

01 / 2024

INFO BULLETIN

REVUE DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

ON THE ROAD: LA LOI SUR LES VOIES CYCLABLES



CONTENU

-
- 4 LOI SUR LES VOIES CYCLABLES :
OÙ EN SOMMES-NOUS ?
DANIEL SIGRIST, CONFÉRENCE VÉLO SUISSE, DIRECTEUR
LUKAS STADTHERR, FONDATION SUISSEMOBILE, MEMBRE DU
COMITÉ DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

-
- 7 RÉSEAU CYCLABLE POUR LES LOISIRS :
DE NOUVELLES TÂCHES POUR LES CANTONS
MICHAEL BUR, SUISSEMOBILE

-
- 10 MISE EN ŒUVRE DE LA LOI FÉDÉRALE SUR LES
VOIES CYCLABLES : EXEMPLE PRATIQUE DU
CANTON DU VALAIS
SÉBASTIEN MÉTRAILLER, SERVICE DE LA MOBILITÉ DU CANTON
DU VALAIS

-
- 14 UNE NOUVELLE STRATÉGIE POUR LE VÉLO AU
TESSIN
TIZIANO BONOLI, RÉPUBLIQUE ET CANTON DU TESSIN,
SERVICE DE LA MOBILITÉ

-
- 16 LE CANTON DE SAINT-GALL ENCLENCHE LA
VITESSE SUPÉRIEURE
INA STENZEL ET DANIEL LITSCHER, CANTON DE SAINT-GALL,
TIEFBAUAMT, MOBILITÄT UND PLANUNG, FACHSTELLE FUSS-
UND VELOVERKEHR

-
- 20 ROADMAP VELO : UNE PLATEFORME POUR LE
SYSTÈME VÉLO
URS WALTER, OFFICE FÉDÉRAL DES ROUTES OFROU,
RESPONSABLE DU SECTEUR MOBILITÉ CYCLISTE

-
- 21 NOUVELLE PUBLICATION : « VELOWENDE »
MICHAEL LIEBI, MEMBRE DU COMITÉ DE LA CONFÉRENCE
VÉLO SUISSE, CO-AUTEUR DU LIVRE

-
- 23 EN HOMMAGE À OSKAR BALSIGER
19.08.1944 – 29.04.2024

IMPRESSUM

CONFÉRENCE VÉLO SUISSE (CVS)

Rechbergerstrasse 1, Postfach 938, 2501 Biel/Bienne

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

CONCEPT ET RÉDACTION

Daniel Sigrist, Conférence Vélo Suisse

TRADUCTION

Delphine Renard, Lausanne

RELECTURE

Agnès Camacho-Hübner, IntenCity Sàrl

GRAPHISME

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

ILLUSTRATION

Passerelle Torretta à Bellinzona (photo : Canton Tessin)

ÉDITORIAL

CHÈRES LECTRICES, CHERS LECTEURS, CHERS MEMBRES,

La loi sur les voies cyclables, un an déjà! Nous avons voulu savoir comment se passait la mise en œuvre pour les cantons et les communes, grâce à une enquête éclair réalisée par la Conférence Vélo Suisse et SuisseMobile. Il est réjouissant de constater que, pour les cantons, le vélo se trouve renforcé grâce à la nouvelle loi; nous n'avons pas été étonnés d'apprendre que le besoin d'espace supplémentaire, en localité ou hors localité, entraîne des conflits persistants, et que les autres gros problèmes sont en lien avec une importance toujours très grande du TIM et un manque de soutien administratif et politique. Pour réussir, la mise en œuvre du réseau cyclable projeté doit impérativement s'accompagner d'un poids accru du vélo dans la pesée générale d'intérêts. Mais ce n'est pas tout: il manque aussi des ressources humaines et financières. Les cantons du Valais, du Tessin et de Saint-Gall donnent l'exemple.

Le nouveau guide pratique «Planification des réseaux de voies cyclables» offre aux cantons et aux communes des bases précieuses pour la planification. La planification du réseau de voies cyclables pour les loisirs constitue une tâche supplémentaire; la planification d'un réseau VTT, notamment, devra avant tout pouvoir s'appuyer sur des principes bien définis. Un article de SuisseMobile fait le point à ce sujet.

Besoin d'outils pour la «vélorution»? Après avoir lu l'article qui en parle dans notre Bulletin, vous aurez sûrement envie de découvrir le livre «Velowende» de Patrick Rérat, Ursula Wyss, Michael Liebi et Christine Lehmann qui vient de sortir.

Cet éditorial a enfin une triste nouvelle à communiquer: Oskar Balsiger, co-fondateur et membre d'honneur de la Conférence Vélo Suisse, est décédé en avril dernier. Avec lui, c'est un véritable pionnier qui disparaît, car il a constamment lutté pour la reconnaissance du vélo comme mode de transport à part entière.

Le comité caresse l'espoir que de nombreux pionniers et pionnières, ambassadeurs et ambassadrices du vélo suivent ses traces pour que l'indispensable effort collectif et un engagement indéfectible nous aident à accomplir la vélorution promise!

Kathrin Hager

Présidente de la Conférence Vélo Suisse

LOI SUR LES VOIES CYCLABLES: OÙ EN SOMMES-NOUS ?

DANIEL SIGRIST, CONFÉRENCE VÉLO SUISSE, DIRECTEUR

LUKAS STADTHERR, FONDATION SUISSEMOBILE, MEMBRE DU COMITÉ DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

La loi sur les voies cyclables (LVC) est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2023. Où en sommes-nous de la mise en œuvre ? Où se situent les obstacles, et quels sont les facteurs facilitateurs ? Un sondage express réalisé au printemps 2024 par la Conférence Vélo Suisse auprès des services spécialisés de l'ensemble des cantons et d'un échantillon de villes offre un bref survol de l'état des travaux et donne de premiers éléments de réponse.

Ce sondage express (sept questions) a été conduit auprès de l'ensemble des cantons ainsi qu'auprès des villes et des communes membres de la Conférence Vélo Suisse. Un total de 22 cantons (sur 26) et de 13 communes ont répondu. Le sondage s'adressait de manière prédominante aux cantons, dans la mesure où ceux-ci sont particulièrement sollicités dans la phase initiale de la mise en œuvre de la LVC, par exemple pour fournir des bases légales et des aides à la planification.

Les réponses des communes sont importantes notamment en ce qui concerne leur position par rapport aux cantons et les effets de la LVC au niveau communal. Elles reflètent un état d'esprit initial et montrent des différences marquées d'avec les cantons. Elles sont moins représentatives que celles des cantons puisqu'il s'agissait d'un échantillonnage seulement, raison pour laquelle elles sont présentées de manière plus sommaire dans l'analyse qui suit.

QUESTION 1

Mise en œuvre de la loi sur les voies cyclables, planification des réseaux, devoir de planification: où en est le canton / la ville aujourd'hui ?

Cantons

Un total de 17 cantons travaillent à la mise en œuvre de la LVC ; cinq autres cantons ont reconnu qu'il existe un besoin d'action de leur part, mais n'ont pas encore démarré le processus. Les bases, les outils et les processus sont aussi différents que les différentes bases légales existant dans chaque canton.

- En général, les déplacements à vélo pour la vie quotidienne et les loisirs font l'objet d'une planification simultanée, sachant que, la plupart du temps, les bases disponibles sont plus nombreuses et de meilleure qualité pour les déplacements quotidiens.
- En ce qui concerne le VTT, des planifications ont été décidées en de nombreux endroits, mais la mise en œuvre est

encore en attente dans la plupart des cantons ; le processus reste aussi en partie à éclaircir.

Communes

La plupart des communes disposent déjà d'outils de planification contraignants pour les autorités, de plans et de projets. Dans certains cas isolés, la LVC joue un rôle accélérateur sur l'élaboration et la finalisation de ces démarches, mais actuellement elle n'a quasiment pas d'impact sur le travail des communes.

QUESTION 2

Base(s) légale(s): qu'est-ce qui existe déjà ? Quels sont les besoins encore à couvrir ?

Cantons

Huit cantons déclarent que des adaptations ne sont pas nécessaires, ou pas prévues. Pour 13 cantons, la nécessité a été reconnue d'élaborer de nouvelles lois ou d'adapter des lois existantes, ou des décisions ont été prises en ce sens. Deux cantons ont reconnu qu'il existe un besoin d'action de leur part, mais n'ont pas encore concrétisé cette intention. De manière générale, une grande disparité existe dans les dispositions légales relatives à la loi sur les routes, au droit de la construction et de l'aménagement du territoire, à la loi sur les voies cyclables, la loi sur la mobilité, la loi sur la mobilité douce, etc. Par ailleurs :

- Quatre cantons mentionnent un besoin d'adaptation dans le domaine du VTT.
- Un autre canton élabore des guides de recommandations pour la mise en œuvre de la LVC.

Communes

Certaines communes disposent de leurs propres règlements, mais en général ce sont les bases légales cantonales qui sont déterminantes. Il y a également des différences par rapport aux cantons, ce qui signifie que le soutien dans la réalisation d'infrastructures cyclables fait parfois défaut (cf. aussi question 3).

QUESTION 3

Quelles questions sont-elles résolues, quelles questions sont-elles encore en suspens ?

Cantons

Parmi les questions résolues, on trouve l'inscription des réseaux de voies cyclables dans le plan directeur cantonal et la mise à disposition des bases légales (cf. aussi questions 1 et 2). En

revanche, il n'existe pas de tendances univoques par rapport à la question de savoir où se situe le plus grand besoin d'action. Les questions encore en suspens sont les suivantes :

- mise en œuvre en tant que telle et rapidité de cette dernière
- financement
- ressources humaines
- compétences, responsabilités et processus internes au niveau du canton
- compétences, responsabilités et coordination avec les communes
- questions techniques en lien avec les chemins de l'école hors localité, les conflits avec les exploitations agricoles, la consommation de terrain, les voies express cyclables, les VTT, l'utilisation de géodonnées.

Communes

Certaines communes déclarent disposer, pour l'essentiel, des prescriptions légales et politiques nécessaires. Cependant, la plupart des réponses évoquent des questions concrètes encore irrésolues :

- répartition à l'avenir d'un espace restreint
- positionnement des intérêts du vélo face à ceux du TIM, des TP et d'autres besoins
- obstacles à la mise en œuvre de nature politique
- coordination insuffisante avec les cantons, soutien insuffisant des cantons (blocage de certains processus)
- financement des mesures
- insuffisance des ressources humaines
- utilisation de géodonnées.

QUESTION 4

De nouvelles ressources humaines ou financières sont-elles disponibles grâce à la nouvelle loi sur les voies cyclables ? Si oui, lesquelles ?

Cantons

Quatre cantons ont créé des postes de travail supplémentaires découlant directement ou indirectement de la LVC, par exemple dans le cadre de programmes de promotion du vélo ou de protection du climat. Cinq autres cantons évaluent l'opportunité de créer de nouveaux postes. En revanche, pour 13 cantons, la LVC n'a actuellement pas ou pas encore d'influence sur les ressources humaines.

Communes

Il n'y a pas eu de création de nouveaux postes dans 11 communes. Dans une commune, le personnel a été augmenté sur la base d'une initiative vélo, elle-même en lien avec la nouvelle LVC. Une autre commune évalue l'opportunité de créer un poste spécialisé.

QUESTION 5

Quels sont les obstacles ? Comment les surmonter ? Quelles sont les inquiétudes ?

Cantons

L'inquiétude principale (rapportée à dix reprises) concerne la mise en œuvre et les ressources aussi bien humaines que fi-

nancières. Il est également question de ressources estimées insuffisantes en ce qui concerne les bureaux d'études externes. Un autre facteur pesant (mentionné à cinq reprises) concerne la temporalité, puisque la loi définit des délais pour la mise en œuvre. Deux cantons ont délégué le devoir de planification aux communes, car ils sont inquiets des délais imposés et de la possibilité de mettre en œuvre les mesures.

