

01 / 2020

# INFO BULLETIN

REVUE DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

VÉLO ET LOISIRS



# CONTENU

---

3	ÉDITORIAL
---	-----------

---

4	LA SUISSE, CE PAYS OÙ LE VÉLO A LE VENT EN POUPE URS WALTER, OFFICE FÉDÉRAL DES ROUTES OFROU, RESPONSABLE DU SECTEUR MOBILITÉ CYCLISTE
---	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

---

6	LA SUISSE À VÉLO : SUCCÈS ET DÉFIS LUKAS STADTHERR, SUISSEMOBILE
---	---------------------------------------------------------------------

---

9	EXEMPLE TIRÉ DE LA PRATIQUE FIL BLEU GLATT : AU FIL DE LA GLATT URS GÜNTER, INGÉNIEUR DE DÉVELOPPEMENT, SERVICE DES TRANSPORTS, CANTON DE ZÜRICH
---	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

---

13	PÉDALE DOUCE À LA CAMPAGNE NICOLAS HOFER, OFFICE DES PONTS ET CHAUSSÉES DU CANTON DE BERNE, BUREAU DE LA MOBILITÉ DOUCE
----	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

---

16	EN CHEMIN AVEC « TROIS PAYS À VÉLO » NOUVEAUX ITINÉRAIRES CYCLABLES POUR LES LOISIRS DE PROXIMITÉ ET PROMOTION DU CY- CLOTOURISME RÉGIONAL À BÂLE ET ENVIRONS MELISSA CHIBKO, EURODISTRICT TRINATIONAL DE BÂLE EVELYNE PRELLER, CANTON DE BÂLE-VILLE ARMIN SCHMAUSS, CANTON DE BÂLE-CAMPAGNE
----	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

---

20	VÉLO DE LOISIRS ET VÉLO UTILITAIRE : COORDINATION EXEMPLAIRE DANS LE CANTON DE NEUCHÂTEL ANNE VUILLEUMIER, SPÉCIALISTE MOBILITÉS ET AMÉNAGEMENT JONATHAN MARET, INGÉNIEUR TRAFIC ET CIRCULATION SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES, RÉPUBLIQUE ET CANTON DE NEUCHÂTEL
----	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

---

24	PISTE CYCLABLE DU LAC DE CONSTANCE : OPTIMISATION DE LA RIVE SUISSE DAVID REINHARD, ASA ARBEITSGRUPPE FÜR SIEDLUNGS- PLANUNG UND ARCHITEKTUR AG
----	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

---

30	LE VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE POUR LE TOURISME ET LES LOISIRS PAUL DOMINIK HASLER, HERZROUTE AG
----	---------------------------------------------------------------------------------------------------------

---

33	LE LAC DE CONSTANCE, PARADIS POUR LE VÉLO ADRIAN BRAUNWALDER, THURGAU TOURISMUS
----	------------------------------------------------------------------------------------

---

35	ITINÉRAIRE CYCLABLE DE LA VALLEMAGGIA : EN ROUTE SUR LES VOIES FERRÉES DE L'HISTOIRE GABRIO BALDI, SERVICE DE LA MOBILITÉ DU CANTON DU TESSIN, CHEF DU BUREAU DE LA MOBILITÉ DOUCE ET DU SOUTIEN. STEFANO CROCI, COLLABORATEUR DU BUREAU DE LA MOBILITÉ DOUCE ET DU SOUTIEN.
----	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## IMPRESSUM

SECRÉTARIAT DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE  
Rechbergerstrasse 1, Postfach 938, 2501 Biel/Bienne  
Tel. 032 365 64 50, info@velokonferenz.ch, www.velokonferenz.ch

## CONCEPT ET RÉDACTION

Lukas Stadtherr, Fondation SuisseMobile  
Daniel Sigrist, Secrétariat de la Conférence Vélo Suisse

## TRADUCTION

Delphine Renard, Lausanne

## RELECTURE

Agnès Camacho-Hübner, InterCity Sarl

## GRAPHISME

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

## ILLUSTRATION DU TITRE

Photo : Fondation SuisseMobile



# ÉDITORIAL

## CHÈRES ET CHERS MEMBRES, CHÈRES LECTRICES, CHERS LECTEURS,

Soyons honnêtes : nous sommes tous touchés par la crise du coronavirus, qui entraîne des circonstances exceptionnellement contraignantes pour notre quotidien. Comment ne pas aspirer au retour d'une partie au moins de notre vie d'avant ? Heureusement, l'activité physique à l'extérieur reste autorisée malgré les restrictions de sortie, et cette période si particulière nous confirme que le vélo est l'une des activités de loisir les plus prisées des Suisses. Gardons donc l'espoir que l'été nous permettra d'explorer à nouveau un périmètre plus large que la simple balade de proximité.

La Suisse à vélo, fondée il y a 22 ans, est sans conteste un exemple de réussite pionnière en matière de cyclotourisme. Une collaboration sans précédent entre la Confédération, les cantons, les communes et la Fondation SuisseMobile avait alors permis de construire un réseau d'itinéraires cyclables gouverné par des principes remarquables par leur cohérence et valables dans tout le pays.

Ce qui a été possible il y a 22 ans reste une source d'inspiration pour continuer à développer le réseau suisse de cyclotourisme, et notre préoccupation primordiale doit être d'améliorer la qualité des infrastructures. En ce domaine, il s'agit de

suivre les mêmes règles que pour les itinéraires au quotidien : suffisamment d'espace pour les vélos et séparation des vélos et des piétons. D'autre part, pour que le réseau soit ou reste utilisable par des cyclistes de tout âge (de 7 à 77 ans...), il s'agit également de continuer à prendre toujours plus ses distances d'avec le trafic motorisé tout en assurant la sécurité des carrefours et des traversées.

Ce Bulletin vous offre de riches éclairages sur de nombreux aspects du vélo comme activité de loisirs : il fait le point sur les planifications en cours, avec un approfondissement quant aux exigences spécifiques notamment dans les régions rurales et le long des cours d'eau (ou : comment définir des standards de qualité pour les infrastructures), et des exemples venus de Thurgovie et du Tessin illustrent des réalisations concrètes.

Bonne lecture – et portez-vous bien !

Kathrin Hager

Présidente de la Conférence Vélo Suisse



Photo : Kathrin Hager

# LA SUISSE, CE PAYS OÙ LE VÉLO A LE VENT EN POUPE

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

La moitié de la population suisse ou presque enfourche un vélo pendant son temps libre, profitant ainsi d'une somptueuse offre d'itinéraires de cyclotourisme, mais les infrastructures restent malheureusement encore à la traîne.

## LA PETITE REINE RÈGNE TOUJOURS SUR NOS LOISIRS

J'ai écrit cet article depuis chez moi – pandémie à coronavirus oblige – et l'itinéraire cyclable numéro 5 de La Suisse à vélo (itinéraire du Mittelland) passe devant la maison. Par ce beau dimanche de printemps, toutes sortes de personnes y circulaient : jeunes, moins jeunes ou familles entières, sur des vélos ordinaires, des vélos de course en carbone, des vélos de tourisme, avec ou sans assistance électrique. Pour eux, de toute évidence, le vélo est l'engin tout trouvé de sport et de loisir, qui ne demande pas d'autre infrastructure qu'une route ou une piste cyclable (rappelons qu'à cette époque, les centres sportifs et de loisirs étaient déjà fermés).

Ce que je voyais par ma fenêtre est une parfaite illustration de l'importance du vélo en Suisse, puisque c'est aujourd'hui l'une des activités de loisir préférées de nos concitoyens. Dans une enquête menée par SuisseMobile sur mandat de l'OFROU, quasiment la moitié des résidents suisses âgés de 15 à 74 ans ont indiqué qu'ils faisaient du vélo ou du mountain bike pendant leur temps libre. La pratique du vélo pour les loisirs, pilier des activités touristiques estivales, engendre un revenu de près de trois milliards de francs par année, dont près de 70 millions de francs sont apportés par les visiteurs étrangers ; ce ne sont donc pas les touristes, mais bien la population suisse qui choisissent massivement le vélo comme activité de loisir.

## LA BELLE RÉUSSITE DE LA SUISSE À VÉLO

Le succès ci-dessus ne s'explique pas seulement par l'envie de bouger de la population et la beauté et la diversité des paysages helvétiques, mais aussi par le riche éventail d'itinéraires existants, qui jouissent d'une excellente signalisation et d'une grande lisibilité et accessibilité grâce au travail effectué depuis



Vue depuis mon lieu de télétravail (Photo : Urs Walter)



plus de 20 ans par La Suisse à vélo (SuisseMobile). C'est dans le cadre d'une collaboration d'une qualité exceptionnelle, suivant le principe de subsidiarité, entre la Confédération, les cantons et SuisseMobile qu'est né cet incomparable réseau d'itinéraires pour la mobilité douce. Les offres à disposition des vélos et des mountain bikes peuvent être sans hésiter qualifiées de royales, tant du point de vue de la signalisation des itinéraires que de la communication, notamment en ce qui concerne les nombreux services et propositions complémentaires. Les itinéraires de La Suisse à vélo sont connus de près de deux tiers des cyclistes, et plus de la moitié en font effectivement usage.

### LE TEMPS DE RETARD DES INFRASTRUCTURES

L'incontestable succès de SuisseMobile ne doit pas faire oublier que les infrastructures, elles, restent malheureusement à la traîne. Cela fait plus de 40 ans que la Suisse s'appuie sur le principe selon lequel les vélos doivent circuler sur des bandes cyclables. Cela a certes permis de créer un bon réseau pour les personnes expérimentées qui se déplacent tous les jours à vélo, mais les personnes qui font du vélo pour le plaisir ont d'autres attentes et d'autres besoins en termes de sécurité et de confort. La surface de notre pays étant réduite, il semble inévitable que les itinéraires destinés aux déplacements utilitaires ou de loisirs continuent à se superposer : il s'agit donc de sélectionner des aménagements capables de satisfaire aux exigences de ces deux modes d'utilisation du vélo. L'évolution logique et souhaitable dans ce contexte est celle d'une séparation croissante entre le vélo et le trafic motorisé. Cela fait plusieurs années que l'OFROU travaille en collaboration avec les associations professionnelles dans le but de sensibiliser ces dernières à l'importance d'infrastructures cyclables performantes et de principes permettant de développer des solutions innovantes. La mise en œuvre de ces dernières dépend non seulement d'investissements financiers adaptés, mais aussi, et avant tout, de la volonté des autorités de construire des voies cyclables plus sûres et de meilleure qualité. Les journées de formation et les publications de la Conférence Vélo sont autant de contributions précieuses dans ce domaine.

### DES BASES LÉGALES PLUS FAVORABLES

Il est important de rappeler que, jusqu'en septembre 2018, la Confédération n'avait pas de compétence spécifique en matière de voies cyclables. Ce n'est que via le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) qu'elle

pouvait (et peut toujours) soutenir les agglomérations dans la mise en place d'infrastructures cyclables. Aujourd'hui, la situation a changé. Grâce à la votation vélo et la loi sur les voies cyclables qui s'est ensuivie, la Confédération dispose de meilleures bases légales pour soutenir à titre subsidiaire les cantons et les communes. Elle peut définir des principes pour les voies cyclables et jouer un important rôle de coordination, y compris hors des agglomérations, là où se situe l'essentiel des déplacements à vélo pour les loisirs. La loi, pour l'heure en procédure de consultation, fait également explicitement mention des déplacements de loisirs, incluant l'utilisation des mountain bikes. À part ces développements qui permettent à l'OFROU de travailler avec encore plus d'élan et de motivation, nous notons avec satisfaction que les cantons et les villes mettent toujours plus de ressources à disposition pour les vélos, et que les bureaux de planification ont à cœur de développer leurs compétences en matière de vélo : autant de signes réjouissants qui montrent que le vent souffle dans la bonne direction !

# LA SUISSE À VÉLO : SUCCÈS ET DÉFIS

LUKAS STADTHERR, SUISSEMOBILE

La Suisse à vélo est le réseau suisse officiel d'itinéraires de cyclotourisme. Cette vaste offre d'itinéraires, coordonnée par la Fondation SuisseMobile et désormais très connue, voit avec plaisir sa réputation croître, puisque ce sont chaque année environ 750'000 Suisses qui empruntent ses itinéraires aussi bien nationaux que régionaux et locaux. Un beau succès? Oui, mais ce n'est pas le moment de se reposer sur ses lauriers. Les défis sont nombreux, notamment pour assurer la qualité des infrastructures et faire face à une concurrence internationale toujours plus forte.

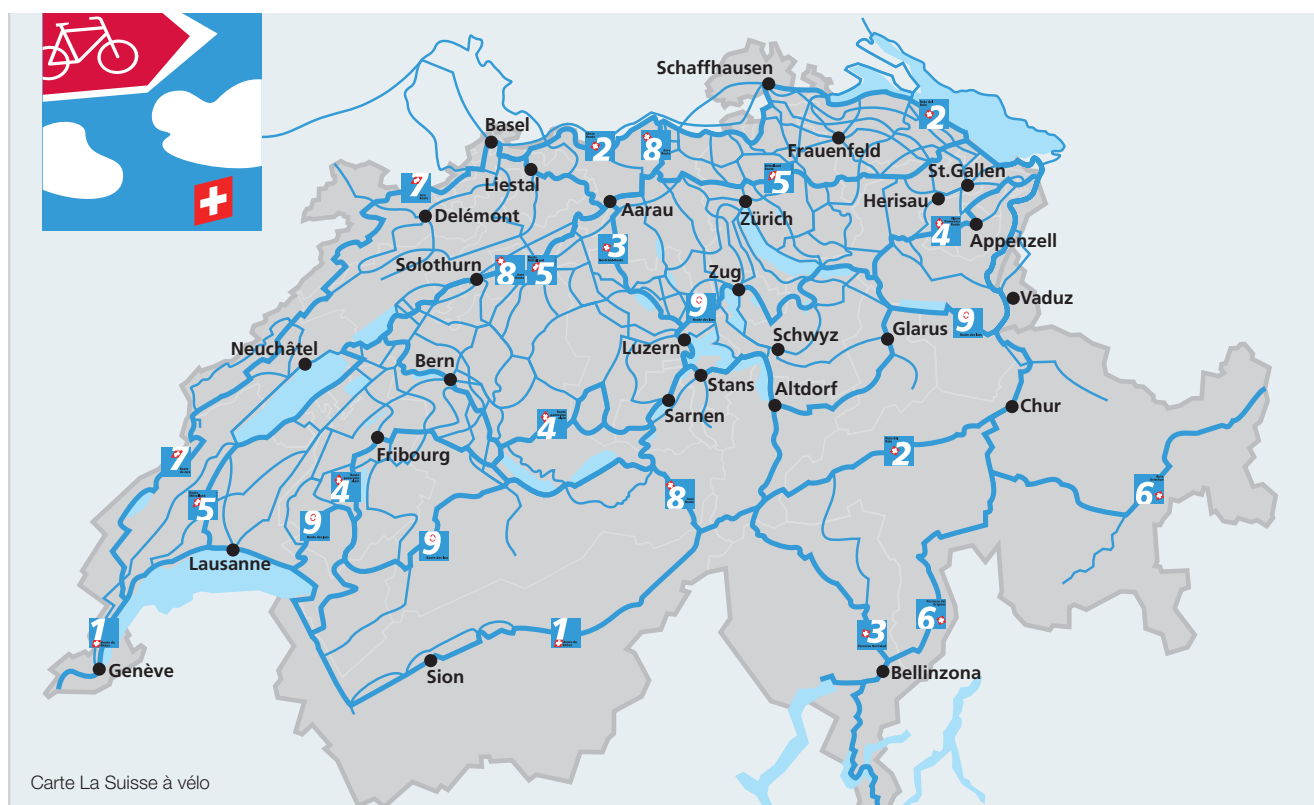
## RÉSEAU D'ITINÉRAIRES DE CYCLOTOURISME EN SUISSE

C'est en 1998 que La Suisse à vélo a démarré avec l'ouverture de neuf itinéraires nationaux. Les années 2003-2006 ont vu s'ajouter à ces derniers, sur la base des réseaux cyclables cantonaux, des itinéraires régionaux (projet «Veloland régional») puis, dès 2010, des itinéraires locaux. Aujourd'hui, l'offre comprend neuf itinéraires nationaux, 54 itinéraires régionaux et 49 itinéraires locaux, soit 11'000 km de réseau suisse officiel d'itinéraires de loisirs et de cyclotourisme.

