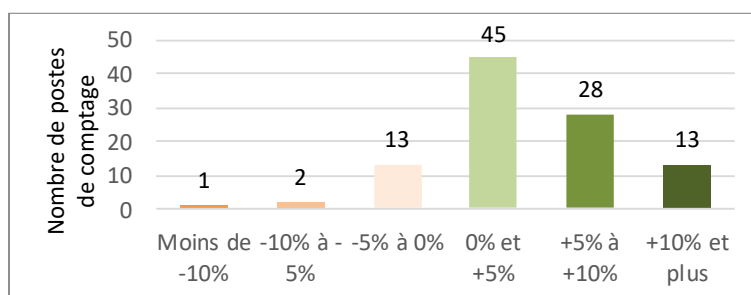


Figure 5: Nombre de postes de comptage vélos en fonction du taux cumulé annuel moyen d'évolution du trafic cycliste (2018-2022)

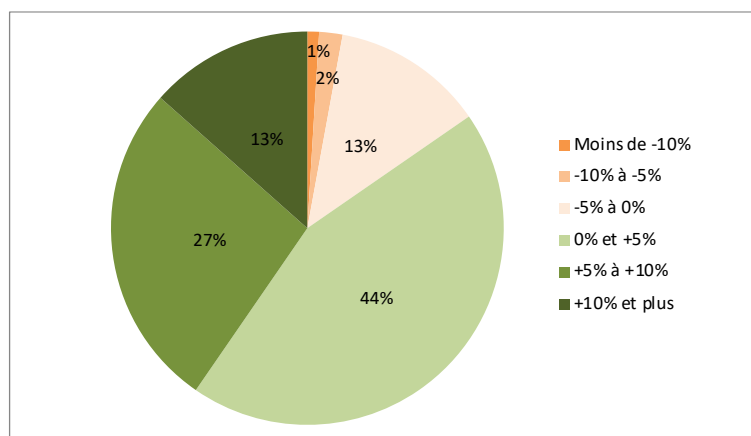


Figure 6: Part des postes de comptages vélos selon le taux cumulé annuel moyen d'évolution du trafic cycliste (2018-2022)

4.2.1 Top 5 des postes avec la plus forte fréquentation en 2022

En 2022, les postes où le plus fort trafic cycliste a été enregistré en moyenne annuelle sont situés dans la ville de Bâle (Wettsteinbrücke et Viaduktstrasse), Berne (Nordring et Bubenberglplatz) et Lucerne (Schweizerhofquai). À l'exception du premier poste de Bâle qui n'avait pas pu fonctionner normalement en 2021 en raison de travaux, ce sont les mêmes postes que l'année précédente.

Au poste le plus chargé, Wettsteinbrücke, le trafic cycliste atteint plus de 7900 vélos en moyenne par jour, soit plus de 2,8 millions de passages sur toute l'année. Les autres postes de ce top 5 enregistrent au minimum 1,9 millions de vélos par an. Ces postes, situés sur des ponts ou viaducs (Wettsteinbrücke, Viaduktstrasse) ou des axes routiers principaux (Nordring, Bubenberglplatz, Schweizerhofquai), concentrent une partie importante du trafic cycliste dans les villes.

Le poste le plus fréquenté en Suisse romande se trouve à nouveau à Genève, bien qu'il s'agisse d'un autre point de comptage que pour l'année 2021 (Pont Butin, avec un TJM de 2017 vélos vs. Pont des Accacias en 2021 avec un TJM de 1911 vélos) et celui en Suisse italienne à Locarno (TJM de 1876 vélos).

Tableau 4: Top 5 des postes avec la plus forte fréquentation en 2022

Rang	Commune	Nom	TJM 2022
1	Bâle	354 Wettsteinbrücke	7983
2	Bâle	902 Viaduktstrasse	6376
3	Berne	Nordring	6109
4	Lucerne	Schweizerhofquai	5617
5	Berne	Bubenberglplatz	5235

4.2.2 Top 5 des postes avec la plus forte augmentation entre 2021 et 2022 en pourcentage

Entre 2021 et 2022, l'augmentation annuelle la plus forte du trafic cycliste a été enregistrée dans le canton de Schaffhouse (Neuhausen) au poste Sonnenwegli Rampe avec +62% (Tableau 5).

Une forte croissance s'observe également dans les communes d'Obfelden (Zurich), Schaffhouse-Neutal et Bâle avec respectivement +54%, +45% et +44%. La cinquième place est occupée par la commune de Hinwil (Zurich) avec une augmentation de +35%.

Tableau 5: Top 5 des postes avec la plus forte augmentation entre 2021 et 2022, en pourcentages

Rang	Commune	Nom	TJM 2021	TJM 2022	Évolution annuelle
1	Neuhausen (SH)	Sonnenwegli Rampe	210	340	+62%
2	Obfelden (ZH)	Obfelden	83	128	+54%
3	Schaffhausen-Neutal	Radweg Herblingertal	165	240	+45%
4	Bâle	Äussere Baselstrasse 328	1981	2848	+44%
5	Hinwil (ZH)	Hinwil	220	298	+35%

4.2.3 Top 5 des postes avec la plus forte augmentation entre 2021 et 2022 en valeurs absolues

Trois des cinq postes avec la plus forte augmentation annuelle en valeurs absolues se situent à Bâle (Äusser Baselstrasse 328, +867 ; Viaduktstrasse, +703 ; Dreirosenbrücke, +516), les deux autres sont à Berne (Monbijoustrasse, +589) et à Lucerne (Schweizerhofquai, +581). Parmi les postes concernés, quatre sur cinq ont un trafic journalier moyen très important, au-delà de 4'000 vélos par jour.

Tableau 6: Top 5 des postes avec la plus forte augmentation annuelle entre 2021 et 2022, en valeurs absolues

Rang	Commune	Nom	TJM 2021	TJM 2022	Évolution annuelle en valeurs absolues
1	Bâle	Äussere Baselstrasse 328	1981	2848	+867
2	Bâle	Viadukstrasse	5673	6376	+703
3	Berne	Monbijoustrasse	4211	4800	+589
4	Lucerne	Schweizerhofquai	5036	5617	+581
5	Bâle	Dreirosenbrücke	4691	5207	+516

4.2.4 Top 5 des postes avec la plus forte augmentation entre 2018 et 2022 en pourcentage

Sur le long terme (2018-2022), les postes ayant enregistré les augmentations relatives (c'est-à-dire en pourcentages) les plus importantes sont principalement pourvus d'une fréquentation faible à moyenne. En première place, le poste Elsässerrheinweg à Bâle, a augmenté de +345% depuis 2018 (soit de 262 à 1167 vélos par jour en moyenne et un TCAM de 45%).

Un poste de comptage romand s'affiche en deuxième position de ce classement, avec le Pont-Butin à Genève qui affiche une augmentation sur 5 ans de +99% (soit de 1013 à 2017 vélos par jour et un TCAM de +19%). S'ensuivent deux postes du canton de Zurich (Regensdorf et Bassersdorf) avec une augmentation respective de +81% et +66%. Un poste de la ville de Berne (Schwarzenburgstrasse) termine le classement avec une croissance de 65% en 5 ans.