Plus généralement, les questions suivantes ont été soulevées :

- l'entrée en concurrence de différents besoins en termes d'occupation de surface (en localité, terres cultivées, forêt, etc.), la préférence accordée au TIM ainsi que la possibilité d'une gestion des cycles adaptée
- la difficulté de concrétiser la mise en œuvre face à un manque de soutien à la fois politique et des services internes de l'administration, ainsi qu'une importance insuffisante accordée au vélo dans la pesée d'intérêts
- un manque de ressources humaines et financières
- la difficulté de savoir comment faire face aux attentes élevées de la population
- le temps nécessaire pour passer de la planification à la mise en œuvre à l'horizon 2042
- une terminologie inhomogène, avec des termes différents entre l'OFROU et les cantons pour certains éléments du réseau
- l'étendue des tâches.

Communes

Les réponses des communes à cette question correspondent aux réponses apportées à la question 3. Il est à nouveau fait état, par plusieurs répondants, d'un manque de soutien voire d'un blocage de la part des cantons. Autres éléments mentionnés :

- une terminologie pouvant semer la confusion dans l'esprit des politicien-ne-s et de la population (différents termes pour les voies express cyclables)
- une planification qui manque de courage.

QUESTION 6

Qu'est-ce qui est le plus gratifiant dans la mise en œuvre de la loi sur les voies cyclables ?

Cantons

Un aspect fréquemment mentionné est l'augmentation générale de l'importance et de la reconnaissance du vélo. Il est par exemple indiqué que « le vélo a maintenant davantage droit de cité », que « à présent, toute la Suisse travaille à une amélioration active des infrastructures cyclables », que le vélo « est maintenant entré dans les consciences comme un mode de transport à part entière et non comme un simple loisir », que « toutes les dimensions du vélo sont maintenant reconnues : vie quotidienne, loisirs et sport » et que « les infrastructures cyclables ont acquis une légitimité supplémentaire ». Est également mentionnée la grande utilité des guides et brochures de l'OFROU, de la Conférence Vélo Suisse et de SuisseMobile.

Communes

La LVC a entraîné une certaine « mise en mouvement » de la planification et de la réalisation d'infrastructures cyclables ; un « changement de mentalité » est également perceptible. C'est une grande satisfaction quand une réalisation concrète a pu voir le jour.

QUESTION 7

La loi sur les voies cyclables a-t-elle déjà un effet dans votre pratique, par exemple comme aide dans l'argumentation ou la prise de décision ?

Cantons

Si 12 cantons constatent un effet important de la LVC, quatre considèrent qu'elle a eu un effet plutôt modeste, et six qu'elle n'en a pas (encore) eu. Un effet positif est décrit en particulier en termes d'aide à l'argumentation.

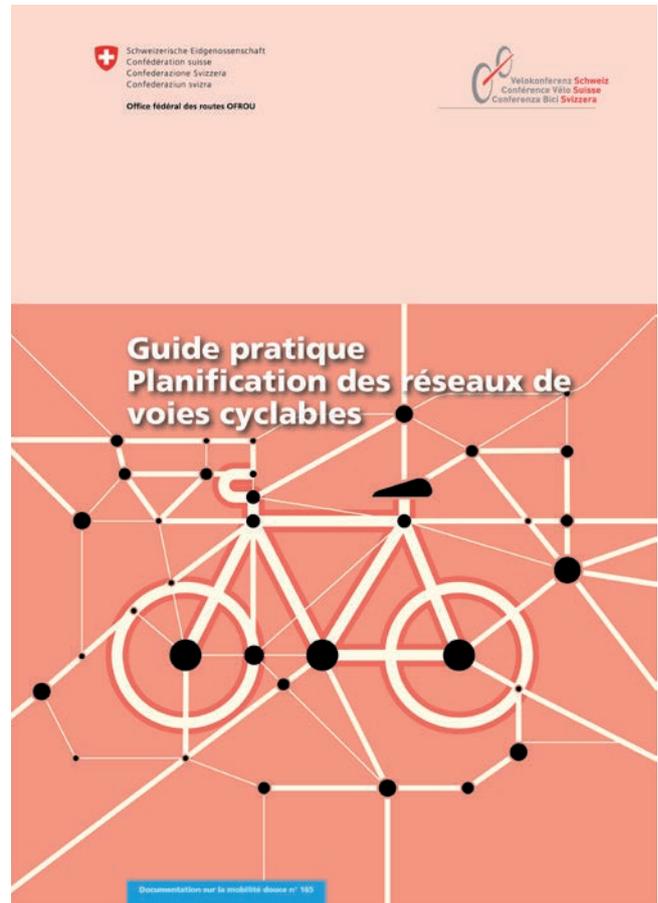
Communes

Trois communes constatent un effet important de la LVC, quatre un effet plutôt modeste, et neuf un effet (encore) inexistant.

RÉSUMÉ

Les cantons s'occupent de la mise en œuvre de la LVC et un besoin d'agir est reconnu. La mise en œuvre est abordée concrètement dans presque tous les cantons, sous des formes diverses en raison de la diversité des situations de départ et des dispositions légales, ces dernières étant complétées ou modifiées par environ la moitié des cantons. De nombreux répondants évoquent des questions irrésolues concernant les ressources humaines et financières, les processus internes et la coordination avec les communes, en particulier dans les cas où les communes se voient déléguer le devoir de planification. La majorité des cantons est convaincue que la LVC contribue à une meilleure reconnaissance du vélo et facilite l'argumentation.

Les communes livrent une appréciation nettement plus réservée des effets positifs de la LVC, ce qu'on peut mettre en lien avec le fait que les communes sont fortement impliquées dans la mise en œuvre et moins impliquées dans l'élaboration des bases légales. On ne peut qu'espérer que, d'ici quelques années, elles auront une perception plus nette des effets positifs de la loi.



Guide pratique Planification des réseaux de voies cyclables, édité par l'OFROU, la Conférence Vélo Suisse et SuisseMobile. Accès en ligne : www.velokonferenz.ch

Les cantons et les communes se rejoignent pour dire que c'est la mise en œuvre qui pose le plus de difficultés. Les problèmes relatés sont : le besoin de surface en localité et hors localité et les conflits y afférents, la préférence accordée au TIM, un soutien absent ou insuffisant au niveau politique et de la part des services internes de l'administration, une importance insuffisante accordée au vélo dans la pesée d'intérêts ainsi qu'un manque de ressources humaines et financières. L'ensemble des communes déplore un soutien insuffisant à leurs projets, voire un blocage, de la part des cantons.

RÉSEAU CYCLABLE POUR LES LOISIRS: DE NOUVELLES TÂCHES POUR LES CANTONS

MICHAEL BUR, SUISSEMOBILE

Offrir rapidement des voies cyclables plus nombreuses et de meilleure qualité, voilà ce qui est attendu de la loi sur les voies cyclables. Certains cantons s'attaquent à présent à des planifications d'envergure, d'autres se sont déjà lancés à l'eau. Ils peuvent s'appuyer sur le guide pratique rédigé par l'OFROU, la Conférence Vélo Suisse et SuisseMobile. À quels aspects doivent-ils prêter une attention particulière en ce qui concerne le réseau de voies cyclables pour les loisirs? Quelles sont les tâches des cantons, de quelle manière s'y prendre?

PLANIFICATION

La tâche est la suivante: les voies cyclables pour la randonnée à vélo et le VTT, qu'elles existent déjà ou soient au stade de planification, doivent être inscrites d'ici fin 2027 dans des plans contraignants pour les autorités. C'est ce que la loi impose aux cantons. Les plans directeurs, par exemple, peuvent constituer des plans contraignants pour les autorités. La loi réunit les réseaux pour la randonnée à vélo et le VTT dans la catégorie «Réseau cyclable pour les loisirs». Mais du fait que les réseaux pour la randonnée à vélo et le VTT ont une toute autre utilisation de l'espace, ils font l'objet de planifications distinctes.

Même si la planification doit se réaliser de manière séparée pour la vie quotidienne, la randonnée à vélo et le VTT, elle doit toujours tenir compte de leurs points communs et même mettre l'accent sur ces derniers. Il s'avère ainsi que la randonnée à vélo a beaucoup de similitudes avec les déplacements quotidiens à vélo: tous les cyclistes ont pour priorité d'arriver à destination de la manière la plus directe et la plus sûre possible (le caractère direct est encore plus important pour les déplacements quotidiens). Dans tous les cas, le réseau concerné doit être attrayant et agréable à utiliser. Pour la vie quotidienne, la qualité et la fluidité de l'infrastructure sont essentielles. Pour les loisirs, il faut ajouter l'importance de la qualité du cadre: un beau paysage, une belle vue, de la tranquillité.



L'infrastructure doit être lisible pour qu'il soit possible d'y circuler de manière intuitive, sans que les hésitations aient de graves conséquences (exemple tiré du guide pratique).



Aux carrefours très fréquentés, les cyclistes préfèrent changer de direction sans entrecroisement (exemple tiré du guide pratique).

Ces points communs se traduiront par des principes communs de planification, principes qui sont définis dans la loi sur les voies cyclables et que le guide pratique sur la planification des réseaux de voies cyclables concrétise, explique et illustre.

Pour ce qui concerne en revanche la planification d'itinéraires VTT, c'est une discipline spécifique! Les vététistes préfèrent des itinéraires séparés du trafic routier et hors des zones résidentielles. Ces itinéraires vont donc souvent passer par la forêt, la campagne, la montagne, voire au-dessus de la limite des arbres, et leur planification implique donc d'autres acteurs que pour les itinéraires pour la vie quotidienne ou les loisirs. Il existe également une différence marquée en termes de besoins des usagers et des usagers et d'exigences vis-à-vis des infrastructures, puisque les voies cyclables, les pistes et les trails (voir aussi plus loin) doivent présenter différents degrés de difficulté et donc différentes caractéristiques de pente, de largeur et de difficulté technique. Il y a souvent des montées et des détours. La planification doit tenir compte de ces spécificités.

STRUCTURE DU RÉSEAU CYCLABLE POUR LES LOISIRS

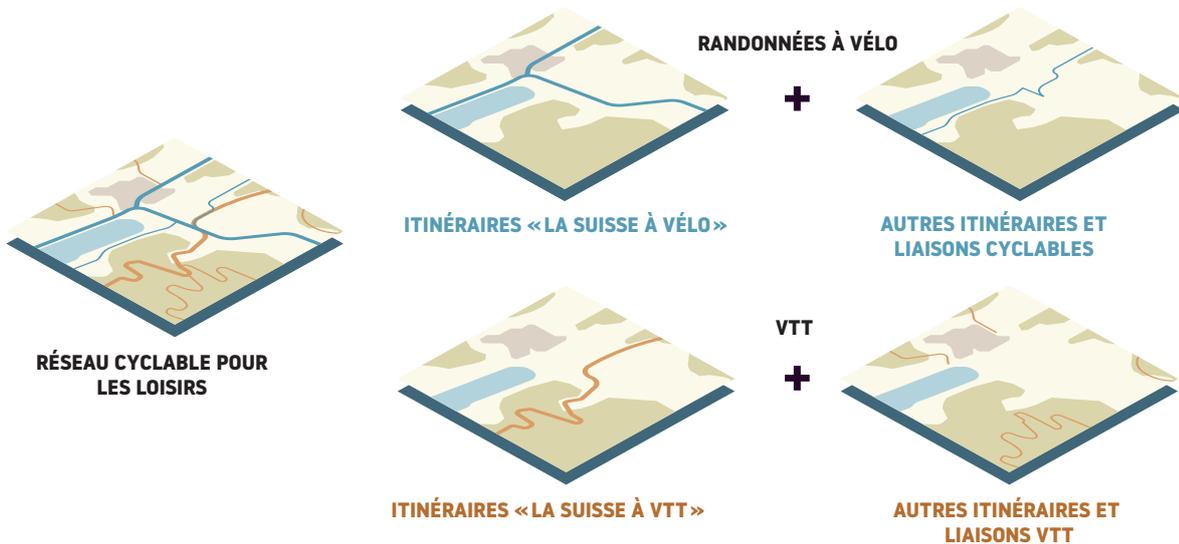
Le réseau cyclable pour les loisirs est constitué des réseaux pour la randonnée à vélo et le VTT, dont chacun comporte des itinéraires et des liaisons cyclables. Ces deux réseaux sont largement séparés dans l'espace et doivent donc faire l'objet de planifications distinctes.

