

INFO BULLETIN

REVUE DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

L'INFRASTRUCTURE HUMAINE –
UN REGARD AU-DELÀ DU BÂTI



CONTENU

3 ÉDITORIAL

4 L'INFRASTRUCTURE HUMAINE – UN REGARD AU-DELÀ DU BÂTI
DOMINIK GUGGISBERG, SERVICE MOBILITÉ DOUCE, VILLE DE BERNE

8 « VELOSCHUEL » – UNE CAMPAGNE DE FORMATION QUI BOUGE
STEVE COUCHEMAN, CANTON DE ZURICH, SERVICE MOBILITÉ CYCLISTE

11 bikecontrol: PLUS D'HABILITÉ POUR PLUS DE SÉCURITÉ – EN S'AMUSANT!
TABEA ULMER, RESPONSABLE DE FORMATION ET PROJETS SPORT POUR TOUS, SWISS CYCLING

14 LES COURS DE VÉLO POUR MIGRANT·E·S: UN SUCCÈS QUI NE SE DÉMENT PAS
ARIANE GIGON, RÉDACTRICE PRO VELO

17 À VÉLO EN VILLE DE BERNE: DÉFIS ET BESOINS DES FEMMES* ISSUES DE L'IMMIGRATION
ALINE BUSCHAUER ET CHRISTINE BIGLER, INTERDISZIPLINÄRE ZENTRUM FÜR GESCHLECHTERFORSCHUNG (IZFG) DE L'UNIVERSITÉ DE BERNE

19 BICIBUS: TOUS ENSEMBLE À L'ÉCOLE À VÉLO
PHILIPP SCHOBER, RADLOBBY AUTRICHE

22 UNE NOUVELLE GÉODONNÉE « RÉSEAU DE VOIES CYCLABLES SUISSE » GRÂCE À L'APPLICATION MOBILITÉ DOUCE FA LV DE L'OFROU
ANDRÉ SCHNEIDER, RESPONSABLE DES GÉODONNÉES MOBILITÉ DOUCE OFROU

24 CAROUGE DÉROULE LE TAPIS ROUGE AUX CYCLISTES
LAURENT DUTHEIL, URBANMOVING SÀRL LAUSANNE, MEMBRE DU COMITÉ DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

26 GLAND, UNE INTERFACE ET UN FRANCHISSEMENT DE QUALITÉ
LAURENT DUTHEIL, URBANMOVING SÀRL LAUSANNE, MEMBRE DU COMITÉ DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

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
Agnès Camacho-Hübner, IntenCity Sàrl

RELECTURE
Delphine Renard, Lausanne

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

ILLUSTRATION
Bicibus Vienne-Döbling (photo : Andrea Leindl)

ÉDITORIAL

CHÈRES LECTRICES, CHERS LECTEURS, CHERS MEMBRES,

Saviez-vous qu'en plus de l'infrastructure cyclable construite, existe également une « infrastructure humaine » ? Et qu'elle est au moins aussi importante ?

Le présent bulletin montre ce que l'on entend par ces formes d'infrastructure. Ainsi, l'« infrastructure humaine » est formée par les cyclistes eux-mêmes : lorsqu'une masse critique de cyclistes est atteinte, elle contribue à son tour fortement à la promotion de la pratique du vélo. Mais, outre la présence physique des cyclistes dans la rue, cette promotion passe également par la création d'un environnement social favorable ainsi que par l'existence de modèles positifs.

D'autres articles montrent les diverses manières dont cette « infrastructure humaine » peut être renforcée : par des cours de conduite à vélo pour les adultes et les personnes issues de l'immigration ou à l'aide des programmes « Veloschuel » et « bikecontrol ». Les « Bicibus » sont également un bel exemple de l'influence positive que peuvent avoir les réseaux sociaux et les pratiques culturelles sur la promotion du vélo.

Une étude menée dans la ville de Berne par le « Centre interdisciplinaire pour les études de genre » met en évidence les obstacles que les femmes* issues de l'immigration doivent surmonter lorsqu'elles font du vélo. Les femmes* participant

à cette étude ont cité des aspects liés à la santé (forme physique et bien-être psychique) comme sources de motivation principales pour la pratique du vélo. En revanche, le manque de confiance en leurs propres capacités techniques, leur insécurité au sein de la circulation routière ainsi que les inhibitions et les craintes d'utiliser le vélo au quotidien avec des enfants sont souvent considérés comme des défis.

L'infrastructure construite et l'acquisition des données sont également abordées. Les comptes rendus des mini-excursions, bien fréquentées, de la Conférence Vélo Suisse en Suisse romande exposent ainsi des mesures de réaménagement réussies en faveur des cyclistes. L'application métier pour la mobilité douce de la Confédération est quant à elle présentée comme une ressource importante pour la mise en œuvre de la loi sur les voies cyclables.

Nous vous souhaitons une période de fêtes reposante, de bien finir l'année ainsi que de nombreuses expériences positives à vélo en 2025!

Kathrin Hager

Présidente de la Conférence Vélo Suisse

L'INFRASTRUCTURE HUMAINE – UN REGARD AU-DELÀ DU BÂTI

DOMINIK GUGGISBERG, SERVICE MOBILITÉ DOUCE, VILLE DE BERNE

Pour encourager la pratique du vélo, de nombreuses recommandations en lien avec la planification et les mesures à prendre existent déjà. L'accent est mis sur l'aménagement de l'infrastructure routière selon le principe «*build it and they will come*». Cela ne fonctionne pas toujours, et quand cela fonctionne, cela le fait parfois différemment de ce qui était prévu. La promotion du vélo devra donc être pensée de manière encore plus globale à l'avenir: des investissements dans «l'infrastructure humaine» sont eux aussi nécessaires.

L'objectif de la promotion du vélo est de permettre à toutes et tous d'avoir accès à la mobilité cycliste tout en favorisant l'empowerment¹ des cyclistes. Si cette promotion se base exclusivement sur le principe «*build it and they will come*», on passe à côté de ce qui empêche certaines personnes de se déplacer à vélo. En se demandant pourquoi les gens prennent ou non leur vélo, on prend en considération la dimension sociale de la pratique du vélo. Le concept d'«infrastructure humaine» s'in-

téresse au sentiment d'efficacité personnelle des usagères et des usagers, de sécurité au sein de la circulation routière, ainsi qu'à leur perception d'une culture du vélo vivante au quotidien – éléments qui, ensemble, façonnent l'image que l'on a de soi en tant que cycliste. S'y ajoutent des critères pratiques de base tels que l'accès concret à un vélo adapté et la capacité à l'utiliser.

INFRASTRUCTURE HUMAINE

La perspective de «l'infrastructure humaine» peut aider à identifier et à supprimer les obstacles, afin d'augmenter encore la part des cyclistes dans le trafic. Adonia E. Lugo² a été l'une des premières à associer le concept de «*human infrastructure*» à la promotion du vélo. Par «infrastructure humaine», elle désigne les connaissances, les aptitudes ou les expériences des individus ainsi que les réseaux sociaux et les activités communautaires. Elle en conclut que ce sont précisément ces réseaux, ces pratiques culturelles et ces interactions humaines qui jouent un rôle décisif dans la promotion de la pratique du

1 L'empowerment consiste à donner aux gens les moyens d'agir de manière autonome en leur transmettant des connaissances, en leur fournissant des ressources et en renforçant leur confiance en eux.

2 Lugo, Adonia. (2013). CicLAvia and human infrastructure in Los Angeles: Ethnographic experiments in equitable bike planning. *Journal of Transport Geography*. 30. 202–207.



Fig. 1 : CicLAvia à Los Angeles, 2010. Adonia E. Lugo a étudié cet événement dans le cadre de ses recherches sur la «*human infrastructure*»

Les formes de l'infrastructure cyclable

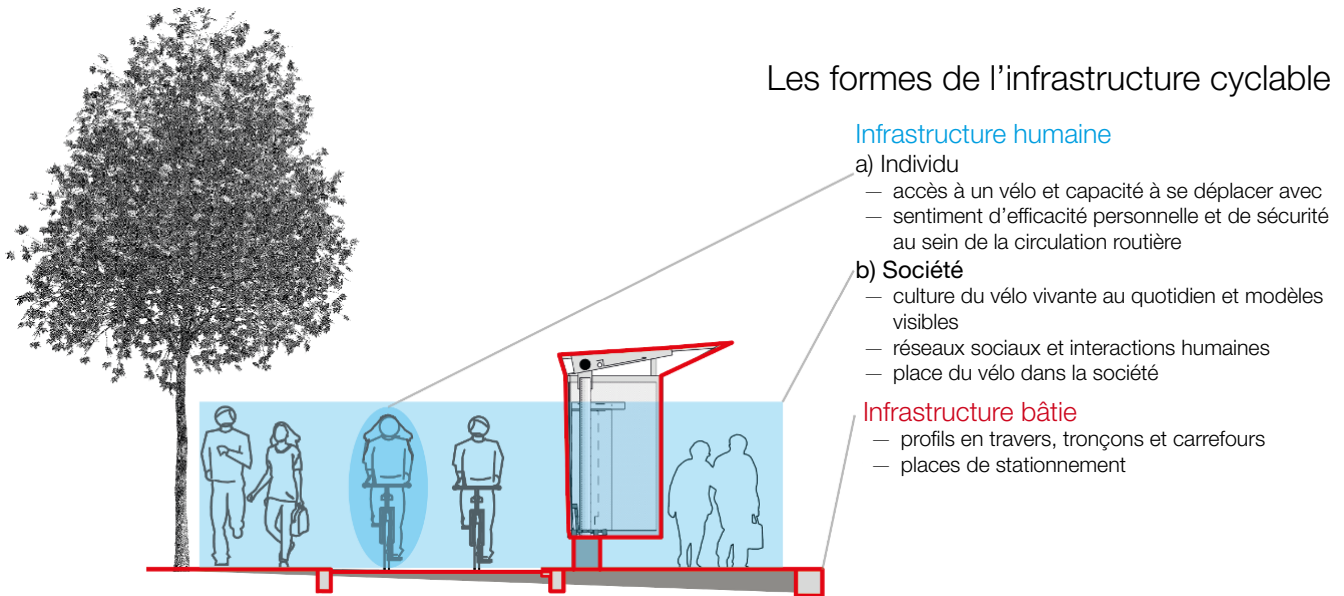


Fig. 2: Les formes de l'infrastructure cyclable (schéma: Dominik Guggisberg)

vélo. C'est pourquoi il faut faire la distinction entre « les obstacles physiques et les obstacles sociaux à la mobilité ». Ce n'est qu'ainsi que l'on pourra développer des approches adaptées pour inciter davantage de personnes à se déplacer à vélo. Elle montre également que l'infrastructure humaine peut avoir des effets aussi bien positifs que négatifs sur la pratique du vélo. Parmi les effets positifs, on trouve, par exemple, les sorties en groupe, le rassemblement des activistes en groupes d'intérêt ainsi que la présence de cyclistes aux heures de pointe, ou encore l'échange d'itinéraires basés non sur les cartes officielles, mais sur la connaissance personnelle qu'ont les cyclistes des rues de la ville. Les aspects négatifs peuvent se manifester « sous la forme de coups de klaxon, d'invectives et autres comportements agressifs de la part des automobilistes », et avoir pour conséquence de dissuader les gens de faire du vélo.

