



Aurélie Schmassmann et Patrick Rérat, Université de Lausanne, 2022



Les comptages de vélos dans les agglomérations suisses – 2021

Les comptages de vélos dans les agglomérations suisses – 2021

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 2022

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 (Locarno 2022)

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

© OFROU, OUVEMA-UNIL, octobre 2022

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.....	12
4.3	Les postes de comptage les plus fréquentés et avec les plus fortes augmentations	15
4.3.1	Top 5 des postes avec la plus forte fréquentation en 2021	15
4.3.2	Top 5 des postes avec la plus forte augmentation entre 2020 et 2021 en pourcentage	15
4.3.3	Top 5 des postes avec la plus forte augmentation entre 2020 et 2021 en valeurs absolues ...	16
4.3.4	Top 5 des postes avec la plus forte augmentation entre 2017 et 2021 en pourcentage	16
4.3.5	Top 5 des postes avec l'augmentation la plus forte entre 2017 et 2021 en valeurs absolues .	17
5	Conclusion	17
6	Sources	19
7	Annexes	20
I.	Détails des postes de comptage par agglomération	20
I.1.	Arbon-Rorschach	20
I.2.	Bâle	20
I.3.	Bellinzone	21
I.4.	Berne	21
I.5.	Biel-Bienne	22
I.6.	Coire	23
I.7.	Fribourg	23
I.8.	Genève.....	23
I.9.	Konstanz – Kreuzlingen	24
I.10.	La Chaux-de-Fonds – Le Locle	24
I.11.	Lausanne.....	24
I.12.	Locarno	24
I.13.	Lucerne	25
I.14.	Monthey	26
I.15.	Neuchâtel	26
I.16.	Olten	26
I.17.	Rapperswil-Jona	27
I.18.	Rheintal	27
I.19.	Saint-Gall	27
I.20.	Schaffhouse	28
I.21.	Sion	28
I.22.	Soleure.....	29
I.23.	Vaduz-Buchs	29
I.24.	Wil.....	29

I.25.	Winterthur.....	30
I.26.	Yverdon-les-Bains.....	30
I.27.	Zurich.....	30
II.	Formulaire de collecte de données	32
	Série de publications de la mobilité douce (version août 2022)	33

1 Introduction

L'année 2020 a été bouleversée par la pandémie du Coronavirus qui a marqué tous les domaines de la vie, y compris celui des transports. Une forte augmentation du trafic vélo s'en est suivie (80% des postes analysés en 2020 présentaient une augmentation) (Marincek & Rérat, 2021). Qu'en est-il une année après ? Les pratiques cyclistes développées durant l'année 2020 ont-elles été maintenues ? Ou sont-elles revenues à l'époque « pré-covid » ?

Cette nouvelle édition du rapport « Les comptages vélos dans les agglomérations suisses », basée sur l'année 2021, 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).

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 mai et septembre 2022. 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 mai 2022, 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.

Premièrement, 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 323 postes de comptage, 265 sont 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 2020-2021 ou alors 2017-2021, et qui ne permettaient donc pas de calculer d'évolution du trafic sur un court ou long terme.

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. 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 ainsi 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 2020 et 2021. Cette évolution est exprimée aussi bien en pourcentage qu'en valeurs absolues.
- L'évolution à long terme sur cinq ans (2017-2021) 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. $B = \text{Calcul de l'écart entre chaque année} = 1 / \text{nombre d'années de la période (p.ex. 2017-2021 = 1/4)}$
3. $TCAM = (A)^{B} - 1$

Exemple : 2017 à 2021, $TCAM = (TJM\ 2017/TJM\ 2021)^{(1/4)} - 1$

Figure 1 : Calcul du 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 ainsi 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 dysfonctionnements de certains compteurs.

Pour l'année 2021, 20 cantons sur 26 ont confirmé effectuer des comptages automatisés (Tableau 1). Le canton d'Obwald effectuait jusqu'en 2019 des comptages en dehors des régions d'agglomération, mais le poste a été démantelé. Les cantons n'effectuant aucun comptage sont Appenzell Rhodes-Intérieures, Appenzell Rhodes-Extérieures, Schwyz, Uri et Zoug. Les cantons du Jura et de Glaris ont tous deux installés un poste de comptage en 2021.

Le nombre de compteurs automatisés est passé de 184 à 218 entre 2020 et 2021 au niveau des cantons. Cette augmentation est notamment due à l'ajout de 15 postes dans le canton de Lucerne (pour un total de 35 postes). Il devient donc le canton cumulant le plus de compteurs, suivi par Zurich (29), Bâle-Ville (27), le Tessin (22), Soleure et St-Gall (17).

Tableau 1: Cantons disposant de comptages vélos automatisés

Canton	Nombre de postes	Évolution depuis 2020	Début du comptage
Argovie	1	0	2019
Bâle-Ville	27	+3	2012
Bâle-Campagne	7	0	2015
Berne	6	+3	2019
Fribourg	4	+1	2018
Genève	6	+1	2011
Glaris	1	+1	2021
Grisons	15	+2	2016
Jura	1	+1	2021
Lucerne	35	+15	2019
Neuchâtel	8	+1	2019
Nidwald	2	0	2018
Schaffhouse	12	0	2014
Soleure	17	+1	2017
St-Gall	17	+3	2013
Thurgovie	3	+2	2019
Tessin	22	0	2009
Valais	3	0	2019
Vaud	2	0	2008
Zurich	29	0	2016
Total	218		

Parmi les villes contactées, treize entretiennent un réseau de compteurs de vélos (Tableau 2). À notre connaissance, aucune ville n'a commencé de comptages en 2021. Le nombre de postes dans les villes passe de 110 à 115 entre 2020 et 2021, avec l'ajout de 2 postes par Winterthur et 1 poste à Bienne, Fribourg, Lucerne et St-Gall.

Les villes les mieux loties sont Zurich (21), St-Gall (17), Berne (16) et sa voisine Köniz (15), Lucerne (13), et Bienne (10). A noter que Bâle et Genève gèrent les postes au niveau cantonal, c'est la raison pour laquelle elles ne sont pas affichées ici. La ville de Köniz recense 15 compteurs en service, mais seules les données pour 4 compteurs ont été transmises. Un compteur n'est également 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 2020	Début du comptage
Berne	16	0	2012
Bienne	10	+1	2017
Fribourg	3	+1	2020
Köniz	15	0	2014
Kriens (LU)	6	0	2019
Lausanne	3	0	2018
Lucerne	13	+1	2011
Nyon	2	-1	2020
Pully	3	0	2020
Saint-Gall	17	+1	2016
Wil (SG)	3	0	2019
Winterthur	3	+2	2019
Zurich	21	0	2018
Total	115		

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

4.1 Les comptages dans les agglomérations

Dans cette étude, 168 postes ont été retenus (Tableau 3). Ils font partie de 23 agglomérations et remplissent les critères suivants : (1) des données pour au moins deux années de référence (2017, 2020, 2021) ; (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	2
Bâle	Canton Bâle-Ville	20
	Canton de Bâle-Campagne	5
	Canton d'Argovie	1
Berne	Ville de Berne	15
	Canton de Berne	2
	Ville de Köniz	1
Biel-Bienne	Ville de Bienne	9
Coire	Canton des Grisons	1
Fribourg	Canton de Fribourg	1
	Canton de Genève	4
	Ville de Nyon	2
Genève	Canton de Vaud	1

La Chaux-de-Fonds – Le Locle	Canton de Neuchâtel	1
Lausanne	Ville de Lausanne	1
Locarno	Canton du Tessin	2
Lucerne	Ville de Kriens	6
	Ville de Lucerne	11
	Canton de Lucerne	5
	Canton de Nidwald	1
Monthey	Canton du Valais	1
Neuchâtel	Canton de Neuchâtel	3
Olten – Zofingen	Canton de Soleure	7
Rapperswil – Jona	Canton de Saint-Gall	2
Rheintal	Canton de Saint-Gall	2
Saint-Gall	Ville de Saint-Gall	8
Schaffhouse	Canton de Schaffhouse	10
Sion	Canton du Valais	1
Soleure	Canton de Soleure	7
Vaduz-Buchs	Canton de Saint-Gall	1
Wil	Ville de Wil	2
	Canton de Saint-Gall	1
Winterthur	Ville de Winterthur	1
	Canton de Zurich	2
Yverdon-les-Bains	Canton de Vaud	1
Zurich	Ville de Zurich	11
	Canton de Zurich	17
Total		168

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

Le taux cumulé annuel moyen de croissance (TCAM) entre 2017 et 2021 a pu être calculé pour 95 postes (Figure 2 et Figure 3). Une majorité (79%) a enregistré une croissance du TCAM. Plus d'un tiers des postes (38%) a vu une augmentation dépassant 5%, soit théoriquement un doublement en 14 ans.