La planification des réseaux pour la randonnée à vélo et le VTT pose des défis très différents de celle pour la vie quotidienne: en effet, ils existent déjà! «La Suisse à vélo» et «La Suisse à VTT» constituent l'offre officielle en matière de tourisme et de loisirs de proximité, mise en place au sein d'une collaboration entre SuisseMobile et les cantons. Le site internet suissemobile.ch donne un aperçu de l'ensemble des itinéraires dans les 26 cantons suisses ainsi qu'au Liechtenstein.

Comment cela se traduit-il pour la planification des réseaux? Les cantons peuvent-ils reprendre ces itinéraires à l'échelle 1:1 pour leur planification? Ou autrement dit:

FAUT-IL ADAPTER LES RÉSEAUX EXISTANTS ?

Pour la randonnée à vélo, la réponse est oui, il vaut certainement la peine d'essayer. La planification du réseau peut être l'occasion de créer de nouveaux itinéraires ou d'améliorer ceux qui existent déjà. Une analyse qualitative du réseau et des itinéraires existants peut identifier les endroits qui ont besoin d'être adaptés. Pour cette analyse, les questions suivantes sont importantes: où se rendent les personnes qui font du vélo



Définition de la structure du réseau cyclable pour les loisirs

pour leurs loisirs? À quels endroits y a-t-il besoin de loisirs de proximité et où doit-on plutôt mettre l'accent sur le tourisme? Aux besoins de quels groupes cibles les itinéraires existants répondent-ils?

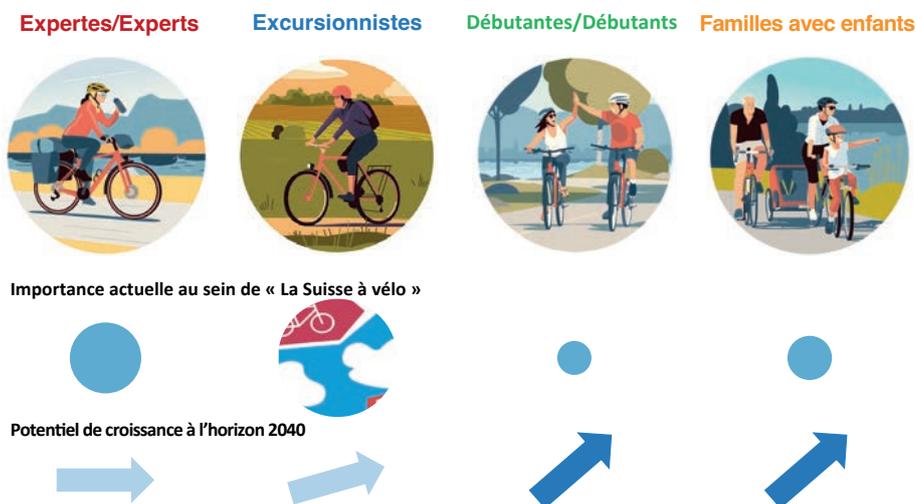
Les besoins des cyclistes ou des groupes cibles doivent absolument être pris en compte le plus tôt possible, à savoir au tout début de la planification du réseau. Une attention particulière doit être portée aux débutantes/débutants et aux familles, car ces groupes ont des exigences particulières en termes de longueur des itinéraires et de qualité des infrastructures, entre autres. Ces besoins une fois documentés et les recommandations d'action subséquentes pourront être définis dans un projet à l'échelle cantonale ou régionale.

L'analyse doit également permettre d'identifier les points faibles des itinéraires, que ce soit en termes de sécurité, d'infrastructure ou de qualité du cadre. L'évaluation de la qualité des itinéraires reposera sur les exigences définies dans le guide « Conception d'itinéraires cyclables » (OFROU, SuisseMobile et

Fonds de sécurité routière, 2008). Le projet « La Suisse à vélo 2030 » de SuisseMobile énumère déjà de nombreux points faibles et propositions d'amélioration pour les itinéraires de « La Suisse à vélo », dont la prise en compte est également importante dans la planification du réseau.

L'IMPORTANCE DES GROUPES CIBLES

Le guide pratique pour la planification des réseaux de voies cyclables recommande d'aligner le réseau et les itinéraires sur les besoins des groupes cibles. L'OFROU et SuisseMobile ont défini quatre groupes cibles pour « La Suisse à vélo »: les expertes/experts et les excursionnistes sont actuellement les plus importants dans « La Suisse à vélo », et l'organisation et les itinéraires existants sont alignés sur leurs besoins. À l'avenir, il conviendra par contre de favoriser également les débutantes/débutants et les familles, car un énorme potentiel existe là de convertir de nouveaux adaptés à la pratique du vélo pendant leurs loisirs.



Groupes cibles de « La Suisse à vélo »



Il est important que « La Suisse à vélo » développe son offre pour les familles avec enfants (photo : Suisse Tourisme).

LE VTT, C'EST UNE AUTRE HISTOIRE ?

Oui, le VTT c'est en partie une autre histoire. Il est vrai qu'avec « La Suisse à VTT », il existe aussi déjà une base pour la planification du réseau. Mais si, dans certains cantons, les itinéraires VTT officiels sont de bonne qualité et constituent une offre tout à fait d'actualité, il y a aussi de nombreux cantons dans lesquels la pratique du VTT en est à ses balbutiements, sans base solide pour les planifications à venir. Il s'agit là de poser les principes de fond pour s'emparer du sujet VTT et définir un processus de planification adéquat.

Finalement, il faut préciser que les groupes cibles pour le VTT sont différents de ceux pour la randonnée à vélo. Un nouveau guide de recommandations « Planification de l'infrastructure VTT » est en cours d'élaboration et devrait être publié au printemps 2025; il contiendra également une description des groupes cibles pour le VTT.

LA CLÉ DE LA RÉUSSITE

Avec son programme « Avenir de La Suisse à vélo », SuisseMobile soutient les cantons pour l'évaluation de la qualité et de la pertinence du réseau de « La Suisse à vélo » et des itinéraires cyclables existants.

Par ailleurs, SuisseMobile a organisé dans presque tous les cantons des réunions de lancement (kick-offs) pour inciter

à démarrer cette évaluation stratégique. Les ateliers dans ce cadre réunissaient aussi bien les services cantonaux de mobilité douce que des partenaires du secteur touristique. Les outils de travail comprennent le guide pratique « Planification des réseaux de voies cyclables », l'aide-mémoire « Groupes cibles de La Suisse à vélo » ainsi que des hypothèses (spécifiques à chaque canton) à propos du réseau de « La Suisse à vélo » actuel, l'organisation topographique, les groupes cibles et les différents itinéraires.

Dans certains cantons, il y a déjà eu des ateliers de suivi, qui ont permis de concrétiser des stratégies pour le réseau et les itinéraires, y compris d'éventuelles adaptations. Ces résultats sont maintenant intégrés dans les planifications, et leur mise en œuvre devrait démarrer en 2026 environ.

« Avenir de La Suisse à vélo » représente donc un élément central de la mise en œuvre de la loi sur les voies cyclables au niveau cantonal. Il reste à espérer que les cantons pourront réaliser toutes leurs tâches dans les délais attendus.

Selon la loi sur les voies cyclables, il reste du temps jusqu'en 2042 pour la mise en œuvre des mesures dans le réseau et sur les itinéraires.

MISE EN ŒUVRE DE LA LOI FÉDÉRALE SUR LES VOIES CYCLABLES : EXEMPLE PRATIQUE DU CANTON DU VALAIS

SÉBASTIEN MÉTRAILLER, SERVICE DE LA MOBILITÉ DU CANTON DU VALAIS

Les incidences de la loi sur les voies cyclables varient entre les cantons. Elles peuvent avoir trait aux bases légales, à l'organisation, aux instruments de planification, et différer entre mobilité quotidienne et de loisirs. Des éléments peuvent être encourageants. Des questions et des défis peuvent surgir. Exemple pratique du Valais.

Dans le canton du Valais, la situation diffère selon qu'il s'agisse de vélo pour la vie quotidienne ou de vélo pour les loisirs. C'est pourquoi une distinction est faite tout au long de l'article entre chacune de ces deux formes de mobilité cycliste.

BASES LÉGALES

Un dispositif légal cantonal complet est en force depuis 2023. La mobilité cycliste de loisirs est régie depuis plus de dix ans par la loi sur les itinéraires de mobilité de loisirs (LIML). Entrée en vigueur en 2012, cette dernière concerne les réseaux de randonnée à vélo et de VTT, y compris les parcours cyclosporifs et les pistes de descente VTT.

La mobilité cycliste quotidienne ne disposait quant à elle d'aucune base légale spécifique jusqu'à très récemment. C'est le 1^{er} janvier 2023 que la donne a changé, avec l'entrée en force de la loi sur les transports publics et la mobilité douce quotidienne (LTPMDQuot).

Ces bases légales cantonales sont judicieusement complétées par la loi fédérale sur les voies cyclables, par exemple en ce qui concerne les délais d'établissement et de mise en œuvre des plans.

<p>Mobilité douce quotidienne</p> 		<p>VS LTPMDQuot (Loi sur les transports publics et la mobilité douce quotidienne) 2023</p>
<p>Mobilité douce de loisirs</p> 		<p>VS LIML (Loi sur les itinéraires de mobilité de loisirs) 2012</p>
<p>CH LCPR* 1985</p>		<p>CH Loi sur les voies cyclables 2023</p>

*Loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre

Fig. 1 Bases légales valaisannes et suisses relatives à la mobilité douce

ORGANISATION

Les tâches concernant la mobilité cycliste de loisirs, tant au niveau de l'établissement que de la mise en œuvre des plans, sont

majoritairement confiées aux communes. Celles-ci gèrent tous les itinéraires cyclistes de loisirs, à l'exception de l'axe cyclable cantonal Oberwald – St-Gingolph, dont la responsabilité revient au Canton (Service de la mobilité). Le Canton, par trois services-métiers (Service du développement territorial, Service de la mobilité, Service administratif et juridique du Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement), gère les phases d'élaboration des dossiers et de préconsultation, ainsi que de procédure formelle (consultation et instruction) selon les compétences légales propres des Services. Le Canton assure encore une promotion des itinéraires homologués par son Service de l'économie, du tourisme et de l'innovation, en collaboration avec Valais Wallis Promotion et SuisseMobile.



Fig. 2 Promotion d'itinéraires de randonnée à vélo valaisans en collaboration avec SuisseMobile

Les tâches relatives à la mobilité cycliste quotidienne sont partagées entre le Canton et les communes. Le champ d'action du Canton (Service de la mobilité) porte sur le réseau cycliste cantonal et le subventionnement d'infrastructures communales. Le champ d'action des communes s'étend au réseau cycliste qui n'est pas cantonal, à savoir régional et local.

