

# RUE DE L'AVENIR

INFORMER | ÉCHANGER | INSPIRER

# LE BULLETIN



## DU CHANGEMENT POUR NOS RUES

NOUVELLE LÉGISLATION POUR VOIES CYCLABLES ET ZONES 30

**L**a Loi fédérale sur les voies cyclables (LVC) ainsi que la simplification de la mise en place des zones 30 et zones de rencontre vont permettre de grands changements pour nos rues. Il s'agit en effet de nouveaux instruments concrets et essentiels pour la mobilité active, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier de cette année. Le défi consiste maintenant en leur application.

En ce qui concerne les zones 30 et les zones de rencontre, plusieurs subtilités sont à connaître pour leur mise en œuvre. Le Canton de Vaud aide par exemple les

communes avec une nouvelle directive cantonale. En ce qui concerne la LVC, plusieurs cantons ont déjà une base légale pour encourager le vélo et soutenir les communes dans cette tâche. Les adaptations à apporter à leurs outils existants ne semblent a priori pas énormes, ni pour Fribourg, ni pour Berne. Pourtant, sur le terrain, le défi est encore immense. La loi sur les chemins pour piétons (LCPR) et l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OBP) nous le montrent: tout y figure depuis plus de 30 ans, mais la mise en œuvre n'est de loin pas aboutie! Cela est également le cas pour la loi sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand) entrée en vigueur il y a bientôt 20 ans et dont on se rend compte de l'ampleur de la tâche à l'arrivée imminente du délai de mise en œuvre. Avec cette nouvelle base légale LVC,

les Communes, les Cantons et la Confédération devront réaliser des projets favorables aux vélos et à la modération de trafic dans nos rues. Il conviendra également d'éditer des guides de recommandations pour donner des standards d'aménagement. La plupart des ingrédients sont donc réunis pour des rues favorables aux vélos: une loi fédérale, des lois cantonales, l'implication des communes, quelques guides et formations encore à étoffer, la possibilité de faire des projets pilotes. Il faudra cependant ajouter beaucoup de financement et une bonne dose de courage politique pour que la sauce prenne, sans oublier d'associer les usagers et associations locales. Et l'urgence climatique ne permet pas de conserver le rythme lent adopté jusqu'à présent pour la LCPR, la LHand ou l'OPB... En selle! ●

# LES ZONES 30 ET LES ZONES DE RENCONTRE PASSENT À LA VITESSE SUPÉRIEURE

Laurent Dutheil

Le 24 août 2022, le Conseil fédéral décrétait que les zones 30 et zones de rencontre pourraient être légalisées sans expertise sur les « routes non affectées à la circulation générale ». L'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) et l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre (OZ30) ont été modifiées le 1<sup>er</sup> janvier 2023. Le Canton de Vaud a profité d'éditer une nouvelle directive à l'intention des communes vaudoises. Tour d'horizon de ce changement de paradigme qui simplifie la mise en place d'une zone 30, y compris sur des axes structurants.

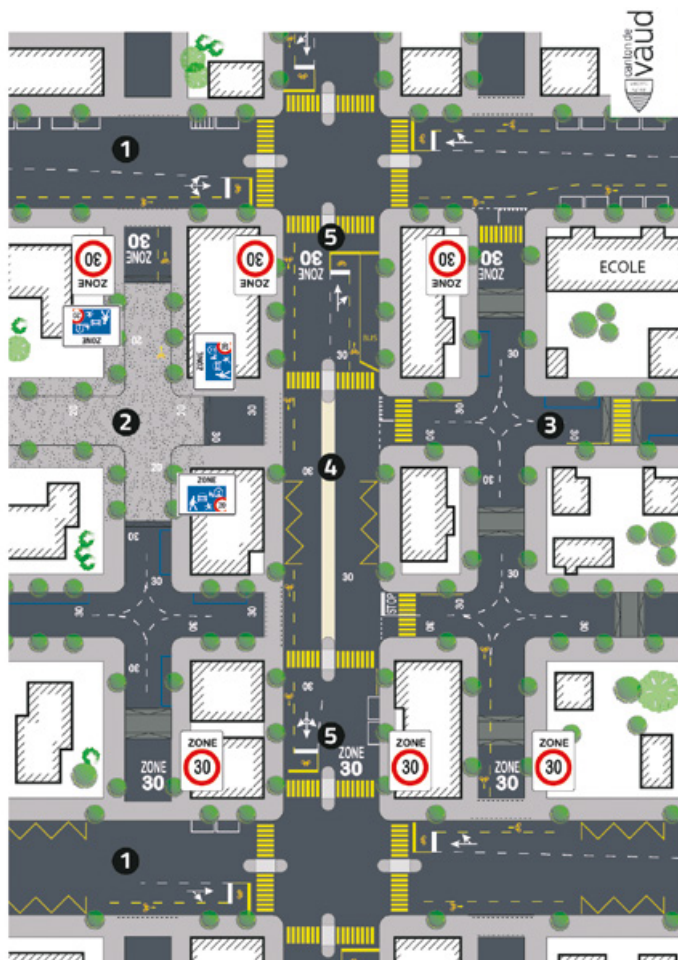
## Une bonne nouvelle pour les autorités qui souhaitent abaisser la vitesse en traversée de localité

La principale nouveauté, véritable simplification dans le processus pour les autorités, consiste à la suppression de l'expertise avant la mise en place d'une zone 30 ou d'une zone de rencontre. Cette suppression de l'expertise s'applique aux « routes non affectées à la circulation générale », où une demande d'abaissement et une publication

de la mesure restent de mise. Le nouveau dispositif légal supprime également le principe du contrôle après une année de mise en service.