La plupart des éléments de l'infrastructure humaine se ren-

forcent mutuellement, et dépendent également de l'existence d'une masse critique de cyclistes. C'est aussi la conclusion d'une étude sur les raisons qui font d'Amsterdam une « *Cycling City* » : « Comme le montrent nos résultats, "l'infrastructure humaine" formée par la masse critique de cyclistes à Amsterdam contribue à la promotion du vélo, tant par sa présence physique au sein des rues que par son rôle dans la création d'un environnement social favorable au cyclisme ». ³ Ce processus dynamique met en évidence un large éventail de cyclistes, et donc une multitude de modèles différents auxquels les gens peuvent s'identifier.

³ Nello-Deakin, Samuel & Nikolaeva, Anna. (2020). The human infrastructure of a cycling city: Amsterdam through the eyes of international newcomers. *Urban Geography*. 42. 1-23.



Fig. 3: Même les personnes équipées de vélos spéciaux circulent sur l'infrastructure cyclable (photo: Marco Zanoni)



Fig. 4 : Diversité dans les rue de Berne (photo : service Mobilité douce de la Ville de Berne)

RENFORCER L'INFRASTRUCTURE HUMAINE

Les groupes et les personnes de référence influencent notre motivation à enfourcher un vélo. Un exemple : à ce jour, la perception du public est presque totalement dépourvue d'images ou de modèles quotidiens de personnes en situation de handicap se déplaçant à vélo. Ainsi, sur les réseaux sociaux, dans les magazines de cyclisme et même dans les documents de stratégie en faveur du vélo – et donc dans l'esprit de la population – domine une image qui définit le vélo avant tout comme

une activité pratiquée par des personnes en bonne santé physique, en majorité des hommes blancs. Cette perspective stéréotypée est également révélée par le logiciel d'intelligence artificielle (IA)⁴ « DALL-E ». Si le simple prompt « some cyclist » est entré, le programme fournit des images représentant exac-

⁴ Un modèle d'IA tel qu'un Generative Pre-trained Transformer (GPT) ou « DALL-E » utilise l'apprentissage automatique – c'est-à-dire qu'il apprend à partir d'un échantillon de données, en reconnaissant des modèles et des cohérences, afin de résoudre des tâches et de générer des contenus de manière autonome, sans avoir été explicitement programmé pour cela.



Fig. 5 : DALL-E : « Here's an image featuring a few cyclists, as requested. Let me know if there's anything more you'd like to adjust! » (image générée par DALL-E)



Fig. 6 : Diversité à Amsterdam NL (photo : Daniel Sigrüst)

tement la catégorie de personnes mentionnée ci-dessus (cf. illustration). Cela s'explique par le fait que «DALL-E» génère des résultats sur la base de millions d'images d'apprentissage sur lesquelles les personnes qui s'écartent du stéréotype sont sous-représentées voire pas du tout représentées.

Une perspective inclusive sur notre société modifie cette image stéréotypée: si l'on montre aussi des personnes en situation de handicap se déplaçant à vélo, un plus large éventail de cyclistes devient visible et donc plus familier. Cela offrirait en outre une plus grande variété de données d'apprentissage aux systèmes d'IA.

Il existe de nombreuses façons de renforcer l'infrastructure humaine, et cette édition de l'Info Bulletin regroupe plusieurs articles illustrant ce point.

- Les cours de conduite à vélo pour adultes aident les femmes à surmonter les obstacles et favorisent leur autonomie (page 14).
- Grâce aux programmes «Veloschuel» (page 8) et «bike-control» (page 11), les enfants et les adolescent-e-s acquièrent des compétences importantes pour la pratique du vélo.
- Le «Bicibus» est un bel exemple de l'influence positive des réseaux sociaux et des pratiques culturelles (page 19).
- Les projets de recherche mettent en évidence les obstacles existants. L'étude du «Centre interdisciplinaire pour les études de genre» apporte une contribution importante à cette thématique (page 17).

« VELOSCHUEL » – UNE CAMPAGNE DE FORMATION QUI BOUGE

STEVE COUCHEMAN, CANTON DE ZURICH, SERVICE MOBILITÉ CYCLISTE

La «Veloschuel» contribue de manière significative à ce que les écolières et les écoliers du canton de Zurich développent tôt des compétences en lien avec la pratique du vélo et acquièrent ce faisant leurs propres habitudes de mobilité. Car c'est en s'exerçant dès le plus jeune âge que l'on devient un·e champion·ne.

Il y a une dizaine d'années, le service Mobilité cycliste et la brigade d'éducation routière («Kinder- und Jugendinstruktion») de la police cantonale de Zurich ont décidé de travailler ensemble sur le thème «Encourager les trajets scolaires à vélo», et collaborent étroitement depuis lors. À l'origine de cette collaboration, une mesure du programme de promotion du vélo du Canton de Zurich visant plus particulièrement à encourager les trajets scolaires à vélo. Il avait en effet été constaté que de moins en moins d'enfants se déplaçaient à vélo et qu'ils avaient visiblement du mal à s'intégrer dans la circulation routière. Tant la brigade d'éducation routière de la police cantonale zurichoise que le service Mobilité cycliste avaient à cœur de changer cela. Objectif: que les enfants et les adolescent·e·s se déplacent à vélo de manière plus sûre et plus souvent – idéalement sur le chemin de l'école, mais aussi pour se rendre au sport ou pendant leurs loisirs.

S'EXERCER EN TOUTE SÉCURITÉ

Dans un premier temps, des parcours à vélo ont été réalisés dans les cours de récréation. Ils présentent, à échelle réduite, des situations et des marquages au sol réels, permettant ainsi aux enfants de se préparer à la circulation routière dans un

environnement sûr. Ces parcours sont utilisés lors des cours d'éducation routière ainsi que pour la préparation à l'examen de conduite à vélo. Ils servent également aux instructrices et aux instructeurs lors des cours de conduite à vélo. Les enfants utilisent aussi ces parcours pendant leurs loisirs, ce qui leur permet d'améliorer de manière ludique leurs techniques de conduite et de freinage ainsi que leur coup d'œil en arrière. Il existe actuellement 81 parcours sur le territoire cantonal.

L'accueil très positif a entraîné un renforcement de la collaboration ainsi qu'une motivation supplémentaire à aborder d'autres thématiques. La police cantonale zurichoise a notamment demandé au service Mobilité cycliste un feed-back critique sur son enseignement. Il en est clairement ressorti que la présence des instructrices et des instructeurs a un impact positif sur les cours.

DES OUTILS PÉDAGOGIQUES MODERNES ET ADAPTÉS AUX ENFANTS

L'actualité, le style et la forme du matériel pédagogique ont été évalués. Une grande partie du matériel n'avait pas été conçue pour la prévention routière et n'était pas non plus adaptée au groupe cible «Enfants». Les contenus étaient hétérogènes aussi bien sur la forme que sur le fond, sans véritable structure et peu en phase avec notre époque.

L'éducation routière avec un policier ou une policière a toujours été une expérience particulière pour les enfants. Grâce à «Benj Blitz» et «Tina Turbo», ce potentiel est encore davantage exploité. Ces deux personnages illustrés et animés parlent le



Fig. 1 : Après-midi découverte et son parcours à vélo



Fig. 2 : Le flyer du parcours à vélo



Fig. 3: Réalisation d'un parcours à vélo dans une cour de récréation et création de nouveaux outils pédagogiques

même langage que les élèves et transmettent des connaissances techniques de manière ludique et parfois exubérante – mais toujours d'égal à égal. Grâce à ces deux «auxiliaires de police», l'éducation routière se démarque encore plus du quotidien scolaire des élèves.

La «Veloschuel» avec Benj et Tina offre un outil pédagogique moderne et adapté aux enfants ainsi que des options d'approfondissement supplémentaires: grâce à cette «école», l'enseignement de la 2^e à la 6^e classe ne s'arrête en effet pas après le cours, mais peut être poursuivi sur le site <https://veloschuel.ch>.

Les séquences pédagogiques animées «Parcours à vélo avec Benj Blitz et Tina Turbo» expliquent en détail le parcours à vélo qui se trouve dans la cour de récréation. En scannant les codes QR sur les affiches, les parents et les enfants intéressés peuvent voir Benj et Tina directement dans la cour et tenter de réaliser les exercices de manière autonome. Un pont est ainsi jeté entre les mondes hors ligne et en ligne.

APRÈS-MIDI DÉCOUVERTE DE LA «VELOSCHUEL»

Afin d'inciter les enfants et leurs parents à la pratique active du vélo, des après-midi découverte de la «Veloschuel» ont été proposés. Ces après-midi permettaient d'avoir un aperçu du travail de la brigade d'éducation routière et montraient ce qu'apporte la campagne de formation «Veloschuel» et comment l'utiliser avec les enfants.

Lors des après-midi découverte, les enfants ont fait de nombreux tours sur le parcours. Après le deuxième ou le troisième passage déjà, ils maîtrisaient mieux leur vélo et exécutaient correctement les manœuvres. Une bascule et une poutre d'équilibre installées sur le parcours en ont augmenté la difficulté et l'attrait. Les enfants ont en outre bénéficié d'un rapide contrôle des fonctions de leur vélo, ce qui leur a également permis d'aiguiser leur conscience de la sécurité routière. Dans le cas de nombreux vélos contrôlés, les pneus n'étaient pas assez gonflés ou les freins n'étaient pas correctement réglés. Les réflecteurs prescrits par la loi faisaient également souvent défaut.

DES EXPLICATIONS SOUS FORME D'ANIMATIONS FACILES À COMPRENDRE

Une image vaut mille mots et un film raconte une histoire: c'est pour cette raison que des animations ont été développées comme support pour les explications, utilisables aussi bien en classe qu'à la maison. Elles rendent des manœuvres complexes dans la circulation routière compréhensibles pour les enfants. Le tourner-à-gauche représente un défi particulier: en effet, en plus des véhicules à gauche et à droite, il faut également tenir compte de la circulation en sens inverse. Les animations expliquent aussi ce qu'est un angle mort et montrent des manœuvres exigeantes telles que la priorité de droite, la circulation dans les giratoires, le tourner-à-gauche (sur des routes étroites, en présence d'une



Fig. 4: Nouveau matériel pédagogique moderne avec les personnages de bande dessinée «Benj Blitz» et «Tina Turbo»



Fig. 5 : Panneaux indicateurs pour l'examen de conduite à vélo

ligne médiane ou d'une voie de présélection) ainsi que le droit de priorité des véhicules circulant en sens inverse.

