

INFO BULLETIN

REVUE DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

QUAND LE VÉLO SORT DES VILLES



CONTENU

-
- 3 ÉDITORIAL
INA STENZEL
-

- 4 LES GRANDS POTENTIELS DU VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE DANS LES AGGLOMÉRATIONS MOYENNES EN SUISSE
SÉBASTIEN MUNAFÒ
LAURENT DUTHEIL
-

- 8 « VELOTAL RHEINTAL » – UN MODÈLE DE PROMOTION TRANSNATIONALE DU VÉLO
ELIO PESCATORE
-

- 12 ENTRE VILLE ET CAMPAGNE : PLANIFICATION DE L'OFFRE CYCLABLE DANS LE CANTON DE BÂLE-CAMPAGNE
ARMIN SCHMAUSS
-

- 14 DU GOULET D'ÉTRANGLEMENT AU PROJET-CLÉ
STEFAN PFIFFNER
RAMON MEIER
-

- 17 LA CLUSETTE, UN NOUVEL AXE CLÉ POUR LA MOBILITÉ ACTIVE NEUCHÂTELOISE
ANNE VUILLEUMIER
-

- 18 PASSERELLE CYCLABLE DU WATTBACH – UNE NOUVELLE LIAISON QUI VOIT LOIN
UELI SCHMID
FABIO LÄNZLINGER
-

- 20 CAP SUR LA VOIE EXPRESS CYCLABLE, EN UNISSANT NOS FORCES
SASCHA ATTIA
-

- 22 PISTES CYCLABLES HORS LOCALITÉ : DES ARGUMENTS EN BITUME ?
ELISA SCHNEEBERGER
-

- 24 DU VILLAGE AU TRAIN : QUAND LE VÉLO DEVIENT LE PARTENAIRE IDÉAL DU RAIL
-

- 26 CROSSCONNECT – PAS À PAS VERS DES CARREFOURS RÉGULÉS PLUS DURABLES
ELKE SCHIMMEL
DANIEL BAEHLER
ALEXANDRE MACHU
ALAIN AZZI

IMPRESSUM

CONFÉRENCE VÉLO SUISSE (CVS)

Hirschengraben 2, 3011 Berne

Tél. 032 365 64 50, info@velokonferenz.ch, www.conferencevelo.ch

CONCEPT ET RÉDACTION

Rebecca Müller, Conférence Vélo Suisse

TRADUCTION ALLEMAND – FRANÇAIS

Agnès Camacho-Hübner, IntenCity Sàrl, Chavannes-près-Renens,
agnes@intencity.ch

RELECTURE

Agnès Camacho-Hübner, IntenCity Sàrl, Chavannes-près-Renens,
agnes@intencity.ch

GRAPHISME

co.dex production ltd., 2502 Biel/Bienne, www.co-dex.ch

PHOTO DE COUVERTURE

Une partie du comité de la Conférence Vélo Suisse sur l'itinéraire n° 51 de « La Suisse à vélo », de Dietikon au Kloster Kappel, lieu de sa retraite
(photo : Laurent Dutheil, UrbanMoving)

ÉDITORIAL



INA STENZEL
VICE-PRÉSIDENTE
CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

CHÈRES ET CHERS MEMBRES, CHÈRES LECTRICES, CHERS LECTEURS

La Suisse n'est pas un pays de métropoles : environ 80 % de la population vit en dehors des cinq plus grandes villes : Zurich, Genève, Bâle, Berne et Lausanne. De nombreuses personnes habitent dans des agglomérations, et environ un cinquième dans des régions rurales. C'est précisément là qu'une question centrale se pose avec une acuité particulière : comment organiser une mobilité qui soit à la fois durable et adaptée au quotidien ? Cette édition de notre bulletin détourne donc délibérément le regard des grandes villes pour le porter sur les agglomérations et les espaces à dominante rurale. Les articles montrent comment cantons, communes, régions et entreprises de transport œuvrent ensemble à faire du vélo une composante évidente de la vie quotidienne. Il apparaît rapidement que promouvoir le vélo, c'est bien plus que construire de nouvelles pistes cyclables : cela suppose une planification coordonnée, une collaboration au-delà des frontières et, surtout, une nouvelle culture de la mobilité.

L'initiative « Velotal Rheintal » en Suisse orientale en est un exemple inspirant. L'Agglomération Rheintal, le Canton de Saint-Gall, le Land de Vorarlberg et 23 communes créent un réseau cyclable commun – qui relie des lieux, des personnes et des idées. À Saint-Gall aussi, les projets ambitieux ne manquent pas : une voie express cyclable traversant la ville, une passerelle élargie le long d'un pont des CFF ou encore une passerelle cyclable prévue pour relier le canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures et le canton de Saint-Gall.

Le vélo à assistance électrique offre quant à lui une grande portée dans les conditions géographiques et topographiques des agglomérations. Mais pour exploiter pleinement ce potentiel, une infrastructure adaptée et attrayante s'avère nécessaire.

En milieu rural, l'articulation entre le vélo et les transports publics gagne elle aussi en importance. De nombreuses personnes pendulaires se rendent à la gare à vélo ou à vélo à assistance électrique et prennent le train – en profitant au passage des nouvelles installations de stationnement pour vélos des CFF.

Des cantons comme Bâle-Campagne, Fribourg et Neuchâtel montrent eux aussi que l'ouverture au dialogue, la coordination précoce et les approches créatives sont déterminantes pour la réussite des projets cyclables, en particulier lorsque de nouvelles voies traversent des surfaces agricoles ou que des infrastructures existantes sont réaffectées.

Ces exemples pratiques sont complétés par la recherche : une équipe D-A-CH a développé une démarche au plus près de la pratique pour les carrefours régulés en localité – y compris un guide étape par étape et un outil de formation en ligne.

Les articles réunis dans cette édition montrent clairement à quel point la promotion du vélo est pensée et mise en œuvre de manière très diverse en Suisse. Les solutions innovantes ne voient plus le jour uniquement dans les grandes villes, elles apparaissent aussi dans les agglomérations et les régions rurales. Là où des actrices et acteurs varié·e·s coopèrent, où de nouvelles voies sont explorées et où la mobilité est comprise comme une mission commune, ce n'est pas seulement le réseau cyclable qui se développe, c'est aussi une nouvelle culture, durable, de la mobilité qui prend forme.

Nous vous souhaitons une lecture inspirante et nous réjouissons de vous accueillir bientôt à l'une des manifestations ou à l'un des webinaires de la Conférence Vélo Suisse.

« Les solutions innovantes ne voient plus le jour uniquement dans les grandes villes, elles apparaissent aussi dans les agglomérations et les régions rurales. Là où des actrices et acteurs varié·e·s coopèrent, où de nouvelles voies sont explorées et où la mobilité est comprise comme une mission commune, ce n'est pas seulement le réseau cyclable qui se développe, c'est aussi une nouvelle culture, durable, de la mobilité qui prend forme. »

INA STENZEL, VICE-PRÉSIDENTE CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

LES GRANDS POTENTIELS DU VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE DANS LES AGGLOMÉRATIONS MOYENNES EN SUISSE



SÉBASTIEN MUNAFÒ
DIRECTEUR FILIALE SUISSE
6t BUREAU DE RECHERCHE



LAURENT DUTHEIL
CHEF DE PROJET EN MOBILITÉ ET DIRECTEUR
URBANMOVING

Les agglomérations de moins de 100'000 habitant-e-s en Suisse présentent des caractéristiques spatiales singulières et des pratiques de mobilité bien différentes par rapport aux agglomérations de taille supérieure. La place du vélo, et plus globalement de la mobilité active, y est encore réduite au détriment des modes de transport individuel motorisé. Les spécificités des vélos à assistance électrique (VAE) offrent cependant des potentiels nouveaux très importants pour répondre aux enjeux topographiques, territoriaux et de mobilité dans ce type d'espace urbain.

Dans le cadre d'une étude récente réalisée pour l'Office fédéral du développement territorial (ARE) par les bureaux UrbanMoving et 6t-bureau de recherche, ces potentiels très importants du VAE ont pu être mesurés et mis en évidence. Cette étude a été réalisée dans le cadre de la série d'études « Maîtrise du trafic dans les agglomérations ». Pour les exploiter au mieux, les auteurs ont mis en évidence plusieurs familles de mesures ainsi que des bonnes pratiques inspirantes en termes d'infrastructures cyclables.

DES CONTEXTES OÙ LE REPORT MODAL EST PLUS DIFFICILE

Aborder les enjeux de mobilité dans les petites et moyennes agglomérations en Suisse, c'est se confronter à des contextes caractérisés par plusieurs spécificités rendant les défis plus ardues en la matière :

- Des densités faibles rendant la desserte en transports publics (TP) plus difficile et moins rentable.
- Une structure urbaine souvent diffuse, synonyme de distances à parcourir importantes entre les localités ou les polarités.
- Dans bien des cas, une géographie accidentée représentant un frein majeur à l'utilisation des modes actifs.
- Un réseau cyclable peu dense, peu maillé et de qualité médiocre.
- Une offre de stationnement abondante et une planification accordant une large place à la voiture individuelle.

Ces spécificités expliquent aujourd'hui les parts modales très importantes du transport individuel motorisé enregistrées dans ces contextes et la faible place des transports publics



Cette voie express cyclable emprunte des routes secondaires limitées à 30 km/h et traverse plusieurs communes de l'agglomération de Bâle pour rejoindre le centre-ville. Aux carrefours, ces routes bénéficient de la priorité, ce qui permet aux cyclistes de circuler sans encombre et sans s'arrêter (photo : Laurent Dutheil)



En périphérie de l'agglomération de Soleure, un chemin piéton/piste cyclable bidirectionnelle séparé du trafic automobile et du trafic lourd a été aménagé. Sa largeur est suffisante pour permettre le croisement et le dépassement de vélos plus lents (photo : Laurent Dutheil)

et de la mobilité active. On y relève en particulier des parts modales du vélo bien plus faibles que dans les plus grandes agglomérations.

Alors qu'un report modal conséquent est nécessaire au vu de la croissance démographique soutenue que beaucoup de ces agglomérations connaissent et des nuisances importantes que le trafic individuel motorisé génère, le favoriser y est sensiblement plus difficile que dans les grandes agglomérations.

LE VAE : DES ATOUTS SYNONYMES DE POTENTIELS RENOUVELÉS

Dans ces agglomérations, où le développement de l'offre TP se heurte très rapidement à des contraintes budgétaires importantes, le vélo à assistance électrique présente deux caractéristiques qui en font une solution particulièrement adaptée :

- Une vitesse moyenne plus élevée offrant un rayon de desserte élargi qui couvre aisément le territoire de ces petites et moyennes agglomérations, y compris les villages avoisinants.
- Une capacité à « niveler » le territoire : l'assistance électrique permet de s'affranchir des contraintes topographiques.

Ces atouts sont synonymes de gains potentiels de parts modales très conséquents dans ces contextes, en particulier pour les déplacements sur de courtes et moyennes distances. L'étude UrbanMoving et 6t a ainsi calculé que, dans de nombreuses agglomérations, les parts modales du vélo pourraient ainsi atteindre 20 % des déplacements, notamment dans les agglomérations à la topographie la plus favorable. Ces proportions absolument considérables appellent des mesures ciblées pour les exploiter.

