



Vélo et espaces publics: un avenir qui roule?



33e Journée Rue de l'Avenir
30 septembre 2016 à Gland
(voir programme encarté)

La roue tourne pour les vélos et les cyclistes... Un peu, beaucoup, passionnément, pas du tout? Poser la question sans états d'âme, c'est déjà commencer à y répondre.

Au long des numéros, les vélos, leurs utilisatrices et leurs utilisateurs occupent une bonne place dans nos bulletins. Il y a déjà presque dix ans que la cohabitation délicate des piétons et des cyclistes sur les trottoirs est apparue dans le sommaire d'un bulletin de Rue de l'Avenir. On sait quelle place ce thème a pris progressivement dans le débat sur le côtoiement des usagers des villes, quelle que soit leur taille.

Une question qui traverse nos bulletins, sous divers angles, au fil d'une réflexion collective et permanente. C'est aussi la vocation de Rue de l'Avenir de remettre inlassablement l'ouvrage de la mobilité sur le métier de la coexistence – entre moyens de déplacement, entre usagers. Qu'elle soit abordée sous l'angle de réaménagements de rues, d'usage des espaces publics, de politiques de modération de la circulation, de promotion des modes doux, de communication, de démarches et de processus, de sécurité des usagers vulnérables, d'accessibilité pour tous, de santé...

Dans cette perspective multimodale, ce numéro du bulletin de Rue de l'Avenir, né de contributions plurielles, est exceptionnel: priorité au vélo ! Ce gros plan s'impose pour trois raisons au moins qu'on retrouvera dans les pages qui suivent.

D'abord, parce que le dossier est «mûr». Les aides à la décision (politique) existent. Les expériences ici et ailleurs (merci à Copenhague et Amsterdam !), projets pilotes et études foisonnent.

Ensuite, parce que c'est le moment où jamais d'anticiper les progrès de la technologie. Avec ce paradoxe: plus les vélos vont vite et plus il est question de ralentir la vitesse.

Et finalement, parce que la place faite au vélo est emblématique d'une volonté réelle de rééquilibrer les rapports de forces sur le terrain de la mobilité. Au-delà des professions de foi.

RdA



Dix-huit mois. C'est le temps à disposition pour récolter les 100'000 signatures nécessaires afin de déposer une initiative au niveau fédéral. Il n'en aura fallu que huit pour l'initiative populaire «Pour la promotion des voies cyclables et des chemins et sentiers pédestres (initiative vélo)». Cela montre un accueil favorable pour ce projet visant à inscrire dans la constitution la nécessité d'offrir de meilleures conditions pour le vélo, que ce soit pour les déplacements quotidiens ou de loisir. La modification de la constitution proposée permettrait à la Confédération de définir des exigences de qualité afin que de bons réseaux cyclables en termes d'accessibilité, de sécurité et de confort se développent dans les communes et les cantons.

Une large coalition constituée de 26 organisations et partis a porté cette initiative qui a été déposée le 1er mars dernier. Sa volonté de promotion du vélo a obtenu un écho positif de la part du Conseil fédéral puisque le 10 juin dernier il s'est prononcé en faveur d'un contre-projet direct afin de tenir compte des exigences de l'initiative vélo. C'est maintenant au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) d'élaborer une proposition de contre-projet. Une votation n'aura probablement pas lieu avant 2018.

Valérie Sauter, PRO VELO Suisse ■

Impressum

Organismes membres de Rue de l'Avenir:

Association transports et environnement ATE

Mobilité piétonne Suisse - Association des piétons

PRO VELO Suisse - Association pour les intérêts des cyclistes

Pour une mobilité d'avenir **ate**

Mobilité piétonne Suisse

Organismes associés: La Rue - groupe de travail de l'EPFL, Ligues de la santé VD, Pro Juventute, Pro Senectute.