Tableau 7: Top 5 des postes avec la plus forte augmentation en 2018 et 2022, en TCAM et en pourcentages

Rang	Commune	Nom	TJM 2018	TJM 2022	TCAM	Évolution 2018-2022
1	Bâle	Elsässerrheinweg	262	1167	45%	+345%
2	Genève	Pont-Butin	1013	2017	19%	+99%
3	Regensdorf (ZH)	Regensdorf	190	343	16%	+81%
4	Bassersdorf (ZH)	Bassersdorf	152	253	14%	+66%
5	Berne	Schwarzenburgstrasse	1165	1926	13%	+65%

4.2.5 Top 5 des postes avec l'augmentation la plus forte entre 2018 et 2022 en valeurs absolues

Pour l'évolution en valeurs absolues la plus importante entre 2018 et 2022, nous retrouvons le poste de Schweizerhofquai à Lucerne (+1484) et le Pont-Butin à Genève (+1004). Les postes suivants se trouvent à Berne (Kornhausstrasse, +1001 cyclistes quotidiens en moyenne) et à Bâle (Peter-Merian Weg, +946 ; Elsässerrheinweg, +905).

Tableau 8: Top 5 de l'augmentation entre 2018 et 2022, en valeurs absolues

Rang	Commune	Nom	TJM 2018	TJM 2022	Évolution 2018-2022 en valeur absolue
1	Lucerne	Schweizerhofquai	4133	5617	+1484
2	Genève	Pont-Butin	1013	2017	+1004
3	Berne	Kornhausstrasse	3405	4406	+1001
4	Bâle	Peter-Merian Weg	3062	4008	+946
5	Bâle	Elsässerrheinweg	262	1167	+905

5 Conclusion

Un nombre croissant de cantons et de communes sont dotés de points de comptage pour le trafic vélo. Ce rapport rassemble les données sur le trafic cycliste dans les agglomérations et prolonge la série d'études menées ces dernières années (Baehler et al., 2018, 2019, 2020; Marincek & Rérat, 2021; Schmassmann & Rérat, 2022). Chacune d'entre elles s'intéresse à l'évolution sur le court terme (les deux dernières années écoulées) et sur le long terme (les cinq dernières années).

Alors que l'année 2020 avait montré des chiffres exceptionnels pour la pratique du vélo (80% des postes enregistraient une croissance par rapport à 2019, dont 54% une augmentation supérieure à +10%), de fortes diminutions s'observaient sur l'année 2021 (76% des postes présentaient une diminution, dont 22% supérieure à -10%). Ces résultats s'expliquaient par les particularités de 2020 (début de la pandémie, périodes de semi-confinement, report modal sur le vélo, augmentation du temps libre permettant une utilisation accrue du vélo pour le loisirs, etc.) mais aussi peut-être par des conditions météorologiques défavorables en 2021. Toutefois, entre 2021 et 2022, la majorité des compteurs (83%) ont enregistré une augmentation, dont 51% une croissance supérieure à +10%.

La comparaison entre les années 2020 et 2022 montre que près de deux-tiers (63%) des compteurs affichent une augmentation, dont une croissance supérieure à +10% pour 23% d'entre eux. Ainsi, malgré un retour à la « normale » postpandémie (le télétravail n'est plus conseillé, les restrictions sont levées, les transports publics sont à nouveau fortement fréquentés, les cours ne sont plus donnés en ligne, etc.), le trafic cycliste continue sa progression dans les agglomérations.

6 Sources

Baehler, D., Marincek, D., & Rérat, P. (2018). *Les comptages vélo dans les villes Suisses*. (2; Etudes urbaines: Rapport de recherche, p. 23).

Baehler, D., Marincek, D., & Rérat, P. (2019). *Les comptages de vélos dans les agglomérations suisses – 2018* (Documentation sur la mobilité douce no 144; Vol. 142). Office fédéral des routes. https://serval.unil.ch/notice/serval:BIB_3FCED6150984

Baehler, D., Marincek, D., & Rérat, P. (2020). *Les comptages de vélos dans les agglomérations suisses—2019* (Documentation sur la mobilité douce no 146). OFROU. https://serval.unil.ch/en/notice/serval:BIB_F768932939D8

Marincek, D., & Rérat, P. (2021). *Les comptages de vélos dans les agglomérations suisses—2020*. Office fédéral des routes OFROU. https://serval.unil.ch/notice/serval:BIB_F62724A4A936

Rérat, P., Haldimann, L., & Widmer, H. (2022). Cycling in the era of Covid-19 : The effects of the pandemic and pop-up cycle lanes on cycling practices. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 15, 100677. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2022.100677>

Schmassmann, A., & Rérat, P. (2022). *Les comptages de vélos dans les agglomérations suisses—2021* (Documentation sur la mobilité douce, p. 36). Office fédéral des routes OFROU. https://serval.unil.ch/notice/serval:BIB_D6E4C8141314

7 Annexes

I. Détails des postes de comptage par agglomération

Cette partie regroupe l'ensemble des données utilisées dans l'étude (voir critères plus haut), triées par agglomération. Les tableaux incluent le nom des postes, les valeurs du trafic journalier moyen (TJM) pour les 3 années de référence (2018, 2021, 2022), l'évolution à court terme entre 2021 et 2022, ainsi qu'à long terme de 2018 à 2022 (en pourcentage et en TCAM). Les cases vides indiquent une absence de données, ou des données non exploitables pour l'année considérée.

I.1. Arbon-Rorschach

Commune	Poste de comptage	TJM 2018	TJM 2021	TJM 2022	Évolution 2021-2022	Évolution 2018-2022	TCAM 2018-2022
Rorschach (SG)	Rorschach Freibad	665	596	715	20%	7%	2%

Selon les critères pris en compte dans l'étude, un seul poste de comptage est retenu pour l'agglomération d'Arbon-Rorschach, au bord du lac de Constance. Ce poste est principalement destiné au trafic de loisirs et présente une forte augmentation du trafic cycliste entre 2021 et 2022 (+20%), contrairement à la diminution observée l'année précédente (-14%). Sur le long terme, de 2018 à 2022, une augmentation s'observe également (+7%), soit un TCAM de +2%, légèrement en hausse par rapport aux analyses de 2021 (+1%).

I.2. Bâle

Commune	Poste de comptage	TJM 2018	TJM 2021	TJM 2022	Évolution 2021-2022	Évolution 2018-2022	TCAM 2018-2022
Bâle	350 Dreirosenbrücke	4774	4691	5207	11%	9%	2%
Bâle	354 Wettsteinbrücke	7659	6715	7983	-	4%	1%
Bâle	403 Heuwaage-Viadukt	2553	2391	2773	16%	9%	2%
Bâle	405 Dorenbachviadukt	4874	3237	3626	-	-26%	-7%
Bâle	659 Schlachthofstrasse	-	293	367	25%	-	-
Bâle	901 Peter-Merian Weg	3062	3530	4008	14%	31%	7%
Bâle	902 Viaduktstrasse	6265	5673	6376	12%	2%	0%
Bâle	903 Äussere Baselstrasse 328	2268	1981	2848	44%	26%	6%
Bâle	905 Leimenstrasse 4	1823	1726	1931	12%	6%	1%
Bâle	906 Hegenheimerstrasse 44	2018	1673	1823	9%	-10%	-3%
Bâle	907 Wasgenring 62	471		525	-	11%	3%
Bâle	908 Grenzacherstrasse (Kraftwerk)	1939	1924	2177	13%	12%	3%
Bâle	910 St. Galler-Ring 101	1645	1694	1743	-	6%	1%

