

- **Assemblée générale de PRO VELO Yverdon, le mercredi 12 novembre 2008**  
**Buffet de la Gare (salle 1<sup>er</sup> étage) , 1400 Yverdon-les-Bains**

Personnes excusées : Madeleine Lechman, Marc Chervalley, Perret Gentil,

### **La partie statutaire:**

- Salutations et acceptation de l'ordre du jour
- **Rapport d'activité 2008 :**  
2006 : année lancement ; 2007 : consolider ; **2008 période d'affirmation**  
- Cyclade : mobilisation de 130 cyclistes, très satisfaits de la participation à la cyclade  
- Présence au rallye cyclotouriste : reçu le prix du plus grand groupe (pour le fun)  
- Participation c2r : le vélo, mobilité douce a la côte, inquiétude de l'engorgement des villes. Au niveau politique : on sent une ouverture (giratoire à l'avenue des sports : très large) il faut profiter c'est le moment  
-2 cours conduite  
-2 cours mécanique  
-Vente vélo 25 avril avec ATE,  
Période d'expansion, fortement composé de familles, près de 100 membres (2007 :60), une augmentation de 30 %

L'année dernière, on a fait appel à la municipalité : pas de suite directe si ce n'est une large place pour la mobilité douce dans Agglo Y, mais pas avant 2011, il faut pas attendre si longtemps.

- **Présentation des comptes par le caissier :**  
Cette année, il y a une perte au niveau des comptes, beaucoup d'argent a été dépensé pour la cyclade (montrer notre poids pour les autorités, publicité, promotion du vélo)  
Recettes : cotisation, cours mécanique, vente vélo (peu de monde, pas assez de vélo, problème de publicité, pas pub- peu de monde)  
1357.- sur le compte  
Budget pour l'année prochaine : il prévoit moins que cette année, il ne désire pas un solde de nouveau négatif :  
Question du public par rapport à l'argent dépensé pour la cyclade. Frais de campagne publicitaire, affiches de format mondial.  
Rapport vérificateur : lecture du rapport par Olivier Magistris accepté à l'unanimité

- **Elections des structures de Pro Velo pour 2009**
- Ornella Winderricks s'enlève du comité. Candidature au comité, pas d'offre spontanée, le comité élu à l'unanimité. Président : Jean-Marc Sutterlet, Caissier +cours mécanique : Konrad Ehrbar, Secrétaire et cours conduite: Mélanie Borgeaud Guex, Laurence Balet, Mélanie Favre, Ralph Kaiser.

Olivier Magistris, Béatrice Rappange : vérificateurs des comptes pour 2009

- **Objectifs 2009 et à moyen terme**  
Promotion d'un réseau cyclable sécurisé :  
Pas d'attentisme sur Agglo Y : agir tout de suite à travers la Commission 2 roues et par des propositions concrètes.  
cyclade 2009 : plus de 200 participants  
Création de groupes de travail hors comité :  
– Réseau cyclable : études de cas concrets et propositions

Vandalisme sur les vélos (frein à la mobilité douce) : quelles solutions ? (ramassage pas assez efficace, possibilité de marquage, une action coup de poing : récolter les vélos qui traînent et les ramener d'un coup et demander que cela se fasse plus de manière régulière)

- La médiation (en cas de conflit voiture – vélo) : une alternative au juridisme et au « laisser faire »
- Imposer les normes de construction en matière de parcage vélo

*Distribution de formulaires au public, possibilité de renvoi par e-mail.*

- Réseau de soutien par les membres Pro vélo
  - Vente vélo
  - Moniteurs pour cours (5 moniteurs hors comité)
  - Participation aux stands
  - Organisation cyclade 2009

Calendrier 2009:

Cours conduite : 13 juin et 12 septembre

Vente vélo : 25 avril

Cours mécanique date à fixer

Action romande : 4 juin

Stand marché 16 juin

Balade familiale, pique Nique : 28 juin

Action lumière

Cyclade dernier samedi de la semaine mobilité

Cours conduite pour adultes/migrants

Pro vélo Suisse : AG samedi passé : Pro Vélo pas favorable à l'obligation du port du casque, le mieux est la promotion du port du casque (attention assurances : risque de ne pas payer si pas port du casque lors d'un accident)

Via segura : mesures pour assurer sécurité routière :

L'âge pour la conduite sur la route en vélo élevé à 8 ans, âge de la scolarité pour la loi jusqu'à maintenant. Pro vélo demande : il faudrait être plus souple et laisser les enfants rouler sur les trottoirs, dans la loi allemande, jusqu'à 8 ans interdit de rouler sur la route. Entre 8 et 10 ans route et trottoirs : promouvoir sécurité pour tout le monde, promotion des aménagements, au lieu d'obligation.

Question du public : est-ce une solution de laisser enfant rouler sur le trottoir car danger pour les piétons ? Les enfants cyclistes seront les moins vulnérables, pas toujours conscient. Seront-ils formés ?