INSTRUMENTS DE PLANIFICATION

Le dispositif pour la mobilité cycliste de loisirs est éprouvé. Il existe depuis plus de dix ans et fait l'objet d'un suivi continu par un groupe de travail technique cantonal.

L'avancement de la planification dépend des possibilités et volontés des communes. Celles-ci ont déjà fourni de nombreux efforts. Pour les aider à poursuivre le développement de leurs réseaux, le Canton s'est engagé ces dernières années en don-

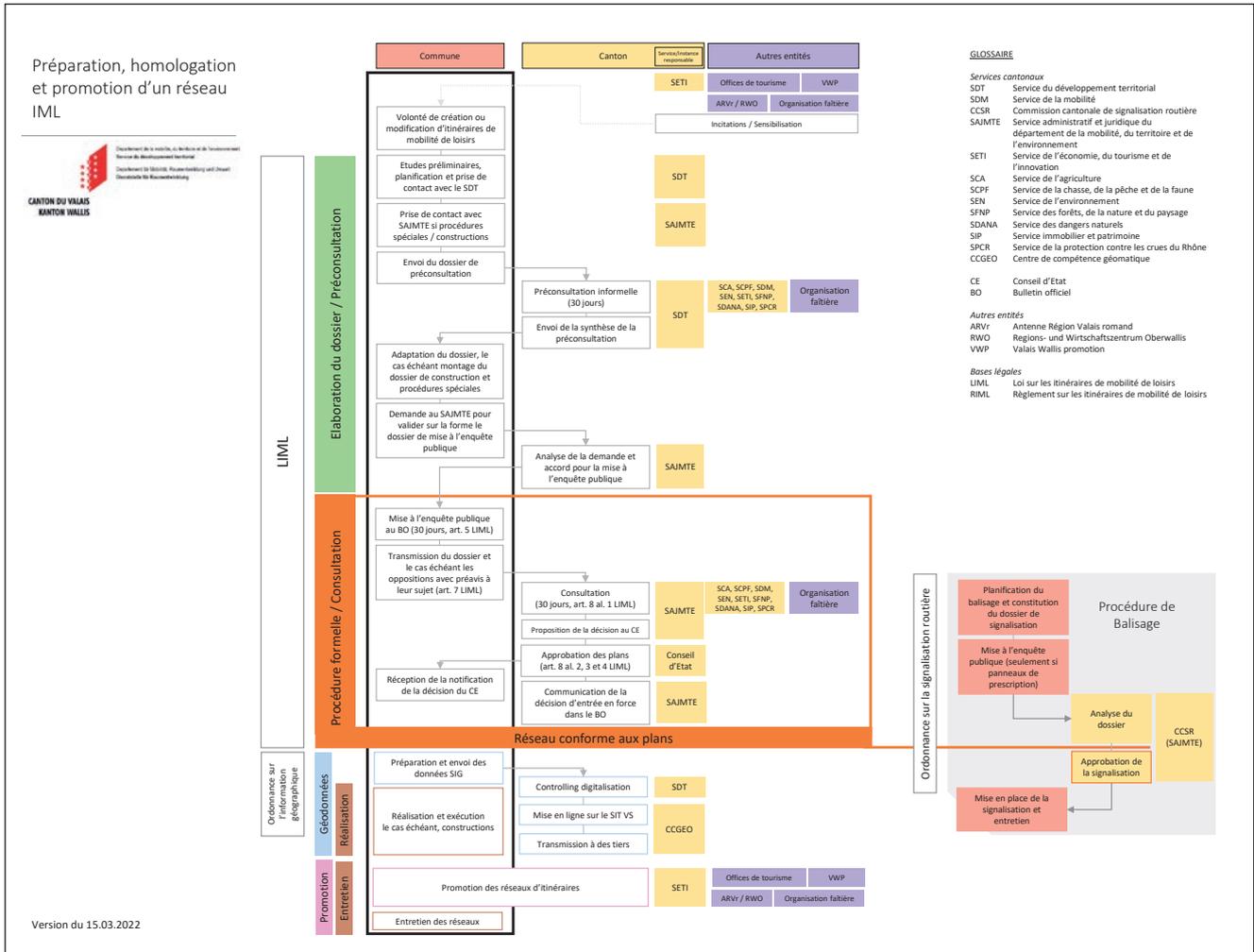


Fig. 3 Dispositif valaisan pour la mobilité de loisirs



Fig. 4 Mise en place de quinze montées cyclosporatives prioritaires



Fig. 5 Mise en place de trois itinéraires régionaux VTT

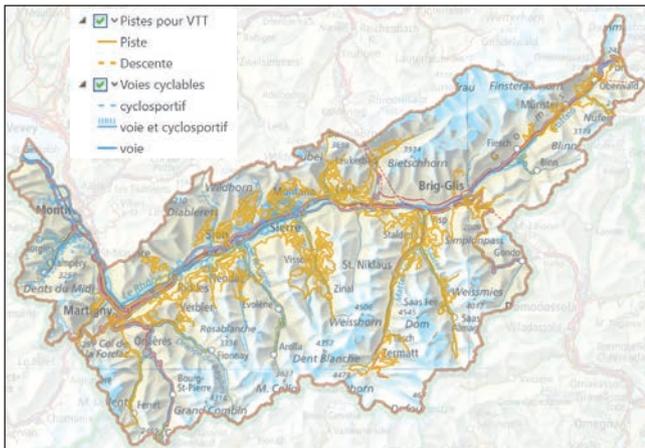


Fig. 6 Itinéraires VTT et vélo homologués sur le territoire valaisan

nant différentes impulsions. Il s'agit en particulier de la mise en place de quinze montées cyclosporatives prioritaires (réalisées) et de trois itinéraires régionaux VTT (en cours).

À ce jour, on dénombre plus de 2'400 km d'itinéraires VTT et plus de 1'000 km d'itinéraires vélo homologués sur le territoire valaisan.

Au niveau de la mobilité cycliste quotidienne, la planification se fait au travers d'études de plans sectoriels de mobilité douce cycliste quotidienne. Il s'agit d'un outil de planification du Canton pour établir le réseau structurant (cantonal ou non). Ces plans sectoriels sont établis en co-création entre les communes de site et le Canton, par petits territoires cohérents (secteurs, d'où le terme «sectoriel»). Ils se font sur la base de deux projets-pilotes (l'un mené en plaine et l'autre mené sur le coteau/la montagne).

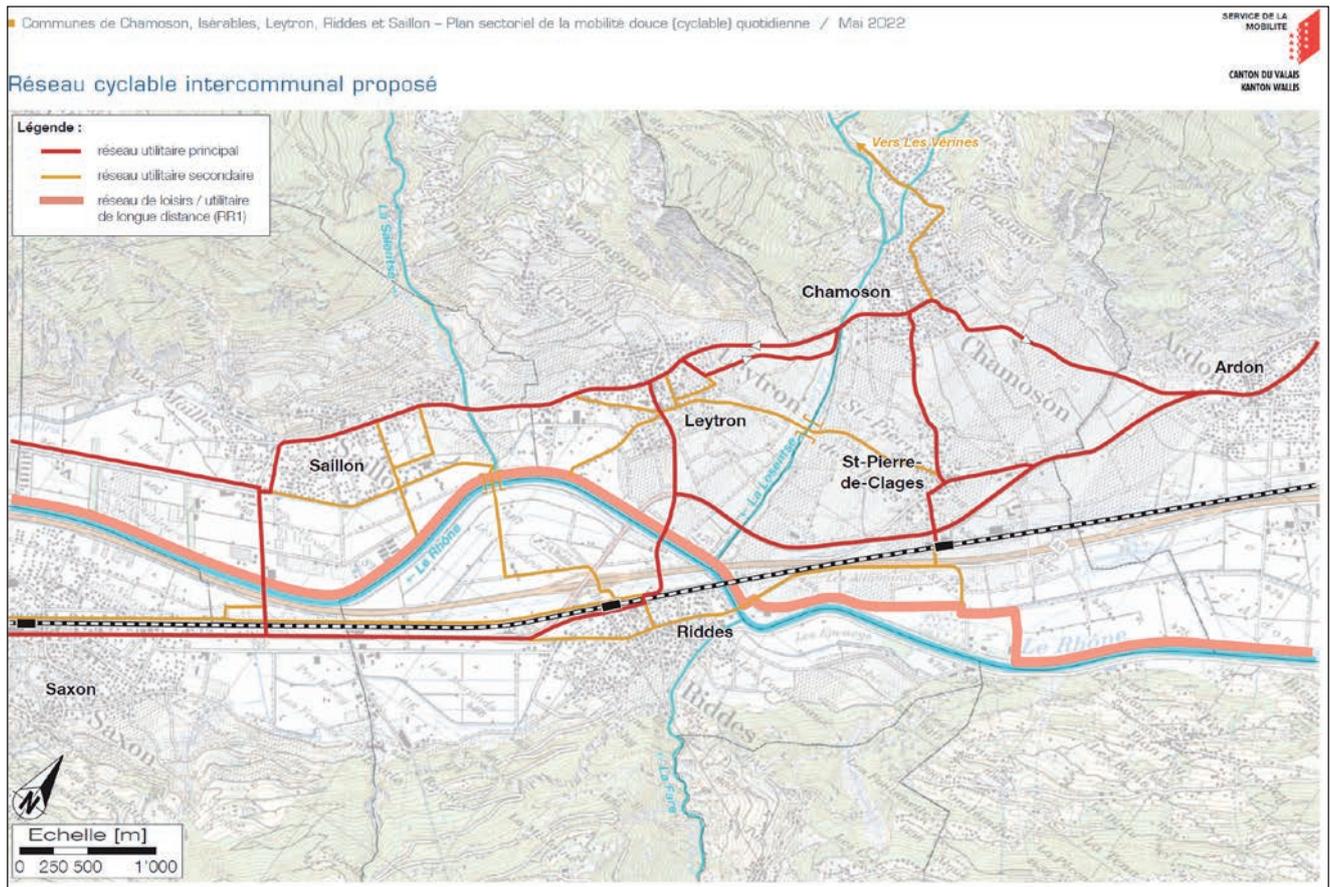


Fig. 7 Projet-pilote de plan sectoriel de mobilité douce cycliste quotidienne mené en plaine