Une autre grande nouveauté réside dans l'octroi d'une marge de manœuvre pour aménager une zone 30 sur un tronçon de « route affectée à la circulation générale » selon certaines conditions et de l'englober dans des zones 30 attenantes. En effet, le nouvel article 2a al. 6 OSR précise cet

élément: « Lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h sur un tronçon de route affectée à la circulation générale conformément aux exigences de l'art. 108, al. 1, 2 et 4, il est possible d'intégrer ce tronçon dans une zone 30. » Avec ce nouvel article, on peut imaginer voir un modèle de vitesse à 30 km/h s'étendre en localité. Le BPA parle d'ailleurs maintenant d'un modèle 30/50 et non plus d'un modèle 50/30<sup>1</sup>. Une petite nuance qui fait toute la différence...



Représentation schématique d'un réseau de routes en traversée de localité

- 1 Horizontalement, on distingue :**
  - Deux tronçons de « routes affectées à la circulation générale » situés en dehors d'une zone éligible au 30 km/h selon l'art. 108 OSR ;
  - Ces tronçons de routes ne peuvent pas être englobés dans une zone 30 puisqu'ils ne remplissent pas les conditions de la présente directive DGMR ;
  - Ces tronçons de routes restent limités à 50 km/h.
- 2 Sur la partie gauche de l'image, on distingue :**
  - Un réseau de « routes non affectées à la circulation générale » qui est en zone 30 avec une zone de rencontre incluse à l'intérieur du périmètre de la zone 30 ;
  - Le quartier est délimité par des trottoirs traversants marquant la hiérarchie du réseau et donnant la priorité à l'axe 4.
- 3 Sur la partie droite de l'image, on distingue :**
  - Un réseau de « routes non affectées à la circulation générale » est en zone 30 ;
  - La présence d'une école justifie le maintien d'un passage pour piétons à l'intérieur de la zone 30 ;
  - Le quartier est délimité par des pertes de priorités (cédez-le-passage et stop) ainsi que des trottoirs traversants donnant la priorité à l'axe 4.
- 4 Verticalement, on distingue :**
  - Un tronçon de « route affectée à la circulation générale » située à l'intérieur d'une zone éligible au 30 km/h selon l'art. 108 OSR ;
  - Ce tronçon de route peut être englobé dans une zone 30 tout en gardant son caractère prioritaire puisqu'il répond aux conditions de la directive DGMR.
- 5 L'aménagement de ce tronçon de « route affectée à la circulation générale » traversant une zone éligible au 30 km/h selon l'art. 108 OSR peut se présenter ainsi :**
  - L'aménagement doit être « conçu en premier lieu en fonction des exigences du trafic motorisé et destiné à des transports sûrs, performants et économiques » (art. 1 al. 9 OSR) ;
  - Le tronçon conserve la priorité sur les axes latéraux (maintien des trottoirs traversant ou des pertes de priorité par cédez-le-passage ou stop) ;
  - Les transports publics conservent ainsi la priorité sur leur itinéraire ;
  - Les passages pour piétons peuvent être conservés dans la traversée de l'axe ;
  - Les passages pour piétons peuvent être conservés longitudinalement en traversée des voiries latérales ;
  - Si le besoin est avéré, la régulation lumineuse d'une intersection ou d'une traversée piétonne est possible.

## Avec les passages piétons s'il vous plaît, mais pas partout !

Autre bonne nouvelle : sur ce tronçon de « route affectée à la circulation générale », l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre ne s'applique pas. Il faut chercher ce scoop dans les commentaires du Conseil fédéral sur le changement de base légale de l'OSR qui précise que « l'intégration se limitera cependant à la signalisation [...] ; il sera toujours tenu compte des fonctions des routes et les dispositions de [l'OZ30] ne s'appliqueront pas au tronçon routier affecté à la circulation générale de la zone 30 ».

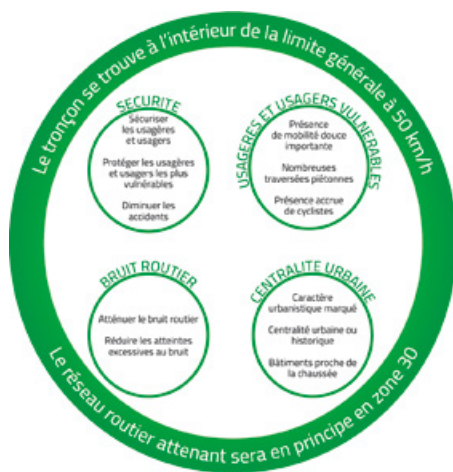
Cette petite phrase du Conseil fédéral signifie que, sur ce tronçon, on peut conserver tous les passages pour piétons contrairement aux réseaux secondaires d'une zone 30 où ils continuent à ne pas être admis, sauf exceptions. En effet, l'article 4 al. 2 OZ30 qui indique que « l'aménagement des passages piétons n'est pas admis » ne s'applique que sur les « routes non affectées à la circulation générale », c'est-à-dire sur le réseau secondaire.