DE LA SALLE DE CLASSE À L'ESPACE ROUTIER

La formation vélo s'appuie sur la série de matériel pédagogique conçue pour les élèves de la 2^e à la 6^e classe, et se termine par un examen pratique de conduite à vélo. Il était difficile pour les parents d'aider leurs enfants à s'y préparer : le plan au format PDF du parcours de l'examen n'indiquait en effet pas comment exécuter correctement les manœuvres. C'est pourquoi la commune pilote de Wetzikon a installé des panneaux permanents sur le parcours. La vidéo explicative montrant les différentes manœuvres, produite et mise en ligne sur velo.zh.ch, a en outre rencontré un vif succès. Les enfants peuvent désormais se préparer de manière optimale, seuls ou avec leurs parents. Entre-temps, Pfäffikon et Uster ont également balisé leurs parcours d'examen toute l'année.

TOUT EN UN SEUL BLOC

L'identité visuelle de la « Veloschuel » a été uniformisée à l'aide de nouveaux gilets réfléchissants à ses couleurs et avec de grands réflecteurs. Une feuille de route, qui se fixe au vélo par des câbles, a également été adaptée et intégrée à l'univers de la « Veloschuel ». La « Veloschuel » comprend les éléments suivants :



Fig. 6 : Feuille de route pour l'examen de conduite à vélo

- une série de matériel pédagogique pour les élèves de la 2^e à la 6^e classe
- 81 parcours à vélo dans les cours de récréation
- le site web de la « Veloschuel » présentant la description des exercices sous forme animée pour une utilisation correcte des parcours à vélo
- des vidéos explicatives des principales manœuvres à vélo
- une plate-forme de quiz d'apprentissage pour évaluer son niveau individuel de connaissances (Avant et pendant le trajet ; En route dans la forêt de panneaux ; Tourner pour devenir un-e pro ; Prêt pour la jungle routière)
- trois parcours d'examen de conduite à vélo balisés en permanence.

La « Veloschuel » a pour ambition d'inciter les enfants à davantage utiliser le vélo au quotidien – sur le chemin de l'école, pour se rendre au sport ou pendant leurs loisirs. Ce faisant, ils augmentent leurs compétences cyclistes au quotidien tout en développant leur propre comportement en matière de mobilité. Tous les contenus sont actuels et répondent aux exigences d'un matériel pédagogique moderne destiné aux enfants, que ce soit sur la forme ou sur le fond. Et même les adultes trouvent intéressant le fait que Benj Blitz et Tina Turbo parlent le même langage que les écolières et les écoliers. Pour plus d'informations : <https://veloschuel.ch>



Fig. 7 : Page d'accueil de veloschuel.ch

« SATTELFEST IM VERKEHR » (BIEN EN SELLE DANS LA CIRCULATION) – TEASER OU BOÎTE À IDÉES

Avec « Sattelfest im Verkehr », le service Mobilité cycliste et la brigade d'éducation routière de la police cantonale zurichoise ont élaboré et mis en ligne de nouvelles vidéos explicatives. La série se compose de six épisodes et a pour objectif d'améliorer les compétences des adultes (conduite à vélo, circulation), de rafraîchir leur connaissance des règles de la circulation et de promouvoir une cohabitation respectueuse des usagers au sein du trafic routier.

Pour plus d'informations : <https://zh.ch/sattelfest>

bikecontrol : PLUS D'HABILETÉ POUR PLUS DE SÉCURITÉ – EN S'AMUSANT !

TABEA ULMER, RESPONSABLE DE FORMATION ET PROJETS SPORT POUR TOUS, SWISS CYCLING

Dans le cadre de l'enseignement scolaire ordinaire, « bikecontrol » apprend aux élèves à se déplacer à vélo de manière plus habile et plus sûre, afin d'être mieux préparés à la circulation routière. Ce programme vélo, qui connaît un grand succès, doit devenir une offre pérenne et accessible à tous les élèves. Afin de renforcer ses capacités, le projet de Swiss Cycling a besoin d'un nouveau modèle de financement. Dans le canton de Bâle-Ville, la mise en œuvre a déjà été initiée.

L'événement a pour cadre une cour de récréation ou un espace libre de circulation à proximité de l'école : personne ne va sur la route. Le cœur de l'atelier « bikecontrol » consiste en un parcours d'adresse destiné aux élèves des classes du primaire et du secondaire I (avec un intérêt particulier pour la 4^e primaire), que les élèves effectuent avec leur propre vélo. L'atelier, d'une durée de 90 minutes, est dirigé par un-e spécialiste formé-e à cet effet, qui apporte le matériel nécessaire. L'effort à fournir est donc modeste pour les enseignant-e-s. À la fin de la leçon, les élèves reçoivent leur Velopass personnel, un livret où collectionner des insignes, qui leur permet de découvrir les différentes facettes du vélo et de collecter d'autres insignes, par

exemple auprès de certains clubs cyclistes. Cette prestation est gratuite, aussi bien pour les élèves participants que pour leurs écoles ; une contribution de soutien peut toutefois être versée, dans la mesure des possibilités.

L'intérêt pour la 4^e primaire n'est pas le fruit du hasard : dans ce degré scolaire, « bikecontrol » représente en effet un excellent complément au travail des instruatrices et des instructeurs de l'éducation routière ; l'atelier convient également comme préparation au projet « bike2school » de Pro Velo. Plus les élèves enfourchent leur vélo et répètent les exercices, plus ils deviennent habiles et sûrs d'eux, et plus la probabilité qu'ils utilisent le vélo à long terme est élevée.



Page d'information de bikecontrol et inscription

Dans ces circonstances, il n'est pas étonnant que les ateliers « bikecontrol » de Swiss Cycling affichent rapidement complets dans de nombreuses régions du pays. Les participants apprennent de manière ludique les éléments de conduite dont ils ont besoin pour se déplacer avec adresse et en toute sécurité au sein de la circulation routière. Ils passent entre des piquets de slalom, dans un rail et par-dessus de petits obs-



Photo : Buchli Fotografie

tacles, apprennent comment effectuer un tourner-à-gauche et ont la possibilité de prouver leur courage et leurs capacités au cours d'exercices d'adresse. On leur explique en outre comment intégrer le vélo dans leur quotidien en tant que moyen de transport le plus écologique. À l'exception de Genève et d'Uri, «bikecontrol» est présent dans tous les cantons (état: octobre 2024).



Ici une courte vidéo rassemblant les principales informations et donnant un bon aperçu des ateliers: [bikecontrol DE \(youtube.com\)](https://www.youtube.com/bikecontrolDE)

Depuis 2024, les ateliers «bikecontrol» sont inclusifs. Lors de l'inscription, il est demandé aux enseignant-e-s s'il y a des élèves en situation de handicap dans la classe et dans quelles conditions une participation à l'atelier serait possible pour eux. Grâce à ces informations, Swiss Cycling peut prendre les dispositions nécessaires en collaboration avec la monitrice ou le moniteur de l'atelier (par ex. en prévoyant un handbike). Cela permet ainsi à un enfant en fauteuil roulant de découvrir des offres et des possibilités adaptées. En effet, pour de nombreuses personnes en situation de handicap aussi, le vélo est un moyen de transport important et utile.

Ces dernières années, le nombre de participants n'a cessé d'augmenter; en 2024, environ 12'000 enfants et adolescent-e-s auront bénéficié d'un atelier. Ce chiffre, certes admirable, reste toutefois encore assez éloigné de la vision de Swiss Cycling, qui s'articule en ces termes: «Notre objectif est que chaque écolière et chaque écolier ait la possibilité de participer à un atelier "bikecontrol" durant l'école primaire». Sachant qu'entre 80'000 et 85'000 enfants sont scolarisés en moyenne chaque année, une réforme du modèle de financement sera nécessaire si l'on veut que cette vision devienne réalité.

Jusqu'à présent, le financement était exclusivement assuré par des partenaires de soutien aussi fidèles que généreux. La fondation Beisheim (cf. encadré 1) est à bord depuis 2015, et Swiss Cycling peut également compter depuis plusieurs années sur le soutien du Fonds de sécurité routière et de SuisseEnergie. Le membre le plus récent du cercle des partenaires de soutien est la fondation Asuera. Tous mettent chaque année une somme donnée à disposition de la fédération suisse du cyclisme pour les activités de «bikecontrol». Ces dernières années, le budget total a été en légère augmentation, parallèlement à la demande croissante.

Les ateliers sont réalisés par des plateformes actives au niveau régional et gérés par des spécialistes préparé-e-s de manière ciblée à cette tâche par Swiss Cycling. Pour que la vision susmentionnée devienne un jour réalité, il faut à la fois des plateformes supplémentaires et que les plateformes existantes assurent un plus grand nombre de leçons. Un développement aussi important de l'offre ne pourra guère être financé par la

PARTENAIRE DE SOUTIEN DE LA PREMIÈRE HEURE

La fondation Beisheim soutient des projets en lien avec l'éducation, la santé, la culture et le sport, qui aident les personnes à développer leur potentiel et à mener une existence autonome. Dans le domaine du sport, elle met l'accent sur les projets qui suscitent l'enthousiasme des enfants et des adultes pour l'activité physique et la performance sportive, et qui permettent à toutes et tous de participer sur un pied d'égalité. Le programme «bikecontrol» de Swiss Cycling est soutenu par la fondation Beisheim parce qu'il incite les enfants et les adolescent-e-s à se déplacer à vélo et à pratiquer une activité physique, tout en leur transmettant les compétences nécessaires à un usage sûr du vélo au quotidien.



Photo: Buchli Fotografie

seule augmentation du nombre de partenaires de soutien. La voie vers le futur passe donc plutôt par un changement du modèle de financement: si l'on travaille aujourd'hui encore sur la base de contributions fixes, il faudra à l'avenir passer aux contributions par tête.

Divers contacts ont déjà été noués avec plusieurs autorités cantonales et communales, et les premières demandes ont été envoyées. L'intérêt de nos personnes de contact pour «bikecontrol» est grand, et des engagements ont déjà été pris par les cantons de Bâle-Ville (cf. encadré 2) et de Nidwald. La Suisse est en passe de devenir un pays cyclophile – grâce à l'arrêté fédéral sur le vélo et à la loi sur les voies cyclables. Dans ce contexte, il n'est pas surprenant que la réception d'un projet tel que «bikecontrol» soit positive. Comment les enfants peuvent-ils apprendre à se déplacer à vélo de manière sûre? Comment pourront-ils utiliser l'infrastructure cyclable de manière optimale à l'avenir? Ces questions sont au moins aussi importantes que la réalisation de l'infrastructure et son entretien.

En 2025, environ 15'000 écolières et écoliers devraient profiter de «bikecontrol». La période d'inscription s'est ouverte le 1^{er} novembre. Les écoles (enseignant-e-s, membres de la direction, etc.) peuvent s'inscrire via la plate-forme en ligne.