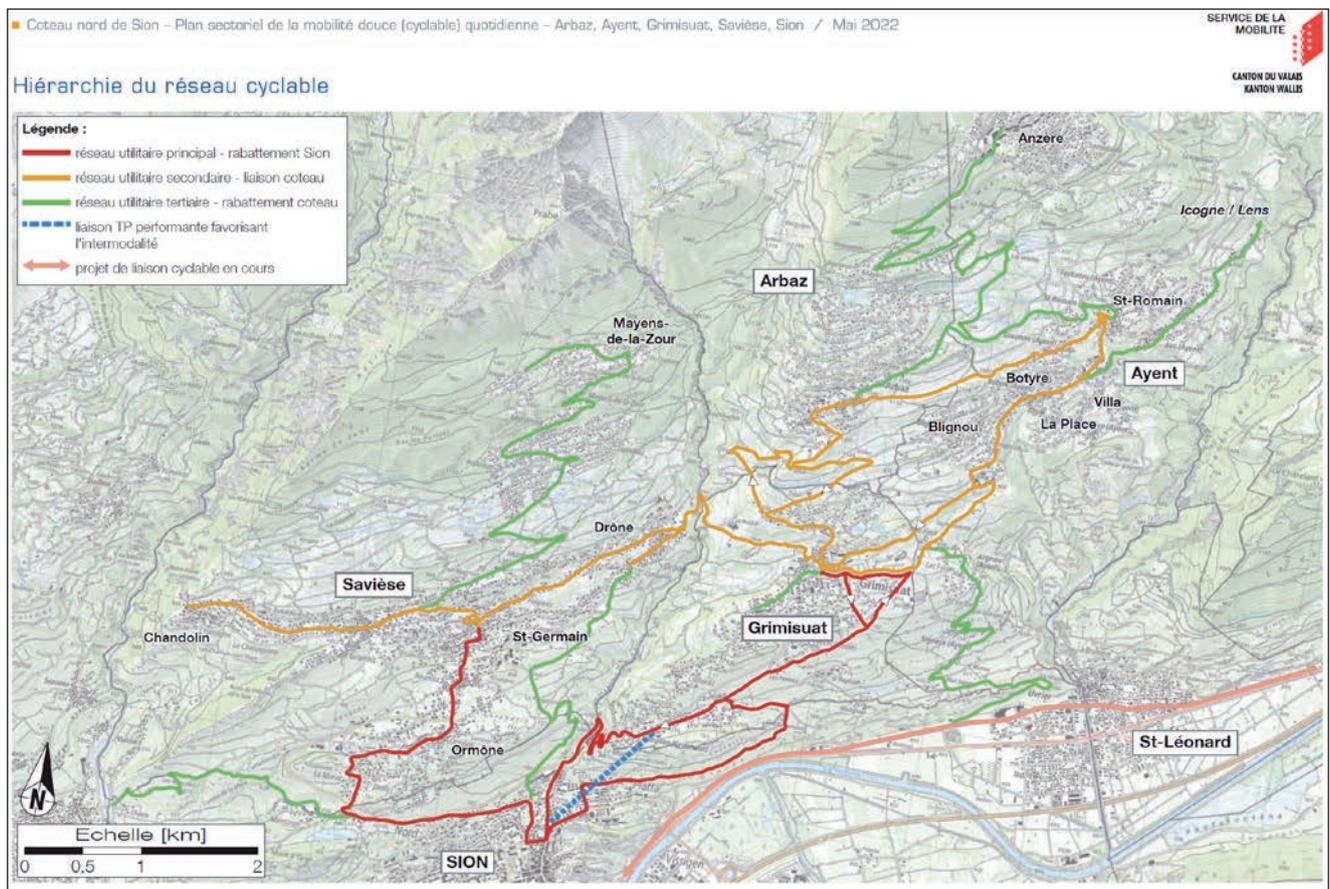


Fig. 8 Projet pilote de plan sectoriel de mobilité douce cycliste quotidienne mené sur le coteau/la montagne

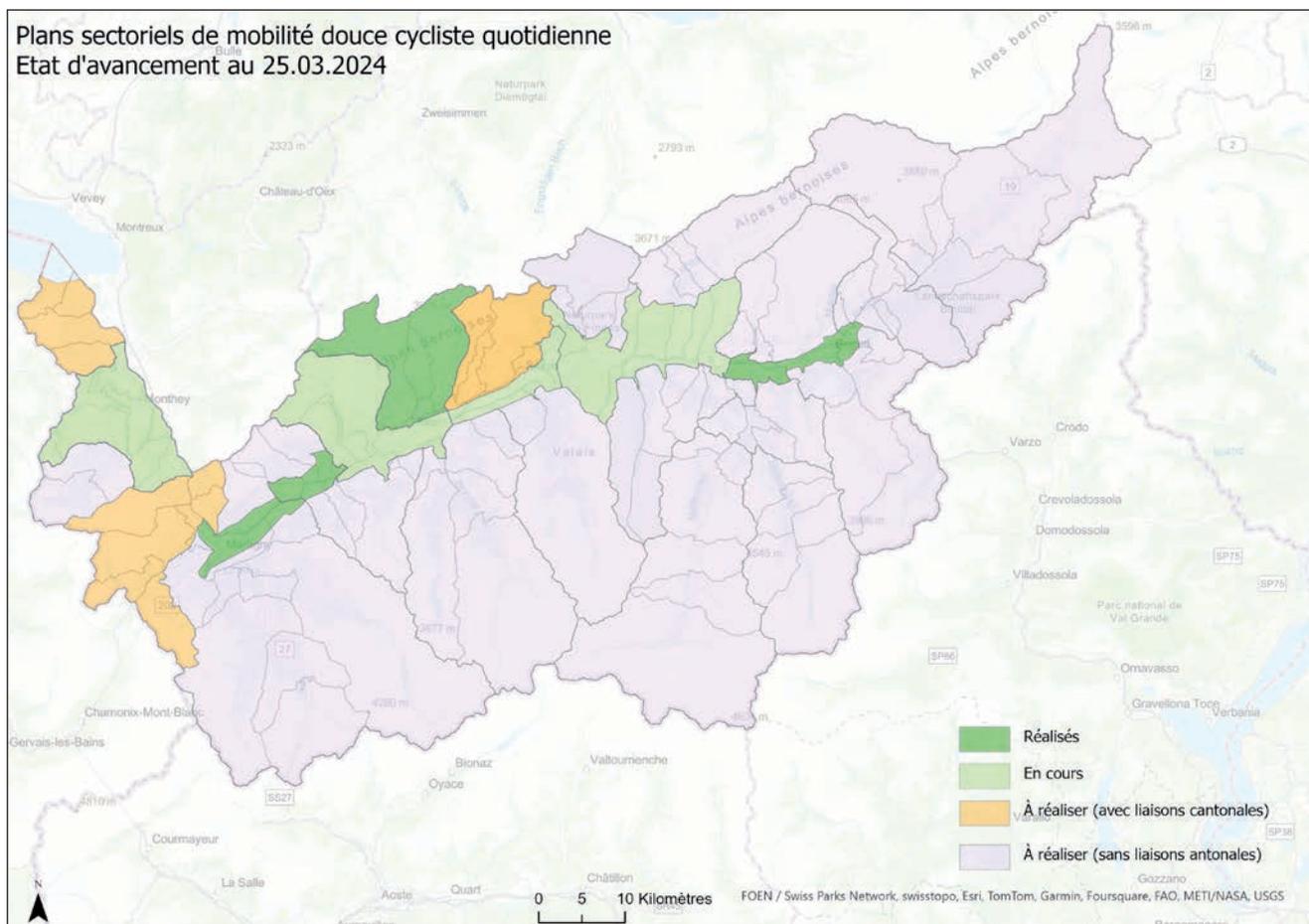


Fig. 9 État d'avancement de la planification des réseaux de mobilité cycliste quotidienne en Valais

La loi fédérale sur les voies cyclables fournit un argument important au Canton pour avancer dans la planification des réseaux avec les communes. Cette planification des réseaux a démarré assez récemment, mais elle avance à un rythme soutenu, l'objectif étant de respecter le délai légal. La priorité est mise d'abord sur la plaine du Rhône, qui concentre les trois-quarts des habitants et emplois du canton, puis sur les coteaux, puis sur la montagne.

La mise en œuvre est quant à elle encore peu avancée, mais l'effort est produit. Plusieurs projets sont en effet à l'étude, en cours d'approbation ou en cours de réalisation.

ENCOURAGEMENTS, QUESTIONS ET DÉFIS

Le Canton s'est engagé ces dernières années pour faire évoluer la situation, plus spécialement en ce qui concerne la mobilité cycliste quotidienne: concept cantonal de la mobilité 2040 (CCM 2040) adopté en 2018, cadre légal cantonal adopté en 2022, stratégie cantonale Mobilité douce 2040 approuvée en ce début d'année.

L'organisation et les instruments de planification et de mise en œuvre sont globalement en place. Des questions liées à la mise en application restent toutefois à régler, comme par exemple: Comment rendre les plans contraignants pour les autorités? Comment gérer les géodonnées de base?

Le travail est en cours, mais son volume est conséquent et les défis à relever sont majeurs:

- disposer des ressources humaines et financières nécessaires;
- respecter les délais légaux, en particulier pour la mise en œuvre;
- surmonter les contraintes techniques et financières des projets de façon satisfaisante.

Dans ce processus, de nombreux facteurs externes seront déterminants!

UNE NOUVELLE STRATÉGIE POUR LE VÉLO AU TESSIN

TIZIANO BONOLI, RÉPUBLIQUE ET CANTON DU TESSIN, SERVICE DE LA MOBILITÉ

Il y a une quinzaine d'années environ, le Conseil d'État tessinois décidait, dans le contexte des premiers Projets d'agglomération, de se doter d'une stratégie de développement du mode vélo. Jusqu'alors, le réseau cyclable existant était constitué uniquement de quelques itinéraires, et, parmi ceux-ci, des deux itinéraires nationaux N3 Chiasso – Airolo et N6 Bellinzone – Lumino.



Fig. 1 Itinéraire N3 Chiasso – Airolo – Bâle, col du Saint-Gothard

LE PREMIER RÉSEAU VÉLO CANTONAL ET LA STRATÉGIE 2012

L'action du Canton portait essentiellement sur trois piliers qui, aujourd'hui encore, régissent la promotion du vélo en tant que mode de transport alternatif à la voiture et pour les loisirs :

- La modification de la loi cantonale sur les routes qui, à partir de 2012, attribue au Canton la compétence pour la planification, la réalisation, l'entretien et le balisage des itinéraires régionaux (rôle précédemment attribué aux communes).

- L'augmentation du personnel de l'administration cantonale dédié exclusivement à la mobilité cycliste.
- La création d'un Groupe de pilotage et d'un Groupe technique spécifiques au sein du Département du territoire, qui incluent la participation également de Pro Vélo, de l'ATE, de Ticino Cycling et du TCS.

Cette nouvelle vision a déjà permis et permettra de réaliser, d'ici 2030, 570 km d'itinéraires cyclables balisés nationaux, cantonaux et régionaux dans tout le canton, pour un investissement d'environ 200 millions de francs. En outre, il ne faut pas oublier les réseaux communaux, qui relèvent exclusivement de la compétence des communes, et qui ne sont donc pas compris dans ces chiffres.

Grâce notamment aux importants investissements, l'utilisation du vélo a augmenté année après année. Cela en particulier durant la période de pandémie du Covid, pendant laquelle les comptages vélo ont enregistré des variations jusqu'à + 40 % des passages journaliers moyens. Il a été mis en évidence non seulement une augmentation du nombre, mais également une diversification majeure des types d'usagères et d'usagers. Le vélo est désormais, sur tous les plans, une alternative à d'autres modes de transport pour satisfaire la majorité des besoins quotidiens : aller au travail, faire des courses, accompagner les enfants à l'école, etc.



Fig. 2 Passerelle entre Ascona et Locarno sur la Maggia, réalisée en 2020

LA STRATÉGIE CANTONALE VÉLO 2045

L'augmentation de l'utilisation du vélo, de nouvelles exigences pour de nouveaux véhicules, l'entrée en vigueur de la nouvelle loi fédérale sur les voies cyclables et la volonté de continuer à renforcer le mode vélo même après 2030 : voici les conditions de base qui ont amené le Département du territoire à élaborer une nouvelle stratégie pour le développement du réseau de voies cyclables cantonal et la promotion de ce mode de transport encore trop souvent minorisé. Le résultat ? Un bureau d'experts en la matière a été mandaté et le Département du territoire ainsi que le Groupe de pilotage ont la tâche de proposer, d'ici fin 2024, un plan d'action cantonal qui portera sur les 20 prochaines années.

