



Dimitri Marincek, Patrick Rérat, Université de Lausanne, 2021



Les comptages de vélos dans les agglomérations suisses – 2020

Les comptages de vélos dans les agglomérations suisses – 2020

Dimitri Marincek

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 2021

Impressum

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

Auteurs : Dimitri Marincek, Prof. Patrick Rérat
Observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives
Institut de géographie et durabilité
Université de Lausanne
Géopolis, 1015 Lausanne
wp.unil.ch/geomob/
geo.mob@unil.ch

Remerciements : Laura Hostettler, Institut de géographie et durabilité

Photo de titre : Patrick Rérat

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

Table des matières

1	Introduction.....	6
2	Démarche	6
3	Qui compte ?	7
4	Que disent les comptages sur l'évolution de la pratique du vélo ?	9
4.1	Les comptages dans les agglomérations	9
4.2	Les postes de comptage les plus fréquentés et avec les plus fortes augmentations	11
4.2.1	Top 5 des postes avec la plus forte fréquentation en 2020	11
4.2.2	Top 5 des postes avec la plus forte augmentation entre 2019 et 2020 en pourcentage	12
4.2.3	Top 5 des postes avec la plus forte augmentation entre 2019 et 2020 en valeurs absolues ...	12
4.2.4	Top 5 des postes avec la plus forte augmentation entre 2016 et 2020 en pourcentage	13
4.2.5	Top 5 des postes avec l'augmentation la plus forte entre 2016 et 2020 en valeurs absolues .	13
5	Conclusion	13
6	Sources	15
7	Annexes	16
I.	Détails des postes de comptage par agglomération	16
I.1.	Arbon-Rorschach	16
I.2.	Bâle	16
I.3.	Bellinzone	17
I.4.	Berne	18
I.5.	Biel-Bienne	19
I.6.	Genève.....	19
I.7.	La Chaux-de-Fonds – Le Locle	19
I.8.	Lausanne.....	20
I.9.	Locarno.....	20
I.10.	Lucerne	20
I.11.	Neuchâtel	21
I.12.	Olten	21
I.13.	Rapperswil-Jona	22
I.14.	Rheintal	22
I.15.	Saint-Gall	22
I.16.	Schaffhouse	23
I.17.	Sion	24
I.18.	Soleure.....	24
I.19.	Vaduz-Buchs	25
I.20.	Wil.....	25
I.21.	Winterthur.....	25
I.22.	Yverdon-les-Bains.....	26
I.23.	Zurich.....	26
II.	Formulaire de collecte de données	28
	Série de publications Mobilité douce	29

1 Introduction

Cette édition 2021 du rapport « Les comptages de vélos dans les agglomérations suisses » intervient après une année particulière de pandémie du Coronavirus qui a marqué tous les domaines de la vie, y compris celui des transports. Elle s'est traduite à la fois par un semi-confinement au printemps 2020, la généralisation du télétravail et des cours à distance, mais en même temps un record de vente de vélos (+38%) (Velosuisse, 2021). Les données de comptage vélos pour l'année 2020 confirmeront-elles les hautes attentes qu'elles ont pu susciter ? A-t-on pu observer une croissance du trafic cycliste dans les agglomérations suisses en 2020 ?

Ce rapport constitue la suite du mandat portant sur l'analyse de l'évolution du trafic cycliste dans les agglomérations qui a été 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). Notre questionnement de recherche est le suivant :

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

Nous commençons par présenter notre démarche méthodologique pour la collecte et l'analyse de données auprès des entités contactées (cantons et villes suisses) (point 2). Au point 3 intitulé « Qui compte ? », nous faisons l'état des cantons et villes où sont présents des postes de comptage automatiques. Les résultats des analyses sont présentés au point 4. Tout d'abord, à l'échelle des agglomérations (4.1), nous regroupons les données des postes de comptage pour révéler l'évolution à court et à long terme du trafic cycliste. Ensuite, nous présentons les postes de comptage qui ont enregistré les plus fortes croissances (4.2). Pour conclure, nous revenons sur les résultats principaux de l'étude (point 5) et proposons des pistes d'interprétation. Pour plus d'informations, les annexes (point 6) récapitulent les postes de comptage et les données pour chaque agglomération.

Cette étude ne serait pas possible sans les cantons et communes qui nous ont transmis leurs données. Nous les remercions pour leur collaboration.

2 Démarche

Cette étude a été réalisée entre les mois de juin et septembre 2021. Un courrier électronique et un formulaire de collecte des données de comptage (annexe 2) ont été transmis à une liste des contacts dans les administrations des villes et des cantons en juin, avec des rappels en juillet et août. Au total, nous avons contacté l'ensemble des 26 cantons, ainsi que 30 villes. Parmi ceux-ci, seule la ville de Coire n'a pas répondu.

L'expérience des années précédentes a montré qu'il était nécessaire de simplifier au maximum les données demandées. A cette fin, nous avons créé un formulaire standardisé (cf. Annexe 1) permettant de remplir les informations suivantes pour chaque poste de comptage : le trafic journalier moyen (TJM) calculé pour l'année écoulée et le nombre de jours de fonctionnement respectivement d'interruption. Étant donné que les interruptions de longue durée peuvent influencer de façon conséquente les valeurs moyennes du trafic cycliste, l'indication du nombre de jours de fonctionnement sert à exclure les postes ayant subi des interruptions de plus d'un mois dans l'année.

Afin de sélectionner les postes de comptage, nous avons retenu trois conditions. Premièrement, nous avons pris en compte ceux situés dans une agglomération selon la définition de l'Office fédéral de la statistique (« Espace à caractère urbain 2012 »). Sur un total initial de 294 postes de comptage, 255 étaient situés dans 26 agglomérations, les autres étant situés dans des communes rurales, des

communes multi-orientées ou des commune-centre situées hors agglomération. Deuxièmement, nous avons exclu les postes qui ne disposaient pas de données pour les années 2019-2020 ou alors 2016-2020, et qui ne permettaient pas de calculer d'évolution du trafic. Troisièmement, 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. Cependant, il faut préciser que l'exactitude des données dépend des informations transmises par les collectivités. Ainsi, lorsque le nombre de jours de fonctionnement n'a pas été indiqué, nous avons ainsi considéré qu'il n'y avait pas eu d'interruption. De même, lorsqu'il y a eu une période d'interruption mais que les données ont fait l'objet d'une correction par les entités concernées (p.ex. Ville de Berne, Canton de St-Gall), nous les avons conservées.

Les indicateurs utilisés pour mesurer l'évolution du trafic cycliste sont les mêmes que pour les études précédentes. Pour calculer l'évolution à court terme, nous utilisons le trafic journalier moyen pour les années 2019 et 2020. L'évolution sur le long terme est calculée pour les années 2016 à 2020 grâce au taux cumulé annuel moyen (TCAM), qui permet de calculer une moyenne de l'évolution annuelle sur plusieurs années. La formule de calcul du TCAM est présentée dans l'encadré ci-dessous.

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. $B = \text{Calcul de l'écart entre chaque année} = 1 / \text{nombre d'années de la période (p.ex. 2016-2020 = 1/4)}$
3. $TCAM = (A)^{(B)} - 1$

Exemple : 2016 à 2020, $TCAM = (TJM\ 2016/TJM\ 2020)^{(1/4)} - 1$

Figure 1 : Calcul du TCAM (Taux cumulé annuel moyen)

3 Qui compte ?

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

Pour l'année 2021, 18 cantons sur 26 ont confirmé effectuer des comptages automatisés (Tableau 1). Le canton d'Obwald effectue quant à lui des comptages de vélos dans des régions où il n'y a pas d'agglomérations. Les cantons qui n'effectuent aucun comptage sont Appenzell Rhodes-Intérieures, Appenzell Rhodes-Extérieures, Uri, Schwyz, Zoug, tandis que les cantons du Jura et de Glaris prévoient d'installer des compteurs vélo dans les années à venir.

Le nombre de compteurs automatisés est passé de 158 à 184 entre 2020 et 2021. Cette augmentation est notamment due à l'ajout par le canton du Tessin de 15 nouveaux postes de comptage pour un total de 22. Les cantons avec le plus grand nombre de compteurs restent Zurich (29), suivi de Bâle (24), du Tessin (22), de Lucerne (20), de Soleure (16) et Saint-Gall (14).