Pour s'inscrire, il suffit de trouver une date et un emplacement disponible pour la tenue de l'atelier; quelques informations sur la classe sont également nécessaires et tous les élèves doivent disposer d'un vélo en état de marche. Afin que les ateliers se déroulent sans encombre, toutes les informations nécessaires sont rassemblées à l'avance et envoyées à l'enseignante ou à l'enseignant, qui enverra une lettre d'information aux parents.

BÂLE-VILLE PREND EN CHARGE LA MOITIÉ DES COÛTS

Dans le canton de Bâle-Ville, un groupe d'échange sur le thème «École et vélo» a été constitué. Ce groupe est composé de représentant-e-s de l'école obligatoire ainsi que d'expert-e-s issu-e-s du domaine du sport, de la prévention routière (rattachée à la police cantonale ou au Département de la sécurité du Canton) et de l'Office de la mobilité. De cette manière, les différents intérêts sont représentés et peuvent être discutés.

Cette démarche repose sur le fait que la pratique du vélo fait partie du plan d'études et que la promotion du vélo a été inscrite dans le catalogue de mesures du «Plan d'action pour la promotion du sport et de l'activité physique». Il est prévu d'exploiter les synergies de l'offre existante, d'identifier les lacunes et, au besoin, de proposer de nouvelles offres. Dans ce contexte, la moitié des coûts par enfant de «bikecontrol» pourra être couverte par des fonds cantonaux dès 2025. En l'état actuel, l'autre moitié sera prise en charge, comme auparavant, par les partenaires de soutien nationaux et Swiss Cycling.

De tels groupes d'échange sont précieux, tant pour la promotion du vélo dans les cantons que pour la reconnaissance de «bikecontrol» en tant que programme vélo standard à l'école, et sont donc souhaitables dans tous les cantons.

**SWISS
CYCLING**



Photo: Buchli Fotografie

LES COURS DE VÉLO POUR MIGRANT·E·S : UN SUCCÈS QUI NE SE DÉMENT PAS

ARIANE GIGON, RÉDACTRICE PRO VELO SUISSE

Des cours de conduite vélo, il y en a en Suisse pour tous les publics et tous les âges. Un groupe particulier est de plus en plus demandeur : les migrants, et surtout les migrantes, qui découvrent, grâce au vélo, l'indépendance et la mobilité.

Pédaler ? En Suisse et dans les pays occidentaux en général, un jeu d'enfant. Dans de nombreuses autres régions du monde en revanche, le vélo, comme la natation par exemple, ne sont pas du tout habituels. Quand des migrantes et des migrants vivent en Suisse, provisoirement ou non, cette lacune peut devenir un handicap. Contrairement aux accidents en eau libre, qui font l'objet de statistiques assez précises, on ne sait pas si les personnes n'ayant pas appris à faire du vélo quand elles étaient enfants ont davantage d'accidents que les autres quand elles montent sur un deux-roues.

Les statistiques ne sont toutefois pas indispensables pour comprendre que savoir se déplacer avec une bicyclette est pratique et judicieux, quel que soit le groupe de population auquel on appartient. « L'idée de proposer des cours de vélo est apparue il y a une vingtaine d'années dans les milieux de l'intégration, où l'on s'est aperçu que les migrantes et migrants ve-

naient souvent de pays ne connaissant pas la culture du vélo », explique M. Kurt Egli, responsable des cours de conduite à l'association PRO VELO Suisse. « Ces personnes se révélaient peu mobiles, par exemple pour se rendre à des cours de langue. Or les transports publics sont, pour certains, très chers ».

VOILE ET CASQUE VÉLO, PAS SIMPLE...

En ce mercredi après-midi de début d'automne, onze femmes sont réunies dans une cour d'école d'un quartier ouest de Berne. Le vélo ? Un monde encore assez inconnu, peut-être un peu effrayant même, pour la plupart d'entre elles. C'est pourquoi elles participent au cours pour débutantes données par PRO VELO Berne, en collaboration avec le Mütterzentrum (« Centre pour mères ») de Berne Ouest.

Beaucoup portent un foulard, ce qui représente, déjà, un premier obstacle. Maisa, 39 ans, originaire du Soudan, place d'abord le casque à l'envers, ce qui la fait rire de bon cœur. Simon, un jeune homme d'une vingtaine d'années qui est ce jour-là l'un des cinq instructeurs de PRO VELO, l'aide et lui explique comment contrôler que le casque est bien placé.

Lors de ce premier jour de cours, les apprenties cyclistes restent « en milieu protégé », c'est-à-dire en dehors du trafic



Fig. 1 : Accueil au cours de conduite vélo (photo : Ariane Gigon)

motorisé. «Vous êtes très courageuses», les félicite Evelyn, la responsable du cours. Pendant que chacune des participantes choisit, avec l'aide d'une monitrice ou d'un moniteur, un vélo, elle contrôle les chaussures, les foulards (qui ne doivent pas aller se coincer dans les rayons ou sur la selle), mais aussi la largeur de l'ourlet des pantalons. «Trop large», juge-t-elle auprès d'une dame. Il faudra donc trouver une pince à vélo.

POUR ROULER AVEC LES ENFANTS

Pourquoi ces femmes veulent-elles apprendre à faire du vélo? La majorité d'entre elles évoquent leurs enfants. Elles veulent pouvoir les accompagner. Une Ukrainienne explique que son fils lui a demandé de s'y mettre pour pouvoir participer à un slowUp. Les enfants sont, du reste, gardés, pour les plus jeunes d'entre eux, au Centre pour mères situé à côté de l'école. «Sans un système de garde, ces femmes ne pourraient pas suivre ces cours», explique la directrice du centre, Mme Regina Stucki.

PRENDRE DE L'ASSURANCE

Les apprenties n'en sont pas encore là. Il faut d'abord s'exercer à pousser le vélo, d'un côté et de l'autre du guidon, puis courir, puis actionner les freins, toujours en marchant à côté du vélo. Simon fait une démonstration de ce qui arrive si l'on actionne les freins avant trop brusquement tout en roulant – la roue arrière se lève. Mais moins de 30 minutes plus tard, voilà les premières participantes bien en selle. Certaines trouvent immédiatement l'équilibre et la vitesse, d'autres doivent passer par la case «like a bike»: les pédales sont détachées.

Les monitrices et moniteurs sont-ils autorisés à les tenir? «Non», répond Simon. «Tout d'abord parce que c'est délicat, mais aussi pour ne pas donner de mauvais réflexes. Mais, s'il le faut, nous tenons le vélo par le porte-bagage».

Maisa prend de l'assurance, son visage rayonne littéralement de bonheur. Hamdi, une autre participante au cours,

pédale sur un vélo placé sur un support. Dans toute la cour, les sourires dominent. Soudain, une chute, heureusement sans gravité. La jeune femme semble un peu secouée. Elle est immédiatement entourée et rassurée et, très vite, remonte sur le vélo.

DANS TOUT LE PAYS

«Nous avons aujourd'hui des cours pour migrantes et migrants dans tout le pays», se réjouit Kurt Egli. Les femmes sont davantage ciblées, car les cours sont souvent organisés en collaboration avec des associations féminines ou des centres pour mères. En revanche, pour les mineurs non accompagnés, ce sont plutôt des jeunes hommes qui participent. Tous cours confondus, PRO VELO dispose, dans toute la Suisse, d'un réseau de 500 à 600 instructrices et instructeurs.

Le manuel de PRO VELO pour ces cours destinés aux migrant-e-s énumère les critères à respecter, le matériel à mettre à disposition et la manière d'aider les adultes qui n'apprennent pas aussi vite que les enfants et qui ont parfois peur. Les cours sont donc standardisés et suivent plus ou moins la même structure. «Toutefois, surtout dans les cours pour personnes issues de l'immigration, il est très important que les formatrices et formateurs s'enquière des besoins spécifiques des unes et des autres. Aucun cours n'est tout à fait le même», précise M. Loris Spycher, responsable des cours de conduite vélo particuliers à PRO VELO Berne. Dans certains endroits, des instructeurs et instructrices de la police participent aux cours, mais ce n'est pas la règle.

En ce qui concerne le financement, les cours pour débutant-e-s sont soutenus par les communes et les cantons tant qu'ils ont lieu dans un espace protégé. Dès qu'ils se déplacent dans la circulation, un soutien du Fonds de sécurité routière entre en ligne de compte. Le succès des cours augmente d'année en année. «On nous a demandé d'augmenter leur

Les cours de conduite cycliste proposés par les différentes associations régionales de PRO VELO sont reconnus par le Fonds de sécurité routière (FSR, www.fvs.ch/fr/lab-fsr/) dont ils remplissent les critères de qualité. Ils ne sont pas gratuits, mais les membres de PRO VELO et de Swiss Cycling bénéficient de rabais. La CarteCulture donne aussi droit à des rabais. PRO VELO fait appel à des monitrices et moniteurs de cours formé-e-s.

CONDITIONS DE PARTICIPATION ET DÉTAILS:

www.pro-velo.ch/fr/projets/cours-de-conduite/conditions-de-participation

TROIS CATÉGORIES DE COURS SONT PROPOSÉES:

- A: pour débutant-e-s dès six ans, avec un adulte, ou pour adultes débutants, en milieu protégé (hors trafic). Les exercices permettent d'acquérir les connaissances de base et de l'aisance dans l'utilisation du véhicule (freinage, aller tout droit et tourner).
- B: pour enfants dès sept ans, avec un adulte, ou pour adultes débutants. Premières sorties, en milieu protégé et dans des rues de quartier. Les exercices permettent de mettre en pratique les règles de la circulation et d'adopter le comportement approprié – distances à respecter, signes de la main.
- C: pour les cyclistes sûrs, adultes et jeunes dès 12 ans (non débutants). Exercices et règles de comportement dans le trafic urbain, de la traversée d'intersections à mauvaise visibilité à la présélection sur des routes principales, en passant par le choix d'un itinéraire sur des pistes cyclables et des rues à trafic réduit. Cette catégorie compte aussi des cours spécifiques de conduite de nuit et pour les vélos à assistance électrique.

TOUS LES DÉTAILS:

www.pro-velo.ch/fr/projets/cours-de-conduite/descriptions-des-cours



Fig. 2 : Encadrement individuel (photo : franziska frutiger photography)

nombre», explique Kurt Egli. Son collègue de Berne, Loris Spycher, se réjouit : «Nous sommes précisément en train d'élargir l'offre». Outre les associations féminines ou les centres pour mères, le Bureau spécialisé «Piétons et vélos», entre autres, collabore également avec PRO VELO à Berne.

Dans la capitale fédérale, les cours pour migrant-e-s sont organisés, en cet automne 2024, pour la troisième fois. « Nous finançons la garde des enfants », poursuit Regina Stucki. «PRO VELO met à disposition le personnel de formation». Les cours pour débutant-e-s sont composés de six sessions de deux heures. Un autre type de cours est proposé aux personnes qui ont déjà des connaissances préalables.