Typologie topographique	Classes de distance	Part modale potentielle
plane	0–5 km	20 %
	5–10 km	10 %
	10–15 km	6 %
	15–20 km	4 %
	> 20 km	3 %
semi-accidentée	0–5 km	15 %
	5–10 km	7 %
	10–15 km	4 %
	15–20 km	2 %
	> 20 km	2 %
accidentée	0–5 km	12 %
	5–10 km	5 %
	10–15 km	3 %
	15–20 km	2 %
	> 20 km	1 %

Part modale vélo totale (y compris VAE) potentielle par classe de distance, selon la typologie topographique (source : ARE, 6t et UrbanMoving)

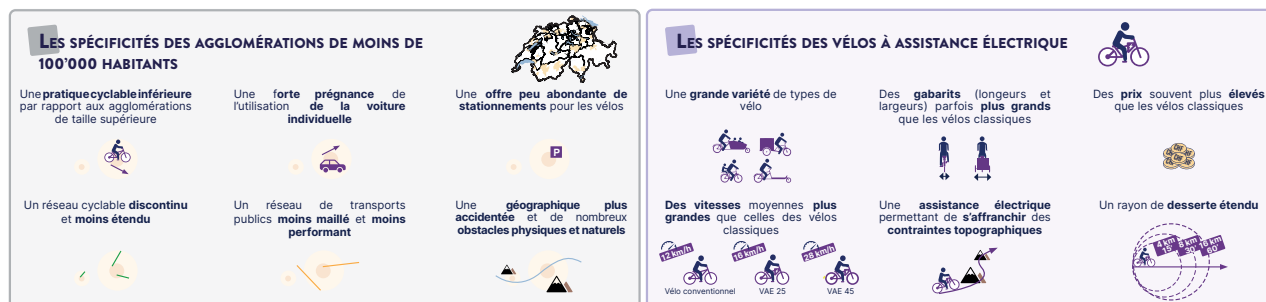
DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ADAPTÉS ET CIBLÉS

Pour exploiter pleinement le potentiel du vélo à assistance électrique dans ces contextes urbains, il s'agit de tenir compte de trois spécificités importantes des VAE comparés aux vélos mécaniques. Tout d'abord leur vitesse plus importante permettant de parcourir un plus long trajet ; ensuite, leur gabarit plus important (par exemple vélo cargo) appelant des infrastructures adaptées ; et enfin, leur coût plus élevé impliquant des enjeux forts de sécurité face au vol.

MESURES D'INFRASTRUCTURES EN FAVEUR DU VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE DANS LES AGGLOMÉRATIONS DE MOINS DE 100'000 HABITANTS*



* Ces mesures sont également valables pour les vélos classiques

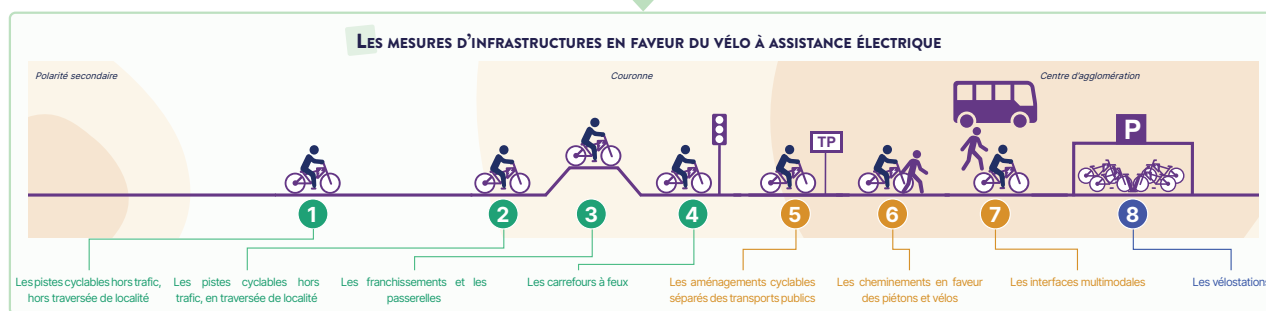


3 PRINCIPES CLÉS CADRANT LES MESURES D'INFRASTRUCTURES

GARANTIR UNE CONTINUITÉ EXEMPLAIRE SUR DE LONGUES DISTANCES

SÉPARER LES FLUX OU ASSURER UNE COHABITATION À FAIBLE VITESSE

PROPOSER DU STATIONNEMENT SÉCURISÉ ET ADAPTÉ



Mesures d'infrastructures en faveur du vélo à assistance électrique dans les agglomérations (graphique : ARE, 6t et UrbanMoving)

La lecture combinée des spécificités des agglomérations de moins de 100'000 habitant·e·s et des atouts et spécificités des VAE a poussé les auteurs à proposer trois grands principes d'aménagement devant cadrer les mesures d'infrastructures en faveur de ce mode :

1) Garantir une continuité exemplaire sur de longues distances vers et à l'intérieur des agglomérations

L'un des principaux atouts du VAE réside dans sa capacité à parcourir de longues distances en un temps réduit. Il est donc crucial de garantir la continuité du réseau cyclable, autant que possible avec des aménagements facilitant le franchissement des obstacles physiques et naturels, des carrefours à feux et des arrêts de transport en commun. Il est en outre recommandé de planifier de préférence les infrastructures cyclables en site propre et continu, cela afin de garantir une sécurité optimale pour les usagères et usagers et de limiter au maximum les interruptions et les temps d'attente.

2) Séparer les flux ou assurer une cohabitation à faible vitesse avec les autres usagères et usagers

Partout où cela est possible, la séparation des flux entre les cyclistes, les transports publics et les personnes à pied doit être assurée. La séparation des flux offre une sécurité ga-

rantie pour tous les usagères et usagers, et répond à l'enjeu du différentiel de vitesse caractérisant ces modes de transport. Dans l'impossibilité de cette séparation, le principe d'une cohabitation apaisée (à faible vitesse) peut constituer une bonne alternative, par exemple dans les centres historiques et les interfaces multimodales de transports.

3) Proposer du stationnement sécurisé et adapté

Le coût élevé des vélos à assistance électrique justifie la mise en place de solutions de stationnement sécurisé, à travers par exemple le développement de vélostations. L'adaptation des espaces de stationnement aux besoins de vélos toujours plus variés tant dans leur forme que leur gabarit (vélos cargos, vélos rallongés, vélos pliants, remorques pour enfants, etc.) constitue également un enjeu, qu'il est primordial de considérer dans le dimensionnement de ces espaces.

DES BONNES PRATIQUES INSPIRANTES

Pour chaque principe d'intervention explicité ci-dessus, l'étude propose des fiches qui regroupent de bons exemples de mesures d'infrastructures en Suisse, et dont une bonne partie proviennent de petites et moyennes agglomérations. À noter que les solutions qui bénéficient aux vélos à assistance électrique sont également profitables aux vélos mécaniques, renforçant ainsi la pratique générale du vélo.



À Yverdon, la passerelle des Cigarières relie la gare aux quartiers résidentiels environnants, et permet ainsi aux personnes à pied et à vélo de franchir la Thièle en toute sécurité (photo: Laurent Dutheil)

UN INGRÉDIENT INDISPENSABLE ET BON MARCHÉ POUR LA MOBILITÉ

Les caractéristiques des vélos à assistance électrique se prêtent particulièrement bien aux spécificités géographiques et topographiques des agglomérations de moins de 100'000 habitant-e-s. En s'appuyant sur des infrastructures adaptées aux particularités de ce mode de transport, les pleins potentiels du vélo à assistance électrique pourront être exploités, augmentant dès lors de façon notable sa pratique dans ces espaces urbains. Il s'agit, en fin de compte, de donner au VAE la place qu'il mérite en tant qu'ingrédient indispensable et bon marché pour la mobilité dans ces contextes urbains.

L'intégralité de l'étude des bureaux 6t et UrbanMoving est téléchargeable en français, en italien et en allemand à l'aide du lien ci-après :

www.are.admin.ch/fr/maitrise-du-traffic-dans-les-agglomerations-serie-detudes



«VELOTAL RHEINTAL» – UN MODÈLE DE PROMOTION TRANSNATIONALE DU VÉLO



ELIO PESCATORE
CHEF DE PROJET
VEREIN AGGLOMERATION RHEINTAL

L'initiative «Velotal Rheintal» montre la manière systématique dont une région transfrontalière aborde la promotion du vélo. Le Canton de Saint-Gall, le Land de Vorarlberg et 23 communes de part et d'autre du Rhin planifient ensemble un réseau cyclable tout en renforçant la culture du vélo – un exemple concret de la manière dont la coopération en faveur du vélo peut fonctionner, même au-delà d'une frontière nationale.

La Vallée du Rhin est prédestinée à la pratique du vélo. Sur une superficie équivalente à celle du canton de Schaffhouse, environ 300'000 personnes vivent dans une structure urbaine polycentrique. Comme il n'existe pas de noyau unique, mais plusieurs centres (p. ex. Altstätten, Bregenz, Dornbirn, Feldkirch, Heerbrugg, Hohenems, Lustenau), la Vallée du Rhin est idéale pour effectuer à vélo des trajets courts du quotidien. La topographie est plane, les trajets domicile-travail sont particulièrement courts (env. 9 km en moyenne) et plus de la moitié des déplacements restent à l'intérieur de la région. Cela se reflète aussi dans les chiffres : l'Agglomération Rheintal affiche l'une des parts les plus élevées de pendulaires à vélo en Suisse. Mais, dans le même temps, la région fait également partie de celles ayant la plus forte part de TIM du pays.

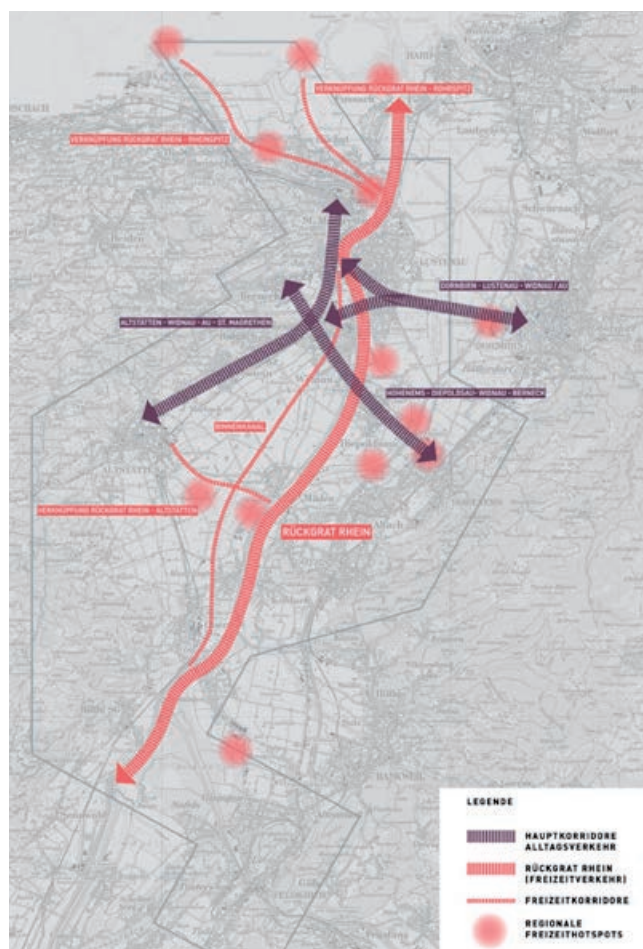
C'est précisément là qu'intervient «Velotal Rheintal». Depuis plus de dix ans, cette initiative de l'Agglomération Rheintal relie villages et villes à vélo tout en soutenant les efforts de promotion de la mobilité cycliste des deux côtés du Rhin. Le thème du vélo s'est révélé être un champ idéal pour tester, à l'époque sous forme de mesure immédiate, la coopération transnationale alors en développement. Le projet s'est pérennisé au fil des ans et a été intégré au «Verein Agglomération Rheintal», fondé dans l'intervalle. Le financement est assuré conjointement par le Canton de Saint-Gall, le Land de Vorarlberg et les communes participantes. Les activités s'articulent autour des «Velotal-Pfeilern» («piliers»), présentés ci-après.