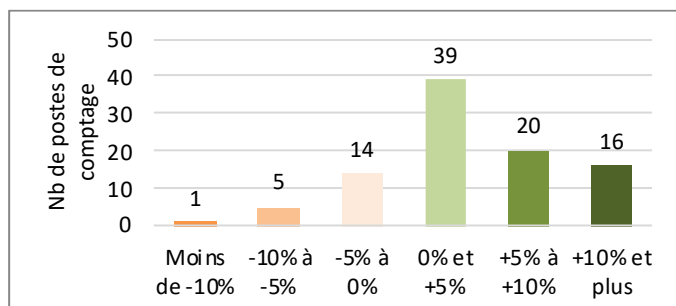


Figure 2: Nombre de postes de comptages vélos en fonction du taux cumulé annuel moyen d'évolution du trafic cycliste (2017-2021)

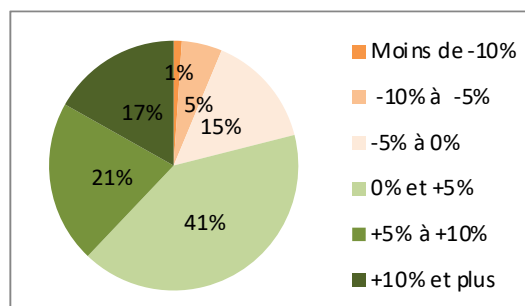


Figure 3: Part des postes de comptages vélos selon le taux cumulé annuel moyen d'évolution du trafic cycliste (2017-2021)

L'évolution annuelle du trafic cycliste entre 2020 et 2021 a pu être calculée pour 156 postes de comptages (Figure 4 et Figure 5). Pour rappel, entre 2019 et 2020, 80% des postes avaient enregistré une hausse. Entre 2020 et 2021, la tendance s'inverse puisque que 76% des postes de comptage enregistrent une baisse annuelle du trafic cycliste. Cette dernière dépasse les 10% pour près d'un cinquième (22%) des postes. Toutefois, près d'un quart des postes enregistrent une croissance.

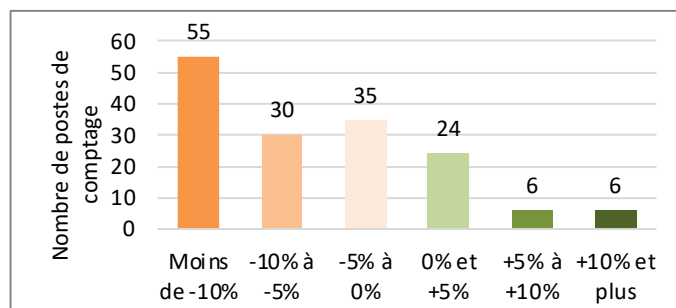


Figure 4: Nombre de postes de comptages vélos selon l'évolution annuelle (2020-2021)

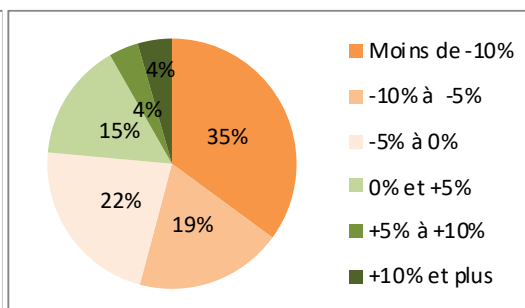


Figure 5: Part des postes de comptages vélos selon l'évolution annuelle (2020-2021)

La diminution fréquemment observée entre 2020 et 2021 s'explique par des spécificités des deux années qui ont pu influencer la pratique du vélo.

Premièrement, l'année 2020 était une année très particulière. L'irruption du coronavirus a impliqué un premier semi-confinement du 16 mars au 19 juin. Les activités jugées « non essentielles » ont été fermées. Le télétravail était la règle pour les personnes qui pouvaient exercer tout ou partie de leur activité professionnelle à distance. Les établissements de formation ont eux aussi été fermés et l'enseignement à distance a été mis en place. Ces mesures ont progressivement été levées en été, mais certaines d'entre elles ont été rétablies avec la deuxième vague en automne. La fermeture des activités de loisirs et sportives, le temps gagné grâce au télétravail et un recentrage des modes de vie sur le domicile ont renforcé l'attrait du vélo (Rérat et al., 2022). En 2021, la pandémie s'est poursuivie mais la levée de la plupart des restrictions a induit un certain retour à la normale.

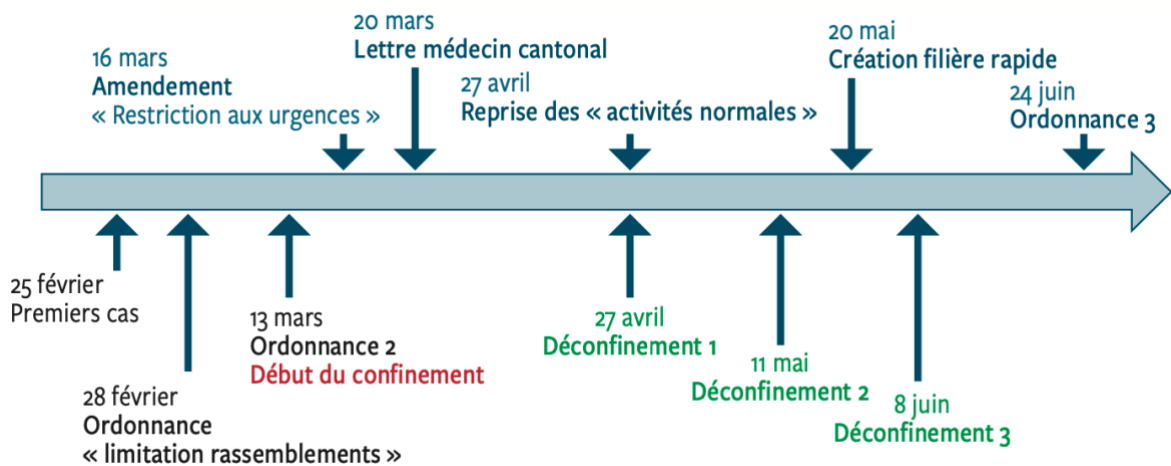


Figure 6: Déroulement des mesures de confinement liées au coronavirus en Suisse (Source : Cohidon et Senn, 2020)

Deuxièmement, selon MétéoSuisse, l'année 2021 s'est distinguée du point de vue météorologique (Figure 7). En effet, « en 2021, pour une fois, ce ne sont pas les températures élevées qui ont été l'élément météorologique déterminant en Suisse, mais les nombreuses précipitations » (MétéoSuisse, 2021). L'hiver a été doux – avec notamment l'un des dix mois de février les plus doux depuis le début des mesures en 1864 – et avec des précipitations largement excédentaires et localement d'importantes chutes de neige. Il a été suivi d'un printemps froid – le mois d'avril a été le plus froid des 20 dernières années – et d'une fin de saison arrosée. Au Nord des Alpes, l'été 2021 est l'un des plus pluvieux jamais enregistrés, avec des valeurs dépassant localement 160 % de la norme 1981-2010. Contrairement à l'été arrosé, l'automne s'est souvent montré sec et ensoleillé.