Selon Regina Stucki, 99 % des participantes sont capables de rouler au moins sur un terrain privé après ces douze premières heures. De plus, tout le monde y gagne : «Les cours de conduite cycliste nous permettent de faire de la publicité pour

nos autres services, tandis que l'association PRO VELO touche un public qu'elle ne trouverait pas, sinon». À voir les sourires des participantes lors de ce premier jour, on ne doute pas que les objectifs aient été atteints. Et pour Simon, transmettre sa passion du vélo, cela va de soi, «car», dit-il, «c'est le moyen de locomotion du XXI^e siècle».

En plus des deux cours au Centre pour mères de Berne Ouest (débutantes et avancées), Pro Velo Berne a organisé en 2024 cinq cours supplémentaires, ce qui a permis à 107 personnes de se familiariser avec le vélo. Cette offre est en constante augmentation.

À VÉLO EN VILLE DE BERNE : DÉFIS ET BESOINS DES FEMMES* ISSUES DE L'IMMIGRATION

ALINE BUSCHAUER ET CHRISTINE BIGLER, INTERDISZIPLINÄRE ZENTRUM FÜR GESCHLECHTERFORSCHUNG (IZFG) DE L'UNIVERSITÉ DE BERNE

La mobilité inclusive et durable est au centre d'une étude en cours mandatée par la Ville de Berne. Le « Interdisziplinäres Zentrum für Geschlechterforschung » (IZFG, « Centre interdisciplinaire pour les études de genre ») de l'Université de Berne étudie les défis et les besoins des femmes* issues de l'immigration¹ en lien avec la pratique du vélo, et développe, dans un deuxième temps, des mesures pour une promotion du vélo axée sur ces besoins.

SITUATION DE DÉPART

L'enquête exploratoire intitulée « Velofahren in der Stadt Bern unter einer Geschlechter- und Migrationsperspektive » (« La pratique du vélo dans la ville de Berne dans une double perspective de genre et de migration ») s'appuie sur plusieurs enquêtes publiées ces dernières années. Celles-ci montrent que genre et passé migratoire sont des facteurs d'influence décisifs en ce qui concerne le comportement en matière de mobilité, et que les femmes* issues de l'immigration ont tendance à moins se déplacer à vélo que les autres groupes sociaux (Delbosc & Shaft, 2023). Étant donné que cette tendance est également

¹ Les personnes issues de l'immigration ne constituent pas un groupe homogène. Elles ont des origines diverses, ainsi que des nationalités, des langues et des conditions socio-économiques différentes.



Fig. 1 : « Le Kornhausbrücke me donne beaucoup de souci. Je sursaute toujours à l'arrivée du tram » (citation d'une participante)

attendue dans la ville de Berne, la présente étude sur la stratégie de promotion du vélo se concentre sur ce groupe social en particulier. L'enquête exploratoire a débuté cette année au mois d'avril, et est accompagnée par une équipe interdisciplinaire de la Ville de Berne composée de représentant·e-s de la Direction des travaux publics, des transports et des espaces verts, du Bureau de l'égalité entre femmes et hommes et du Service pour les questions de migration et de racisme. La collecte des données, qui a débuté en juin, s'est achevée en août 2024, et les données sont en cours de dépouillement.

MÉTHODOLOGIE – APPROCHE PARTICIPATIVE

L'enquête exploratoire et qualitative a été réalisée avec la méthode Photovoice: les personnes participantes prennent des photos qui serviront de base aux entretiens menés par la suite et pourront être utilisées pour répondre à la question de recherche « Qu'est-ce qui motive les femmes* issues de l'immigration à utiliser le vélo au quotidien, et qu'est-ce qui les empêche ? »

Après un atelier sur les objectifs de l'étude et une introduction à la photographie, les participantes ont été invitées à prendre des photos de leurs motivations et défis personnels en lien avec l'usage du vélo. Au cours d'un entretien d'une heure, ces motivations et ces défis ont ensuite été discutés sur la base



Fig. 2 : Les bandes cyclables étroites sont perçues comme dangereuses



Fig. 3: Transporter des enfants représente également un défi

des photos prises. Au total, 12 entretiens ont été réalisés avec des personnes qui se définissent comme des femmes* et qui sont issues de l'immigration. Les participantes habitent dans les quartiers Bern West, Breitenrain et Länggasse et représentent une grande diversité de contextes urbains et sociaux. Le recours à cette méthode, ainsi que la diversité des profils des participantes, permettent de mieux comprendre l'état d'esprit et le comportement des femmes* issues de l'immigration à l'égard du vélo. En complément, quatre entretiens ont été réalisés avec des acteurs locaux impliqués dans les domaines de la mobilité cycliste et du travail social de proximité.

RÉSULTATS PRÉLIMINAIRES – DES MOTIVATIONS ET DES OBSTACLES TRÈS DIVERS

Les données analysées jusqu'à présent livrent un premier aperçu d'une multitude de facteurs à la fois motivants et dissuasifs pour les personnes interrogées. Les aspects liés à la santé, tels que la forme physique et le bien-être psychique, ont été cités comme les principales motivations à utiliser le vélo. Se déplacer à vélo est également considéré comme un moyen de favoriser les interactions sociales, par exemple en faisant des sorties en famille ou avec un groupe de cyclistes, ou encore en participant à des projets tels que « *bike to work* ». En raison de son efficacité en termes de temps de trajet et de coûts, le vélo est également considéré de manière positive en tant que mode de transport. En revanche, le manque de confiance dans la technique de conduite, l'insécurité au sein de la circulation routière ainsi que les inhibitions et les craintes en lien avec l'usage du vélo au quotidien avec des enfants ont souvent été cités comme des défis. C'est ce que montre la citation suivante d'une des participantes :

« *Et c'est un peu difficile quand on arrive sur les routes, et je n'ai pas de permis de conduire. Je ne connais pas toutes les règles et c'est aussi pourquoi c'est difficile pour moi. Ça me bloque parce que je ne sais pas si j'ai la priorité. Dois-je avancer maintenant ou attendre? Et puis on reçoit des « TÛTTÛT » des voitures.²* »

Les entretiens ont en outre montré que les bandes cyclables sont perçues comme trop étroites, insuffisamment marquées et dangereuses par les personnes interrogées lorsqu'elles sont

² Pour des raisons de lisibilité, les citations ont été légèrement adaptées sur le plan linguistique.



Fig. 4: Le système de vélos en libre-service est considéré comme une source de motivation

à vélo, car elles s'y trouvent en contact direct avec le trafic motorisé, ce qui constitue un frein supplémentaire. Il est en outre apparu clairement au cours des entretiens que la place et l'usage du vélo dans le pays d'origine ont une influence sur son usage au quotidien en Suisse.

Les personnes interrogées soulignent la nécessité d'institutionnaliser et d'étoffer les cours de vélo déjà existants pour les femmes* issues de l'immigration. Ces cours devraient continuer à promouvoir l'acquisition de compétences techniques, mais aussi transmettre des compétences en lien avec la circulation routière ainsi que des connaissances axées sur la conduite avec des enfants. De tels cours pourraient en effet contribuer à augmenter le sentiment de sécurité sur la route, qui passe du reste inmanquablement par l'aménagement de voies cyclables sûres, sur lesquelles il est possible de circuler de manière intuitive. La création de groupes de cyclistes est également souhaitée, car ils permettraient à leurs membres de renforcer ensemble leur sentiment de sécurité au sein du trafic tout en créant un sentiment d'appartenance et en favorisant les échanges sociaux. L'importance de « *role models* » a été mise en avant, qui serviraient d'exemples et encourageraient d'autres femmes* issues de l'immigration à utiliser le vélo.

Les entretiens ont donc montré que l'intérêt pour le vélo est bien réel. La volonté de participer à l'étude, qui a été considérée comme importante, était également élevée.

PROCHAINES ÉTAPES

Une fois l'analyse terminée, les résultats seront résumés dans un rapport, qui contiendra des recommandations de mesures concrètes pour relever les défis identifiés et promouvoir durablement la pratique du vélo au sein du groupe social étudié. Le rapport sera vraisemblablement remis à la Ville de Berne en février 2025, et servira de base à la mise en œuvre de futures mesures.

Delbosc, A., & Shaft, R. (2023). *What do we know about immigrants's travel behaviour? A systematic literature review and proposed conceptual framework. Transport Review 43(5), 914-934.*

Les photos du présent article ont toutes été prises par des femmes ayant participé à l'étude.

BICIBUS : TOUS ENSEMBLE À L'ÉCOLE À VÉLO

PHILIPP SCHOBER, RADLOBBY AUTRICHE

Aujourd'hui, dans de nombreuses communes et villes autrichiennes, les enfants se rendent à l'école à vélo avec leurs parents ou d'autres accompagnateurs·trices, au sein d'une communauté de cyclistes. Une telle chose est possible grâce au Bicibus : pédaler ensemble jusqu'à l'école dans la joie, la détente et en toute sécurité.

Un Bicibus, c'est un peu comme un bus dont les passagers seraient des cyclistes : un trajet organisé, où enfants et parents se retrouvent à vélo et à heures fixes à des arrêts placés le long d'un itinéraire prédéfini, et se rendent tous ensemble à l'école.

Le concept, également connu sous le nom de «vélobus» en Suisse («Velobus» est aussi utilisé en Autriche), a pris un nouvel élan en 2021 lorsque plusieurs familles de Barcelone ont initié les trajets en Bicibus : les vidéos diffusées sur internet sont devenues virales, et ont servi de modèle à d'autres villes et communes du monde entier. Aujourd'hui, des écolières et des écoliers autrichiens pédalent également tous ensemble. Les initiatives Bicibus sont soutenues par le «Radlobby» (lobby cycliste), qui a reçu pour cela le prix Mobilité du VCÖ («Verkehrsclub Österreich») en 2023, dans la catégorie «Système de transport adapté aux enfants».

LES AVANTAGES DU BICIBUS

Plus les enfants font leurs apprentissages tôt, plus les expériences et les habitudes s'enracinent profondément. Se rendre tous ensemble à l'école à vélo n'est pas seulement amusant, c'est aussi un bon moyen de favoriser une conduite sûre en habituant les enfants à rouler à vélo sur la route. Grâce au Bicibus, les écolières et les écoliers se familiarisent avec leur chemin de l'école et ses endroits dangereux, et pourront le parcourir de manière autonome par la suite. En Autriche, les enfants dès dix ans peuvent circuler seuls à vélo, pour autant qu'ils aient passé l'examen de conduite à vélo. Les enfants plus jeunes sont accompagnés par des bénévoles.

Cette activité physique quotidienne a en outre un effet positif sur la santé et la capacité de concentration des élèves tout en préservant le climat. La sécurité aux abords des écoles s'en trouve également améliorée, grâce à la réduction du trafic généré par les parents qui déposent et récupèrent leur(s) enfant(s) en voiture (les «parents-taxis»). De plus, ces trajets scolaires effectués de manière active à vélo favorisent les relations sociales, l'autonomie et la confiance en soi des usagères et des usagers de la route de demain.

