



# État des lieux de la planification du réseau dans le canton de Saint-Gall

- Mobilité cyclable quotidienne
- Mobilité cyclable pour les loisirs / VTT

Stenzel Ina  
Litscher Daniel



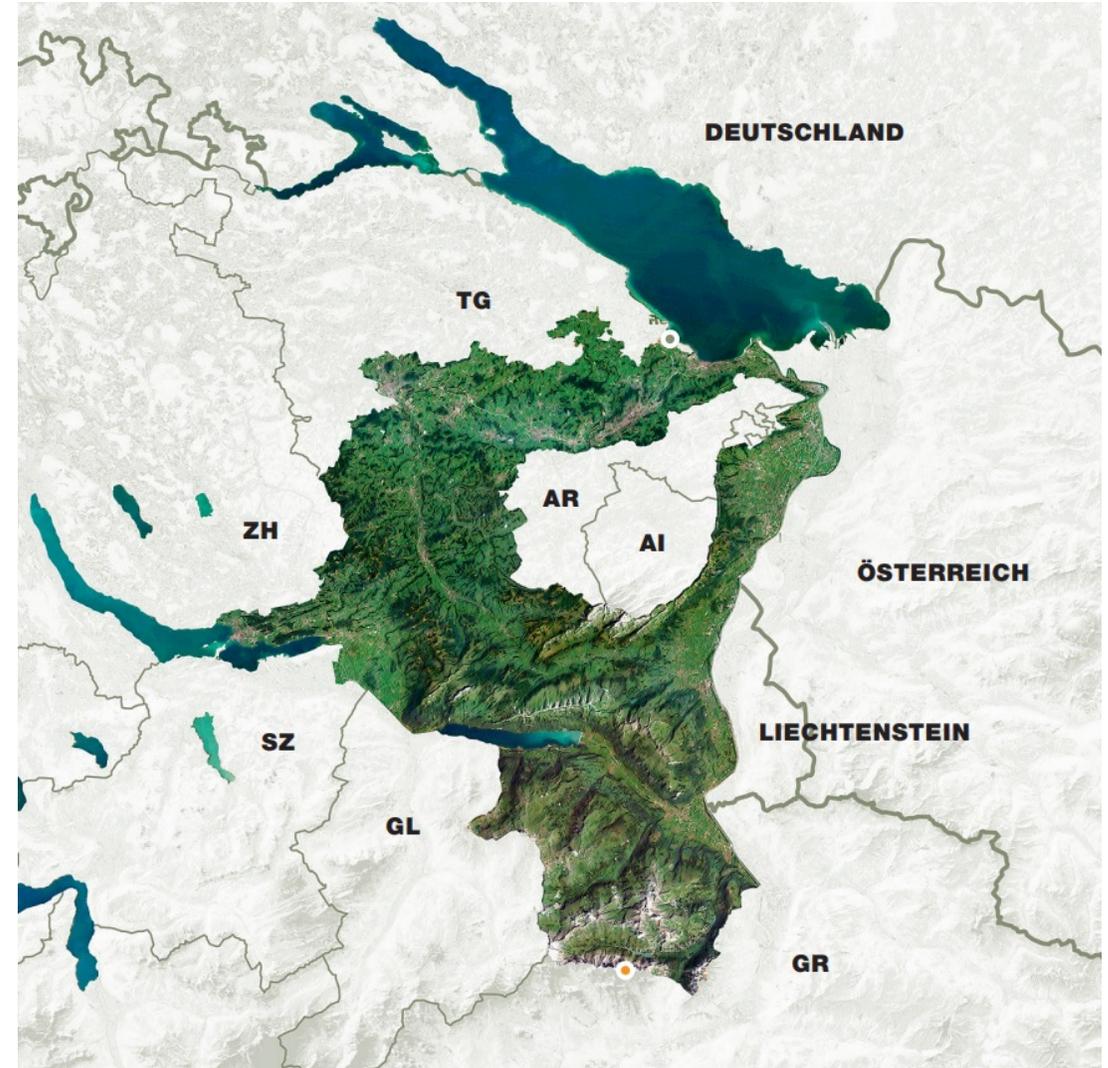
# Le canton de Saint-Gall en quelques chiffres

## Un canton en forme d'anneau

- env. 520'000 hab.
- 75 communes
- 8 villes ayant plus de 10'000 hab.
- 3000 km de routes, dont 750 km de routes cantonales

## Réseau classé pour la MD env.

- 4400 km de chemins de randonnée pédestre
- **2000 km de voies cyclables**
- **1500 km de sentiers VTT**
- 270 km d'itinéraires de roller