Sur ce tronçon de « route affectée à la circulation générale » englobé dans une zone 30, on peut également conserver les pertes de priorité latérales et les trottoirs traversants, ce qui donne des conditions très favorables à la progression des transports publics. On peut également y conserver des bandes ou pistes cyclables.

## Mais qu'est-ce qu'une « route affectée à la circulation générale » ?

Le Conseil fédéral a effectivement innové en choisissant cette nouvelle terminologie qui n'était utilisée ni dans les bases légales précédentes, ni dans les normes VSS. Cette nouvelle terminologie, à laquelle il faudra maintenant s'habituer, trouve sa définition dans le nouvel article 1 al. 9 de l'OSR : « Les routes affectées à la circulation générale sont toutes les routes situées à l'intérieur des localités, conçues en premier lieu en fonction des exigences du trafic motorisé et destinées à des transports sûrs, performants et économiques ».

Chacun pourra apprécier à sa manière le fait que le caractère « sûr, performant et



économique» soit dorénavant attribué au réseau structurant. A contrario, les « routes non affectées à la circulation générale » sont donc le solde du réseau que l'on pouvait qualifier auparavant de secondaire.

## AVEC CETTE DIRECTIVE, LE CANTON DE VAUD DONNE LA MARCHÉ À SUIVRE AUX COMMUNES QUI SOUHAITENT ABAISSER LES VITESSES EN TRAVERSÉE DE LOCALITÉ

Par une belle journée d'août 2022, notre réseau routier à l'intérieur des localités en Suisse a ainsi été découpé de manière binaire en deux catégories. Un peu comme Clint Eastwood dans « le Bon, la Brute et le Truand » lorsqu'il dit : « Le monde se divise en deux catégories, ceux qui ont un pistolet chargé et ceux qui creusent. Toi, tu creuses ».

## Et le Canton de Vaud a creusé la question !

Afin d'accompagner les communes vaudoises et les différents acteurs concernés par ces changements, la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) a élaboré une nouvelle directive sur la « mise en place de zones 30 et de zones de rencontre ». Véritable mode d'emploi, ce document détaille les différents cas

### CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ

pour englober un tronçon de route affectée à circulation générale dans une zone 30. (Source: Directive sur la mise en place de zones 30 et de zones de rencontre, État de Vaud, 2023)

de figure sous forme de schémas, infographies et processus, tout en rappelant les bases légales.

Dans cette directive, la DGMR a précisé son interprétation de la base légale au sujet de la délimitation entre les « routes affectées [ou non] à la circulation générale ». Elle a également communiqué de manière claire sur les critères non cumulatifs qui devaient être pris en compte pour intégrer un tronçon de route dans une zone 30 attenante. Avec cette directive, le Canton de Vaud donne la marche à suivre aux communes qui souhaitent abaisser les vitesses en traversée de localité.

La balle est maintenant dans le camp des communes pour planifier leurs régimes de vitesse et proposer des zones 30 sur leurs réseaux en traversée de localité. Plusieurs communes sont en pleine réflexion pour réaliser ce type de zones 30. Des nouvelles réjouissantes et de bon augure pour la qualité de vie des riveraines et riverains et pour la sécurité de tous.

Rappelons que la circulation routière constitue la source de bruit la plus importante en Suisse et que ses effets sur la santé de la population riveraine sont considérables. L'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) préconise de privilégier les abaissements de vitesse comme mesure d'assainissement phonique. Les limitations de vitesse comptent ainsi parmi les outils à disposition des collectivités publiques pour lutter contre le bruit routier et améliorer la santé et la qualité de vie des habitantes et habitants. ●

<sup>1</sup> <https://www.bfu.ch/fr/conseils/zones-30>

### POUR EN SAVOIR PLUS

La nouvelle directive du Canton de Vaud sur la mise en place de zones 30 et de zones de rencontre est disponible en téléchargement sur la page [vd.ch/liimitations-vitesse](https://www.vd.ch/liimitations-vitesse) (section « 30 km/h de jour »). Elle a été diffusée à l'ensemble des communes vaudoises.

### RUE DE L'AVENIR

Association indépendante créée en 1981, active en Suisse romande. Plateforme d'information et d'échanges, elle s'adresse particulièrement aux communes, aux bureaux d'études, aux services cantonaux, aux associations spécialisées et aux groupes d'habitants.

### MEMBRES DU COMITÉ

Yves Delacrétaz, Président ; Alain Rouiller, vice-président ; Caroline Beglinger ; Camille Bernier ; Sandra Bonilla De Cazorla ; Lucile Deveyly ; Etienne Doyen ; Laurent Dutheil ; Françoise Lanci-Montant ; Jenny Leuba ; Julien Lovey ; Valérie Sauter ; Dominique von der Mühl ; Martin Walther.