Enfants formés sur la route à partir de la cinquième classe (10 ans), aussi une question d'éducation des parents.

**Deuxième partie :** Orateur : M. Emmanuel Fankhauser, ingénieur conseil au bureau citec à Genève, spécialiste en aménagement deux-roues.

Il y a un réseau d'échanges en Suisse, permet de favoriser l'émergence de solution au problème posé pour les vélos.

-Généralité sur la politique cyclable :

**10 règles pour une politique cyclable efficace:**

1. Consulter et impliquer les usagers (ou leurs associations)
2. Rechercher des partenariats (transports publics, écoles, entreprises, commerces)

3. Prévoir des possibilités de financement intégrées aux budgets
4. Développer les compétences au sein des services techniques
5. Planifier un entretien spécifique du réseau cyclable
6. Mettre en place des zones 30 / zones de rencontre
7. Équiper les arrêts de bus et les gares de parkings à vélos
8. Soutenir des programmes d'apprentissage du vélo pour enfants et adultes
9. Prendre en compte le vélo dans les projets de développement territorial
10. Participer aux actions de promotion (slow up, bike to work)

#### **Réalisation / amélioration d'un itinéraire:**

- Étude de réseau
  - Lieux d'origine et de destination à desservir
  - Infrastructures existantes
  - Lacunes et autres défauts du réseau
- Examen de variantes de tracé:
- Élaborer le projet:

#### **Comment choisir le bon aménagement?**

##### **Critères liés au Trafic motorisé:**

- Charges de trafic (TJOM).
- Vitesses pratiquées.
- Taux de poids lourds

##### **Critères liés aux dénivellations:**

- Descente: attention aux rayons de courbure plus grands.
- Montée: attention au profil plus large (marge de mouvement) + besoin de sécurité plus élevé (plus de manœuvres de dépassement).

##### **Critères liés à la longueur de l'aménagement**

- Chaque tronçon aménagé constitue une séquence d'un itinéraire complet. Chaque type d'aménagement (piste, bande, mixité, etc.) devrait avoir une longueur d'au moins 300 m (1 minute à vélo) sous une forme homogène.
- Chaussée mixte et bande cyclable: adaptées sur des sections plutôt courtes (300 à 500 m).
- Piste cyclable: adaptée uniquement sur de longues sections. Pour les pistes bidirectionnelles, en règle générale > 3 km.

##### **Critères liés au stationnement:**

- La présence de stationnement est source d'insécurité pour les cyclistes. Deux types de problèmes:
- Gêne du trafic cycliste si taux de rotation des places élevé
- Occupation d'une bande cyclable par du stationnement sauvage.

### Critères liés à l'exploitation et l'entretien

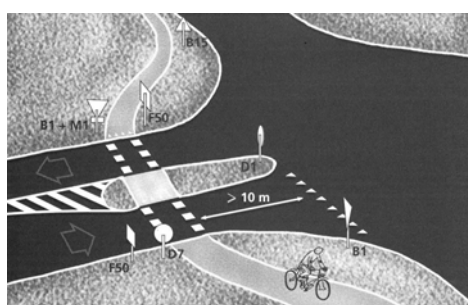
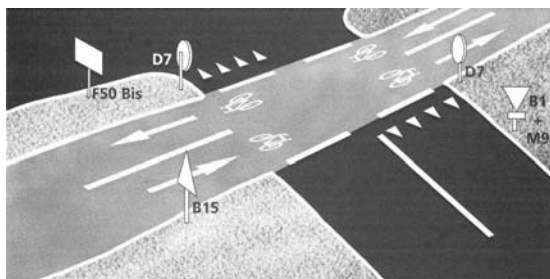
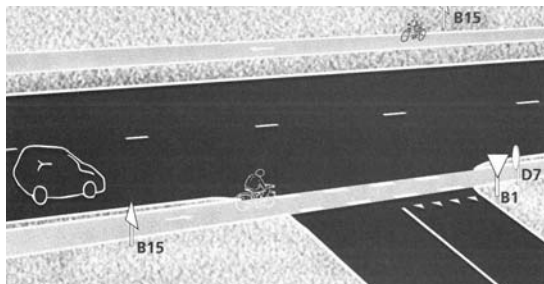
- L'exploitation et l'entretien d'un aménagement cyclable doivent pouvoir être garantis. Il faut tenir compte des contraintes de nettoyage et déneigement (gabarit des véhicules de voirie).
- Il faut aussi veiller à ce que la solution choisie assure que des usages sauvages ne perturbent pas le trafic cycliste (stationnement sauvage, livraisons, utilisation par les deux-roues motorisés).

### Critères liés aux gabarits (espace disponible)

- La largeur usuelle d'un espace de circulation cycliste unidirectionnel est de  $1.50\text{m} \pm 0.30\text{ m}$ .
- Si les largeurs à disposition ne permettent pas de réaliser l'aménagement nécessaire pour répondre aux besoins, d'autres possibilités doivent être évaluées:
  - Autre itinéraire
  - Mise à sens unique avec contresens cyclable
  - Modération des vitesses pour permettre la mixité des trafics
  - Chaussée à voie centrale banalisée
  - Etc.

