



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral des routes OFROU

Unil

UNIL | Université de Lausanne

Institut de géographie
et durabilité

Daniel Baehler, Dimitri Marincek, Patrick Rérat, Université de Lausanne, 2020



Les comptages de vélos dans les agglomérations suisses – 2019

Les comptages de vélos dans les agglomérations suisses – 2019

Daniel Baehler
Dimitri Marincek
Prof. Patrick Rérat

Observatoire universitaire du vélo
et des mobilités actives (OUVEMA)

Institut de géographie et durabilité (IGD)
Université de Lausanne

Sur mandat de l'Office fédéral des routes OFROU
Section Mobilité douce et voies de communication historiques
Berne

Octobre 2020

Impressum

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

Auteurs : Daniel Baehler, 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

Photo de titre : Patrick Rérat (Neuchâtel, Quai Louis Perrier)

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

© OFROU, IGD & OUVEMA – UNIL, octobre 2020

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 2019	11
4.2.2	Top 5 des postes avec la plus forte augmentation entre 2018 et 2019 en pourcentage.....	12
4.2.3	Top 5 des postes avec la plus forte augmentation entre 2018 et 2019 en valeurs absolues ..	12
4.2.4	Top 5 des postes avec la plus forte augmentation entre 2015 et 2019 en pourcentage.....	13
4.2.5	Top 5 des postes avec l'augmentation la plus forte entre 2015 et 2019 en valeurs absolues	13
5	Conclusion	14
6	Sources	14
7	Annexes	16
I.	Formulaire de collecte des données envoyé aux cantons et communes.....	16
II.	Détails des postes de comptage par agglomération	17
II.1.	Arbon-Rorschach	17
II.2.	Bâle	17
II.3.	Bellinzone	18
II.4.	Berne	18
II.5.	Bienne.....	19
II.6.	Coire	19
II.7.	Genève.....	19
II.8.	Lausanne.....	19
II.9.	Locarno	19
II.10.	Lucerne	20
II.11.	Rapperswil-Jona	20
II.12.	Rheintal	20
II.13.	Saint-Gall	21
II.14.	Schaffhouse	21
II.15.	Wil (SG).....	21
II.16.	Winterthur.....	22
II.17.	Zurich.....	22
8	Série de publications Mobilité douce.....	24

1 Introduction

L'année 2020 est marquée par une crise sanitaire qui confirme le retour au premier plan du vélo comme mode de déplacement, permettant à la fois de décharger les transports publics et d'éviter un report sur le trafic individuel motorisé. Pour quantifier l'essor du vélo, les données issues des comptages du trafic cycliste sont importantes. Le présent rapport, basé sur les données de l'année 2019, constitue la continuation du mandat attribué par l'OFROU à l'équipe de recherche en géographie des mobilités de l'Université de Lausanne et le troisième dans cette série (Baehler et al., 2018, 2019). Pour rappel, notre questionnement porte sur deux questions de recherche principales :

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

Dans un premier temps, notre démarche vise à recenser les entités (cantons et villes) ayant mis en place des postes de comptage automatisés du trafic cycliste. Tous les cantons et 30 villes ont été contactés. Dans un deuxième temps, les données sur le trafic cycliste issues de ces postes de comptage ont été analysées et comparées afin d'en tirer des enseignements sur l'évolution de la pratique du vélo dans les agglomérations suisses.

Ce rapport adopte la structure suivante. Au chapitre 2, nous présentons notre démarche de recherche, de la collecte à l'analyse des données. Au chapitre 3, nous faisons un état des cantons et villes disposant de comptages automatiques de vélos en 2019. Au chapitre 4, nous décrivons les résultats de l'analyse des données de comptage. Le chapitre 5 souligne les principaux enseignements de l'étude et offre quelques conclusions. Enfin, les annexes proposent, pour chaque agglomération, le détail des données prises en compte.

Nous tenons à remercier les communes et cantons participants de leur collaboration dans la réalisation de cette enquête.

2 Démarche

La présente édition de cette étude a été réalisée dès le mois d'avril 2020 et jusqu'en octobre 2020. Par rapport aux éditions 2019 et 2018, il a été décidé de simplifier davantage la collecte des données de comptage de vélos auprès des collectivités. L'expérience a montré que les données brutes transmises par les collectivités demandaient un temps de traitement conséquent en raison de différences de mise en forme (p.ex. données brutes au quart d'heure, à l'heure, à la journée, etc.) mais aussi des procédures d'accès aux données (p.ex. données en ligne *open data* ou stockées sur le portail cartographique cantonal).

En avril 2020, un courrier électronique et un formulaire de collecte des données (Annexe I) ont été transmis à une liste des contacts dans les administrations des villes et des cantons. Le formulaire de collecte consistait en un tableau Excel avec trois colonnes à remplir : le nom des postes de comptage (un par ligne et la somme des deux directions), la valeur calculée du trafic journalier moyen (TJM) pour l'année 2019, ainsi que des remarques quant au fonctionnement des compteurs (ex. pannes ou travaux). Seules les données provenant de compteurs automatisés ont été prises en compte. Ce type de comptage présente une plus grande fiabilité que les comptages manuels ponctuels car il enregistre le trafic cycliste toute l'année. Nous avons contacté 26 autorités cantonales et 30 autorités communales. Parmi celles-ci, 51 nous ont répondu (25 cantons, 26 villes). Seul le canton d'Appenzell

Rhodes-Intérieures n'a pas répondu, ainsi que les villes de Morges, Langenthal, Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds.

Comme en 2019, nous avons procédé à un tri des postes de comptage selon trois conditions. Premièrement, nous n'avons pris en compte que ceux situés dans une agglomération selon la définition de l'Office fédéral de la statistique (« Espace à caractère urbain 2012 »). Deuxièmement, nous avons sélectionné les postes de comptage qui disposaient de données pour l'une des deux périodes suivantes : 2018-2019 ou 2015-2019. Troisièmement, nous avons retenu dans la sélection finale les postes de comptage n'ayant pas, selon les informations transmises, connu d'interruption dépassant un mois au cours de l'année¹. Néanmoins, ces informations restent limitées puisqu'elles ne sont pas disponibles pour la totalité des collectivités, et sont difficilement vérifiables².