Secrétariat, rédaction, abonnements, changements d'adresses, contacts, informations et prestations: Jannick Badoux, 1880 Bex • 079 837 43 32 • secretariat@rue-avenir.ch

PAO: Ecodev Sàrl, Neuchâtel

Parution: trimestrielle

Impression: Pressor, Delémont

Responsable du numéro: Fabien Roland

N.B: certain-es rédacteurs/trices appliquent les rectifications orthographiques de 1990 (par ex. suppression du circonflexe et des traits d'union)

IBAN: CH64 0900 0000 2000 7856 6

www.rue-avenir.ch

Page de couverture: Eindhoven, Pays-Bas. Située au centre-ville, la rue en question accueille environ 8'000 à 9'000 vélos par jour, contre 4'000 voitures. La rue fait 5.9 mètres de large, et les bandes pavées latérales, larges de 1 mètre, sont destinées à accueillir les véhicules qui se croisent et non à la circulation des vélos (Photo: plenum biel ag).

Les cyclistes en quête de place et de vitesse

Moyen de transport urbain par excellence, le vélo peine toutefois à trouver sa place dans les villes suisses. Les réseaux cyclables souffrent de la cohabitation avec d'autres modes et ne permettent pas encore une desserte efficace des agglomérations. Alors que la pression augmente avec l'arrivée croissante des vélos électriques, demandeurs de vitesse et de fluidité, la question de la place du vélo dans la ville se pose plus que jamais.

Le potentiel du vélo dans les agglomérations est important, comme l'illustre une récente étude SVI (*), mais reste toutefois largement sous-exploité aujourd'hui. Malgré les nombreuses améliorations apportées ces dernières années, la planification a besoin d'un nouveau souffle. Contraints à cohabiter sur des espaces où ils ne jouent que le second rôle, les cyclistes cherchent leur place dans la ville, et les villes cherchent des solutions pour arbitrer une cohabitation limitée par le manque d'espace.

Des besoins multiples

En effet, que ce soit sur chaussée avec le trafic motorisé ou en mixité avec les piétons, les cyclistes ne trouvent pas leur place. Insécurité, inconfort et manque de fluidité: cohabiter est dissuasif pour les cyclistes, surtout pour ceux qui sont peu sûrs en selle. Les enfants préfèrent ainsi souvent socialiser dans le bus ou le tram que circuler en file indienne sur une bande cyclable étroite à côté des voitures. Sur les axes routiers ponctués de feux pensés pour l'automobile, les cyclistes sont contraints à poser le pied et perdent une fluidité précieuse à vélo. Le besoin de vitesse est aussi croissant avec l'arrivée massive de vélos électriques de plus en plus rapides, qui accentuent au passage encore les problèmes de cohabitation. Une vision d'ensemble considérant les besoins multiples des cyclistes de tous âges est plus que jamais nécessaire pour forger une véritable culture du vélo. Le développement de réseaux cyclables performants, avec des itinéraires sûrs, rapides et confortables sera notamment un défi central.

Renverser les priorités

En matière de vélo, l'inspiration vient souvent de nos voisins hollandais et danois. Si des villes comme Amsterdam et Copenhague ont réussi, c'est aussi grâce à un véritable renversement des priorités en faveur



Un vélo à sa place? A l'aune d'une stagnation, voire d'un déclin du nombre de déplacements à vélo en Suisse, la simple existence d'un aménagement cyclable n'est plus une condition suffisante pour (re) donner une place au cycliste dans l'espace public. (Photo: Urs Walter)

du vélo. Les infrastructures développées offrent une qualité et une efficacité qui rendent l'usage du vélo simplement plus facile que celui de la voiture. Plusieurs exemples intéressants trouvent un écho en Suisse, à commencer par le concept des «voies express vélo» (Cf. article en p.6). Pouvoir parcourir de grandes distances à deux de front avec un minimum d'interruptions et un maximum de confort, voilà un gage d'efficacité à vélo (**)! Or, comment gérer les inévitables points de friction? Là aussi, nos voisins européens proposent de nouvelles solutions qui émergent en Suisse. En termes de priorités, la «rue cyclable» sera bientôt testée en Suisse (Cf. page 6). Un tournant s'observe aussi sur la régulation des carrefours à feux. A l'instar de l'onde verte vélo, les dernières solutions innovantes favorisant les cyclistes aux carrefours séduisent plusieurs villes suisses. A Groningen, aux