Canton	Nombre de postes
Argovie	1
Bâle-Ville	24
Bâle-Campagne	7

Berne	3
Fribourg	3
Genève	5
Grisons	13
Lucerne	20
Neuchâtel	7
Nidwald	2
Saint-Gall	14
Schaffhouse	12
Soleure	16
Thurgovie	1
Tessin	22
Valais	3
Vaud	2
Zurich	29
Total	184

Tableau 1 : Cantons disposant de comptages automatisés de vélos (état au 1^{er} juin 2021)

Parmi les villes contactées, treize entretiennent un réseau de compteurs de vélos (Tableau 2). On retrouve deux villes du canton de Vaud, Pully et Nyon, qui ont commencé des comptages en 2020. Le nombre de postes de comptage dans les villes passe de 96 à 110 entre 2020 et 2021, avec notamment l'ajout de 4 postes par la ville de Köniz. Les villes les mieux loties en termes de postes de comptage vélo sont, dans l'ordre, Zurich (21), Saint-Gall (16), Berne (16) et sa voisine Köniz (15), Lucerne (13), et Bienne (9). A noter que Bâle et Genève gèrent au niveau cantonal les postes de comptage vélo, c'est la raison pour laquelle ils ne sont pas affichés ici.

Ville	Nombre de postes
Berne	16
Bienne	9
Fribourg	2
Köniz	15
Kriens (LU)	6
Lausanne	3
Lucerne	12
Nyon	3
Pully	3
Saint-Gall	16
Wil (SG)	3
Winterthur	1
Zurich	21
Total	110

Tableau 2 : Villes disposant de comptages automatisés de vélos (état au 1^{er} juin 2021)

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

4.1 Les comptages dans les agglomérations

Dans la présente étude, 152 postes ont été retenus (tableau 3). Ils font partie de 23 agglomérations au sens de la définition 2012 de l'OFS (Espace à caractère urbain)¹ et remplissent les critères suivants : (1) des données pour au moins deux années de référence (2016, 2019, 2020) ; (2) des compteurs actifs pendant au moins 11 mois sur 12 (soit 330 jours au minimum).

Agglomération	Entité administrative responsable du comptage	Nombre de postes de comptage retenus
Arbon-Rorschach	Canton de Saint-Gall	2
Bâle	Canton Bâle-Ville	19
	Canton de Bâle-Campagne	4
Bellinzona	Canton du Tessin	3
Berne	Ville de Berne	13
	Canton de Berne	1
	Ville de Köniz	3
Biel-Bienne	Ville de Bienne	9
Genève	Canton de Genève	1
	Canton de Vaud	1
La Chaux-de-Fonds – Le Locle	Canton de Neuchâtel	1
Lausanne	Ville de Lausanne	1
Locarno	Canton du Tessin	1
Lucerne	Ville de Lucerne	9
	Ville de Kriens	6
	Canton de Nidwald	1
Neuchâtel	Canton de Neuchâtel	1
Olten – Zofingen	Canton de Soleure	3
Rapperswil – Jona	Canton de Saint-Gall	2
Rheintal	Canton de Saint-Gall	2
Saint-Gall	Ville de Saint-Gall	13
Schaffhouse	Canton de Schaffhouse	10
Sion	Canton du Valais	1
Soleure	Canton de Soleure	4
Vaduz-Buchs	Canton de Saint-Gall	1
Wil	Ville de Wil	3
	Canton de Saint-Gall	2

¹ Seules les « communes-centre d'agglomération » et « communes de la couronne d'agglomération » ont été incluses. Nous avons exclu les « communes-centre hors agglomération », « communes rurales sans caractère urbain » ainsi que les « communes multi-orientées ».

Winterthur	Ville de Winterthur	1
	Canton de Zurich	2
Yverdon-les-Bains	Canton de Vaud	1
Zurich	Ville de Zurich	20
	Canton de Zurich	11
Total		152

Tableau 3 : Agglomérations et nombre de postes de comptage retenus

Le taux cumulé annuel moyen de croissance (TCAM) entre 2016 et 2020 a pu être calculé pour 96 postes. Comme le montrent les figures 1 et 2, près de la totalité (90%) a enregistré une croissance du TCAM. Plus de la moitié des postes (56%) ont vu une augmentation qui dépasse 5%, soit théoriquement un doublement en 14 ans. Un quart d'entre eux (23%) dépassent même les 10% (doublement théorique en 7 ans). On observe ainsi une hausse sur le long terme du trafic cycliste qui est plus importante que dans les années précédentes.

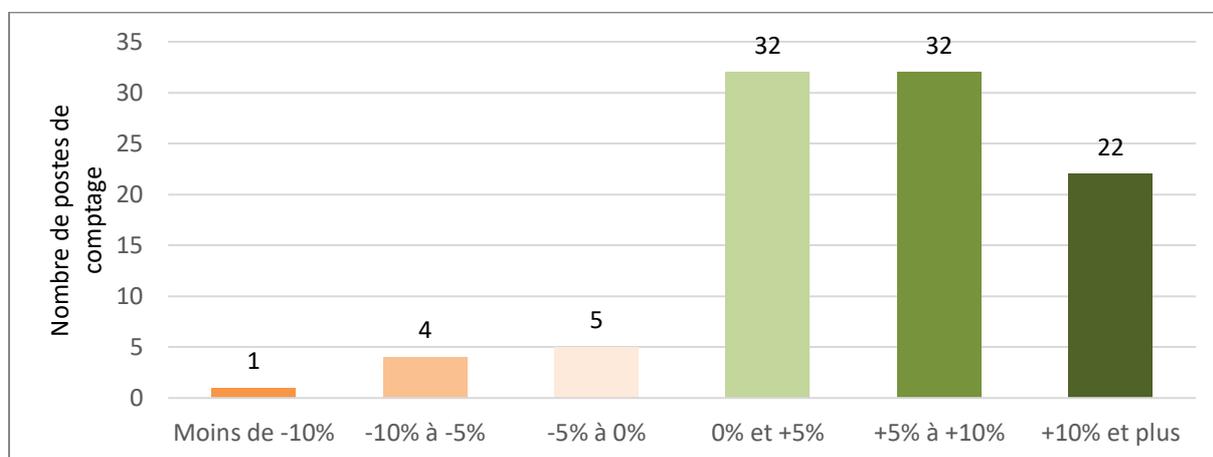


Figure 1 : Nombre de postes de comptage de vélos en fonction du taux cumulé annuel moyen d'évolution du trafic cycliste (2016-2020)

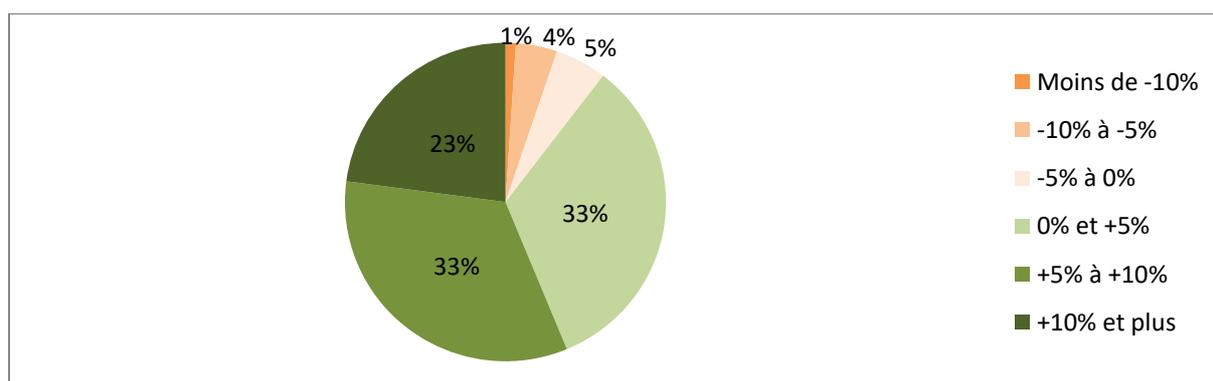


Figure 2 : Part des postes de comptage de vélos selon le taux cumulé annuel moyen d'évolution du trafic cycliste (2016-2020)

L'évolution annuelle du trafic cycliste entre 2019 et 2020 a pu être calculée pour 134 postes de comptage. En comparaison avec 2019, où la moitié des postes avaient enregistré une stabilisation ou une baisse du trafic cycliste, l'on observe pour 2020 une forte tendance à la hausse. Une large majorité

(80%) des postes de comptage enregistrent une hausse annuelle du trafic cycliste. Cette dernière dépasse même les 10% pour plus de la moitié (54%) des postes analysés. Cette hausse du trafic cycliste montre un regain d'intérêt pour le vélo lors de la pandémie.