Bâle	911 Birskopfsteig		1566	1714	9%	-	-
Bâle	913 Burgfelderstrasse	854	798	978	23%	15%	3%
Bâle	916 Stückisteg		280	266	-5%	-	-
Bâle	917 Schwarzwaldbrücke	1003	1017	1201	18%	20%	5%
Bâle	918 Elsässerrheinweg	262	893	1167	31%	345%	45%
Bâle	919 St. Alban-Rheinweg	1488	1649	1670	1%	12%	3%
Bâle	920 J. Burckhardt-Strasse	1115	1059	1190	12%	7%	2%
Binningen (BL)	650 Amerikanerstrasse		1474	1637	11%	-	-
Münchenstein (BL)	1050 Reinacherstrasse	1015	1010	1050	4%	3%	1%
Münchenstein (BL)	1051 Hauptstrasse		1633	1732	6%	-	-
Füllinsdorf (BL)	2150 Füllinsdorf HPL-Radweg	267	388	423	9%	58%	12%
Liestal (BL)	2550 Schauenburgerstrasse		346	363	5%	-	-
Rheinfelden (AG)	Rheinfelden		106	103	-3%	-	-
Pratteln (BL)	MuttENZstrasse	960	987	1177	19%	23%	5%

Dans l'agglomération de Bâle, vingt-sept postes sont considérés, dont six se trouvant sur le canton de Bâle-Campagne et un sur le canton d'Argovie. Entre 2021 et 2022, vingt et un postes ont enregistré une augmentation annuelle, variant entre 3% et 44%. La diminution du trafic cycliste enregistré par deux postes varie entre -3 et -5%. Ces résultats contrastent ainsi les observations faites en 2021, où la plupart des postes enregistraient une diminution.

Sur l'évolution à long terme, 18 postes enregistrent une constance ou une augmentation du trafic cycliste. Le poste « 918 Elsässerrheinweg » présente encore une fois la plus forte augmentation sur les cinq dernières années (+45%, contre +37% entre 2017 et 2021).

I.3. Bellinzone

Commune	Poste de comptage	TJM 2018	TJM 2021	TJM 2022	Évolution 2021-2022	Évolution 2018-2022	TCAM 2018-2022
Bellinzone (TI)	5103 Giubiasco/Camorino	427		266	-	-38%	-11%
Bellinzone (TI)	5104 Passerella Judo-Stand		349	170	-51%	-	-
Bellinzone (TI)	5105 Bellinzona piscine		457	235	-49%	-	-

Les trois postes retenus dans l'agglomération de Bellinzone présentent une diminution du trafic cycliste, annuelle ou sur le long terme. L'évolution annuelle est assez importante sur les postes « 5104 Passerella Judo-Stand » et « 5105 Bellinzona piscine », avec respectivement -51% et -49% entre 2021 et 2022. Le poste « 5103 Giubiasco/Camorino » présente quant à lui une diminution de -38% du trafic cycliste entre 2018 et 2022, soit un TCAM de -11%.

I.4. Berne

Commune	Poste de comptage	TJM 2018	TJM 2021	TJM 2022	Évolution 2021-2022	Évolution 2018-2022	TCAM 2018-2022
Berne	Nordring		5868	6109	4%	-	-
Berne	Bubenbergrplatz		4822	5235	9%	-	-
Berne	Monbijoustrasse	4330	4211	4800	14%	11%	3%
Berne	Kornhausstrasse	3405		4406	-	29%	7%
Berne	Helvetiaplatz	3354	3304	3605	9%	7%	2%
Berne	Falkenplatz	2715	2669	3057	15%	13%	3%
Berne	Schlossstrasse	1577	1952	2393	23%	52%	11%
Berne	Kirchenfeldstrasse	2138	2156	2381	10%	11%	3%
Berne	Schwarzenburgstrasse	1165	1572	1926	23%	65%	13%
Berne	Freiestrasse		1671	1885	13%	-	-
Berne	Kalcheggweg	1413	1543	1729	12%	22%	5%
Berne	Bühlstrasse	1424	1630	1672	3%	17%	4%
Berne	Murtenstrasse	1305	1231	1522	24%	17%	4%
Berne	Tiefenaustrasse	869	1060	1209	14%	39%	9%
Köniz	Schwarzenburgstrasse (Höhe Schulhausgässli 4a)	910	1090	1177	8%	29%	7%
Köniz	Schwarzenburgstrasse 180b		890	986	11%	-	-
Ittigen	Autobahnquerung Eyfeld	727	759	911	20%	-	-
Berne	Halenstrasse/Halenbrücke		664	767	16%	-	-
Berne	Ladenwandweg		559	740	32%	-	-
Oppligen	Bernstrasse 47 (anc. Rotachenbrücke)		241	267	11%	-	-

Dans l'agglomération de Berne, 20 postes sont considérés, dont 16 gérés par la ville de Berne, 2 par la commune de Köniz, et 2 par le canton à Ittigen et Oppligen. Tous les postes montrent une augmentation du trafic cycliste sur une année. C'est le poste de « Ladenwandweg » qui présente la plus forte augmentation du trafic sur une année (+32%). Sur le long terme, tous les postes pour lesquels l'évolution a pu être calculée présentent une hausse du TCAM. La plus haute augmentation du TCAM est enregistrée à Schwarzenburgstrasse (+13%), soit +65% du trafic cycliste entre 2018 et 2022.

I.5. Biel-Bienne

Commune	Poste de comptage	TJM 2018	TJM 2021	TJM 2022	Évolution 2021-2022	Évolution 2018-2022	TCAM 2018-2022
---------	-------------------	----------	----------	----------	---------------------	---------------------	----------------

Biel-Bienne	MS1 - V1 - Seevorstadt	394	487	490	1%	24%	6%
Biel-Bienne	MS2 - V5 - Zentralstrasse Süd	795	782	887	13%	12%	3%
Biel-Bienne	MS3 - V7 - Orpundstrasse	450	606	470	-22%	4%	1%
Biel-Bienne	MS4 - V8 - Bözingenstrasse	645	660	704	7%	9%	2%
Biel-Bienne	MS5 - V9 - Zentralstrasse Nord	1294	1161	1339	15%	3%	1%
Biel-Bienne	MS6 - V2 - General-Dufour-Strasse	791	851	781	-8%	-1%	0%
Biel-Bienne	V3 - Aarbergstrasse	798	809	816	1%	2%	1%
Biel-Bienne	V4 - Murtenstrasse	1795	1759	1854	5%	3%	1%
Biel-Bienne	V6 - Mettstrasse	708	755	764	1%	8%	2%

Neuf postes de comptage vélos sont pris en compte pour l'agglomération de Biel-Bienne. Sept postes présentent une augmentation annuelle entre 2021 et 2022, dont deux une augmentation supérieure à 10% (+13% pour Zentralstrasse Süd et +15% pour Zentralstrasse Nord). Deux postes présentent une baisse, entre -8% pour la rue Général Dufour et -22% pour la rue d'Orpund. Pour la première fois, il est possible de calculer l'évolution sur le long terme sur ces postes installés en 2018. Tous présentent une légère augmentation, voire une stabilité du trafic cycliste. Seul le poste « Seevorstadt » recense une augmentation de plus de 5%.