Les enfants qui utilisent régulièrement leur vélo le maîtrisent de mieux en mieux et apprennent rapidement à se concentrer sur la circulation. Plus le nombre d'enfants se rendant ensemble



Fig. 1 : Bicibus Vienne-Döbling : inspirés par les trajets en Bicibus à Barcelone, des parents engagés organisent désormais des trajets scolaires en commun dans de nombreuses localités (photo : Andrea Leindl)



Fig. 2 : De nombreux noms pour un même concept : se rendre tous ensemble à l'école à vélo (photo : Andrea Leindl, graphique : Radlobby)

à l'école est grand, plus la pratique du vélo devient sûre. Une sorte de « norme cycliste » se généralise au passage : il devient naturel d'utiliser le vélo sur le chemin de l'école.

LE TOURNANT DE LA MOBILITÉ, DÈS LE PLUS JEUNE ÂGE

Chaque Bicibus est unique et flexible. Certains circulent une fois par mois, d'autres sont actifs plusieurs fois par semaine. Certaines communautés de cyclistes se rendent à l'école tous les jours, en fonction des besoins et des disponibilités des personnes accompagnantes. Le nombre de participant-e-s varie également, allant d'une poignée d'enfants à 80 élèves à vélo lors de grands trajets à Vienne. Le groupe cible de cette action est principalement constitué d'enfants âgés de six à douze ans. La plupart des Bicibus sont organisés à l'initiative de personnes en lien avec l'école, mais certains autres sont mandatés par les villes/communes. Depuis mars 2024, la Ville de Graz dispose de son propre bureau pour assister tous ceux qui souhaitent lancer eux-mêmes une ligne de Bicibus. Il est géré par le Kinderbüro Graz et le Radlobby ARGUS Steiermark sur mandat du Département de la planification des transports de la Ville de Graz. Ce « bureau-Bicibus » propose des ateliers gratuits pour celles et ceux souhaitant mettre en place leur propre Bicibus, ainsi que d'autres mesures de soutien (matériel publicitaire, etc.).

Le fonctionnement d'un Bicibus peut varier. Des parents / associations de parents, des personnes accompagnantes et des pédagogues engagés sont essentiels pour la mise en œuvre locale. Il faut dans l'idéal au moins deux personnes intéressées par établissement scolaire pour lancer une telle initiative. Un « Bicibus moyen » circule une fois par semaine sur un

trajet de 3 km et pendant 20 minutes environ. Une dizaine d'enfants y participent en moyenne, accompagnés de sept adultes. Le nombre d'accompagnateurs-trices dépend toutefois des capacités et de l'âge des enfants. Ces chiffres sont également valables au niveau international.¹

UNE ACTION POUR UN CHEMIN DE L'ÉCOLE SÛR

Le Bicibus est un moyen pour les enfants de se rendre à l'école à vélo de manière sûre tout en étant accompagnés. Le Bicibus attire également l'attention sur le besoin de disposer d'un espace routier au sein duquel les enfants pourraient à nouveau se déplacer de manière autonome – avec des infrastructures cyclables sûres pour eux (par ex. des pistes cyclables séparées physiquement de la chaussée et des rues cyclables), des rues apaisées ainsi que des zones sans voitures aux abords des écoles et des jardins d'enfants. Objectif : améliorer durablement la situation sur le chemin de l'école.

Plusieurs villes allemandes, dont Hambourg et Francfort, ont déjà adopté ce concept. En Autriche aussi, les écoliers pédalent désormais ensemble : lors des deux premières actions Bicibus en 2022 à Vienne-Favoriten et Vienne-Döbling, de nombreux enfants et autant de personnes accompagnantes se sont rendus ensemble à l'école. À Graz, les premiers trajets pilotes en Bicibus ont eu lieu à l'automne 2022, avec le soutien de la Ville. Dans l'arrondissement viennois de Hernals, cela fait plus d'un an maintenant que l'on se rend quotidiennement à l'école à vélo – par tous les temps ! À Vienne-Floridsdorf, des trajets hebdomadaires ont lieu. Dans le Burgenland, le Radlob-

¹ Simón-i-Mas, G., Martín, S., Honey-Rosés, J. (2024). A Global Survey of Bike Bus Initiatives. Institut de Ciència i Tecnologia Ambientals de la Universitat Autònoma de Barcelona (ICTA-UAB). City Lab Barcelona.



Fig. 3 : Les enfants veulent faire du vélo, mais l'infrastructure n'est souvent pas idéale. C'est là que le Bicibus entre en jeu : en groupe, c'est possible ! (photo : Andrea Leindl)

by a initié le Bicibus Breitenbrunn vers l'école primaire locale, rejoint depuis par deux autres localités. Les Radlobbies Kärnten / Koroška, Vöcklabruck et Bad Vöslau ont pour leur part lancé le Bicibus Lendorf-Wölfnitz, le « Velobus Vöcklabruck » et le « SchulRadBus », respectivement, afin de se rendre à l'école en groupe de manière sûre. Des initiatives similaires, dont la taille et la fréquence varient, existent dans toute l'Autriche.

BICIBUS EN AUTRICHE

Aujourd'hui, dans de nombreuses communes et villes autrichiennes, les enfants se rendent à l'école à vélo avec leurs parents ou d'autres accompagnateurs-trices, au sein d'une communauté de cyclistes. Sur la carte en ligne du Radlobby, on peut voir de nombreux Bicibus dans toute l'Autriche, ainsi que tous les sites scolaires du pays. Le Radlobby autrichien assiste les organisatrices et les organisateurs de Bicibus sous forme de conseils, et a d'ailleurs élaboré un guide pratique sur le sujet : www.bicibus.at



Fig. 4 : Le principe du Bicibus est toujours le même : itinéraire fixe, horaires fixes, accompagnement par des adultes, voire par la police. Les enfants vont d'un arrêt à l'autre à vélo ; ici, le Bicibus Hernalis à Vienne (photo : Reinhard Klausner)

UNE NOUVELLE GÉODONNÉE « RÉSEAU DE VOIES CYCLABLES SUISSE » GRÂCE À L'APPLICATION MOBILITÉ DOUCE FA LV DE L'OFROU

ANDRÉ SCHNEIDER, RESPONSABLE DES GÉODONNÉES MOBILITÉ DOUCE OFROU

Parmi les près de 900 géodonnées rendues publiques par la Confédération, il est intéressant de constater que le jeu de données « Chemins de randonnée pédestre » se situe en deuxième place en termes d'utilisation, juste derrière la carte nationale de swisstopo, mais devant SWISSIMAGE, l'image aérienne de la Suisse. Cette place de choix souligne l'importance grandissante de la mobilité douce pour la population suisse.

Cela soulève également une question intéressante: peut-on atteindre le même niveau d'utilisation avec le nouveau jeu de données « Réseau des voies cyclables Suisse » ?

Imaginez un jeu de données géographiques décrivant les itinéraires cyclables et leurs infrastructures, de façon détaillée et homogène pour toute la Suisse, et régulièrement actualisé.

Cette perspective est à la fois stimulante et prometteuse. Elle témoigne d'un intérêt croissant pour les déplacements durables et souligne l'importance accordée à l'accessibilité de ces données pour les citoyens et les autorités. En poursuivant sur cette voie, la Suisse consoliderait sa position de leader dans le domaine de la mobilité douce et en matière de développement durable.

IMPORTANCE DES GÉODONNÉES

Des données géographiques de qualité à propos des réseaux et des infrastructures cyclables sont indispensables pour promouvoir une planification durable, améliorer la sécurité des cyclistes, encourager la mobilité douce, analyser les tendances en matière de mobilité et soutenir le tourisme et les loisirs. Ces cinq aspects sont détaillés ci-dessous :

- Planification: les géodonnées qui décrivent les réseaux et les infrastructures cyclables permettent de planifier le développement des infrastructures urbaines de manière durable

et efficace. Il peut s'agir de développer de nouvelles pistes cyclables, d'optimiser les réseaux existants ou le stationnement vélo.

- Sécurité des cyclistes: les données géographiques contribuent à identifier les zones à risque et les endroits où la qualité de l'infrastructure est insuffisante. Ce qui permet aux autorités de prendre des mesures d'amélioration ciblées.
- Promotion de la mobilité douce: les géodonnées contribuent à promouvoir l'utilisation du vélo comme moyen de transport alternatif. Des informations précises sur les pistes cyclables, sur les distances et les pentes ou sur les points d'intérêt encouragent davantage de personnes à utiliser le vélo pour leurs déplacements quotidiens, vers leur lieu de travail ou pour leurs activités de loisirs.
- Analyse des tendances et évaluation des politiques publiques: en collectant des données sur l'utilisation des infrastructures cyclables, les autorités peuvent analyser les tendances de la mobilité, évaluer l'efficacité des politiques publiques et identifier les besoins de développements futurs. Cela permet une prise de décision plus éclairée et une meilleure allocation des ressources.
- Tourisme et loisirs: des données géographiques précises sur les pistes cyclables sont également utiles aux touristes et aux amateurs de plein air. Ils peuvent planifier des itinéraires cyclables en fonction de leurs préférences et de leurs capacités, ce qui stimule le tourisme local et l'économie régionale.

En conclusion, les géodonnées sont d'une grande utilité pour de nombreux acteurs et pour les usagers des réseaux cyclables. Investir dans leur développement génère rapidement des bénéfices.

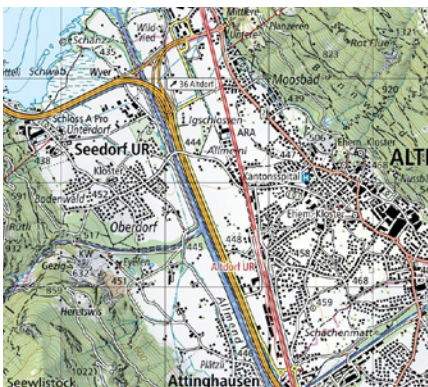


Fig. 1: Carte nationale

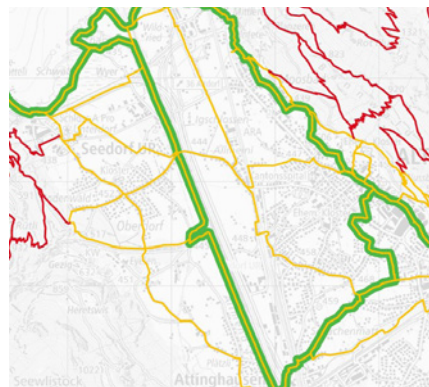


Fig. 2: Chemins de randonnée pédestre



Fig. 3: SWISSIMAGE

UNE MÊME RECETTE POUR LE « RÉSEAU DE VOIES CYCLABLES SUISSE » QUE POUR LES « CHEMINS DE RANDONNÉES PÉDESTRE »

Les données géographiques relatives au réseau de chemins pédestres sont d'une qualité exceptionnelle en Suisse. Cette qualité découle de plusieurs facteurs cruciaux. Tout d'abord, ces données sont harmonisées au niveau national, ce qui signifie qu'elles peuvent être utilisées de manière cohérente de part et d'autre des frontières entre les cantons. Cette harmonisation garantit aussi une expérience homogène pour les utilisateurs à travers tout le pays.