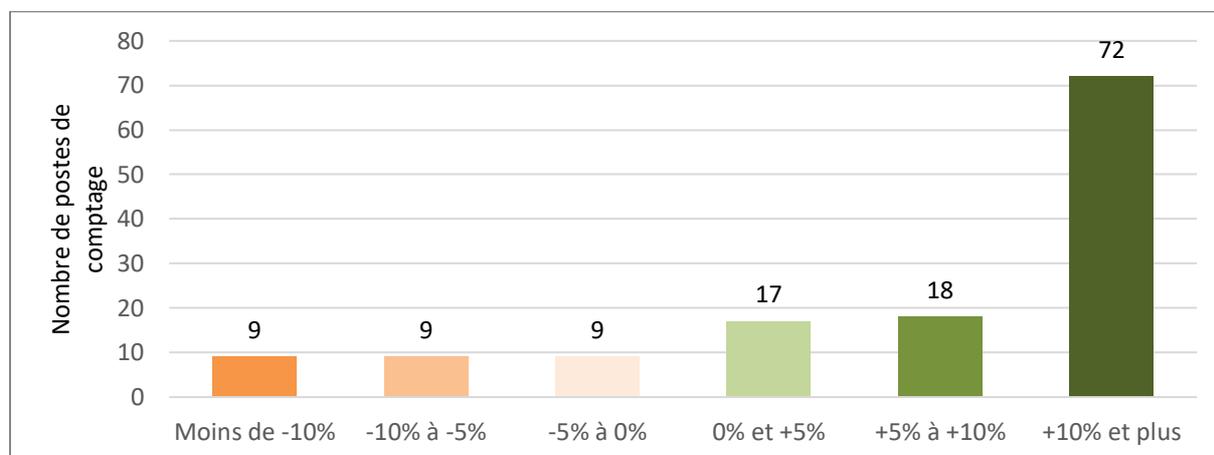


Figure 3 : Nombre de postes de comptage de vélos selon l'évolution annuelle (2019-2020)

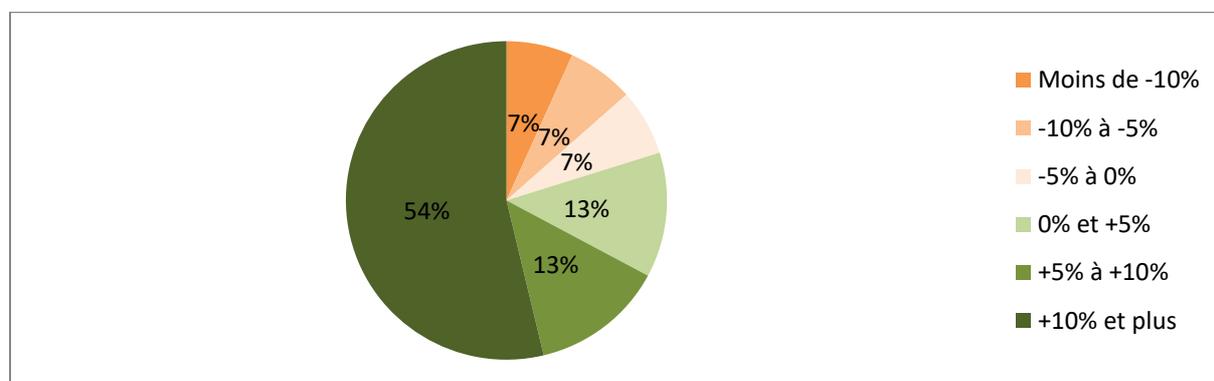


Figure 4 : Part des postes de comptage de vélos selon l'évolution annuelle (2019-2020)

4.2 Les postes de comptage les plus fréquentés et avec les plus fortes augmentations

Nous présentons dans ce chapitre cinq classements ou « Top 5 » des postes de comptage dans les agglomérations suisses où les plus fortes augmentations du trafic cycliste ont été constatées.

4.2.1 Top 5 des postes avec la plus forte fréquentation en 2020²

En 2020, les postes où le plus fort trafic cycliste a été enregistré en moyenne annuelle sont situés à Bâle (Wettsteinbrücke, Viaduktstrasse, Dreirosenbrücke), Lucerne (Schweizerhofquai) et Zurich (Langstrasse Nord). Au poste le plus chargé, Wettsteinbrücke, le trafic cycliste atteint plus de 7000 vélos en moyenne par jour, soit plus de 2,5 millions de passages sur toute l'année, tandis que l'ensemble des postes de ce top 5 enregistrent au moins 1'754'000 vélos par an. Ces postes, situés sur des ponts ou viaducs (Wettsteinbrücke, Dreirosenbrücke, Viaduktstrasse) ou des axes routiers principaux (Schweizerhofquai, Langstrasse), concentrent une partie importante du trafic cycliste dans

² En raison des critères de sélection appliqués dans ce rapport (cf. Point 2), les postes de comptage pour lesquels il y a uniquement des données pour l'année 2020 (et pas pour 2019 ou 2016) ne sont pas inclus.

les villes. Les 5 postes les plus fréquentés en 2020 sont situés en Suisse germanophone, tandis que le poste le plus fréquenté en Suisse romande se trouve à Genève (Ansermet Pt Acacias, TJM de 1599) et celui en Suisse italophone à Giubiasco (Giubiasco/Camorino, TJM de 571).

Rang	Commune	Nom	TJM 2020
1	Bâle	354 Wettsteinbrücke	7047
2	Bâle	902 Viaduktstrasse	5973
3	Lucerne	Schweizerhofquai 604	5246
4	Zurich	Langstrasse Nord	5010
5	Bâle	350 Dreirosenbrücke	4808

Tableau 4 : Top 5 des postes avec la plus forte fréquentation en 2020

4.2.2 Top 5 des postes avec la plus forte augmentation entre 2019 et 2020 en pourcentage

Entre 2019 et 2020, l'augmentation annuelle la plus forte du trafic cycliste a été enregistrée dans le canton de Zurich aux postes Bassersdorf 417 (+242%), Bassersdorf 317 (+119%) et Regensdorf 616 (+82%), ainsi qu'à Kriens (+158%) et à Hauterive (NE) (+75%). L'ensemble de ces postes se distinguent par un trafic cycliste journalier moyen assez faible et donc soumis à plus forte variation, ce qui peut expliquer l'ampleur de l'augmentation observée.

Rang	Commune	Nom	TJM 2019	TJM 2020	Évolution annuelle
1	Bassersdorf (ZH)	Bassersdorf 417	43	147	+242%
2	Kriens (LU)	Nidfildstrasse	335	865	+158%
3	Bassersdorf (ZH)	Bassersdorf 317	108	237	+119%
4	Regensdorf (ZH)	Regensdorf 616	221	402	+82%
5	Hauterive (NE)	Hauterive Laténium	266	466	+75%

Tableau 5 : Top 5 des postes avec la plus forte augmentation entre 2019 et 2020 en pourcentage

4.2.3 Top 5 des postes avec la plus forte augmentation entre 2019 et 2020 en valeurs absolues

Les cinq postes avec la plus forte augmentation annuelle en valeurs absolues sont à Bâle (Birkopfsteg, +896), Zurich (Greifensee, +568 ; Mythenquai, +448), Kriens (Nidfildstrasse, +530) et Lucerne (Schweizerhofquai, +451). Parmi les postes concernés, trois sur cinq ont un trafic journalier moyen important, au-delà de 1000 vélos par jour.