Les itinéraires sont tous disponibles sur [schweizmobil.ch](http://schweizmobil.ch), site internet officiel de la mobilité douce pour le tourisme et les activités de loisirs, avec toutes leurs caractéristiques : tracé détaillé, description de l'itinéraire et galerie de photos. Toutes ces données sont publiées par de nombreux partenaires des secteurs public et privé comme Suisse Tourisme, swisstopo, les régions et destinations touristiques ; elles sont également reprises par des éditeurs privés. Les itinéraires de La Suisse à vélo, qui font partie de [map.geo.admin.ch](http://map.geo.admin.ch), constituent donc le jeu de données fédéral officiel pour le cyclotourisme.

## PRINCIPES, RESPONSABILITÉS ET DÉVELOPPEMENT

La conception des itinéraires de La Suisse à vélo suit une démarche systématique, unitaire et respectueuse de principes valables dans toute la Suisse. Les publications suivantes en définissent la teneur : Manuel «Conception d'itinéraires cyclables» (OFROU, Guide de recommandations numéro 5), la norme VSS SN 640 829a «Signalisation du trafic lent» et le manuel «Signalisation de direction pour les vélos, VTT et autres véhicules» (OFROU, Guide de recommandations numéro 10).



Carte La Suisse à vélo





Nouvelle passerelle pour piétons et vélos à la gare de Landquart (Photo : SuisseMobile)

En tant qu'organisation professionnelle nationale pour le cyclotourisme, incluant la pratique du mountain bike, la Fondation SuisseMobile est responsable de la coordination globale, des activités de communication et du développement continu de La Suisse à vélo. Dans ces domaines, elle collabore étroitement avec les services pour la mobilité douce et les référents vélo des cantons ainsi qu'avec les organisations touristiques. Les cantons portent la responsabilité des démarches de planification, des infrastructures et de la signalisation des itinéraires. Le marketing de La Suisse à vélo est assuré par Suisse Tourisme, les régions et destinations touristiques, la communauté d'intérêts SuisseMobile avec le voyageur mandaté à cet effet Eurotrek ainsi que des éditeurs privés. Il faut enfin mentionner les nombreux prestataires de services dans les domaines de l'hébergement, de la location de vélos, des offres à réserver, etc., dont les offres sont accessibles via SuisseMobile pour chaque itinéraire concerné.

### INFRASTRUCTURES / POINTS À AMÉLIORER

Le réseau d'itinéraires de La Suisse à vélo a été échafaudé sur des routes et voies déjà existantes, ce qui est toujours le cas aujourd'hui, en tenant compte dans toute la mesure du possible des exigences de qualité formulées dans le manuel « Conception d'itinéraires cyclables ». Les objectifs essentiels

sont de garantir la qualité de l'environnement traversé, de respecter le lien avec le thème de l'itinéraire, de favoriser la proximité d'éléments paysagers aquatiques (lacs, cours d'eau), et enfin de bannir les nuisances du trafic motorisé et d'éviter des dénivellations inutiles.

En s'appuyant sur les routes et voies déjà existantes, on acceptait le fait que certaines portions du parcours ne répondraient pas (encore) aux exigences standard. D'autre part, le développement urbain et la forte croissance des transports de ces vingt dernières années ont en de nombreux endroits altéré la qualité du réseau de La Suisse à vélo. Enfin, il faut relever que de nombreux concurrents étrangers sur le marché du cyclotourisme, comme l'Allemagne, la France et l'Autriche ont souvent investi massivement ces dernières années dans la construction et l'amélioration de la qualité de leurs propres réseaux. Il est fréquent qu'ils misent dans ce contexte sur des infrastructures strictement séparées du trafic motorisé, par exemple le long de fleuves et rivières. Tous ces éléments, en Suisse et à l'étranger, exercent une pression grandissante qui incite à évaluer régulièrement la qualité des infrastructures et à la développer sans relâche. L'enjeu est de taille en Suisse, car, à part dans le cadre des projets d'agglomération, il n'y a pas de ressources fédérales disponibles pour l'amélioration de la qualité des itinéraires cyclables, ce qui est différent dans cer-



Parking du stand de tir de Choller, Zoug (avant) (Photo : SuisseMobile)



Séparation à l'aide d'une piste cyclable en site propre (après) (Photo : SuisseMobile)





tains pays voisins (citons l'exemple de la France avec un Plan national vélo qui dispose d'un fonds de 350 millions d'euros pour, entre autres, les infrastructures cyclables).

### LA SUISSE À VÉLO 2030

Les développements décrits ci-dessus ont été à l'origine du programme «La Suisse à vélo 2030», lancé en 2012 avec le soutien de l'Office fédéral des routes (OFROU). L'objectif est de créer de plus en plus de tronçons à l'abri du trafic motorisé, d'améliorer les alentours des itinéraires, et d'éviter les dénivellations inutiles.

Dans ce cadre, on a présenté aux cantons plus de 400 propositions d'amélioration des itinéraires, dont la mise en œuvre coûterait jusqu'à 500 millions de francs et relève de la responsabilité des cantons, également chargés de la coordination des mesures. De nombreux exemples indiquent que la nécessité d'apporter des améliorations a été bien comprise et a débouché sur des mesures concrètes; on peut citer les itinéraires numéro 21 (Prättigau), 31 (Vallemaggia) et VL 1 (Mörel-Bitsch). D'autres illustrations sont décrites sur le site internet ([veloland.ch](http://veloland.ch) > Plus > Améliorations aux itinéraires de «La Suisse à vélo»).

Le bilan intermédiaire de «La Suisse à vélo 2030» est mitigé. En de nombreux endroits, des mesures simples et peu coûteuses ont déjà été prises. Si des mesures plus importantes, y compris des améliorations nécessitant un grand investissement financier, ont également été réalisées, beaucoup de mesures se sont limitées à combler des discontinuités minimales. Force est donc de constater que les moyens et ressources nécessaires, ainsi que la volonté d'investir pour des mesures de plus grande envergure font encore défaut. Toutefois, les mesures issues du programme «La Suisse à vélo 2030» sont incorporées dans les instruments de planification ad hoc de nombreux cantons, ce qui laisse penser que diverses réalisations de plus grande ampleur peuvent raisonnablement être attendues. Il est par ailleurs crucial que la mobilité douce soit intégrée dans des projets tels que la protection contre les inondations, la revitalisation des cours d'eau, les améliorations foncières et le développement des zones d'habitation.



Déplacement de l'itinéraire sur une longueur de 5 km et construction de deux nouvelles passerelles dans la région d'Olten (Photos : SuisseMobile)

### PERSPECTIVES

Le vélo est un acteur essentiel de nos loisirs depuis des années et son importance ne fera que croître dans le futur, d'autant que les vélos électriques permettent à de nouveaux usagers de rejoindre les rangs des cyclotouristes. La Fondation SuisseMobile et ses partenaires s'engagent pour continuer à développer de manière optimale La Suisse à vélo et améliorer constamment la qualité des itinéraires. L'arrêt fédéral sur les voies cyclables, approuvé par la population à 73 %, et la législation en lien avec ce dernier donnent un essor national au vélo. Nous espérons donc voir une reconnaissance toujours plus grande de la nécessité d'améliorer les infrastructures, suivie d'investissements en rapport. L'objectif phare de ces prochaines années, c'est que nous assistions à des optimisations de grande envergure des itinéraires, par exemple le long des fleuves et rivières, afin de renforcer et pérenniser la pratique du vélo touristique et récréatif.



# EXEMPLE TIRÉ DE LA PRATIQUE FIL BLEU GLATT : AU FIL DE LA GLATT

URS GÜNTER, INGÉNIEUR DE DÉVELOPPEMENT, SERVICE DES TRANSPORTS, CANTON DE ZÜRICH

Nous présentons ici la création d'un chemin de rive pour la mobilité douce (piétons et vélos) le long de la Glatt entre Dübendorf et Opfikon. D'un seul tenant sur toute cette longueur, non asphalté, il a pour principal objectif d'offrir aux gens qui font du vélo pour le plaisir et aux piétons un parcours agréable et ressourçant dans un cadre proche de la nature. Il peut bien sûr aussi être utilisé par les pendulaires à vélo, offrant à ces derniers l'avantage d'un parcours direct et sans interaction avec le trafic motorisé. La largeur choisie pour l'utilisation commune par les piétons et les vélos (4 m) correspond à un compromis entre les besoins de protection des eaux et de la nature d'une part, et ceux de l'utilisation comme espace de détente et de loisirs d'autre part, tout en tenant compte des contraintes

liées aux réalités spatiales locales. Vous trouverez davantage d'informations à l'adresse [www.filbleuglatt.ch](http://www.filbleuglatt.ch).

## ESPACE PUBLIC, ESPACE PIONNIER

Situé au nord de la ville de Zurich, le Glatttal est une région à fort potentiel de développement, devenue très attractive pour les entreprises et l'économie. De ce fait, elle est aussi plus densément peuplée, les gens s'y déplacent beaucoup plus et le besoin de loisirs et de détente des habitants engendre une pression grandissante sur les trop rares espaces verts qu'elle comporte. La Glatt fait partie de ces derniers, mais, jusqu'à présent, les espaces naturels qui la bordent étaient plus ou moins relégués à l'arrière-plan des grands axes de développement. Le projet d'espace public transrégional Fil Bleu a pour but de donner ou redonner à la Glatt et à ses espaces verts

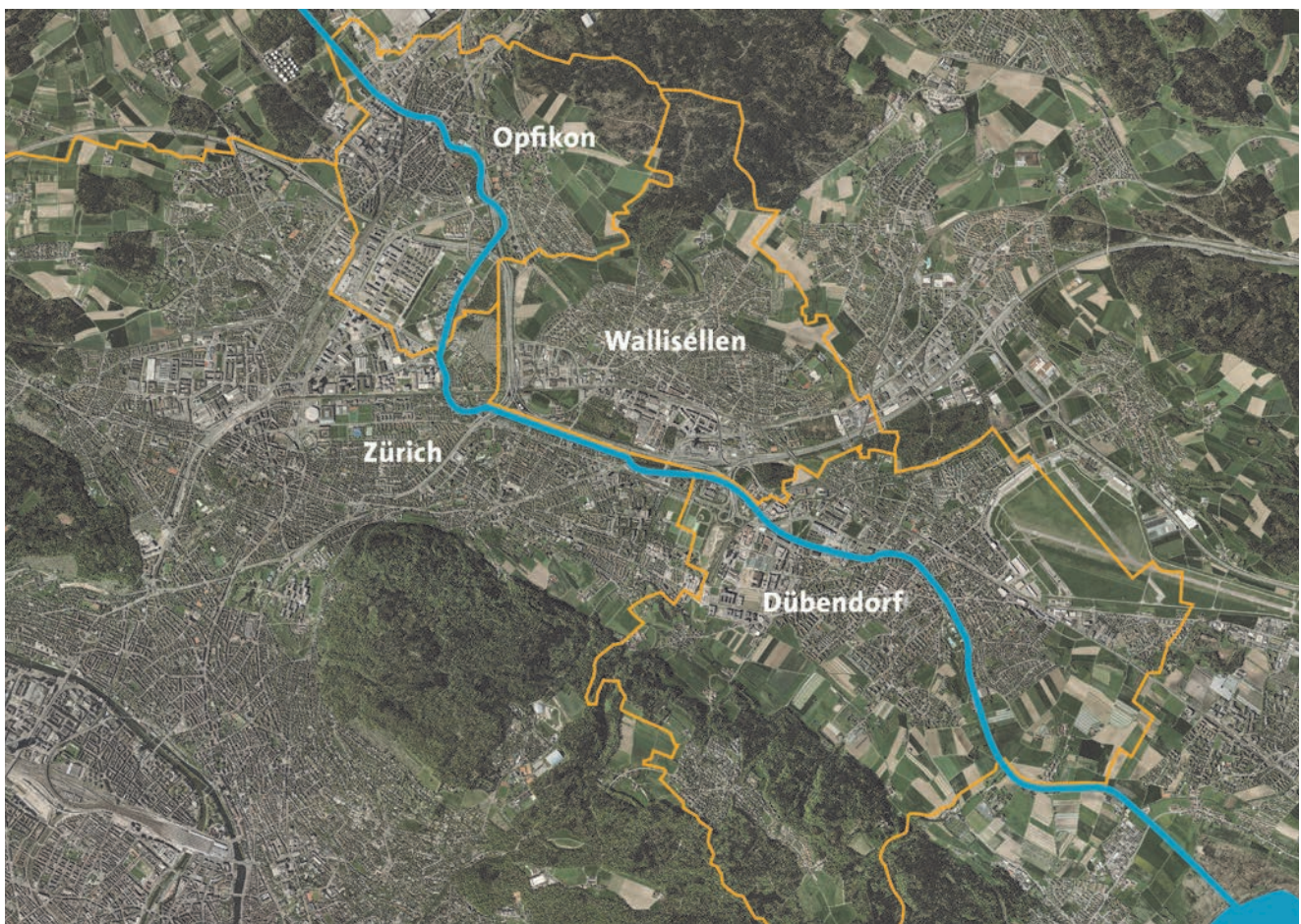


Fig. 1 : le chemin de rive Fil bleu Glatt, liaison régionale pour la mobilité douce (piétons et vélos) (Source : Service des transports)



le relief qu'ils méritent; l'idée étant bien sûr de répondre aux besoins de ressourcement de la population, mais aussi de préserver et même accentuer le caractère typique de la Glatt tel qu'on le connaît depuis des années.

De manière concrète, il s'agit d'utiliser la rive gauche de la Glatt pour créer un cheminement de 4 m de large, non asphalté, au sens d'un aménagement propice à l'agrément et au ressourcement de la population. La rive droite, quant à elle, sera revalorisée pour laisser davantage de place à la nature; les cheminements existants seront dans la mesure du possible supprimés afin de préserver la faune et la flore et réduire au maximum les dérangements engendrés par l'activité humaine.

### ÉTUDE DE FAISABILITÉ

Les contours du projet étant ainsi définis, une étude de faisabilité a été conduite, incluant une étude détaillée de différentes variantes. En pratique, la faisabilité du chemin de rive a été évaluée pour chaque tronçon du parcours (long en tout d'environ 10 km) en tenant compte des conditions-cadre imposées par les dispositions légales sur les cours d'eau. La pesée d'intérêts des différents enjeux s'est retrouvée au cœur des discussions :

intérêt d'un espace aquatique intact, intérêt d'un cheminement pour la mobilité douce qui soit beau, agréable et le plus proche possible de la rivière et, finalement, tracé idéal d'un point de vue technique et constructif.

Il est ainsi préconisé que le chemin de rive soit le plus éloigné possible de l'espace réservé aux eaux, mais il est aussi admis qu'à certains endroits il y pénètre, en cohérence avec sa vocation d'offrir une expérience intéressante et positive aux visiteurs; à condition bien sûr que l'espace aquatique conserve ses fonctions essentielles au sens à la fois de protection contre les crues, revitalisation du cours d'eau, protection de la nature et des paysages, et son utilité au sens du respect des dispositions légales en matière de protection des cours d'eau et de protection de la nature et du patrimoine.