Comme les années précédentes, nous recourons à plusieurs indicateurs pour quantifier le trafic cycliste dans les agglomérations suisses. Premièrement, l'évolution du trafic journalier moyen (TJM) sur le court terme se base sur la comparaison entre les années 2018 et 2019. Cette évolution est exprimée aussi bien en pourcentage qu'en valeurs absolues. Deuxièmement, l'évolution du TJM sur le long terme pour les années 2015 à 2019. Cette évolution est représentée en valeurs absolues et relatives (pourcentage). Afin de calculer la croissance annuelle moyenne sur cette période, nous avons recours au taux cumulé annuel moyen (TCAM), représenté dans l'encadré ci-dessous. Celui-ci permet de représenter l'évolution du TJM sur toute la période par une valeur annuelle moyenne.

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. $B = \text{Calcul de l'écart entre chaque année} = 1 / \text{nombre d'années de la période (p.ex. 2015-2019 = 1/4)}$
3. $TCAM = (A)^{(B)} - 1$

Exemple : 2015 à 2019, $TCAM = (\text{valeur en 2015}/\text{valeur en 2019})^{(1/4)} - 1$

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

3 Qui compte ?

Cette partie vise à identifier le nombre de compteurs vélo en activité en Suisse. Le nombre de postes de comptage est indicatif. Il se base sur les données transmises par les collectivités et peut varier d'une année à l'autre (p.ex. postes de comptage défectueux remplacés, postes temporaires).

Dix-huit cantons sur les vingt-cinq ayant répondu disposent, en 2020, de compteurs automatisés de vélos (Tableau 1), soit un de plus que l'année précédente (le canton d'Argovie). Le nombre de compteurs automatisés a quant à lui augmenté en une année de 136 à 158. Il existe cependant de grandes différences dans le nombre de compteurs. En effet, le plus grand nombre de compteurs se trouve dans les cantons de Bâle-Ville (25), Zurich (22), Lucerne (19) et Soleure (16).

¹ Une interruption – en particulier lors des mois d'été – peut significativement altérer la valeur moyenne du trafic cycliste journalier (TJM) et donc porter atteinte à la fiabilité des données.

² Les communes/cantons peuvent adapter les données en recalculant les valeurs manquantes ou ne pas transmettre les valeurs annuelles jugées peu fiables selon leurs propres critères.

Canton	Nombre de postes	Début du comptage
Argovie	1	2019
Bâle-Ville	25	2012
Bâle-Campagne	7	2015
Berne	3	2019
Fribourg	3	2018
Genève	5	2011
Grisons	15	2016
Lucerne	19	2019
Neuchâtel	7	2019
Nidwald	1	2018
Obwald	1	2010
St-Gall	11	2013
Schaffhouse	12	2014
Soleure	16	2017
Thurgovie	1	2019
Tessin	7	2009
Vaud	2	2008
Zurich	22	2016
Total	158	

Tableau 1 : Cantons disposant de comptages automatisés de vélos (état au 1^{er} juin 2020)

Dix villes possèdent des compteurs automatisés de vélos en 2020 (Genève et Bâle sont comptés dans les cantons), soit deux de plus que dans le rapport de l'année précédente (Tableau 2). Kriens (LU) et Köniz (BE), qui n'avaient pas jusqu'ici été contactées, disposent d'un réseau de compteurs vélos respectivement depuis fin 2015 et 2014. Les villes qui comptent à l'échelle communale les vélos sont donc Berne, Bienne, Köniz, Kriens, Lausanne, Lucerne, Saint-Gall, Wil, Winterthur et Zurich. Parmi celles-ci, le plus grand nombre de compteurs automatiques revient à la ville Zurich (21), suivie de Saint-Gall (16), Berne (13) et Lucerne (13). Plusieurs collectivités ont récemment installé ou prévoient l'installation de compteurs pour vélos, soit les cantons du Jura, d'Argovie, ainsi que les villes d'Aarau, Fribourg, Pully (VD) et Thoune.

Ville	Nombre de postes	Début du comptage
Berne	13	2014
Bienne	9	2017
Köniz (BE)	11	2014
Kriens (LU)	6	2015
Lausanne	3	2010
Lucerne	13	2013
Saint-Gall	16	2011
Wil (SG)	3	2014
Winterthur	1	2016
Zurich	21	2009
Total	96	

Tableau 2 : Villes disposant de comptages réguliers de vélos (état au 1^{er} juin 2020)

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

4.1 Les comptages dans les agglomérations

137 postes de comptage ont été sélectionnés car ils faisaient partie d'une agglomération³ au sens de la définition 2012 de l'OFS (Espace à caractère urbain), et pour lesquels des données valables (max 1 mois d'interruption) étaient disponibles pour les années 2015-2019 ou 2018-2019. Les 17 agglomérations où sont situés les postes de comptage retenus sont représentées dans le tableau 3.

Agglomération	Entité administrative responsable du comptage	Nombre de postes de comptage retenus
Arbon-Rorschach	Canton de Saint-Gall	2
Bâle	Canton de Bâle-Ville	23
	Canton de Bâle-Campagne	4
Bellinzone	Canton du Tessin	3
Berne	Ville de Berne	8
	Commune de Köniz	4
Bienne	Ville de Bienne	9
Coire	Canton des Grisons	1
Genève	Canton de Genève	3
	Canton de Vaud	1
Lausanne	Ville de Lausanne	1
Locarno	Canton du Tessin	1
Lucerne	Ville de Lucerne	13
	Ville de Kriens	5
Rapperswil-Jona	Canton de Saint-Gall	1
Rheintal	Canton de Saint-Gall	1
Saint-Gall	Ville de Saint-Gall	14
	Canton de Saint-Gall	1
Schaffhouse	Canton de Schaffhouse	3
Wil	Ville de Wil	3
	Canton de Saint-Gall	2
Winterthur	Ville de Winterthur	1
	Canton de Zurich	2
Zurich	Ville de Zurich	19
	Canton de Zurich	12
Total		137

Tableau 3 : Agglomérations et nombre de postes de comptage retenus

Les figures 1 et 2 représentent le taux cumulé annuel moyen (TCAM) de croissance du trafic cycliste entre 2015 et 2019. Ce taux a pu être calculé pour 77 postes de comptage, un chiffre qui s'explique

³ Les « communes-centres hors agglomération » telles que Landquart (GR), Sargans (SG), Sursee (LU), Flawil (SG), ainsi que les « communes rurales sans caractère urbain » comme Personico (TI), Val-de-Travers (NE), Sempach (LU), Bas-Vully (FR) et les « communes multi-orientées » comme Schänis (SG), Gisikon (LU), Ballwil (LU) n'ont pas été retenues.

par le fait que plusieurs postes ont été installés après 2015. Parmi les postes considérés, plus de 4 sur 5 (86%) ont vu une augmentation du TCAM. Pour 29%, le TCAM atteint plus de 5%, soit un doublement théorique du trafic cycliste en 14 ans. Ces chiffres confirment la tendance à une augmentation globale du trafic cycliste sur le long terme déjà observée lors des deux études précédentes (Baehler et al., 2018, 2019).