Après une première phase de diagnostic territorial et de définition des grands objectifs, la deuxième phase (qui est actuellement en cours) voit les principaux acteurs de la mobilité cycliste (donc non seulement les autorités cantonales et locales, mais également les associations concernées et les principaux défenseurs du vélo) se confronter pour définir et programmer les actions sur le court terme (3-5 ans), le moyen terme (10 ans) et le long terme (20 ans), en accord avec les dispositions contenues dans la nouvelle loi fédérale (5 ans pour la planification et 15 ans pour la réalisation des nouveaux réseaux). Un des buts principaux de la stratégie est d'augmenter la part modale du vélo par rapport aux autres modes de transport en agissant sur l'abondance de l'offre (développer les réseaux pour la vie quotidienne et les loisirs) et la qualité du réseau (améliorer les infrastructures actuelles, le balisage, le stationnement) ainsi que sur la promotion et l'information.

LA MISE EN ŒUVRE DE LA LOI FÉDÉRALE

Afin de permettre au Canton de répondre aux tâches fixées par la loi fédérale, il faut tout d'abord que toutes les bases légales soient en vigueur. Si le Canton dispose déjà depuis 2012 de la base légale nécessaire pour réaliser les réseaux de voies cyclables, cela n'est pas le cas en ce qui concerne les itinéraires VTT. Pour cette raison, parallèlement à l'élaboration de la nouvelle stratégie 2045, les travaux ont déjà débuté pour la modification de l'ordonnance sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre, qui donnera la tâche

au Canton, aux communes et aux organisations touristiques régionales de planifier, réaliser et entretenir les itinéraires VTT. Le projet de modification devrait être soumis au Conseil d'État dans le courant de cette année encore, pour passer ensuite au Grand conseil pour approbation définitive.

Mis à part les aspects les plus formels, les travaux sont en cours pour établir les nouveaux réseaux de voies cyclables pour la vie quotidienne et les loisirs aux niveaux cantonal et communal. Les agglomérations de Bellinzona, Locarno, Lugano et Mendrisio-Chiasso sont en train d'élaborer les Projets d'agglomération (PA) de 5^e génération, qui jetteront les bases pour la planification (délais et emplacements) des nouvelles infrastructures cyclables. Une intense collaboration entre Canton, commissions régionales des transports et communes a caractérisé les premiers mois de cette année. Objectif : intégrer dans le PA la vision stratégique cantonale, qui découle aussi de la nouvelle loi fédérale et des nouvelles directives de l'OFROU (janvier 2024), avec visions et exigences des autorités régionales et communales.

Les PA serviront d'étude de base pour la modification du plan directeur cantonal, qui est l'instrument principal dans lequel codifier les nouveaux réseaux cyclables, qui seront contraignants pour les autorités, et donc repris dans chaque plan d'affectation communal.

La route est donc tracée, les travaux sont en cours, mais de nombreux obstacles restent encore à franchir pour donner au mode vélo le juste poids dans le monde de la mobilité.



Fig. 4 Panneau indicateur des itinéraires cyclables à Giubiasco



Fig. 3 Passerelle Torretta à Bellinzona sur le Ticino, réalisée en 2022

LE CANTON DE SAINT-GALL ENCLENCHE LA VITESSE SUPÉRIEURE

INA STENZEL ET DANIEL LITSCHER, CANTON DE SAINT-GALL, TIEFBAUAMT, MOBILITÄT UND PLANUNG, FACHSTELLE FUSS-UND VELOVERKEHR

Le canton de Saint-Gall élabore actuellement en parallèle une stratégie vélo et une stratégie VTT. Il s'agit donc de concilier réponse aux missions stipulées dans la loi sur les voies cyclables et respect des conditions-cadre cantonales.

SITUATION DE DÉPART DANS LE CANTON DE SAINT-GALL

Réseau cyclable

Le canton de Saint-Gall est un canton à prédominance de zones rurales. Il comporte 67 communes de relativement petite taille ainsi que huit villes de plus de 10'000 habitants, et offre aux cyclistes à peu près 2'000 km de voies cyclables et 1'500 km d'itinéraires VTT (Fig. 1).

Ce réseau de mobilité douce pour le vélo et le VTT, qui existe depuis plus de dix ans, a été établi en fonction des plans de chaque commune concernant les chemins pour piétons, les chemins de randonnée pédestre et les voies cyclables. Les propriétaires fonciers sont obligés d'accorder le passage et ces itinéraires suivent des routes et des chemins classés.

Dans le cadre de l'élaboration de la stratégie vélo, le constat a été fait que la densité actuelle du réseau pour la vie quotidienne dans le canton de Saint-Gall correspondait aux directives de l'OFROU. Ce réseau est en revanche de taille très réduite dans les régions de montagne, qui constituent un tiers environ de la superficie du canton, en raison de la topographie et de la mauvaise accessibilité, alors que ces mêmes régions disposent d'un réseau VTT dense.

Base de financement du réseau cyclable

Les voies cyclables empruntent aussi bien des routes cantonales que des routes ou des chemins communaux. D'autre part, indépendamment de la classification des routes, les voies cyclables se voient qualifiées de voies d'importance cantonale ou d'importance locale, selon une subdivision fixée par la loi cantonale sur les routes, qui définit si le Canton participe financièrement ou non aux travaux de construction. La Figure 3 illustre la répartition du financement dans le canton de Saint-Gall.

Par exemple, si une voie cyclable d'importance cantonale emprunte une route communale, la commune concernée as-

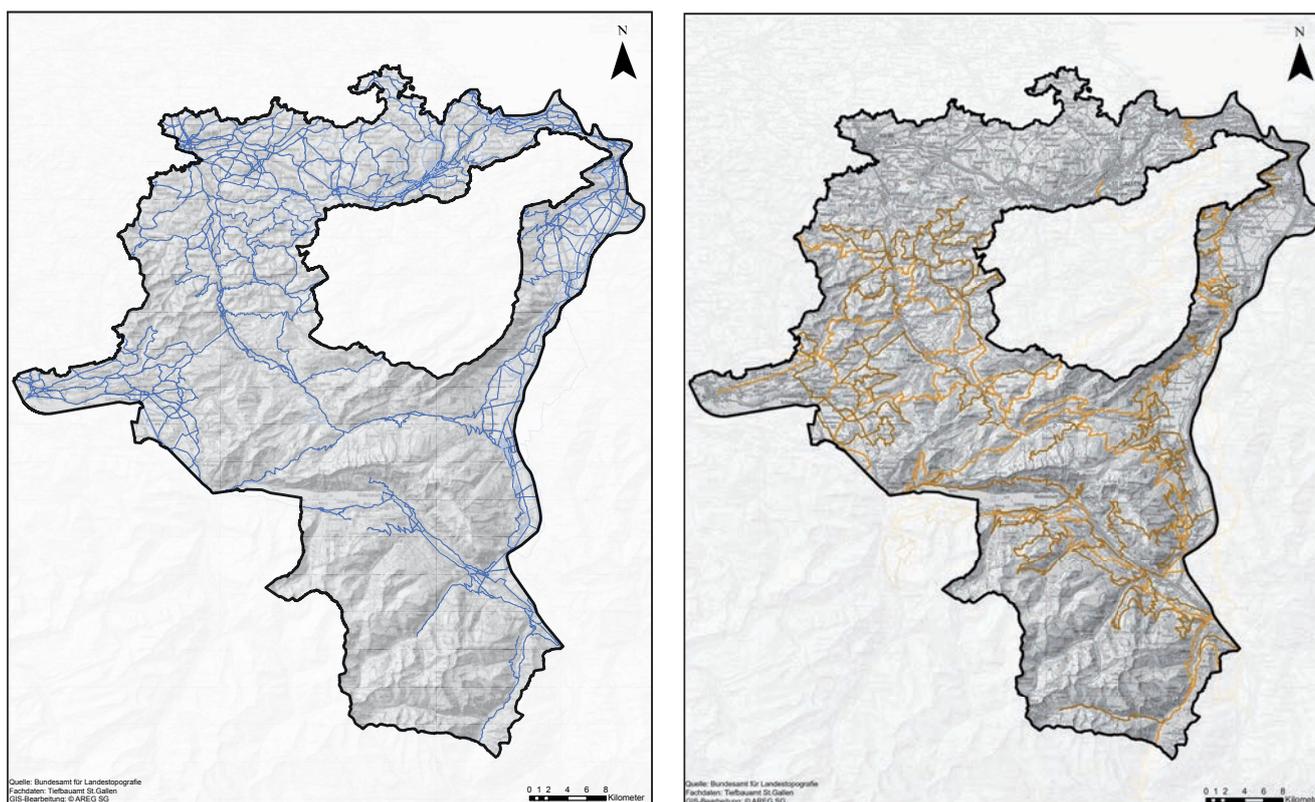


Fig. 1 Réseau cyclable du canton de Saint-Gall: à gauche vie quotidienne, à droite VTT

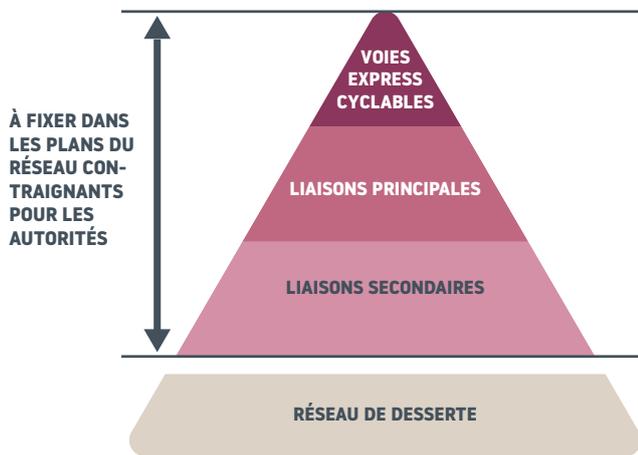


Fig. 2 Hiérarchie du réseau (Guide pratique Planification des réseaux de voies cyclables OFROU)

sure 35 % du financement et le Canton participe avec des contributions spécifiques à hauteur de 65 %.

	Importance cantonale	Importance locale
Route cantonale	65 % Canton 35 % Commune	65 % Canton 35 % Commune
Route communale Chemins communaux	65 % Canton 35 % Commune	100 % Commune

Fig. 3 Financement de la mobilité douce (base: loi sur les routes, Canton de Saint-Gall)

PLANIFICATION DU RÉSEAU POUR LA VIE QUOTIDIENNE

Principes

Un réseau cyclable attrayant nécessite une collaboration de qualité entre le Canton et les communes. Ce sont les communes qui décident du calendrier, des emplacements et du type des aménagements cyclables planifiés. Cela représente une charge non négligeable si l'on considère que près de deux tiers du réseau cyclable emprunte des routes communales (Fig. 5). Par ailleurs, certaines communes sont situées hors d'une région d'agglomération, où elles pourraient bénéficier d'un soutien technique et financier. Du fait de la souveraineté

des communes, le Canton de Saint-Gall peut uniquement offrir, pendant la phase de planification, des mesures de soutien comme la mise à disposition d'aide-mémoire, de standards ou de directives.

Défis

Il est prévu que le gouvernement du canton de Saint-Gall adopte la stratégie vélo en 2024. C'est elle qui servira de base aux étapes ultérieures dans la planification des infrastructures cyclables. Le réseau va être vérifié avec les communes et les régions, mis à jour et, si besoin, adapté. C'est un véritable défi que de définir le futur réseau cyclable à l'horizon 2027, et le guide pratique de l'OFROU offrira une base essentielle pour les réflexions à venir.

Il est actuellement débattu de savoir comment adapter au mieux la hiérarchie du réseau de l'OFROU aux conditions-cadre et aux besoins du canton. En l'état, les voies express cyclables, les liaisons principales et les liaisons secondaires se voient assigner une importance cantonale (Fig. 2).

Les différents niveaux selon l'OFROU ne seront probablement appliqués qu'à l'échelle cantonale et non pas à l'échelle communale (Fig. 4). Une répartition en niveaux encore plus détaillés serait en effet disproportionnée.