Pour justifier l'implantation aux endroits définis, il faut soit que la fonction de ressourcement soit liée de manière évidente à ces derniers, soit que la géométrie des lieux interdise une autre solution. Là où le cheminement est très proche du cours d'eau et doit absolument être élargi, alors l'élargissement doit se limiter au côté opposé au cours d'eau. Un élargissement du côté du cours d'eau n'est admissible que s'il est strictement

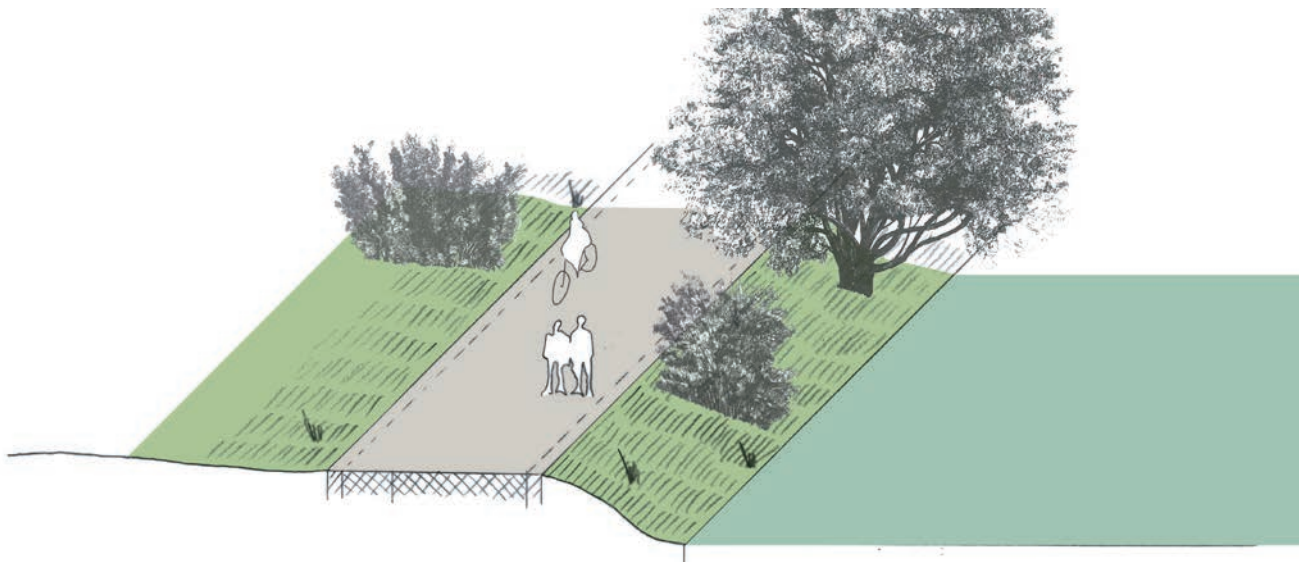


Fig. 2: Profil type (Source: EBP Schweiz AG)

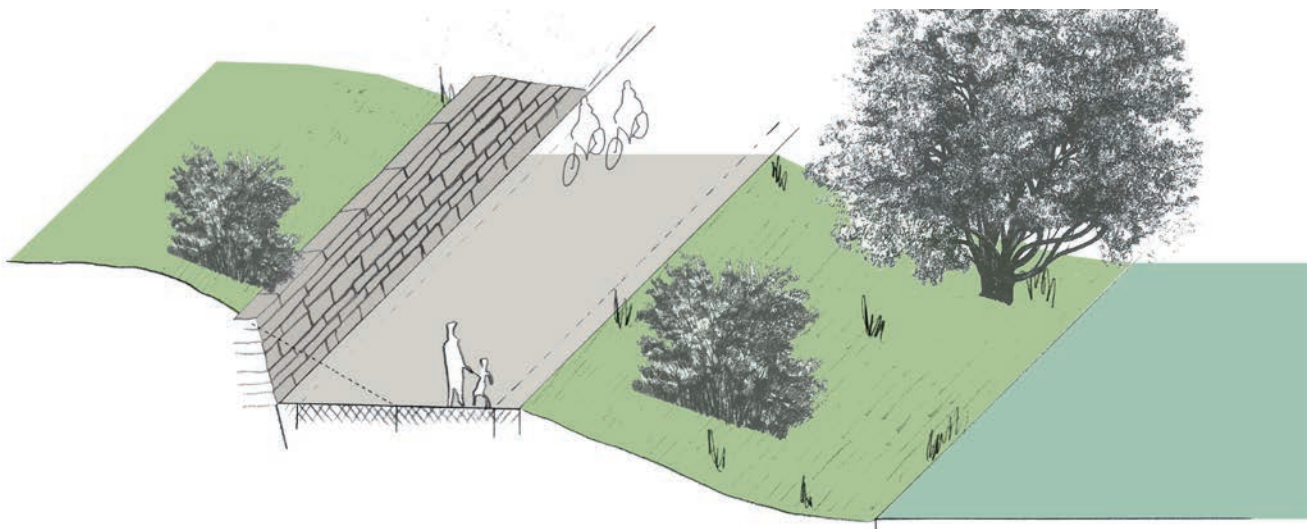


Fig. 3: 2° profil type avec mur de soutènement (Source: EBP Schweiz AG)



impraticable ailleurs et qu'il n'y a pas non plus de possibilité de faire passer le chemin ailleurs.

### COHABITER EN MINIMISANT LES CONFLITS

Les espaces naturels autour de la Glatt sont aujourd'hui déjà fréquentés par de nombreuses personnes en quête d'évasion et de détente, et, par endroits, cela peut engendrer des conflits entre vélos et piétons ; en présence de vélos à assistance électrique, le potentiel de conflit entre différents utilisateurs augmente, en raison du différentiel de vitesse trop important entre les différents groupes d'usagers. Un autre facteur potentiellement conflictuel est le fait que les vélos roulent toujours parallèlement au cours d'eau, alors que les personnes souhaitant accéder à l'eau doivent traverser le chemin de rive selon un axe perpendiculaire.

Le principe de cohabitation est inhérent au chemin de rive, puisque ce dernier est ouvert simultanément aux vélos et aux piétons et qu'on a choisi pour sa construction un revêtement non asphalté et une largeur de quatre mètres, c'est-à-dire suffisante pour accueillir confortablement piétons et cyclistes. Il s'agit d'un itinéraire pensé avant tout pour la détente et les loisirs, que ces derniers consistent en flâneries, excursions ou activités sportives, selon l'adage « l'important ce n'est pas la destination, mais le voyage ».



Fig. 4 : l'élargissement de tout le chemin de rive créera assez de place pour une utilisation commune par les vélos et les piétons (Source : EBP Schweiz AG)

### COMMENT CHOYER LES FUTURS UTILISATEURS

Avant même que le projet ne soit parachevé, on souhaite que les futurs utilisateurs puissent déjà faire connaissance avec Fil Bleu Glatt et profiter de certaines commodités. Un groupe de représentants des communes riveraines a donc élaboré un manuel d'aménagement qui recueille et précise les directives guidant la mise à disposition d'éléments aussi bien provisoires que permanents.

En effet, cet espace de détente est enrichi par la présence de nombreux éléments multifonctionnels permettant aux gens de s'étendre, de s'asseoir, de faire du sport, et l'on constate que les éléments provisoires déjà en place sont fortement utilisés. Ils sont destinés à être remplacés par des éléments permanents lorsque l'état d'avancement du projet le permettra. À part les éléments cités précédemment, il s'agira principalement de plates-formes situées à proximité de l'eau et offrant des points de vue insolites ; elles seront accessibles depuis le chemin de rive par une rampe ou un escalier.

### PARTENAIRES RÉGIONAUX

Ce projet constitue une collaboration du canton de Zurich, des villes de Dübendorf, Opfikon et Zurich, et de la commune de Wallisellen. C'est en 2015 que ces différents partenaires ont signé une déclaration d'intention et se sont engagés les uns en-



Fig. 5 : représentation du chemin de rive large de 4 m (montage photographique, image symbolique) (Source : EBP Schweiz AG)



Fig. 6 : éléments provisoires : signes annonciateurs (Source : Service des transports)



Fig. 7 : éléments permanents : plates-formes (Source : Service des transports)

vers les autres à faire avancer le projet. Les villes et communes concernées, le groupement de planification du Glatttal et les services cantonaux compétents sont représentés au sein de la structure organisatrice et coordonnent les projets communaux et cantonaux qui concernent la Glatt. Enfin, afin d'inclure le plus tôt possible d'autres groupes d'intérêt, on a créé un espace d'information dédié qui est alimenté au fur et à mesure des différentes phases du projet.

### COUP D'ŒIL VERS L'AVENIR

Après l'étude de faisabilité, il s'agira d'élaborer l'avant-projet qui concerne l'ensemble du parcours de dix kilomètres de Dübendorf à Opfikon. Cette étape permettra d'exposer ouvertement le projet à la population, en donnant à cette dernière la

possibilité de soumettre des oppositions au sens de la loi sur les routes. L'élaboration et l'adaptation éventuelle du projet de construction et sa réalisation auront ensuite lieu par étapes et en concertation avec les communes riveraines, en s'efforçant également de mettre à profit les possibilités de synergie avec d'autres programmes de construction. Par exemple, les mesures de revitalisation de la Glatt planifiées par l'office cantonal de l'eau, de l'énergie et de l'air (AWEL) offrent une excellente occasion de réalisations communes.

De cette manière, on espère parvenir à une mise en œuvre rapide du chemin de rive sur les tronçons qui s'y prêtent, avec pour objectif principal que la population découvre ou redécouvre et puisse s'approprier les magnifiques espaces naturels de la Glatt.

### INTERVIEW AVEC URS GÜNTER

#### CONFÉRENCE VÉLO SUISSE : QUELS ÉCUEILS AVEZ-VOUS RENCONTRÉS EN TERMES DE CONFLITS POTENTIELS ENTRE PROTECTION DES EAUX ET MOBILITÉ DOUCE ?

Urs Günter: Nous nous sommes efforcés de prévenir ces difficultés lors de la conception du projet déjà, en incluant dès le départ l'office cantonal de l'eau, de l'énergie et de l'air (AWEL) dans l'équipe de projet; ils ont ensuite cosigné la déclaration d'intention. Nous nous en sommes tenus par la suite à cette manière de faire, pour l'étude de faisabilité aussi. Enfin, différentes procédures de consultation ont été lancées auprès de toutes les communes et de tous les services cantonaux compétents.

#### LA PESÉE D'INTÉRÊTS A-T-ELLE PU AVOIR LIEU LORS DE L'ÉTUDE DE FAISABILITÉ DÉJÀ ?

Oui, ce fut le cas. Les différentes parties impliquées dans le projet avaient bien conscience de ce que, pour bien juger de la faisabilité et pour favoriser l'acceptation ultérieure, il était incontournable d'avoir une vision précoce et claire des dispositions de la loi sur la protection des eaux.

#### ET EN PRATIQUE, COMMENT LE PROCESSUS S'EST-IL DÉROULÉ ? COMMENT AVEZ-VOUS PU ORCHESTRER VOS DIFFÉRENTS INSTRUMENTS, À SAVOIR PROJET DE DÉPART, ÉTUDE DE FAISABILITÉ ET PROJET QUI SERA FINALEMENT DÉPOSÉ ?

C'est le projet de départ, grâce à la déclaration d'intention signée par toutes les parties prenantes au plus haut niveau, qui a effectivement pu servir de prérequis et de condition-cadre pour l'étude de faisabilité. Au jour d'aujourd'hui, nous n'avons pas encore commencé le travail sur le projet qui sera finalement déposé (avant-projet).

#### QUELLE ÉTAIT PLUS PRÉCISÉMENT LA VALEUR DU PROJET DE DÉPART AU SEIN DE TOUTE LA DÉMARCHÉ ? S'AGIT-IL D'UN INSTRUMENT CONTRAIGNANT POUR LES AUTORITÉS, ET L'ESPACE RÉSERVÉ AUX EAUX Y EST-IL PRÉCISÉMENT DÉFINI ?

Non, le projet de départ et la déclaration d'intention signée par les partenaires n'avaient pas de caractère contraignant pour les autorités. La déclaration d'intention fait mention du souhait de « poursuivre le développement et l'exploitation commune du Fil Bleu ».

Quant à l'espace réservé aux eaux, il reste à définir dans les détails. Cela se fera de manière très progressive. La première étape est l'étude de faisabilité.

#### QUELS OBJECTIFS AVEZ-VOUS DÉJÀ ATTEINTS ET QUELS AUTRES EN SONT ENCORE À L'ÉTAT DE SOUHAITS ?

Nous avons bien l'intention d'atteindre le plus grand nombre d'objectifs possible! En pratique, on a découpé le parcours en plusieurs parties, en fonction de la topographie locale, et pour chaque partie on a élaboré une fiche d'information qui explicite la pesée d'intérêts effectuée conformément aux prescriptions de l'AWEL.



# PÉDALE DOUCE À LA CAMPAGNE

NICOLAS HOFER, OFFICE DES PONTS ET CHAUSSÉES DU CANTON DE BERNE, BUREAU DE LA MOBILITÉ DOUCE

L'Office des ponts et chaussées est chargé de la haute surveillance des itinéraires de cyclotourisme du canton de Berne et s'occupe de la signalisation des itinéraires importants pour le fonctionnement du réseau cantonal. En particulier, le bureau de la mobilité douce, en étroite concertation avec les communes, s'occupe de la signalisation des optimisations des itinéraires existants proposées par les professionnels du tourisme, la fondation SuisseMobile et d'autres partenaires. L'objectif est l'apport ciblé d'améliorations rendant les itinéraires toujours plus intéressants et agréables.

Dans le canton de Berne, la Loi sur les routes fixe avec précision les compétences et les responsabilités en matière d'itinéraires de cyclotourisme. Le canton est responsable de la

planification, de la construction et de l'entretien des itinéraires empruntant les routes cantonales et les pistes cyclables cantonales. Ces mêmes tâches incombent aux communes pour les itinéraires empruntant des routes communales ou des routes privées, y compris lorsque ces derniers sont importants pour le fonctionnement du réseau cantonal et que c'est le canton qui est chargé de leur signalisation. En l'occurrence, c'est l'Office des ponts et chaussées qui est chargé de la haute surveillance des itinéraires de cyclotourisme dans le canton, ainsi que de leur signalisation.

Les premiers itinéraires de cyclotourisme du canton de Berne furent créés au début des années 1990. Le premier tronçon portant une telle signalisation conduisait de Kandersteg à Bienne en passant par Frutigen, Thoun et Berne. D'autres n'ont pas tardé à suivre, notamment dans le cadre des festivités pour les 800 ans de Berne. Contrairement à ce qui avait été pratique courante jusqu'alors, ces nouveaux itinéraires ne furent pas aménagés en tant que boucles, mais, à l'instar des itinéraires pédestres, conçus comme des trajets de A à B qui comportaient également des destinations intermédiaires. Leur signalisation fut pionnière en Suisse, et ils furent inclus dès 1998 dans le réseau fraîchement créé par La Suisse à vélo de la fondation SuisseMobile, réseau dont ils font d'ailleurs toujours partie sous une forme largement inchangée. Suite à la nouvelle norme relative à la signalisation de la mobilité douce, tous leurs indicateurs ont été remplacés entre 2006 et 2010. Aujourd'hui, c'est sur un réseau de plus de 1580 kilomètres, majoritairement en régions rurales, que veille l'Office des ponts et chaussées. Ces itinéraires sont très fréquentés et prisés des personnes qui les parcourent à vélo ou à vélo à assistance électrique, et elles apprécient aussi à leur juste valeur les restaurants, commerces et fermes situés aux abords du parcours et offrant un large éventail de services et de marchandises.