Pays-Bas, certains feux pour les cyclistes passent même au vert plus fréquemment quand il pleut. On le voit bien, ces approches ont toutes pour point commun un rééquilibrage des priorités entre le vélo et la voiture. La promotion du vélo ne se fera pas sans un certain courage politique et une affirmation de la place de choix du vélo dans le trafic urbain. La percée de ces solutions innovantes en Suisse témoigne d'un changement de paradigme encourageant pour la promotion du vélo.

Mathieu Pochon ■

(*) Etude SVI «Déplacements cyclistes dans les agglomérations - facteurs d'influence, mesures et potentiels», 2015

(**) Pour s'en convaincre, un parcours vidéo sur une «super piste cyclable» de Copenhague <https://vimeo.com/45575215>

Aujourd'hui, saisir les opportunités...

Ces dernières années, les vélos ont fait leur arrivée dans les réflexions urbanistiques. Projets d'agglomération, zones 30, mesures d'accompagnement de grands projets, double sens cyclables, la petite reine s'est invitée par les petites portes. Cette méthode des petits pas porte ses fruits, mais montre également ses limites.

La mobilité douce apparaît pour la première fois en 2002 dans les stratégies fédérales. Avec les projets d'agglomération, des moyens financiers importants

sont dédiés à des projets d'infrastructures, notamment pour la marche et le vélo, afin de mieux exploiter leur potentiel de soulagement du système de transport.

L'élan des projets d'agglomérations

Pour assurer une complémentarité entre les modes de transports, la Confédération exige des projets d'agglomérations un volet «modes doux» sans quoi elle renvoie à l'expéditeur les projets qui ne prennent pas assez en compte la marche ou le vélo. Du côté cyclable, le mot d'ordre des projets d'agglomération de première génération consiste souvent à «comblent les lacunes» du réseau. Des petites mesures, comme des améliorations de carrefours, ou plus ambitieuses comme la TransAgglo de Fribourg ou la passerelle de la Chocolatière prévue sous le pont de l'autoroute à Lausanne sont réalisées ou planifiées. Or, ces mesures sont soumises aux votes dans les communes concernées où elles doivent convaincre pour assurer leur réalisation complète.

Une part du gâteau des grands projets

Lorsque le vélo est intégré dans de grands projets d'infrastructures, des réalisations de taille peuvent être faites. Pour des projets de transports publics comme un tramway ou de nouvelles infrastructures routières, les sommes dégagées se chiffrent en dizaines de millions. Lorsqu'une part de celle-ci peut être dédiée aux infrastructures cyclables, cela permet souvent d'importantes améliorations. C'est par exemple le cas de plusieurs projets de tramways à Genève, qui ont permis d'aménager de nombreux kilomètres d'itinéraires cyclables le long des voies. Ou encore de la modification de l'accès autoroutier du Neufeld à Berne, qui a prévu comme mesure d'accompagnement la modération du trafic dans tout un quartier (voir bulletin 4/2011).

Oui, mais...

Toutefois, tout n'est pas toujours si simple. Par exemple, si le développement des zones 30 augmente la sécurité pour tous, elles peuvent constituer une gêne pour les cyclistes. Ra-



Agglomération fribourgeoise: réalisé dans le cadre du projet agglo fribourg, ce tronçon de l'itinéraire mixte piétons - vélos de la «TransAgglo» fribourgeoise, qui reliera à terme Avry à Düdingen, a été inauguré fin 2014 en ville de Fribourg. Un sentier piéton le long des rails a été bétonné et élargi afin de faciliter la cohabitation avec les cyclistes. L'amélioration est notable mais la largeur reste relativement restreinte pour l'usage mixte souhaité. Photo: Ville de Fribourg

lentisseurs, parcage alterné et pots de fleurs visent à ralentir les automobilistes mais peuvent poser des problèmes de sécurité pour les cyclistes, par exemple en impactant leur visibilité face aux véhicules en manœuvre. La perte de priorité induite par la priorité de droite aux carrefours peut également être en contradiction avec la hiérarchie du réseau cyclable.