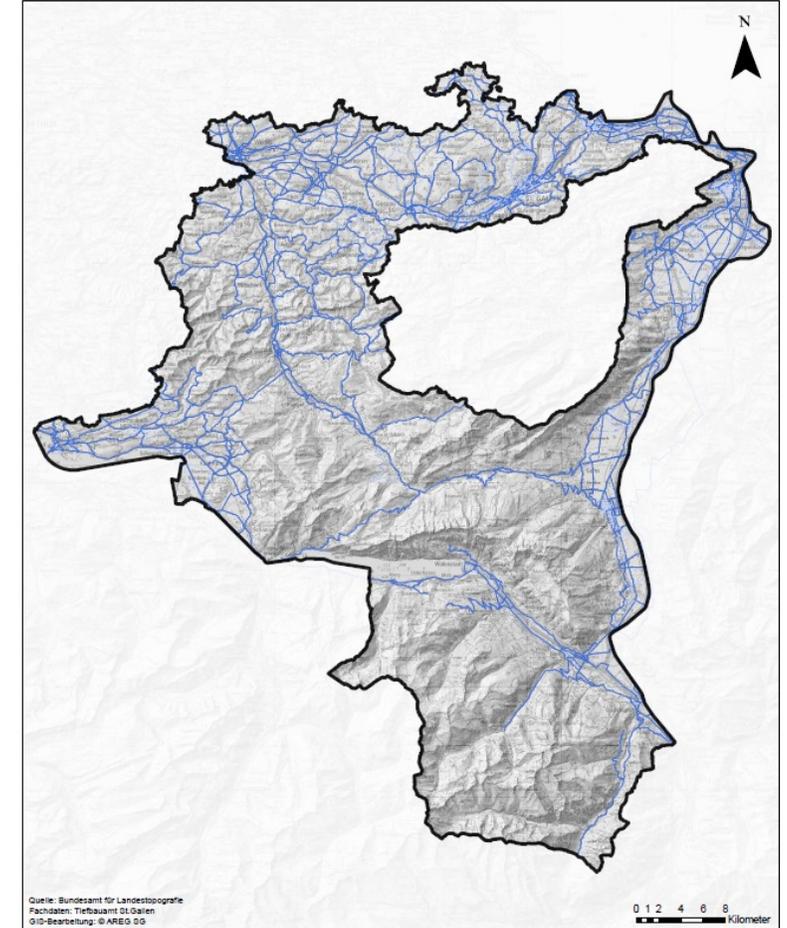
Kanton St.Gallen  
Tiefbauamt



# Réseau cyclable quotidien – Situation de départ

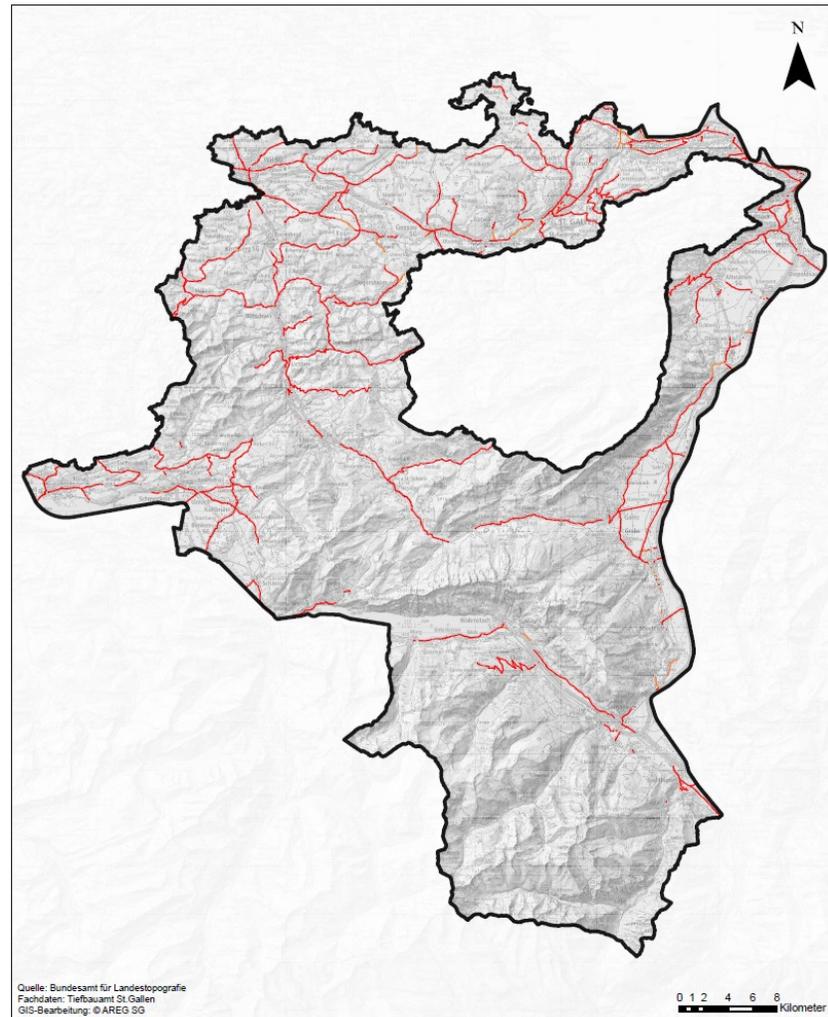
## Réseau de voies cyclables existant

- Existe depuis un certain temps déjà
- Basé sur les définitions dans les plans communaux (plans des chemins piétons, des chemins de randonnée pédestre et des voies cyclables)
- Les itinéraires passent aussi bien sur des routes cantonales que sur des routes et chemins communaux
- Les itinéraires sont classés par niveau d'importance : cantonal, régional et local (indépendamment de la classification des routes) (*à l'avenir, cantonal et local*)
- Dans les régions de montagne (env. 1/3 du canton), en raison de la topographie, de l'accessibilité : réseau cyclable quotidien minimal
- N'est pas inscrit dans le plan directeur cantonal
- La densité du réseau est bonne, correspond aux directives de l'OFROU

