



Forum de printemps 2019 de la Conférence des villes pour la mobilité Berne, le 11 juillet 2019

Tous les échelons de l'État sont unanimes: il est grand temps de prendre le vélo au sérieux

Le principal instrument qui permettra aux bicyclettes de contribuer à l'avenir davantage à une circulation utilisant la surface de manière plus efficiente au sein des espaces urbains, ce sont des infrastructures séparées, strictement réservées aux vélos et aménagées entre les trottoirs et les voies pour voitures. Il est en outre important que les voies cyclables des agglomérations soient réalisées au-delà des frontières communales. Voilà quelle était la ligne directrice des représentants de tous les échelons de l'État réunis lors du forum de printemps 2019 de la Conférence des villes pour la mobilité (CVM), qui a eu lieu le 3 juin, lors de la Journée internationale de la bicyclette, forum cette année consacré à la question de savoir comment l'article Vélo de la Constitution fédérale devait être concrètement mis en œuvre.

«Pour que le vélo se répande encore davantage, il est indispensable que nous prenions en considération les personnes qui seraient prêtes à passer au vélo si elles se sentaient plus en sécurité» a indiqué **Alexander Erath**, professeur en mobilité à la Fachhochschule Nordwestschweiz (Haute école spécialisée de la Suisse du Nord-Ouest) aux participantes et participants du forum de printemps de la CVM issu-e-s du monde politique et de l'administration. Pour cet ingénieur de la circulation, cette démarche repose sur quatre piliers: premièrement sur une meilleure communication, par exemple par l'utilisation de nouveaux médias permettant de suivre virtuellement les modifications intervenant dans l'espace routier. Deuxièmement sur des projets politiques courageux; il faudra à cet effet que la Confédération et les cantons accordent aux villes des marges de manœuvre suffisantes. Troisièmement sur un monitoring basé sur les éléments «comptage», «mesure» et «sondages». Enfin, quatrièmement, Erath préconise d'utiliser de manière plus ciblée les données pour informer les usagers de la route – par exemple sur des cartes indiquant les qualités des différents tronçons de voies cyclables.

Gabrielle Bakels, la directrice du service Mobilité douce à l'Office fédéral des routes, a expliqué que la Confédération prévoit pour la mise en œuvre de l'article Vélo une loi calquée sur la loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre. Sont prévues deux catégories de réseaux cyclables, l'une pour le trafic quotidien et l'autre pour le trafic de loisirs. Par ailleurs, il est question d'instaurer une obligation de planification dans les plans d'aménagement liant les autorités, et les principes de planification prévus sont les critères «connectivité du réseau», «sécurité», «caractère direct» et «attractivité». L'étape suivante de cette procédure législative sera une table ronde qui réunira tous les acteurs en septembre 2019. La consultation devrait avoir lieu en février 2020 et les délibérations parlementaires à partir de mars 2021. La Confédération veut faire progresser l'instauration de rues cyclables: les rues de trafic prioritaire sans interruption dans les zones 30 devant servir de charnières entre les voies cyclables des agglomérations et des centres-villes seront incluses dès cette année dans la révision de l'ordonnance sur la signalisation routière.

Les présentations de **Steve Coucheman**, directeur du service Coordination du trafic cycliste à la Direction des travaux publics du canton de Zurich, de **Félicien Frossard**, secrétaire général de l'Agglomération de Fribourg et de **Michael Liebi**, directeur du trafic piéton et cycliste à la Direction des travaux publics, de la circulation et des espaces verts de la Ville de Berne, ont montré aux participantes et participants deux choses: les cantons, agglomérations et villes poursuivent des orientations allant dans le sens d'une circulation qui utilise la surface de manière plus efficace et n'émet autant que possible pas de gaz d'échappement. Notamment dans les espaces urbains, la bicyclette devra couvrir une plus grande part de la totalité du trafic et compenser le trafic supplémentaire qui résultera de la croissance de la population annoncée.

Daniel Müller-Jentsch, Senior Fellow au laboratoire d'idées «Avenir Suisse», a esquissé la représentation qu'il a du rôle du deux-roues dans la circulation urbaine de demain. Il a rappelé que la plupart des pendulaires parcourent chaque jour des distances moyennes pour lesquelles l'e-vélo peut représenter un moyen de transport intéressant et remplacer efficacement la voiture. Il a appelé à accorder à l'infrastructure cycliste un plus grand poids dans les projets d'agglomération que jusqu'ici et à travailler en coopération avec les employeuses et employeurs à la réalisation de cet objectif de transfert du trafic et de mode de transport complémentaire.

Les intervenants étaient unanimes pour dire qu'il existait des divergences de taille entre les objectifs de demain et la réalité d'aujourd'hui. À cet égard, la mise en œuvre de l'article Vélo dans la Constitution pourra avoir un effet d'accélérateur. Les exposés ont fait aussi ressortir le postulat consistant à penser les questions relatives à la bicyclette au sein des régions urbaines en dépassant les limites communales et cantonales et à agir pour exploiter au maximum à l'intérieur et au-delà de ces frontières les potentiels d'un moyen de transport utilisant la surface de manière efficace et écologique.

Partant du titre de la manifestation, l'infrastructure cycliste a occupé une place de premier plan dans les présentations. On s'est accordé pour dire qu'aux endroits où le vélo est appelé à jouer à l'avenir un rôle sérieux, ses chaussées devront être séparées du trafic motorisé et des piétons. Les surfaces de circulation mixte ne sont une option envisageable que s'il y a un équilibre entre les usagères et usagers de la route en termes de nombre et de vitesse. En ce qui concerne l'amélioration de l'attractivité de l'infrastructure cycliste, il convient aussi de remettre en question les standards actuels: selon la philosophie de la Ville de Berne, les voies cyclables doivent par exemple être conçues suffisamment larges pour qu'il soit possible de rouler côte à côte et que les deux-roues puissent se doubler.

Il a également été débattu de nouveaux standards de sécurité subjectifs et objectifs ainsi que d'une simplification des procédures pour la mise en œuvre des projets pilotes. Si l'on parvient à réaliser ce dernier point, les villes seront encore plus à même que jusqu'ici de jouer dans la circulation cycliste un rôle qui leur est tout sauf étranger: Celui de laboratoires du futur.

Pour des informations complémentaires:

Paul Schneeberger, secrétaire de la CVM: paul.schneeberger@staedteverband.ch