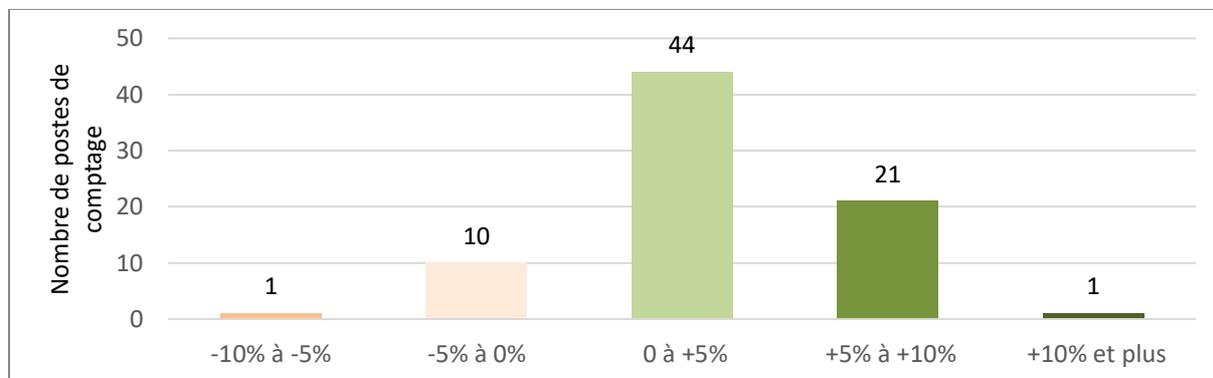


Figure 1 : Nombre de postes de comptage de vélos en fonction du taux cumulé annuel moyen d'évolution du trafic cycliste (2015-2019)

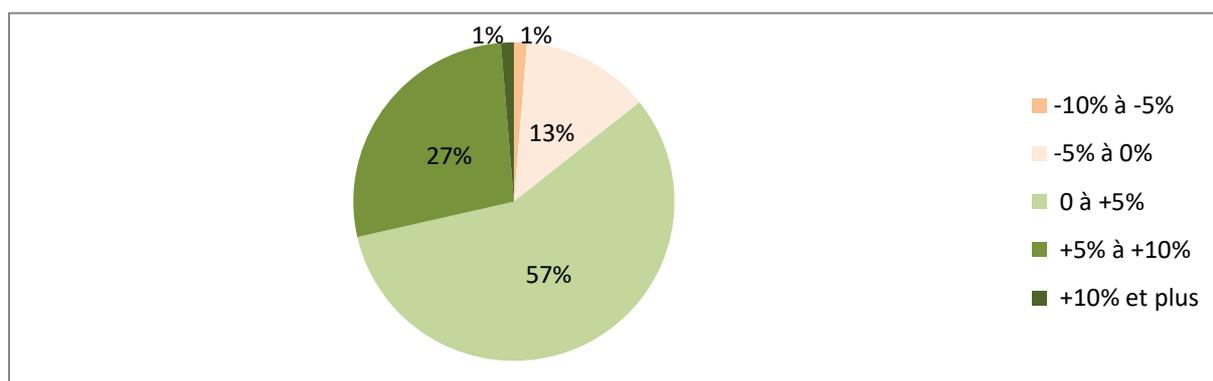


Figure 2 : Part des postes de comptage de vélos selon le taux cumulé annuel moyen d'évolution du trafic cycliste (2015-2019)

Les figures 3 et 4 représentent l'évolution annuelle du trafic cycliste entre 2018 et 2019, qui a pu être calculée pour 125 postes de comptage. À l'échelle globale, ces postes ont enregistré en moyenne 137'406 passages en 2018 et 140'101 en 2019, soit une croissance de 2'695 vélos par jours (+2%). La situation est toutefois plus contrastée selon les postes de comptage : 51% enregistrent une augmentation et 49% une baisse. Au vu de ces éléments, nous en concluons que la croissance du trafic cycliste s'est ralentie entre 2018 et 2019 par rapport aux hausses importantes des années précédentes.

Dans les détails, 32% des postes voient une légère diminution entre 0% et -5%, 6% une baisse entre -5% et -10%, et 11% voient une réduction de plus de 10% du trafic cycliste. À noter que les baisses importantes concernent notamment des postes au trafic peu élevé, et donc soumis à une plus forte variabilité du trafic cycliste. L'on observe également une concentration spatiale des baisses dans certaines agglomérations, à savoir Zurich (18 postes sur 31 en baisse) et Saint-Gall (8 postes sur 13) – voir annexes pour les détails par agglomération.

Plusieurs hypothèses peuvent être émises pour expliquer cette situation, sans que l'on puisse les tester dans le cadre du présent rapport. Tout d'abord, un chantier sur l'itinéraire menant à un point de comptage peut engendrer une baisse du trafic. De même, une augmentation du trafic routier peut contribuer dans certains cas à rendre un axe moins attractif pour les cyclistes. Une baisse peut parfois s'expliquer par la création d'un itinéraire parallèle plus attractif (c'est le cas du poste Trimmis à Coire). Ensuite, malgré les contrôles effectués, il est possible que certaines baisses soient dues à des pannes ou compteurs défectueux au cours de l'année. Un dernier élément explicatif est lié aux conditions météorologiques et notamment le volume de précipitations. Ainsi, un déficit important de précipitations comme celui observé lors de l'année 2018 en comparaison avec l'année 2019 (Meteosuisse, 2019, 2020) peut avoir un effet sur les données de comptage à l'échelle annuelle.