### SECRETARIAT

secretariat@rue-avenir.ch  
[www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch)

### PRODUCTION

Graphisme : Bontron&Co, Genève  
Impression : Pressor, Delémont  
Imprimé sur papier certifié FSC  
Parution : trois numéros par an  
Responsables du numéro et de l'édition : L. Dutheil et V. Sauter

### ORGANISMES MEMBRES

ATE Association transport et environnement  
Mobilité piétonne Suisse  
PRO VELO Suisse

### PHOTO COUVERTURE

La Bundesgasse sans voiture à Berne, en septembre 2022. (Photo : Stephanie Stotz, Ville de Berne)

## Loi sur les voies cyclables

# NOUVELLES TÂCHES POUR LE CANTON DE BERNE ?

Erik Gorrengourt, Canton de Berne

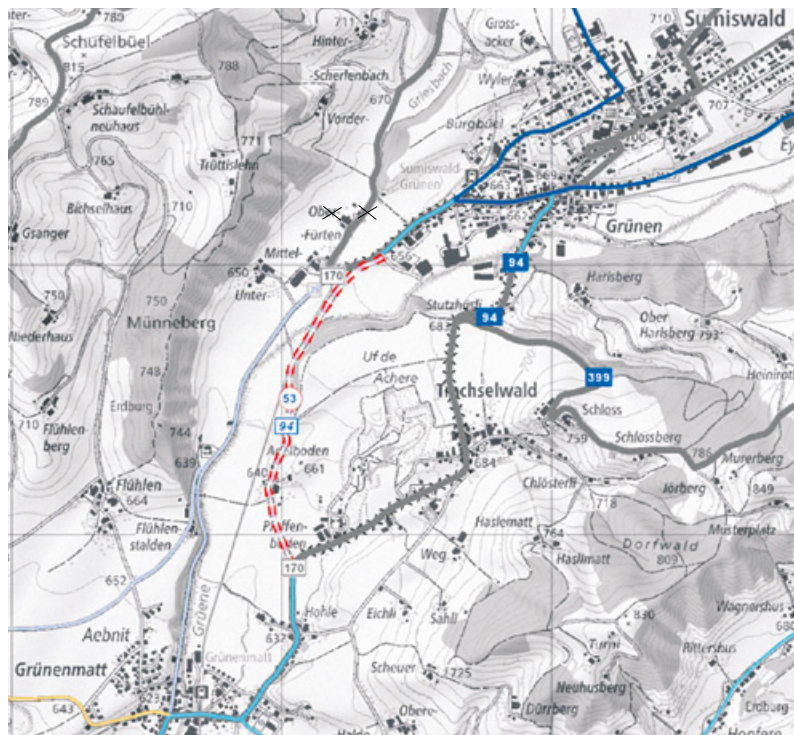
La loi sur les voies cyclables, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2023, oblige les cantons à planifier un réseau de voies cyclables pour les déplacements quotidiens et de loisirs dans un délai de 5 ans avec une mise en œuvre des plans dans les 20 prochaines années. En plus, la Confédération donne des directives pour la planification et la mise en œuvre de ce réseau. Les cantons peuvent déléguer la planification des réseaux communaux à leurs communes, mais doivent veiller à son exécution. Pour le Canton de Berne et ses communes, ces tâches de planification, de réalisation et de surveillance ne sont toutefois pas nouvelles.

Le « plan sectoriel pour le trafic cycliste » du Canton de Berne est entré en vigueur en 2014 déjà, avec pour objectif de pouvoir utiliser efficacement les ressources financières et humaines disponibles pour améliorer l'infrastructure cycliste. Ce plan a été complété en 2020 avec des itinéraires prioritaires et des itinéraires locaux de randonnée cycliste; puis actualisé en 2023 avec une mise à jour des tracés visant à concrétiser les itinéraires prioritaires.

### Réseau de pistes cyclables du canton

Les itinéraires cyclables indiqués dans ce plan sectoriel sont ceux assurant une fonction de réseau cantonal pour le trafic cycliste quotidien et de loisirs. Grâce à une analyse SIG du potentiel de circulation à vélo, ils sont répartis en trois catégories: itinéraires prioritaires, liaisons principales et réseau de base. Cette classification permet de prioriser les mesures nécessaires sur le réseau de voies cyclables.

Les lacunes physiques et qualitatives du réseau pour le trafic cycliste quotidien sont aussi identifiées dans le plan sectoriel. Pour les itinéraires de loisirs à vélo (sans les itinéraires VTT), des optimisations d'itinéraires y sont définies.



TRAFIC DE LOISIRS		TRAFIC QUOTIDIEN	
Route Suisse à vélo	existant	liaison principale	réseau de base
	à supprimer	Route cantonale	lacune du réseau
		Route communale ou privée	
		Piste cyclable cantonale	

### Mise en œuvre et financement

Ces itinéraires cyclables du réseau cantonal peuvent se trouver sur et le long de routes cantonales ou nationales de troisième classe, de pistes cyclables cantonales ou de routes communales ou privées importantes. Le comblement des lacunes du réseau ou la prise de mesures pour améliorer la qualité du réseau incombent aux propriétaires des routes concernées. Le Canton de Berne peut soutenir financièrement à hauteur de 40% ces mesures sur les routes communales ou privées si elles sont importantes pour le trafic cycliste selon son plan sectoriel (Loi cantonale sur les routes LR art. 59).