D'autre part, les transports public et le vélo, si complémentaires au niveau de l'usage, se trouvent parfois en conflit lorsqu'il s'agit de partager la même rue. Il est par exemple important que les voies partagées bus/vélo soient suffisamment larges pour permettre des dépassements sans risque. Et la cohabitation avec les rails de tram doit être pensée en détail pour ne pas créer des zones accidentogènes (*).

Celle-ci est devenue plus délicate à planifier depuis l'entrée en vigueur de la loi sur l'égalité pour les handicapés. En effet, afin de permettre un accès aisé au tramway pour les personnes à mobilité réduite, les quais doivent être rehaussés, créant un obstacle pour la personne se déplaçant à vélo coincée entre rail et bordure, et un fossé pour les autres personnes voulant traverser la route...

Vélo passe-partout, vélo pour tous?

Avec l'évolution du cadre légal (voir encadré page 7), l'espace urbain promet d'être de plus en plus accessible aux cyclistes dans tous ses recoins et dans tous les sens. Cette perméabilité accrue est à coup sûr un terreau propice pour le développement des trajets à vélo. Toutefois, pour exploiter encore mieux le potentiel du vélo, il semblerait que celui-ci doit être attrayant aussi bien pour des jeunes, des personnes moins assurées que des pendulaires pressés. Encore une étape à franchir?

Manon Giger ■

(*) Voir à ce sujet la documentation de la journée technique 2011 de la Conférence vélo «vélo et tram» www.conferencevelo.ch
> Publications



Genève: les grands projets sont l'occasion d'intégrer des mesures d'accompagnement en faveur de la mobilité douce. La création de la ligne de tramway «TCOB» a été combinée avec la création de bandes cyclables sur plusieurs tronçons. Ici, sur un tracé derrière l'arrêt permettant d'éviter le «serrage» entre rails et bordure de halte. Les rails de tram en eux-même, glissants et coïnçants, constituent toutefois un danger pour les cyclistes, particulièrement quand il s'agit de les croiser. Photo: Giuliano Broggin

Le VAE, accélérateur de vitesse... et de changement

Le vélo électrique n'est plus un phénomène marginal, l'envol spectaculaire des ventes en atteste. Ses atouts - vitesse et confort - sont capables de gagner le cœur des automobilistes, reconquérir certains jeunes peu cyclophiles, convaincre les parents d'enfants en bas âge d'acquiescer un cargobike plutôt qu'une deuxième voiture et remettre en selle une population vieillissante. Son potentiel est prometteur, un colloque récemment organisé par l'ATE l'a montré.

Toutefois, dans l'état actuel d'équipement des espaces publics, l'essor du VAE va de pair avec une augmentation du risque de conflits potentiels: avec les automobilistes et chauffeurs de bus surpris par sa vitesse, avec les piétons dont les surfaces réservées sont ouvertes au coup par coup aux

deux-roues (initialement non motorisés) et dans certaines situations de dépassement entre cyclistes lents et rapides. Personne n'y échappe. Au point que les spécialistes parlent déjà d'étendre les mesures de limitation de vitesse... peut-être le temps que le système actuel n'absorbe l'onde de choc.

Pour que le VAE puisse faire valoir ses atouts, il faudra en effet créer de nouvelles infrastructures cyclables, adapter une signalétique devenue désuète et peu intuitive, former et sensibiliser les différents acteurs. Le VAE serait-il donc le fer de lance d'une révolution dont beaucoup pourraient profiter au final?

Virginie Kauffmann,
Büro für Mobilität AG ■

Demain, donner une place aux cyclistes

Voies express vélo et rues cyclables: les collectivités développent de nouvelles infrastructures et de nouveaux régimes de circulation pour augmenter massivement le nombre d'usagers du vélo. Encore au stade de la recherche et des expériences pilotes en Suisse, ces nouvelles pratiques ont déjà été mises en œuvre par nos voisins. Et l'objectif est clair: donner une vraie place au vélo et en faire un mode de déplacement utilisable par tous, sans limitations.