AUGMENTER LA VISIBILITÉ DE LA CULTURE DU VÉLO

L'un des enjeux principaux est la promotion d'une culture du vélo dans laquelle celui-ci est perçu comme un mode de transport allant de soi, adapté à un usage quotidien et également source de plaisir. En une dizaine d'années, de nombreux projets ont été mis en œuvre, qui donnent envie de se déplacer à vélo tout en renforçant l'image de ce dernier comme mode de transport à part entière. La carte Velotal, par exemple, présente six itinéraires cyclables

transfrontaliers à travers la Vallée du Rhin. Une chasse au trésor photographique invitait à découvrir la région sur deux roues de manière ludique. Deux éditions d'un concours d'idées ont permis de recueillir des impulsions de la population et de soutenir financièrement la «Käferle-Cup», par exemple, un parcours cyclable destiné à motiver les enfants et les jeunes à se déplacer à vélo.

Des manifestations de plus grande envergure dans la région ont également été promues, car elles mettaient en lumière différentes facettes du vélo tout en rassemblant les gens. Citons par exemple «Mir pfiiffand uf d'Grenz» («La frontière ? On s'en moque !») au poste-frontière de Höchst-St. Margrethen, le «FestiVelo» à Lustenau ou le «Cycle Valley Festival» à Au (SG). Le «Velotal-Eventbike», un vélo-cargo multifonctionnel aux couleurs de «Velotal Rheintal», est toujours de la partie, à la fois comme moyen de transport et outil de communication.



Résultats de l'étude de corridors «Vie quotidienne et loisirs»
(source : Metron AG)



Projet phare du PA4 : passerelle entre Au SG et Lustenau (AT) pour les personnes à pied et à vélo (visualisation : Masotti & Associati SA)

MISE EN RÉSEAU ET INSPIRATION

Un instrument efficace consiste à mettre en place un réseau ciblé au sein de la région et par-delà la frontière, tout en renforçant les compétences en matière de vélo dans les milieux politiques et l'administration. À cette fin, «Velotal Rheintal» organise régulièrement des excursions, qui permettent de découvrir des modèles internationaux tels que Copenhague ou Utrecht, mais aussi des exemples locaux de bonnes pratiques de la région proche ou plus lointaine.

À côté de l'apport technique, les échanges directs sont tout aussi importants : la confiance ne se construit en effet pas sur le papier, mais dans le dialogue. Ces relations constituent une base solide de la coopération au-delà des frontières communales et nationales.

SOUTIEN À LA PLANIFICATION...

Avec le troisième pilier, «Velotal Rheintal» accompagne les communes dans la planification et la mise en œuvre de l'infrastructure cyclable. La responsabilité de la phase de projet et de la mise en œuvre de l'infrastructure cyclable incombe en règle générale aux communes, ce qui pose certains défis. Dans de nombreuses administrations communales (de petite taille) les ressources et l'expérience font en effet défaut pour planifier une infrastructure cyclable moderne. La réalisation d'un réseau continu et homogène s'avère également exigeante en raison du morcellement des compétences : cinq communes sont par exemple associées à la réalisation de l'itinéraire cyclable d'environ six kilomètres entre Altstätten et Heerbrugg. Le Land de Vorarlberg sert d'exemple positif à la partie saint-galloise de l'agglomération : il montre comment, dans le cadre du conseil aux communes, l'utilisation appropriée des ressources et l'ex-

pertise au niveau du Land peuvent conduire à une infrastructure cyclable cohérente et d'excellente qualité. Entre 2016 et 2024, la part du vélo dans le Vorarlberg a ainsi augmenté de 6 points de pourcentage pour atteindre 22 %. Dans la Vallée du Rhin, plus urbaine, des communes comme Lustenau atteignent des parts modales du vélo allant jusqu'à 30 %.

«Velotal Rheintal» a également servi de plateforme pour élaborer les bases du projet d'agglomération (PA) Rheintal et planifier un réseau cyclable transfrontalier. Cela comprend aussi bien une étude de corridors pour déterminer les lignes de désir présentant le potentiel cyclable le plus élevé que leur approfondissement pour aboutir à un réseau concret, et l'identification des points clés. Des mesures relatives aux deux projets d'agglomération entre-temps déposés en sont tirées. Deux franchissements du Rhin pour les personnes à pied et à vélo (entre Au SG et Lustenau (AT) et entre Widnau et Diepoldsau) font figure de projets phares. Ces franchissements devraient être mis en œuvre l'an prochain en tant que mesures du PA4. Dans la partie saint-galloise, la planification du réseau sert également de base à la planification cantonale du réseau cyclable au sens de la loi sur les voies cyclables. En 2016 et 2023, nous avons en outre effectué des comptages vélo à tous les postes-frontière entre la Suisse, le Vorarlberg et le Liechtenstein.

Un autre champ d'action important a été la coordination du tracé des itinéraires cyclables avec Rhési, projet de protection contre les crues du Rhin alpin entre Rütli (SG) et le lac de Constance. En collaboration avec la Régularisation internationale du Rhin, nous avons élaboré à cette fin un masterplan contenant des orientations pour la planification des axes piétons et cyclables dans le périmètre du projet. Il comprend notamment l'examen de variantes, les effets des caractéristiques



Les membres d'Agglomération Rheintal en « excursion d'inspiration » dans la région de Bregenz. À gauche : tunnel cyclable sur l'ancienne ligne du chemin de fer du Bregenzerwald (photo : Sabina Saggiaro). À droite : passerelle piétonne et cyclable entre Hard et Fussach (photo : Stefan Obkircher)

du revêtement, des relevés et prévisions du trafic ainsi que les aspects écologiques.

... ET INSPIRATION POUR LA MISE EN ŒUVRE

Afin de donner aux communes les moyens de mettre en œuvre une infrastructure cyclable attrayante, « Velotal Rheintal » élabore également des bases techniques, par exemple des aide-mémoire sur l'aménagement d'infrastructures cyclables sur les routes secondaires. Ces bases indiquent notamment dans quelles circonstances la priorité de droite peut être levée dans les zones 30, et quels éléments construits et d'aménagement caractérisent les espaces-rues favorables au vélo. Comme les cadres juridiques diffèrent entre les sous-espaces, des aide-mémoire distincts sont nécessaires de part et d'autre de la frontière. Ils ont été élaborés en concertation avec les services compétents du Land et du Canton.

Afin d'approfondir ces aide-mémoire, nous avons organisé l'an dernier une étude pilote sur l'aménagement d'itinéraires cyclables. Pour nous inspirer, le « Fietsmeister » Ben Schaipp, des Pays-Bas, a développé différentes approches d'aménagement en collaboration avec les bureaux d'études locaux asa AG (Rapperswil) et Büro Verkehrsingenieure (Feldkirch AT/ Eschen FL). Ces approches ont été discutées lors d'un atelier avec des représentant·e·s du Canton, du Land et des communes. Il en est aussi ressorti que certaines solutions, qui ont fait leurs preuves ailleurs, ne sont pas encore réalisables dans la Vallée du Rhin, car les prescriptions des autorités compétentes en matière d'autorisation ne les prévoient pas. C'est

pourquoi nous considérons également ce projet comme une base de discussion pour d'éventuelles solutions futures.

« Velotal Rheintal » illustre ce qui devient possible lorsque la promotion du vélo est comprise comme une mission commune au-delà des frontières communales et nationales. L'initiative associe infrastructure, savoir-faire et promotion de la culture du vélo dans une approche offrant repères et incitations tant aux spécialistes de la planification et de l'administration qu'à la population.

Elle repose sur trois leviers : la mise en réseau comme base de l'action transnationale ; l'apprentissage à partir de bons exemples, comme moteur de qualité et de rapidité de la mise en œuvre ; une communication claire, qui favorise l'acceptation et ancre la pratique du vélo au quotidien. C'est ainsi qu'émerge, un pas après l'autre, une offre cohérente et attrayante, et, avec elle, une culture du vélo à la hauteur du potentiel cyclable dans la Vallée du Rhin.

Vous trouvez les informations concernant le « Velotal Rheintal » sous le lien suivant :

<https://agglomeration-rheintal.org/rheintal-velotal/>





La «Käferle-Cup», un parcours cyclable pour les enfants de 2 à 14 ans, est l'un des projets lauréats du concours d'idées sur la culture du vélo (photo: M. Obexer)



Avec le «Velotal Eventbike», à la recherche d'idées pour des projets à réaliser ou à soutenir (photo: Andreas Mathieu)

ENTRE VILLE ET CAMPAGNE: PLANIFICATION DE L'OFFRE CYCLABLE DANS LE CANTON DE BÂLE-CAMPAGNE



ARMIN SCHMAUSS

CHEF DE PROJET DU SERVICE VÉLO POUR LA VIE QUOTIDIENNE
CANTON DE BÂLE-CAMPAGNE

Avec ses nombreuses communes de taille moyenne, son important trafic pendulaire – notamment transfrontalier – et sa forte diversité topographique, le canton de Bâle-Campagne illustre parfaitement les difficultés liées au développement de l'infrastructure cyclable dans les zones suburbaines et en milieu rural. Cela apparaît clairement à la lumière de deux tronçons déjà réalisés du réseau d'itinéraires cyclables cantonal.

La promotion du vélo constitue un élément central des stratégies de mobilité durable. Alors que les zones urbaines telles que Bâle ont réalisé, ces dernières années, des avancées considérables dans le développement de l'infrastructure cyclable, le contexte à dominante rurale du canton de Bâle-Campagne continue de présenter des défis spécifiques. À cet égard, les structures spatiales et les distances représentent l'un des principaux défis. De nombreuses communes sont certes étroitement liées à la ville de Bâle sur le plan fonctionnel, mais se situent à plusieurs kilomètres les unes des autres. Les emplois, les écoles et les commerces se trouvent souvent hors du lieu de résidence. Ces distances constituent un obstacle, en particulier pour les déplacements à vélo pour la vie quotidienne, et favorisent le trafic individuel motorisé. Si le vélo à assistance électrique gagne en importance dans le canton de Bâle-Campagne également, en l'absence de liaisons continues, sûres et directes, son potentiel reste limité.

ENTRE SÉCURITÉ ET ACCEPTATION

Dans de nombreuses parties rurales du canton, les principaux itinéraires cyclables longent des routes très fréquentées où la vitesse est élevée. Les voies cyclables séparées n'existent pas partout, ne sont pas continues ou sont trop étroites. Il en résulte un risque pour la sécurité des cyclistes, en particulier lors des déplacements pendulaires ainsi que pour les groupes vulnérables tels que les enfants ou les personnes âgées.

Le Canton de Bâle-Campagne œuvre en continu depuis plus de 40 ans déjà à développer et compléter son infrastructure cyclable. Le potentiel cyclable et le besoin d'action en la matière ont été reconnus très tôt, non seulement dans les environs immédiats de Bâle, mais aussi jusque dans l'Oberbaselbiet; ces dernières années, grâce au projet d'agglomération, notamment, le réseau d'itinéraires cyclables a ainsi été progressivement optimisé et étendu. Cette évolution ne rencontre toutefois pas toujours un accueil favorable; elle suscite aussi du scepticisme dans certains milieux.

