



Gestion des vélos aux arrêts de bus/trams

Description

La cohabitation entre transports publics et vélos nécessite une coordination des infrastructures. Cela concerne en particulier les arrêts de bus et de trams. Deux solutions principales existent pour ne pas interrompre les voies cyclables : un bypass vélo, qui permet aux cyclistes de contourner l'arrêt, ou un système de feux arrêtant les cyclistes à l'arrivée d'un tram ou d'un bus, avant de les faire passer sur le quai de l'arrêt. Pour les arrêts de tram plus spécifiquement, d'autres mesures comme des rails colmatés sont testées afin d'éviter que les roues des vélos ne s'y coincent.

Intérêt

Des aménagements pour cyclistes aux arrêts permettent d'augmenter leur sécurité et d'éviter des discontinuités et obstacles dans le réseau cyclable. Par ailleurs, les arrêts adaptés selon la Loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) se caractérisent par de hautes bordures qui représentent un risque de chute, en particulier en combinaison avec des rails de trams ou un rétrécissement de la chaussée.

Enjeux

Les arrêts de bus ou trams constituent souvent des obstacles pour les cyclistes. Un bus ou un tram arrêté peut bloquer une chaussée partagée et restreindre la rapidité et l'efficacité des trajets à vélo. Étant donné l'importance des transports publics en Suisse et l'espace parfois restreint, la cohabitation avec les vélos constitue un enjeu important. Cependant, les deux modes se complètent et l'accent devrait être mis sur les synergies.



Bypass vélo à l'arrêt de tram/bus Kursaal à Berne



Bypass vélo à l'arrêt de bus Dübystasse à Berne



Velobypass Rosentalstrasse

Bypass vélo à un arrêt de tram à la Rosentalstrasse à Bâle. Source: Conférence Vélo Suisse, 2019

Bypass vélo à un arrêt de bus ou tram

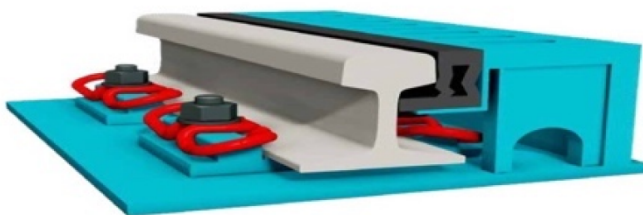
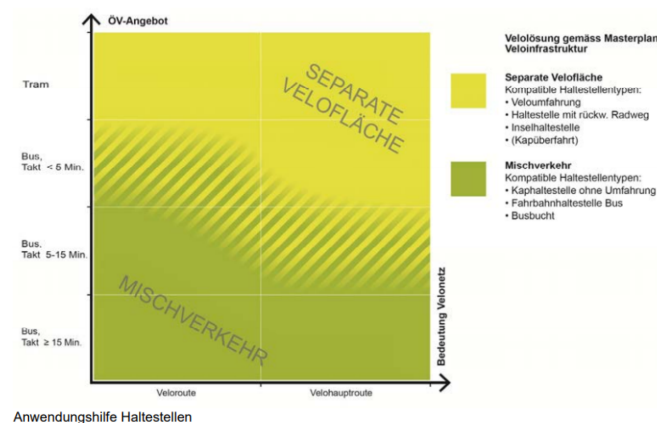
Le bypass est une piste cyclable* qui permet aux cyclistes de contourner l'arrêt de tram ou de bus sans utiliser le trottoir et d'éviter d'attendre derrière un véhicule. La priorité entre cyclistes et piétons est également clairement indiquée, ainsi que l'entrée et la sortie du bypass. Idéalement ce dernier constitue la liaison entre deux pistes ou bandes cyclables, mais selon le contexte il peut également partir d'une chaussée partagée puis la rejoindre.



Îlot vélo avec feux de la Hüningerstrasse à Bâle (source: Conférence Vélo Suisse, 2019)

Îlot vélo avec feux

Lorsque l'espace à disposition ne permet pas la création d'un bypass, l'îlot vélo avec feu est une solution permettant de faire passer les cycles sur le trottoir pour franchir un arrêt en avancée de trottoir. Ce dispositif nécessite des feux pour retenir les cyclistes lorsqu'un véhicule de transports publics est arrêté. Autrement, les cyclistes ont la priorité et les piétons attendant le bus ou le tram doivent attendre à côté. Cette mesure est particulièrement pertinente aux arrêts de tram. Elle a été testée à Bâle dès 2014 et a depuis été développée.



Représentation graphique des rails équipés du système. Source: Dätwyler Sealing Technologies Deutschland GmbH, in: Conférence Vélo Suisse, 2019

Le problème des rails

Les rails représentent un danger de chute pour les cyclistes. Des tests ont été effectués dans plusieurs villes pour colmater la rainure des rails sans qu'aucune solution convaincante n'ait été trouvée pour l'instant.



Illustration de deux variantes d'un guidage optimal des vélos le long des arrêts de transports publics. Source: Conférence Vélo Suisse

Références

- Conférence Vélo Suisse (2019): [Vélo et transports publics](#)