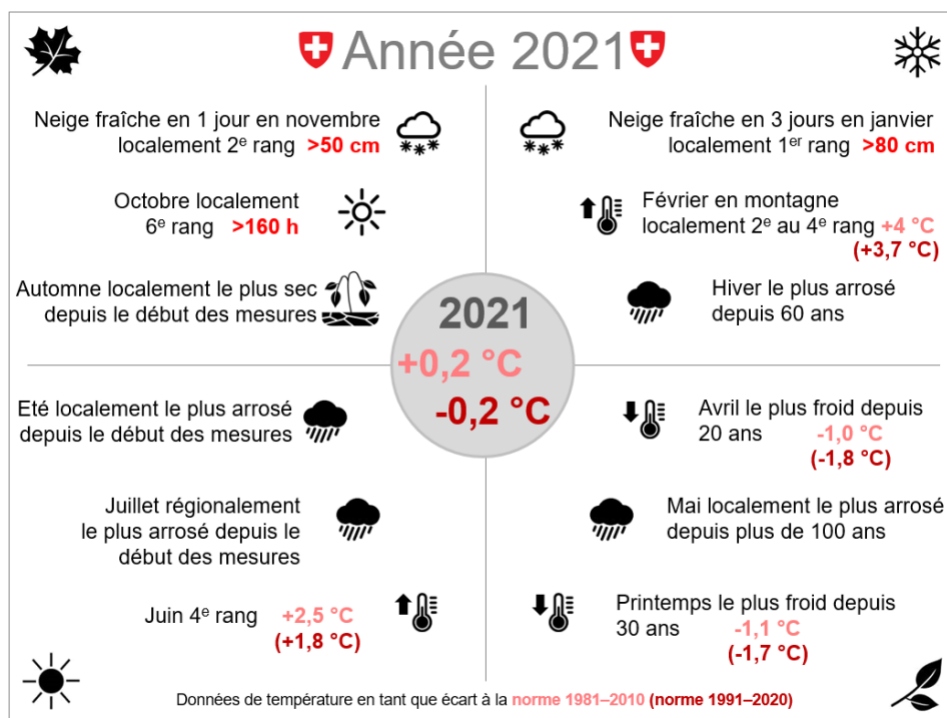


Figure 7: Événements spéciaux autour de l'année 2021. Les températures sont indiquées en tant qu'écart par rapport à la norme actuelle de 1981-2010 (en rouge clair) et à la norme de 1991-2020 (rouge foncé) (Source : MétéoSuisse)

Deux analyses complémentaires apportent un éclairage sur l'évolution récente : la comparaison avec la période précédant la crise sanitaire et la comparaison entre itinéraires de loisirs et itinéraires à vocation utilitaire.

Nous avons ainsi comparé le trafic cycliste journalier moyen entre 2019 et 2021 afin de déterminer si celui-ci était simplement revenu au niveau d'avant la crise (Figure 8 et Figure 9). En comparant ces deux années, il s'avère que deux-tiers des postes (79 sur 120) recensent une augmentation du trafic cycliste. La croissance est même supérieure à +10% pour 44 compteurs. À l'inverse, un tiers enregistre un recul, une tendance qui dépasse -10% pour 16 postes.

Dans l'ensemble, il apparaît donc que la baisse entre 2020 et 2021 n'implique pas un retour au niveau d'avant la crise sanitaire dans la majorité des cas.

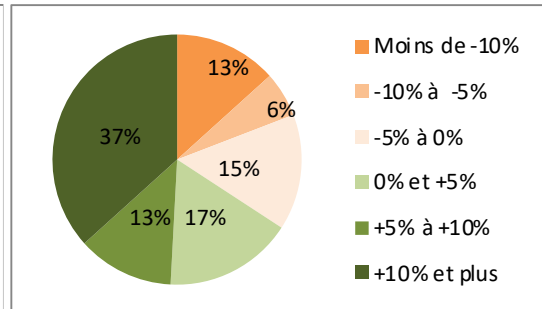
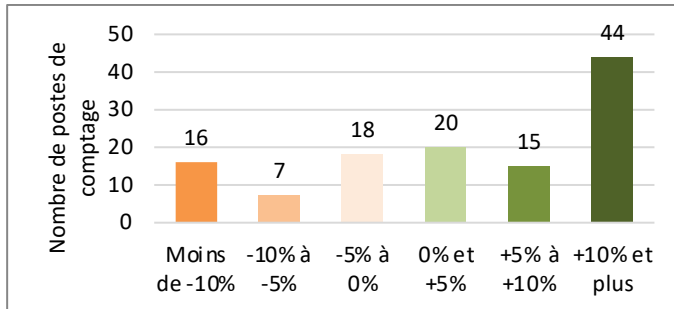


Figure 8: Nombre de postes de comptages vélos selon l'évolution entre les années 2019 et 2021

Figure 9: Part des postes de comptages vélos selon l'évolution entre les années 2019 et 2021

L'association SuisseMobile gère les comptages vélos sur les itinéraires de loisirs. Si la majorité d'entre eux sont situés en zone rurale, un certain nombre sont implantés dans les agglomérations et sont intégrés dans notre analyse. Nous pouvons ainsi distinguer les itinéraires de loisirs – avec les comptages de SuisseMobile – des itinéraires davantage utilitaires – dont le trafic est mesuré par d'autres postes. Cette distinction n'est pas parfaite, les pratiques récréatives et utilitaires se mélangeant sur certains axes. Il est toutefois intéressant de constater que les 56 postes installés sur des itinéraires de loisirs SuisseMobile ont moins bien résisté au retour à la normale : 45% d'entre eux ont enregistré une baisse de plus de 10%, et 23% entre -5 et -10% contre respectivement 30% et 17% pour les 101 autres compteurs. La baisse entre 2020 et 2021 semble ainsi toucher davantage la pratique récréative du vélo que son usage comme moyen de transport. Cette interprétation est corroborée par l'analyse de la totalité des postes de SuisseMobile : ceux situés en zone rurale ont connu un déclin bien plus prononcé que les comptages urbains (SuisseMobile, 2022).

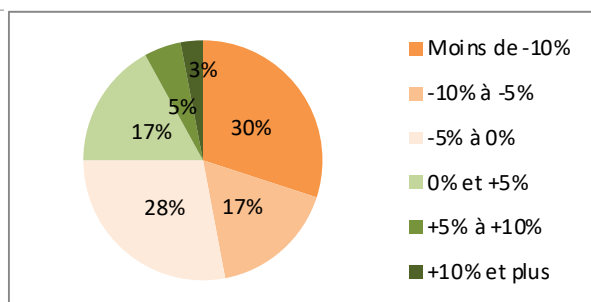
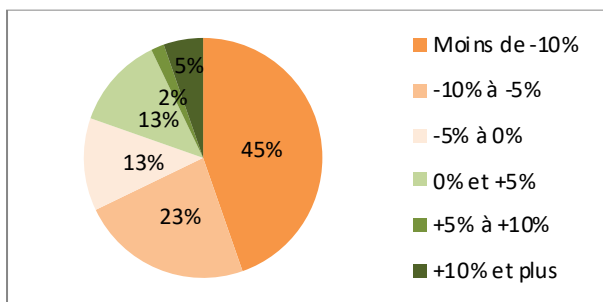


Figure 10: Part des postes de comptages vélos selon l'évolution 2020-2021, pour les compteurs installés sur des itinéraires à vocation de loisirs (gauche) et les compteurs installés sur des itinéraires davantage utilitaires (droite)

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

4.3.1 Top 5 des postes avec la plus forte fréquentation en 2021¹

En 2021, les postes où le plus fort trafic cycliste a été enregistré en moyenne annuelle sont situés à Berne (Nordring et Bubenberglplatz), Bâle (Viaduktstrasse et Dreirosenbrücke) et Lucerne (Schweizerhofquai).

Au poste le plus chargé, Nordring, le trafic cycliste atteint plus de 5800 vélos en moyenne par jour, soit plus de 2,1 millions de passages sur toute l'année. Les autres postes de ce top 5 enregistrent au minimum 1,7 millions de vélos par an. Ces postes, situés sur des ponts ou viaducs (Dreirosenbrücke, 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 Genève (Pont des Acacias ; TJM de 1911 vélo) et celui en Suisse italienne à Locarno (TJM de 2004 vélos).