Rang	Commune	Nom	TJM 2019	TJM 2020	Évolution annuelle en valeurs absolues
1	Bâle	911 Birkopfsteg	1495	2391	+896
2	Greifensee (ZH)	Greifensee 316	792	1360	+568
3	Kriens (LU)	Nidfildstrasse	335	865	+530
4	Lucerne	Schweizerhofquai 604	4795	5246	+451
5	Zurich	Mythenquai	1413	1861	+448

Tableau 6 : Top 5 des postes avec la plus forte augmentation annuelle 2019-2020 en valeurs absolues

4.2.4 Top 5 des postes avec la plus forte augmentation entre 2016 et 2020 en pourcentage

Sur le long terme (2016-2020), les postes ayant subi les augmentations relatives (soit en pourcentages) les plus importantes sont principalement pourvus d'une fréquentation faible à moyenne. En première place, le poste « Nidfeldstrasse » à Kriens, a augmenté de +465% depuis 2016 (soit de 153 à 865 vélos par jour en moyenne). Il est suivi de trois postes du canton de Zurich : « Winterthur 516 » (+325%) ainsi que « Uster 416 » (+206%), et « Schulstrasse » en ville de Zurich (+187%). Enfin, le top 5 est complété par le poste « Füllinsdorf HPL-Radweg » dans le canton de Bâle-Campagne (+176%).

Rang	Commune	Nom	TJM 2016	TJM 2020	TCAM	Évolution 2016-2020
1	Kriens (LU)	Nidfeldstrasse	153	865	54%	+465%
2	Winterthur	Winterthur 516	59	251	44%	+325%
3	Uster (ZH)	Uster 416	132	404	32%	+206%
4	Zurich	Schulstrasse	115	330	30%	+187%
5	Füllinsdorf (BL)	Füllinsdorf HPL-Radweg	160	442	29%	+176%

Tableau 7 : Top 5 des postes avec la plus forte augmentation 2016 et 2020 en TCAM et pourcentage

4.2.5 Top 5 des postes avec l'augmentation la plus forte entre 2016 et 2020 en valeurs absolues

L'évolution en valeurs absolues la plus importante entre 2016 et 2020 est observée dans des postes avec des fréquentations élevées. Le poste avec l'évolution la plus forte est à Lucerne (Schweizerhofquai, +1507 cyclistes quotidiens en moyenne), suivi de Bâle-Ville (Birkopfsteig, +961 ; Peter-Merian Weg, +761), de Kriens (LU) (Nidfeldstrasse, +712) et de Berne (Kornhausstrasse, +684).

Rang	Commune	Nom	TJM 2016	TJM 2020	Évolution 2016-2020 en valeur absolue
1	Lucerne	Schweizerhofquai (604)	3739	5246	+1507
2	Bâle	911 Birkopfsteig	1430	2391	+961
3	Bâle	901 Peter-Merian Weg	2679	3440	+761
4	Kriens (LU)	Nidfeldstrasse	153	865	+712
5	Berne	Kornhausstrasse 504	3455	4139	+684

Tableau 8 : Top 5 de l'augmentation entre 2016 et 2020 en valeurs absolues

5 Conclusion

Un nombre croissant de cantons et des communes sont dotés de points de comptage pour le trafic vélo. Ce rapport, qui vise à rassembler les données sur le trafic cycliste dans les agglomérations, prolonge la série d'études menées ces dernières années (Baehler et al., 2018, 2019, 2020).

L'année 2020 s'est caractérisée par une augmentation marquée du trafic cycliste par rapport à 2019. Ainsi, le trafic cycliste moyen est en augmentation pour 80% des postes (contre la moitié en 2019),

avec une hausse importante (plus de 10%) pour 54% d'entre eux. Des différences subsistent tout de même entre certaines villes, puisqu'à Bâle, Soleure ou Wil (SG), plusieurs compteurs ont enregistré des baisses du trafic. Plusieurs hausses importantes sont à relever pour des compteurs situés sur des itinéraires de loisirs dans les agglomérations, ce qui pourrait traduire une hausse du trafic de loisirs, comme cela a été observé par SuisseMobile (SuisseMobile, 2021). L'évolution générale du trafic cycliste se confirme sur le long terme (2016-2020), puisque, sur 96 postes considérés, 56% ont vu un taux de croissance annuel moyen de plus de 5% sur cette période (et 23% plus de 10%), soit un doublement théorique en 14 ans. Seul un poste sur dix n'a pas enregistré d'augmentation. Dans le détail, les postes de comptage les plus fréquentés en 2020 restent, comme en 2019, situés dans les plus grandes agglomérations germanophones du pays – à Bâle, Berne, Lucerne et Zurich.

Quelles explications émettre pour ces résultats ? Tout d'abord, la hausse du trafic cycliste s'inscrit dans la tendance déjà observée lors des dernières années d'un retour du vélo dans les villes, qui est notamment lié à l'amélioration progressive des infrastructures cyclables. Plusieurs villes ont mis en place des stratégies ambitieuses de développement du vélo comme à Berne ou Lucerne.

Ensuite, l'année 2020 a été marquée par des bouleversements importants dans le domaine des transports en raison de la pandémie de COVID-19. Du côté de la demande de mobilité, une baisse générale s'est produite en raison du confinement, de l'essor du télétravail et des cours à distance, mais aussi de l'arrêt complet ou partiel de certaines activités. Malgré cette baisse des déplacements, le trafic cycliste est en augmentation, même dans les agglomérations où les déplacements sont pourtant davantage utilitaires. Plusieurs mécanismes permettent d'expliquer l'augmentation de la demande pour le vélo en 2020. Premièrement, le vélo utilitaire a profité d'une désaffection des transports publics, en permettant d'assurer la distanciation physique, ainsi que d'une baisse du trafic motorisé dans les villes, du moins dans la première moitié de l'année. Deuxièmement, le vélo sportif a permis de combler un besoin d'activité physique en raison de la fermeture des fitness et de l'arrêt des activités en club. Troisièmement, l'attrait du vélo de loisirs a été renforcé par la limitation des activités de loisirs, ainsi que par la réduction du tourisme international qui a favorisé les vacances en Suisse.

Les premiers résultats de la littérature scientifique confirment que la pandémie de COVID-19 a eu un large impact sur le trafic cycliste. Plusieurs métropoles ont vécu des hausses sans précédent du trafic cycliste (si l'on exclut les mois de confinement strict où tout déplacement était proscrit) comme Paris (+39%, voire +69% sans les mois de lock-down), Barcelone (30%, respectivement 43%) et New York (3%, respectivement 17%) (Buehler & Pucher, 2021). En Allemagne, une hausse du trafic cycliste a été constatée dans les grandes villes, principalement lors des déplacements récréatifs du week-end, tandis que le trafic cycliste a baissé dans les petites villes où la part modale du vélo était déjà élevée, à la suite de la baisse générale des déplacements (Möllers et al., 2021). Quant à la mise en place de pistes cyclables temporaires (« coronapistes » ou « pop-up bike lanes »), elle a eu un effet particulièrement important dans les grandes villes qui disposaient auparavant de peu d'infrastructures cyclables (Kraus & Koch, 2021).

En conclusion, les résultats de notre étude confirment qu'il y a bel et bien eu une hausse importante du trafic cycliste en Suisse en 2020. Au-delà de ces effets à court terme, l'on observe cependant aussi la continuation des tendances déjà identifiées dans les études précédentes. Parmi les cantons où les augmentations les plus importantes du trafic cycliste ont été enregistrées, on retrouve ceux qui ont développé ces dernières années une politique en faveur du développement vélo – soit notamment Berne, Zurich et Lucerne. Ainsi, malgré une année 2020 exceptionnelle et dont les effets restent encore peu connus sur la mobilité à long terme, la hausse observée du trafic cycliste traduit aussi une continuité de la croissance du vélo dans les agglomérations suisses depuis plusieurs années.

6 Sources

Baehler, D., Marincek, D., & Rérat, P. (2018). *Les comptages vélo dans les villes Suisses*. (N° 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). Office fédéral des routes.
<https://serval.unil.ch/notice/serval:BIB3FCED6150984>

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:BIBF768932939D8>

Buehler, R., & Pucher, J. (2021). *COVID-19 Impacts on Cycling, 2019–2020*. Taylor & Francis.