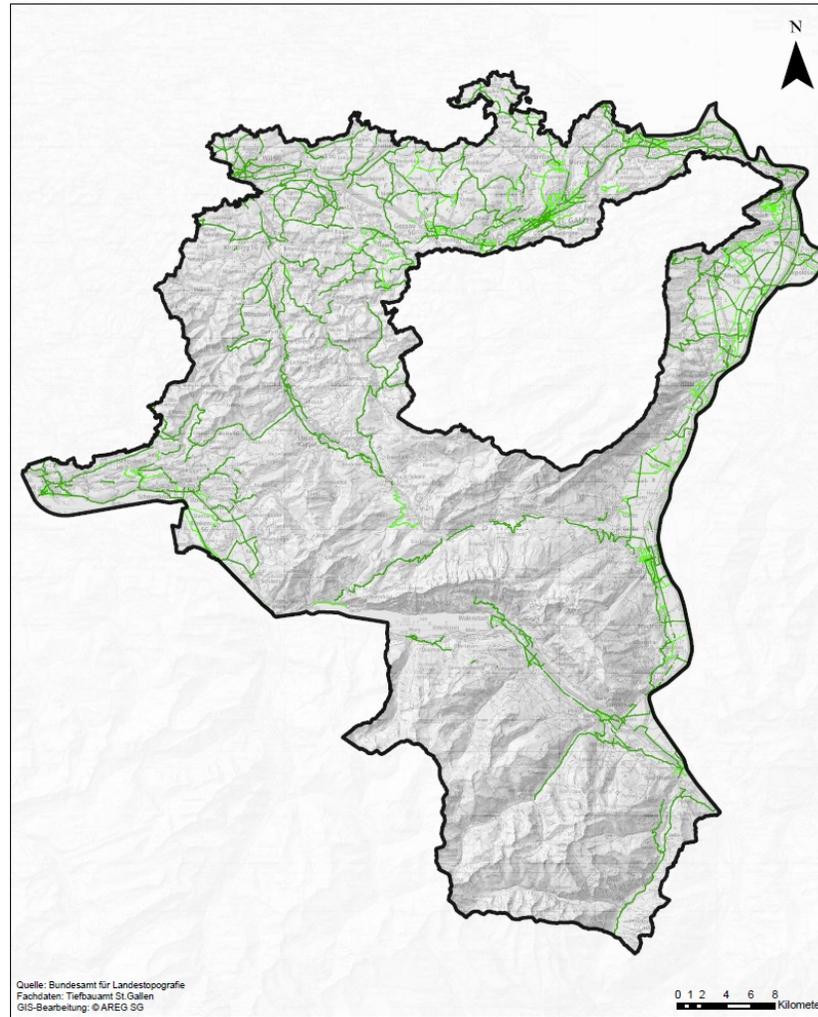


Réseau de voies cyclables, canton SG  
(niveaux d'importance cantonal, régional, local)

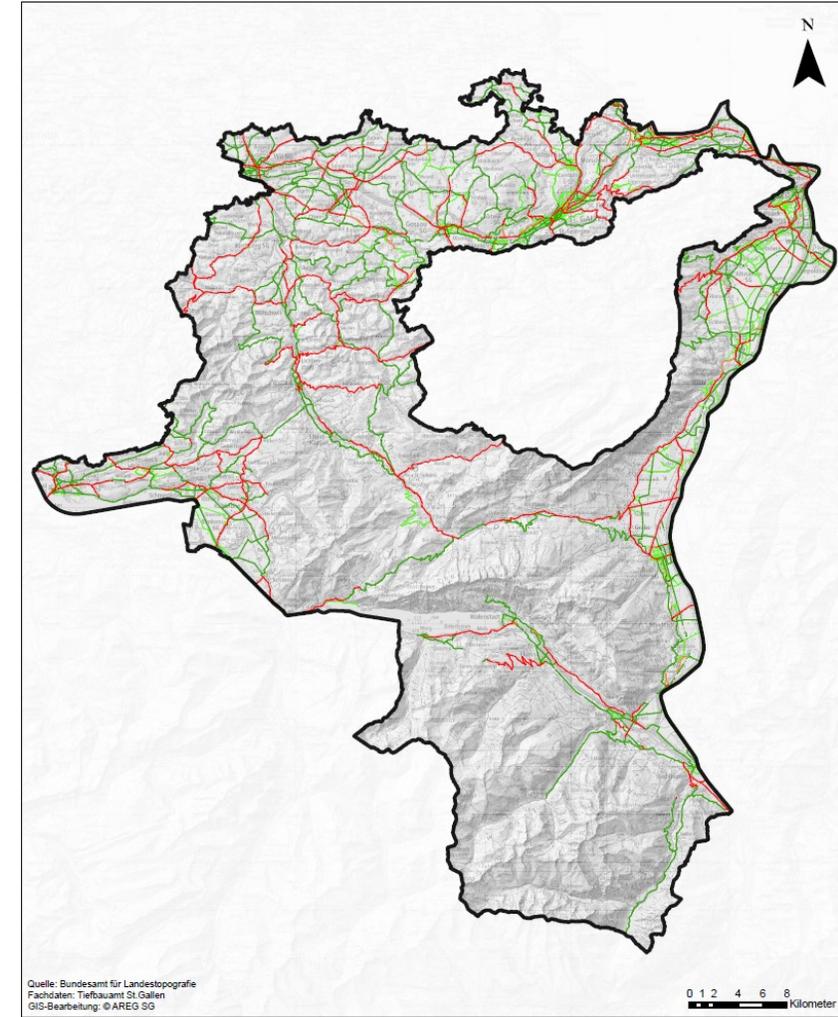
# Réseau cyclable quotidien – Situation de départ



Réseau cyclable : **uniquement les routes cantonales** (env. 600 km)



Réseau cyclable : **uniquement les routes communales** (env. 1300 km)



Réseau cyclable total : **routes cantonales + routes communales**

Kanton St.Gallen  
Tiefbauamt



# Réseau cyclable quotidien – Situation de départ

## Financement de la mobilité douce (Loi sur les routes, canton SG)

Classification des routes (importance MD cantonale, locale)	Financement MD (selon la LR)*
Routes cantonales	Canton 65% Communes 35%
Routes et chemins communaux (d'importance <u>cantonale</u> )	Canton 65% (contributions au financement de mesures techniques) Communes 35%
Routes et chemins communaux (d'importance <u>locale</u> )	Communes 100%

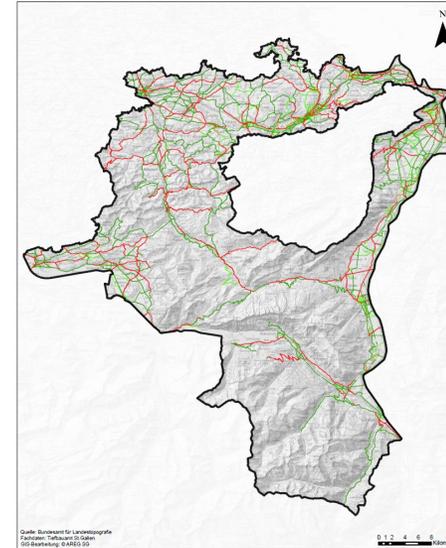
\* Valable pour la mobilité quotidienne, de loisirs/VTT