Tableau 4: Top 5 des postes avec la plus forte fréquentation en 2021

Rang	Commune	Nom	TJM 2021
1	Berne	Nordring	5868
2	Bâle	902 Viaduktstrasse	5673
3	Lucerne	Schweizerhofquai 604	5036
4	Berne	Bubenberglplatz	4822
5	Bâle	350 Dreirosenbrücke	4691

4.3.2 Top 5 des postes avec la plus forte augmentation entre 2020 et 2021 en pourcentage

Entre 2020 et 2021, l'augmentation annuelle la plus forte du trafic cycliste a été enregistrée dans la ville de Kriens (Lucerne) au poste Nidfeldstrasse avec une augmentation de +99% (Tableau 5).

Une forte augmentation s'observe également dans les communes de Trimmis (Grisons) et Avegno (Tessin) avec respectivement +42% et +30%. Les quatrième et cinquième places sont occupées par la ville de Bielle avec les postes de Orpundstrasse et General-Dufour-Strasse pour une augmentation respective de +14% et +12%. Ces résultats sont donc assez faibles en comparaison avec l'année 2020 lorsque les cinq augmentations les plus marquées variaient de 75% à 242%.

Tableau 5: Top 5 des postes avec la plus forte augmentation entre 2020 et 2021, en pourcentages

Rang	Commune	Nom	TJM 2020	TJM 2021	Évolution annuelle
1	Kriens (LU)	Nidfeldstrasse	865	1718	+99%
2	Trimmis (GR)	Maschänser Rüfi	247	351	+42%
3	Avegno (TI)	5403 Locarno/Maggia	232	302	+30%
4	Bielle-Bielle (BE)	Orpundstrasse	531	606	+14%
5	Bielle-Bielle (BE)	General-Dufour-Strasse	759	851	+12%

¹ Les postes de comptages ne remplissant pas les critères de sélection (cf. Point 2) ne sont pas inclus. Ce le cas notamment de Wettsteinbrücke à Bâle. Ce point de comptage, qui était le plus fréquenté en 2020 (TJM de 7047), n'a pas été en fonction suffisamment de jours.

4.3.3 Top 5 des postes avec la plus forte augmentation entre 2020 et 2021 en valeurs absolues

Les cinq postes avec la plus forte augmentation annuelle en valeurs absolues se situent à Kriens (Nidfeldstrasse, +853), Berne (Nordring, +394 ; Bubenbergplatz, +153), Lucerne (Freigleis Arsenal, +150) et Trimmis (+104). Parmi les postes concernés, quatre sur cinq ont un trafic journalier moyen important, au-delà de 1'700 vélos par jour, deux sont même au-delà des 4'800.

Tableau 6: Top 5 des postes avec la plus forte augmentation annuelle entre 2020 et 2021, en valeurs absolues

Rang	Commune	Nom	TJM 2020	TJM 2021	Évolution annuelle en valeurs absolues
1	Kriens (LU)	Nidfeldstrasse	865	1718	+853
2	Berne	Nordring	5474	5868	+394
3	Berne	Bubenbergplatz	4669	4822	+153
4	Lucerne	Freigleis Arsenal	1647	1762	+115
5	Trimmis	Maschänsler Rüfi	247	351	+104

4.3.4 Top 5 des postes avec la plus forte augmentation entre 2017 et 2021 en pourcentage

Sur le long terme (2017-2021), 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 Nidfeldstrasse à Kriens, a augmenté de +2354% depuis 2017 (soit de 70 à 1718 vélos par jour en moyenne et un TCAM de 123%). Bien que ce poste occupait déjà la première place du classement l'année dernière, cette augmentation reste surprenante. Nous émettons l'hypothèse qu'une erreur s'est glissée dans le poste de comptage en 2017, comptabilisant un TJM de 70. Toutefois la commune n'a pas été en mesure de nous confirmer cette hypothèse. Il convient donc de considérer ce chiffre avec précaution. Une hausse du trafic est toutefois confirmée à partir de 2020 en raison de la construction de plusieurs grands lotissements dans les environs immédiats de la Nidfeldstrasse.

La ville de Bâle se classe deuxième avec le poste Elsässerrheinweg pour un TCAM de +37%. S'ensuivent trois postes du canton de Zurich, à Bassersdorf (+138% entre 2017 et 2021 ; TCAM de +24%), Illnau-Effretikon (+118% ; +22%) et Steinmaur (+92% ; +18%).

Tableau 7: Top 5 des postes avec la plus forte augmentation en 2017 et 2021, en TCAM et en pourcentages

Rang	Commune	Nom	TJM 2017	TJM 2021	TCAM	Évolution 2017-2021
1	Kriens (LU)	Nidfeldstrasse	70	1718	123%	+2354%
2	Bâle Ville	Elsässerrheinweg	255	893	37%	+250%
3	Bassersdorf (ZH)	317 Bassersdorf	95	226	24%	+138%
4	Illnau-Effretikon (ZH)	517 Illnau-Effretikon	65	142	22%	+118%
5	Steinmaur (ZH)	217 Steinmaur	37	71	18%	+92%

4.3.5 Top 5 des postes avec l'augmentation la plus forte entre 2017 et 2021 en valeurs absolues

L'évolution en valeurs absolues la plus importante entre 2017 et 2021 est observée dans des postes avec des fréquentations élevées (TJM > 1700). Nous retrouvons le poste de la Nidfeldstrasse à Kriens (+1648), toujours à considérer avec précaution en lien avec les raisons évoquées ci-dessus. Le poste suivant se trouve à Lucerne (Schweizerhofquai, +1150 cyclistes quotidiens en moyenne), suivi de Zurich (Hardbrücke, +1134), Bâle-Ville (Peter-Merian Weg, +798) et d'un second poste à Lucerne (Freigleis Arsenal, +751).

Tableau 8: Top 5 de l'augmentation entre 2017 et 2021, en valeurs absolues

Rang	Commune	Nom	TJM 2017	TJM 2021	Évolution 2017-2021 en valeur absolue
1	Kriens (LU)	Nidfeldstrasse	70	1718	+1648
2	Lucerne	Schweizerhofquai (604)	3886	5036	+1150
3	Zurich	Hardbrücke Nord/Süd	2436	3570	+1134
4	Bâle Ville	901 Peter-Merian Weg	2732	3530	+798
5	Lucerne	Freigleis Arsenal	1011	1762	+751

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). 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).

Entre 2020 et 2021, la majorité des compteurs (76%) ont enregistré une baisse. Cette évolution contraste avec les autres rapports qui montraient une tendance à la croissance du trafic cycliste. Plusieurs explications peuvent être avancées.

L'année 2020 a été une année record pour la pratique du vélo : 80% des postes enregistraient une croissance par rapport à 2019 (et 54% une augmentation supérieure à +10%). Ce record est à mettre en relation avec la pandémie. Premièrement, le vélo utilitaire a profité d'une désaffectation 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. Quatrièmement, le télétravail et l'enseignement à distance ont recentré les modes de vie autour du domicile et pu renforcer l'attrait du vélo (Rérat et al., 2022).

L'année 2021 a quant à elle marqué un certain retour à la normale. La moindre virulence de la pandémie, la vaccination et le port du masque ont permis la réouverture des activités économiques et de loisirs et diminué la crainte de la promiscuité dans les transports en commun. Cette année a également été particulière du point de vue météorologique avec de nombreuses précipitations qui ont pu décourager la pratique notamment récréative du vélo.

L'évolution du trafic mesurée sur le réseau SuisseMobile montre une diminution plus importante en zone rurale qu'en zone urbaine (SuisseMobile, 2022). Dans notre étude, nous constatons en milieu

urbain une baisse plus conséquente aux points de comptage intégrés au réseau SuisseMobile (et donc davantage susceptible d'accueillir du vélo de loisirs) que sur les autres itinéraires davantage fréquentés pour des raisons utilitaires.

Il semblerait donc que la baisse entre 2020 et 2021 touche davantage le vélo récréatif que le vélo utilitaire en raison de la réouverture d'autres activités de loisirs et des conditions météorologiques. Le trafic utilitaire serait quant à lui plus résilient quand bien même les effets du télétravail – en particulier aux points de comptages proches des centres d'emploi – ne sont pas connus. De la même manière, on peut émettre l'hypothèse que certaines personnes s'étant remises au vélo n'ont pas trouvé les conditions de circulation – notamment en termes de sécurité – pour poursuivre leur pratique. Des enquêtes de terrain auprès des cyclistes seraient toutefois nécessaires pour tester ces différentes hypothèses.