PERSPECTIVES POUR UN DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA MOBILITÉ CYCLISTE

À voir le paysage local sur la route entre Allschwil et Oberwil, on se croirait dans une zone à forte dominante rurale, alors que le centre-ville de Bâle ne se trouve qu'à 4 km. En raison de l'importance régionale du gymnase d'Oberwil, le besoin d'action était élevé, en particulier pour les déplacements des élèves: il n'existait aucun chemin protégé pour les personnes à pied et à vélo, de sorte que, à quelques exceptions près, les élèves se rendaient en cours en transports publics ou étaient accompagnés en voiture. Du côté d'Allschwil, la zone d'emplois de Bachgraben en plein essor générerait une grande partie du trafic pendulaire. La réalisation d'une piste cyclable séparée de plus de 3 km de long s'est déroulée en plusieurs étapes et s'est révélée délicate, car il a fallu tenir compte de l'emprise sur des surfaces agricoles, d'un secteur boisé, d'un centre équestre et de deux jardins familiaux. S'agissant de ces derniers, en particulier, un compromis a dû être trouvé: la voie cyclable a été localement rétrécie afin d'éviter la suppression complète de ces parcelles.

Le deuxième exemple, tout en se situant en dehors de la couronne suburbaine de Bâle, appartient à l'agglomération. Alors qu'il y a quelques années encore, le tronçon entre Bubendorf et Ziefen était emprunté avant tout par des cyclistes se rendant à l'espace de détente de Wasserfallen pendant leurs loisirs, il a gagné en importance pour les déplacements



Entre Allschwil et Oberwil: ce secteur se situe à proximité de la ville-centre, mais appartient déjà, sur le plan fonctionnel, au milieu rural (photo: Laurent Duthell)



Entre Allschwil et Oberwil, il fallait tenir compte de l'agriculture, de la forêt, du centre équestre et des jardins familiaux (photo : Laurent Dutheil)

pendulaires, notamment avec l'essor des vélos à assistance électrique. La hausse du trafic motorisé et l'augmentation des embouteillages ont elles aussi incité de plus en plus de personnes à se tourner vers le vélo. En 2011, en raison de plusieurs interventions politiques et de l'écho médiatique, on parlait même de «Velo-Entwicklungsland» («pays en développement du vélo»), l'absence d'infrastructure étant considérée comme un frein à la mobilité cycliste. Après la réalisation d'une piste cyclable séparée entre les deux communes, qui n'a pu être mise en œuvre que par étapes en raison d'un litige avec les propriétaires concerné-e-s, le regard porté sur le projet a toutefois changé. Un pont couvert en bois (construit en raison du risque élevé de verglas à cet endroit) a donné l'impression à certaines personnes que les voies cyclables étaient aménagées de manière luxueuse. En réalité, l'ouvrage a été réalisé par

une entreprise locale de construction en bois au prix du marché alors en vigueur. De tels ouvrages d'infrastructure en milieu rural peuvent susciter la résistance évoquée plus haut, car les besoins et l'utilité à long terme ne sont souvent pas perçus.

En milieu rural, la voiture conserve une place importante et est souvent considérée comme indispensable pour la vie quotidienne et l'activité professionnelle. Cette attitude influence les priorités politiques et complique une redistribution cohérente de l'espace routier en faveur du vélo. Le besoin de mobilité, particulièrement marqué dans la société, accroît néanmoins la pression d'agir pour l'ensemble des modes de transport. Dans ce contexte, un réseau cyclable continu ouvre des perspectives intéressantes pour le développement durable des transports dans le canton de Bâle-Campagne.



Entre Bubendorf et Ziefen : même les voies cyclables nécessitent parfois des ouvrages d'art complexes (et bien visibles) (photo : Armin Schmauss)

DU GOULET D'ÉTRANGLEMENT AU PROJET-CLÉ



STEFAN PFIFFNER
CHEF DU DÉPARTEMENT PLANIFICATION DES
TRANSPORTS, VILLE DE SAINT-GALL



RAMON MEIER
DÉVELOPPEUR DE PROJET MOBILITÉ ACTIVE
VILLE DE SAINT-GALL

La Ville de Saint-Gall s'est fixé pour objectif d'augmenter significativement la part du vélo. À cette fin, il est notamment prévu de réaliser une voie express cyclable d'ouest en est. Avec l'élargissement, en 2023, de la passerelle du Sitterbrücke des CFF, ainsi que la construction et la revalorisation des raccordements situés de part et d'autre en 2025, un tronçon important de cette voie, d'une longueur de 2,5 km, a pu être mis en service dans l'ouest de la ville.

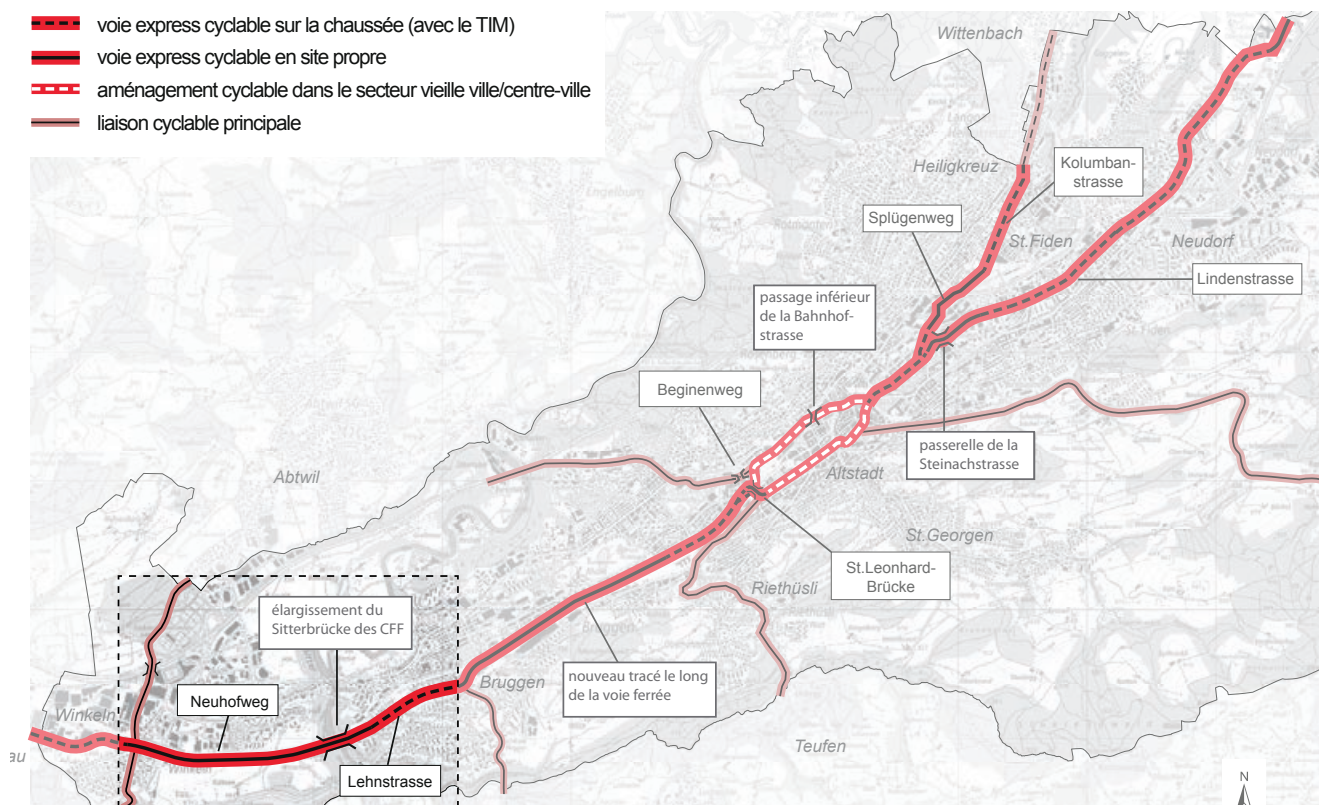
Les déplacements à vélo ont longtemps été de peu d'importance dans la ville de Saint-Gall. Selon la comparaison des villes en matière de mobilité, la part du vélo n'était encore que de 3 % en 2010, mais a pu être portée à 7 % en 2021. Les comptages de trafic confirment cette progression continue, et montrent également que la Ville de Saint-Gall a atteint l'objectif défini dans le Concept de mobilité 2040, à savoir doubler le nombre de trajets effectués à vélo. Outre le développement progressif de l'infrastructure, l'usage croissant des vélos à assistance électrique a lui aussi joué un rôle important dans l'aug-

mentation de la part du vélo, car ils réduisent l'effort nécessaire pour surmonter les défis topographiques de la ville.

DES QUARTIERS ET DES COMMUNES VOISINES SE RAPPROCHENT

Le tronçon de voie express cyclable récemment mis en service dans l'ouest de la ville, et qui traverse l'espace fluvial de la Sitter, fait office de liaison centrale entre les quartiers de Winkeln et Bruggen. À Winkeln et dans la ville voisine de Gossau s'étend une importante zone d'activités: cette liaison revêt donc une importance particulière pour les trajets pendulaires à destination et en provenance de cette zone, mais aussi comme liaison cyclable directe entre le centre-ville de Saint-Gall et les communes voisines de Gossau et Herisau.

La liaison entre Winkeln et Bruggen est composée de trois éléments: après la gare de Winkeln, le Neuhofweg longe la voie ferrée vers l'est à travers un paysage ouvert, et mène en direction de Bruggen sur une distance d'environ un kilomètre. Viennent ensuite l'imposant Sitterbrücke des CFF, avec sa passerelle élargie pour les personnes à pied et à vélo, ainsi que la



Plan de situation de la voie express cyclable en ville de Saint-Gall (graphique: Ville de Saint-Gall)



Velocorso lors de l'inauguration du Sitterbrücke des CFF (photo: Ville de Saint-Gall)

rue cyclable sur la Lehnstrasse, située dans la zone résidentielle du quartier de Bruggen.

LE SITTERBRÜCKE DES CFF, UN PROJET-CLÉ

La pièce maîtresse du tronçon ouest de la voie express cyclable, désormais en service, est l'élargissement de la passerelle du Sitterbrücke des CFF, qui s'est achevé en 2023. Avec une largeur d'à peine 2 m, elle constituait auparavant un goulet d'étranglement marqué pour les personnes à pied et à vélo. Son élargissement à 4 m a permis d'améliorer sensiblement la situation.

Le profil en travers plus généreux offre davantage d'espace pour les croisements et les dépassements à des vitesses différentes. Bien que la cohabitation entre les deux modes y soit de mise, le risque de conflit est réduit et le sentiment de sécurité renforcé.

UN PROLONGEMENT CONFORTABLE À L'OUEST

Le Neuhofweg constitue le prolongement à l'ouest du Sitterbrücke des CFF. Il s'agissait à l'origine d'un chemin empierré d'environ 3 m de large, utilisé à des fins agricoles ainsi que par les personnes à pied et à vélo. Dans le cadre de l'aména-



Le Neuhofweg en cours d'aménagement, avec des infrastructures piétonne et cyclable séparées (photo: Ville de Saint-Gall)

gement, une voie cyclable asphaltée de 3,5 m de large a été réalisée, compatible avec l'usage agricole. En complément, un chemin de gravier séparé de 2 m de large a été aménagé pour les personnes à pied.