Kraus, S., & Koch, N. (2021). Provisional COVID-19 infrastructure induces large, rapid increases in cycling. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 118(15).
<https://doi.org/10.1073/pnas.2024399118>

Möllers, A., Specht, S., & Wessel, J. (2021). *The impact of the Covid-19 pandemic and government interventions on active mobility*. Working Paper.

Réseau Monitoring mobilité douce. (2018). *Monitoring mobilité douce—Accueil*. <https://monitoring-fussvelo.ch/index.php/fr/>

SuisseMobile. (2021). *Centrale des comptages vélos : Dépouillement 2020*.

Velosuisse. (2021). *Marché suisse de la bicyclette 2020*. <https://www.velosuisse.ch/wp-content/uploads/2021/03/2020VeloverkaufsstatistikSchweizerMarkt.pdf>

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 (2016, 2019, 2020), l'évolution à court terme entre 2019-2020, ainsi qu'à long terme de 2016 à 2020 (en pourcentage et en TCAM). Les blancs indiquent une absence de données, ou des données non exploitables pour l'année considérée.

I.1. Arbon-Rorschach

Commune	Poste de comptage	TJM 2016	TJM 2019	TJM 2020	Évolution 2019-2020 (%)	Évolution 2016-2020 en %	TCAM 2016-2020
Goldach (SG)	Goldach Seegarten	624	689	791	15%	27%	6%
Rorschach (SG)	Rorschach Freibad	517	612	681	11%	32%	7%

L'agglomération d'Arbon-Rorschach, au bord du lac de Constance, comprend deux postes entretenus par le canton de Saint-Gall et principalement destinés au trafic de loisirs. L'on peut y observer de 2019 à 2020 une augmentation importante du volume de trafic cycliste de 15% et 11%. Sur le long terme, de 2016 à 2020, cette augmentation atteint 32% et 27% respectivement, soit un TCAM de 7% et 6%.

I.2. Bâle

Commune	Poste de comptage	TJM 2016	TJM 2019	TJM 2020	Évolution 2019-2020 (%)	Évolution 2016-2020 en %	TCAM 2016-2020
Bâle	911 Birskopfsteig	1430	1495	2391	60%	67%	14%
Füllinsdorf (BL)	2150 Füllinsdorf HPL-Radweg	160	325	442	36%	176%	29%
Binningen (BL)	650 Binningen, Amerikanerstrasse	1413	1318	1629	24%	15%	4%
Pratteln (BL)	2751 Pratteln/ Augst, Rheinstrasse	286	343	408	19%	43%	9%
Münchenstein (BL)	1050 Münchenstein, Reinacherstrasse	845	1010	1133	12%	34%	8%
Bâle	907 Wasgenring 62	393	476	522	10%	33%	7%
Bâle	915 Luzernerring-Brücke	1072	1210	1318	9%	23%	5%

Bâle	916 Stückisteg	374	277	290	5%	-23%	-6%
Füllinsdorf (BL)	910 St. Galler-Ring 101		1686	1760	4%	-	-
Pratteln (BL)	920 J. Burckhardt-Strasse		1066	1085	2%	-	-
Bâle	901 Peter-Merian Weg	2679	3379	3440	2%	28%	6%
Bâle	908 Grenzacherstrasse (Kraftwerk)	1624	2113	2145	2%	32%	7%
Bâle	952 Johanniterbrücke		3839	3829	0%	-	-
Bâle	350 Dreirosenbrücke	4350	4838	4808	-1%	11%	3%
Bâle	905 Leimenstrasse 4	1826	1869	1810	-3%	-1%	0%
Bâle	902 Viaduktstrasse	5616	6357	5973	-6%	6%	2%
Bâle	354 Wettsteinbrücke	6674	7661	7047	-8%	6%	1%
Bâle	903 Äussere Baselstrasse 328	1963	2431	2184	-10%	11%	3%
Bâle	403 Heuwaage-Viadukt	2256	2656	2338	-12%	4%	1%
Bâle	909 General Guisan-Strasse 104	1138	1359	1162	-15%	2%	1%
Bâle	913 Burgfelderstrasse		957	782	-18%	-	-
Bâle	914 Hiltalingerstrasse	914	989	708	-28%	-22%	-6%
Bâle	912 Elsässerstrasse 261/260	909		755	-	-17%	-5%

Dans l'agglomération de Bâle, vingt-trois postes sont considérés, tous entretenus par le canton de Bâle-Ville, bien que six d'entre eux se trouvent sur le territoire du canton de Bâle-Campagne. Entre 2019 et 2020, 12 postes ont enregistré une augmentation annuelle, dont 5 de plus de 10%, 5 entre 5 et 10%, et 5 entre 0 et 5%, tandis que 10 postes ont enregistré une baisse, dont 5 une baisse importante (moins de 10%). Le poste « 911 Birkopfsteig » enregistre même une hausse de +60%. L'on peut cependant constater que la fréquentation des postes avec le plus fort trafic cycliste a été en baisse par rapport à l'année 2019, ce qui peut s'expliquer par la réduction du nombre de déplacements liée au COVID-19. Sur le long terme, la tendance reste à une hausse entre 2016 et 2020, puisque 15 postes sont en hausse alors que seuls 4 enregistrent une baisse.

I.3. Bellinzone

Commune	Poste de comptage	TJM 2016	TJM 2019	TJM 2020	Évolution 2019-2020 (%)	2016-2020 en %	TCAM 2016-2020
Arbedo-Castione (TI)	5101 Arbedo (Bellinzona/Arbedo)		295	406	38%	-	-
Bellinzona (TI)	5103 Giubiasco (Giubiasco/Camorino)	385	449	571	27%	48%	10%
Bellinzona (TI)	5102 Monte Carasso (Bellinzona/Monte Carasso)		325	363	12%	-	-

Trois postes sont inclus dans l'agglomération de Bellinzone, maintenus par le canton du Tessin. Ceux-ci enregistrent tous trois une hausse substantielle du trafic cycliste entre 2019 et 2020, qui atteint 38% pour le poste « 5101 Arbedo ». Sur le long terme, le seul poste permettant de calculer le TCAM (5103 Giubiasco) montre une forte augmentation, près de 10% d'évolution annuelle moyenne (soit +48% sur toute la période).

I.4. Berne

Commune	Poste de comptage	TJM 2016	TJM 2019	TJM 2020	Évolution 2019-2020 (%)	2016-2020 en %	TCAM 2016-2020
Berne	Schlossstrasse		1522	1939	27%	-	-
Ittigen (BE)	Ittigen Ey 19/Autobahnquerung Eyfeld		718	855	19%	-	-
Köniz (BE)	Schwarzenburgstrasse 180b	760	830	970	17%	28%	6%
Köniz (BE)	Könizstrasse 210		880	1020	16%	-	-
Berne	Tiefenaustrasse	778	992	1121	13%	44%	10%
Berne	Kalcheggweg	1156	1426	1602	12%	39%	8%
Berne	Kirchenfeldstrasse	1807	2161	2383	10%	32%	7%
Berne	Schwarzenburgstrasse	932	1471	1608	9%	73%	15%
Köniz (BE)	Landorfstrasse 21	480	580	630	9%	31%	7%
Berne	Ladenwandweg		641	694	8%	-	-
Berne	Kornhausstrasse	3455	3928	4139	5%	20%	5%
Berne	Bühlstrasse	1429	1471	1526	4%	7%	2%
Berne	Falkenplatz	2606	2676	2756	3%	6%	1%
Berne	Bubenbergplatz		4599	4669	2%	-	-
Berne	Murtenstrasse	1111	1275	1301	2%	17%	4%
Berne	Monbijoustrasse	3791	4373	4305	-2%	14%	3%
Berne	Helvetiaplatz	3519	3803	3403	-11%	-3%	-1%

Dans l'agglomération de Berne, 17 postes sont considérés, dont 13 maintenus par la ville de Berne, 3 par la commune de Köniz, et 1 par le canton à Ittigen. 15 postes sur 17 montrent une augmentation du trafic cycliste sur 1 année, dont 7 plus de 10%, 4 entre 5 et 10%, et 4 de 0 à 5%. L'augmentation la plus importante atteint +27% à Schlossstrasse. Sur le long terme, 11 postes montrent une hausse du TCAM entre 2016 et 2020, avec notamment une augmentation de +73% au poste Schwarzenburgstrasse, soit un TCAM de 15%.