L'attrait des itinéraires de cyclotourisme repose en particulier sur le lien avec un thème spécifique déterminé par des critères touristiques, ainsi que sur l'aménagement le plus souvent à l'écart des routes cantonales, sur des routes communales ou des routes privées peu fréquentées, le long de cours d'eau ou à travers des paysages pittoresques. Le choix du tracé et du revêtement obéissent à d'autres exigences que pour les déplacements utilitaires: ainsi les itinéraires de cyclotourisme peuvent-ils suivre des trajets moins directs ou des voies non

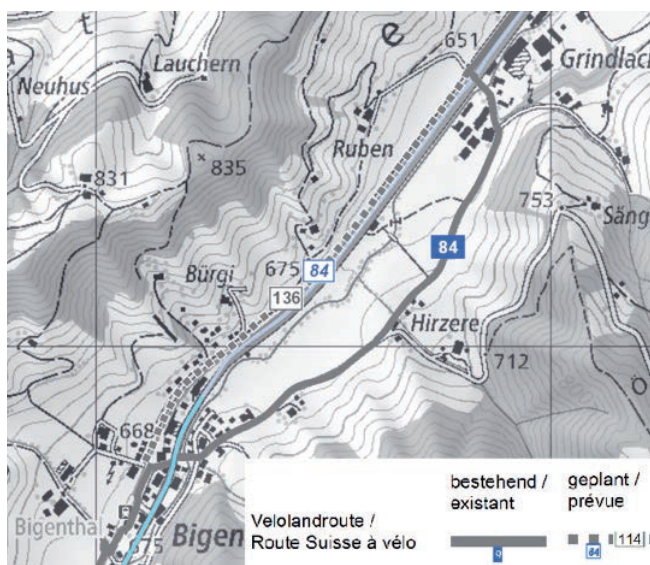


Mât de signalisation avec panneau d'information à Ins: richesse de l'offre grâce à la collaboration avec SuisseMobile. (Photo: SuisseMobile)

asphaltées. Les cours d'eau, qui rendent le paysage particulièrement plaisant, sont très recherchés. Dans ces lieux, et afin de prévenir les conflits, on veille à ce que les vélos partagent la surface avec d'autres usagers (marcheurs ou promeneurs, parfois accompagnés de chiens), uniquement dans la mesure où la largeur de la route et la fréquentation le permettent. C'est par exemple ce qui crée de grandes difficultés dans la continuité du tracé de l'itinéraire national n° 8, le long de l'Aar. Les itinéraires de cyclotourisme sont définis dans le plan sectoriel vélo de manière contraignante pour les autorités. Le canton verse une contribution à hauteur de 40 % des investissements pour les itinéraires passant sur des routes communales ou privées. Le plan sectoriel intègre également les optimisations qui sont prévues, afin de garantir que les intérêts des cyclistes soient pris en compte dans les planifications en cours. Deux fois par an, des membres de Pro Velo mandatés par le canton parcourent les itinéraires et annoncent au bureau de la

mobilité douce les panneaux endommagés et autres manquements ou dégâts à la signalisation ou aux infrastructures. Le bureau de la mobilité douce effectue les réparations nécessaires pour ce qui est de la signalisation et informe les propriétaires concernés des problèmes en lien avec l'état des routes. Par ailleurs, il organise des rencontres annuelles avec les cyclistes en question afin de faciliter l'échange d'informations et leur communiquer les attentes par rapport aux annonces qu'ils sont chargés de faire. Il représente également l'interlocuteur privilégié des communes et des tiers en cas de déviation temporaire des itinéraires. Il a élaboré une check-list « Signalisation vélo pour les chantiers » à l'intention des maîtres d'ouvrage et des communes afin de garantir que les itinéraires cyclables restent utilisables pendant les chantiers.

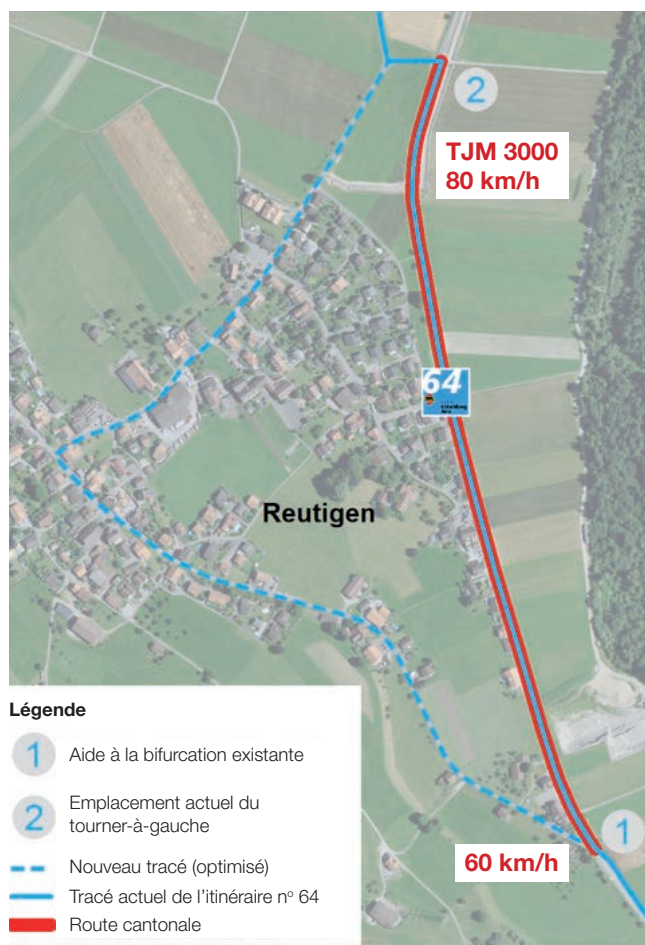
En collaboration avec les communes, les organisations touristiques, SuisseMobile et d'autres parties intéressées, le bureau de la mobilité douce œuvre à l'amélioration permanente du réseau d'itinéraires de cyclotourisme en termes à la fois d'agrément et de sécurité. En 2019, par exemple, les itinéraires n°s 8 (itinéraire de l'Aar) et 9 (itinéraire des lacs) ont été déplacés pour passer, tout comme l'itinéraire local du Bodeli, le long du lac de Brienz et de la rive de l'Aar entre Bönigen et Interlaken, ce qui a eu entre autres pour effet qu'ils méritent mieux leur nom de baptême.



Optimisation de l'itinéraire n° 136: la nouvelle liaison le long des voies ferrées permet d'éviter de traverser à deux reprises la route cantonale, et évite aussi une dénivellation supplémentaire sur le tracé actuel de l'itinéraire n° 84, tout en offrant la possibilité d'une utilisation confortable pour les déplacements utilitaires (Extrait du plan sectoriel vélo)



Signalisation d'une déviation temporaire de l'itinéraire n° 71 (Photo : bureau de la mobilité douce)



Déplacement prévu de l'itinéraire n° 64 à Reutigen: les vélos traverseront la route cantonale à la hauteur du point 1, grâce à une aide à la bifurcation déjà existante, et non plus au point 2 comme précédemment



Dans les zones rurales, la question de la sécurité des cyclistes se pose en termes différents que dans les villes : le trafic y est moins dense, mais les véhicules roulent plus vite. On cherche donc à éviter dans toute la mesure du possible le tourner-à-gauche ou la traversée de la route. Une telle optimisation concerne par exemple l'itinéraire n° 64 (Lötschberg – Jura), où il est prévu que le tourner-à-gauche dans une zone à 60 km/h se fasse grâce à une aide à la bifurcation déjà existante – ce qui offrira l'avantage de faire passer les vélos à travers le village et donc dans un environnement non seulement plus sécuritaire, mais aussi plus agréable.

Selon la disposition des lieux, il peut arriver que de courts tronçons d'un itinéraire de cyclotourisme en zone rurale doivent absolument passer sur des routes à fort trafic et où les véhicules roulent à grande vitesse. C'est par exemple le cas sur la rive gauche du lac de Thoune, entre les localités de Leisigen et Därligen et entre Därligen et Interlaken, où l'itinéraire de l'Aar emprunte des bandes cyclables sur la route nationale de 3<sup>e</sup> classe (TJM 17'000, limitation de vitesse en majorité à

80 km/h). Suite à une motion au Grand Conseil du canton de Berne et dans le cadre de futurs travaux d'assainissement de la route nationale, l'Office des ponts et chaussées, en collaboration avec l'OFROU et les communes, étudie la faisabilité d'une voie cyclable séparée, ce qui représenterait un atout majeur en termes de sécurité et de confort pour les cyclistes dans cette région.

Vous l'aurez compris, le canton de Berne offre un réseau très dense d'itinéraires de cyclotourisme. Le bureau de la mobilité douce attache une grande importance à donner suite, lorsque faire se peut, aux idées de tierces personnes pour modifier ou compléter les tracés existants. Il s'assure toujours d'avoir l'accord des parties concernées, gage indispensable de qualité et de durabilité de cette offre dont nous sommes fiers.



Itinéraires n°s 8, 9 et 380 le long de l'Aar (Photo : SuisseMobile)

# EN CHEMIN AVEC « TROIS PAYS À VÉLO »

## NOUVEAUX ITINÉRAIRES CYCLABLES POUR LES LOISIRS DE PROXIMITÉ ET PROMOTION DU CYCLOTOURISME RÉGIONAL À BÂLE ET ENVIRONS

MELISSA CHIBKO, EURODISTRICT TRINATIONAL DE BÂLE  
EVELYNE PRELLER, CANTON DE BÂLE-VILLE  
ARMIN SCHMAUSS, CANTON DE BÂLE-CAMPAGNE

Tous les chemins mènent à Rome... du moins toutes les routes et toutes les voies de chemin de fer mènent-elles à Bâle, centre névralgique des transports et lieu de croisement privilégié. L'EuroAirport voisin accueille de plus en plus de passagers et les croisières au fil du Rhin à partir de Bâle sont également très fréquentées, avec un nombre de touristes allant croissant chaque année.

Toutefois, cette situation aux confins de trois pays présente aussi certains inconvénients, en particulier pour le tourisme des régions environnantes. En effet, pour beaucoup de touristes, Bâle ne représente que le point d'arrivée ou de départ du voyage ; en dehors des grandes manifestations, les nuitées ou les séjours hôteliers sont le plus souvent passés dans d'autres régions. Si le centre-ville peut encore bénéficier d'un bon nombre de nuitées, l'agglomération bâloise se bat depuis des années pour un renforcement de l'offre touristique régionale qui permette d'attirer davantage de personnes, idéalement pour des séjours de plusieurs jours. Considérant le grand nombre d'organisations touristiques concernées dans plusieurs cantons suisses, ainsi qu'en France et en Allemagne, il est clair que cela ne peut se faire que sous l'impulsion d'une démarche concertée de tous les acteurs, ce qui représente un défi de taille.

Si Bâle a une tradition touristique longue et bien établie, force est de constater que les habitants, de même que les touristes séjournant en périphérie de l'agglomération, ignorent souvent la diversité des lieux environnants, avec l'impression que les zones de détente et de loisirs sont morcelées et s'arrêtent à la frontière des pays. Or, la population résidente et les touristes représentent un potentiel économique important pour les environs de Bâle, puisque ces derniers sont proches des centres urbains de l'agglomération et pour la plupart très bien desservis par les transports publics. Dès que l'on s'éloigne dans n'importe quelle autre direction des zones urbaines densément peuplées, qui se concentrent dans le fond des vallées souvent sur plusieurs kilomètres, on va assez rapidement retrouver des paysages campagnards qui se prêtent parfaitement aux loisirs et à l'évasion.

La situation est très similaire dans le domaine du cyclotourisme puisque, à part les itinéraires cyclables européens n° 5 (Via Romea), n° 6 (Atlantique – Mer Noire) et n° 15 (piste cyclable du Rhin), Bâle est avant tout un point de départ ou d'arrivée d'itinéraires cyclables nationaux ou régionaux dont l'étape suivante est le plus souvent hors de la région bâloise, engendrant là aussi un déficit de nuitées. À quelques exceptions près, la plupart des itinéraires suivent un tracé linéaire en s'éloignant de Bâle : pour favoriser le tourisme local, il serait judicieux de



Le château en ruines du Landskron tout près de la frontière franco-suisse, à une dizaine de kilomètres seulement du centre-ville de Bâle (Source : leimental.ch)



prévoir des boucles sur de plus longues distances, afin que les personnes qui y voyagent restent plus longtemps dans la région et profitent davantage des attractions touristiques et des zones de loisirs et de détente.

## HISTORIQUE DU PROJET

C'est en 2012 que le projet trinational actuel « Trois pays à vélo » est né à partir de l'idée d'un « parc régional du Dinkelberg », qui se serait initialement trouvé uniquement sur sol suisse et allemand. Il a été soumis par la communauté d'intérêts du Dinkelberg (fondée en 2005) et pré-nominé comme projet pour l'Exposition internationale d'architecture de Bâle 2020. Durant les deux premières années, c'est cette dernière entité qui a proposé et soutenu sa transformation, de projet initialement orienté essentiellement sur le paysage, en un projet trinational. En parallèle, l'objectif devenait le développement durable des espaces verts périurbains tout autour de Bâle, dans l'idée de créer une zone de loisirs et de détente qui transcende les frontières et gagne en renommée dans la région et au-delà.

De 2013 à 2016 a eu lieu un large effort collaboratif qui a impliqué des professionnels des domaines de l'aménagement paysager, de la protection de la nature et de l'environnement, de l'agriculture, de la gastronomie, des infrastructures ainsi que des organisations touristiques dans les cantons d'Argovie, Bâle-Campagne, Bâle-Ville, Soleure, et les régions de Südbaden (D) et d'Alsace/Sundgau (F). Jusqu'en 2016, les partenaires du projet venus des trois pays impliqués ont ainsi eu des échanges animés et beaucoup d'activités officielles. Si l'Exposition internationale d'architecture a eu un rôle extrêmement positif dans la possibilité de travailler sans frontières pour développer des buts et des mesures communs, les exigences structurelles en lien avec ses processus propres ont régulièrement bloqué la mise en œuvre de mesures collectives concrètes, comme par exemple la réédition de la carte transfrontalière des itinéraires cyclables. Un tournant du projet a eu lieu en 2016, lorsqu'il a pu être intégré à l'organisation de l'Eurodistrict trinational de Bâle (ETB).

La direction de projet de l'ETB a alors concentré le projet sur un objectif très clair, celui de « Trois pays à vélo ». Elle a su créer un socle fiable de décideurs au bénéfice d'un large soutien politique et, en 2018, a obtenu les accords de coopération nécessaires ainsi que l'inclusion dans le programme INTER-REG. L'Exposition internationale d'architecture de Bâle 2020 a à présent labellisé le projet. Voilà l'occasion de concrétiser l'espoir initial, à savoir de faire connaître, à l'échelle de la région et au-delà, la ceinture verte tout autour de Bâle avec ses espaces de détente et de loisirs, indépendamment des frontières nationales, et autour du thème rassembleur du cyclotourisme.

## CONTENU DU PROJET

L'Eurodistrict trinational de Bâle (ETB) possède un fort potentiel de développement du cyclotourisme. Au-delà de sa situation géographique, de la diversité des paysages et de la richesse de l'offre culturelle et culinaire, l'agglomération trinationale comprend déjà un réseau étendu de pistes cyclables. De plus, la région est traversée par certains itinéraires cyclables transfrontaliers comme celui des Trois Pays (environ 195 km) ou du sud de la Forêt-Noire (environ 240 km). Du fait de la construction de nouveaux tronçons ces dernières années, c'est avant tout la signalisation de la piste cyclable des Trois Pays qui doit être adaptée et unifiée. Par ailleurs, il est prévu de développer de nouvelles boucles, dont certaines franchissent également les frontières, et qui devront aussi bénéficier d'une signalisation et d'un meilleur marketing. En tout, ce sont plus de 20 itinéraires qui deviendront partie intégrante du projet. La plus grande croissance de nouveaux itinéraires a lieu au nord et à l'ouest de Bâle, principalement dans le Sundgau et aux environs de Saint-Louis. Il est à noter qu'en quittant Bâle vers l'ouest, notamment, l'agglomération se dilue rapidement, si bien que c'est la direction dans laquelle on se retrouve le plus rapidement en pleine nature, ou tout au moins dans le « poumon vert » qui entoure la ceinture extérieure. Autour de Bâle même sont prévus deux nouveaux itinéraires cyclables: le petit itinéraire



Cyclotouristes dans le Sundgau (Source: apps.tourisme-alsace.info)

des Trois Pays, un parcours trinational dans le coude du Rhin qui conduit à travers la ville et les espaces verts environnants et, plus loin vers le nord, une liaison est-ouest entre les villes de Lörrach (Südbaden) et Altkirch (Sundgau). Ces nouveaux itinéraires permettront de concrétiser le lien entre espaces urbains et espaces de loisirs.

Avec La Suisse à vélo, notre pays dispose déjà d'une offre dense d'itinéraires cyclables: les itinéraires existants seront donc utilisés, avec un marketing complémentaire soulignant leur appartenance au réseau trinational. Les mêmes considérations s'appliquent à l'Allemagne.