Les cyclistes disposent ainsi de davantage d'espace pour rouler côte à côte et se croiser, et le confort du déplacement s'en trouve nettement amélioré. En 2026, des arbres et des haies seront plantés afin de créer un axe vert. Des jardins de poche supplémentaires dotés de possibilités de s'asseoir et des plantations procurant de l'ombre le long du tracé, la remise à ciel ouvert d'un ruisseau ainsi qu'un éclairage continu amélioreront la qualité de séjour et le sentiment de sécurité.

Le processus de construction s'est déroulé en étroite concertation avec les propriétaires foncières et propriétaires fonciers, les exploitant·e·s ainsi que les associations environnementales et cyclistes. La mise en œuvre s'est appuyée sur le concept d'espace vert, au moyen d'un plan d'accompagnement paysager destiné à garantir la qualité écologique et l'intégration dans le paysage.

SUR LA RUE CYCLABLE DANS LE QUARTIER RÉSIDENTIEL

À l'est, le raccordement au Sitterbrücke des CFF s'effectue via la Lehnstrasse. Dans le cadre d'une remise en état, son tronçon ouest a été réaménagé et marqué comme rue cyclable. Les places de stationnement longitudinal ont été supprimées de la chaussée, désimperméabilisées et réorganisées dans une bande multifonctionnelle entre les espaces verts.

Les usagères et usagers de la route circulant sur la rue cyclable ont la priorité, et la vitesse y est limitée à 30 km/h. Des

pictogrammes vélo grand format améliorent la visibilité de cet aménagement tout en soulignant la fonction de la Lehnstrasse comme liaison cyclable importante.

UN ÉLÉMENT STRUCTURANT À FORT IMPACT

L'achèvement du tronçon ouest, composé du Neuhofweg, du Sitterbrücke des CFF et de la Lehnstrasse, représente pour la Ville de Saint-Gall une étape importante dans le développement de la voie express cyclable. L'élargissement du Sitterbrücke des CFF ainsi que les aménagements de qualité du Neuhofweg et de la rue cyclable sur la Lehnstrasse améliorent la sécurité, le confort et la qualité de séjour des cyclistes. Dans le même temps, les quartiers, les zones d'activités et les communes voisines se voient plus étroitement reliés entre eux : il en résulte une liaison cyclable très attrayante. Ce nouveau tronçon montre comment des mesures d'infrastructure ciblées et adaptées au contexte urbain contribuent à la mise en œuvre des objectifs de mobilité en augmentant la part du vélo.

Le code QR et le lien mènent à une courte vidéo de l'inauguration de l'élargissement du Sitterbrücke :

<https://www.youtube.com/watch?v=n3bHHiJlvU>



La Lehnstrasse réaménagée en rue cyclable (photo : Ville de Saint-Gall)

LA CLUSETTE, UN NOUVEL AXE CLÉ POUR LA MOBILITÉ ACTIVE NEUCHÂTELOISE



ANNE VUILLEUMIER
SPÉCIALISTE MOBILITÉS ET AMÉNAGEMENT
SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES
RÉPUBLIQUE ET CANTON DE NEUCHÂTEL



JONATHAN MARET
CHEF DU SECTEUR SIGNALISATION ET MULTI-
MODALITÉ, SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES,
RÉPUBLIQUE ET CANTON DE NEUCHÂTEL

Penser la mobilité dans sa globalité à l'horizon 2030, tel est le programme de la stratégie «Neuchâtel Mobilité 2030» acceptée par la population neuchâteloise en 2016. S'en est suivie la loi sur la mobilité douce (LMD) en 2018 associée au plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC). Tous les itinéraires visent l'optimisation de la sécurité et répondent en priorité à une exigence d'efficacité. Depuis 2016, plus de 25 km d'aménagements ont été réalisés sur les routes cantonales; l'utilisation de la nouvelle galerie de sécurité du tunnel de la Clusette en fait partie.

UNE LIAISON INTERRÉGIONALE RENFORCÉE GRÂCE À UNE UTILISATION INNOVANTE

Si ce projet contribue de manière concrète au renforcement des liaisons interrégionales, en particulier du Val-de-Travers au Littoral et au Val-de-Ruz, c'est pour son utilisation innovante qu'il est mis en avant. La sécurisation du tunnel routier de la Clusette comprenait la création d'une galerie de sécurité d'environ un kilomètre. Plutôt que de limiter cette galerie de sécurité à sa seule fonction technique d'urgence, le service des ponts et chaussées a choisi de la valoriser en l'ouvrant à la mobilité active. Ainsi, la galerie de sécurité du tunnel est aussi une piste cyclable à la montée et un cheminement piétonnier sécurisé dans les deux sens.

Pour la route cantonale H10, où la cohabitation entre cyclistes et automobilistes est délicate et où la création d'infrastructures dédiées est souvent contrainte par le terrain, cet aménagement apporte une réponse concrète aux enjeux de sécurité. Il offre aux cyclistes et piétons un espace protégé, réduisant ainsi les situations de conflit.

UNE GALERIE DE SÉCURITÉ MULTIFONCTIONNELLE AU SERVICE DE LA MOBILITÉ ACTIVE

La galerie de sécurité a été mise en service le 1^{er} mars 2025, soit plus d'un an avant la fin des travaux d'assainissement du tunnel principal. Initialement aménagé par opportunité, le tronçon de La Clusette ne dispose pas encore d'une continuité complète des aménagements cyclables de part et d'autre du tunnel. Cette lacune est aujourd'hui en voie d'être comblée. À l'est, une chaussée à voie centrale banalisée a été aménagée à travers le village de Brot-Dessous. À l'ouest, la création d'une piste cyclable jusqu'au bas de la rampe menant au tunnel, au niveau du carrefour d'accès à Noiraigue, est planifiée pour 2026.

D'autres projets ambitieux sont planifiés dans le canton de Neuchâtel, telle la Littorale, future voie express cyclable neuchâteloise longeant le lac de Neuchâtel depuis Vaumarcus, puis traversant l'Entre-deux-Lacs jusqu'au Landeron, dont la piste cyclable entre Saint-Blaise et Cornaux actuellement en cours de construction fait partie.



Vous trouvez l'endroit de la galerie de sécurité du tunnel de la Clusette au Val-de-Travers sur le géoportail cantonal : <https://sitn.ne.ch/s/lkhH7> (photo : Service des ponts et chaussées, Neuchâtel)



Le tunnel a déjà été présenté comme infrastructure du mois sur le site web roadmapvelo.ch : roadmapvelo.ch/fr/infrastructure-des-monats/galerie-de-securite-la-clusette/ (photo : Service des ponts et chaussées, Neuchâtel)

PASSERELLE CYCLABLE DU WATTBACH – UNE NOUVELLE LIAISON QUI VOIT LOIN



UELI SCHMID
CHEF DE PROJET, SERVICE VOIES CYCLABLES
CANTON D'APPENZELL RHODES-EXTÉRIEURES



FABIO LÄNZLINGER
INGÉNIEUR EN PONTS
CANTON D'APPENZELL RHODES-EXTÉRIEURES

Dans le cadre d'une liaison cyclable principale entre Teufen et Saint-Gall, une passerelle destinée aux personnes à pied et à vélo est prévue au-dessus du vallon du Wattbach. Il s'agit d'un projet commun, mené de part et d'autre de la frontière cantonale entre Appenzell Rhodes-Extérieures et Saint-Gall.

Entre Teufen et Saint-Gall, les distances sont courtes, car la distance entre cette commune d'agglomération d'Appenzell Rhodes-Extérieures et la ville de Saint-Gall ne dépasse pas 10 km: le potentiel cyclable est donc élevé. Actuellement, jusqu'à 400 vélos circulent chaque jour en section. L'objectif est d'augmenter significativement ce chiffre.

La planification du réseau cyclable prévoit une liaison principale de haut niveau. Comme le tracé traverse une frontière cantonale, une convention réglant les compétences et le financement a été conclue entre les cantons et les communes concernés. La mise en œuvre doit avoir lieu dans le cadre des

4^e et 5^e générations du projet d'agglomération Saint-Gall-Lac de Constance. Ce projet apporte une contribution importante à la promotion du vélo pour la vie quotidienne et les loisirs dans la région.

Depuis le centre de Teufen, la liaison cyclable principale sera aménagée sous forme de bande cyclable dans le sens de la descente. Dans le sens de la montée, une voie piétonne et cyclable est prévue entre Lustmühle et l'arrêt Niederteufen. Sur le tronçon compris entre l'arrêt Niederteufen et Sternen, les cyclistes circuleront sur la chaussée. Entre Sternen et la gare de Teufen, le type d'aménagement dépendra du futur tracé ferroviaire dans le centre de Teufen. La décision concernant ce tracé ferroviaire est attendue pour fin 2026. À partir du carrefour Lustmühle, en sortie de localité, les deux voies se rejoignent en une piste cyclable bidirectionnelle qui mène directement à l'élément central de la liaison cyclable: la nouvelle passerelle pour les personnes à pied et à vélo au-dessus du Wattbach, qui marque la limite communale entre Teufen et la ville de Saint-



La visualisation du projet lauréat «linea silens» du mandat d'étude parallèle pour la passerelle du Wattbach montre une vue aérienne de la passerelle en direction de Teufen, Lustmühle (auteur: OVI Images GmbH)

Gall. Côté nord, le nouveau Wattbachweg continue en direction de Saint-Gall. L'aménagement dans son ensemble est conçu pour assurer des conditions de circulation sûres et fluides.

INTÉGRÉE AU PAYSAGE

Dans le cadre d'un mandat d'étude parallèle, un projet lauréat a été désigné en 2025. La nouvelle passerelle enjambe le vallon du Wattbach sur une longueur d'environ 104 m. Sa principale caractéristique est sa déclivité longitudinale constante de 6,5 %, qui permet un usage confortable, sûr et accessible à tout le monde – pour la vie quotidienne comme pour les loisirs, à vélo comme à pied. Le nouvel itinéraire offre ainsi une alternative attrayante à la Teufenerstrasse, très fréquentée.

Le tracé de la passerelle suit une douce courbe en S, qui s'inspire de la topographie de la vallée. Il évite les changements de direction brusques et offre de bonnes conditions de visibilité, importantes aussi bien pour la sécurité du déplacement que pour l'expérience des usagers et usagers : traverser la passerelle en admirant la cime des arbres ou le vallon du Wattbach fait en effet du franchissement de la vallée une expérience en soi.

La construction retenue allie capacité portante élevée et silhouette élancée, et autorise de grandes portées pour une hauteur de construction minimale. La passerelle s'étend sur trois travées, la portée centrale ayant été dimensionnée à dessein de manière généreuse, ce qui a permis de réduire au minimum le nombre d'appuis. Les piles en acier élancées s'intègrent en outre discrètement à la forêt. Ces deux éléments contribuent de manière déterminante à la préservation du paysage.

Sur le plan esthétique également, le projet mise sur la sobriété : la structure métallique de la passerelle crée un contraste

net avec l'environnement naturel sans paraître dominant. Un garde-corps à barreaudage fin assure la protection contre les chutes tout en ménageant une vue sur la vallée. Un éclairage LED discret, commandé par capteur et intégré à la main courante, garantit quant à lui la sécurité dans l'obscurité tout en évitant des émissions lumineuses inutiles.