La baisse généralement enregistrée entre 2020 et 2021 ne signifie toutefois pas un retour au niveau d'avant la crise. En effet, dans les deux tiers des cas, le trafic vélo est supérieur en 2021 qu'en 2019 (et qu'en 2017 pour 79% des cas). Il est donc fort probable que malgré l'exception de 2020, la tendance à la croissance du trafic cycliste observée depuis plusieurs années se poursuive. Les données 2022 fourniront des éléments de réponses à ces interrogations.

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; 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

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

Cohidon, C., Senn, N., La première vague de Covid-19 en Suisse et les soins primaires, *Rev Med Suisse*, 2020/713 (Vol.6), p. 2127–2130. DOI: 10.53738/REVMED.2020.16.713.2127
URL: <https://www.revmed.ch/revue-medicale-suisse/2020/revue-medicale-suisse-713/la-premiere-vague-de-covid-19-en-suisse-et-les-soins-primaires>

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>

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

MétéoSuisse. (2021, décembre 21). 2021 : Hiver avec record local de neige, printemps froid, été arrosé avec des inondations. *Office fédéral de météorologie et de climatologie MétéoSuisse*. <https://www.meteosuisse.admin.ch/home/actualite/meteosuisse-blog.subpage.html/fr/data/blogs/2021/12/bilan-annee-2021.html>

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

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>

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

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 (2017, 2020, 2021), l'évolution à court terme entre 2020-2021, ainsi qu'à long terme de 2017 à 2021 (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 2017	TJM 2020	TJM 2021	Évolution 2020-2021	Évolution 2017-2021	TCAM 2017-2021
Goldach (SG)	Goldach Seegarten Velo	557	681	596	-12%	7%	2%
Rorschach (SG)	Rorschach Freibad	642	791	679	-14%	6%	1%

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. Contrairement à 2020, où une augmentation de +15 et +11% était observée, nous nous trouvons ici face à une diminution. Sur le long terme, de 2017 à 2021, nous observons toutefois une légère augmentation atteignant +7% et +6% respectivement, soit un TCAM de +2% et +1%.

I.2. Bâle

Commune	Poste de comptage	TJM 2017	TJM 2020	TJM 2021	Évolution 2020-2021	Évolution 2017-2021	TCAM 2017-2021
Bâle	350 Dreirosenbrücke	4560	4808	4691	-2%	3%	1%
Bâle	403 Heuwaage-Viadukt	2395	2338	2391	2%	0%	0%
Binningen (BL)	650 Amerikanerstrasse	1458	1629	1474	-10%	1%	0%
Bâle	659 Schlachthofstrasse	256	-	293	-	14%	3%
Bâle	660 Flughafenstrasse	91	100	-	-	-	-
Bâle	901 Peter-Merian Weg	2732	3440	3530	3%	29%	7%
Bâle	902 Viaduktstrasse	5993	5973	5673	-5%	-5%	-1%
Bâle	903 Äussere Baselstrasse 328	1919	2184	1981	-9%	3%	1%
Bâle	904 Hammerstrasse 90	1375	1522	-	-	-8%	-2%
Bâle	905 Leimenstrasse 4	1807	1810	1726	-5%	-4%	-1%
Bâle	906 Hegenheimerstrasse 44	1926	1801	-	-	-13%	-3%
Bâle	908 Grenzacherstrasse (Kraftwerk)	1731	2145	1924	-10%	11%	3%

Bâle	911 Birkopfsteig	1518	2391	1566	-35%	3%	1%
Bâle	912 Elsässerstrasse 261/260	840	755	733	-3%	-13%	-3%
Bâle	913 Burgfelderstrasse	-	782	798	2%	-	-
Bâle	914 Hiltalingerstrasse	934	708	596	-16%	-36%	-11%
Bâle	916 Stückisteg	-	290	280	-3%	-	-
Bâle	917 Schwarzwaldbrücke	937	-	1017	-	9%	2%
Bâle	918 Elsässerrheinweg	255	-	893	-	250%	37%
Bâle	919 St. Alban-Rheinweg	1227	1628	1649	-	34%	8%
Bâle	920 J. Burckhardt-Strasse	-	1085	1059	-2%	-	-
Münchenstein (BL)	1050 Reinacherstrasse	907	1133	1010	-11%	11%	3%
Münchenstein (BL)	1051 Hauptstrasse	-	1837	1633	-11%	-	-
Füllinsdorf (BL)	2150 Füllinsdorf HPL-Radweg	206	442	388	-13%	88%	17%
Liestal (BL)	2550 Schauenburgerstrasse	-	399	346	-13%	-	-
Rheinfelden (AG)	Rheinfelden	-	122	106	-13%	-	-

Dans l'agglomération de Bâle, vingt-six postes sont considérés, dont cinq se trouvant sur le canton de Bâle-Campagne et un sur le canton d'Argovie. Entre 2020 et 2021, seuls 2 postes ont enregistré une augmentation annuelle, tandis que 16 postes ont enregistré une baisse, dont 7 une baisse au-delà de -10%. Le poste « 911 Birkopfsteig » enregistre même une baisse de -35%, contrairement à la hausse importante qu'il avait connue en 2020 (+60%). Sur l'évolution à long terme, 12 postes enregistrent une constance ou une augmentation du trafic cycliste, bien que légère. Les postes « 2150 Füllinsdorf » et « 918 Elsässerrheinweg » présentent tous les deux une augmentation plus importante sur les cinq dernières années, respectivement +17% et +37%.

I.3. Bellinzone

Cette année, aucun poste n'a été retenu pour l'agglomération de Bellinzone selon les critères pris en compte.

I.4. Berne

Commune	Poste de comptage	TJM 2017	TJM 2020	TJM 2021	Évolution 2020-2021	Évolution 2017-2021	TCAM 2017-2021
Berne	Tiefenaustrasse	865	1120	1060	-5%	23%	5%
Berne	Schwarzenburgstrasse	915	1608	1572	-2%	72%	14%
Berne	Monbijoustrasse	4086	4305	4211	-2%	3%	1%
Berne	Schlossstrasse	1576	1939	1952	1%	24%	5%
Berne	Falkenplatz	2804	2756	2669	-3%	-5%	-1%

Berne	Kirchenfeldstrasse	1812	2383	2156	-10%	19%	4%
Berne	Murtenstrasse	1221	1301	1231	-5%	1%	0%
Berne	Kalcheggweg	1273	1602	1543	-4%	21%	5%
Berne	Nordring	-	5474	5868	7%	-	-
Berne	Helvetiaplatz	3330	3403	3304	-3%	-1%	0%
Berne	Bühlstrasse	1338	1526	1630	7%	22%	5%
Berne	Bubenbergplatz	-	4669	4822	3%	-	-
Berne	Ladenwandweg	-	694	559	-19%	-	-
Berne	Länggassstrasse	-	1509	1294	-14%	-	-
Berne	Freiestrasse	-	1659	1671	1%	-	-
Ittigen (BE)	Autobahnquerung Eyfeld	-	855	759	-11%	-	-
Oppligen (BE)	Bernstrasse 47	-	295	241	-18%	-	-
Köniz (BE)	Schwarzenburgstrasse 180b	790	970	890	-8%	13%	3%

Dans l'agglomération de Berne, 18 postes sont considérés, dont 15 gérés par la ville de Berne, 1 par la commune de Köniz, et 2 par le canton à Ittigen et Oppligen. Seuls quatre postes montrent une augmentation du trafic cycliste sur une année. Les 14 autres postes présentent des diminutions variant de -2% à -19%. C'est le poste de « Ladenwandweg » qui présente la plus forte baisse du trafic sur une année. Sur le long terme, huit postes montrent une hausse du TCAM. La plus haute augmentation du TCAM est enregistrée à Schwarzenburgstrasse (+14%), soit +72% du trafic cycliste entre 2017 et 2021.