I.5. Biel-Bienne

Commune	Poste de comptage	TJM 2016	TJM 2019	TJM 2020	Évolution 2019-2020 (%)	2016-2020 en %	TCAM 2016-2020
Biel-Bienne	MS1 - V1 - Seevorstadt		380	486	28%	-	-
Biel-Bienne	MS3 - V7 - Orpundstrasse		437	531	22%	-	-
Biel-Bienne	V6 - Mettstrasse		689	724	5%	-	-
Biel-Bienne	MS4 - V8 - Bözingenstrasse		640	664	4%	-	-
Biel-Bienne	MS6 - V2 - General-Dufour-Strasse		754	759	1%	-	-
Biel-Bienne	V3 - Aarbergstrasse		771	773	0%	-	-
Biel-Bienne	V4 - Murtenstrasse		1759	1755	0%	-	-
Biel-Bienne	MS2 - V5 - Zentralstrasse Süd		776	759	-2%	-	-
Biel-Bienne	MS5 - V9 - Zentralstrasse Nord		1263	1191	-6%	-	-

L'agglomération de Biel-Bienne dans le canton de Berne, comporte 9 postes de comptage de vélos maintenus par la ville. Entre 2019 et 2020, 5 postes affichent une augmentation, dont deux une augmentation importante (+28% à Seevorstadt et +22% à Orpundstrasse), tandis que 4 montrent une stabilisation voire une baisse du trafic. En l'absence de données pour 2016, l'évolution du trafic cycliste sur le long terme n'est pas renseignée.

I.6. Genève

Commune	Poste de comptage	TJM 2016	TJM 2019	TJM 2020	Évolution 2019-2020 (%)	2016-2020 en %	TCAM 2016-2020
Genève	Ansermet / Pt Acacias	1264		1599	-	28%	6%
Prangins (VD)	Prangins	61	81	92	14%	51%	11%

L'agglomération de Genève comprend deux postes, dont l'un appartient au canton de Genève, et l'autre au canton de Vaud, situé à Prangins et principalement à vocation récréative. L'évolution annuelle n'est calculable que pour ce dernier, avec une augmentation de +14%. Sur le long terme, les deux postes affichent une augmentation progressive, soit de +28% à Ansermet / Pt Acacias et de +51% à Prangins, soit un TCAM de 11% et 6% respectivement.

I.7. La Chaux-de-Fonds – Le Locle

Commune	Poste de comptage	TJM 2016	TJM 2019	TJM 2020	Évolution 2019-2020 (%)	2016-2020 en %	TCAM 2016-2020
---------	-------------------	----------	----------	----------	-------------------------	----------------	----------------

La Chaux-de-Fonds	Crêt-du-Loche Les Eplatures		98	148	52%	-	-
-------------------	-------------------------------	--	----	-----	-----	---	---

Un poste se situe dans l'agglomération de La-Chaux-de-Fonds – Le Locle. Situé au Crêt-du-Loche / Les Eplatures, il affiche entre 2019 et 2020 une augmentation marquée de +52% du trafic cycliste moyen.

I.8. Lausanne

Commune	Poste de comptage	TJM 2016	TJM 2019	TJM 2020	Évolution 2019-2020 (%)	2016-2020 en %	TCAM 2016-2020
Lausanne	Rhodanie		513	490	-4%	-	-

Seul un poste de la ville de Lausanne a pu être intégrée dans nos calculs, faute de fiabilité des compteurs. Le poste Rhodanie affiche une légère baisse du trafic cycliste (-4%) entre 2019 et 2020. L'évolution à long terme n'est pas renseignée en raison de l'absence de données.

I.9. Locarno

Commune	Poste de comptage	TJM 2016	TJM 2019	TJM 2020	Évolution 2019-2020 (%)	2016-2020 en %	TCAM 2016-2020
Terre di Pedemonte (TI)	5402 Tegna (Tegna/Locarno)	280		457	-	63%	13%

Dans l'agglomération de Locarno, seul un poste est renseigné dans ce rapport. Le poste « 5402 Tegna », situé dans la commune de Terra di Pedemonte, affiche une importante évolution sur le long terme du trafic cycliste (+63%, soit un TCAM de 13%). L'évolution annuelle n'est pas calculée en raison de l'absence de données pour 2019.

I.10. Lucerne

Commune	Poste de comptage	TJM 2016	TJM 2019	TJM 2020	Évolution 2019-2020 (%)	2016-2020 en %	TCAM 2016-2020
Kriens (LU)	Nidfeldstrasse	153	335	865	158%	465%	54%
Hergiswil (NI)	KH1 HER Hergiswil Bootshafen		581	815	40%	-	-
Kriens (LU)	Freigleis Arsenal (Stadtgebiet Kriens)		1327	1647	24%	-	-
Lucerne	Dammstrasse (613)	677	664	795	20%	17%	4%

Lucerne	Palace (607)	1100	1251	1446	16%	31%	7%
Kriens (LU)	Langmatt	302	374	435	16%	44%	10%
Kriens (LU)	Schlundstrasse	760	938	1040	11%	37%	8%
Kriens (LU)	Langsägestrasse	1982	2148	2362	10%	19%	4%
Lucerne	Schweizerhofquai (604)	3739	4795	5246	9%	40%	9%
Lucerne	Taubenhausstrasse (603)	1870	1996	2175	9%	16%	4%
Kriens (LU)	Horwerstrasse	299	305	320	5%	7%	2%
Lucerne	Freigleis Kleinmatt		1723	1789	4%	-	-
Lucerne	Baselstrasse (610)	683	637	646	1%	-5%	-1%
Lucerne	Langensandbrücke (605)	1570	1713	1671	-2%	6%	2%
Lucerne	Neustadtstrasse (612)	1830	2272	2130	-6%	16%	4%
Kriens (LU)	Schachenstrasse	1107		878	-	-21%	-6%

L'agglomération de Lucerne regroupe 16 postes de comptage, à savoir 7 situés à Kriens (LU) (dont 1 est entretenu par la ville de Lucerne), 8 sur le territoire de la ville de Lucerne, et 1 dans le canton de Nidwald (à Hergiswil). Sur le court terme, 13 postes sur 15 sont en augmentation entre 2019 et 2020 (dont 8 de plus de 10%, 2 de 5 à 10% et 3 entre 0 et 5%), le poste avec la croissance la plus forte étant Nidfeldstrasse (+158%). Sur le long terme, entre 2016 et 2020, 11 postes sur 13 affichent une croissance, avec une valeur exceptionnelle de +465% à Nidfeldstrasse (soit un TCAM de 54%), ainsi que +44% à Langmatt (soit un TCAM de 10%).

I.11. Neuchâtel

Commune	Poste de comptage	TJM 2016	TJM 2019	TJM 2020	Évolution 2019-2020 (%)	2016-2020 en %	TCAM 2016-2020
Hauterive (NE)	Littoral Est Hauterive Laténium		266	466	75%	-	-

Dans l'agglomération de Neuchâtel, le seul poste inclus est à Hauterive, entretenu par le canton. Il affiche une croissance annuelle entre 2019 et 2020 de +75%, passant d'un trafic journalier moyen de 266 en 2019 à 466 en 2020. L'évolution sur le long terme n'est pas calculable.

I.12. Olten

Commune	Poste de comptage	TJM 2016	TJM 2019	TJM 2020	Évolution 2019-2020 (%)	2016-2020 en %	TCAM 2016-2020
Olten (SO)	032: Olten, Gheidweg		372	451	21%	-	-
Olten (SO)	035: Olten, Alte Brücke		1512	1631	8%	-	-

Olten (SO)	033: Olten, Aarburgerstrasse		304	328	8%	-	-
------------	------------------------------	--	-----	-----	----	---	---

Trois postes sont maintenus par le canton de Soleure à Olten. Entre 2019 et 2020, ils affichent une augmentation entre +8% et +21%. En l'absence de données pour 2016, l'évolution sur le long terme n'est pas calculable.