### Itinéraires VTT et stationnement à intégrer

Ainsi, le Canton de Berne dispose déjà depuis 2014 d'un plan de réseau de voies cyclables pour le trafic quotidien et de loisirs, conformément aux directives de la Confédération. Le thème des itinéraires VTT est actuellement traité dans le cadre d'une révision en cours de la loi sur les routes. L'objectif est de créer la base juridique au niveau cantonal afin de compléter le plan sectoriel par les itinéraires VTT d'importance cantonale. En outre, il sera clarifié comment les installations de stationnement pour vélos d'importance cantonale peuvent également être intégrées dans le plan sectoriel. Le Canton de Berne peut d'ores et déjà soutenir l'agrandissement ou la construction de ces installations de stationnement par des subventions de 40% (LR, art. 61).

### Itinéraires cyclables communaux

Les communes bernoises étaient jusqu'à présent libres de densifier le réseau des itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal par un réseau communal d'itinéraires cyclables (LR art. 47). La nouvelle loi sur les voies cyclables leur impose désormais une obligation de planification. Avec son plan sectoriel pour le trafic cycliste, le Canton de Berne met à la disposition de ses communes une base importante et clarifie actuellement, en collaboration avec les régions d'aménagement, comment les communes peuvent être soutenues dans cette tâche. ●



**LACUNE PHYSIQUE (EN ROUGE) DE LA PISTE** cyclable cantonale entre Grünematt et Sumiswald à l'écart de la route cantonale, identifiée dans le « Plan sectoriel pour le trafic cycliste » du Canton de Berne.

**EN ARRIÈRE-PLAN, LE LONG DE LA LIGNE** de chemin de fer, le tracé d'une partie de la piste cyclable cantonale Grünematt – Sumiswald non encore asphaltée, en construction en 2021. Mise en œuvre du comblement de cette lacune physique du réseau cyclable cantonal.

# LE CANTON DE FRIBOURG, DÉJÀ EN PISTE

Virginie Kauffmann, experte externe, membre du « Team Vélo » du Canton de Fribourg

Pas de révolution non plus dans le Canton de Fribourg suite à l'entrée en vigueur de la loi fédérale sur les voies cyclables, mais un élan jugé bienvenu. Pour aider les communes dans leurs aménagements en faveur de la mobilité douce, la nouvelle loi cantonale sur la mobilité ouvre une possibilité intéressante.



L'entrée en vigueur de la nouvelle loi fédérale sur les voies cyclables n'a pas trop secoué les collaborateurs des Services de la mobilité (SMo) et des ponts et chaussées (SPC), dont le travail de planification et de réalisation est guidé depuis 2018 par un plan sectoriel vélo remplissant déjà la plupart des exigences fédérales. Anthony Lang, chef de projet au SPC et membre du « Team Vélo », explique toutefois que le Canton va revoir les standards d'aménagement appliqués, pour coller à l'esprit de la nouvelle loi et offrir une meilleure sécurité aux cyclistes. Faire de la place aux vélos est un défi que le « Team Vélo » du Canton relève chaque jour, tentant de concilier les besoins des différents usagers de l'espace public, les limites imposées par le bâti, la protection des surfaces d'assolement, etc. En donnant au vélo une légitimité, la nouvelle loi fournit une aide bienvenue dans les pesées des intérêts et la coordination entre acteurs.

## Chacun ses responsabilités

En matière d'aménagements piétonniers, la marge de manœuvre du Canton est très faible, ceux-ci incombant aux communes. Les nouvelles bases légales n'ont rien changé à cela. Lorsqu'une route cantonale traverse une localité (env. 30% du réseau), la question de la cohabitation piétons-vélos est systématiquement traitée dans les

projets rassemblant Canton et Commune autour d'une même table. Pour Simon Kellenberger, autre membre du « Team Vélo », il s'agit de promouvoir aussi bien les déplacements à pied qu'à vélo, et donc

## FAIRE DE LA PLACE AUX VÉLOS EST UN DÉFI QUE LE « TEAM VÉLO » DU CANTON RELÈVE CHAQUE JOUR

d'éviter de les mettre en concurrence, en particulier lorsque les flux attendus sont importants. Si, idéalement, chaque mode devrait recevoir un espace dédié, les contraintes poussent souvent les planificateurs et techniciens à opter pour des solutions mixtes (abaissement des vitesses à 30, pistes mixtes).

## Quand le vélo profite aux piétons

La petite nouveauté vient avant tout de la nouvelle loi cantonale sur la mobilité, elle aussi entrée en vigueur cette année. Celle-ci permet au réseau cyclable cantonal d'emprunter des routes communales, qui offrent en général un cadre plus attractif pour la mobilité active. Corollaire direct, un financement cantonal – partiel ou total – est envisageable pour les aménagements

mixtes piétons-vélos situés respectivement en et hors localité, pour autant que ceux-ci fassent partie du réseau cyclable cantonal. La pression amenée par le vélo profitera donc aussi aux piétons!