I.5. Biel-Bienne

Commune	Poste de comptage	TJM 2017	TJM 2020	TJM 2021	Évolution 2020-2021	Évolution 2017-2021	TCAM 2017-2021
Biel-Bienne	MS6 - V2 - General-Dufour-Strasse	-	759	851	12%	-	-
Biel-Bienne	MS3 - V7 - Orpundstrasse	-	531	606	14%	-	-
Biel-Bienne	V3 - Aarbergstrasse	-	773	809	5%	-	-
Biel-Bienne	MS2 - V5 - Zentralstrasse Süd	-	759	782	3%	-	-
Biel-Bienne	V4 - Murtenstrasse	-	1755	1759	0%	-	-
Biel-Bienne	MS1 - V1 - Seevorstadt	-	486	487	0%	-	-
Biel-Bienne	MS4 - V8 - Bözingenstrasse	-	664	660	-1%	-	-
Biel-Bienne	MS5 - V9 - Zentralstrasse Nord	-	1191	1161	-3%	-	-

Huit postes de comptage vélos sont pris en compte pour l'agglomération de Biel-Bienne. Quatre postes présentent une augmentation annuelle entre 2020 et 2021, dont deux une augmentation supérieure à 10% (+12% pour General-Dufour-Strasse et +14% pour Orpundstrasse). Deux compteurs ont enregistré un trafic stable au cours de l'année écoulée. Deux postes présentent une baisse mais elle

est relativement faible. Les postes de comptages de la ville de Bienne ayant été installés en 2018, il n'est pas possible de renseigner l'évolution sur le long terme.

I.6. Coire

Commune	Poste de comptage	TJM 2017	TJM 2020	TJM 2021	Évolution 2020-2021	Évolution 2017-2021	TCAM 2017-2021
Trimmis	Maschänser Rüfi	-	247	351	42%	-	-

Pour la première fois, le canton des Grisons est représenté dans les comptages vélos. Deux postes ont été installés en 2018 et un en 2020. Sur ces trois postes, deux font partie de l'agglomération de Coire. Le poste de Trimmis, retenu selon les critères de l'étude, présente une évolution annuelle importante entre 2020 et 2021. L'évolution sur le long terme ne peut pas encore être renseignée.

I.7. Fribourg

Commune	Poste de comptage	TJM 2017	TJM 2020	TJM 2021	Évolution 2020-2021	Évolution 2017-2021	TCAM 2017-2021
Granges-Pacot	Grandfey	-	200	174	-13%	-	-

L'agglomération de Fribourg est également une nouvelle entité dans ce rapport. Installé en 2019, le poste de Grandfey avait connu une forte augmentation du trafic cycliste entre 2019 et 2020. Le poste présente toutefois une diminution de -13% entre 2020 et 2021. L'évolution sur le long terme n'est pas renseignée en l'absence de données.

I.8. Genève

Commune	Poste de comptage	TJM 2017	TJM 2020	TJM 2021	Évolution 2020-2021	Évolution 2017-2021	TCAM 2017-2021
Prangins (VD)	Prangins	60	92	103	12%	72%	14%
Genève	Ansermet / Pt Acacias	1392	1599	1647	3%	18%	4%
Genève	Acacias / Caroline	2624	2010	1911	-5%	-27%	-8%
Genève	Florissant	576	-	431	-	-25%	-7%
Genève	Pont-Butin	1343	-	1754	-	31%	7%

L'agglomération de Genève comptabilisent cinq postes respectant les critères de l'étude, dont un d'entre eux appartient au canton de Vaud (Prangins). Ce dernier, principalement à vocation récréative, est le seul à présenter une augmentation importante du trafic cycliste, tant annuelle (+12%) qu'à long terme (+72%). Le poste « Pont-Butin » dans la ville de Genève présente également une augmentation importante sur le long terme (+31%). Deux postes dans la ville de Genève (Acacias et Florissant) présente de fortes diminutions du trafic cyclistes sur le long terme, respectivement -27% et -25%, soit une diminution du TCAM de -8 et -7%.

I.9. Konstanz – Kreuzlingen

Commune	Poste de comptage	TJM 2017	TJM 2020	TJM 2021	Évolution 2020-2021	Évolution 2017-2021	TCAM 2017-2021
Bottighofen	Bottighofen		1090	1090	0%	-	-

L'agglomération de Constance – Kreuzlingen recense un poste de comptages qui affiche une stabilité 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 2017	TJM 2020	TJM 2021	Évolution 2020-2021	Évolution 2017-2021	TCAM 2017-2021
La Chaux-de-Fonds	Crêt-du-Loche Les Eplatures		148	128	-14%	-	-

Un poste se situe dans l'agglomération de La-Chaux-de-Fonds – Le Locle. Situé au Crêt-du-Loche / Les Eplatures, il affiche entre 2020 et 2021 une diminution de -14% du trafic cycliste moyen, contrairement à sa forte évolution (+52%) sur les années 2019-2020.

I.11. Lausanne

Commune	Poste de comptage	TJM 2017	TJM 2020	TJM 2021	Évolution 2020-2021	Évolution 2017-2021	TCAM 2017-2021
Lausanne	Rhodanie	415	490	502	2%	21%	5%

Seul un poste de la ville de Lausanne a pu être intégré 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 2017	TJM 2020	TJM 2021	Évolution 2020-2021	Évolution 2017-2021	TCAM 2017-2021
Locarno	5401 Ascona/Locarno	1586	-	2004	-	26%	6%
Avegno	5403 Locarno/Maggia		232	302	30%	-	-

Dans l'agglomération de Locarno, deux postes sont renseignés dans ce rapport. Un se situe dans la commune de Locarno et présente une augmentation de +26% sur cinq ans. L'évolution annuelle n'est pas renseignée en raison de nombreuses interruptions du compteur en 2020. Le deuxième poste de l'agglomération se situe sur la commune d'Avegno et présente une augmentation annuelle importante (+30%). Ici l'évolution sur le long terme n'est pas renseignée en raison du manque de données pour l'année 2017.

I.13. Lucerne

Commune	Poste de comptage	TJM 2017	TJM 2020	TJM 2021	Évolution 2020-2021 (%)	2017-2021 en %	TCAM 2017-2021
Lucerne	Taubenhausstrasse (603)	1829	2175	1942	-11%	6%	2%
Lucerne	Schweizerhofquai (604)	3886	5246	5036	-4%	30%	7%
Lucerne	Langensandbrücke (605)	1731	1671	1441	-14%	-17%	-4%
Lucerne	Inseli (606)	1590	1357	1257	-	-21%	-6%
Lucerne	Palace (607)	1150	1446	1294	-11%	13%	3%
Lucerne	Löwenplatz (608)	1778	1988	1818	-	2%	1%
Lucerne	Bleicherstrasse (611)	1406	1519	1362	-	-3%	-1%
Lucerne	Neustadtstrasse (612)	2009	2130	1856	-13%	-8%	-2%
Lucerne	Dammstrasse (613)	675	795	790	-1%	17%	4%
Lucerne	Freigleis Kleinmatt	1258	1789	1779	-1%	41%	9%
Kriens (LU)	Freigleis Arsenal (Stadtgebiet Kriens)	1011	1647	1762	7%	74%	15%
Meggen (LU)	Grosshusmatt		292	250	-14%	-	-
Horw (LU)	Ennethorw		1008	828	-18%	-	-
Kriens (LU)	Nidfeldstrasse	70	865	1718	99%	2354%	123%
Kriens (LU)	Schlundstrasse	797	1040	1013	-3%	27%	6%
Kriens (LU)	Langmatt	318	435	387	-11%	22%	5%
Kriens (LU)	Horwerstrasse	294	320	321	0%	9%	2%
Kriens (LU)	Langsägestrasse	1932	2362	2105	-11%	9%	2%
Kriens (LU)	Schachenstrasse	1055	878	836	-5%	-21%	-6%
Hergiswil (NI)	KH1 HER Hergiswil Bootshafen		815	664	-19%	-	-
Malters (LU)	Chällerhof		153	139	-9%	-	-
Neuenkirch (LU)	Lipperüti		305	282	-8%	-	-

Cette année, nos critères permettent d'inclure 23 postes de comptage de l'agglomération de Lucerne. Sept d'entre eux sont situés à Kriens, quatre autres dans des communes proches de Lucerne et un dans le canton de Nidwald (Hergiswil). Sur le court terme, 16 postes présentent une diminution du trafic cycliste entre 2020 et 2021, et un poste est resté stable. Sur le long terme, 12 postes affichent une croissance, avec une valeur exceptionnelle de +2354% à Nidfeldstrasse (soit un TCAM de 123%). Une erreur a pu se glisser dans le comptage de 2017, mais la commune n'a pas été en mesure de nous donner d'avantage d'explications. L'augmentation à partir de 2020 s'explique quant à elle par la construction de plusieurs grands lotissements dans les environs immédiats de la Nidfeldstrasse.