I.13. Rapperswil-Jona

Commune	Poste de comptage	TJM 2016	TJM 2019	TJM 2020	Évolution 2019-2020 (%)	2016-2020 en %	TCAM 2016-2020
Rapperswil (SG)	Rapperswil Seedamm Velo	428		716	-	67%	14%
Rapperswil (SG)	Rapperswil Kniestrassse Velo	851	1007	1091	8%	28%	6%

A Rapperswil-Jona, deux postes de comptage sont maintenus par le canton de Saint-Gall. Le poste Kniestrassse affiche une évolution de +8% entre 2019 et 2020, l'autre poste (Seedamm) ne disposant pas de données pour 2019. Sur le long terme, on observe une forte croissance du trafic cycliste de 2016 à 2020, de +28% et +67%, soit respectivement un taux de croissance annuel moyen de 6% et 14%.

I.14. Rheintal

Commune	Poste de comptage	TJM 2016	TJM 2019	TJM 2020	Évolution 2019-2020 (%)	2016-2020 en %	TCAM 2016-2020
Au (SG)	Au Dammradweg Velo	518	548	632	15%	22%	5%
Altstätten (SG)	Altstätten Hagenfurth Velo	208		263	-	26%	6%

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 de Au (SG), l'autre à Altstätten (SG), tous deux entretenus par le canton de Saint-Gall. Entre 2019 et 2020, le premier poste affiche une augmentation de +15%, tandis que le second ne dispose pas de données pour 2019. Sur le long terme, les deux postes affichent une augmentation de +22% et +26%, soit un taux de croissance annuel moyen de 5% et 6%.

I.15. Saint-Gall

Commune	Poste de comptage	TJM 2016	TJM 2019	TJM 2020	Évolution 2019-2020 (%)	2016-2020 en %	TCAM 2016-2020
Saint-Gall	Gaiserwaldweg / Sitterviadukt	120	150	220	47%	83%	16%
Saint-Gall	Oberstrasse 149	490	550	780	42%	59%	12%

Saint-Gall	SBB Sitterviadukt Gübsenweg Ost		420	570	36%	-	-
Saint-Gall	Lindenstrasse 134	200	230	310	35%	55%	12%
Saint-Gall	St.Jakob-Strasse 84	310	400	530	33%	71%	14%
Saint-Gall	Teufener Strasse 55	140	150	190	27%	36%	8%
Saint-Gall	Lindenstrasse 81	190	190	240	26%	26%	6%
Saint-Gall	Kreuzbleichweg 2	470	520	620	19%	32%	7%
Saint-Gall	Museumstrasse westlich Tonhalle	300	290	340	17%	13%	3%
Saint-Gall	Rosenbergstrasse, Veloweg	400	390	450	15%	13%	3%
Saint-Gall	Burgstrasse 12	270	340	320	-6%	19%	4%
Saint-Gall	St.Georgen-Strasse / Mühlegg	230	280	120	-57%	-48%	-15%
Saint-Gall	Vadianstrasse 8	710	150	1140	-	61%	13%

Dans l'agglomération de Saint-Gall, 13 postes sont renseignés, tous entretenus par la ville. Entre 2019 et 2020, 10 postes sur 12 affichent une augmentation importante de plus de 10%, avec notamment +47% pour Gaiserwaldweg/Sitterviadukt et +42% pour Oberstrasse 149. A l'inverse, deux postes sont en baisse, notamment le poste St.Georgen-Strasse/Mühlegg (-57%). Sur le long terme, entre 2016 et 2020, 11 postes sur 12 sont en croissance, notamment le poste Gaiserwaldweg/Sitterviadukt (+83%, soit un TCAM de 16%), St.Jakob-Strasse (+71%, soit un TCAM de 14%), ou Vadianstrasse (+61%, soit un TCAM de 13%).

I.16. Schaffhouse

Commune	Poste de comptage	TJM 2016	TJM 2019	TJM 2020	Évolution 2019-2020 (%)	2016-2020 en %	TCAM 2016-2020
Beringen (SH)	Beringen-Engi, Tankstelle Coop	112	114	158	39%	41%	9%
Beringen (SH)	Beringen-Engi, Unterführung Radroute Nr. 77	132	154	205	33%	55%	12%
Schaffhausen	Schaffhausen, Mühllentalstrasse		280	328	17%	-	-
Schaffhausen	Schaffhausen-Neutal, Radweg Herblingertal		178	209	17%	-	-
Neuhausen am Rheinfall (SH)	Neuhausen, Sonnenwegli Rampe	140	173	192	11%	37%	8%
Schaffhausen	Schaffhausen, Steigstrasse		752	824	10%	-	-
Schaffhausen	Schaffhausen, Stokarbergstrasse		329	363	10%	-	-

Schaffhausen	Schaffhausen, Fulachstrasse		308	339	10%	-	-
Schaffhausen	Schaffhausen, Bachstrasse		505	540	7%	-	-
Schaffhausen	Schaffhausen, Hochstrasse Radroute Nr. 753		323	339	5%	-	-

L'agglomération de Schaffhouse comprend 10 postes de comptage vélo, tous entretenus par le canton. Entre 2019 et 2020, l'ensemble des postes enregistrent une hausse du trafic cycliste, de plus de 10% pour 7 postes, avec un maximum à Beringen-Engi Tankstelle (+39%). Seuls trois postes disposent de données suffisantes pour calculer l'évolution sur le long terme de 2016 à 2020, à savoir « Beringen-Engi, Unterführung Radroute Nr. 77 », « Beringen-Engi, Tankstelle Coop » et « Neuhausen, Sonnenwegli Rampe ». Parmi ceux-ci, tous affichent une croissance importante, de 55% 41% et 37%, soit respectivement un TCAM de 12%, 9% et 8%.

I.17. Sion

Commune	Poste de comptage	TJM 2016	TJM 2019	TJM 2020	Évolution 2019-2020 (%)	2016-2020 en %	TCAM 2016-2020
Sion	Sion		267	345	29%	-	-

Un seul poste est considéré dans l'agglomération de Sion, appartenant au canton du Valais. L'évolution à court terme de 2019 et 2020 y montre une hausse de 29%. Les données ne sont pas disponibles pour l'évolution à long terme.

I.18. Soleure

Commune	Poste de comptage	TJM 2016	TJM 2019	TJM 2020	Évolution 2019-2020 (%)	2016-2020 en %	TCAM 2016-2020
Zuchwil (SO)	005: Zuchwil, Dorfackerstrasse		901	995	10%	-	-
Bellach (SO)	004: Bellach, Bielstrasse		352	378	7%	-	-
Soleure	003: Solothurn, Segetzstrasse		685	647	-6%	-	-
Soleure	002: Solothurn, Kreuzackerbrücke		1191	1043	-12%	-	-

L'agglomération de Soleure inclut 4 postes de comptage appartenant au canton. Seule l'évolution à court terme est renseignée en raison de l'absence de données pour 2016. Entre 2019 et 2020, deux postes affichent une hausse du trafic cycliste (+7% et +10%), tandis que deux affichent une baisse équivalente (-6% et -12%).

I.19. Vaduz-Buchs

Commune	Poste de comptage	TJM 2016	TJM 2019	TJM 2020	Évolution 2019-2020 (%)	2016-2020 en %	TCAM 2016-2020
Buchs (SG)	Buchs Bahnhof Velo	279		290	-	4%	1%

L'agglomération de Vaduz-Buchs se situe entre le Liechtenstein et le canton de Saint-Gall, qui y entretient un compteur. Ce poste, basé à Buchs SG, affiche une évolution relativement modeste entre 2016 et 2020 de +4%, soit un TCAM de 1%. Aucune donnée pour l'évolution annuelle n'est disponible.

I.20. Wil

Commune	Poste de comptage	TJM 2016	TJM 2019	TJM 2020	Évolution 2019-2020 (%)	2016-2020 en %	TCAM 2016-2020
Wil (SG)	Haldenstrasse	428	420	512	22%	20%	5%
Wil (SG)	Wil Lindengut Velo	90	90	98	9%	9%	2%
Wil (SG)	Wilenstrasse	480	487	481	-1%	0%	0%
Wil (SG)	Wil St.Gallerstr. Ost Velo	168	192	180	-6%	7%	2%
Wil (SG)	Klosterweg	259	251	234	-7%	-10%	-3%

A Wil, dans le canton de Saint-Gall, 5 postes de comptage sont entretenus, dont 3 par la ville et deux par le canton. Entre 2019 et 2020, le trafic cycliste y a augmenté pour 2 postes (dont +22% à Haldenstrasse), mais également baissé pour 3 postes. Sur le long terme, entre 2016 et 2019, on observe cependant une augmentation pour 3 postes (dont +20% pour Haldenstrasse, soit un TCAM de 5%), une stabilisation (Wilenstrasse, 0%), et une baisse (Klosterweg, -10% soit un TCAM de -3%).