I.6. Coire

Commune	Poste de comptage	TJM 2018	TJM 2021	TJM 2022	Évolution 2021-2022	Évolution 2018-2022	TCAM 2018-2022
Trimmis	Maschänsler Rüfi	-	351	112	-68%	-	-

Seul le poste de Trimmis est retenu dans cette étude pour l'agglomération de Coire. Alors qu'il présentait une forte augmentation en 2021 (+42%), le trafic cycliste a fortement diminué au cours de l'année écoulée (-68%). Ayant été installé en 2020, il n'est pas possible de renseigner l'évolution sur le long terme pour ce poste.

I.7. Fribourg

Commune	Poste de comptage	TJM 2018	TJM 2021	TJM 2022	Évolution 2021-2022	Évolution 2018-2022	TCAM 2018-2022
Granges-Pacot	Grandfey		174	147	-16%	-	-
Villars-sur-Glâne	Nuithonie		281	306	9%	-	-
Fribourg	Rue de Morat		112	119	6%	-	-

Installé en 2019, le poste de la commune de Granges-Pacot présente encore une fois une diminution du trafic cycliste (-16%, contre -13% en 2021). Les postes de comptages de Villars-sur-Glâne et à la Rue de Morat, installés respectivement en 2019 et 2021, montrent quant à eux une augmentation. Pour aucun de ces postes il n'est possible de calculer l'évolution sur le long terme.

I.8. Genève

Commune	Poste de comptage	TJM 2018	TJM 2021	TJM 2022	Évolution 2021-2022	Évolution 2018-2022	TCAM 2018-2022
Prangins (VD)	Prangins	78	103	91	-12%	-	-
Genève	Aire / Furet	1409	1486	1580	6%	-	-
Genève	Pont-Butin	1013	1754	2017	15%	99%	19%
Nyon	Bois-Bougy		80	88	10%	-	-
Nyon	Sentier de Prangins		50	58	16%	-	-

L'agglomération de Genève comptabilisent cinq postes respectant les critères de l'étude, dont trois appartiennent au canton de Vaud (un sur la commune de Prangins et deux sur la commune de Nyon). Alors que le poste sur la commune de Prangins présentait une forte augmentation annuelle (+12%) et sur le long terme (+72%) en 2021, il est le seul avec une diminution du trafic cycliste pour cette année (-12%). Les deux postes de la ville de Nyon présentent des augmentations annuelles de 10% et plus. C'est également le cas pour le poste installé sur le Pont-Butin à Genève (+15%). Une évolution sur le long terme importante (+99%) s'observe notamment pour ce dernier, avec un TCAM de 19%.

I.9. Konstanz – Kreuzlingen

Commune	Poste de comptage	TJM 2018	TJM 2021	TJM 2022	Évolution 2021-2022	Évolution 2018-2022	TCAM 2018-2022
Bottighofen	Bottighofen		1090	1050	-4%	-	-

L'agglomération de Constance – Kreuzlingen recense un poste de comptages qui affiche une diminution sur le court terme. En raison de son installation récente (2019), il n'est pas possible de calculer l'évolution sur le long terme.

I.10. La Chaux-de-Fonds – Le Locle

Commune	Poste de comptage	TJM 2018	TJM 2021	TJM 2022	Évolution 2021-2022	Évolution 2018-2022	TCAM 2018-2022
La Chaux-de-Fonds	Crêt-du-Locle Les Eplatures		128	152	19%	-	-

Un poste se situe dans l'agglomération de La-Chaux-de-Fonds – Le Locle. Situé au Crêt-du-Locle / Les Eplatures, il affiche entre 2021 et 2022 une augmentation de 19% du trafic cycliste moyen, contrairement à sa diminution (-14%) sur les année 2020-2021.

I.11. Lausanne

Commune	Poste de comptage	TJM 2018	TJM 2021	TJM 2022	Évolution 2021-2022	Évolution 2018-2022	TCAM 2018-2022
Lausanne	Rhodanie	436	502	603	26%	45%	10%
Lausanne	Languedoc		337	436	29%	-	-
Lausanne	Terreaux	441	724	678	-	54%	11%

Pour la première fois, les trois postes de la ville de Lausanne peuvent être pris en considération selon les critères de sélection. Les postes « Rhodanie » et « Languedoc » présente

Seul un poste de la ville de Lausanne a pu être intégrée dans nos calculs. Le poste Rhodanie affiche une légère augmentation du trafic cycliste (+2%) entre 2020 et 2021. L'évolution à long terme présente une augmentation de +21% et un TCAM de 5%.

I.12. Locarno

Commune	Poste de comptage	TJM 2018	TJM 2021	TJM 2022	Évolution 2021-2022	Évolution 2018-2022	TCAM 2018-2022
Locarno	5401 Ascona/Locarno	1454	2004	1876	-6%	29%	7%
Minusio	5404 Verbanella		1680	1461	-13%	-	-
Tenero	5405 via Tre Case		470	461	-2%	-	-
Avegno	5403 Locarno/Maggia		302	248	-18%	-	-

Deux nouveaux postes sont pris en compte dans l'agglomération de Locarno pour cette année. Sur les quatre postes renseignés, tous présentent une diminution du trafic cycliste, dont deux au-delà des -10% (Minusio et Avegno). Seul le poste situé dans la commune de Locarno renseigne une évolution sur le long terme, avec une évolution de +29% entre 2018 et 2022, et un TCAM de 7%.

I.13. Lucerne

Commune	Poste de comptage	TJM 2018	TJM 2021	TJM 2022	Évolution 2021-2022	Évolution 2018-2022	TCAM 2018-2022
Kriens	Langmatt	367	387	435	12%	19%	4%
Kriens	Freigleis Arsenal	1211	1762	1991	13%	64%	13%
Lucerne	Baselstrasse (610)	662	598	603	-	-9%	-2%
Lucerne	Bleicherstrasse (611)	1488	1362	1516	11%	2%	0%
Lucerne	Dammstrasse (613)	668	790	925	17%	38%	8%
Lucerne	Freigleis Kleinmatt	1603	1779	2049	15%	28%	6%
Lucerne	Inseli (606)	1686	1257	1454	16%	-14%	-4%

Lucerne	Langensandbrücke (605)	1557	1441	1781	24%	-	-
Lucerne	Löwenplatz (608)	1768	1818	2136	17%	-	-
Lucerne	Neustadtstrasse (612)	2186	1856	2122	14%	-3%	-1%
Lucerne	Palace (607)	1315	1294	1375	6%	5%	1%
Lucerne	Schweizerhofquai (604)	4133	5036	5617	12%	36%	8%
Lucerne	Taubenhausstrasse (603)	1952	1942	1800	-7%	-8%	-2%
Emmen (LU)	Emmenbrücke Seetalplatz		245	273	11%	-	-
Emmen (LU)	Rathausen		921	833	-10%	-	-
Meggen (LU)	Grosshusmatt		250	266	6%	-	-
Horw (LU)	Ennethorw		828	912	10%	-	-
Neuenkirch (LU)	Lipperüti		282	313	11%	-	-
Malters (LU)	Chällerhof		139	145	4%	-	-
Hergiswil (NW)	Bootshafen	267	664	719	8%	-	-

20 postes de comptages peuvent être analysés pour l'agglomération de Lucerne cette année. Contrairement à l'année dernière, seul deux poste de la ville de Kriens peuvent être pris en considération. Parmi les autres compteurs sélectionnés, six se situent dans des communes proches de Lucerne, un dans le canton de Nidwald (Hergiswil) et les onze restant sur la ville de Lucerne. Sur le court terme, 17 postes présentent une augmentation du trafic cycliste entre 2021 et 2022, et deux une diminution entre -7 et 10%. Sur le long terme, 7 postes affichent une croissance, avec de fortes valeurs pour un poste de Kriens (Freigleis Arsenal, +64%) et deux à Lucerne (Dammstrasse, +38% et Schweizerhofquai, +36%), soit des TCAM de 13% pour le premier et 8% pour les deux suivants. Les compteurs des communes environnantes à Lucerne ayant été installés récemment, il n'est pas possible de calculer leur évolution sur le long terme.