De plus, ces données sont régulièrement mises à jour. Cette mise à jour est le fruit d'une collaboration étroite entre les cantons, qui possèdent une connaissance approfondie de leurs réseaux de chemins pédestres, l'Office fédéral de topographie (swisstopo), qui gère les géodonnées de référence, et l'Office fédéral des routes (OFROU), qui met à disposition l'application métier pour la mobilité douce FA LV (FachApplikation LangsamVerkehr). Les cantons assurent l'actualisation en mettant à jour les données en fonction des changements locaux, tandis que les offices fédéraux mettent à disposition des interfaces d'actualisation efficaces entre les géodonnées de référence de swisstopo et l'application FA LV.

L'utilisation de cette application depuis 2024 par tous les cantons pour les réseaux de chemins pédestres garantit l'homogénéité des données au niveau national.

Cette collaboration étroite entre les cantons et la Confédération garantit que les géodonnées sur les chemins pédestres sont d'une qualité irréprochable. En conséquence, un large éventail de publics en tire parti. Les randonneurs bénéficient d'informations précises sur les sentiers, les organisations touristiques utilisent ces données pour promouvoir le tourisme pédestre et les administrations publiques s'appuient dessus pour la gestion et la planification du territoire. Les entreprises peuvent également les exploiter pour des services liés au tourisme ou à la cartographie. De plus, les établissements d'enseignement supérieur peuvent les intégrer dans leurs programmes de recherche ou d'enseignement. Enfin, les applications internet et les plateformes en ligne utilisent ces données pour fournir des informations actualisées et fiables aux utilisateurs intéressés par la randonnée et la mobilité douce.

L'OFROU et swisstopo ont décidé d'utiliser la même recette pour la géodonnée « Réseau de voies cyclables Suisse », et beaucoup de cantons ont soit déjà commencé avec l'édition, soit exprimé leur souhait de le faire dans les prochains mois.

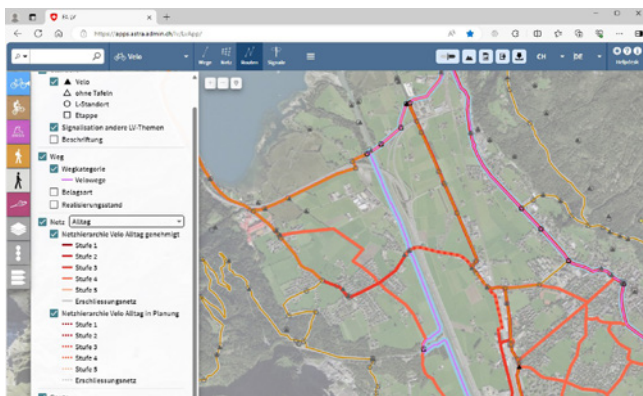


Fig. 4: L'application métier pour la mobilité douce FA LV

UN MÊME OUTIL POUR LA PLANIFICATION ET LA DESCRIPTION DES RÉSEAUX CYCLABLES

Le nouveau guide pratique intitulé « Planification des réseaux de voies cyclables » représente une avancée significative dans la manière dont les cantons doivent aborder la planification de leurs infrastructures cyclables. Ce guide, élaboré en réponse à la récente loi fédérale sur les réseaux cyclables, énonce clairement les directives à suivre pour que chaque canton établisse ses réseaux cyclables quotidiens et de loisirs.

Selon la nouvelle loi, chaque canton est tenu de fournir à l'OFROU les résultats de sa planification sous forme de géodonnées d'ici fin 2027 au plus tard, l'OFROU ayant la responsabilité de définir la forme et le niveau de qualité de ces géodonnées.

Pour répondre à ces nouvelles directives, l'application métier pour la mobilité douce FA LV se présente comme la solution incontournable pour les cantons. En plus des aspects évoqués dans le chapitre précédent, elle leur permettra de livrer facilement leurs géodonnées selon les directives de l'OFROU, et facilitera leur futur travail d'harmonisation au niveau des frontières communales.

L'utilisation de l'application FA LV permet une extension de l'échange de savoir entre les domaines de la planification (propres aux cantons) et ceux de la description du territoire. Tandis que les données de planification servent d'instrument pour améliorer les infrastructures actuelles, les géodonnées traditionnelles décrivent ces infrastructures telles qu'elles existent. Malgré leur nature différente, ces deux types de données partagent un très grand dénominateur commun en termes d'attributs descriptifs. L'utilisation d'un même outil pour leur édition offre ainsi des synergies considérables et permet des économies de travail substantielles. De plus, cette approche favorise un suivi plus efficace des projets de mise en œuvre et une mise à jour régulière des données.

BEAUCOUP DE TRAVAIL RESTE À FAIRE

Actuellement, l'application FA LV permet de créer des réseaux de voies cyclables, mais avec certaines limitations. Par exemple, on peut définir les niveaux hiérarchiques des liaisons du réseau conformément au nouveau guide pratique « Planification des réseaux de voies cyclables », mais il n'est pas encore possible de décrire l'infrastructure cyclables ni les points problématiques du réseau. Pour assister les cantons dans l'utilisation de cette application, un nouveau document avec des directives de saisie pour les réseaux cyclables a été publié en 2024. De plus, jusqu'à fin 2025, la FA LV va être fortement développée pour permettre une meilleure description de l'infrastructure cyclable et une meilleure mise en place de la signalisation.

Beaucoup de travail reste à faire en termes de modélisation, de développement informatique et d'amélioration des processus de mise à jour, et tout cela nécessite un investissement important notamment en termes de coordination et de collecte des besoins métier. L'OFROU y investit actuellement beaucoup de ressources et se réjouit de la bonne collaboration avec les cantons, les organisations spécialisées et swisstopo.

Ensemble, nous allons créer un nouveau jeu de données géographiques d'une grande valeur !

CAROUGE DÉROULE LE TAPIS ROUGE AUX CYCLISTES

LAURENT DUTHEIL, URBANMOVING SÀRL LAUSANNE, MEMBRE DU COMITÉ DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

Une piste cyclable de 2,30m de largeur, en site propre, hors trafic et continue? Qui permet de contourner en toute sécurité l'arrêt de bus et éviter les portières des voitures stationnées sur le bord de la route? Non, vous n'êtes pas aux Pays-Bas, mais bien à Carouge dans le canton de Genève sur le nouvel aménagement d'une artère principale. En juin 2024, les autorités de la ville ont présenté cet aménagement dans le cadre d'une mini-excursion de la Conférence Vélo Suisse.

La route de Veyrier est un axe structurant du réseau routier genevois qui permet un accès à la commune de Carouge depuis la moyenne ceinture de l'agglomération. Il s'agit également d'un axe structurant du réseau cyclable genevois reliant l'extérieur de l'agglomération au centre-ville de Genève. Ce tronçon d'axe fort vélo constitue une liaison stratégique pour les cyclistes souhaitant se rendre au centre historique de Carouge ou continuer plus loin en direction du centre-ville de Genève.

Avant de devenir une nouvelle référence en matière d'aménagement cyclable en Suisse, cette route de Veyrier n'était pas à proprement parler le paradis des cyclistes! La route était entièrement dévolue au trafic individuel motorisé et dépourvue d'aménagements cyclables et d'espaces publics de qualité. La commune de Carouge et le Canton de Genève ont donc

œuvré à la réalisation d'une requalification complète de l'artère en redonnant la priorité aux modes actifs et aux transports publics. Une grande végétalisation de la rue a pu compléter des aménagements très qualitatifs pour les piétons, les cyclistes et les transports publics.

M. Guilhem Molliet, Chef de projet en génie civil à la Commune de Carouge, nous explique sur place le concept d'aménagement. Un groupement pluridisciplinaire composé des bureaux Atelier ADR, ZS Ingénieurs civils et BCPH ingénierie a élaboré le projet d'aménagement. Le pilotage du projet était du ressort de la Commune de Carouge. Plusieurs variantes ont été étudiées, et le projet a retenu une configuration avec une coupe type permettant d'insérer deux pistes cyclables séparées du trafic individuel motorisé et des arrêts de bus. La circulation motorisée est limitée à 50km/h avec des arrêts de bus bloquant le trafic. Du stationnement voiture a été placé sur le bord de la chaussée pour séparer l'itinéraire des cyclistes et permettre aussi l'implantation de plus de 80 nouveaux arbres dans la rue.

La piste cyclable fait 1,80m de largeur avec encore 0,50m de marge de sécurité avant le stationnement. Ces 2,30m de largeur sont confortables pour les cyclistes et permettent un dépassement entre eux. La coupe type au droit de l'arrêt de bus montre un large quai de 3,5mètres de large avec un abribus permettant aux usagers des transports publics de monter



Fig. 1 : Route de Veyrier, Carouge (photo: Laurent Dutheil)

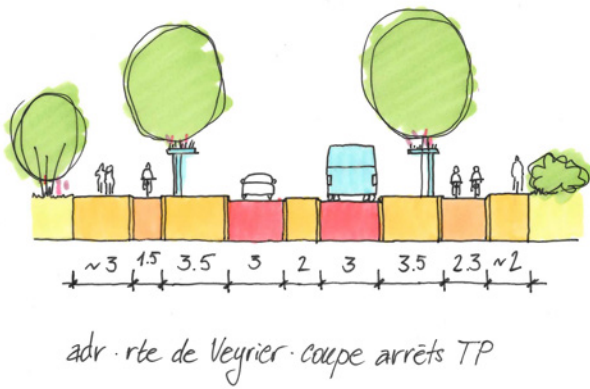


Fig. 2: Coupe de principe de l'arrêt de bus (Atelier ADR)

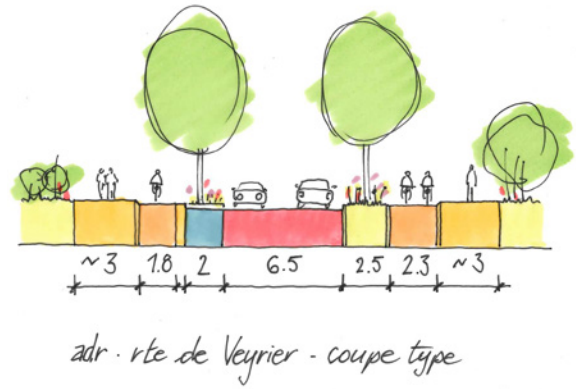


Fig. 3: Coupe de principe (Atelier ADR)