Le vélo est résolument dans le vent et considéré comme un mode de transports d'avenir dans les milieux urbains. Collectivités et associations cherchent à le promouvoir à travers des politiques ambitieuses, de nouvelles infrastructures, des facilités dans les régimes et règles de circulation et de nouveaux services. Offensive vélo, plan vélo, initiative vélo et programme cyclophile foisonnent et des personnalités n'hésitent pas à défendre des projets innovants voire visionnaires aux quatre coins de l'Europe, à l'image des Super Cycleways de Norman Foster soutenues par l'ancien maire de Londres Boris Johnson.

Les intentions et annonces de projets sont nombreuses, comme à Berne (stratégie vélo) ou à Zurich (masterplan vélo), mais sur le terrain les innovations se font encore timides. Alors que certains voisins euro-

péens sont déjà passés à l'action en offrant des aménagements continus et attractifs, la Suisse poursuit la recherche à travers des projets pilotes et des études test, dont certains devraient se concrétiser déjà en 2016.

Voies express vélo

Des itinéraires de plusieurs kilomètres, continus et permettant une vitesse constante, avec un minimum d'interruptions et un confort élevé? Un rêve qui commence à voir le jour sous nos latitudes sur le modèle des Radschnellwege germaniques, des Fietssnelweg néerlandaises ou des Cycle Superhighways londoniennes.

En Suisse, appelées entre autres voies express vélo ou Velobahnen outre Sarine, ces véritables axes forts cyclistes sont planifiés dans le Canton de Zurich. Les autres cantons, régions et agglomérations ne sont

pas en reste et mènent aussi des projets aux noms divers mais qui poursuivent un objectif identique: offrir un nouvel échelon hiérarchique au réseau cyclable et proposer des itinéraires de plusieurs kilomètres, permettant de relier des pôles importants dans des conditions de sécurité et d'efficacité optimale. Le rapport *Voies express vélo – Document de base* qui vient d'être publié par l'OFROU et la Conférence vélo Suisse, pose les fondements de la création de tels itinéraires en Suisse. Outre une différenciation entre voies express en localité et hors localité, le document détaille les différents aspects importants à prendre en compte lors de la planification et de la conception des projets. Que ce soit le tracé, la gestion de la priorité aux intersections ou de la mixité entre piétons et vélos, les éléments de mobilier, de signalétique ou le revêtement, ce guide donne des exemples suisses et étrangers et pose une série de questions ouvertes. Certaines réponses pourraient venir de la recherche, qui se penche aussi sur le sujet. Un rapport de la SVI devrait paraître prochainement.

Rues cyclables

Rendre la pratique du vélo plus conviviale en ville? C'est un des objectifs poursuivis par le concept de rue cyclable introduit dans plusieurs pays européens et qui sera bientôt testé en Suisse. Le concept est simple: il s'agit d'un régime de circulation spécifique, particulièrement adapté dans les zones 30, dans lequel les cyclistes peuvent rouler au milieu de la chaussée, et côte à côte. En Allemagne et en Belgique, les cyclistes ont même la priorité sur le trafic automobile. Les piétons sont guidés séparément, sur un trottoir. Ce régime sur mesure permet



Rue cyclable dans le Vorarlberg: le marquage et la signalisation sont simples et explicites et l'itinéraire prioritaire aux intersections. En Suisse, il est prévu l'introduction d'un nouveau signal au début et à la fin des rues cyclables des projets pilotes. (Photo: Planum Biel AG)

Une question de priorité

d'offrir des facilités aux cyclistes: priorité de l'itinéraire cyclable aux carrefours, circulation côte à côte, voire restrictions pour le trafic motorisé (en Allemagne notamment, le dépassement des vélos est interdit), etc. Si les modalités diffèrent selon les pays, les conditions de base restent similaires: ce régime est adapté aux axes fortement fréquentés par les cyclistes dans des rues de quartier. Certains pays imposent un nombre de vélos minimum et un trafic automobile maximum, d'autres se basent sur un ratio vélos/voitures pour définir si ce régime peut être mis en place.