L'espace urbain lui-même sera exploité de la manière la plus attentive possible afin de sélectionner des parcours offrant autant de plaisir et de liberté que ceux qui sillonnent la campagne: cela signifie éviter le plus possible les zones commerciales et résidentielles impersonnelles, mais privilégier des endroits moins connus et pittoresques, comme le long de la rive du Rhin entre Bâle et Huningue. De même, on délaissera les routes à forte circulation pour des rues secondaires ou même, partout où cela est possible, des voies cyclables séparées dans les espaces verts de la ville, dans la mesure où un revêtement asphalté n'est pas indispensable.

Les supports de communication, comme les cartes et les descriptifs, doivent être mis à jour et compatibles avec internet et les smartphones. Dans plusieurs localités, en particulier au passage des frontières, il conviendra de mettre en place des tables d'information à propos de la nouvelle région qui s'ouvre au cyclotouriste et du parcours de l'itinéraire qui l'attend, inspirés des InfoPoints de SuisseMobile. Il s'agira également d'assurer une infrastructure de taille et de qualité suffisantes pour que les cyclotouristes puissent profiter de leur séjour l'esprit tranquille. À cet égard, les objectifs du projet reflètent ceux qui sont fixés au niveau national par les associations de cyclotourisme et qui sont de nature à mettre en valeur les atouts

de la région considérée. On mentionnera en particulier des éléments tels que les infrastructures cyclables (possibilité d'y rouler confortablement, qualité des panneaux indicateurs, sécurité), un nombre suffisant d'InfoPoints et de services pour vélo, de bonnes connexions avec les transports publics et un marketing homogène des différentes destinations touristiques. Le projet a également pour vocation de promouvoir les prestations de services offertes aux usagers. En pratique, il s'agit de sensibiliser les restaurants, hôtels, services de transports publics, etc. aux besoins de la population toujours plus nombreuse des cyclotouristes, afin d'y répondre de la manière la plus adaptée. Accroître l'attrait des environs trinationaux de Bâle reste l'objectif phare du projet.

Enfin, il est prévu que, dans les années qui viennent, un recensement des vélos soit effectué à l'aide des compteurs déjà existants et de sept nouveaux points de comptage afin de suivre l'essor attendu de l'utilisation des itinéraires.

## PERSPECTIVES

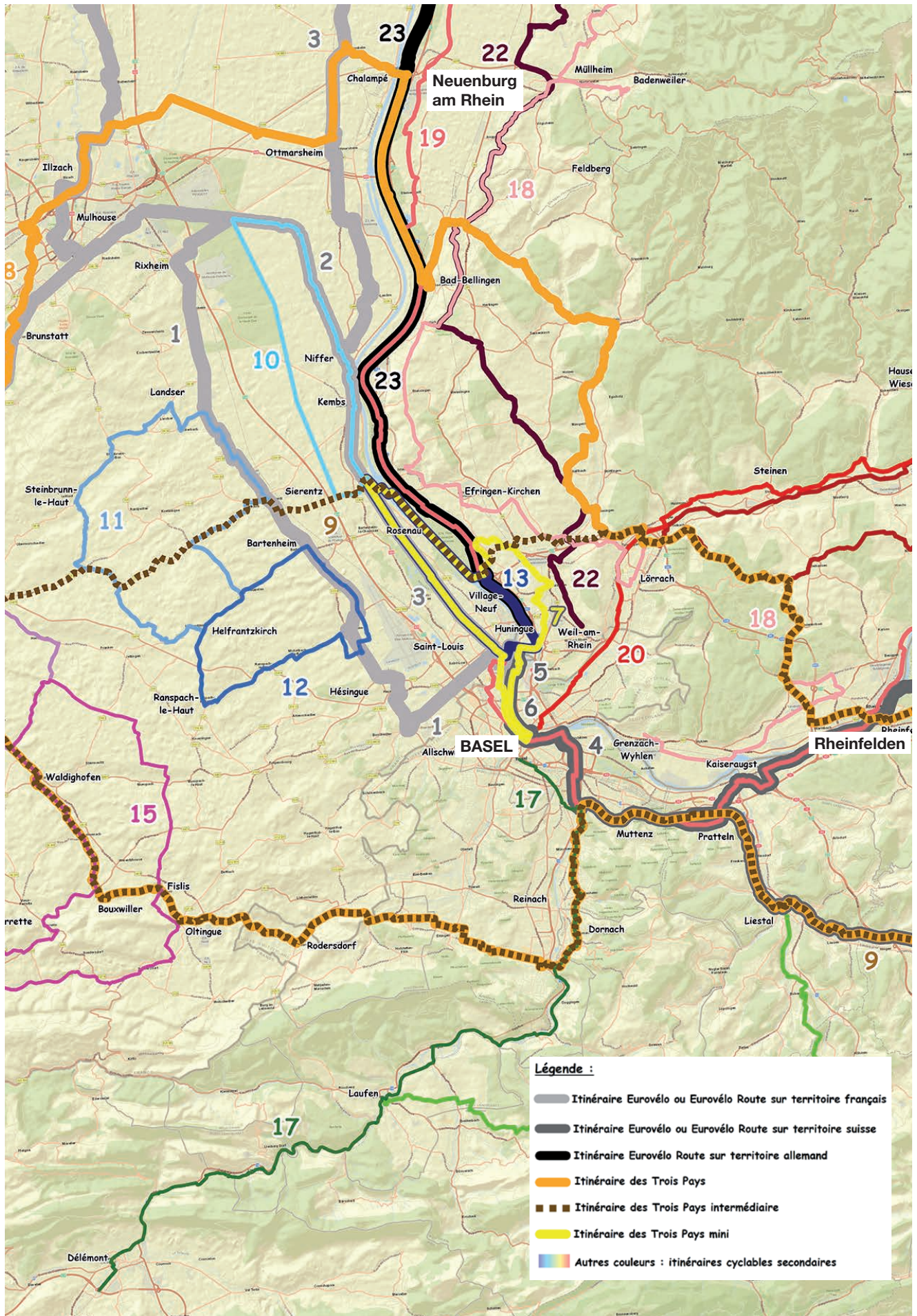
Au cœur de l'Europe, il existe une zone où les frontières entre la Suisse, la France et l'Allemagne vont devenir toujours plus poreuses pour le vélo, grâce au projet « Trois pays à vélo » qui permet de compléter l'offre en itinéraires cyclables et la signalisation de ces derniers dans les trois pays en question.

De nombreux parcours et une large offre hôtelière inviteront touristes et flâneurs à découvrir ou redécouvrir non seulement Bâle, mais aussi et surtout les destinations environnantes encore injustement méconnues. Les itinéraires cyclables les conduiront, des deux côtés du Rhin, entre Jura et Forêt-Noire, dans des paysages d'une grande variété, avec leurs magnifiques vignobles, leur architecture célèbre dans le monde entier, les délices de leur tradition gastronomique et leur riche offre culturelle. Gageons qu'ils vivront de belles aventures au sein de ce patrimoine naturel enchanteur.



Itinéraire cyclable « Autour du Glaserberg » (Photo: sundgau-sud-alsace.fr)





Le projet « Trois pays à vélo » (source : Saint-Louis Agglomération, état : janvier 2019)



# VÉLO DE LOISIRS ET VÉLO UTILITAIRE : COORDINATION EXEMPLAIRE DANS LE CANTON DE NEUCHÂTEL

ANNE VUILLEUMIER, SPÉCIALISTE MOBILITÉS ET AMÉNAGEMENT  
JONATHAN MARET, INGÉNIEUR TRAFIC ET CIRCULATION  
SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES, RÉPUBLIQUE ET CANTON DE NEUCHÂTEL

La prise en compte de manière concertée des itinéraires utilitaires et de loisirs est l'un des points forts de la stratégie mise en œuvre par le canton de Neuchâtel. Elle permet de valoriser les infrastructures de manière adaptée. Elle évite les conflits d'intérêts, notamment par rapport au financement, et favorise une communication unifiée et plus efficace.

Penser la mobilité dans sa globalité à l'horizon 2030, tel était le programme de la stratégie «Neuchâtel Mobilité 2030» que la population neuchâteloise a acceptée en 2016 à plus de 84 % et dont la mobilité douce était l'un des quatre piliers avec le RER, les routes nationales et les routes cantonales. En 2018, la loi sur la mobilité douce (LMD), le plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC) et un crédit d'engagement de cinq millions sur cinq ans ont concrétisé cette stratégie. En effet, une base légale claire, une vision à long terme cohérente et un financement proportionné sont les trois outils de base nécessaires pour permettre le développement d'un réseau cyclable pertinent en organisant la mise en œuvre au sein des différents

niveaux institutionnels. Coordinés, ces instruments permettront d'augmenter la part modale des déplacements à vélo et de renforcer la complémentarité des modes de transport.

## LA STRATÉGIE MULTIMODALE CANTONALE

Dès 2015, la stratégie cantonale neuchâteloise en matière de mobilité douce a prévu une approche multimodale des enjeux, considérant les déplacements dans leur ensemble. Cette vision a confirmé l'objectif de développer significativement l'usage de la mobilité douce. Désireux de tendre vers la moyenne suisse qui se situe à environ 10 % de part modale vélo, le Canton de Neuchâtel a concentré ses réflexions et ses outils légaux et de planification sur la mobilité cyclable. En 2016, la population neuchâteloise a validé cette vision dans le cadre de la votation populaire «Neuchâtel Mobilité 2030». Le Canton détient un potentiel important de report modal vers la mobilité douce, qu'il s'agit d'exploiter dans toutes les régions du canton. Sachant que 92 % des emplois se situent à moins de 2,5 km d'une gare, les possibilités sont considérables.

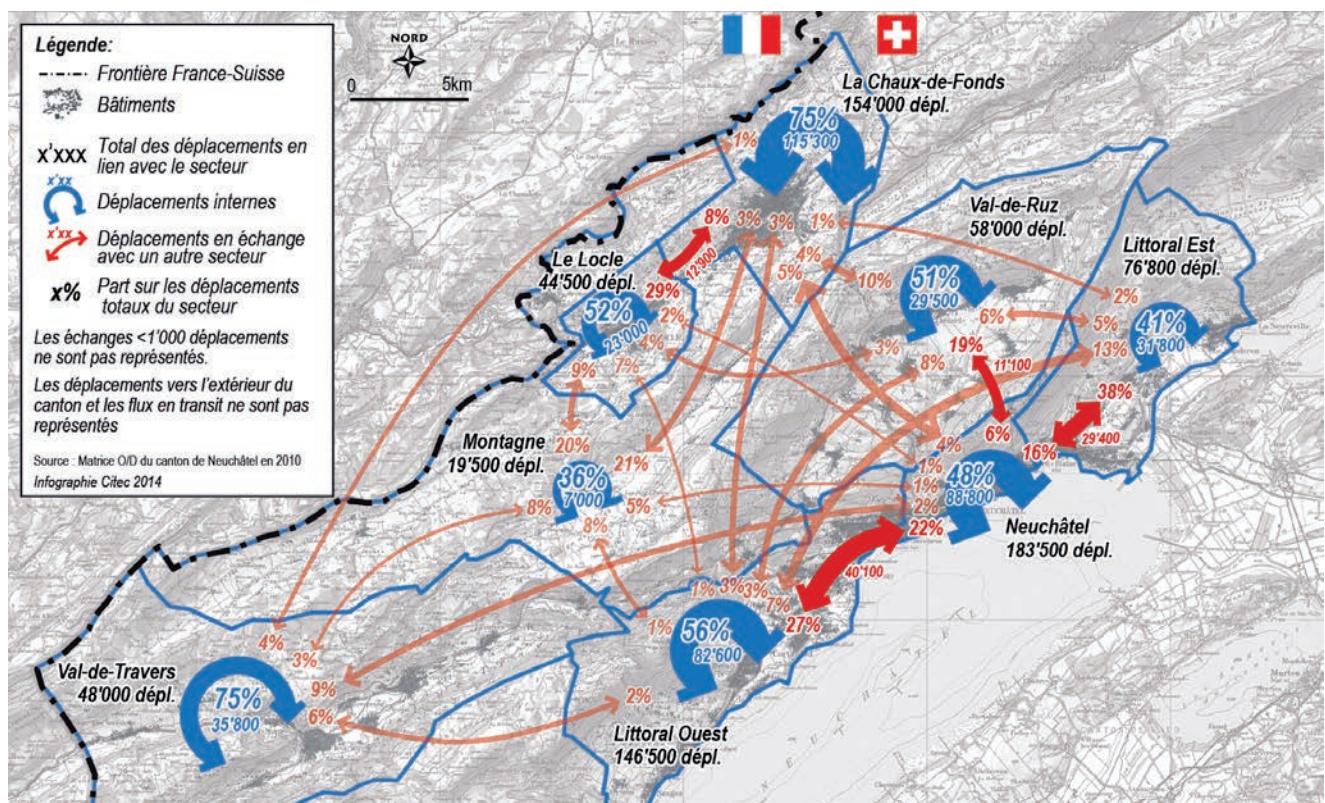


Fig. 1: Neuchâtel - Stratégie de mobilité douce - Piste pour intensifier l'usage du vélo dans le canton : 2015 (CITEC)



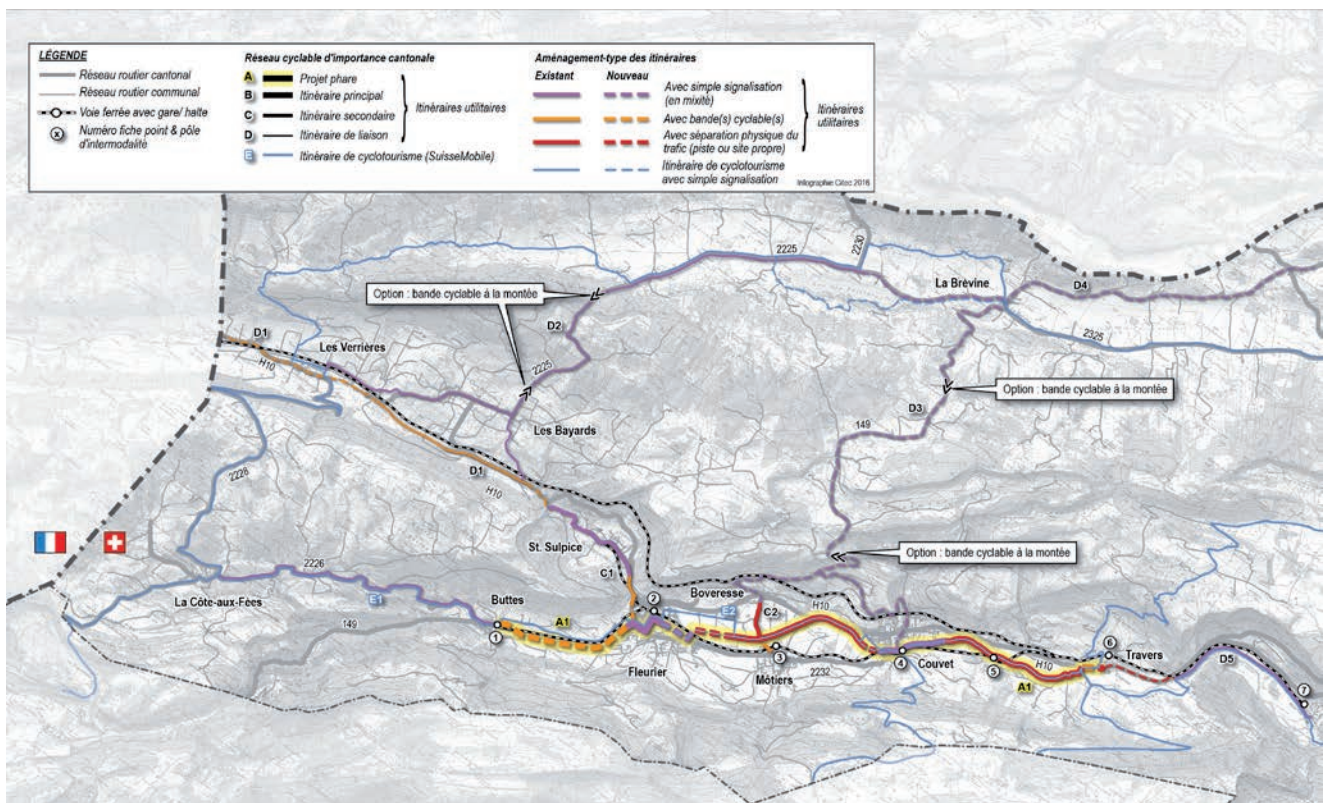


Fig. 2: plan directeur cantonal de mobilité cyclable: 2017 (CITEC)

L'analyse des infrastructures existantes et potentielles a montré que considérer uniquement les déplacements utilitaires serait une erreur. En effet, il a été constaté que, dans de nombreux endroits du canton, les aménagements initialement prévus pour du cyclisme de loisirs étaient en réalité aussi empruntés par des cyclistes se rendant sur leur lieu de travail et vice versa. Il était donc évident que ces deux volets de la mobilité cyclable devaient être traités de manière coordonnée.