I.14. Lugano

Commune	Poste de comptage	TJM 2018	TJM 2021	TJM 2022	Évolution 2021-2022	Évolution 2018-2022	TCAM 2018-2022
Agno-Massagno	5502 Agno-Magliaso		440	418	-5%	-	-
Lugano	5503 Rotonda LAC		372	380	2%	-	-
Lugaggia	5505 Canobbio-Tesserete		209	209	0%	-	-
Lamone	5506 Cavalcavia Lamone-Manno		61	71	16%	-	-
Bedano	5507 Sottopasso per Taverne		95	99	4%	-	-

L'agglomération de Lugano entre pour la première fois dans l'étude des comptages vélos, avec cinq postes installés en 2020 et qui remplissent les critères retenus. Trois présentent une augmentation du trafic cycliste, notamment au-dessus de 10% pour le poste de Lamone (+16%), et un poste présente une stabilité (Lugaggia). Une diminution s'observe pour le poste situé dans la commune d'Agno-Massagno (-5%). En raison du manque de données, les évolutions sur le long terme ne peuvent être calculés pour ces compteurs.

I.15. Monthey

Commune	Poste de comptage	TJM 2018	TJM 2021	TJM 2022	Évolution 2021-2022	Évolution 2018-2022	TCAM 2018-2022
Muraz	Muraz	-	130	120	-8%	-	-

La commune de Muraz, dans le canton du Valais, fait partie de l'agglomération de Monthey et compte un poste de comptage. Entre 2021 et 2022, le trafic cycliste a diminué de 8%. Aucune évolution sur le long terme n'est renseignée en raison du manque de données.

I.16. Neuchâtel

Commune	Poste de comptage	TJM 2018	TJM 2021	TJM 2022	Évolution 2021-2022	Évolution 2018-2022	TCAM 2018-2022
Hauterive (NE)	Littoral Est Laténium	-	334	451	35%	-	-
St-Blaise (NE)	Littoral Est – Les Lavannes	-	169	179	6%	-	-
Neuchâtel	Quai Perrier	-	497	527	6%	-	-

Trois postes de comptages sont inclus sur l'agglomération de Neuchâtel. Ils affichent tous une augmentation du trafic cycliste, dont une augmentation importante pour le poste situé à Hauterive (+35%). Aucune évolution sur le long terme n'est calculable ici, les postes ayant été installés en 2019.

I.17. Olten

Commune	Poste de comptage	TJM 2018	TJM 2021	TJM 2022	Évolution 2021-2022	Évolution 2018-2022	TCAM 2018-2022
Olten (SO)	032 : Gheidweg	-	409	453	11%	-	-
Olten (SO)	033 : Aarburgerstrasse	-	295	326	11%	-	-
Olten (SO)	034 : Aarauerstrasse	-	453	486	7%	-	-
Olten (SO)	035 : Alte Brücke	-	1623	1784	10%	-	-
Olten (SO)	036 : Solothurnerstrasse	-	224	250	12%	-	-
Olten (SO)	037 : Tannwaldstrasse	-	246	267	9%	-	-
Trimbach (SO)	038 : Baslerstrasse	-	370	384	4%	-	-
Olten (SO)	039 : Ruttigerweg	-	335	349	4%	-	-

Huit postes sont gérés par le canton de Soleure, à Olten et Trimbach. Tous les huit affichent une augmentation entre 2021 et 2022, allant de 4% à 12% pour le poste situé à la rue de Soleure (Solothurnerstrasse) à Olten. En l'absence de données pour 2018, l'évolution sur le long terme n'est pas calculable.

I.18. Rapperswil-Jona

Commune	Poste de comptage	TJM 2018	TJM 2021	TJM 2022	Évolution 2021-2022	Évolution 2018-2022	TCAM 2018-2022
Rapperswil (SG)	Rapperswil Seedamm Velo	530	580	544	-6%	3%	1%
Rapperswil (SG)	Rapperswil Kniestrassen Velo	1038	1040	1146	10%	10%	3%

A Rapperswil-Jona, deux postes de comptage sont gérés par le canton de Saint-Gall. Le poste « Seedamm » affiche une diminution de -6% entre 2021 et 2022 (contre -19% l'année précédente). Le second poste (Kniestrassen) présente une augmentation (+10%). L'évolution sur le long terme est positive pour les deux postes, quoique modérée pour le premier poste, respectivement +3% et +10%, soit un taux de croissance annuel moyenne de 1% et 3%.

I.19. Rheintal

Commune	Poste de comptage	TJM 2018	TJM 2021	TJM 2022	Évolution 2021-2022	Évolution 2018-2022	TCAM 2018-2022
Au (SG)	Dammradweg Velo	629	541	640	18%	2%	0%
Altstätten (SG)	Hagenfurth Velo		244	251	3%	-	-

L'agglomération du Rheintal regroupe 22 communes dans la vallée du Rhin saint-galloise, à la frontière avec l'Autriche. On y retrouve deux postes de comptage, l'un dans la commune d'Au, l'autre à Altstätten. Entre 2021 et 2022, les deux postes affichent une augmentation du trafic cycliste, de 18% pour le premier et 3% pour le second. Sur le long terme, le premier poste présente une faible augmentation de +2%, soit un TCAM stable entre 2018 et 2022. Le second poste ne disposant pas de données pour 2018, le calcul de l'évolution sur le long terme n'est pas possible.

I.20. Saint-Gall

Commune	Poste de comptage	TJM 2018	TJM 2021	TJM 2022	Évolution 2021-2022	Évolution 2018-2022	TCAM 2018-2022
Saint-Gall	Burgstrasse 12	260	290	360	24%	38%	8%
Saint-Gall	Gaiserwaldweg / Sitterviadukt	160	190	220	16%	-	-
Saint-Gall	Kreuzbleichweg 2	600	460	540	-	-10%	-3%
Saint-Gall	Lindenstrasse 134	240	300	350	17%	46%	10%
Saint-Gall	Lindenstrasse 81	190	230	270	17%	42%	9%
Saint-Gall	Linsebühlstrasse 105	270	180	220	22%	-19%	-5%

Saint-Gall	Museumstrasse westlich Tonhalle	310	340	330	-3%	6%	2%
Saint-Gall	Oberstrasse 149	620	640	680	-	10%	2%
Saint-Gall	St.Jakob-Strasse 84	390	510	550	8%	41%	9%
Saint-Gall	Teufener Strasse 55	150	170	210	24%	40%	9%
Saint-Gall	Vadianstrasse 8	920	980	1150	-	25%	6%

Dans l'agglomération de Saint-Gall, 11 postes sont inclus dans notre étude, tous gérés par la ville. Entre 2021 et 2022, sept postes affichent une évolution positive et un seul poste présente une diminution du trafic cycliste (Museumstrasse, -3%). Pour trois postes, il n'est pas possible de calculer l'évolution annuelle en raison d'interruptions trop fréquentes sur l'année 2021. Sur le long terme, huit postes sur onze présentent une augmentation du trafic cycliste. Pour quatre d'entre eux, l'augmentation se situe au-dessus des 40%. Les postes « Kreuzbleichweg » et « Linsebühlstrasse » présentent une évolution négative (-3 et -5%) sur le long terme.