# Réseau cyclable quotidien – Situation de départ

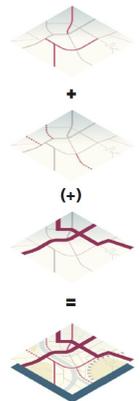
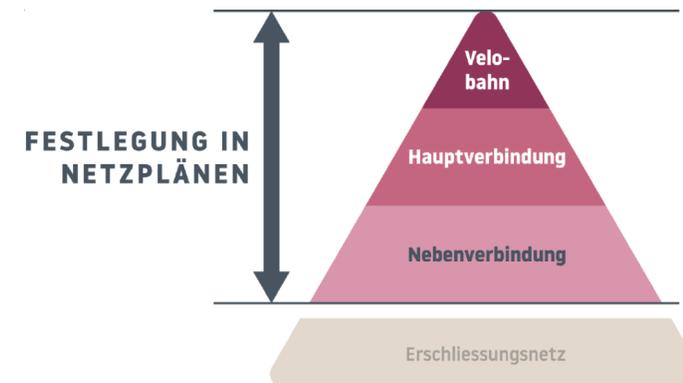
## Tâches jusqu'en 2027

- Contrôle du réseau existant - actualisation et adaptation du réseau aux endroits nécessaires
- Alignement du niveau d'importance des itinéraires (cantonal, local) avec la hiérarchie du réseau selon l'OFROU (voies express cyclables, liaisons principales, liaisons secondaires)
- Ancrage du caractère contraignant pour les autorités



## Défis :

- Alignement du niveau d'importance des itinéraires SG avec la hiérarchie du réseau selon l'OFROU
- Caractère contraignant pour les autorités et représentation du réseau



# Réseau cyclable quotidien - Défis

## Alignement du niveau d'importance des itinéraires du canton SG avec la hiérarchie du réseau selon l'OFROU

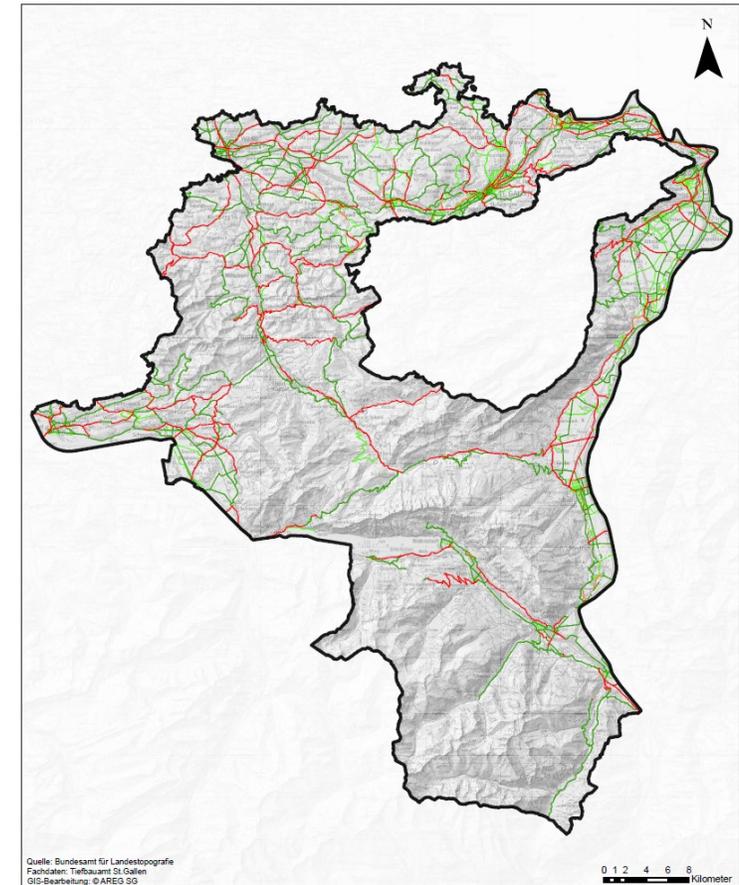
Hierarchie		Bedeutung	Classification des routes (importance MD)	Financement MD (selon la LR)
Velobahnen		kantonal	Routes cantonales	Canton 65% Communes 35%
Hauptverbindungen		kantonal	Routes et chemins communaux (d'importance <u>cantonale</u> )	Canton 65% (contributions au financement de mesures techniques) Communes 35%
Nebenverbindungen		kantonal		
Nebenerschliessung		lokal	Routes et chemins communaux (d'importance <u>locale</u> )	Communes 100%

# Réseau cyclable quotidien - Défis

## Caractère contraignant pour les autorités, représentation dans le plan directeur

### Réseau de voies cyclables

- Le plan directeur cantonal est contraignant pour les autorités
- Réseau de voies cyclables dans le plan directeur (échelle supérieure) - représentation uniquement des lacunes du réseau dans le plan directeur cantonal (texte, év. carte).
- Les plans directeurs communaux servent de référence, les réseaux existants de chemins pour piétons, de chemins de randonnée pédestre et de voies cyclables sont contraignants pour les autorités → désormais, le futur réseau de voies cyclables devra également être contraignant pour les autorités (modification de la LR ; modification de la LPC).
- Le plan du réseau de voies cyclables (exemple de carte à droite) servira à l'avenir d'outil de planification SIG interne au canton.