Ainsi la mise en œuvre du pilier mobilité douce de la stratégie cantonale a été rendue possible en 2018 par la constitution d'une base légale claire, d'une vision à long terme cohérente et d'un financement assuré, sous la forme de trois outils formels: une loi sur la mobilité douce (LMD), un plan directeur cantonal

de mobilité cyclable (PDCMC) et un premier crédit d'engagement de cinq millions sur cinq ans.

### UNE VISION À LONG TERME : LE PLAN DIRECTEUR CANTONAL DE MOBILITÉ CYCLABLE (PDCMC)

Le PDCMC définit les tracés des itinéraires utilitaires et de loisirs et met en évidence les tronçons nécessitant des aménagements cyclables notamment. Ces itinéraires sont traités conjointement, tout en conservant leurs objectifs spécifiques.

Dans le PDCMC, les itinéraires de loisirs reprennent pour l'essentiel les itinéraires nationaux et régionaux SuisseMobile, y compris les améliorations prévues à l'horizon 2030



Fig. 3: aménagements cyclables RC1320 à Malvilliers





Fig. 4 : aménagement d'un trottoir mixte, H10 à Travers

(programme «La Suisse à vélo 2030»). Ainsi la cohérence à l'échelle nationale est-elle garantie.

En intégrant les tracés de loisirs au PDCMC, l'aménagement peut être spécifique sur chaque itinéraire et parfaitement adapté à chaque type de mobilité cyclable. En effet, si tous les itinéraires visent l'optimisation de la sécurité, les itinéraires utilitaires répondent en priorité à un enjeu d'efficacité, alors que la conception des itinéraires de loisirs s'attache plutôt à un environnement paysager attrayant. Ainsi, sur certains tronçons, un itinéraire de loisirs peut être parallèle à un itinéraire utilitaire, mais les deux sont parfois utilisés conjointement par les deux types de mobilité.

#### UNE BASE LÉGALE CLAIRE : LA LOI SUR LA MOBILITÉ DOUCE (LMD)

Tout en définissant ce qu'il faut entendre par mobilité douce, la loi sur la mobilité douce (LMD) vise principalement à déterminer les instruments d'aménagement du territoire à disposition du canton et des communes pour la mobilité cyclable ainsi que les principes d'entretien et d'exploitation à mettre en œuvre pour en assurer la viabilité à long terme.

Systématiquement, la loi sur la mobilité douce comprend à la fois les itinéraires utilitaires et de loisirs. Cette diversité est l'une des forces de la loi, dans la mesure où les réseaux cyclables doivent être planifiés en tenant compte du comportement différencié des usagers. Ainsi, la loi définit clairement les responsabilités en termes de planification, de réalisation et de financement pour tous les types d'infrastructures cyclables.

#### UN FINANCEMENT ASSURÉ : LE CRÉDIT D'ENGAGEMENT

L'ensemble des mesures prévues en matière d'amélioration des aménagements nécessite des investissements allant au-delà des budgets de fonctionnement liés aux routes et au territoire. La loi sur la mobilité douce a permis la promulgation d'un décret portant sur un crédit d'engagement de CHF cinq millions sur cinq ans pour la réalisation d'itinéraires cyclables qui pourra être renouvelé à l'échéance, la planification prévoyant une enveloppe globale de vingt millions sur vingt ans. Ce crédit couvre toutes les mesures concernant à la fois la mobilité utilitaire et de loisirs prévues dans le PDCMC, en permettant notamment de subventionner jusqu'à 30 % des coûts de

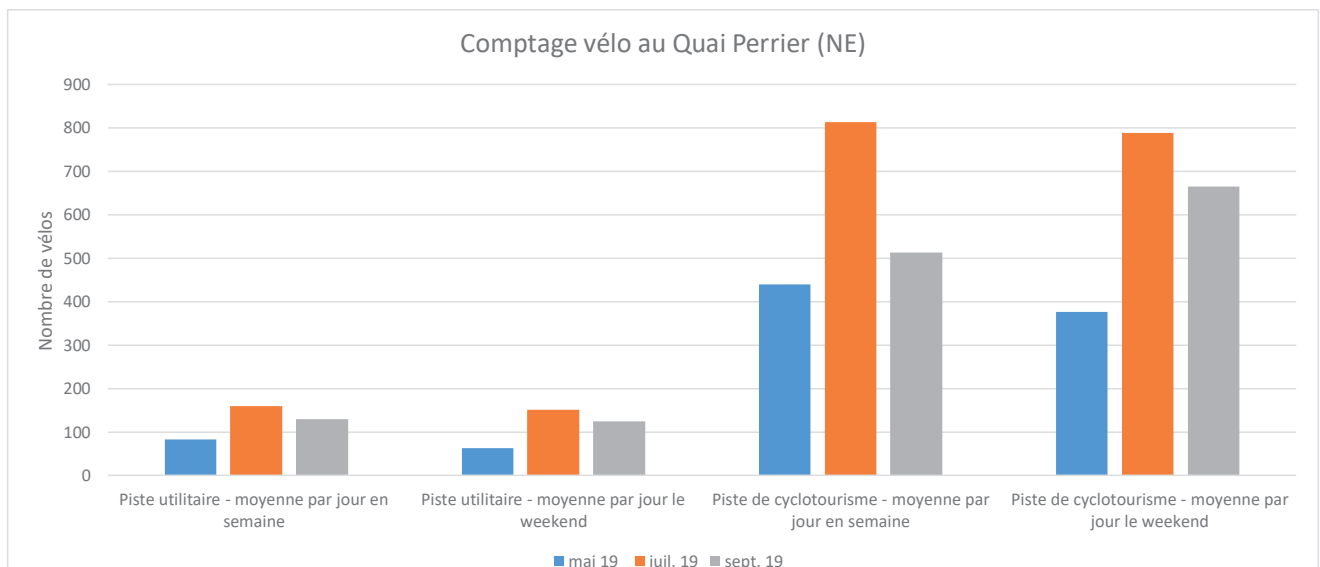


Fig. 5 : tableau issu des postes de comptage cantonaux, 2019





Fig. 6 : aménagements cyclables RC174 à Auvernier

construction et d'entretien pour les itinéraires de cyclotourisme (LMD, Art. 16 al. 1).

Enfin, dans le but de développer l'intermodalité entre transports publics et mobilité cyclable, des subventions allant jusqu'à 30 % des coûts sont accordées aux communes qui réalisent les aménagements liés au stationnement des cycles. Ce financement permet de tenir compte du fait que les modes de déplacements sont interconnectés et que, dans une vision multimodale de la mobilité, des jonctions doivent être assurées entre eux.

### LE SUIVI : LES COMPTAGES VÉLO

Un suivi objectif des effets de la politique mise en œuvre est nécessaire pour planifier des projets en adéquation avec les besoins des utilisateurs. Dans ce but, le canton a placé huit postes de comptage vélo sur des emplacements représentatifs. Les informations récoltées permettent de connaître le nombre de personnes qui utilisent le réseau cyclable et d'évaluer les besoins en aménagements. Quatre des huit emplacements de comptage vélo permanent se trouvent sur des itinéraires SuisseMobile. Par exemple, dans le cas des postes de comptage situés au Quai Perrier (un sur la route cantonale et un sur la piste cyclo-pédestre du bord du lac), les cyclistes utilisent

de manière similaire la piste de cyclotourisme le weekend et la semaine. La voie utilitaire a aussi une utilisation similaire en semaine et le weekend. En revanche, le détail des comptages met en évidence que la piste de cyclotourisme est actuellement préférée.

### LA NÉCESSITÉ DE PROMOUVOIR LA MOBILITÉ DOUCE

Le potentiel et l'intérêt des mobilités douces font partie des objectifs principaux en termes de mobilité dans le canton de Neuchâtel pour les prochaines décennies. En sus des éléments stratégiques mis en œuvre et dans le but que la population se sente davantage concernée par cette thématique, une communication densifiée et ciblée est mise en place. Il s'agit de développer une « culture de la mobilité douce ». À court terme et vu les potentiels mis en évidence, la campagne de promotion cantonale est actuellement orientée vers la mobilité douce utilitaire. Dans une vision à long terme, une attention particulière est donnée à la promotion de la mobilité douce auprès de la jeune génération. Grâce à ces efforts, la part de mobilité douce neuchâteloise parviendra-t-elle à dépasser la moyenne suisse ?

# PISTE CYCLABLE DU LAC DE CONSTANCE : OPTIMISATION DE LA RIVE SUISSE

DAVID REINHARD, ASA ARBEITSGRUPPE FÜR SIEDLUNGSPLANUNG UND ARCHITEKTUR AG

La piste cyclable du lac de Constance jouit d'une immense popularité, au point que les infrastructures sont quasi débordées les week-ends de beau temps ou les jours fériés. Les difficultés sont particulièrement aiguës sur les tronçons où la piste cyclable emprunte des routes ainsi que sur les surfaces partagées piétons-vélos.

## UNE PISTE CYCLABLE DANS LE PELOTON DE TÊTE EUROPÉEN

La piste cyclable du lac de Constance s'étend sur 260 km. Elle fait le tour du grand lac supérieur (Obersee), du petit lac inférieur (Untersee) et du Seerhein, portion du Rhin reliant les deux parties du lac. Elle traverse donc les trois pays riverains (Suisse, Allemagne et Autriche). Il s'agit d'une des pistes cyclables les plus fréquentées d'Europe puisque, selon l'Association de la piste cyclable du lac de Constance, ce sont plus de 220'000 personnes qui l'empruntent chaque année, et ces chiffres sont confirmés, voire surpassés, par les mesures des postes de comptage suisses (voir les statistiques à la fin de l'article). Elle revêt une grande importance économique pour les régions limitrophes de la « mer souabe ». Cependant, son infrastructure atteint souvent ses limites durant la belle saison, n'offrant alors plus aux usagers la même qualité de trajet ni le même plaisir. Cela est particulièrement sensible dans les secteurs où les cyclistes doivent partager l'espace avec les piétons ou le trafic motorisé.

## ÉVALUATION DU POTENTIEL D'AMÉLIORATION

Les cantons de Saint-Gall et de Thurgovie, riverains du lac, ont exprimé le souhait d'améliorer la qualité du tronçon suisse de la piste cyclable en termes aussi bien de confort pour l'usager que de fluidité, de qualité des infrastructures et d'agrément du paysage. Les services des ponts et chaussées des deux cantons ont confié en 2015 à asa AG la réalisation d'une étude visant à évaluer le potentiel d'optimisation de la piste cyclable, plus précisément le tronçon d'une cinquantaine de kilomètres sur la rive suisse, entre Kreuzlingen et Rheineck, à l'exclusion de la partie le long du Seerhein et du lac inférieur entre Stein am Rhein et Kreuzlingen. L'étude a été élaborée en tenant compte du projet d'agglomération (de 3<sup>e</sup> génération) Saint-Gall – lac de Constance. En effet, la piste cyclable du lac de Constance, au-delà de son rôle touristique, est aussi une liaison importante pour les déplacements utilitaires.



Partie suisse de la piste cyclable du lac de Constance (Source : asa AG)



Un moment de pure détente sur la piste cyclable du lac de Constance (Photo : David Reinhard)



## QUATRE CAS FAVORABLES...



Lochau (Autriche): belle largeur de la piste cyclable et cheminement piéton séparé, dans un environnement arborisé (Photo: David Reinhard)



Rorschach: une rangée d'arbres et du mobilier urbain séparent la piste cyclable du cheminement piéton (Photo: David Reinhard)



Horn: le cheminement piéton et la piste cyclable sont relativement étroits, mais très bien séparés (Photo: asa AG)



Uttwil: peu d'espace, mais une séparation efficace grâce à des zones de pavage (Photo: asa AG)

## ET QUATRE CAS DÉFAVORABLES...



Uttwil: peu d'espace aussi bien pour les vélos que pour les piétons, avec des voitures parkées sur la piste (Photo: asa AG)



Rheineck: sentier gravillonné entre l'autoroute et le vieux Rhin (Photo: asa AG)



Horn: bandes cyclables étroites sur la route principale (Photo: asa AG)



Romanshorn: des allées gravillonnées traversent le parc au bord du lac (Photo: asa AG)



## APPROCHE SUIVIE

Nous avons rassemblé toutes les données de base et les informations présentes dans les travaux de planification existants. Par ailleurs, en octobre 2015, le tronçon considéré a été parcouru à vélo, avec une caméra montée sur le guidon qui prenait une photo toutes les cinq secondes, soit une photo tous les 15 à 35 mètres. Enfin, des entretiens avec les mandants et des responsables de SuisseMobile ont permis de recueillir les besoins et attentes de tous les groupes concernés.

Nous avons ensuite défini des standards théoriques et des principes en nous basant sur les recommandations de la littérature professionnelle à propos des aménagements cyclables à standard élevé (voies express vélo/itinéraires cyclables rapides) ainsi que sur des valeurs empiriques tirées de nos propres projets.

Pour l'ensemble de la piste cyclable du lac de Constance, les informations suivantes ont été saisies dans une base de données SIG :

- le standard de construction actuel (type d'aménagement et largeur)
- les chevauchements (sentiers pédestres, itinéraires pour rollers, proximité d'endroits attirant de nombreux piétons)
- les conflits (places de stationnement, places de camping, traversée de rails, etc.)
- le standard de construction idéal (type d'aménagement et largeur)
- évaluation de la nécessité d'intervenir (priorisation)

## EXEMPLES DE SITUATIONS FAVORABLES ET DÉFAVORABLES

La qualité de la piste cyclable du lac de Constance est très hétérogène. Les types d'aménagement les plus fréquents sont

des chemins agricoles ou des routes de desserte à faible trafic, ainsi que des pistes cyclables/chemins pour piétons indépendants. Presque tous les parcours sont asphaltés. À certains endroits, la piste cyclable passe sur la rive même, mais le plus souvent elle passe à proximité de cette dernière. Les cyclistes et les piétons partagent souvent la même surface. L'endroit qualitativement le plus faible de la rive suisse est la traversée de la localité de Horn, qui se fait sur des bandes cyclables étroites marquées sur la route principale ; l'un des endroits les plus réussis est également à Horn, sur une partie de la rive arborisée et verdoyante qui offre des voies séparées pour les cyclistes et les promeneurs.

À titre d'exemples donnant une impression globale de la situation, les photographies 4–11 illustrent quatre cas favorables et quatre cas défavorables. Notons enfin que, dans les pays voisins, on peut également constater de grandes variations dans la qualité de la piste cyclable : parfois des aménagements efficaces et généreux, parfois des conditions spatiales franchement critiques.