I.21. Winterthur

Commune	Poste de comptage	TJM 2016	TJM 2019	TJM 2020	Évolution 2019-2020 (%)	2016-2020 en %	TCAM 2016-2020
Seuzach (ZH)	Seuzach		210	331	58%	-	-
Winterthur	Winterthur 516	59	161	251	56%	325%	44%
Winterthur	Frohbergweg	942	956	998	4%	6%	1%

Le trafic cycliste est compté dans 3 postes à Winterthur, deux étant liés à la ville, tandis que le dernier appartient au canton. L'ensemble des postes affichent une hausse entre 2019 et 2020, dont +58% à Seuzach et +56% à Winterthur 516. Entre 2016 et 2020, ce même poste affiche une croissance exceptionnelle de +325%, soit un TCAM de 44% annuellement.

I.22. Yverdon-les-Bains

Commune	Poste de comptage	TJM 2016	TJM 2019	TJM 2020	Évolution 2019-2020 (%)	2016-2020 en %	TCAM 2016-2020
Yvonand (VD)	Yvonand		173	271	57%	-	-

L'agglomération d'Yverdon-les-Bains comprend un seul poste de comptage des vélos, situés à Yvonand et maintenu par le canton de Vaud. Entre 2019 et 2020, celui-ci enregistre une augmentation substantielle de +57% du trafic cycliste. Aucune donnée n'est disponible sur le long terme.

I.23. Zurich

Commune	Poste de comptage	TJM 2016	TJM 2019	TJM 2020	Évolution 2019-2020 (%)	2016-2020 en %	TCAM 2016-2020
Bassersdorf (ZH)	Bassersdorf 417		43	147	242%	-	-
Bassersdorf (ZH)	Bassersdorf 317		108	237	119%	-	-
Regensdorf (ZH)	Regensdorf 616		221	402	82%	-	-
Greifensee (ZH)	Greifensee 316	781	792	1360	72%	74%	15%
Regensdorf (ZH)	Regensdorf 716		167	265	59%	-	-
Uster (ZH)	Uster 416	132	262	404	54%	206%	32%
Steinmaur (ZH)	Steinmaur 217		54	83	54%	-	-
Illnau-Effretikon (ZH)	Illnau-Effretikon 517		100	149	49%	-	-
Zurich	Mythenquai	1335	1413	1861	32%	39%	9%
Dietikon (ZH)	Dietikon 1018		186	241	30%	-	-
Schlieren (ZH)	Schlieren 918		305	393	29%	-	-
Hinwil (ZH)	Hinwil 817		187	242	29%	-	-
Zurich	Mühlebachstrasse	1405	1448	1769	22%	26%	6%
Zurich	Tödistrasse		250	296	18%	-	-
Zurich	Lux-Guyer-Weg	777	1022	1144	12%	47%	10%
Zurich	Langstrasse Süd		3185	3539	11%	-	-
Zurich	Hardbrücke Nord/Süd		3249	3586	10%	-	-
Zurich	Bertastrasse	1149	1335	1451	9%	26%	6%
Zurich	Schulstrasse	115	304	330	9%	187%	30%
Zurich	Militärbrücke	852	911	854	-6%	0%	0%
Zurich	Sihlpromenade	1452	2003	1475	-26%	2%	0%
Zurich	Zollstrasse	1329		1880	-	41%	9%

Zurich	Andreasstrasse	368		881	-	139%	24%
Zurich	Langstrasse Nord	4523		5010	-	11%	3%
Zurich	Limmatquai	1859		2264	-	22%	5%
Zurich	Hofwiesenstrasse	601		976	-	62%	13%
Zurich	Binzmühlstrasse	442		707	-	60%	12%
Zurich	Scheuchzenstrasse	1287		1511	-	17%	4%
Zurich	Talstrasse	495		607	-	23%	5%
Zurich	Bucheggplatz	749		758	-	1%	0%
Zurich	Saumackerstrasse	291		218	-	-25%	-7%

L'agglomération zurichoise dispose de 31 postes de comptage dans notre étude, le plus grand nombre. 11 d'entre eux appartiennent au canton, tandis que 20 sont de la propriété de la ville. L'évolution annuelle entre 2019 et 2020 a pu être calculée pour 21 postes. Le trafic cycliste est en augmentation sur 19 postes, dont plus de 10% pour 17 postes, et de 5 à 10% pour 2 postes. Les augmentations les plus marquantes sont à Bassersdorf 417 (+242%), Bassersdorf 317 (+119%) et Regensdorf 616 (82%). L'évolution à long terme, entre 2016 et 2020, a pu être calculée pour 19 postes. La quasi-totalité d'entre eux (18 sur 19) affichent une hausse sur cette période, notamment Uster 416 (+206%, soit un TCAM de 32%), Schulstrasse (+187, soit un TCAM de 30%), ou Andreasstrasse (+139%, soit un TCAM de 24%).

II. Formulaire de collecte de données

	A	L	M
			Nombre de jours comptés & interruptions / Anzahl von gezählten Tagen & Ausfällen
1	Name der Zählstelle / Nom du poste de comptage (2 Richtungen / 2 directions)	DTV / TJM 2020	
2	Zählstelle 1 / poste 1		
3	Zählstelle 2 / poste 2		
4	Zählstelle 3 / poste 3		
5	...		

Série de publications Mobilité douce

Source et téléchargement: www.mobilite-douce.ch

Guides de recommandations de la mobilité douce

N°	Titre	Année	Langue			
			d	f	i	e
1	<i>Directives concernant le balisage des chemins de randonnée pédestre (éd. OFEFP) → Remplacé par N° 6</i>	1992	x	x	x	
2	Construire en bois sur les chemins pédestre (éd. OFEFP)	1992	x	x	x	
3	<i>Revêtement des routes forestières et rurales: goudronnées ou gravellées? (éd. OFEFP) → Remplacé par N° 11</i>	1995	x	x		
4	<i>Signalisation de direction pour les vélos en Suisse → Remplacé par N° 10</i>	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	<i>Responsabilité en cas d'accidents sur les chemins de randonnée pédestre (éd. OFEFP) → Remplacé par N° 15</i>	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		r
106	PROMPT Schlussbericht Schweiz (inkl. Zusammenfassung des PROMPT Projektes und der Resultate)	2005	x			
107	Concept de statistique du trafic lent	2005	x	r		r

108	Problemstellenkataster Langsamverkehr Erfahrungsbericht am Beispiel Langenthal	2005	x			
109	CO2-Potenzial des Langsamverkehrs – Verlagerung von kurzen MIV-Fahrten	2005	x	r		r
110	Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Vergleichende Auswertung der Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994 und 2000	2005	x	r		r
111	Verfassungsgrundlagen des Langsamverkehrs	2006	x			
112	La mobilité douce dans les projets d'agglomération – Aide de travail	2007	x	x	x	
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		r
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	r
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	r
132	Velofahren in der Schweiz 2014 –Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Erhebungen auf den Routen von Veloland Schweiz	2015	x	r	r	r
133	Mountainbiken in der Schweiz 2014 –Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Erhebungen auf den Routen von Mountainbikeland Schweiz	2015	x	r	r	r
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		r

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	r
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	La randonnée en Suisse 2020 – Analyse secondaire de « Sport Suisse 2020 » et enquête auprès des randonneurs dans différentes régions de randonnée	2021	x	x	r	r
149	Le vélo un Suisse 2020 – Évaluation de l'enquête « La Suisse à vélo 2019 » et analyse secondaire de « Sport Suisse 2020 »	2021	x	x	r	r
150	Le VTT en Suisse 2020 – Évaluation de l'enquête « La Suisse à VTT 2019 » et analyse secondaire de « Sport Suisse 2020 »	2021	x	x	r	r
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		

x = texte intégral r = résumé

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.