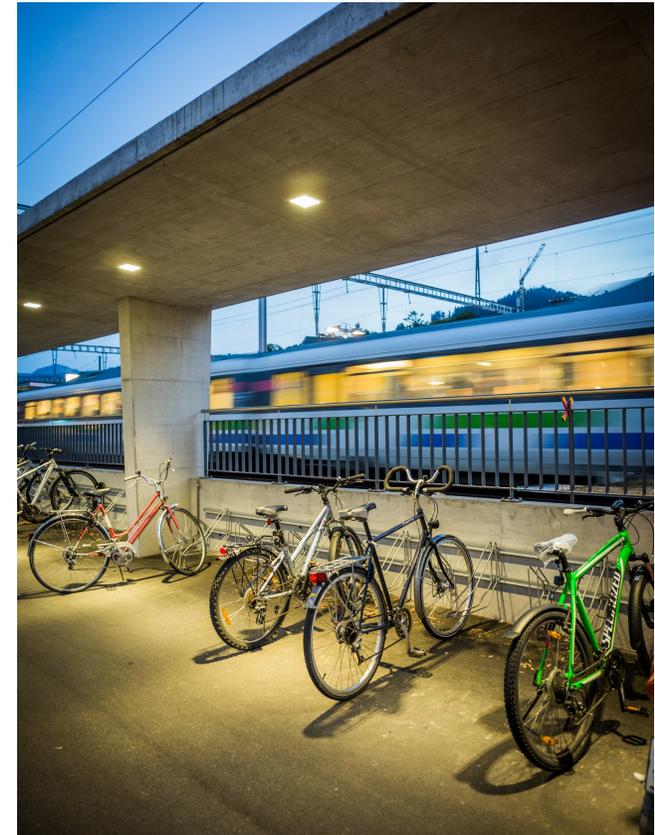
# Réseau cyclable quotidien - Défis

## Caractère contraignant pour les autorités, représentation dans le plan directeur

### Stationnement vélo

- détail important, mais le plan directeur est à une échelle très supérieure
- aux endroits importants d'un point de vue cantonal (p. ex. gares CFF, lieux fortement fréquentés), mais hors compétence de planification du canton
- responsabilité cantonale dans les écoles cantonales
- aide-mémoire relatifs au stationnement vélo de la part du canton (MD)

→ Remise en question de la représentation du stationnement vélo dans le plan directeur cantonal



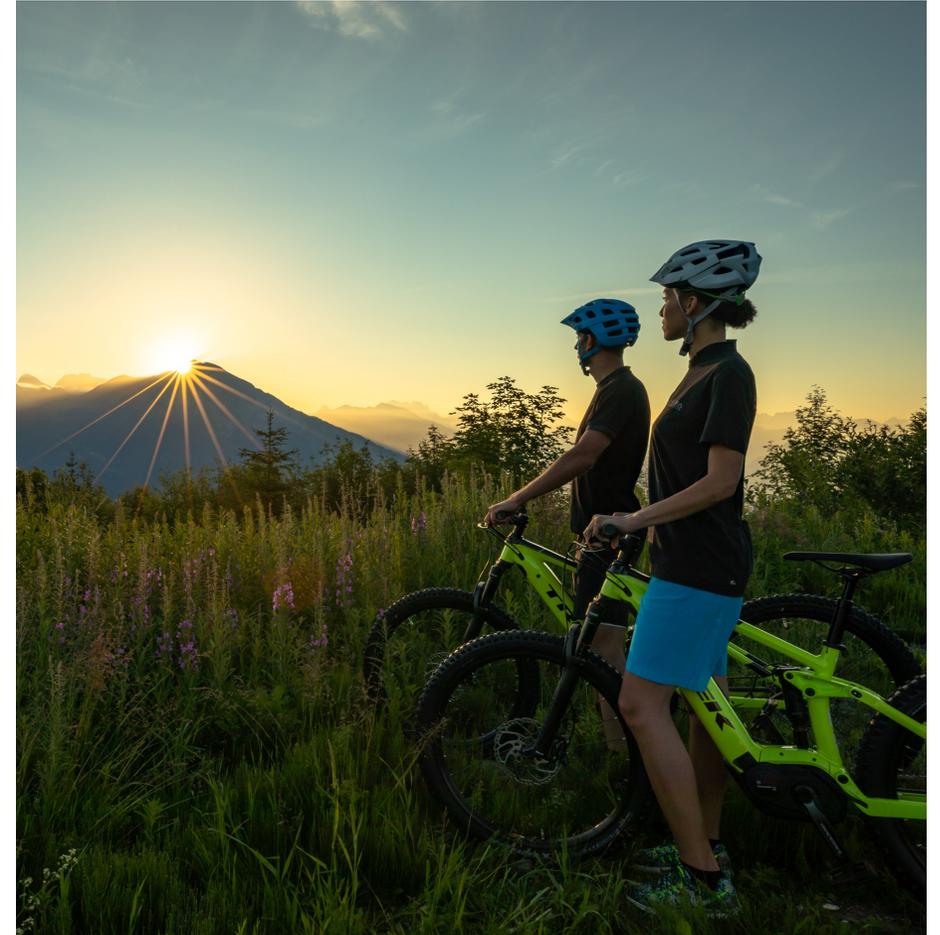
# Décision de principe Vie quotidienne / Loisirs

## Décision de principe dans le canton de Saint-Gall

- Loisirs à vélo = SuisseMobile (randonnée à vélo)
  - Loisirs à vélo = VTT
- Le reste du réseau (existant) représente la « mobilité quotidienne »
- Il arrive que les itinéraires de loisirs (CHM) et le réseau quotidien se chevauchent