La question d'une représentation la plus opérationnelle possible du réseau et des hiérarchies commence également à faire l'objet de réflexions en lien avec l'application métier « Mobilité douce » (FA LV), qui est déjà utilisée dans le canton de Saint-Gall (Fig. 6).

Du fait du caractère rural du canton et de la présence de nombreuses communes de petite taille, il est peu approprié, du point de vue du Canton, de distinguer cinq niveaux hiérarchiques du réseau.

Plans contraignants pour les autorités

Le plan directeur cantonal est certes contraignant pour les autorités, mais la carte actuelle qu'il contient correspond à une représentation à petite échelle qui n'offre que peu de possibilités d'inscrire des détails. La représentation de l'ensemble du réseau cyclable existant n'est de ce fait guère adaptée. À l'avenir, le plan directeur cantonal devrait ne plus mettre en lumière que les discontinuités du réseau, qui seront chaque fois détaillées dans le texte d'accompagnement.

Hiérarchie	Niveau d'importance	Classification des routes (niveau d'importance MD)	Financement MD (selon la loi sur les routes)
Voies express cyclables	 cantonal	Routes cantonales	Canton 65 % Communes 35 %
Liaisons principales	 cantonal	Routes et chemins communaux (d'importance <u>cantonale</u>)	Canton 65 % (contributions au financement de mesures techniques) Communes 35 %
Liaisons secondaires	 cantonal		
Desserte secondaire	 local	Routes et chemins communaux (d'importance <u>locale</u>)	Communes 100 %

Fig. 4 Alignement de la hiérarchie du réseau selon l'OFROU avec le niveau d'importance des itinéraires du canton de Saint-Gall

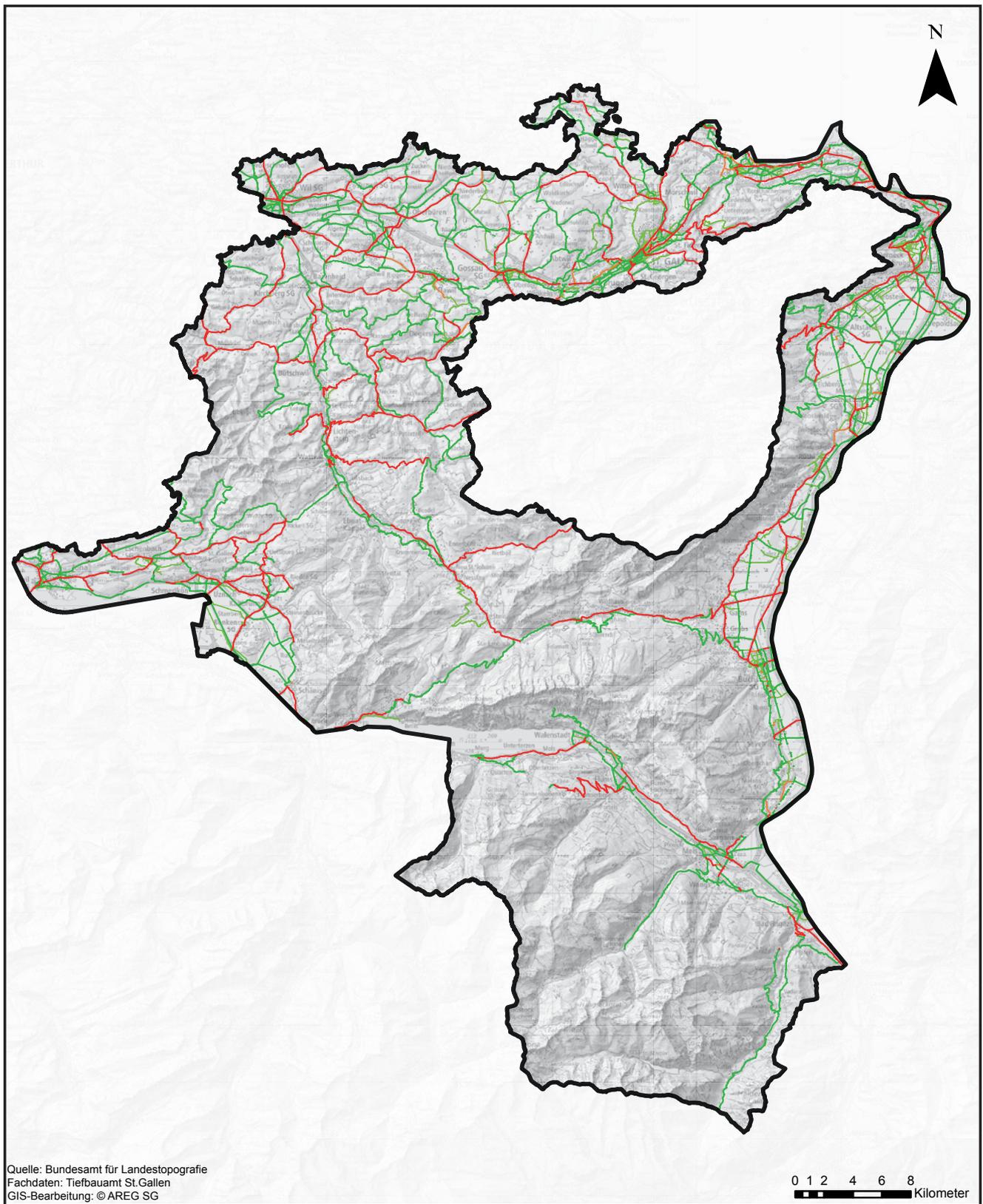


Fig. 5 Réseau cyclable du canton de Saint-Gall: réseau cyclable sur les routes cantonales (en rouge, environ 600 km), réseau cyclable sur les routes et chemins communaux (en vert, environ 1'300 km)

Hiérarchie du réseau proposée dans la FA LV

Réseau Déplacements quotidiens
 Hiérarchie du réseau cyclable pour la vie quotidienne agréée

- niveau 1 = voie express cyclable
- Niveau 2 = liaison principale (réseau cantonal)
- Niveau 3 = desserte principale (réseau communal)
- Niveau 4 = liaison secondaire (réseau cantonal)
- Niveau 5 = desserte secondaire (réseau communal local)
- réseau de desserte

Concrétisation du point de vue du Canton de Saint-Gall

Hiérarchie	Importance	Niveau FA LV
VEC	cantonale	1
LP	cantonale	2
LS	cantonale	4
DS	locale	5

Fig. 6 Alignement de la hiérarchie du réseau de l'application métier « Mobilité douce » avec celle de l'OFROU et les niveaux d'importance des itinéraires du Canton de Saint-Gall.

Mais la vraie difficulté réside dans le fait que la majorité du réseau cyclable emprunte des routes et des chemins communaux, ce qui donne aux communes la souveraineté en matière de planification.

Ce sont donc les plans directeurs communaux qui sont déterminants dans le canton de Saint-Gall. Les plans élaborés par les communes pour la mobilité douce (chemins piétons, chemins de randonnée pédestre et voies cyclables) sont aujourd'hui déjà contraignants pour les autorités, mais ils ne correspondent qu'au réseau déjà existant. Il convient donc de clarifier où et comment les futures voies cyclables seront représentées.

La question du stationnement des vélos est un « détail » qui revêt une grande importance dans la planification du réseau. Or, des lieux importants au niveau cantonal, comme les gares CFF ou d'autres installations ou zones à forte fréquentation (centres-villes, centres des villages, centres commerciaux, écoles, etc.), sont le plus souvent situés à des endroits hors de la responsabilité et de la souveraineté du Canton en matière de planification. Ou bien il s'agit de parcelles communales ou de propriétés privées, où le stationnement des vélos dans l'espace public doit être réglementé dans le cadre d'un accord entre les propriétaires privés et les communes.

Le Canton a élaboré des aide-mémoire à propos du stationnement des vélos en lien avec différents usages possibles, qui peuvent être une aide dans la planification du stationnement par les communes, les maîtres d'ouvrage et les planificateurs.

La loi sur les voies cyclables prévoit que les stationnements pour vélo de plus grande envergure soient également contraignants pour les autorités. Or, cela n'est pas adapté au plan directeur cantonal actuel en raison du caractère général de sa représentation. Cet autre défi est en train d'être analysé.

PLANIFICATION DU RÉSEAU POUR LES LOISIRS

Le réseau pour les loisirs du canton de Saint-Gall se compose principalement des itinéraires SuisseMobile et du réseau VTT. Les loisirs de proximité font partie de la vie de tous les jours, raison pour laquelle ils seront probablement traités dans le cadre du réseau pour la vie quotidienne.

Aujourd'hui déjà, le canton de Saint-Gall dispose d'un réseau très dense d'itinéraires SuisseMobile, qu'il est prévu de soumettre, dans les prochaines années, à une évaluation critique en collaboration avec SuisseMobile, et d'améliorer aux endroits où cela sera pertinent et nécessaire. Pour ce qui concerne le réseau VTT, le canton est également en train d'élaborer une stratégie spécifique, en parallèle à l'élaboration de la stratégie vélo, afin d'assurer une indispensable cohérence et de mettre à profit de précieuses synergies.

VTT

Un inventaire du réseau VTT existant a montré que ce dernier ne correspondait plus aux besoins des vététistes, ce qui pourrait expliquer la tendance de ces derniers à sortir des itinéraires balisés pour s'offrir des sensations, ce qui peut être néfaste pour la forêt ou la faune sauvage.

La stratégie VTT vise à clarifier où les vététistes sont autorisés à rouler, qui est responsable de la planification et de l'entretien des itinéraires et aussi de quelle manière les questions financières doivent être réglées. Il s'agira également de définir des mesures en lien avec la question d'une implication active du Canton en faveur d'un réseau VTT sûr, attrayant et cohérent.

PERSPECTIVES

En résumé, les stratégies vélo et VTT posent les jalons de la planification vélo de ces prochaines années, dont la préoccupation principale sera de satisfaire les besoins des usagers et des usagers en ce qui concerne leurs déplacements quotidiens et pour les loisirs et la pratique du VTT.

ROADMAP VELO: UNE PLATEFORME POUR LE SYSTÈME VÉLO

URS WALTER, OFFICE FÉDÉRAL DES ROUTES OFROU, RESPONSABLE DU SECTEUR MOBILITÉ CYCLISTE

De nombreux acteurs de la mobilité cycliste en Suisse s'unissent pour rendre la pratique du vélo plus attractive et amener davantage de personnes à enfourcher régulièrement leur bicyclette. À cette fin, l'Office fédéral des routes (OFROU) a lancé la « Roadmap Velo ».

QU'EST-CE QUE LA ROADMAP VELO ?

Selon l'arrêté fédéral sur le vélo et la loi sur les voies cyclables, la population attend que la qualité des voies cyclables soit améliorée. La pratique du vélo doit devenir plus sûre et plus attrayante et l'accès au vélo et son acceptation en tant que mode de transport à part entière doivent être améliorés.

Comme la Confédération ne peut et ne doit être active que de manière limitée dans le domaine de la mobilité cycliste, cette tâche doit être assumée conjointement par la Confédération, les cantons, les communes ainsi que d'autres organisations et personnes privées. La Roadmap Velo doit permettre de rendre visibles les activités des différents acteurs et actrices et de mieux les coordonner.



Fig. 1 Le site web roadmapvelo.ch, une plateforme pour le système vélo

LE SYSTÈME VÉLO

La Roadmap Velo a pour objectif d'améliorer le système vélo. Cela signifie que l'accent n'est pas uniquement mis sur la qualité et la sécurité des infrastructures cyclables, mais que toutes

les autres conditions générales et préalables à la pratique du vélo pour la vie quotidienne et les loisirs doivent être améliorées. Cela comprend, entre autres, la disponibilité des véhicules ; des informations sur l'offre et les conditions d'exploitation du réseau de voies cyclables ; des prestations de service autour du vélo et des bases pour accompagner les autorités chargées de la mise en œuvre.