Le « Team Vélo » se réjouit de la dynamique créée par ces nouvelles bases légales : les médias parlent de mobilité douce, des conférences ont lieu réunissant politiciens, techniciens et groupes d'intérêt, les échanges entre cantons sont intensifiés. Dans l'effort de promotion de la mobilité douce, cet éveil collectif est bienvenu! ●

### LE « TEAM VÉLO »

Agent de coordination et de diffusion de la culture vélo dans le canton de Fribourg. (Photo: Canton de Fribourg)

### LES PISTES MIXTES VÉLOS-PIÉTONS

Désormais finançables par le Canton en et hors localité, grâce à la nouvelle loi cantonale sur la mobilité. (Photo: route de la Ronclina à Bulle, Virginie Kauffmann)

### POUR EN SAVOIR PLUS

Mise en œuvre de la loi sur les voies cyclables:

- Point de vue des cantons du Valais et de Zurich:  
[Info Bulletin 2/22 de la Conférence Vélo Suisse.](#)
- Point de vue du Canton de Genève:  
[Revue de la VSS « route & trafic », N°1-2, 2023](#)

Que fait la Confédération ?

# VERS DES VOIES CYCLABLES SÛRES ET DIRECTES DANS TOUTE LA SUISSE

Erwin Wieland, directeur suppléant de l'Office fédéral des routes

Avec l'entrée en vigueur de la loi sur les voies cyclables, les communes et les cantons sont appelés à agir. Mais les routes nationales ne sont pas en reste. L'OFROU a examiné les routes nationales de 3<sup>e</sup> classe, soit les routes nationales ouvertes à tous les véhicules, sous l'angle de la sécurité pour les cyclistes.

Une analyse similaire a porté sur l'ensemble des espaces où se trouvent des jonctions autoroutières.



Un projet né de ces analyses est la voie pour la mobilité douce sur l'A16 entre La Heutte et Bienne. Ce tronçon de route nationale aux virages très serrés qui serpente dans le massif du Jura réunissait voitures, camions, cyclomoteurs, vélos, mais aussi tracteurs et autres engins agricoles, voire même calèches à chevaux. Par le passé, la cohabitation s'est trop souvent révélée dangereuse pour les usagers les plus vulnérables du trafic. Pour pallier le problème, une voie supplémentaire dédiée au trafic lent a été construite dans les gorges du Taubenloch, entièrement séparée du reste de la route. Elle se poursuit ensuite sur l'ancienne route de contournement. Les cyclistes pourront l'emprunter dans les deux sens. Ils n'auront ainsi plus à rouler juste à côté des camions, nombreux à cet endroit en raison de la cimenterie à proximité. La voie pour trafic lent entre la Heutte et Bienne sera inaugurée en mai 2023.

## Désenchevêtrer le trafic

Désenchevêtrer le trafic lent du trafic motorisé est l'un des principes clés vers des voies plus sûres pour les cyclistes. Parmi les autres projets de ce type, nous pouvons citer le projet de désenchevêtrement du

trafic au niveau de la jonction autoroutière de Wankdorf (BE).

Toutefois toutes les routes ne sont pas extensibles et parfois l'espace se fait rare, surtout en milieu urbain. Séparer entièrement le trafic lent du trafic motorisé n'est pas toujours une option. Et le vélo est actuellement en plein essor. En 2020, au plus fort de la pandémie de coronavirus, les ventes de vélos ont augmenté de 40%. Et le mouvement ne s'est pas arrêté en 2021. En outre, les petits véhicules électriques, comme les trottinettes et les scooters, sont eux aussi toujours plus nombreux. Cette évolution certes réjouissante pour l'environnement pose néanmoins de nombreux défis en matière d'infrastructure.

La Confédération soutient les cantons et communes dans leur tâche, par exemple en mettant à leur disposition des manuels et des aides à la planification comme le Manuel Gestion des cycles aux carrefours publié en 2021, le Guide de planification des réseaux cyclables à paraître durant l'été 2023 et le manuel consacré à la planification, à la construction et à l'entretien de voies express cyclables prévu pour 2024, ou en leur permettant de tester de nouvelles approches en matière d'aménagement cyclable. Elle

**PROJET DE L'OFROU POUR LA MOBILITÉ DOUCE**  
sur l'A16 entre La Heutte et Bienne.

**Avant :** l'ensemble des usagers prennent le même tunnel.

**Après :** passage sous l'A16 et utilisation de l'ancienne route de contournement  
(Source : OFROU).

apporte également son soutien en définissant de nouveaux principes. Ainsi, après un essai pilote, la base légale a été adaptée afin de permettre aux vélos de tourner à droite au feu rouge.