I.14. Monthey

Commune	Poste de comptage	TJM 2017	TJM 2020	TJM 2021	Évolution 2020-2021	Évolution 2017-2021	TCAM 2017-2021
Muraz	Muraz	-	194	130	-33%	-	-

La commune de Muraz, dans le canton du Valais, fait partie de l'agglomération de Monthey et compte un poste de comptage. Entre 2020 et 2021, le trafic cycliste a diminué d'un tiers. Aucune évolution sur le long terme n'est renseignée en raison du manque de données.

I.15. Neuchâtel

Commune	Poste de comptage	TJM 2017	TJM 2020	TJM 2021	Évolution 2020-2021	Évolution 2017-2021	TCAM 2017-2021
Hauterive (NE)	Littoral Est Laténium	-	466	334	-28%	-	-
St-Blaise (NE)	Littoral Est – Les Lavannes	-	189	169	-11%	-	-
Neuchâtel	Quai Perrier	-	537	497	-7%	-	-

Trois postes de comptages sont inclus sur l'agglomération de Neuchâtel. Ils affichent une diminution annuelle entre -7% (Neuchâtel) et -28% (Hauterive). Aucune évolution sur le long terme n'est calculable ici, les postes ayant été installés en 2019.

I.16. Olten

Commune	Poste de comptage	TJM 2017	TJM 2020	TJM 2021	Évolution 2020-2021	Évolution 2017-2021	TCAM 2017-2021
Olten (SO)	032 : Gheidweg	-	451	409	-9%	-	-
Olten (SO)	033 : Aarburgerstrasse	-	328	295	-10%	-	-
Olten (SO)	034 : Aarauerstrasse	-	480	453	-6%	-	-
Olten (SO)	035 : Alte Brücke	-	1631	1623	0%	-	-
Olten (SO)	036 : Solothurnerstrasse	-	247	224	-9%	-	-
Olten (SO)	037 : Tannwaldstrasse	-	260	246	-5%	-	-
Trimbach (SO)	038 : Baslerstrasse	-	354	370	4%	-	-

Sept postes sont gérés par le canton de Soleure, à Olten et Trimbach. Seul ce dernier affiche une augmentation (+4%) entre 2020 et 2021. Le poste « Alte Brücke » présente une évolution annuelle stable. Les cinq autres postes font tous face à une diminution du trafic cycliste entre -5 et -10%. En l'absence de données pour 2017, l'évolution sur le long terme n'est pas calculable.

I.17. Rapperswil-Jona

Commune	Poste de comptage	TJM 2017	TJM 2020	TJM 2021	Évolution 2020-2021	Évolution 2017-2021	TCAM 2017-2021
Rapperswil (SG)	Rapperswil Seedamm Velo	472	716	580	-19%	23%	5%
Rapperswil (SG)	Rapperswil Kniestrasse Velo	901	1091	1040	-5%	15%	4%

A Rapperswil-Jona, deux postes de comptage sont gérés par le canton de Saint-Gall. Le poste « Seedamm » affiche une diminution de -19% entre 2020 et 2021. Une diminution s'observe également au second poste (Kniestrasse) mais de manière atténuée (-5%). L'évolution sur le long terme est positive pour les deux postes, avec une augmentation de respectivement +23% et +15%, soit un taux de croissance annuel moyenne de 5% et 4%.

I.18. Rheintal

Commune	Poste de comptage	TJM 2017	TJM 2020	TJM 2021	Évolution 2020-2021	Évolution 2017-2021	TCAM 2017-2021
Au (SG)	Dammradweg Velo	455	632	541	-14%	19%	4%
Altstätten (SG)	Hagenfurth Velo		263	244	-7%	-	-

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 2020 et 2021, le premier poste affiche une diminution de -14% et le second de -7%. Sur le long terme, le premier poste présente une augmentation de +19%, soit un TCAM de 4%. Le second poste ne disposant pas de données pour 2017, le calcul de l'évolution sur le long terme n'est pas possible.

I.19. Saint-Gall

Commune	Poste de comptage	TJM 2017	TJM 2020	TJM 2021	Évolution 2020-2021	Évolution 2017-2021	TCAM 2017-2021
Saint-Gall	Museumstrasse westlich Tonhalle	300	340	340	0%	13%	3%
Saint-Gall	Burgstrasse 12	260	320	290	-9%	12%	3%
Saint-Gall	Gaiserwaldweg / Sitterviadukt	130	220	190	-14%	46%	10%
Saint-Gall	Linsebühlstrasse 105	250	190	180	-	-28%	-8%
Saint-Gall	Teufener Strasse 55	130	190	170	-11%	31%	7%
Saint-Gall	St.Jakob-Strasse 84	340	530	510	-4%	50%	11%
Saint-Gall	Lindenstrasse 81	180	240	230	-4%	28%	6%
Saint-Gall	Lindenstrasse 134	200	310	300	-3%	50%	11%

Dans l'agglomération de Saint-Gall, huit postes sont inclus dans notre étude, tous gérés par la ville. Entre 2020 et 2021, seul un poste affiche une évolution stable. Six postes présentent une diminution du trafic cycliste, allant de -3% (Lindenstrasse 134) à -14% (Gaiserwaldweg). L'évolution annuelle n'est pas calculable pour un poste de comptage (Linsebühlstrasse 105) en raison d'interruptions en 2020. Sur le long terme, sept postes sur huit présentent une augmentation du trafic cycliste. La plus forte est recensée pour les postes « St.Jakob-Strasse 84 » et « Lindenstrasse 134 », avec une augmentation de 50%, soit un TCAM de 11%. Seul le poste « Linsebühlstrasse 105% » présente une évolution négative (-28%) sur le long terme.

I.20. Schaffhouse

Commune	Poste de comptage	TJM 2017	TJM 2020	TJM 2021	Évolution 2020-2021	Évolution 2017-2021	TCAM 2017-2021
Schaffhausen	Mühlentalstrasse		328	330	1%	-	-
Schaffhausen	Stokarbergstrasse		363	345	-5%	-	-
Schaffhausen	Steigstrasse		824	805	-2%	-	-
Schaffhausen	Hochstrasse Radroute 753		339	320	-6%	-	-
Schaffhausen	Fulachstrasse		339	305	-10%	-	-
Schaffhausen	Bachstrasse		540	505	-6%	-	-
Schaffhausen	Neutal, Radweg Herblingertal		209	165	-21%	-	-
Neuhausen am Rheinfall (SH)	Sonnenwegli Rampe	146	192	210	9%	44%	10%
Beringen (SH)	Unterführung Radroute 77	147	205	165	-20%	12%	3%
Beringen (SH)	Tankstelle Coop	114	158	135	-15%	18%	4%

L'agglomération de Schaffhouse comprend 10 postes de comptage vélo, tous gérés par le canton. Entre 2020 et 2021, huit postes enregistrent une diminution du trafic cycliste, avec un maximum à Schaffhausen-Neutal (-21%). Les postes de « Sonnenwegli Rampe » et « Mühlentalstrasse » présentent quant à eux une augmentation, de respectivement +9% et +1%. Seuls trois postes disposent de données suffisantes pour calculer l'évolution de 2017 à 2021. Tous affichent une croissance, variant de 44% (Sonnenwegli) à 12% (Unterführung Radroute 77), soit un TCAM de respectivement 10% et 3%.