## DIVERSITÉ DE LA SIGNALISATION

La partie suisse de la piste cyclable du lac de Constance est signalisée de bout en bout en tant qu'itinéraire cyclable national n° 2 (route du Rhin) et itinéraire cyclable européen n° 15 (piste cyclable du Rhin). Ça et là, les signaux peuvent aussi porter le logo à valeur internationale de la piste cyclable elle-même et, sur certains tronçons, viennent se greffer d'autres itinéraires cyclables régionaux et nationaux. La rive du lac porte également, tout le long, des signaux de tourisme pédestre, en particulier le «chemin de randonnée pédestre accessible à tous» n° 919 («Hindernisfreier Wanderweg») entre Kreuzlingen et Romanshorn. L'itinéraire pour rollers national n° 1 («Rhein Skate») se confond largement avec



Signalisation à Goldach (Photo : VeloLink)





Extrait de plan Uttwil-Romanshorn : standard de construction actuel



Extrait de plan Uttwil-Romanshorn : chevauchements et conflits

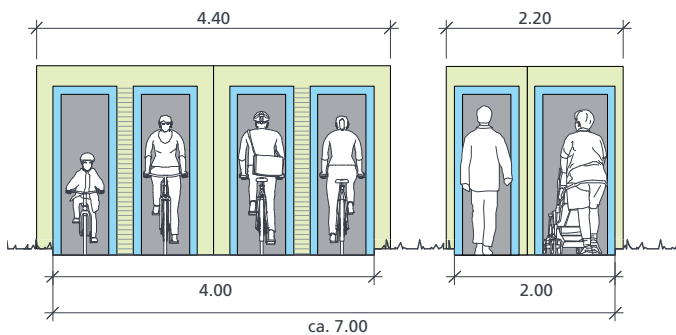


Extrait de plan Uttwil-Romanshorn : standard actuel et interventions nécessaires

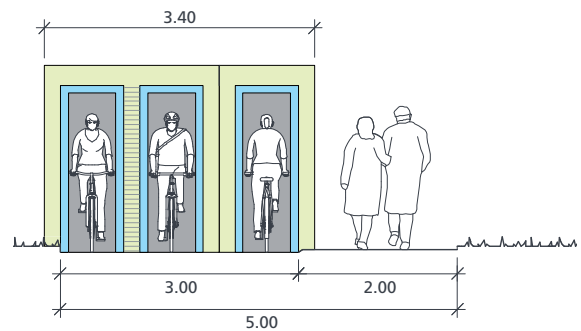
la piste cyclable du lac de Constance, dont il ne s'écarte que sur les tronçons gravillonnés. La grande diversité des signaux reflète bien la pression de la grande diversité des utilisateurs.

Le standard idéal, en théorie, c'est que deux vélos roulant dans une direction puissent croiser deux autres vélos roulant dans l'autre direction, ce qui nécessite une largeur d'environ quatre mètres, autorisant également le croisement de vélos avec remorques, de vélos-cargo ou de rollers en ligne. Sur les routes où circulent des voitures, il faudrait qu'une voiture privée puisse

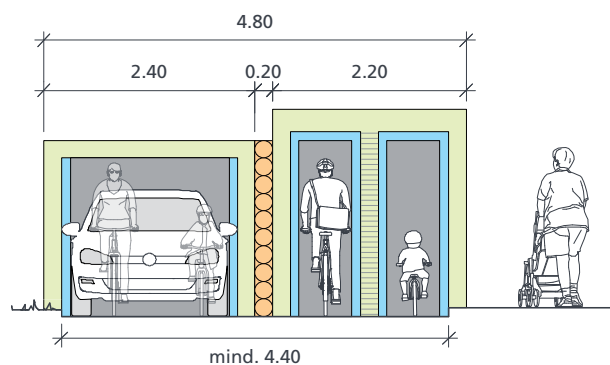
croiser deux vélos. En ce qui concerne les piétons, l'idéal serait qu'ils soient complètement séparés des vélos. On se réserve bien sûr la possibilité de choisir des standards moins généreux dans certains secteurs où les conditions spatiales sont trop contraignantes.



Coupe schématique en dimensions idéales sur des voies séparées  
(Illustration : asa AG)



Coupe schématique en dimensions idéales sur route  
(Illustration : asa AG)



Coupe schématique en dimensions réduites sur des voies séparées  
(Illustration : asa AG)

## PRINCIPES GÉNÉRAUX

### PIÉTONS

- Les piétons doivent disposer d'un cheminement qui leur est réservé, à proximité immédiate de la piste cyclable, mais séparé de cette dernière par des éléments physiques, idéalement une bande séparatrice, à tout le moins une séparation tactile.
- Il est recommandé que le sentier pédestre soit plus proche de la rive que la piste cyclable. D'une part, cela augmente l'acceptabilité d'un dispositif séparé, d'autre part il est plus important que les piétons puissent profiter de la vue, de la proximité de l'eau et de s'arrêter un moment au bord de l'eau s'ils le souhaitent.
- Les surfaces partagées piétons-vélos sont possibles si les piétons conservent en plus une solution alternative et tout aussi directe parallèle à la piste cyclable (par exemple piste cyclable le long du chemin de fer et sentier pédestre sur la rive).

- À titre exceptionnel, on peut aussi proposer des surfaces partagées piétons-vélos là où l'espace est très étroit ou dans des endroits fortement fréquentés comme les centres de localités ou les zones portuaires.

### PERSONNES FAISANT DU ROLLER EN LIGNE

- Lorsque le profil est suffisamment large et à condition qu'il y ait un revêtement en dur, les personnes faisant du roller peuvent utiliser la piste cyclable sans problème.
- L'offre de La Suisse en rollers est beaucoup plus limitée et moins utilisée que celle de La Suisse à vélo. SuisseMobile et les cantons sont d'avis que les itinéraires pour rollers devraient être le plus souvent possible alignés avec les itinéraires cyclables afin d'avoir une synergie dans la signalisation.

### REVÊTEMENT

- La condition sine qua non est un revêtement en dur et offrant peu de résistance au roulement.



- Les sentiers pédestres aménagés à côté de la piste cyclable peuvent être gravillonnés. L'ordonnance sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre indique même que le revêtement en dur est inadapté. Pour les personnes qui se déplacent avec une poussette, des moyens auxiliaires ou en fauteuil roulant, etc., et préfèrent un revêtement en dur, il est admissible qu'elles utilisent la piste cyclable si leur nombre reste réduit.

### TRAFIC INDIVIDUEL MOTORISÉ (TIM)

- La piste cyclable du lac de Constance doit être séparée du TIM dans toute la mesure du possible.
- Là où le TIM est autorisé, le nombre de véhicules et la vitesse doivent être le plus réduits possible.

### STATIONNEMENT (TIM)

- La piste cyclable du lac de Constance doit théoriquement être libre de toute place de stationnement.
- S'il est indispensable de créer des places de stationnement le long de la piste cyclable, il doit y avoir le moins de traversées possible et ces dernières doivent être aménagées de manière à maximiser la sécurité et la visibilité.
- D'autre part, il faut respecter un intervalle de sécurité entre d'éventuelles places de stationnement indispensables et la piste cyclable, à savoir 50 cm au moins pour un parage longitudinal, 75 cm au moins pour un parage à angle droit ou en épi.

### STATIONNEMENT DES VÉLOS

- Aux endroits qui attirent beaucoup de monde le long de la piste cyclable comme les gares, les restaurants, les piscines, etc., il faut prévoir un nombre suffisant de places de stationnement pour vélos
- Les places de stationnement pour vélos ne doivent pas se trouver directement sur la piste cyclable, afin que les cyclistes puissent déposer et reprendre leur vélo sans gêner le flux des cyclistes en déplacement. Il faut veiller à offrir aussi des places adaptées à des engins de grande taille comme des vélos avec remorque.

### EN CONCLUSION

L'étude d'optimisation a permis de remettre aux cantons de Saint-Gall et de Thurgovie, ainsi qu'aux communes traversées par la piste cyclable du lac de Constance, de solides bases décisionnelles pour améliorer progressivement la qualité de la piste. Pour certains tronçons, choisis d'entente avec les mandants, nous avons proposé des mesures concrètes, incluant une évaluation des coûts, et qui devraient être mises en œuvre dans le cadre du projet d'agglomération Saint-Gall – lac de Constance. Un montant de 8,1 millions de francs a été prévu à cet effet dans le projet de 3<sup>e</sup> génération (priorité A, mise en œuvre 2019–22). La gestion future pourra s'appuyer sur l'ensemble des données disponibles dans la base de données SIG ainsi que sous forme de plans et de listes.

## POSTES DE COMPTAGE DE LA PISTE CYCLABLE DU LAC DE CONSTANCE

	2018		2019	
	Moyenne journalière	Jour de pointe 21 mai, lundi de Pentecôte	Moyenne journalière	Jour de pointe Dimanche 25 août
Goldach (SG) See- garten, poste de comptage n° 202	748 vélos	3024 vélos	689 vélos	4050 vélos
	Nombre annuel total : 272'890 Vélos		Nombre annuel total : 251'485 vélos	
Rorschach (SG), Freibad, poste de comptage n° 211	662 vélos	2527 vélos	689 vélos	2635 vélos
	Nombre annuel total : 241'691 vélos		Nombre annuel total : 223'380 vélos	

Source : Service des ponts et chaussées du canton de Saint-Gall, comptages automatiques du trafic 2018 et 2019

	2016		2017	
	Moyenne journalière	Jour de pointe 5 mai, Ascension	Moyenne journalière	Jour de pointe 26 mai, vendredi suivant l'Ascension
Bottighofen (TG)*, Mühlepark, frontière à Kreuzlingen	884 vélos	2917 vélos	830 vélos	2522 vélos
	Nombre annuel total : 323'612 vélos		Nombre annuel total : 302'953 vélos	

Source : Fondation SuisseMobile, Rapport Comptages vélos 2017

\* Les chiffres présentés ici sont ceux de 2016 et 2017. Le poste de comptage de Bottighofen n'était pas en service en 2018 et les chiffres de 2019 n'ont pas encore été dépouillés.

# LE VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE POUR LE TOURISME ET LES LOISIRS

## RÉFLEXIONS DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA HERZROUTE

PAUL DOMINIK HASLER, HERZROUTE AG

Le vélo à assistance électrique, peu différent du vélo normal sur le plan technique, se révèle aujourd'hui acteur de changements inattendus du fait de son mode particulier de maniement et d'utilisation et des caractéristiques de ses utilisateurs. Ce sont de nouveaux mondes qui s'ouvrent à nous dans le domaine du tourisme et des loisirs.

Le Bureau de prévention des accidents (bpa) nous avait rappelé, dans l'une de ses toutes premières campagnes, l'importance de ne pas sous-estimer le vélo à assistance électrique (VAE). Cela se référerait à leur vitesse, qui bien souvent étonne autant le conducteur lui-même que les autres usagers de la circulation. Et pourtant, depuis ses débuts balbutiants il y a 20 ans, le VAE a régulièrement été sous-estimé. Alors qu'au départ il suscitait la dérision, ayant tendance à être considéré comme un moyen auxiliaire pour les personnes âgées ou physiquement affaiblies, il s'est aujourd'hui fait une place centrale dans notre société, qu'il ne cesse de modifier avec autant de douceur que de constance.

Ses attributs et qualités purement techniques sont en apparence banals. Il ressemble à un vélo, se conduit comme un vélo et est soumis aux mêmes dispositions juridiques qu'un vélo (dans sa version à 25 km/h). Mais il suit une dynamique propre qui n'a pas fini de nous étonner, particulièrement dans le domaine du tourisme et des loisirs. Pourquoi n'en sommes-nous pas restés à un engouement passager? Les raisons à

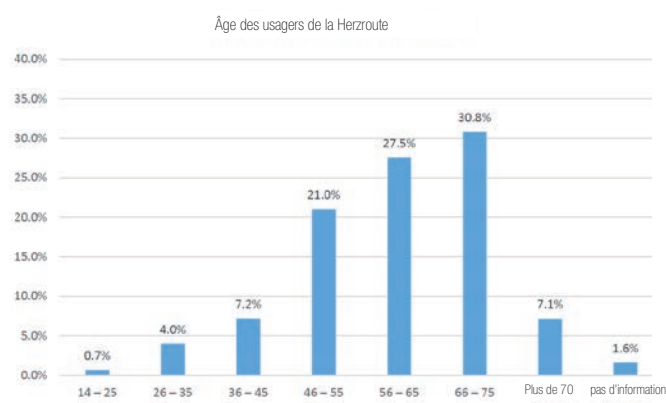
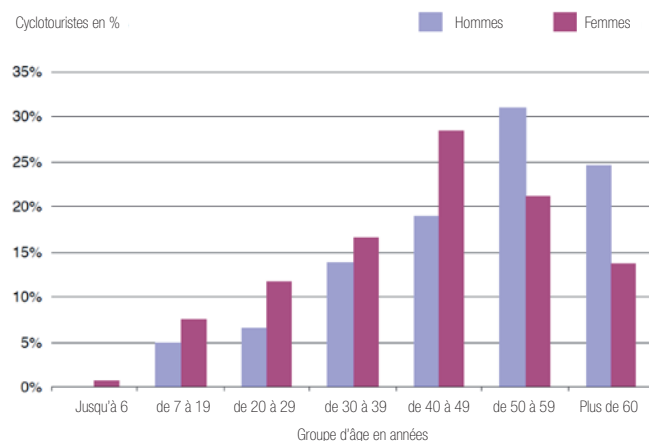
cela sont tout sauf superficielles. Voici cinq éléments de réponse :

### 1. SE RELAXER ET PROFITER

Le VAE attire de nouvelles catégories d'usagers, dont la typologie a moins à voir avec un certain âge qu'avec le désir de ne pas se situer dans une logique d'effort. Faire du vélo classique suppose un certain niveau de condition physique. Avec le VAE, de nombreuses personnes, certes habituées à faire du vélo, peuvent maintenant envisager d'en faire aussi pour de grandes excursions ou des voyages. Il s'agit là de personnes qui, recherchant avant tout le plaisir et la détente, ont de manière plus générale d'autres intérêts et d'autres comportements. Le fait même d'associer le vélo au plaisir plutôt qu'à l'effort change, pour bien des gens, la perception même de ce moyen de déplacement. Je hasarderai même l'hypothèse selon laquelle notre cerveau, sous l'influence du VAE, se met à sécréter une nouvelle hormone que j'appellerai « hédonine ».

### 2. SE RELAXER ET PRENDRE DE LA HAUTEUR

Après la phase d'acclimatation au VAE vient celle où on a envie de grimper. Aux Pays-Bas, où les VAE sont nombreux et les collines rares, le vent fait l'affaire. En Suisse, c'est presque toujours la dimension verticale qui s'impose. Plus le cycliste se sent en confiance avec son moteur, plus il va s'élancer vers les reliefs et les panoramas ; après les fleuves et les vallées, le voici aspiré en direction de la pente. À juste titre, puisqu'en Helvé-



Analyse de l'âge des cyclotouristes avant l'apparition du VAE (comptage sur le réseau de La Suisse à vélo en 2004, à gauche), comparée à l'analyse de l'âge des usagers de la Herzroute selon une enquête de 2017 (à droite).

En l'espace de 13 ans, le pourcentage des personnes de plus de 60 ans a passé d'environ 20 % à plus de 50 %, même si le périmètre de comptage est différent. Il faut noter que non seulement le vélo électrique induit un changement de l'âge des usagers, mais il invite au cyclotourisme des personnes qui précédemment n'auraient pas imaginé faire un voyage à vélo.





L'Entlebuch offre deux exemples de parcours aux philosophies très différentes : alors que l'itinéraire n° 24, entre Langnau et Entlebuch, suit des axes principaux, la nouvelle «Herzschleife Napf» (n° 399) emmène ses visiteurs sur les hauteurs, développement rendu possible par l'avènement du VAE.

tie les « paysages de carte postale » sont aussi ceux qui nous éloignent des fonds de vallée au peuplement souvent dense et aux routes souvent engorgées.

La bonne nouvelle, c'est que la Herzroute est venue à point nommé pour satisfaire ce désir d'élévation. Cet itinéraire collineux à souhait n'est plus un adversaire, mais élargit et enrichit peu à peu la palette des itinéraires de cyclotourisme, comme en témoignent les visages joyeux, voire hilares, de ceux qui atteignent ainsi les sommets. Dans l'intervalle, la recherche scientifique a pu établir que c'est l'hormone « gravitine » qui est à la source de cette sensation de bonheur. Dans de telles circonstances, le design des parcours est bouleversé : plus ils sont escarpés, plus on en redemande, grâce au VAE.

### 3. SE RELAXER ET INSPIRER LE RESPECT

Les itinéraires destinés au VAE autorisent leurs créateurs à davantage de liberté. Pour ce qui concerne la Herzroute, on a osé des détours et des dénivellations jusqu'ici impensables dans La Suisse à vélo, où les excursionnistes non motorisés auraient mal supporté de telles pirouettes. Les usagers des VAE ont des attentes toutes différentes, où la tolérance, je dirais même plus le goût de l'aventure dominant. Ils constateront avec gratitude qu'on les a emmenés dans des endroits « impossibles » - mais de toute beauté, et l'effet sera flatteur : ils auront conscience

qu'on leur a préparé un parcours qui leur offre le nec plus ultra. Contraste saisissant, pour beaucoup, avec l'image ancienne du cycliste relégué en marge des voitures et contraint de se satisfaire d'une petite bande sur le bord de la route.