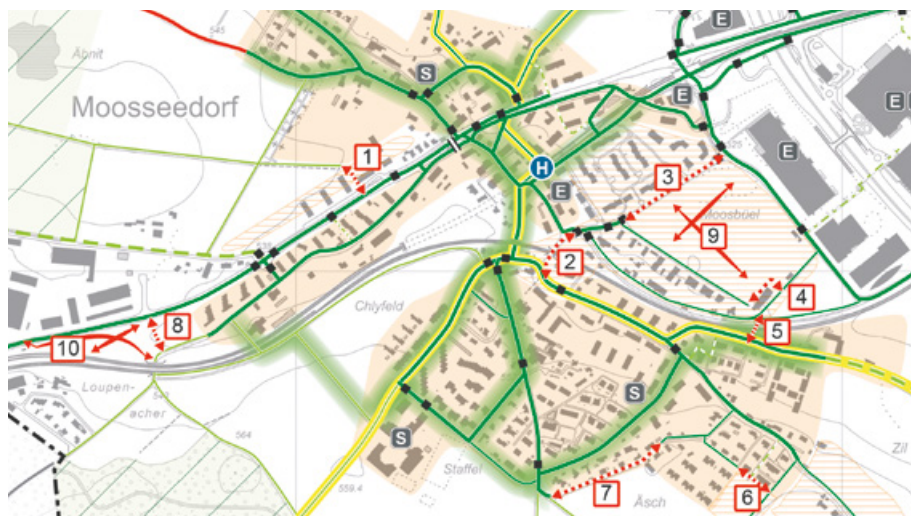
Réunir les acteurs de la branche pour dialoguer et trouver des solutions ensemble est également au cœur de l'approche de la Confédération. Ainsi, l'OFROU a organisé fin mars 2023 à Ittigen une réunion sur la mise en œuvre de la loi sur les voies cyclables avec une septantaine de représentants des services dédié au trafic cycliste des cantons et des grandes villes. Afin de coordonner le travail de toutes les parties prenantes et d'exploiter les synergies, le DETEC a lancé une feuille de route pour le vélo, la «Roadmap Velo». Dans ce cadre, la Confédération souhaite collaborer avec tous les partenaires du domaine du vélo afin de soutenir la mise en œuvre de la loi sur les voies cyclables. ●

## Que nous apprend la LCPR ?

# QUAND LA PETITE REINE PREND LE RELAI DE SA GRANDE SŒUR

Jenny Leuba

Les débats précédents la votation de 2018 sur l'insertion des voies cyclables dans la constitution ont porté un coup de projecteur sur la base légale qui en constitue l'étalon : la loi sur les chemins pour piétons de 1985 (LCPR). Celle-ci attribue la responsabilité de planifier les réseaux piétons à la Confédération et, par ricochet, aux Cantons et Communes. Qu'apprendre des 30 ans d'existence de cette loi ? Le vent favorable qui souffle pour le vélo pourrait bénéficier aux aménagement piétons.



### Les jalons du réseau piéton

Disposer d'une base légale sur le réseau piéton permet d'attribuer des responsabilités et de garantir un réseau cohérent. Un manuel édité par l'Office fédéral des routes détaille la raison d'être de ces réseaux et la manière de les planifier<sup>1</sup>. La Loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) pose les jalons suivants :

- Définir les réseaux et des instruments.
- Inscrire les réseaux dans des plans.
- Clarifier les effets juridiques (plan/ rapport contraignants pour les autorités (ex plan directeur) voire pour les tiers (plan d'affectation).
- Définir les instances responsables.

### Tour d'horizon après 30 ans d'application

Si les cantons sont responsables de la planification des chemins de randonnée et piétons, ils délèguent généralement la compétence à leurs communes, plus proches du terrain, pour ce qui est du réseau piéton (en localité). Le Canton de Genève veille de longue date à ce que ses communes se dotent d'un plan du réseau piéton : 31 communes (70%) en possèdent un, consultable en ligne<sup>2</sup>. Mais à l'échelle suisse, la mise en œuvre de la

LCPR est encore loin d'être satisfaisante. De nombreux cantons n'ont pas de vue d'ensemble des planifications communales des réseaux piétons. Ils n'ont pas défini de critères de qualité et n'entreprennent rien si les plans ne sont pas fournis ou insuffisants. Sans plans il ne leur reste que leurs talents de négociation lorsque par exemple un projet implique des détours à pied. A l'inverse, alors que les autorités cantonales en charge de la signalisation voulaient supprimer un passage piéton, la commune de Brugg-Windisch a obtenu gain de cause pour maintenir cette liaison entre la gare et le campus des Hautes écoles d'un côté et une clinique et un parc de l'autre, principalement parce que cette traversée figurait dans son plan de réseau (photo ci-dessus).

### Une nouvelle ère s'annonce peut-être

La répercussion de la Loi sur les voies cyclables (LVC) au plan cantonal et la révision prochaine des plans directeurs de nombreuses communes sont deux opportunités de prendre des mesures pour remédier à la mise en œuvre encore lacunaire de la LCPR. Fribourg avec la «Loi sur la mobilité» et le Valais avec la «Loi sur les transports publics et la mobilité douce quotidienne» ont adopté de nouvelles bases légales début

### ALORS QUE LE CANTON D'ARGOVIE

souhaitait le supprimer, le passage piéton au rond-point de Bachtalen à Brugg-Windisch a pu être maintenu en 2019 grâce à l'existence du plan du réseau piéton. (Photo : Mobilité piétonne Suisse)

### PLAN DU RÉSEAU PIÉTON DE LA COMMUNE

de Moosseedorf (4200 hab.) avec les éléments du réseau piéton existant et à créer (rues avec ou sans trottoir, traversées, sous-voies,...) et différentes informations de contexte. (Source : Commune de Moosseedorf)



2023. Comme ces derniers, Neuchâtel recommande dans ses directives de révision des Plans d'aménagement locaux (PAL) de reprendre le modèle de légende proposé dans le manuel de l'OFROU. Le canton de Vaud, seul à ne pas disposer d'une loi d'application cantonale de la LCPR, est en train d'y remédier, dans le sillon tracé par la LVC.