PLUS QU'UNE SIMPLE LIAISON CYCLABLE

L'intégration dans le paysage et l'environnement constituait l'un des thèmes centraux du projet. Le périmètre se situe dans un précieux paysage de vallon, avec des associations forestières protégées, des cours d'eau et un important corridor faunistique. Les atteintes portées à ces valeurs naturelles doivent être réduites au strict minimum. Là où elles sont inévitables, elles seront compensées à surface égale ou par des mesures de qualité équivalente. De vastes mesures de remplacement et de revalorisation sont prévues, parmi lesquelles des reboisements avec des essences adaptées au site, la création de lisières de forêt riches en structures, un site de reproduction pour les amphibiens ainsi que de petites structures pour les reptiles et les petits mammifères. Le projet ne se contente ainsi pas de compenser les défrichements, mais génère une plus-value écologique avérée.

Avec un coût d'investissement estimé à environ CHF 5,5 millions, la passerelle cyclable du Wattbach représente un investissement durable dans la mobilité de la région. Les ouvrages de raccordement sont également compris dans ce coût. La structure robuste et nécessitant peu d'entretien, l'utilisation, économe en ressources, des matériaux ainsi que la grande qualité d'usage pour les personnes à pied et à vélo sont autant d'arguments en faveur d'une belle longévité.



Visualisation de la passerelle du Wattbach vue depuis le chemin de randonnée pédestre dans le vallon, en direction de Saint-Gall (auteur : OVI Images GmbH)

CAP SUR LA VOIE EXPRESS CYCLABLE, EN UNISSANT NOS FORCES



SASCHA ATTIA

RESPONSABLE MOBILITÉ ACTIVE, OFFICE DES TRANSPORTS ET DES TRAVAUX PUBLICS

CANTON DE SOLEURE

La voie express cyclable 3 Soleure-Recherswil sera réalisée entre 2028 et 2031. Le Canton, les communes et la Confédération réalisent «viribus unitis»¹, un axe de circulation de 7,5 km pour l'agglomération de Soleure.

Le plan du réseau cyclable soleurois prévoit la création, d'ici 2042, de 8 voies express cyclables et de 22 itinéraires cyclables principaux d'une longueur totale de 150 km. Grâce à la loi sur les routes cantonale, le Canton peut aussi financer à 100 % les itinéraires cyclables cantonaux empruntant des routes communales. Pour ces 30 itinéraires, des études de corridors sont désormais menées afin de définir les tracés et d'en vérifier la faisabilité. Le Canton a donné la priorité à la voie express cyclable 3 Soleure-Recherswil (V3) en raison de son fort potentiel cyclable. La liaison entre Rechterswil et Soleure est en effet plus directe et plus courte que les routes cantonales existantes, et aussi plus courte que la liaison en transports publics: elle relie ainsi mieux l'agglomération à la ville-centre. La V3 dessert également les gares de Biberist Ost et de Soleure.

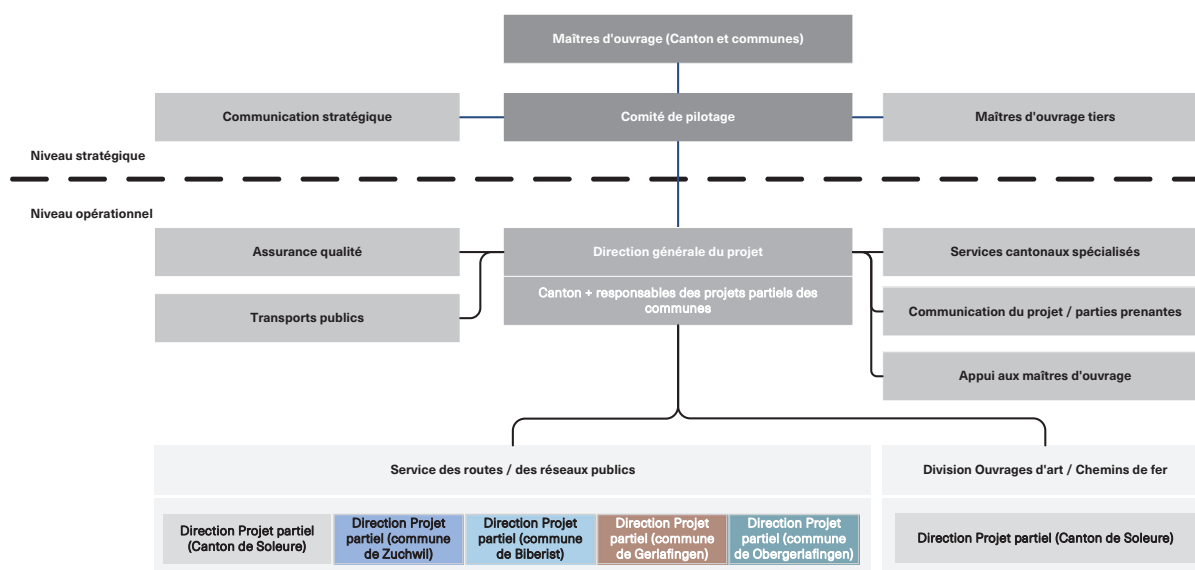
Le projet comprend au total 18 lots de construction (sous-projets) de nature très diverse. Deux des lots correspondent à des ouvrages d'art, dont les coûts peuvent atteindre CHF 10 millions. Les mesures prévues sur les routes communales consistent principalement en adaptations de l'existant,

les lots les plus petits affichant un coût de construction inférieur à CHF 100'000. Mais ce n'est que grâce à leur coordination que ces investissements ponctuels prennent tout leur sens. La requalification de la route communale accroît, par exemple, l'effet du passage supérieur au-dessus de la ligne du RBS à Biberist de manière significative.

UN ENTHOUSIASME SUSCITÉ PAR LE PROJET D'AGGLOMÉRATION

L'étude de corridors a été étroitement coordonnée avec l'élaboration du projet d'agglomération (PA) de Soleure (5^e génération), et le plan du réseau cyclable cantonal a été présenté lors des ateliers du PA. Ainsi, un grand nombre de représentant-e-s des communes ont été familiarisé-e-s très tôt avec le concept de voie express cyclable (VEC). Une représentation commune et concrète de la fonction d'une VEC s'est par conséquent dessinée avant même que la première voie cyclable ne soit planifiée. Cette construction d'un consensus et cette information précoce ont été décisives pour la suite de la planification, car les nouvelles voies cyclables ont suscité beaucoup d'enthousiasme.

Le PA quant à lui s'avère tout aussi important comme outil de financement que comme cadre de planification. La participation de la Confédération aux coûts, à hauteur de 35 % à 40 %, donne en outre une impulsion essentielle en période de pression à l'économie.



Le manuel de projet de la V3 fixe l'organisation du projet ainsi que les principes de la phase de projet et les principes de gestion essentiels (source: Enginious AG, Winterthur)

DES COMMUNES DYNAMIQUES

Dans le canton de Soleure, les communes jouent traditionnellement un rôle important, ce qui marque la culture de la planification. La volonté des communes de voir se réaliser une VEC a été déterminante pour la rapidité de la mise en œuvre. L'Office des transports et des travaux publics prévoyait à l'origine une réalisation échelonnée de la V3 sur deux générations du PA. La construction d'une infrastructure de 7,5 km de long comprenant 18 lots de construction exige en effet non seulement des moyens financiers, mais aussi des chef-fe-s de projet expérimenté-e-s. Avec un effectif plafonné, l'office n'aurait pas pu mener ce projet à bien dans un délai aussi court. Les communes concernées (Biberist, Gerlafingen, Obergerlafingen et Zuchwil) prennent en charge, pour leurs lots respectifs, la poursuite du développement de projet, ce qui permet de raccourcir de quatre ans la durée de réalisation. Gerlafingen prévoit en outre quatre voies d'accès d'une longueur totale de plus de 3 km. À cet effet, des routes communales seront transformées en rues cyclables, des chemins ruraux seront asphaltés et une nouvelle liaison vers la piscine sera créée. La commune de Biberist a quant à elle fourni une importante prestation préalable pour la réalisation de la V3 en élargissant en régie propre la passerelle de l'Emme le long du pont ferroviaire de la ligne Soleure-Berthoud.

L'engagement des entreprises ferroviaires a lui aussi été déterminant : le BLS et le RBS ont également été associés dès le départ et se sont montrés ouverts au projet. La vérification de faisabilité du passage supérieur de l'Aesplistrasse à Biberist au-dessus de la ligne du RBS a été la clé d'un dépôt dans les délais dans le projet d'agglomération. En raison de l'urgence, le RBS a en effet mené une consultation interne en seulement quatre heures (!) au lieu des 30 jours habituels.

UNE COORDINATION DE GRANDE AMPLEUR

La V3 est un projet d'envergure réunissant cinq maîtres d'ouvrage. Le Canton et les communes ont donc mis en place leur propre organisation de projet. Une direction générale du projet coordonne, à un niveau supérieur, la réalisation des différents lots de construction et garantit la qualité de la voie express cyclable. Cette organisation a été consignée en détail dans un manuel de projet, et le Canton et les communes ont convenu contractuellement de la procédure à suivre dans une convention entre maîtres d'ouvrage. Cette coordination demande des moyens : jusqu'à la mise en service de la V3, la direction générale du projet se réunira chaque mois. À cela s'ajoutent les réunions du comité de pilotage et les prestations d'étude à l'intérieur des différents lots de construction. Mais ce travail en vaudra la peine, car seul un itinéraire continu sera à même de déployer pleinement ses effets.

La volonté commune de toutes les parties prenantes de voir aboutir une voie express cyclable réduit le risque d'une longue réalisation par étapes. Seule une planification transparente, associant les partenaires du projet dès le départ, instaure la confiance, favorise une compréhension commune et suscite le besoin de réaliser une voie express cyclable. Ou, en s'inspirant d'Antoine de Saint-Exupéry : « Si tu veux construire un itinéraire cyclable, ne rassemble pas les gens pour leur donner des ordres, leur expliquer chaque bordure de trottoir et répartir le travail, mais fais naître dans leur cœur le désir du vent sur leur visage par un beau jour de printemps. »



Le tracé a été élaboré dans le cadre d'une étude de corridors (graphique : Kontextplan AG, Soleure)



La passerelle de l'Emme est déjà en service ; la commune de Biberist a pu soumettre son élargissement dans le projet d'agglomération de la 2^e génération comme mesure de remplacement (photo : Linus Heini)

PISTES CYCLABLES HORS LOCALITÉ: DES ARGUMENTS EN BITUME?



ELISA SCHNEEBERGER
CHEFFE DE PROJET, SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES,
ÉTAT DE FRIBOURG

Plusieurs projets de pistes cyclables ou pistes mixtes sont en cours au sein du Service des ponts et chaussées (SPC) de l'État de Fribourg. Lorsque ces pistes se trouvent hors localité, elles entrent en conflit avec les surfaces agricoles et font souvent l'objet d'oppositions de la part d'agriculteurs et agricultrices. Une communication ouverte et des arguments solides sont indispensables à une collaboration constructive.

Dans le canton de Fribourg, seuls quelques tronçons de pistes cyclables ont déjà été réalisés. Ces dernières décennies, les bandes cyclables étaient le standard pour les aménagements cyclables hors localité. Depuis l'évolution des exigences et l'entrée en vigueur de la loi fédérale sur les voies cyclables et la loi cantonale sur la mobilité, plusieurs projets de pistes ont été lancés. Entre Tavers et Alterswil, le projet mis à l'enquête en 2022 prévoyait des bandes cyclables. Suite aux oppositions d'organisations de défense du vélo, le projet a été revu pour créer une piste cyclable à la montée. Dans la commune de Le Mouret, une piste mixte d'environ 700 m sur un terrain agricole a été mise à l'enquête en 2024 et devrait être réalisée cette année. En tant que cheffe de projet, je m'occupe notamment d'un projet de piste cyclable d'environ 4 km de long entre Villars-sur-Glâne et Posieux, qui sera mis à l'enquête prochainement. Grâce à ces projets, le SPC élargit ses expériences de pistes hors localité et en tire des enseignements.