## Pourquoi procéder ainsi ?

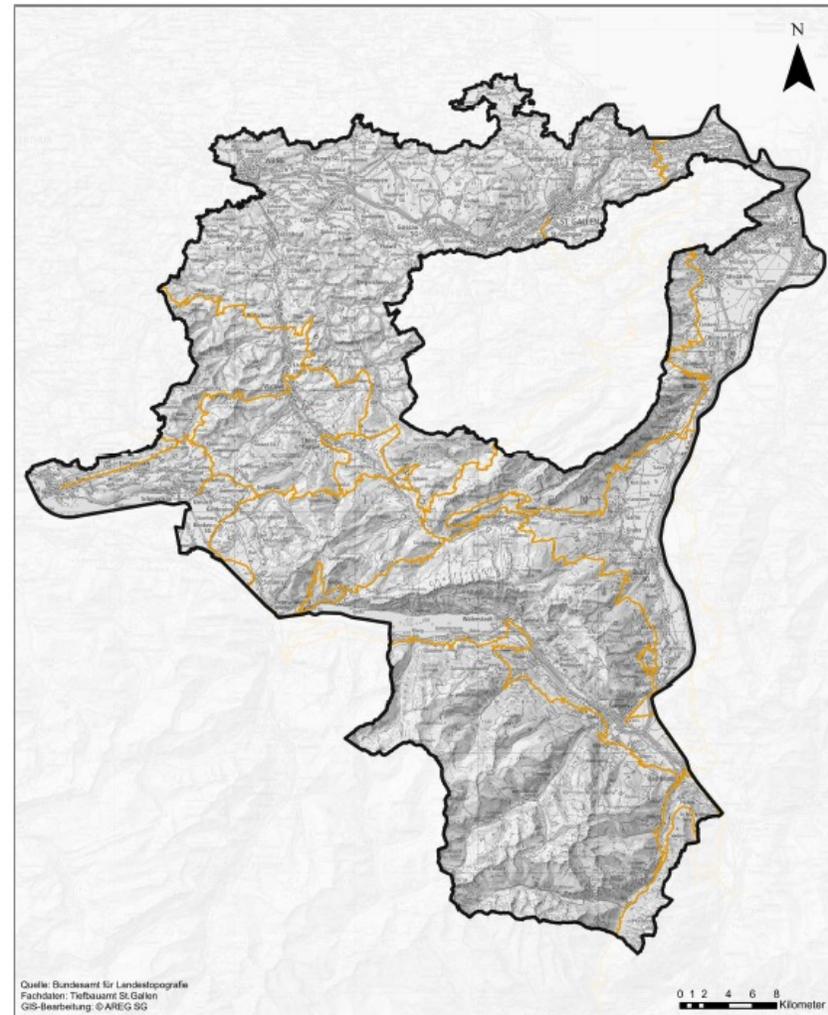
- L'accès aux installations de loisirs est un besoin du quotidien
  - Les trajets quotidiens liés aux loisirs doivent également être exempts de détours inutiles
  - Besoins identiques pour les loisirs et la vie quotidienne
- Principe : des liaisons attrayantes, directes et sûres