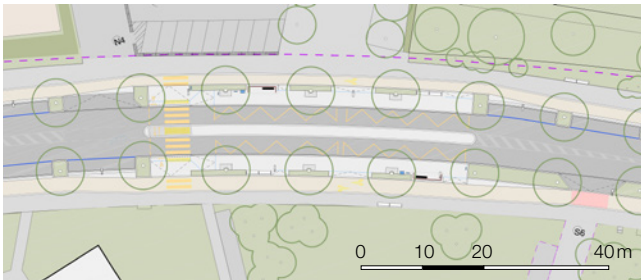


Fig. 4: Plan de l'arrêt de bus (Atelier ADR)

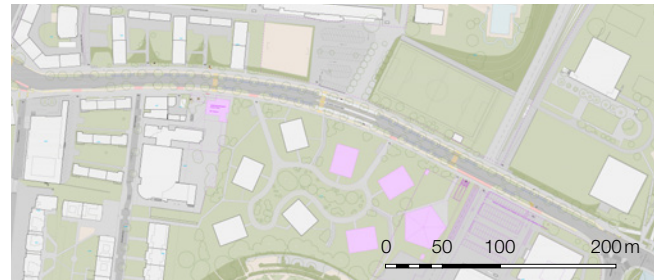


Fig. 5: Plan de situation (Atelier ADR)

et de descendre du bus sans conflits avec les cyclistes. Ces derniers roulent en effet à l'arrière de l'arrêt de bus sur une piste cyclable à mi-niveau, séparée des flux piétonniers et d'une largeur réduite à 1,50m pour éviter que les cyclistes ne se doublent à cet endroit. Un soin particulier a été apporté pour offrir une bonne visibilité entre les piétons accédant au quai du bus et les cyclistes circulant sur la piste cyclable. En effet, de la végétation basse a été judicieusement proposée en aval des endroits sans visibilité pour éviter que des piétons ne coupent la trajectoire des cyclistes derrière l'abribus.

Le positionnement de la piste cyclable à mi-niveau, à l'arrière du stationnement voiture, ne gêne pas les piétons qui per-

çoivent bien la présence des cyclistes (y compris s'ils sont malvoyants) grâce à la présence d'une bordure séparant les flux.

Cet aménagement représente un nouveau standard qui est attendu pour les cyclistes dans nos villes: un aménagement de qualité, sécurisé, continu, large et attractif. Ce projet a également permis d'améliorer le confort des usagers des transports publics grâce à des quais conformes à la LHand, ainsi que la qualité des cheminements piétonniers. La plantation de nombreux arbres a également permis d'améliorer considérablement la qualité des espaces publics. En conclusion, cet aménagement rend la ville plus durable, plus piétonne, plus cyclable.



Fig. 6: Abords de l'arrêt de bus (photo: Laurent Dutheil)

GLAND, UNE INTERFACE ET UN FRANCHISSEMENT DE QUALITÉ

LAURENT DUTHEIL, URBANMOVING SÀRL LAUSANNE, MEMBRE DU COMITÉ DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

La commune de Gland a procédé à une métamorphose complète de sa gare et de ses accroches avec une vision multimodale prenant largement en compte les besoins des piétons et des cyclistes. Un passage inférieur de 8 mètres de large a été construit sous les voies de chemin de fer permettant aux cyclistes et aux piétons de franchir cette coupure en toute sécurité. En octobre 2024, les autorités de la ville ont présenté cette refonte et ces aménagements dans le cadre d'une mini-excursion de la Conférence Vélo Suisse.

Gland est une commune de 14'250 habitants qui se trouve sur l'arc lémanique entre les agglomérations de Genève et de Lausanne. Comme souvent dans l'aménagement de nos localités, la ville est coupée en deux par les voies de chemin de fer. En raison de son emplacement géographique, de nombreux pendulaires empruntent le train pour se rendre au travail. La Municipalité, avec les CFF et le Canton de Vaud, a donc engagé d'importants travaux de refonte complète de la gare de Gland. Plusieurs dizaines de millions de francs ont été investis ces dernières années par les collectivités publiques pour favoriser l'intermodalité, requalifier les espaces publics et encourager un accès en modes actifs à la gare. Le concept est complet et présente une vision multimodale ambitieuse qui a été soutenue dans le cadre du programme d'agglomération.

Ce qui frappe à Gland autour de la gare, c'est tout d'abord les différents régimes de vitesse en zone 30 ou en zone de rencontre. L'abaissement de la vitesse favorise la sécurité et les modes actifs peuvent ainsi accéder à la gare très facilement. Une rue cyclable en zone 30 a été aménagée avec beaucoup de soin. Les cyclistes et les autres usagers bénéficient de la priorité dans les intersections en direction de la gare. La commune constate avec satisfaction que les cyclistes prennent la place sur la chaussée grâce à la présence de larges pictogrammes vélo. Les piétons peuvent marcher sur un trottoir agréablement planté et dont la couleur claire renforce son caractère piétonnier. L'aménagement a considérablement amélioré la qualité des espaces publics.

Sur la place de la gare en zone de rencontre, les piétons peuvent traverser toute la chaussée avec la priorité. Les lignes de transports publics sont positionnées proches de la gare. Un large couvert à vélos sécurisé a été construit au nord et au sud des voies de chemin de fer permettant aux cyclistes de garer leur vélo pour la journée à proximité immédiate de la gare. Au total, plus de 300 places pour vélos ont été installées autour de la gare. La commune se réjouit de constater que ce stationnement est très apprécié par les pendulaires.

Mme Christelle Giraud-Nydegger, Municipale, nous explique que la Municipalité met en œuvre son plan climat avec une vision privilégiant les modes actifs, ainsi que la présence

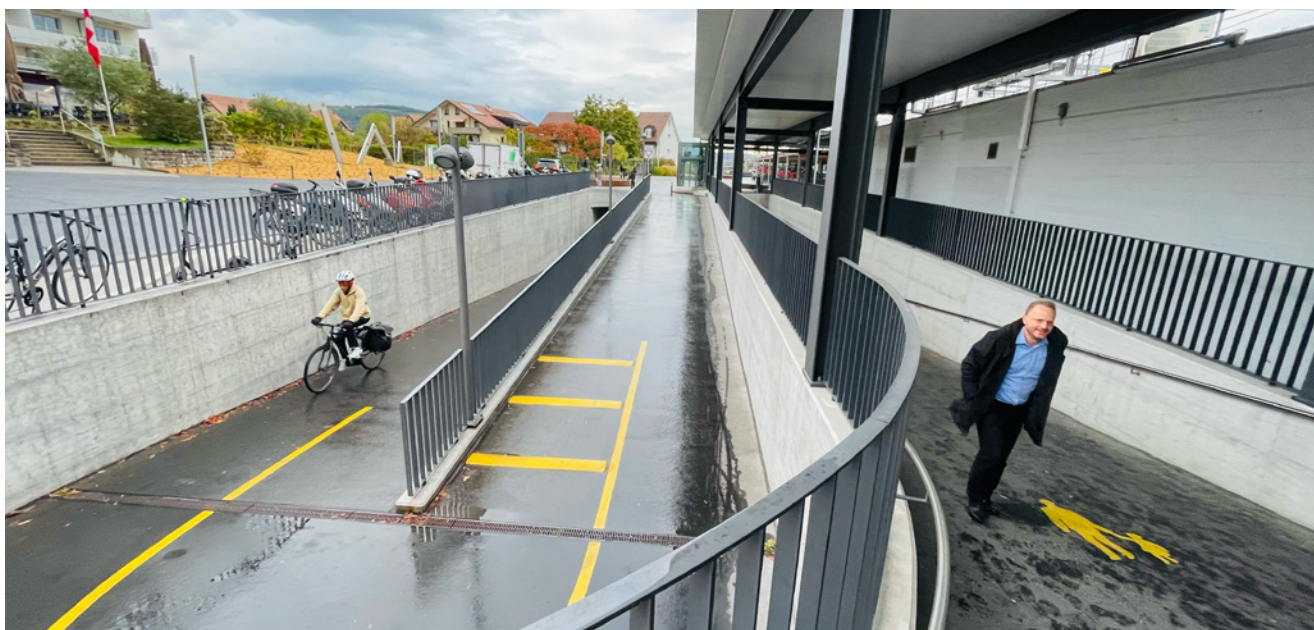


Fig. 1 : Rampes séparées pour les piétons et les cyclistes (photo: Laurent Dutheil)



Fig. 2 : Des surfaces séparés pour les piétons et les cyclistes, aux dimensions généreuses (photo : Laurent Dutheil)

du végétal dans l'espace public pour lutter contre les îlots de chaleur. L'objectif est de favoriser l'usage de la marche et du vélo pour se rendre à la gare. M. Ranfiss Trujillo, chef de service, accompagné de M. Valerian Biget, chef du bureau technique, nous explique avoir testé plusieurs schémas de circulation avec différents régimes de vitesse avant d'arrêter une variante définitive. Ce processus souple et évolutif a permis de tester sur place les propositions en dialoguant avec les différents partenaires comme les CFF et les services cantonaux. Les CFF ont financé une partie du passage inférieur ainsi que les accès aux quais. Sur mandat des CFF, les bureaux SD Ingenierie, Architrans, biol Conseils et De Cérenville ont développés le projet.

Le passage inférieur sous la gare, d'une largeur totale de 8,00m, commence au nord par une rampe vélo bidirectionnelle d'une largeur de 3,40m avec une pente de 6%. Les piétons ont le choix d'emprunter une rampe piétonne de 3,50m de largeur, des escaliers ou un ascenseur. La rampe côté sud, d'une largeur totale de 6,00m avec une pente de 6%, offre également une piste cyclable séparée des piétons. Dans le

souterrain, les cyclistes roulent sur une piste cyclable bidirectionnelle d'une largeur de 3,00m. Avec une séparation par une bordure biaise, l'espace à disposition des piétons est de 5,00m de large. Les accès aux quais avec les escaliers et les ascenseurs sont placés du côté des piétons.

Cette configuration offre des conditions idéales aux cyclistes qui ne sont jamais en conflit avec les flux piétonniers. On traverse ainsi les voies de chemin de fer de manière très confortable pour les piétons et pour les cyclistes grâce à la présence de ces voies séparées et de ces rampes conçues pour leurs besoins.

Cette interface de la gare de Gland est exemplaire en termes d'intermodalité, de confort pour les piétons et de qualité d'aménagement pour les cyclistes. La Commune et les CFF ont déroulé le tapis rouge aux piétons et aux cyclistes avec un concept encourageant l'usage des modes actifs et favorisant le report modal sur le train. Un modèle à répliquer dans d'autres localités.



Fig. 3 : Nouvel aménagement de la place de la gare, avec stationnement vélo (photo : Laurent Dutheil)

CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

Rechbergerstrasse 1
Postfach 938, 2501 Biel/Bienne

032 365 64 50

info@velokonferenz.ch
www.conferencevelo.ch