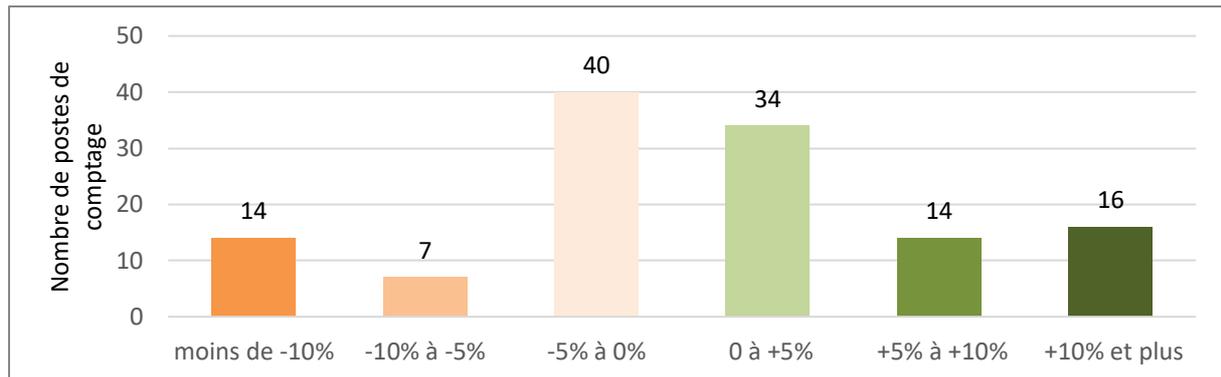


Figure 3 : Nombre de postes de comptage de vélos selon l'évolution annuelle (2018-2019)

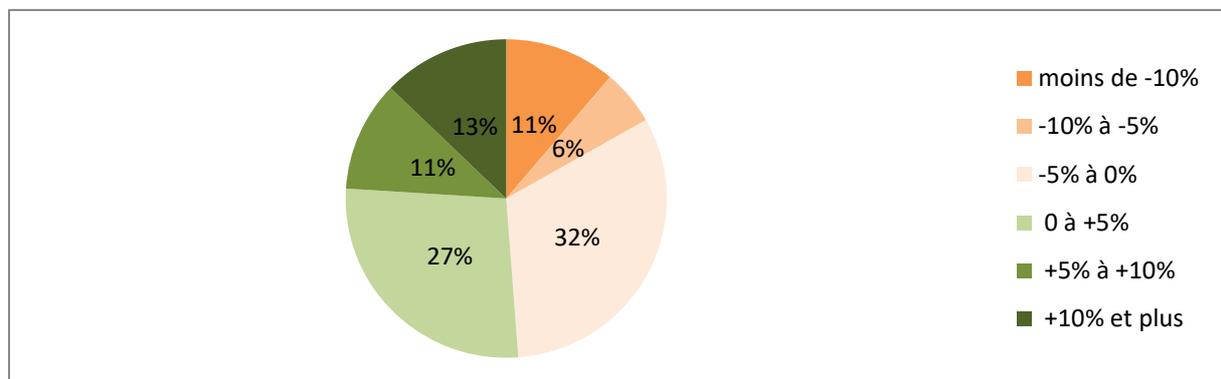


Figure 4 : Part des postes de comptage de vélos selon l'évolution annuelle (2018-2019)

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

Ce chapitre présente cinq « Top 5 » des postes de comptage les plus fréquentés ou ayant enregistré les plus fortes augmentations dans les périodes analysées.

4.2.1 Top 5 des postes avec la plus forte fréquentation en 2019

En 2019, comme l'année précédente, les postes ayant connu le plus fort trafic cycliste moyen sont situés à Bâle : Wettsteinbrücke (TJM de 7661), Viaduktstrasse (6357) et Dreirosenbrücke (4838). Les deux postes restants sont occupés par Lucerne avec le Schweizerhofquai (4795) et Berne avec la Monbijoustrasse (4373). Les postes avec la plus forte fréquentation sont situés sur des axes routiers

de centre-ville qui drainent un trafic important (Schweizerhofquai, Monbijoustrasse), ou des ponts qui permettent le franchissement d'un obstacle (Wettsteinbrücke, Viaduktstrasse, Dreirosenbrücke). Tous sont situés en Suisse alémanique, les postes latins avec la valeur la plus élevée étant à Bienne (Murtenstrasse, TJM 1759), Genève (Pont-Butin, TJM 1626), ou Locarno (Ascona/Locarno, TJM 1552).

Rang	Commune	Nom	TJM 2019
1	Bâle	Wettsteinbrücke	7661
2	Bâle	Viaduktstrasse	6357
3	Bâle	Dreirosenbrücke	4838
4	Lucerne	Schweizerhofquai	4795
5	Berne	Monbijoustrasse	4373

Tableau 4 : Top 5 des postes avec la plus forte fréquentation en 2019

4.2.2 Top 5 des postes avec la plus forte augmentation entre 2018 et 2019 en pourcentage

La croissance relative la plus forte en une année est observée à Kriens, près de Lucerne, où le trafic cycliste a augmenté de 162% (de 128 à 335 cyclistes quotidiens en moyenne), suivi de Saint-Gall, où le poste Burgstrasse 12 a augmenté de 31% (de 260 à 340 cyclistes quotidiens). Un trafic cycliste moyen nettement supérieur est constaté au poste situé à Zurich (Zollstrasse, TJM de 1795 et 23% d'augmentation). Les postes de Füllinsdorf (Bâle-Campagne) et Rhodanie à Lausanne complètent ce top 5.

Rang	Commune	Nom	TJM 2018	TJM 2019	Évolution annuelle
1	Kriens	Nidfildstrasse	128	335	162%
2	Saint-Gall	Burgstrasse 12	260	340	31%
3	Zurich	Zollstrasse	1456	1795	23%
4	Füllinsdorf (Bâle-Campagne)	Füllinsdorf HPL-Radweg	267	325	22%
5	Lausanne	Rhodanie	436	513	18%

Tableau 5 : Top 5 des postes avec la plus forte augmentation entre 2018 et 2019 en pourcentage

4.2.3 Top 5 des postes avec la plus forte augmentation entre 2018 et 2019 en valeurs absolues

En valeurs absolues, l'augmentation du nombre moyen de cyclistes la plus élevée est observée à Lucerne au Schweizerhofquai (+662 cyclistes quotidiens), suivie de Berne (Kornhausstrasse, +523), Zurich (Zollstrasse, +339), et Bâle (Peter-Merian Weg, +317 et St. Alban Rheinweg, +214). Ces augmentations concernent des postes disposant déjà d'un fort trafic cycliste.