UN DIALOGUE COMPLEXE

Au plus tard avant la mise à l'enquête, le SPC rencontre les propriétaires impacté-e-s par le projet. Durant ces discussions, il est parfois difficile de convaincre de la nécessité du projet. Le gabarit en principe utilisé pour les projets de pistes hors localité est d'au moins 3.0 m de large, séparé de la chaussée par une bande herbeuse d'un mètre. Pour certain-e-s propriétaires, cet aménagement «assez large pour y faire circuler une voiture» est démesuré. Nous expliquons alors les cas de croisement, les standards et l'importance de créer un aménagement confortable et de qualité. Le tracé est aussi soumis à d'autres exigences, comme la protection des boisements hors-forêt ou des contraintes géométriques. La pesée des différents intérêts nous fait souvent construire des aménagements plus modestes que ce qui est parfois réalisé dans d'autres cantons ou à l'étranger, mais nous devons quand même pouvoir justifier chaque mètre d'emprise. Nous devons également convaincre du potentiel futur: dans la situation actuelle, sans aménagement cyclable, peu de cyclistes osent circuler sur ces tronçons de route cantonale. Les propriétaires ne voient ainsi pas l'utilité de l'aménagement et il faut les convaincre que l'offre créera la demande.

Il est également important d'insister sur la vision globale et l'obligation légale d'aménager un réseau cyclable: même si le projet de piste n'est pour l'instant pas relié à d'autres amé-



Piquetage de la piste cyclable prévue entre Saint-Aubin et Domdidier. La piste est ponctuellement éloignée de la chaussée afin de préserver l'alignement végétal protégé (source: SPC, F. Collaud)

nagements cyclables, la continuité sera assurée à plus long terme, sur la base de notre réseau cyclable cantonal. Un axe entier est réalisé en plusieurs projets, avec chacun son degré d'avancement et ses contraintes.

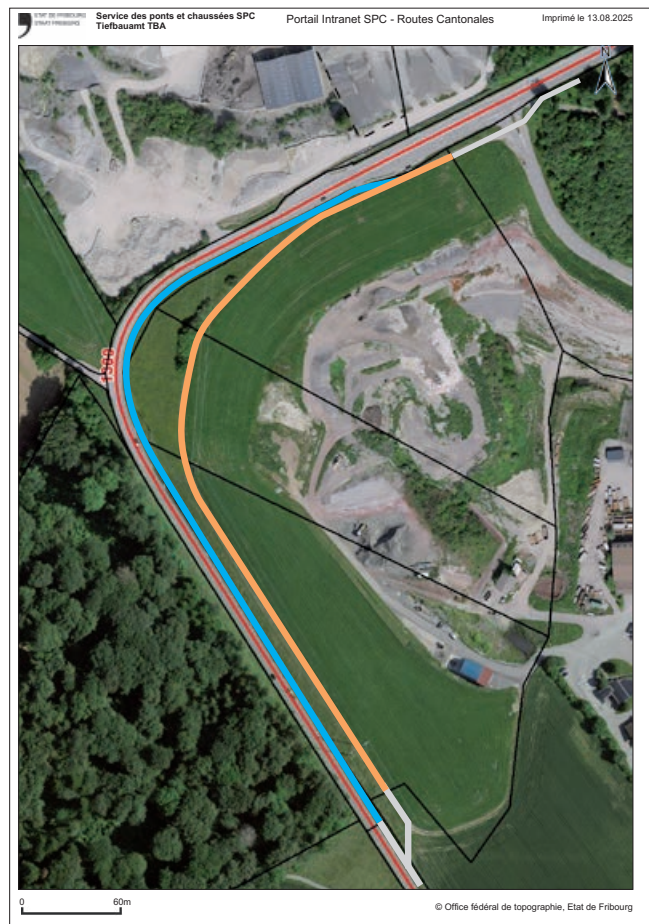
ANTICIPATION ET COMMUNICATION

L'anticipation est un élément essentiel pour une collaboration constructive avec les agricultrices et agriculteurs. En les consultant le plus tôt possible, cela laisse le temps de discuter des variantes éventuelles, d'écouter leurs contraintes et de trouver le meilleur compromis possible. Le rôle de la commune est important et son soutien au projet peut avoir un grand impact : même si elle n'est pas responsable des aménagements cyclables cantonaux hors localité, elle a une connaissance plus fine du terrain et de ses habitant·e·s et peut aider à trouver des solutions constructives.

ACQUISITION ET COMPENSATION

Dans le canton de Fribourg, la procédure d'acquisition des terrains est une procédure parallèle au projet routier. La Commission d'acquisition des immeubles, composée d'expert·e·s indépendant·e·s nommé·e·s par le Conseil d'État, fixe le prix des terrains à acquérir. Les propriétaires peuvent donc faire opposition au projet de piste cyclable et s'opposer au prix en refusant de signer la convention d'acquisition des terrains. Dans ce dernier cas, une procédure d'expropriation est lancée.

Le prix fixé pour l'acquisition des terrains agricoles est relativement bas et fait presque toujours l'objet de discussions. L'indemnité perçue par les agriculteurs et agricultrices ne couvre pas la perte de revenus, et la diminution de surface agricole peut aussi impacter les paiements directs de la Confédération. En général, la solution privilégiée par les agricultrices et agriculteurs est l'échange de terrains : au lieu de vendre la surface nécessaire au projet, elles et ils préfèrent recevoir la surface équivalente sur un autre terrain. Cette solution n'est pas toujours possible, mais cela vaut la peine d'ouvrir la discussion avec la commune ou les propriétaires voisin·e·s.



Deux variantes discutées avec l'agriculteur pour la piste cyclable entre Vilars-sur-Glâne et Posieux : l'aménagement de la piste le long de la route cantonale (bleu) ou l'élargissement du chemin agricole existant pour y faire circuler les vélos (orange). Le choix s'est porté sur la variante bleue (source : SPC)



Piquetage d'une piste mixte prévue à La Tour-de-Trême (source : SPC, P. Rime)

DU VILLAGE AU TRAIN: QUAND LE VÉLO DEVIENT LE PARTENAIRE IDÉAL DU RAIL



COLETTE MANELLA
CHEFFE DE PROJET « PREMIER ET DERNIER KILOMÈTRE »
CFF

À la campagne, la voiture reste le mode de transport dominant. Pourtant, de plus en plus de personnes souhaitent utiliser le vélo ou le vélo à assistance électrique, notamment pour se rendre à la gare. Que faut-il pour que ce souhait devienne réalité, et comment les CFF y contribuent-ils ?

Colette Manella, gestionnaire de produit « Stationnement vélo » au sein de l'unité « Premier et dernier kilomètre » des CFF, explique comment ceux-ci encouragent l'usage du vélo en mettant l'accent sur l'ensemble de la chaîne de déplacement – et comment le vélo peut s'imposer comme une solution confortable pour accéder aux transports publics.

1. Pourquoi les CFF, une entreprise de transport ferroviaire, s'intéressent-ils à des projets liés à la mobilité active ?

Les CFF sont bien plus que des trains : nous nous intéressons au voyage dans son ensemble. Saviez-vous que les personnes qui voyagent en train n'y passent en moyenne que 50 % de leur temps de parcours ? Le reste est consacré au trajet jusqu'à la gare ou de la gare à la destination – ce que l'on appelle le premier et le dernier kilomètre. Si nous voulons convaincre des clientes et clients d'opter pour le rail, nous devons réfléchir à des solutions efficaces pour se rendre à la gare.

2. Quels obstacles spécifiques freinent aujourd'hui le report modal de la voiture vers la mobilité durable dans les zones rurales ?

En première place on trouve les habitudes : nous sommes toutes et tous guidé-e-s par l'habitude, et il faut de bons arguments pour modifier un comportement bien ancré. D'autres freins concernent l'accessibilité des gares et le manque d'infrastructures sûres, par exemple pour le stationnement des vélos à assistance électrique (VAE).

3. Quels outils utilisez-vous pour atteindre cet objectif ?

Chaque région a ses spécificités, et l'offre de mobilité doit s'adapter aux besoins concrets de la population locale. C'est pourquoi la collaboration avec les actrices et acteurs locaux est essentielle pour parvenir à des solutions efficaces.

Nous misons sur une combinaison de mesures : le développement des infrastructures de stationnement pour vélos, des offres de vélos en libre-service et une forte intégration numérique, afin que l'ensemble des offres soit accessible et réservable en temps réel.

4. « Ton vélo à la gare » est un projet pilote mené sur plusieurs sites où il n'existait auparavant aucune offre de partage. Pourquoi est-il particulièrement adapté au milieu rural ?



Vélostation sécurisée à Rapperswil : la présence d'une infrastructure sûre favorise la combinaison du vélo et des transports publics (photo : CFF)

« Ton vélo à la gare » est une offre conçue pour un usage localisé: on peut emprunter un vélo et le restituer au même endroit. Contrairement aux systèmes de partage classiques, elle permet des durées d'emprunt plus longues à un prix attractif. Cette offre est idéale pour les pendulaires et les voyageuses et voyageurs de loisirs.

Le projet pilote a démarré à Meilen, et Brugg/Windisch, Soleure et Delémont s'y sont ajoutés par la suite. Nous disposons actuellement de 58 véhicules (vélos et VAE) et comptons environ 400 utilisatrices et utilisateurs enregistré-e-s. Le service est utilisé toute l'année, mais surtout pendant les mois les plus doux et le week-end. De manière générale, les chiffres affichent une tendance à la hausse. Il s'est confirmé qu'un mix de vélos et de VAE était important pour répondre aux attentes de la clientèle.

5. En ville, l'offre de stationnement pour vélos est souvent bien développée, alors qu'elle l'est moins à la campagne, bien que la demande existe. Comment les CFF répondent-ils à ce besoin croissant ?

Se rendre à la gare à vélo, puis poursuivre son trajet en train: presque toutes les gares suisses disposent de places de stationnement pour vélos, certaines proposant même des vélostations sécurisées ou surveillées. En collaboration avec les communes, et en tenant compte des spécificités de chaque gare, nous planifions des installations permettant aux voyageuses et voyageurs de garer leur vélo avant de poursuivre leur trajet en transports publics.

C'est dans cette optique que nous développons la « vélostation sécurisée ». L'idée est née du fait que les VAE sont de plus en plus utilisés et que des possibilités de les garer de manière sûre sont souhaitées. Ces installations peuvent en outre être adaptées à la demande. Ce type de produit est destiné à compléter les places de stationnement pour vélos gratuites et librement accessibles déjà existantes. Il s'agit d'une installation collective fermée, en libre-service et payante, dotée d'un système d'accès numérique et d'une capacité

de 20 à 100 places. Le concept prévoit en outre la possibilité d'intégrer, si nécessaire, des services tels qu'une pompe à vélo, des casiers ou des stations de recharge pour VAE.

L'acquisition a été achevée il y a quelques mois, et nous travaillons actuellement à la mise en œuvre d'une première installation.