PLUS, PLUS LOIN ET PLUS SOUVENT

Avec le vent en poupe de la loi sur les voies cyclables, la Roadmap Velo vise un doublement des kilomètres et des trajets parcourus à vélo d'ici 2035 par rapport à 2021. Les mesures prises par les actrices et acteurs impliqués doivent contribuer à ce que la population suisse fasse plus de vélo, plus loin et plus souvent.



Fig. 2 D'ici 2035, le nombre de trajets et de kilomètres parcourus à vélo devrait doubler par rapport à 2021

Laissez-vous inspirer et motiver par les mesures prises par les acteurs et actrices du monde du vélo. Contribuez à ce que l'on fasse plus de vélo, plus loin et plus souvent en Suisse!

NOUVELLE PUBLICATION : « VELOWENDE »

MICHAEL LIEBI, MEMBRE DU COMITÉ DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE, CO-AUTEUR DU LIVRE

« Toutes les villes ou presque s'engagent pour la promotion du vélo. » Ainsi commence le livre « Velowende – für eine lebendige Stadt », en vente depuis mai 2024 (disponible uniquement en allemand). Comment ne pas se réjouir de cette nouvelle importance accordée au vélo ? Et pourtant, la planification au jour le jour continue à se heurter à des arguments comme « mais ici ça ne va malheureusement pas être possible ». C'est cet écart persistant entre objectifs et réalité qui nous a motivés à écrire cet ouvrage, qui se veut le plus généraliste possible, à propos de la promotion du vélo.

PRISONNIERS DE LA VOITURE

« Nous n'avons même plus conscience de tout ce qui se perd : les enfants qui jouaient dans la rue sont confinés sur des places de jeu, il y a des personnes âgées qui n'osent plus sortir de chez elles, la circulation fait tellement de bruit qu'on ne s'entend plus. » Heureusement, certaines des plus grandes utopies automobiles de l'après-guerre ne sont pas devenues réalité. Mais force est de constater que la ville « conçue pour la voiture » existe bel et bien, lorsque l'on voit l'étendue des surfaces dédiées aux véhicules motorisés. Même une rue de quartier est avant tout destinée à la circulation et au stationnement des voitures, et il semble aujourd'hui encore illusoire, en de nombreux endroits, de la voir comme une place de jeux ou un endroit où il fait bon passer du temps. Nous avons tellement intériorisé l'hégémonie de la voiture que les « superblocks » de Barcelone, ces miniquartiers avec leurs rues multifonctions, au lieu d'être la norme, nous semblent une idée incroyablement novatrice.

La voiture s'arroe aussi des droits sur notre langage : ne parlons-nous pas de ces « artères » qui, lorsqu'elles risquent une « paralysie » du trafic, pourront faire l'objet d'un « bypass » (comment s'y opposer ?). Des rues sont « fermées » à l'occasion de festivités alors qu'elles sont en réalité enfin ouvertes aux êtres humains, et les personnes qui se déplacent à pied ou à vélo sont soit des usagers « vulnérables », soit regroupés sous le terme générique de « mobilité douce ».

C'est précisément là, à notre avis, qu'une véritable révolution cyclable (la « vélorution ») doit commencer : en remettant en question les rapports de force usuels et en donnant à voir des solutions alternatives. Cette révolution ne concerne pas seulement le vélo, mais la mobilité humaine en général – et donc in fine la question de savoir comment nous souhaitons mener notre vie.

SUIVRE LA VOIE DES PAYS-BAS

« Ici, nous ne sommes pas en Hollande. Notre ville est très particulière ». Bien sûr ! Et pourtant, les besoins des personnes qui vivent dans une ville ne sont pas particuliers, ils sont universels, à l'image de la nature humaine. On peut aisément comparer les attentes que nous avons vis-à-vis de l'espace public et vis-à-vis de la sécurité à vélo : en Suisse aussi, les cyclistes aimeraient avoir des voies cyclables de grande largeur, le plus possible à l'écart du trafic motorisé, et des carrefours qu'ils pourraient traverser en toute sécurité, comme cela est le cas sur une grande partie du territoire des Pays-Bas.

Aux Pays-Bas, cette « vélorution », qui date des années 1970 déjà, fut le résultat de débats de société dont la conclusion fut que des villes et des communes où il fait bon vivre nécessitent un apaisement et un endiguement du trafic dans les zones résidentielles et la mise en place d'infrastructures cyclables caractérisées par un niveau élevé de qualité et de continuité. De telles infrastructures permettent tout naturellement de transporter des personnes sur un porte-bagages et de rouler côte à côte. C'est ainsi qu'aux Pays-Bas le vélo est « étonnamment banal » – il fait partie du quotidien des gens, comme de manger avec un couteau et une fourchette.

Nous sommes convaincus qu'aujourd'hui nous pouvons profiter de cette expérience de plusieurs décennies aux Pays-Bas, aussi bien en ce qui concerne les infrastructures que les aspects historiques et les processus de planification. Dans cette démarche, il est crucial d'être attentif aux détails et de ne pas nous laisser désécuiser par des lieux communs. Par exemple, si l'on parle du besoin d'espace : oui, les Pays-Bas sont vraiment un « plat pays », mais celles et ceux qui les ont visitées savent que les rues très resserrées des centres-villes historiques d'Amsterdam ou de Groningue n'ont pas empêché la mise en place de voies cyclables continues.

DE LA PAROLE AUX ACTES

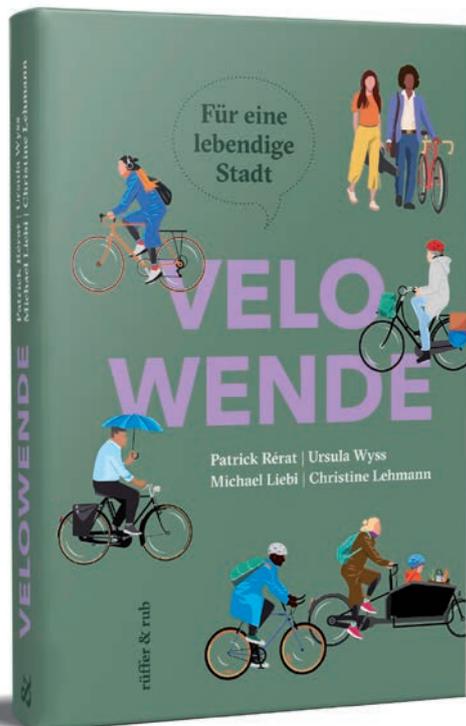
Pour réussir une vélorution comme celle des Pays-Bas, le maître mot est la collaboration. Le salut ne viendra pas d'acteurs isolés. Notre premier conseil sera donc : l'union fait la force ! Et aussi : parler du vélo à toutes les occasions possibles, afin de changer les consciences et d'exercer une pression sociale croissante sur le monde politique. Des associations comme Pro Velo ont ici un rôle important à jouer, car elles rassemblent les préoccupations des personnes se déplaçant à vélo pour en

faire part au bon niveau des sphères politique et administrative. Cela présente aussi l'avantage que les hommes et les femmes politiques auront plus de motivation à agir s'ils ont l'assurance de compter avec un soutien le plus large possible.

Les autres ingrédients nécessaires, et ce de la part de tous les intervenants, sont de l'audace et de l'endurance. Tous les changements demandent du temps, d'où l'importance d'agir le plus vite possible, mais aussi, si nécessaire, de distiller la nouveauté par des étapes initialement de petite taille, mais de qualité. Réaliser des projets pilotes, être prêt à les adapter, va dans ce sens. La bonne nouvelle, c'est que beaucoup de solutions ont déjà été testées ailleurs et ont fait leurs preuves ; il est donc de la plus haute importance de travailler en réseau avec des collègues de son pays, mais aussi d'autres pays, et d'être ouvert à de nouvelles approches.

Enfin, ce qui nous aide, ce qui peut même avoir un effet émancipateur, c'est de remettre en question la soi-disant nor-

malité pour développer des perspectives auxquelles pourraient aspirer une ville ou une rue. À quoi devraient-elles ressembler pour que vous-même (ou vos enfants) vous y sentiez bien ? La vélorution n'est donc pas un résultat en soi, mais un processus ; ce n'est pas un projet visionnaire, mais une invitation à développer ses propres visions du futur. S'occuper professionnellement des questions liées au vélo, et aussi écrire ce livre, nous a révélé que le vélo n'est pas juste une machine, faire du vélo n'est pas juste un loisir, c'est aussi de nombreuses inspirations et histoires qui parlent de notre espoir de vivre un jour dans des villes et des collectivités meilleures. Nous nous réjouissons de partager ces moments avec le plus grand nombre possible d'êtres humains.



VELOWENDE – FÜR EINE LEBENDIGE STADT

Vous trouverez ce livre dans toutes les bonnes librairies, et vous pouvez aussi le commander directement auprès de Verlag rüffer & rub (dans ce cas, les membres de la Conférence Vélo Suisse bénéficient d'un rabais de 20 % ; il suffit d'indiquer dans le champ « Commentaires » que vous êtes membre). Disponible uniquement en allemand.



ruefferundrub.ch/buecher/zeitfragen/item/1317-velowende

EN HOMMAGE À OSKAR BALSIGER

19.08.1944 – 29.04.2024

Oskar Balsiger, décédé le 29 avril 2024, Oski pour les intimes, fut un pionnier dans la lutte pour faire reconnaître le vélo comme mode de transport à part entière, aux droits comparables à ceux de tous les autres modes. Cette lutte, il l'a menée sur plusieurs fronts: en tant que délégué vélo du Canton de Berne (poste pour lequel il avait rédigé lui-même le cahier des charges, faute d'exemples existants), en tant qu'auteur de bases et de normes, en tant que militant et co-fondateur de Pro Velo Suisse et, enfin, en tant que promoteur du cyclotourisme, avec la création du réseau d'itinéraires cyclables du canton de Berne en 1988. Il fut le premier en Suisse à relier localités et régions, tournant ainsi le dos au principe des circuits.

Lui rendre hommage par ce texte, c'est aussi s'immerger profondément dans l'histoire de la Conférence Vélo Suisse, car c'est lui qui a insufflé la force fondatrice de notre association à Berne en 1990, sous le nom quelque peu encombrant de «Conférence suisse des responsables en aménagements cyclables CORAC». En 2005, un changement de génération pose des questions existentielles: la Conférence doit-elle continuer? Sous quelle forme? De jeunes professionnel-le-s sont alors invités pour une retraite au Mont Soleil, ce qui débouche sur une transformation réussie. En 2007, Oskar Balsiger quitte le comité pour être nommé membre d'honneur de la Conférence Vélo Suisse sous des applaudissements nourris.

Derrière lui, il laisse des traces vivaces. Beaucoup des éléments dont nous nous inspirons aujourd'hui pour la planification vélo ont été développés et perfectionnés par Oski et les personnes engagées à ses côtés, avec une persévérance jamais démentie.

Mais nous perdons aussi l'homme, cet homme avec qui nous avons eu la joie de travailler, de discuter (nous n'étions pas toujours du même avis!), de nous asseoir après le travail accompli, de rire, de débattre, de nous évader dans un futur imaginaire et de construire toujours de nouveaux projets.

Et c'est ainsi, dans la tristesse de cette perte et la joie de ces souvenirs, qu'il restera dans nos mémoires.



CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

Rechbergerstrasse 1,
Postfach 938, 2501 Biel/Bienne

032 365 64 50

info@velokonferenz.ch
www.conferencevelo.ch