I.21. Schaffhouse

Commune	Poste de comptage	TJM 2018	TJM 2021	TJM 2022	Évolution 2021-2022	Évolution 2018-2022	TCAM 2018-2022
Schaffhausen	Neutal, Radweg Herblingertal		165	240	45%	-	-
Schaffhausen	Bachstrasse		505	550	9%	-	-
Schaffhausen	Fulachstrasse		305	345	13%	-	-
Schaffhausen	Hochstrasse Radroute 753		320	340	6%	-	-
Schaffhausen	Mühlentalstrasse		330	410	24%	-	-
Schaffhausen	Steigstrasse		805	900	12%	-	-
Schaffhausen	Stokarbergstrasse		345	370	7%	-	-
Neuhausen am Rheinfall (SH)	Sonnenwegli Rampe		210	340	62%	-	-
Beringen (SH)	Unterführung Radroute 77	166	165	150	-9%	-10%	-3%
Beringen (SH)	Tankstelle Coop	107	135	154	14%	44%	10%

L'agglomération de Schaffhouse comprend 10 postes de comptage vélo, tous gérés par le canton. Entre 2021 et 2022, neuf postes enregistrent une augmentation du trafic cycliste, avec un maximum à Neuhausen am Rheinfall (+62%). Seul le poste de Beringen « Unterführung Radroute 77 » présente une diminution (-9%). Seuls les données des deux postes de Beringen permettent de calculer une évolution sur le long terme. Alors que le premier présente une diminution de -10% entre 2018 et 2022, soit un TCAM de -3%, une forte augmentation s'observe sur le second (+44%, TCAM 10%).

I.22. Sion

Commune	Poste de comptage	TJM 2018	TJM 2021	TJM 2022	Évolution 2021-2022	Évolution 2018-2022	TCAM 2018-2022
Sion	Sion	270	315	290	-8%	7%	2%
Sion	Pont bleu Uvrier		290	310	7%	-	-
Sion	Pont de Branson		225	275	22%	-	-
Sion	Bouveret		140	160	14%	-	-

Trois nouveaux postes s'ajoutent à l'agglomération de Sion, pour un total de quatre postes, tous situés sur la commune de Sion. Le poste le plus ancien (« Sion ») présente une diminution dans l'évolution annuelle, mais une augmentation sur le long terme (+7%), avec un trafic cumulé annuel moyen de 2%. Les trois nouveaux postes pris en compte présentent une augmentation, allant de +7% pour le poste « Pont bleu Uvrier » à +22% pour le poste « Pont de Branson ». Les données ne sont pas disponibles pour l'évolution à long terme pour ces trois postes.

I.23. Soleure

Commune	Poste de comptage	TJM 2018	TJM 2021	TJM 2022	Évolution 2021-2022	Évolution 2018-2022	TCAM 2018-2022
Soleure	002 : Kreuzackerbrücke		971	1117	15%	-	-
Soleure	003 : Segetzstrasse		654	857	31%	-	-
Bellach (SO)	004 : Bielstrasse		361	476	32%	-	-
Zuchwil (SO)	005 : Dorfackerstrasse		880	1024	16%	-	-
Biberist (SO)	006 : Schöngrünstrasse		273	304	11%	-	-
Soleure	007 : Dreibeinskreuzstrasse		201	266	32%	-	-
Soleure	008 : Weissensteinstrasse		555	708	28%	-	-

L'agglomération de Soleure inclut sept postes de comptage appartenant au canton. Seule l'évolution à court terme est renseignée en raison de l'absence de données pour 2018. Entre 2021 et 2022, tous les postes affichent une hausse du trafic cycliste, variant entre 11% pour le poste « Schöngrünstrasse » à Biberist et 32% pour les postes « Bielstrasse » à Bellach et « Dreibeinskreuzstrasse » à Soleure.

I.24. Vaduz-Buchs

Commune	Poste de comptage	TJM 2018	TJM 2021	TJM 2022	Évolution 2021-2022	Évolution 2018-2022	TCAM 2018-2022
Buchs (SG)	Buchs Bahnhof Velo	285	266	300	13%	5%	1%

L'agglomération de Vaduz-Buchs se situe entre le Liechtenstein et le canton de Saint-Gall, qui y entretient un compteur à Buchs. Ce poste affiche une augmentation au cours de l'année 2022 de 13% et une augmentation de 5% sur le long terme.

I.25. Wil

Commune	Poste de comptage	TJM 2018	TJM 2021	TJM 2022	Évolution 2021-2022	Évolution 2018-2022	TCAM 2018-2022
Gossau (SG)	Freibad Velo	361		333	-	-8%	-2%
Wil (SG)	Haldenstrasse	481	484	540	12%	12%	3%
Wil (SG)	Klosterweg	255	235	254	8%	0%	0%
Wil (SG)	Wilenstrasse	495	408	409	-	-17%	-5%

L'agglomération de Wil, dans le canton de Saint-Gall, dénombre quatre postes de comptage pouvant être inclus dans notre étude. Trois se situent sur la commune de Wil et un sur la commune de Gossau. Entre 2021 et 2022, le trafic cycliste a augmenté pour deux poste (+12% à Haldenstrasse et +8% à Klosterweg). Les données pour les deux autres postes ne remplissent pas les critères sélectionnés pour calculer l'évolution annuelle. Sur le long terme, les postes « Haldenstrasse » et « Klosterweg » présentent une augmentation, +12% pour le premier, et une stabilité pour le second. Le poste « Wilenstrasse » et le poste de Gossau présentent une diminution sur le long terme de respectivement -17% et -8%, soit un TCAM de -5% et -2%.

I.26. Winterthur

Commune	Poste de comptage	TJM 2018	TJM 2021	TJM 2022	Évolution 2021-2022	Évolution 2018-2022	TCAM 2018-2022
Winterthur	Frohbergweg	1003	979	1058	8%	5%	1%
Winterthur (ZH)	Winterthur 516	152	185	173	-6%	14%	3%
Neftenbach (ZH)	Neftenbach 920		188	163	-13%	-	-
Seuzach (ZH)	Seuzach 617	277	335	349	4%	26%	6%

Le trafic cycliste est compté sur quatre postes dans l'agglomération de Winterthur, un étant lié à la ville, tandis que les trois autres appartiennent au canton de Zurich. Le poste de la ville de Winterthur ainsi que celui que Seuzach affichent tous deux une augmentation entre 2021 et 2022, tandis que le poste géré par le canton ainsi que celui sur la commune de Neftenbach présentent une diminution (-6% et -13%). Toutefois, une augmentation sur le long terme s'observe pour tous les postes, hormis celui de Neftenbach pour lequel ces calculs ne sont pas possible en raison des données manquantes.

I.27. Yverdon-les-Bains

Commune	Poste de comptage	TJM 2018	TJM 2021	TJM 2022	Évolution 2021-2022	Évolution 2018-2022	TCAM 2018-2022
Yvonand (VD)	Yvonand	254	206	223	8%	-	-

L'agglomération d'Yverdon-les-Bains comprend un seul poste de comptage vélos, situé à Yvonand et appartenant au canton de Vaud. Entre 2021 et 2022, celui-ci enregistre une augmentation du trafic cycliste (+8%). Aucune donnée n'est disponible sur le long terme.