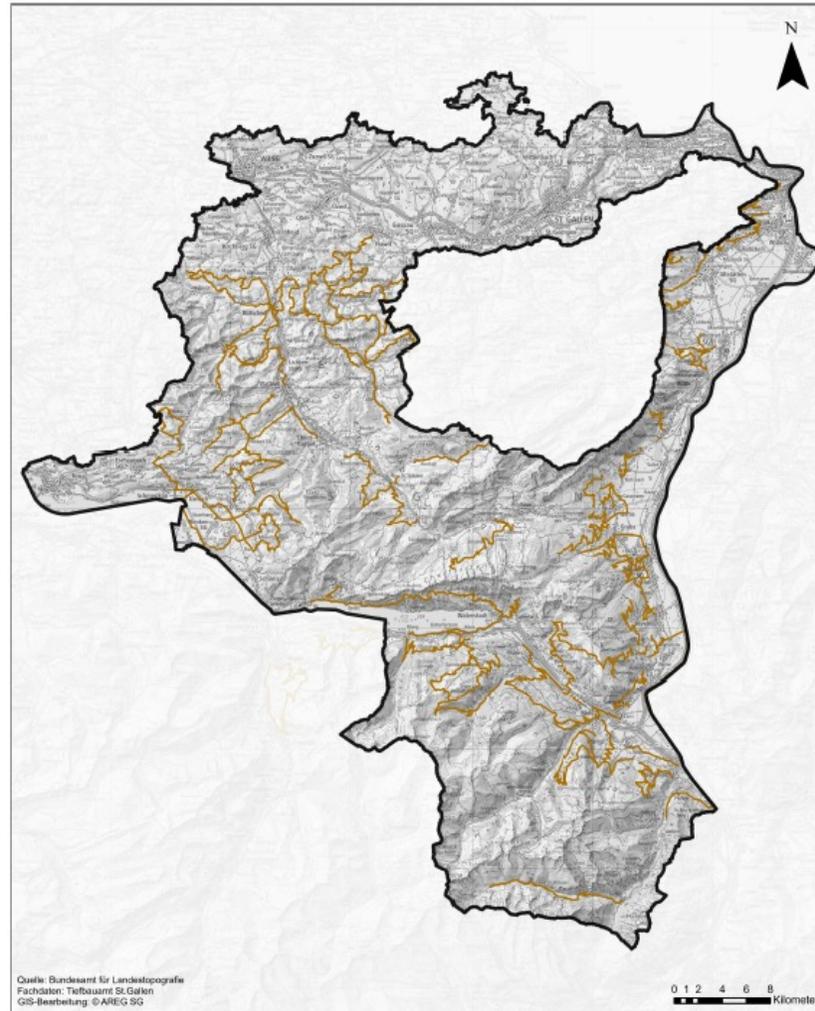
Source : ThomasKessler Visuals



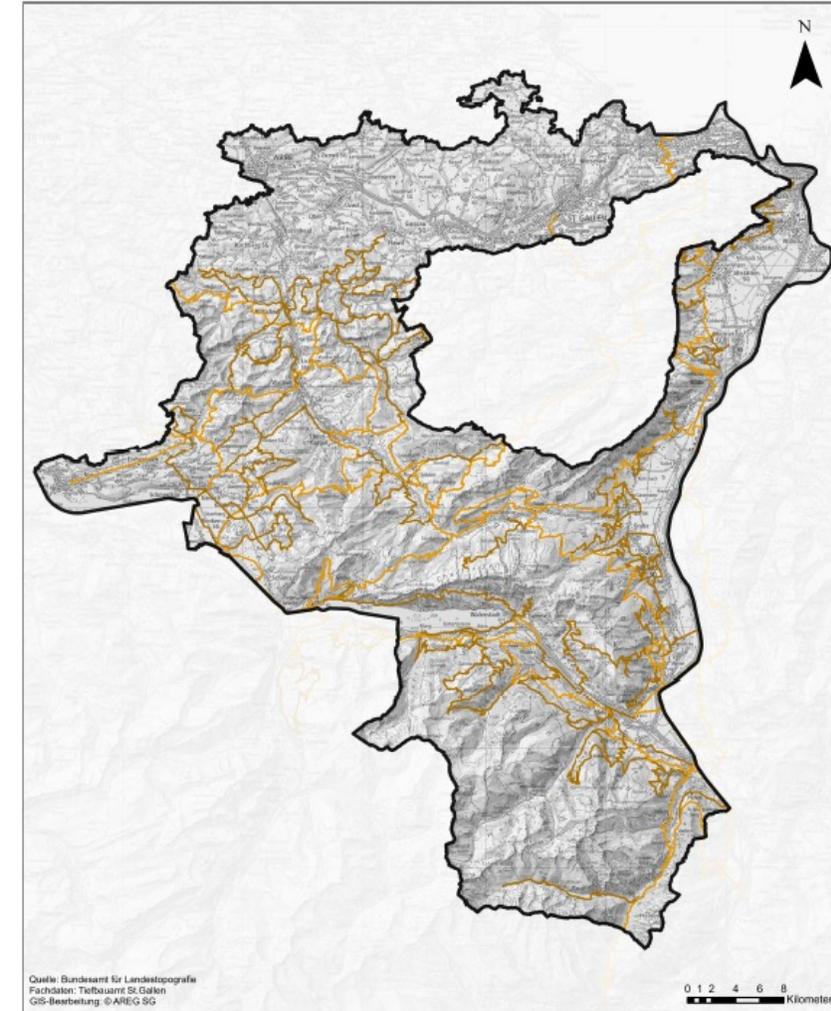
# Réseau VTT – Situation de départ



Réseau VTT : niveau d'importance cantonal uniquement (env. 460 km)



Réseau VTT : niveau d'importance régional uniquement (env. 680 km)



Réseau cyclable total : cantonal + régional (+1'000 km)

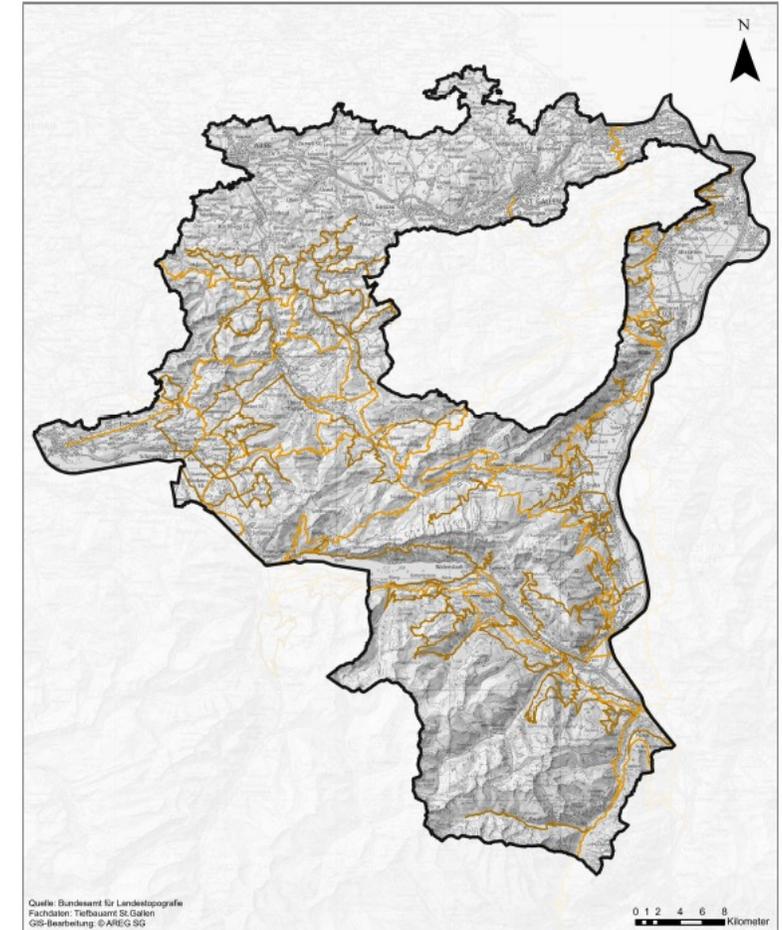
Kanton St.Gallen  
Tiefbauamt



# Réseau VTT – Situation de départ

## Réseau VTT existant

- Existe depuis un certain temps déjà
- Les itinéraires sont classés par niveau d'importance : cantonal et régional (*à l'avenir cantonal et local*)
- Ne figure pas dans le plan directeur cantonal
- Est généralement inclus dans les plans communaux de chemins pour piétons, de chemins de randonnée pédestre et de voies cyclables (*fixé de manière contraignante pour les propriétaires fonciers*)
- Passe systématiquement par des routes et des chemins à usage public (*pas de suppression possible suite à un changement de propriétaire*)
- Modifications uniquement au moyen d'une procédure de plan sectoriel du réseau routier (*autorisation par le canton*)



Réseau VTT, canton SG : 1'140 km  
(à l'avenir, niveau d'importance cantonal uniquement)