Le concept d'une priorité donnée à un mode de transport non motorisé n'est pas si étonnant: n'a-t-il pas été introduit en 2002 en Suisse pour les piétons à travers le principe de la zone de rencontre? Pour évaluer l'intérêt des rues cyclables, l'OFROU, sur l'impulsion de plusieurs villes, vient d'initier un projet pilote. Bâle, Berne, Lucerne, St-Gall et Zurich mettront en place courant 2016 ce nouveau régime, à l'aide d'une nouvelle signalétique appropriée. L'objectif est d'évaluer la possibilité d'implanter ce régime en Suisse et les outils nécessaires à sa mise en œuvre (marquage, signalisation, gestion des intersections, etc.).

De la théorie à la mise en œuvre

Passer d'une stratégie ambitieuse à des réalisations concrètes ayant des effets réels sur la part modale du vélo n'est pas chose aisée. Cela nécessite une volonté politique forte, des adaptations légales et réglementaires, de la patience et de la détermination. Mais, grâce à l'impulsion et à la persévérance des associations comme de certaines collectivités, l'idée fait son chemin, comme le témoigne l'intérêt porté par de nombreuses communes pour les projets pilotes portés au niveau fédéral. Petit à petit, ces différentes avancées permettent d'affirmer et de nuancer la place du vélo dans notre bouquet de mobilité.

Cindy Freudenthaler & Fabien Roland ■



Un «détail» qui simplifie la vie: le nouveau signal impasse permet depuis le 1er janvier 2016 de mentionner des exceptions.

Rendre le vélo attractif en lui offrant des itinéraires prioritaires? Tous s'accordent sur le principe mais lorsqu'il s'agit de l'appliquer dans les projets, les professionnels se retrouvent confrontés aux limites légales et notamment à la question de la priorité du cycliste sur les autres modes de transport. Que ce soit dans les carrefours, sur une piste cyclable séparée de la chaussée ou un itinéraire en site propre, donner la priorité aux

vélos sur les autres usagers est souvent compliqué voire impossible. Pourtant, sur ce sujet aussi de nouvelles pratiques émergent.

Prioriser le vélo dans les carrefours régulés est un enjeu pour bon nombre de villes et d'agglomérations. A l'heure actuelle, dispositifs d'arrêts avancés et feux spécifiques pour les vélos sont régulièrement prévus. Le Canton de Bâle teste aussi le tourner-à-droite libre pour les vélos dans le cadre d'un projet-pilote de l'OFROU et la Ville de Berne a été primée pour son projet d'onde verte pour vélos entre la Gare et le Wankdorf (cf. page 8). La priorité, c'est aussi une question de bon sens. La modification de l'OSR en vigueur depuis le 1er janvier 2016 donne un coup d'accélérateur à la mise en place de contresens cyclable en inversant la charge de la preuve. Plutôt que de justifier que le contresens est possible, il faut désormais prouver qu'une circulation à double-sens pour les cyclistes est impossible. Les communes doivent désormais adapter leur signalisation en ajoutant les plaques complémentaires nécessaires pour légaliser les contresens, ce qui prendra un certain temps.



Bâle: Depuis le 1er janvier 2016, les rues à sens uniques doivent être ouvertes par défaut aux cyclistes. Dans le cadre de sa politique cyclable, la ville de Bâle cherche depuis plusieurs années à généraliser les double-sens cyclables dans les zones modérées. (Photo: Alex Goos)

Des initiatives pour la promotion du vélo primées

Organisé par PRO VELO Suisse, le «**PRIX VELO Infrastructure**» a connu en 2016 sa cinquième édition. Son objectif: récompenser des projets, aménagements ou outils de planification particulièrement exemplaires pour la promotion du vélo.