Rang	Commune	Nom	TJM 2018	TJM 2019	Évolution annuelle en valeurs absolues
1	Lucerne	Schweizerhofquai	4133	4795	+662
2	Berne	Kornhausstrasse	3405	3928	+523

3	Zurich	Zollstrasse	1456	1795	+339
4	Bâle	Peter-Merian Weg	3062	3379	+317
5	Bâle	St. Alban-Rheinweg	1488	1702	+214

Tableau 6 : Top 5 des postes avec la plus forte augmentation annuelle 2018-2019 en valeurs absolues

4.2.4 Top 5 des postes avec la plus forte augmentation entre 2015 et 2019 en pourcentage

Les postes qui ont enregistré les augmentations les plus importantes sur le long terme (entre 2015 et 2019) sont situés à Zurich (Schulstrasse, +162%, Bucheggplatz, +40%, Andreasstrasse, +38%), Berne (Kirchenfeldstrasse, +41%) et Genève (Pont-Butin, +40%). Tous ces postes ont connu une augmentation du trafic cycliste entre 2015 et 2019 proche de 10% d'augmentation chaque année (TCAM), ce qui correspondrait à un doublement en 7 ans. Hormis les postes Schulstrasse et Andreasstrasse, il s'agit de postes très fréquentés (TJM supérieur à 1000 vélos/jour).

Rang	Commune	Nom	TJM 2015	TJM 2019	TCAM	Évolution 2015-2019 en pourcentage
1	Zurich	Schulstrasse	116	304	27%	+162%
2	Berne	Kirchenfeldstrasse	1531	2161	9%	+41%
3	Genève	Pont-Butin	1159	1626	9%	+40%
4	Zurich	Bucheggplatz	752	1053	9%	+40%
5	Zurich	Andreasstrasse	360	497	8%	+38%

Tableau 7 : Top 5 des postes avec la plus forte augmentation 2015 et 2019 en TCAM et pourcentage

4.2.5 Top 5 des postes avec l'augmentation la plus forte entre 2015 et 2019 en valeurs absolues

En valeurs absolues, l'augmentation du trafic cycliste de 2015 à 2019 est la plus élevée à Bâle (Viaduktstrasse, +1160, Wettsteinbrücke, + 1009), Berne (Monbijoustrasse, +1016, Falkenplatz, +652) et Lucerne (Schweizerhofquai, +926). Ces postes de comptage sont également parmi ceux qui possèdent le trafic cycliste le plus élevé en 2019.

Rang	Commune	Nom	TJM 2015	TJM 2019	Évolution 2015-2019 en valeur absolue
1	Bâle	Viaduktstrasse	5197	6357	+1160
2	Berne	Monbijoustrasse	3357	4373	+1016
3	Bâle	Wettsteinbrücke	6652	7661	+1009
4	Lucerne	Schweizerhofquai	3869	4795	+926
5	Berne	Falkenplatz	2024	2676	+652

Tableau 8 : Top 5 de l'augmentation entre 2015 et 2019 en valeurs absolues

5 Conclusion

Ce rapport vient compléter les résultats existants de l'étude menée en 2019 (données de 2018), ainsi que la première étude réalisée en 2018 (données de 2017). Il vise à répondre au mandat donné par l'OFROU d'analyser l'évolution du trafic cycliste dans les agglomérations, et d'identifier les villes et cantons qui effectuent des comptages cyclistes. Pour cette année, la démarche de collecte des données a été simplifiée par l'envoi d'un formulaire standard afin de minimiser le traitement des données.

En réponse à la première question, « qui compte ? », nous avons identifié dix-huit cantons et dix villes qui disposent de comptages vélo automatiques. Les réseaux de compteurs principaux sont situés en Suisse alémanique dans les agglomérations de Bâle, Zurich, Berne, Lucerne et Saint-Gall. Ces cinq agglomérations rassemblent, à elles seules, les trois quarts des postes de comptage considérés dans l'étude. Cependant, la tendance à l'installation de nouveaux postes de comptage automatiques pour vélo se poursuit dans les différentes régions linguistiques du pays.

Concernant l'évolution du trafic cycliste, l'analyse des données confirme, tout comme l'étude précédente, la hausse sur le long terme du trafic cycliste en Suisse. Plus de 4 postes sur 5 ont enregistré une hausse entre 2015 et 2019. Cependant, les données annuelles montrent pour la première fois une part presque équivalente d'augmentations et de baisses du trafic cycliste entre 2018 et 2019. Les prochaines éditions permettront de mesurer si cette stabilisation d'ensemble se poursuit ou si elle est passagère.

Les « top 5 » montrent que le trafic cycliste quotidien est le plus élevé dans les grandes villes que sont Bâle, Zurich, Berne, Lucerne et Saint-Gall. Les postes de comptage qui enregistrent les plus grands flux de cyclistes attirent, en moyenne sur toute l'année (et sans prise en compte de variations saisonnières) plus de 4000 cyclistes par jour. Dans ces villes, le vélo représente d'ores et déjà une capacité de transport importante en milieu urbain.

En conclusion, ces résultats montrent que le développement du vélo, et la diffusion des outils de comptage, sont bien avancés dans les plus grandes agglomérations alémaniques. Malgré cela, les agglomérations plus petites ainsi que les régions latines, commencent à rattraper ce retard dans un contexte politique de plus en plus favorable à la pratique du vélo. Afin d'observer l'effet concret des mesures de promotion du vélo, la production de données sur le trafic cycliste ne peut que constituer, à l'avenir, un enjeu de plus en plus important dans les agglomérations suisses.

6 Sources

Baehler, D., Marincek, D., & Rérat, P. (2018). *Les comptages vélos dans les villes suisses* (N° 2; Etudes urbaines: rapports de recherche). Institut de géographie et durabilité (IGD), Université de Lausanne. https://serval.unil.ch/notice/serval:BIB_B94300844884

Baehler, D., Marincek, D., & Rérat, P. (2019). *Les comptages de vélos dans les agglomérations suisses—2018* (Documentation sur la mobilité douce no 144). OFROU.