I.28. Zurich

Commune	Poste de comptage	TJM 2018	TJM 2021	TJM 2022	Évolution 2021-2022	Évolution 2018-2022	TCAM 2018-2022
Zurich	Andreasstrasse	490	715	772	8%	58%	12%
Zurich	Bucheggplatz	933	1407	1471	-	58%	12%
Zurich	Hardbrücke Nord/Süd	3075	3570	3956	11%	29%	7%
Zurich	Langstrasse Nord	4799		2874	-	-40%	-12%
Zurich	Limmatquai	2268	2177	2456	13%	8%	2%
Zurich	Lux-Guyer-Weg	998	1045	1115	7%	12%	3%
Zurich	Militärbrücke	958	777	864	11%	-10%	-3%
Zurich	Mühlebachstrasse	1517	1620	1844	14%	22%	5%
Zurich	Scheuchzenstrasse	1507	1405	1655	-	10%	2%
Zurich	Schulstrasse	273	351	361	3%	32%	7%
Bassersdorf (ZH)	2219 Bassersdorf		187	201	7%	-	-
Bassersdorf (ZH)	317 Bassersdorf	152	226	253	12%	66%	14%
Bassersdorf (ZH)	417 Bassersdorf	94	83	105	27%	12%	3%
Dietikon (ZH)	1018 Dietikon	212	217	245	13%	16%	4%
Greifensee	316 Greifensee	799	1 072	1 055	-2%	32%	7%
Illnau-Effretikon (ZH)	1420 Illnau-Effretikon		170	178	5%	-	-
Illnau-Effretikon (ZH)	517 Illnau-Effretikon	99	142	149	5%	51%	11%
Kloten (ZH)	1819 Kloten		590	294	-50%	-	-
Opfikon (ZH)	1519 Opfikon		754	579	-23%	-	-
Regensdorf (ZH)	616 Regensdorf	190	334	343	3%	81%	16%
Regensdorf (ZH)	716 Regensdorf	155	220	234	6%	51%	11%
Schlieren (ZH)	818 Schlieren	478	521	563	8%	18%	4%
Schlieren (ZH)	918 Schlieren	283	375	426	14%	51%	11%
Schlieren (ZH)	2119 Schlieren		689	830	20%	-	-
Uster (ZH)	1119 Uster		937	817	-13%	-	-
Uster (ZH)	416 Uster	263	329	359	9%	37%	8%
Zürich (ZH)	919 Zürich		224	215	-4%	-	-

Buchs (ZH)	1820 Buchs		117	114	-3%	-	-
Hausen am Albis (ZH)	2019 Hausen am Albis		89	108	21%	-	-
Hinwil (ZH)	817 Hinwil	219	220	298	35%	36%	8%
Obfelden (ZH)	1719 Obfelden		83	128	54%	-	-
Opfikon (ZH)	5019 Opfikon		646	485	-25%	-	-
Otelfingen (ZH)	1920 Otelfingen		177	168	-5%	-	-
Ottenbach / Schlieren (ZH)	1418 Ottenbach / Schlieren		35	39	11%	-	-
Steinmaur (ZH)	217 Steinmaur	57	71	46	-35%	-19%	-5%

L'agglomération zurichoise dispose de 35 postes de comptage intégrés dans notre étude : 25 appartiennent au canton et 10 à la ville. Le trafic cycliste augmente dans 26 cas. Les augmentations les plus marquées sont observées à Obfelden (poste 1719, +54%), Bassersdorf (poste 417, +27%), Hausen am Albis (poste 2019, +21%) et à Schlieren (poste 2119, +20%). Inversement, les diminutions les plus fortes se situent à Kloten (poste 1819, -50%), Steinmaur (poste 217, -35%) et Opfikon (poste 5019, -25% et poste 1519, -23%). Au niveau des postes gérés par la ville de Zurich, tous présentent une augmentation du trafic cycliste annuelle, variante entre 3% (Schulstrasse) et 14% (Mühlebachstrasse). L'évolution à long terme, entre 2018 et 2022, a pu être calculée pour 21 postes. La quasi-totalité d'entre eux (19 sur 21) affichent une hausse sur cette période, notamment à Regensdorf avec le poste 616 qui présente une augmentation de +81%, soit un TCAM de 16%.

II. Formulaire de collecte de données

Le formulaire de collecte de données est le même depuis 2019, seules les années sont modifiées avant l'envoi aux personnes de contact.

Name der Zählstelle / Nom du poste de comptage (2 Richtungen / 2 directions)	DTV / TJM 2022	Nombre de jours comptés (max. 366) / Anzahl von gezählten Tagen (max. 366)	Interruptions / Ausfällen
Zählstelle 1 / poste 1			
Zählstelle 2 / poste 2			
Zählstelle 3 / poste 3			
...			

Série de publications de la mobilité douce (version septembre 2023)

Source et téléchargement: www.mobilite-douce.ch

Guides de recommandations de la mobilité douce

N°	Titre	Année	Langue			
			d	f	i	e
1	Directives concernant le balisage des chemins de randonnée pédestre (éd. OFEFP) → Remplacé par N° 6	1992	x	x	x	
2	Construire en bois sur les chemins pédestre (éd. OFEFP)	1992	x	x	x	
3	Revêtement des routes forestières et rurales: goudronnées ou gravelées? (éd. OFEFP) → Remplacé par N° 11	1995	x	x		
4	Signalisation de direction pour les vélos en Suisse → Remplacé par N° 10	2003		d / f / i		
5	Conception d'itinéraires cyclables	2008		d / f / i		
6	Signalisation des chemins de randonnée pédestre	2008	x	x	x	
7	Stationnement des vélos	2008	x	x	x	
8	La conservation des voies de communication historiques – Guide de recommandations techniques	2008	x	x	x	
9	Construction et entretien des chemins de randonnée pédestre	2009	x	x	x	
10	Signalisation de direction pour vélos, VTT et engins assimilés à des véhicules	2010		d / f / i		
11	Obligation de remplacement des chemins de randonnée pédestre – Guide de recommandations à l'égard de l'art. 7 de la loi fédérale sur les chemins de randonnée pédestre (LCPR)	2012	x	x	x	
12	Recommandation pour la prise en considération des inventaires fédéraux au sens de l'article 5 LPN dans les plans directeurs et les plans d'affectation	2012	x	x	x	
13	Planification du réseau de chemins de randonnée pédestre	2014	x	x	x	
14	Planification des réseaux de cheminements piétons	2015	x	x	x	
15	Prévention des risques et responsabilité sur les chemins de randonnée pédestre	2017	x	x	x	
16	Diagnostic et aménagements piétons	2019	x	x	x	
17	Gestion des Cycles aux carrefours – Manuel d'infrastructure	2021	x	x		

Documentation sur la mobilité douce

N°	Titre	Année	Langue			
			d	f	i	e
101	Responsabilité en cas d'accidents sur les chemins de randonnée pédestre (éd. OFEFP) → Remplacé par N° 15	1996	x	x	x	
102	Evaluation einer neuen Form für gemeinsame Verkehrsbereiche von Fuss- und Fahrverkehr im Innerortsbereich	2000	x	r		
103	Nouvelles formes de mobilité sur le domaine public	2001		x		
104	Projet Plan directeur de la locomotion douce	2002	x	x	x	
105	Efficience des investissements publics dans la locomotion douce	2003	x	r		s
106	PROMPT Schlussbericht (inkl. Zusammenfassung des PROMPT Projektes und der Resultate)	Schweiz 2005	x			
107	Concept de statistique du trafic lent	2005	x	r		s