I.21. Sion

Commune	Poste de comptage	TJM 2017	TJM 2020	TJM 2021	Évolution 2020-2021	Évolution 2017-2021	TCAM 2017-2021
Sion	Sion	-	345	315	-9%	-	-

Un seul poste, géré par le canton du Valais, est considéré dans l'agglomération de Sion. L'évolution à court terme de 2020 à 2021 y montre une diminution de -9%. Les données ne sont pas disponibles pour l'évolution à long terme.

I.22. Soleure

Commune	Poste de comptage	TJM 2017	TJM 2020	TJM 2021	Évolution 2020-2021	Évolution 2017-2021	TCAM 2017-2021
Soleure	002 : Kreuzackerbrücke	-	1043	971	-7%	-	-
Soleure	003 : Segetzstrasse	-	647	654	1%	-	-
Bellach (SO)	004 : Bielstrasse	-	378	361	-4%	-	-
Zuchwil (SO)	005 : Dorfackerstrasse	-	995	880	-12%	-	-
Biberist (SO)	006 : Schöngrünstrasse	-	292	273	-6%	-	-
Soleure	007 : Dreibeinskreuzstrasse	-	199	201	1%	-	-
Soleure	008 : Weissensteinstrasse	-	572	555	-3%	-	-

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 2017. Entre 2020 et 2021, un poste affiche une hausse du trafic cycliste (+1%, Dreibeinskreuzstrasse), tandis que les autres affichent une baisse variant de -3% (Weissensteinstrasse) à -12% (Dorfackerstrasse).

I.23. Vaduz-Buchs

Commune	Poste de comptage	TJM 2017	TJM 2020	TJM 2021	Évolution 2020-2021	Évolution 2017-2021	TCAM 2017-2021
Buchs (SG)	Buchs Bahnhof Velo	269	290	266	-8%	-1%	0%

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 diminution au cours de l'année 2021 de -8% et une stabilité sur le long terme.

I.24. Wil

Commune	Poste de comptage	TJM 2017	TJM 2020	TJM 2021	Évolution 2020-2021	Évolution 2017-2021	TCAM 2017-2021
Wil (SG)	Lindengut Velo	91	98	104	6%	14%	3%
Wil (SG)	Haldenstrasse	460	512	484	-5%	5%	1%
Wil (SG)	Klosterweg	246	234	235	0%	-4%	-1%

A Wil, dans le canton de Saint-Gall, trois postes de comptage sont inclus dans notre étude. Entre 2020 et 2021, le trafic cycliste y a augmenté pour un poste (+6% à Lindengut), est resté stable pour un poste (Klosterweg) et a diminué pour le dernier (-5% à Haldenstrasse). Sur le long terme, les postes « Lindengut » et « Haldenstrasse » présentent tous deux une augmentation respectivement de +14% et +5%, soit un TCAM de 3% et 1%. Le poste « Klosterweg » présente une diminution sur le long terme de -4%, soit un TCAM de -1%.

I.25. Winterthur

Commune	Poste de comptage	TJM 2017	TJM 2020	TJM 2021	Évolution 2020-2021	Évolution 2017-2021	TCAM 2017-2021
Winterthur	Winterthur 516	138	251	185	-26%	34%	8%
Winterthur	Frohbergweg	781	998	979	-2%	-	-
Seuzach (ZH)	Seuzach	283	331	335	1%	18%	4%

Le trafic cycliste est compté sur trois postes à Winterthur, deux étant liés à la ville, tandis que le dernier appartient au canton. Les deux premiers postes affichent une diminution entre 2020 et 2021, dont -26% à « Winterthur 516 ». L'évolution sur le long terme est positive pour les postes « Winterthur 516 » (+34%) et « Seuzach » (+18%), soit un TCAM respectif de +8% et +4%. Les données sur l'évolution sur le long terme ne sont pas disponibles pour le compteur « Frohbergweg » en raison d'interruptions trop fréquentes en 2017.

I.26. Yverdon-les-Bains

Commune	Poste de comptage	TJM 2017	TJM 2020	TJM 2021	Évolution 2020-2021	Évolution 2017-2021	TCAM 2017-2021
Yvonand (VD)	Yvonand	-	271	206	-24%	-	-

L'agglomération d'Yverdon-les-Bains comprend un seul poste de comptage vélos, situé à Yvonand et appartenant au canton de Vaud. Entre 2020 et 2021, celui-ci enregistre une diminution du trafic cycliste (-24%). Aucune donnée n'est disponible sur le long terme.

I.27. Zurich

Commune	Poste de comptage	TJM 2017	TJM 2020	TJM 2021	Évolution 2020-2021	Évolution 2017-2021	TCAM 2017-2021
Greifensee (ZH)	316 Greifensee	701	1360	1072	-21%	53%	11%
Bassersdorf (ZH)	317 Bassersdorf	95	237	226	-5%	138%	24%
Uster (ZH)	416 Uster	277	404	329	-19%	19%	4%
Illnau-Effretikon (ZH)	517 Illnau-Effretikon	65	149	142	-5%	118%	22%
Regensdorf (ZH)	616 Regensdorf	314	402	334	-17%	6%	2%
Regensdorf (ZH)	716 Regensdorf	194	265	220	-17%	13%	3%
Schlieren (ZH)	918 Schlieren		393	375	-5%	-	-
Dietikon (ZH)	1018 Dietikon		241	217	-10%	-	-
Kloten (ZH)	1819 Kloten		710	590	-17%	-	-
Schlieren (ZH)	2119 Schlieren		689	689	0%	-	-
Bassersdorf (ZH)	2219 Bassersdorf		240	187	-22%	-	-

Steinmaur (ZH)	217 Steinmaur	37	83	71	-14%	92%	18%
Hinwil (ZH)	817 Hinwil	175	242	220	-9%	-13%	6%
Schlieren (ZH)	1418 Ottenbach/Schlieren		49	35	-29%	-	-
Obfelden (ZH)	1719 Obfelden		176	89	-24%	-	-
Hausen am Albis (ZH)	2019 Hausen am Albis		117	89	-24%	-	-
Zurich	Lux-Guyer-Weg	873	1144	1045	-9%	20%	5%
Zurich	Mythenquai	1434	1861	1495	-20%	4%	1%
Zurich	Binzmühlstrasse	469	707	622	-12%	33%	7%
Zurich	Andreasstrasse	406	881	715	-19%	76%	15%
Zurich	Hofwiesenstrasse	652	976	903	-8%	38%	8%
Zurich	Mühlebachstrasse	1512	1769	1620	-8%	7%	2%
Zurich	Schulstrasse	208	330	351	6%	69%	14%
Zurich	Hardbrücke Nord/Süd	2436	3586	3570	0%	47%	10%
Zurich	Zollstrasse	1339	1880	1935	3%	45%	10%
Zurich	Limmatquai	2037	2264	2177	-4%	7%	2%
Zurich	Militärbrücke	895	854	777	-9%	-13%	-3%

L'agglomération zurichoise dispose de 28 postes de comptage intégrés dans notre étude : 17 appartiennent au canton et 11 à la ville. Le trafic cycliste diminue dans 24 cas. Les diminutions les plus marquées sont observées à Schlieren (poste 1418, -29%), Obfelden et Hausen am Albis (postes 1719 et 2019, avec une diminution pour tous les deux de -24%) et Bassersdorf (poste 2219, -22%). Les deux postes présentant une croissance du trafic cycliste se trouvent en ville de Zurich (Schulstrasse +6% et Zollstrasse +3%). Deux postes sont restés stables (Schlieren 2119 et Hardbrücke). L'évolution à long terme, entre 2017 et 2021, a pu être calculée pour 19 postes. La quasi-totalité d'entre eux (17 sur 19) affichent une hausse sur cette période, notamment « 317 Bassersdorf » (+138%, soit un TCAM de 24%), Illnau-Effretikon (+118, soit un TCAM de 22%), ou « 217 Steinmaur » (+92%, soit un TCAM de 18%).

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 2021	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 août 2022)

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 Schweiz (inkl. Zusammenfassung des PROMPT Projektes und der Resultate)	2005	x			
107	Concept de statistique du trafic lent	2005	x	r		s

108	Problemstellenkataster Langsamverkehr Erfahrungsbericht am Beispiel Langenthal	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 Mikrozinsen 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	
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	x	x	x	
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	

x = texte intégral r = résumé 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.