Meteosuisse. (2019). *Bulletin climatologique année 2018* (p. 12). https://www.meteosuisse.admin.ch/content/dam/meteoswiss/fr/service-und-publikationen/publikationen/doc/2018_ANN_f.pdf

Meteosuisse. (2020). *Bulletin climatologique année 2019* (p. 13). https://www.meteosuisse.admin.ch/content/dam/meteoswiss/fr/service-und-publikationen/publikationen/doc/2019_ANN_f.pdf

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

7 Annexes

I. Formulaire de collecte des données envoyé aux cantons et communes

Name der Zählstelle / Nom du poste de comptage (2 Richtungen / 2 directions)	DTV / TJM (2019)	Bemerkungen / Remarques
Zählstelle 1 / poste 1		
Zählstelle 2 / poste 2		
Zählstelle 3 / poste 3		
...		

II. Détails des postes de comptage par agglomération

La partie présente regroupe les résultats précédemment évoqués pour chaque agglomération. Les tableaux incluent le nom des postes, les valeurs du trafic journalier moyen (TJM) pour les 3 années de référence (2015, 2018, 2019), l'évolution à court terme entre 2018 et 2019, ainsi qu'à long terme de 2015 à 2019 (en pourcentage et en TCAM). Les tirets indiquent une absence de données, ou des données non exploitables pour l'année considérée.

II.1. Arbon-Rorschach

Commune	Poste de comptage	TJM 2015	TJM 2018	TJM 2019	Évolution du TJM (%) 2018-2019	TCAM du TJM 2015-2019	Évolution du TJM (%) 2015-2019
Rorschach (SG)	Rorschach Freibad	499	665	612	-8%	5%	23%
Goldach (SG)	Goldach Seegarten	618	751	689	-8%	3%	12%

II.2. Bâle

Commune	Poste de comptage	TJM 2015	TJM 2018	TJM 2019	Évolution du TJM (%) 2018-2019	TCAM du TJM 2015-2019	Évolution du TJM (%) 2015-2019
Bâle	Luzernerring-Brücke	999	–	1210	–	5%	21%
Bâle	Birkopfsteig	1403	–	1495	–	2%	7%
Bâle	Stückisteg	368	–	277	–	-7%	-25%
Füllinsdorf (BL)	Füllinsdorf HPL-Radweg	–	267	325	22%	–	–
Bâle	Elsässerrheinweg	–	262	301	15%	–	–
Bâle	St. Alban-Rheinweg	–	1488	1702	14%	–	–
Bâle	Burgfelderstrasse	758	854	957	12%	6%	26%
Bâle	Peter-Merian Weg	–	3062	3379	10%	–	–
Bâle	Grenzacherstrasse (Kraftwerk)	1697	1939	2113	9%	6%	25%
Bâle	Äussere Baselstrasse 328	–	2268	2431	7%	–	–
Bâle	General Guisan-Strasse 104	1220	1275	1359	7%	3%	11%
Bâle	Heuwaage-Viadukt	2205	2553	2656	4%	5%	20%
Bâle	Leimenstrasse 4	–	1823	1869	3%	–	–
Bâle	St. Galler-Ring 101	1457	1645	1686	2%	4%	16%
Bâle	Viaduktstrasse	5197	6265	6357	1%	5%	22%
Bâle	Dreirosenbrücke	–	4774	4838	1%	–	–
Bâle	Wasgenring 62	357	471	476	1%	7%	33%
Bâle	Hiltalingerstrasse	–	984	989	1%	–	–
Bâle	Schwarzwaldbrücke	–	1003	1008	0%	–	–
Bâle	Wettsteinbrücke	6652	7659	7661	0%	4%	15%
Bâle	Flughafenstrasse	84	100	100	0%	4%	19%

Münchenstein (BL)	Münchenstein, Reinacherstrasse	846	1015	1010	0%	5%	19%
Bâle	Hammerstrasse 90	1353	1657	1640	-1%	5%	21%
Bâle	Hegenheimerstrasse 44	1965	2018	1978	-2%	0%	1%
Pratteln (BL)	Pratteln Muttenzstr.	742	960	929	-3%	6%	25%
Pratteln (BL)	Pratteln/ Augst, Rheinstrasse	–	358	343	-4%	–	–
Bâle	J. Burckhardt-Strasse	–	1115	1066	-4%	–	–

II.3. Bellinzone

Commune	Poste de comptage	TJM 2015	TJM 2018	TJM 2019	Évolution du TJM (%) 2018-2019	TCAM du TJM 2015-2019	Évolution du TJM (%) 2015-2019
Bellinzona (TI)	Giubiasco (5103) ⁴	371	427	449	5%	5%	21%
Arbedo-Castione (TI)	Arbedo (5101)	–	284	295	4%	–	–
Bellinzona (TI)	Monte Carasso (5102)	–	317	325	3%	–	–

II.4. Berne

Commune	Poste de comptage	TJM 2015	TJM 2018	TJM 2019	Évolution du TJM (%) 2018-2019	TCAM du TJM 2015-2019	Évolution du TJM (%) 2015-2019
Köniz (BE)	Schwarzenburgstrasse 180b	820	–	830	–	0%	1%
Berne	Kornhausstrasse	3455	3405	3928	15%	3%	14%
Berne	Tiefenaustrasse	845	869	992	14%	4%	17%
Köniz (BE)	Landorfstrasse 21	500	560	580	4%	4%	16%
Berne	Bühlstrasse	1267	1424	1471	3%	4%	16%
Köniz (BE)	Schwarzenburgstrasse (Höhe Schulhausgässli 4a)	870	910	940	3%	2%	8%
Berne	Kirchenfeldstrasse	1531	2138	2161	1%	9%	41%
Berne	Monbijoustrasse	3357	4330	4373	1%	7%	30%
Köniz (BE)	Könizstrasse 210	880	880	880	0%	0%	0%
Berne	Falkenplatz	2024	2715	2676	-1%	7%	32%
Berne	Murtenstrasse	–	1305	1275	-2%	–	–
Berne	Schlossstrasse	–	1577	1522	-3%	–	–

⁴ Ces chiffres entre parenthèses correspondent aux numéros attribués par certains cantons et villes à leurs postes de comptages pour les identifier.