### Le rôle des cantons

Tous les échelons de planification ont leur rôle à jouer pour soutenir les modes actifs. Des plans découlent la planification des mesures, leur réalisation, leur entretien et les actions de communication. Mais en amont, les leviers sont nombreux pour la marche, comme pour le vélo : sensibilisation, formation, soutien technique et financier. Berne, Saint-Gall et Zurich ont résumé à leurs communes l'essentiel du manuel OFROU en 4 pages. Le canton de Saint Gall cofinance l'élaboration des plans piétons communaux et organise des journées d'étude. Des mesures faciles à adopter pour le vélo.

### Le vélo désormais en tête du peloton

La mise en œuvre de la LVC apportera un appui bienvenu à la planification du réseau piéton, notamment sur les deux points suivants :

- La nécessité de continuité du réseau, valable tant pour les deux roues que pour les bipèdes.
- Planifier les réseaux piéton et vélo est possible et utile, y compris dans de petites communes (plan ci-dessus).

Il leur faudra toutefois veiller à ne pas développer le réseau cyclable au détriment de la sécurité et du confort de la marche, et aller chercher l'espace nécessaire là où il y en a le plus : sur la route. ●

<sup>1</sup> Réseaux de cheminements piétons, Manuel de planification OFROU, 2015

<sup>2</sup> <https://www.ge.ch/publication?titre=chemins%20pour%20pi%C3%A9tons&type=1046&dossierw=All&organisation=All>

L'interview

# DU CHANGEMENT POUR LE MEILLEUR ?

Par Valérie Sauter

Le milieu associatif a joué un rôle important dans ces changements législatifs. Qu'en pense-t-il aujourd'hui ? Nous nous sommes adressés à PRO VELO.



**CHRISTOPH MERKLI** est responsable du domaine infrastructure et politique au sein de l'association de défense des intérêts des cyclistes, PRO VELO Suisse.



## La loi sur les voies cyclables est entrée en vigueur. Qu'en attendez-vous ?

La loi constitue une étape importante pour le développement des infrastructures cyclables en Suisse. Les cantons doivent planifier et mettre en œuvre un réseau de voies cyclables dans un délai de 20 ans. La Confédération doit aménager ses jonctions autoroutières de manière exemplaire pour les cyclistes qui y circulent aussi. Le vélo deviendra ainsi le troisième pilier des transports terrestres ; on ne pourra plus le désavouer. Nous sentons aujourd'hui déjà une sensibilité plus marquée des autorités et des politiques sur le thème du vélo. Et les attentes de la population sont grandes. En 2018, ce sont près de 75% des votants qui ont approuvé l'arrêté fédéral sur le vélo ; en Suisse romande, plus de 80% !

## Vous avez lancé l'initiative à l'origine cette loi. La loi reflète-t-elle vos attentes ?

La loi correspond à ce que l'on pouvait attendre. Le droit de recours des associations, qui a été sacrifié lors des débats parlementaires, constitue toutefois un gros bémol. Nous allons le regretter, comme le montrent des exemples récents. Il ne suffit pas d'obliger les autorités à bien planifier et à bien construire. Il faut aussi un contrôle de la société civile, c'est-à-dire des associations.

## Cette loi va-t-elle permettre à nos infrastructures cyclables de ressembler à celles qu'on trouve aux Pays-Bas ?

Les villes peuvent construire de bonnes infrastructures cyclables avec les instruments existants. Il manque certes des éléments dans le droit sur la circulation

**LES RUES CYCLABLES** devraient permettre à deux personnes de rouler côte à côte. (Source : PRO VELO Suisse)

routière et dans les normes. Par exemple, le passage cycliste prioritaire (gué vélo), ou la "vraie" rue cyclable. Les dispositions relatives aux vélos électriques et aux vélos-cargos doivent également être libéralisées. Des évolutions sont toutefois en cours à cet égard. Les plus grands obstacles sont les capacités personnelles et financières des autorités et la volonté politique des parlements. Il faut donc des lois et des stratégies cantonales et communales (de promotion du vélo) qui définissent et alimentent la politique cycliste de manière contraignante.

## La nouvelle législation pour les zones 30 est-elle aussi favorable au vélo ?

Les vitesses de 30 et 20 km/h sont des outils importants pour rendre les rues et donc les villes plus sûres et plus attractives. Le fait que les zones 30 puissent désormais être aménagées plus facilement est donc très positif. Mais la promotion du vélo nécessite plus que cela. Les zones doivent comporter des axes cyclables attractifs, bénéficiant de la priorité et d'un aménagement adapté. Il ne s'agit donc pas de routes pleines de places de stationnement, de ralentisseurs et de chicanes horizontales ! Des axes de liaison où l'on peut rouler à plus de 30 km/h seraient aussi favorables, mais il faut alors impérativement les séparer du TIM. Nous voulons un réseau cyclable pour les personnes de 8 à 80 ans, c'est-à-dire aussi pour celles ayant besoin d'infrastructures sûres et attractives pour faire du vélo. Il y en a encore bien trop peu aujourd'hui ! ●

**40<sup>e</sup> JOURNÉE  
RUE DE L'AVENIR**  
**29 SEPTEMBRE 2023  
À NEUCHÂTEL**

La ville à pied : s'inspirer des bonnes pratiques de marchabilité

[rue-avenir.ch/journees](http://rue-avenir.ch/journees)