Plusieurs éléments de satisfaction sont à relever à la lecture des dossiers de candidature: leur nombre (39, un record), leur répartition entre régions linguistiques et contextes géographiques et, finalement, leur diversité en termes d'instruments ou de réalisations.

Le lauréat du prix principal 2016 est la Ville de Lucerne. Son *offensive vélo* ne propose rien de moins que de «changer de voie» («Velooffensive Spurwechsel»). Lucerne a adopté une véritable stratégie globale de promotion du vélo dont les mesures, multiples, reposent sur trois piliers: les infrastructures (itinéraires rapides, carrefours sécurisés, vélostations, etc.), les services (site internet, bornes de comptage des vélos, etc.) et la communication. Une campagne a notamment été menée auprès des services de l'administration pour les sensibiliser aux besoins des cyclistes. Entre 2013 et 2014, le nombre de vélos dans les rues lucernoises a augmenté de 9%, puis de 4% l'année suivante. Cette démarche a été jugée particulièrement ambitieuse et convaincante. Elle fait figure de modèle dans le contexte suisse.

Bulle, premier lauréat romand

Quatre prix de reconnaissance ont été décernés par le jury. Parmi eux figure la Ville de Bulle, première collectivité romande à recevoir une telle récompense. Avec son Plan d'action vélo 2015-2017, Bulle a adopté une approche à la fois pragmatique et méthodique. Elle a établi un état des lieux par un audit sur sa politique cyclable et mené un sondage pour mieux cerner les besoins des usagers. Elle a élaboré une planification générale intégrant le vélo et différents aménagements ont été réalisés ou sont à



Bulle: Le VELOguide de Bulle donne un aperçu des aménagements cyclables de la ville. (Photo: Büro für Mobilität AG)

l'étude. A cela s'ajoutent diverses mesures de communication et d'incitation comme un soutien aux actions bike to work et Défi vélo. Une commission, consacrée au vélo et dépendant de l'exécutif, est par ailleurs chargée d'accompagner le processus.

La Ville de Berne a été récompensée pour son projet de liaison cyclable rapide («Veloauptroute») qui permet de relier la gare de Berne-Wankdorf à celle de Berne. Sur 3 kilomètres, les cyclistes bénéficient d'aménagements spécifiques et d'une onde verte, de sorte à rendre leurs trajets plus rapides, plus sûrs et plus agréables. Ce projet s'insère dans un plan plus vaste qui vise à irriguer l'agglomération de voies express vélos. Un autre prix de reconnaissance a été décerné au Canton du Tessin pour un projet d'itinéraire cyclable. Partant de Locarno, cet itinéraire remonte la Vallée Maggia sur 40 kilomètres. Il emprunte le tracé d'une ancienne voie de chemin de fer dont il réutilise certaines infrastructures. Il s'en éloigne parfois pour traverser les villages qui ponctuent la vallée. Sa réalisation est assurément une grande réussite esthétique. Si cet itinéraire s'adresse en premier aux excursionnistes,

il permet également un usage utilitaire du vélo en particulier à proximité de Locarno.

La société Flims-Laax-Falera Management AG, active dans la promotion du tourisme, a quant à elle été primée pour son concept global de mobilité douce. Sa démarche s'adresse tant aux touristes séjournant dans cette région des Grisons qu'à ses habitants. Parmi les mesures prises, citons le développement d'infrastructures (itinéraires, pistes, passerelles, pumptracks) et leur maintenance ainsi que la mise en place d'une signalisation et de zones 30 permettant une cohabitation harmonieuse des différents usagers.

Ces cinq projets récompensés - sans oublier de nombreux autres - ouvrent des perspectives intéressantes sur la promotion du vélo dans ses différentes dimensions. Il est à espérer que ces bonnes pratiques soient poursuivies, approfondies et qu'elles constituent une source d'inspiration afin de donner au vélo la place qui lui revient dans les villes et communes de Suisse.

Patrick Rérat, membre du jury
du PRIX VELO Infrastructure 2016 ■