II.5. Bienne

Commune	Poste de comptage	TJM 2015	TJM 2018	TJM 2019	Évolution du TJM (%) 2018-2019	TCAM du TJM 2015-2019	Évolution du TJM (%) 2015-2019
Bienne	Bözingenstrasse	–	645	640	-1%	–	–
Bienne	Murtenstrasse	–	1795	1759	-2%	–	–
Bienne	Zentralstrasse Nord (V9)	–	1294	1263	-2%	–	–
Bienne	Zentralstrasse Süd (V5)	–	795	776	-2%	–	–
Bienne	Mettstrasse	–	708	689	-3%	–	–
Bienne	Orpundstrasse	–	450	437	-3%	–	–
Bienne	Aarbergstrasse	–	798	771	-3%	–	–
Bienne	Seevorstadt	–	394	380	-4%	–	–
Bienne	General-Dufour-Strasse	–	791	754	-5%	–	–

II.6. Coire

Commune	Poste de comptage	TJM 2015	TJM 2018	TJM 2019	Évolution du TJM (%) 2018-2019	TCAM du TJM 2015-2019	Évolution du TJM (%) 2015-2019
Trimmis (GR)	Trimmis Rheinradweg	–	299	211	-29%	–	–

II.7. Genève

Commune	Poste de comptage	TJM 2015	TJM 2018	TJM 2019	Évolution du TJM (%) 2018-2019	TCAM du TJM 2015-2019	Évolution du TJM (%) 2015-2019
Prangins (VD)	Prangins	–	73	81	11%	–	–
Genève	Ansermet / Pt Acacias	1249	1532	1622	6%	7%	30%
Genève	Pont-Butin	1159	–	1626	–	9%	40%
Genève	Aire / Furet	1256	–	1443	–	4%	15%

II.8. Lausanne

Commune	Poste de comptage	TJM 2015	TJM 2018	TJM 2019	Évolution du TJM (%) 2018-2019	TCAM du TJM 2015-2019	Évolution du TJM (%) 2015-2019
Lausanne	Rhodanie	–	436	513	18%	–	–

II.9. Locarno

Commune	Poste de comptage	TJM 2015	TJM 2018	TJM 2019	Évolution du TJM (%) 2018-2019	TCAM du TJM 2015-2019	Évolution du TJM (%) 2015-2019
Locarno	Locarno (5401)	–	1454	1552	7%	–	–

II.10. Lucerne

Commune	Poste de comptage	TJM 2015	TJM 2018	TJM 2019	Évolution du TJM (%) 2018-2019	TCAM du TJM 2015-2019	Évolution du TJM (%) 2015-2019
Lucerne	Langensandbrücke	1719	–	1713	–	0%	0%
Lucerne	Löwenplatz	1861	–	1803	–	-1%	-3%
Kriens (LU)	Nidfeldstrasse	–	128	335	162%	–	–
Lucerne	Schweizerhofquai	3869	4133	4795	16%	6%	24%
Kriens (LU)	Freigleis Arsenalstrasse	–	1211	1327	10%	–	–
Kriens (LU)	Freigleis Kleinmatt	–	1603	1723	7%	–	–
Lucerne	Neustadtstrasse	1980	2186	2272	4%	3%	15%
Kriens (LU)	Schlundstrasse	–	903	938	4%	–	–
Kriens (LU)	Langsägestrasse	–	2071	2148	4%	–	–
Lucerne	Bleicherstrasse	1518	1488	1522	2%	0%	0%
Lucerne	Taubenhausstrasse	1905	1952	1996	2%	1%	5%
Kriens (LU)	Langmatt	–	367	374	2%	–	–
Lucerne	Dammstrasse	702	668	664	-1%	-1%	-5%
Lucerne	Radweg Sentiweg (Reussweg) / Geissmattbrücke	1274	1560	1545	-1%	5%	21%
Kriens (LU)	Horwerstrasse	–	310	305	-2%	–	–
Lucerne	Inseli	1585	1686	1650	-2%	1%	4%
Lucerne	Baselstrasse	758	662	637	-4%	-4%	-16%
Lucerne	Palace	1184	1315	1251	-5%	1%	6%

II.11. Rapperswil-Jona

Commune	Poste de comptage	TJM 2015	TJM 2018	TJM 2019	Évolution du TJM (%) 2018-2019	TCAM du TJM 2015-2019	Évolution du TJM (%) 2015-2019
Rapperswil (SG)	Rapperswil Kniestrasse	851	1038	1007	-3%	4%	18%

II.12. Rheintal

Commune	Poste de comptage	TJM 2015	TJM 2018	TJM 2019	Évolution du TJM (%) 2018-2019	TCAM du TJM 2015-2019	Évolution du TJM (%) 2015-2019
Au (SG)	Au Dammradweg	515	629	548	-13%	2%	6%

II.13. Saint-Gall

Commune	Poste de comptage	TJM 2015	TJM 2018	TJM 2019	Évolution du TJM (%) 2018-2019	TCAM du TJM 2015-2019	Évolution du TJM (%) 2015-2019
Saint-Gall	Sitterviadukt, Gaiserwaldweg	120	–	150	–	6%	25%
Saint-Gall	Splügenweg / Olma	180	–	170	–	-1%	-6%
Saint-Gall	Burgstrasse 12	–	260	340	31%	–	–
Saint-Gall	St.Georgen / Mühlegg	–	270	280	4%	–	–
Saint-Gall	St.Jakob-Str. 84 / Olma	–	390	400	3%	–	–
Saint-Gall	Lindenstrasse 81	–	190	190	0%	–	–
Saint-Gall	Teufener Strasse 55	–	150	150	0%	–	–
Saint-Gall	Rorschacher Strasse 61	–	560	540	-4%	–	–
Saint-Gall	Lindenstrasse 134	–	240	230	-4%	–	–
Saint-Gall	Museumstrasse westlich Tonhalle	310	310	290	-6%	-2%	-6%
Saint-Gall	Oberstrasse 149	490	620	550	-11%	3%	12%
Saint-Gall	Rosenbergstrasse Veloweg	400	440	390	-11%	-1%	-3%
Gossau (SG)	Gossau Freibad	300	361	314	-13%	1%	5%
Saint-Gall	Kreuzbleicheweg 2	480	600	520	-13%	2%	8%
Saint-Gall	Linsebühlstr. / Singenbergstr.	–	270	200	-26%	–	–

II.14. Schaffhouse

Commune	Poste de comptage	TJM 2015	TJM 2018	TJM 2019	Évolution du TJM (%) 2018-2019	TCAM du TJM 2015-2019	Évolution du TJM (%) 2015-2019
Neuhausen am Rheinfall (SH)	Neuhausen, Sonnenwegli Rampe	137	–	173	–	6%	26%
Beringen (SH)	Beringen-Engi, Tankstelle Coop	116	107	114	7%	0%	-2%
Beringen (SH)	Beringen-Engi, Unterführung Radroute Nr. 77	130	166	154	-7%	4%	18%