# Réseau VTT – État des lieux



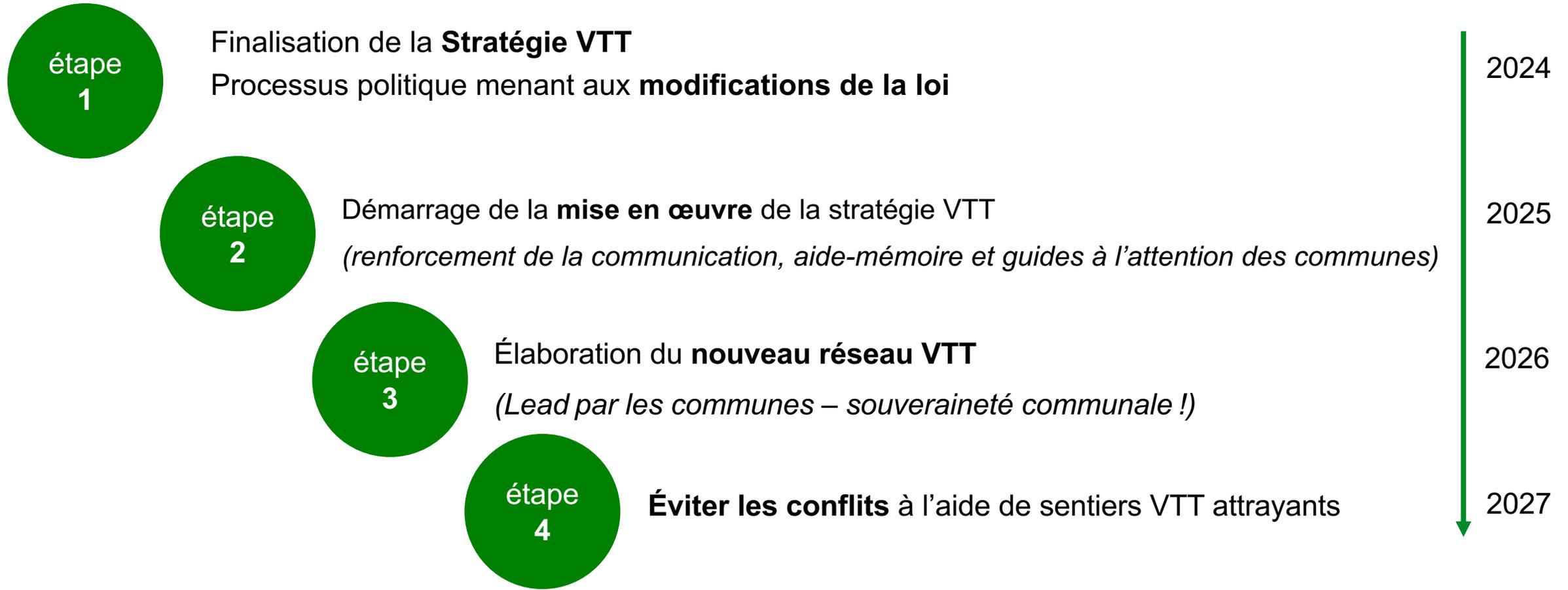
Photo : UrbanEngelPerspectiva

## Problèmes au sein du réseau VTT existant

- Ne correspond pas aux exigences des vététistes d'aujourd'hui
- Un réseau peu attrayant signifie que les sentiers / défis sont recherchés par les vététistes eux-mêmes
- Conséquence : conduite sauvage à travers la forêt / les réserves naturelles / les zones de tranquillité pour la faune, etc.
- Conflits avec les chasseurs, les garde-forestiers, la protection de la nature, etc.
- Manque de clarté sur les endroits autorisés aux VTT (différentes opinions / positions)
- Interprétations distinctes de l'art. 43 LCR

# Réseau VTT – Planification

## Planification du réseau – un nouveau réseau VTT en quatre étapes



# Réseau VTT – trois défis majeurs

## Plan directeur

- Dans le nouveau réseau VTT, lacunes à vaste échelle (év. texte dans le plan directeur)

## Souveraineté communale

- Souveraineté communale = Lead par les communes  
(*Canton uniquement en soutien*)

## Responsabilité

- Peur des responsabilités = Conflits lors de la planification  
(*notamment quant à l'entretien de l'infrastructure VTT*)

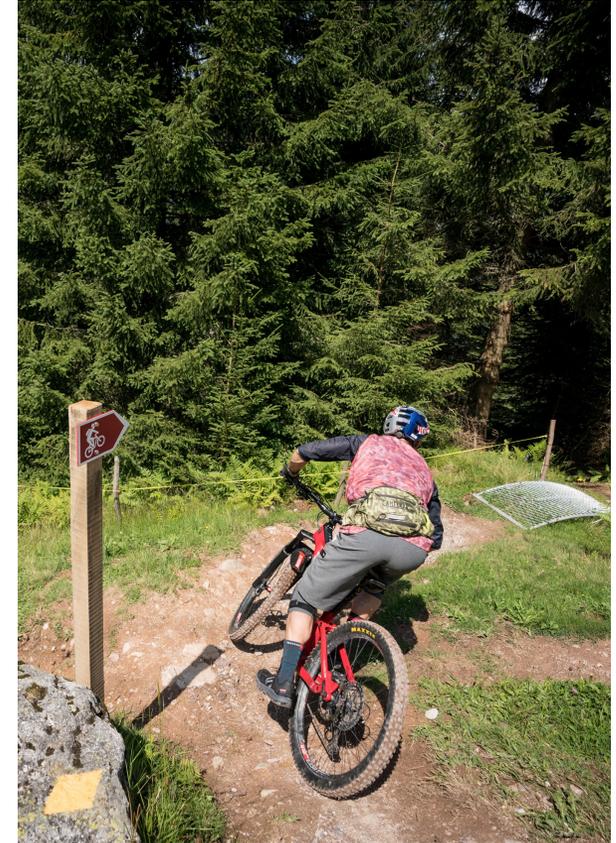


Photo : UrbanEngelPerspectiva

# Contradiction dans la loi fédérale sur les voies cyclables (RS 705)



Photo : Heidiland Tourismus AG

## Art. 6 Principes en matière de planification

## Contradictions entre le vélo et le VTT

*Les autorités responsables de la planification des réseaux de voies cyclables veillent en principe :*

*b. à ce que les réseaux soient suffisamment denses et à ce que les voies cyclables suivent un tracé **direct** ;*

*c. à ce que les réseaux disposent de voies cyclables sûres et **séparent** le trafic cycliste du trafic motorisé et **de la mobilité piétonne** lorsqu'une telle séparation est réalisable et opportune ;*

*d. à ce que les réseaux soient dotés de voies cyclables de qualité **homogène** ;*

En VTT, la **qualité** est au premier plan. Les détours sont acceptés par les vététistes comme faisant partie d'une offre de qualité élevée.

La **cohabitation** entre la randonnée pédestre et le VTT va à l'encontre du principe « séparé de la mobilité piétonne ».

Une qualité homogène est parfois souhaitée en VTT pour plus **de variété et d'attractivité**.



**Merci de votre attention**