Nous prévoyons également, là où cela est possible, des projets d'upcycling (suprarécyclage): il s'agit de rendre d'anciens locaux à vélos plus accessibles. À Bütschwil, par exemple, nous avons équipé la cage à vélos existante d'un système d'accès numérique. Ces améliorations ont entraîné une augmentation de la demande.

6. Quelle est l'importance de l'intégration numérique pour favoriser la combinaison vélo-train ?

Elle est extrêmement importante. De nombreuses personnes utilisent déjà des canaux numériques pour planifier leur voyage. Dans l'application Mobile CFF, la fonction cartographique permet d'accéder à différentes informations, par exemple à la disponibilité des offres de vélos en libre-service ainsi qu'à la capacité et aux caractéristiques des places de stationnement pour vélos ou des vélostations.



« Ton vélo à la gare »: location et restitution aisées des vélos et des VAE (photo: CFF)



Rénover plutôt que remplacer: un projet d'upcycling à Bütschwil (photo: CFF)

CROSSCONNECT – PAS À PAS VERS DES CARREFOURS RÉGULÉS PLUS DURABLES



ELKE SCHIMMEL
CHEFFE DE PROJET CROSSCONNECT
MOBYCON / NOVEMBER: CITY



ALEXANDRE MACHU
CHEF DE PROJET
TRANSITEC INGÉNIEURS-CONSEILS SA



DANIEL BAEHLER
CHEF DE PROJET
BÜRO FÜR MOBILITÄT AG



ALAIN AZZI
INGÉNIEUR D'ÉTUDE
TRANSITEC INGÉNIEURS-CONSEILS SA

Dans le cadre d'un projet de recherche D-A-CH sur les infrastructures de transport, une équipe internationale a développé une nouvelle démarche permettant de mieux intégrer les formes de mobilité durables aux carrefours régulés en localité. Ce projet a notamment donné naissance à un *Step-by-Step Guide* (guide étape par étape) et à un outil de formation en ligne.

RÉCEMMENT, PENDANT LA PAUSE-CAFÉ :

Ingénieure en transports (I) : Le carrefour près de l'école professionnelle est vraiment ancien. D'un point de vue technique, il suffirait de refaire le revêtement de la chaussée et de remplacer la signalisation lumineuse.

Urbaniste (U) : Tu parles du carrefour à plusieurs voies où, aux heures de pointe, de grands groupes de jeunes s'accumulent entre l'arrêt de bus et le feu ?

- I: Tout à fait.
- U: Alors nous devrions profiter de la réfection prévue pour rendre le carrefour plus attrayant pour les cyclistes et les piétons. De nombreuses familles vivent aussi dans le quartier.
- I: Les élèves de l'école professionnelle viennent rarement à vélo, et les embouteillages se forment principalement sur la route principale, empruntée par les pendulaires.
- U: En créant dès maintenant des infrastructures cyclables d'excellente qualité, nous n'encouragerons pas seulement les élèves à se déplacer à vélo, nous réduirons aussi le trafic automobile. Les riverain-e-s ne seront plus dissuadé-e-s par la densité du trafic. Nous contribuerons en outre ainsi aux ambitieux objectifs climatiques de notre ville. Le réaménagement du carrefour est un bon début.

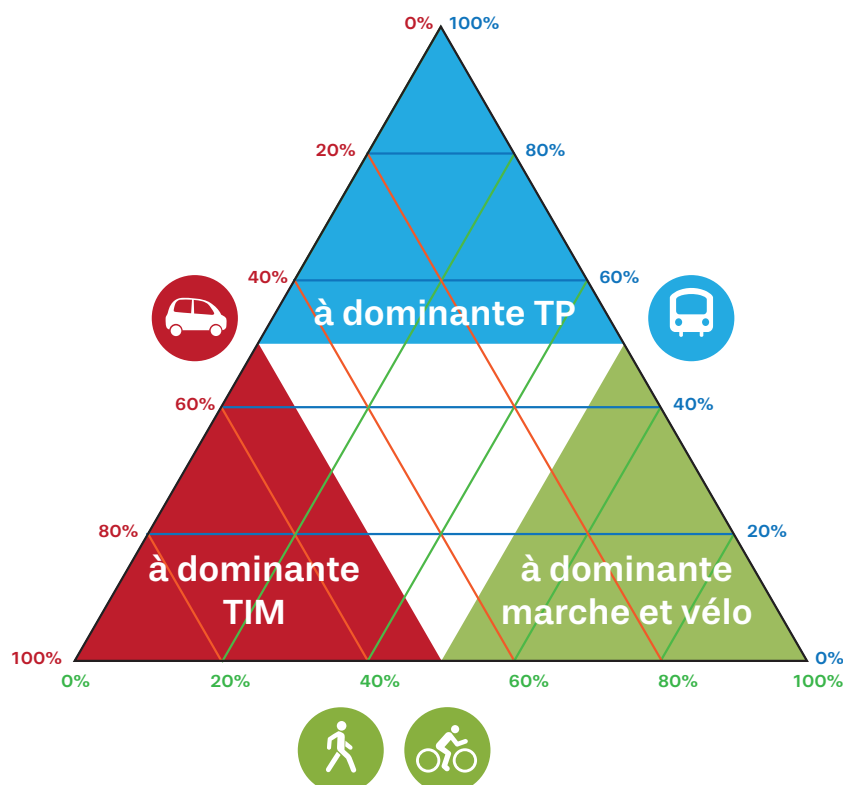


Fig. 1 : La pyramide CrossConnect montre, à partir de la répartition modale des personnes, les modes de transport qui caractérisent le carrefour (graphique: CrossConnect)

L'HUMAIN AU CENTRE

C'est précisément sur ce type de débats que s'appuie le projet «CrossConnect – Crossings Connecting Partners in the D-A-CH Region».

Au cours des deux dernières années, des expert·e·s d'Allemagne, d'Autriche, de Suisse et des Pays-Bas ont approfondi une méthode améliorant la prise en compte des besoins des usagères et usagers de la mobilité active et des transports publics, dans l'aménagement et la régulation des carrefours à feux.

Les carrefours sont en effet des leviers centraux pour influencer les conditions offertes aux différentes formes de déplacement. Pendant de nombreuses décennies, les infrastructures de transport ont été optimisées au seul profit du trafic motorisé. La signalisation lumineuse servait avant tout à assurer la fluidité du trafic (automobile). Dans différents pays, des pratiques, mais aussi des technologies, se sont entre-temps développées. Elles placent les besoins des usagères et usagers de la mobilité active et des transports publics davantage au centre. En Suisse aussi, quelques bons exemples existent déjà¹.

En collaboration avec des villes d'Allemagne, d'Autriche et de Suisse, CrossConnect a développé une approche pratique pour rendre les carrefours régulés concrètement plus durables. Ce n'est pas la fluidité du trafic qui prime, mais bien les besoins de toutes les personnes qui utilisent ces carrefours, qu'elles se déplacent à pied, à vélo ou en transports publics.

TRANSMISSION DES CONNAISSANCES AU PLUS PRÈS DE LA PRATIQUE

Ces constats ont donné naissance à un cours pratique en ligne, conçu pour mettre à la disposition des communes et des planificatrices et planificateurs des connaissances directement applicables au réaménagement des carrefours régulés.

Le cours comprend trois modules. Le premier est le guide étape par étape de Cross-Connect. Il s'agit à la fois d'une aide à la décision et d'un guide sur la manière de rendre les carrefours régulés en localité plus durables.

Il place les personnes et leurs besoins au centre, indépendamment de leur moyen de déplacement. Ainsi, la base retenue n'est pas la quantité des véhicules, mais le nombre des personnes qui se déplacent dans le carrefour (cf. Fig. 1).

Le guide comprend trois étapes. Chacune traite de trois types d'aspects relatifs à la planification d'un carrefour régulé (cf. Fig. 2) :

- **Aspects sociaux** (notamment aspects de genre, c.-à-d. les différents rôles sociaux et les différentes exigences en matière d'infrastructures de mobilité): les usagères et usagers et leurs besoins
- **Aspects écologiques** (notamment aspects climatiques): compatibilité, et effets sur l'environnement et le climat
- **Aspects économiques**: organisation du trafic, nature et formes des déplacements, coûts

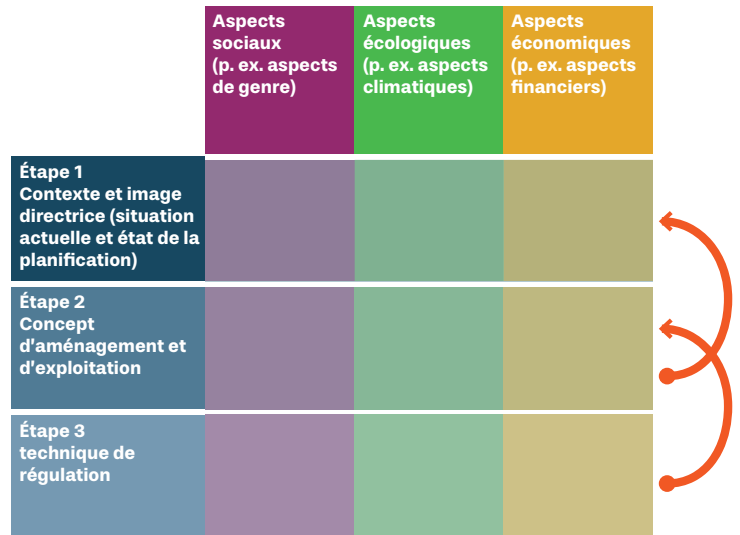


Fig. 2 : Structure du guide étape par étape de CrossConnect (graphique : CrossConnect)

La démarche repose sur une méthodologie éprouvée, qui consiste à définir, dans un premier temps, le contexte et l'image directrice, puis à élaborer, sur cette base, un concept d'aménagement et d'exploitation et enfin, de poser la stratégie et définir les équipements de régulation.

Les usagères et usagers (potentiel·le·s) sont toujours placé·e·s au centre, mais les conditions constructives, écologiques et climatiques, ainsi que la faisabilité sont également prises en compte à chaque étape.

ÉTUDES DE CAS ET EMPOWERMENT TOOLBOX

Le deuxième module de l'outil de formation en ligne montre, à l'aide de neuf études de cas (dont deux carrefours à Berne et un à Genève), comment le guide étape par étape peut être appliqué concrètement.

Le troisième module comprend quant à lui une *Empowerment Toolbox* (boîte à outils) pour la mise en œuvre de carrefours régulés plus durables. Nous y proposons des réponses, axées sur la pratique, aux questions les plus pressantes, ainsi que des outils fondés sur les principaux enseignements de CrossConnect. Car la mise en œuvre de carrefours durables requiert non seulement une expertise technique, mais aussi une réflexion stratégique sur la manière d'obtenir un soutien politique et d'organiser le processus avec succès.

Cette présentation de la démarche, attrayante et facilement accessible, doit contribuer à diffuser plus largement la nouvelle approche de planification des carrefours régulés. Nous serions heureuses et heureux de vous aider à mettre en œuvre une approche centrée sur les besoins plutôt que sur la fluidité du trafic, et qui place l'humain au cœur de la planification des transports.

Outil de formation en ligne et informations sur le projet :
www.crossconnect-dach.eu

¹ Voir Info-Bulletin 2021_2 sous <https://www.velokonferenz.ch/fr/publications/info-bulletins>

CONFÉRENCE VÉLO SUISSE
Hirschengraben 2
3011 Berne

+41 77 465 13 87
info@velokonferenz.ch
www.conferencevelo.ch