108	Problemstellenkataster Erfahrungsbericht am Beispiel Langenthal	Langsamverkehr	2005	x			
109	CO2-Potenzial des Langsamverkehrs – Verlagerung von kurzen MIV-Fahrten		2005	x	r		s
110	Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Vergleichende Auswertung der Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994 und 2000		2005	x	r		s
111	Verfassungsgrundlagen des Langsamverkehrs		2006	x			
112	La mobilité douce dans les projets d'agglomération – Aide de travail		2007	x	x	x	
<hr/>							
N°	Titre		Année	Langue			
				d	f	i	e
113	Objectifs de qualité des chemins de randonnée pédestre de Suisse		2007	x	x		
114	Expériences faites avec des chaussées à voie centrale banalisée à l'intérieur de localités (CD-ROM)		2006	x	x		
115	Mobilité des enfants et des adolescents – Constats et tendances tirés des microrecensements de 1994, 2000 et 2005 sur le comportement de la population en matière de transports		2008	x	r		s
116	Forschungsauftrag Velomarkierungen – Schlussbericht		2009	x	r	r	
117	Wandern in der Schweiz 2008 – Bericht zur Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2008» und zur Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten		2009	x	r	r	
118	Aides financières destinées à la conservation des voies de communication historiques en vertu de l'article 13 de la LPN – Relèvement exceptionnel des taux de subvention: mise en oeuvre de l'art. 5, al. 4, de l'OPN par l'OFROU		2009	x	x	x	
119	Velofahren in der Schweiz 2008 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2008»		2009	x	r		
120	Coûts occasionnés par la construction des infrastructures de mobilité douce les plus courantes – Vérification destinée à l'évaluation des projets d'agglomération transports et urbanisation		2010	x	x	x	
121	Parkings à vélos publics – Recommandations pour le recensement (2 ^e édition révisée)		2011	x	x	x	
122	Ordonnance concernant l'inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse – Ordonnance; Rapport explicatif		2010	x	x	x	
123	Tour d'horizon de la formation suisse en matière de mobilité douce - Analyse et recommandations pour les étapes à venir		2010	x	x	x	
124	Fondements économiques des chemins de randonnée pédestre en Suisse		2011	x	r	r	s
125	Le piéton dans l'entre-deux des villes – Vers les IFF* de demain, urbaines et multimodales (*Installations à forte fréquentation)		2012	x	x		
126	Zur Bedeutung des Bundesgerichtsentscheides Rüti (BGE 135 II 209) für das ISOS und das IVS		2012	x			
127	Vélostations – Recommandations pour leur planification et mise en service		2013	x	x	x	
128	Aide à la traduction de la terminologie de l'inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse		2013		d / f / i		
129	Concept Offre de formation Mobilité douce		2013	x	x		
130	Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts Eine Übersicht über das Wissen und die Forschungslücken		2014	x			
131	Wandern in der Schweiz 2014 –Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten		2015	x	r	r	s

132	Velofahren in der Schweiz 2014 –Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Erhebungen auf den Routen von Veloland Schweiz	2015	x	r	r	s
133	Mountainbiken in der Schweiz 2014 –Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Erhebungen auf den Routen von Mountainbikeland Schweiz	2015	x	r	r	s
134	Service cantonal des réseaux piétons – Taches et organisation	2015	x	x	x	
135	Mobilité des enfants et des adolescents - Evolution de 1994 à 2010, Analyse basée sur les micro-recensements «Mobilité et transports»	2015	x	r		s
136	Voies express vélo – document de base	2015	x	x		
137	Délimitation des catégories des chemins de randonnée pédestre – Outil décisionnel destiné aux responsables des chemins de randonnée pédestre	2017	x	x	x	
138	Systèmes de vélos en libre-service – Evolution et modèles d'exploitation – Etat des lieux	2018	x	x		
139	La mobilité douce au fil de l'eau – Recommandations et exemples en matière de coordination de la mobilité douce avec des projets de renaturation et de protection contre les crues	2019	x	x		
140	Systèmes d'orientation piétons – Recommandations	2019	x	x		
141	Mobilité des enfants et des adolescents – Evolution entre 1994 et 2015	2019	x	r	r	s
142	Randonnée et VTT: Coexistence ou séparation ? Aide-mémoire pour la planification	2020	x	x		
143	Chemins de randonnée hivernale et itinéraires de raquettes à neige Guide pour la planification, la signalisation, la gestion et l'information	2020	x	x	x	
144	Les comptages de vélos dans les agglomérations suisses - 2018	2019		x		
145	Mobilité douce et loisirs de proximité	2020	x	x	x	
146	Les comptages de vélos dans les agglomérations suisses - 2019	2020		x		
147	« Pas à pas » Flâneur d'Or – Prix des aménagements piétons. 10 flâneurs d'Or plus tard »	2021	x	x	x	
148	Randonnée en Suisse 2020 – Analyse secondaire de l'enquête « Sport Suisse 2020 » et enquête menée auprès des randonneurs dans différentes régions de randonnée	2021	x	x	r	s
149	La pratique du vélo en Suisse 2020 – Analyse de l'enquête La Suisse à vélo 2019 et analyse secondaire de Sport Suisse 2020	2021	x	x	r	s
150	La pratique du VTT en Suisse 2020 – Analyse de l'enquête La Suisse à VTT 2019 et analyse secondaire de Sport Suisse 2020	2021	x	x	r	s
151	Le vélo chez les jeunes: pratiques, images et trajectoires cyclistes - une étude des cas à Yverdon-les-Bains	2021	r	x		
152	Passages à travers les clôtures pour randonneurs et vététistes - Aide pratique	2021	x	x	x	
153	Fermeture et déviation des chemins de randonnée pédestre et des itinéraires de VTT – Aide-mémoire pour la pratique	2021	x	x	x	
154	Mobilité piétonne et espace public	2021	x	x	x	
155	Les comptages de vélos dans les agglomérations suisses - 2020	2021		x		
156	Historische Verkehrswege – Ein Beitrag zur Erhaltung eines schweizerischen Kulturgutes	2022	x	x	x	
157	Entflechtung der Veloführung in Kreuzungen – Studie	2022	x	r	r	
158	Die Verkehrsinstruktion in der Schweiz – Fokus Velo	2022	x	r	r	
159	Dangers naturels sur les chemins de randonnée pédestre et les itinéraires de VTT– Aide-mémoire pour la pratique	2022	x	x	x	
160	Zones de rencontre - Tendances et défis après 20 ans	2022	x	x	x	

161	Les comptages de vélos dans les agglomérations suisses - 2021	2022		x	
162	VTT électriques – Fiche d'information	2023	x	x	x
163	Aménagements temporaires - Un pas vers la ville de demain	2023	x	x	x

x = texte intégral r = résumé / Kurzfassung / Riassunto s = summary

Documentation sur les voies de communication historiques (IVS) : monographies cantonales

Source et téléchargement : www.ivs.admin.ch

Les monographies cantonales retracent l'histoire des transports et présentent divers témoins du passé particulièrement intéressants de par leur construction, leur aspect dans le paysage ou d'autres caractéristiques. Des informations sur la genèse, la structure, l'objectif et l'utilité de l'IVS complètent ces publications, qui s'adressent à un large public.