II.15. Wil (SG)

Commune	Poste de comptage	TJM 2015	TJM 2018	TJM 2019	Évolution du TJM (%) 2018-2019	TCAM du TJM 2015-2019	Évolution du TJM (%) 2015-2019
Wil (SG)	Wil St.Gallerstr. Ost	158	–	192	–	5%	22%
Wil (SG)	Wil Lindengut	84	89	90	1%	2%	8%
Wil (SG)	Klosterweg	–	255	251	-1%	–	–
Wil (SG)	Wilenstrasse	572	495	487	-2%	-4%	-15%
Wil (SG)	Haldenstrasse	454	481	420	-13%	-2%	-8%

II.16. Winterthur

Commune	Poste de comptage	TJM 2015	TJM 2018	TJM 2019	Évolution du TJM (%) 2018-2019	TCAM du TJM 2015-2019	Évolution du TJM (%) 2015-2019
Winterthur	Winterthur (516)	–	152	161	6%	–	–
Winterthur	Frohbergweg	822	987	956	-3%	4%	16%
Seuzach (ZH)	Seuzach	–	277	210	-24%	–	–

II.17. Zurich

Commune	Poste de comptage	TJM 2015	TJM 2018	TJM 2019	Évolution du TJM (%) 2018-2019	TCAM du TJM 2015-2019	Évolution du TJM (%) 2015-2019
Zurich	Zollstrasse	1365	1456	1795	23%	7%	32%
Regensdorf (ZH)	Regensdorf (616)	–	190	221	16%	–	–
Zurich	Bucheggplatz	752	933	1053	13%	9%	40%
Zurich	Schulstrasse	116	273	304	11%	27%	162%
Schlieren (ZH)	Schlieren (918)	–	283	305	8%	–	–
Regensdorf (ZH)	Regensdorf (716)	–	155	167	8%	–	–
Zurich	Sihlpromenade	1469	1883	1994	6%	8%	36%
Zurich	Hardbrücke	–	3076	3249	6%	–	–
Zurich	Tödistrasse	224	242	250	3%	3%	12%
Zurich	Talstrasse	499	593	607	2%	5%	22%
Zurich	Lux-Guyer-Weg	778	999	1022	2%	7%	31%
Zurich	Andreasstrasse	360	491	497	1%	8%	38%
Illnau-Effretikon (ZH)	Illnau-Effretikon (517)	–	99	100	1%	–	–
Zurich	Binzmühlstrasse	445	516	514	0%	4%	16%
Uster (ZH)	Uster (416)	–	263	262	-1%	–	–
Greifensee (ZH)	Greifensee (316)	–	799	792	-1%	–	–
Zurich	Bertastrasse	1195	1358	1335	-2%	3%	12%
Zurich	Hofwiesenstrasse	608	743	730	-2%	5%	20%
Zurich	Langstrasse Süd	–	3317	3185	-4%	–	–
Schlieren (ZH)	Schlieren (818)	–	478	458	-4%	–	–
Zurich	Mühlebachstrasse	1426	1518	1448	-5%	0%	2%
Steinmaur (ZH)	Steinmaur (217)	–	57	54	-5%	–	–
Zurich	Militärbrücke	901	958	911	-5%	0%	1%
Zurich	Mythenquai	1397	1492	1413	-5%	0%	1%
Zurich	Fischerweg	490	546	509	-7%	1%	4%
Zurich	Limmatquai	1930	2247	2042	-9%	1%	6%

Dietikon (ZH)	Dietikon (1018)	–	212	186	-12%	–	–
Zurich	Saumackerstrasse	275	347	297	-14%	2%	8%
Hinwil (ZH)	Hinwil (817)	–	219	187	-14%	–	–
Bassersdorf (ZH)	Bassersdorf (317)	–	152	108	-29%	–	–
Bassersdorf (ZH)	Bassersdorf (417)	–	94	43	-54%	–	–

8 Série de publications Mobilité douce

Diffusion et téléchargement: www.langsamverkehr.ch

Recommandations en matière de mobilité douce

N°	Titre	Année	Langue			
			d	f	i	e
1	<i>Directive sur le marquage des chemins de randonnée (publication de l'OFEFP)</i> → remplacée par le n° 6	1992	x	x	x	
2	Construire en bois sur les chemins pédestres (publication de l'OFEFP)	1992	x	x	x	
3	<i>Forst- und Güterstrassen: Asphalt oder Kies? (Hrsg. BUWAL)</i> → remplacé par le n° 11	1995	x	x		
4	<i>Velowegweisung in der Schweiz</i> → remplacé par le 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	Vélostations – Recommandations pour leur planification et mise en service	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 pour piétons et 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 cheminement piétons	2015	x	x	x	
15	Prévention des risques et responsabilité sur les chemins de randonnée pédestre – Guide					

Documentation sur la mobilité douce.

N°	Titre	Année	Langue			
			d	f	i	e
101	Responsabilité en cas d'accidents sur les chemins de randonnée (OFEFP)	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	Plan directeur mobilité douce (projet pour consultation)	2002	x	x	x	
105	Effizienz von öffentlichen Investitionen in den Langsamverkehr	2003	x	r		r
106	PROMPT Schlussbericht Schweiz (PROMPT – Présentation du projet et synthèse des résultats)	2005	x			
107	Konzept Langsamverkehrsstatistik	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 Mikrozinsen zum Verkehrsverhalten 1994 und 2000	2005	x	r		r
111	Verfassungsgrundlagen des Langsamverkehrs	2006	x			
112	La mobilité douce dans les projets d'agglomération	2007	x	x	x	
113	Objectifs de qualité de chemins de randonnée 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	Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Fakten und Trends aus den Mikrozinsen zum Verkehrsverhalten 1994, 2000 und 2005	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	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 (2ème édition révisée)	2011	x	x	x	
122	Ordonnance concernant l'inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse (OIVS) 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	Ökonomische Grundlagen der Wanderwege in der Schweiz	2011	x	r	r	r
125	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 - Tâches et organisation	2015	x	x	x	
135	Mobilität von Kindern und Jugendlichen - Entwicklungen von 1994 bis 2010, Analyse basierend auf den Mikrozensen «Mobilität und Verkehr»	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			
141	Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Veränderungen zwischen 1994 und 2015, Analyse basierend auf den Mikrozensen «Mobilität und Verkehr»	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		

x = Version intégrale 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.