### Quelques cas particuliers : en vue des exemples de l'avenue des Bains, piste cyclable interrompue par route secondaire ainsi que l'avenue de Grandson :

Traversée d'une voie secondaire par une piste cyclable, les triangles céder le passage derrière (conforme à la loi)



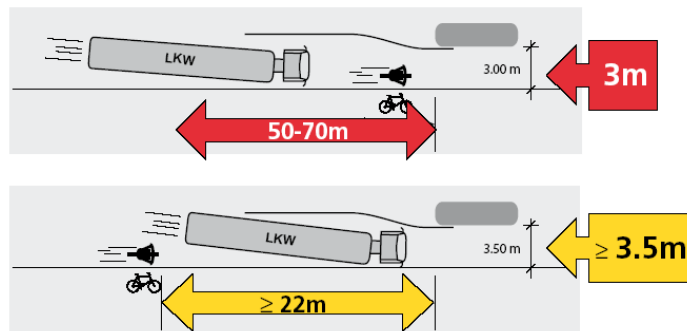
Ou céder le passage pour cycliste mais ilot et marqué.

Amener cycliste dans le champ de vision de l'automobiliste, 30 mètres avant il faut que la piste devienne bande. Avenue fait pour expo 02, les cyclistes auraient dû être mieux intégrés dans cette avenue.

Autre solution : un trottoir traversant

### Autre exemple, rétrécissement d'une route, trafic alterné, passage de bus à la rue de Montagny

Véhicule large et rétrécissement : pour éviter de dangereuses manœuvres de dépassement des cyclistes par les voitures et les camions, il faut éviter que, à la hauteur d'un rétrécissement, les largeurs soient inférieures à 3,5 m ou qu'elles soient comprises entre 3,75 et 4,10 m.



Rue étroite (cela dépend de la charge de trafic, la situation demanderait un examen plus approfondi, une solution : mettre un sens unique)

Questions et débat :

-Question sur la modération du trafic : cas difficile à résoudre

Porte d'entrée de localité : si rétrécissement passage à côté pour le cycliste

-Piste cyclable bi directionnelle problématique site dense, car cycliste doit traverser la route, avec fort trafic, recommandée hors agglomération, origine destination des mêmes côtés pas de traversée sur plus de 3 km,

-Piste cyclable au quai de la Thièle, qui permet de couper le centre ville pour aller à la gare : elle fait peur. Bande rugueuse, cela se fait ? Bande cyclable à hauteur, impose un espace physique de 50 cm. Beaucoup de voitures, après rétrécissement parking, passerelle priorité aux piétons, voitures garées. Grosse source d'insécurité, pas dans les recommandations.

-Question du stationnement est fondamentale : gagne de la place.

-Plateforme où les bureaux ingénieurs vont voir :

-Conférence vélo suisse, elle rassemble les collectivités, les bureaux spécialisés, tous les 2 ans journée technique, différents thèmes sont présentés lors réunion. Une revue paraît régulièrement c'est un réseau de contact.

-vélo station : koordination den velostation

-Ecole Léon Michaud : arrêt dépôt pour voitures devant école , ou mettre plus loin pour décourager parents ?

Aménagement entre dépôt et école pour que le chemin soit sécurisé

-Giratoire : moyen pour les rendre plus sécurisé pour les vélos, recette miracle ?

Le vélo devrait sortir gagnant (le giratoire supprime le temps d'attente) il faut que le giratoire soit bien conçu, pas trop large, voie circulation étroite, peu de cyclistes ne savent ou n'osent se mettre au milieu. L'anneau doit être de 5-7 mètres de large. Problème aussi en fonction des mouvements.

La bande cyclable s'arrête avant giratoire, avant passage piéton c'est recommandé. Giratoire sert de modérateur de trafic, tous les véhicules sont amenés à réduire leur vitesse, ici à la même vitesse que les cyclistes.

Dans grand giratoire on peut faire une bande cyclable, propre entrée dans giratoire, on fait un îlot.

Système des pays bas : piste cyclable contourne giratoire, les véhicules s'arrêtent pour laisser passer. Balisage des bandes cyclables sont prioritaires.

Premier cas demande de la place.

Deuxième cas : cela se fait plus, assez négatif, le cycliste ne peut pas rouler au milieu, doit rester au bord de l'anneau, il se fait couper la route. Surtout une question d'habitude et de visibilité. Au niveau fédéral, les piétons ont la priorité, si on avait une politique volontariste pour les cyclistes – priorité aux cyclistes.

Question à la coordinatrice pro vélo Romandie : au niveau pro vélo : éducation pour les giratoires ?

Coordinatrice : à Berne, ils ont contacté les médias et sont allés sur un carrefour et informent le public (action coup de poing)