Ce changement de perspective est tout sauf négligeable. Le vélo, ce moyen de déplacement précédemment apanage des idéalistes et des gagne-petit, gagne à présent des régions du cerveau autrefois réservées à la voiture, à la gastronomie ou aux séjours balnéaires à Ibiza. D'un seul coup, on devient « quelqu'un » sur son vélo, et c'est alors que l'hormone « VIPine » nous confirme qu'on a fait le bon choix. Etonnez-vous après cela que tant de seniors investissent dans le VAE et des vacances actives. C'est tout un secteur d'avenir qui se frotte les mains, car qui dit VAE dit chiffre d'affaires.

### 4. EN AVANT TOUTE !

Mais il serait réducteur de n'attribuer le succès du VAE qu'aux hormones du contentement et de l'harmonie. En chacun de nous sommeille un baroudeur qui n'attend que le bon signal pour déployer toute son énergie. C'est ainsi que le VTT à assistance électrique (VTTAE) a induit un énorme accroissement du cercle des VTTistes, désormais rejoint par des gens du commun au guidon de leur SUV<sup>1</sup> cyclable.

<sup>1</sup> « Sport utility vehicle » ou véhicule tout terrain.





Les amateurs des loisirs à vélo apprécient les balades dans l'intimité. D'où la tendance à des parcours empruntant des petites routes ou des sentiers, et d'où l'importance du VAE pour pouvoir rouler dans la détente et la sécurité sur ces chemins plus proches de la nature. On entrevoit aisément un certain rapprochement avec le VTTAE.

Le VTTAE donne d'emblée une impression de solidité. L'épaisseur de ses pneus et de ses suspensions inspire confiance et invite à se lancer sur des chemins jusqu'alors hors de notre portée. Certes, il se trouvera des bien-pensants pour froncer le nez sur ces enduros à pédales, objets d'un tuning d'un nouveau genre – les mêmes qui s'offusquent face aux voitures tout terrain en pleine ville. L'explication est ici à chercher dans l'hormone «sécuritine»: la largeur des pneus et la générosité des fourches à suspension n'ont pas pour vocation d'aider à franchir des passages spécialement techniques, mais bien d'offrir au conducteur le confort directement associé à la certitude qu'avec un tel équipement «il ne peut rien m'arriver». La Herzroute est elle aussi témoin de cette tendance à s'en remettre aux poids lourds, car le VTT de base devient une épreuve pour beaucoup de gens dès que c'est Mère Nature qui décide de la route. Ce n'est donc plus qu'une question de temps pour que VAE et VTTAE deviennent les deux facettes d'un même plaisir de la randonnée.

## 5. LE PRINCIPE DE CAPILLARITÉ

Que va devenir la Suisse, pays par excellence du VTT? N'imaginons plus le labyrinthe des sentiers pédestres, mais la création foisonnante de nouvelles pistes! Ces infrastructures, se développant par capillarité, vont à leur tour ouvrir un éventail d'expériences inédites, où le plaisir consiste moins en technicité et vitesse qu'en une approche dansante de ce paysage devenu source de nouvelles perceptions tactiles et décor de déplacements harmonieux. Renoncer à ces balades sur des milliers de kilomètres de chemins agricoles ou forestiers, d'un profond ennui, pour faire l'expérience solitaire du terrain, c'est se retrouver inondé de l'hormone «intimitine», bien connue de

tous les randonneurs. Le VTTAE vous offre les clés d'espaces trop vastes ou trop peu séduisants pour s'y déplacer en marchant, par exemple de longs passages en forêts ou des endroits où l'infrastructure est peu présente (comme la région du Napf).

Certes, ouvrir de nouveaux passages, cela demande un certain courage, surtout au sein de notre patrie, si belle qu'on a parfois l'impression que c'est un musée. Mais si l'on pense au lent dépérissement de toutes ces stations de ski, ne serait-il pas bienvenu de remplacer leurs infrastructures par quelques centaines de kilomètres de trails?

## EN CONCLUSION

Le VAE change toute notre relation au vélo. Il lui confère une nouvelle image et permet l'émergence de comportements nouveaux (et de nouvelles hormones?) Voici que, grâce à lui, La Suisse à vélo offre à ses utilisateurs de nouvelles possibilités et même de plus en plus une nouvelle réalité cyclable. Cette métamorphose, nous avons la chance de pouvoir l'accompagner, grâce aux atouts de la Suisse: densité de l'offre culturelle, diversité des paysages, richesse des infrastructures touristiques. Ce qui est décisif, ce sont les itinéraires que nous offrons aux cyclotouristes; l'accès au paysage est au premier plan et beaucoup des compromis des dernières décennies sont désormais caducs. Nos hôtes prennent peu à peu conscience du rôle important qu'ils jouent pour le tourisme, en conséquence de quoi leurs attentes sont plus grandes qu'autrefois; et, de fait, leur rôle est plus important dans la mesure où ils constituent une importante source de revenus. Le client est roi et nous devons nous préoccuper toujours davantage de répondre à ses désirs.



# LE LAC DE CONSTANCE, PARADIS POUR LE VÉLO

## UNE RÉPUTATION À ENTRETENIR!

ADRIAN BRAUNWALDER, THURGAU TOURISMUS

Le paysage plat, voire légèrement vallonné des bords du lac de Constance est un robuste argument touristique pour parler de la Thurgovie comme d'un paradis pour le vélo. De nombreuses destinations attrayantes y sont accessibles à vélo, sans effort particulier, pour le commun des mortels. Mais rester une villégiature idéale pour les cyclotouristes est un défi constant. Cet article vous présente la manière dont les organisations de tourisme thurgoviennes s'y emploient.

Les responsables du tourisme en Thurgovie ont reconnu de longue date le potentiel significatif du vélo comme activité de loisirs et thème de vacances dans la région du lac de Constance. Au milieu des années 1990 déjà, la promotion utilisait le slogan «vacances paradisiaques à vélo au bord du lac de Constance», et dès 1998, avec l'avènement des itinéraires cyclables nationaux de La Suisse à vélo, le cyclotourisme a pendant plusieurs années constitué un axe fort du marketing.

La Suisse à vélo, le réseau national d'itinéraires de cyclotourisme, reste la colonne vertébrale des loisirs à vélo en Thur-

govie, où passent 900 des 11'000 km d'itinéraires suisses. Un autre élément favorable à notre canton est la reprise de thèmes régionaux par les itinéraires cyclables, comme la route des vergers (itinéraire cyclable n° 75).

### TROP ET TROP PEU GÂTENT TOUS LES JEUX

L'itinéraire le plus fréquenté en Thurgovie, et de loin, est la piste cyclable du lac de Constance, un itinéraire sans difficulté et de grande ampleur puisqu'il s'étend sur 260 km et parcourt trois pays. Il se chevauche en partie avec la route du Rhin, autre itinéraire extrêmement populaire. Rien d'étonnant donc dans les chiffres du poste de comptage de la Fondation SuisseMobile à Bottighofen, qui enregistre chaque année 300'000 passages environ. À la belle saison, il saute aux yeux que le trafic cyclable est très dense et que l'infrastructure des bords du lac menace d'être dépassée. Cependant, au printemps ou en automne, ou dans des lieux un peu plus éloignés du lac, il y a encore suffisamment de place, sous un ciel tout aussi radieux et dans des paysages tout aussi beaux.



Itinéraire cyclable au bord du lac de Constance (Photo: SuisseMobile)

Du moins à condition que le cyclotourisme des bords du lac de Constance continue à être géré de manière attentive et active. Les organisations touristiques thurgoviennes ont donc à cœur de proposer aux visiteurs des itinéraires alternatifs moins fréquentés, ainsi que de les inciter à planifier leur séjour hors de la haute saison. Les habitués ne me démentiront pas : la Seerücken-Route (n° 82), par exemple, offre une vue splendide sur la chaîne des Alpes et loin au-delà du lac. Il est important que ces autres sites de grande qualité soient aussi connus, et que les gens profitent aussi d'autres époques de l'année que le plein été. Contrairement à ce que l'on pense souvent, ce n'est pas forcément au bord de l'eau que c'est le plus beau, surtout si le bord de l'eau en question déborde déjà de monde.

Pour la saison 2020, les organisations touristiques thurgoviennes, en collaboration avec celles de la région de Saint-Gall – lac de Constance, mettent en œuvre une nouvelle approche destinée à mieux répartir les visiteurs. En effet, il faut savoir qu'un nombre croissant d'informations touristiques ne sont plus disponibles qu'en ligne, alors que de nombreux visiteurs étrangers choisissent de rester hors réseau en raison des coûts élevés de roaming – en particulier sur la piste cyclable du lac de Constance. Un nouveau service leur est donc proposé, sous la forme d'un accès WiFi qui se glisse dans la poche et offre un accès internet pour au maximum dix appareils privés. Pour l'instant, une phase test de deux ans est prévue. Si c'est un succès, alors un développement possible serait que les visiteurs reçoivent des informations en temps réel sur les services à leur disposition à l'endroit où ils se trouvent, par exemple la disponibilité des chambres d'hôtel ou les plats typiques offerts dans tel ou tel restaurant.

### VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE : LA CLÉ DE NOUVEAUX MONDES

Les itinéraires cyclables thurgoviens sont eux aussi témoins du grand succès des vélos à assistance électrique (VAE), qui se sont énormément multipliés ces dernières années. C'est une chance pour nos destinations touristiques, puisque cela signifie que le marché s'agrandit. Mais cela signifie aussi que des endroits précédemment réservés aux utilisateurs de vélos traditionnels s'ouvrent à un afflux d'autres personnes attirées par la nouveauté, et doivent donc faire face à de nouvelles demandes. Une éventualité serait de travailler, en collaboration avec les différents acteurs de la région des quatre pays bordant le lac de Constance, à l'idée de la création d'une deuxième

boucle faisant le tour du lac. Un certain éloignement du lac lui-même ne lui enlèverait rien de son charme, et ce 2<sup>e</sup> itinéraire, qui comporterait des dénivellations plus importantes puisqu'il passerait par les collines du Vorarlberg, la campagne appenzelloise et le Rückensee, resterait accessible à la plupart précisément grâce au VAE.

Qui dit davantage de VAE dit aussi besoin croissant d'installations pour recharger les vélos. S'il paraît logique de proposer ce service au même endroit que les restaurants, au jour d'aujourd'hui de nombreux établissements ne le proposent pas spontanément ni comme une évidence. Les organisations touristiques thurgoviennes participent à un projet de développement de zones de repos, dont la composante centrale est un ou plusieurs parasols équipés de cellules solaires et fournissant du courant durable.

Dans l'ensemble, ce qui est essentiel à nos yeux, c'est que nos hôtes soient satisfaits et trouvent facilement ce dont ils ont besoin, partout où ils sont, en particulier de quoi profiter des itinéraires cyclables. C'est ainsi que nous avons acquis en 2019 notre propre flotte de 30 VAE de haute qualité, fabriqués par Tour de Suisse Rad AG, un constructeur local. Les endroits où ces vélos sont disponibles sont essentiellement les lieux d'hébergement, ce qui permet aux visiteurs de louer leur vélo sur place et de commencer leur balade tout de suite, sans devoir faire un détour souvent long jusqu'à la station de location la plus proche. Ce service offert en collaboration avec Rent a Bike est très apprécié, mais il peut être difficile d'inclure le plus grand nombre de lieux d'hébergement possible ; il faut souvent investir de l'énergie pour convaincre les hôteliers du bénéfice pour eux d'offrir ce service dans la mesure où il représente une sorte d'avance de prestations.

### OFFENSIVE VÉLO EN SUISSE ORIENTALE

Les organisations touristiques thurgoviennes attachent une grande importance à rester à la hauteur de leur réputation de paradis pour le vélo. Le succès déjà mentionné et croissant des VAE et l'importance croissante elle aussi du VTT pour l'économie touristique motivent de nombreux offices de tourisme régionaux de Suisse orientale à développer leur offre. En pratique, une offensive vélo est en cours de préparation, qui rassemble différents projets ayant pour but de séduire de nouveaux visiteurs par une offre globale ; nous y participons bien sûr avec conviction.



# ITINÉRAIRE CYCLABLE DE LA VALLEMAGGIA : EN ROUTE SUR LES VOIES FERRÉES DE L'HISTOIRE

GABRIO BALDI, SERVICE DE LA MOBILITÉ DU CANTON DU TESSIN, CHEF DU BUREAU DE LA MOBILITÉ DOUCE ET DU SOUTIEN.  
STEFANO CROCI, COLLABORATEUR DU BUREAU DE LA MOBILITÉ DOUCE ET DU SOUTIEN.

La route cyclable de la Vallemaggia constitue la deuxième étape de l'itinéraire n° 31 (Bellinzona – Locarno – Cavigno) de SuisseMobile et elle se développe sur une longueur d'environ 40 km entre Locarno et Cavigno. Elle emprunte dans la mesure du possible l'ancien tracé du chemin de fer Ponte Brolla – Bignasco désaffecté en 1968. Certains tronçons passent aussi par les hameaux traditionnels de la vallée ou par des paysages de qualité. Un concept architectural cohérent est à la base des interventions techniques de mise en valeur de l'ancienne ligne de chemin de fer. Actuellement, 85 % de la route a été réalisé. Les 5,6 km qui manquent entre Someo et Cevio sont en phase de construction.

## LA GENÈSE DU PROJET

L'idée de réaliser une nouvelle route cyclable entre Locarno et Cavigno prend naissance à la fin des années 1990 dans le sillage de ce qui était en train de se passer dans toute la Suisse avec la conception d'un vaste réseau d'itinéraires cyclables par la Fondation alors appelée La Suisse à vélo. C'est l'Association des Communes de la Vallemaggia qui développe un premier concept qui a ensuite été repris par l'Administration cantonale au début des années 2000 avec l'élaboration d'un projet préliminaire.

Ce dernier est alors devenu le point de départ de l'inclusion de la route cyclable dans le Plan directeur cantonal, suivie de la requête d'un crédit-cadre de 10,5 millions de francs pour la première phase de réalisation (message 5144 du 10.07.2001, approuvé par le Grand Conseil tessinois en février 2002). Le crédit tient aussi compte de la participation financière des com-



Figure 1 : passerelle entre Cevio et Bignasco





Figure 2 : à travers le village de Bignasco

munes directement concernées par le projet ou qui en bénéficient indirectement, en particulier l'ensemble des communes de la Vallemaggia et les municipalités de Terre di Pedemonte, Losone, Ascona et Locarno.

### LE CONCEPT ARCHITECTURAL

Un premier aspect qui distingue immédiatement ce projet original est la définition d'un concept architectural unifié qui vise à rappeler les méthodes de construction et les matériaux typiques des ouvrages ferroviaires, tels que les murs et les ponts. En effet, les tronçons de l'itinéraire situés en dehors des villages utilisent le tracé de l'ancien chemin de fer entre Ponte Brolla et Bignasco désaffecté dans les années 1960 qui, grâce à sa régularité en termes de planimétrie et d'altimétrie, offre au vélo et à la mobilité douce en général des conditions haute-

ment favorables : vue panoramique, aisance de déplacement et sécurité par rapport à la route principale située en contrebas (figure 3).

Un exemple de ce concept architectural est le soin employé à reconstruire des murs érodés soutenant autrefois le chemin de fer, qui ont été réalisés avec une maçonnerie constituée de blocs de carrière posés à sec. L'utilisation de la pierre revêt ici une valeur déterminante car l'industrie associée, particulièrement développée dans cette région, représente un véritable symbole à la base de la promotion du territoire de la Vallemaggia. La même technique est adoptée pour toutes les nouvelles structures de raccordement telles que les rampes d'accès aux tronçons surélevés et les passerelles. Les murs existants, en revanche, ont été restaurés en respectant le savoir-faire d'origine.



Figure 3 : surélévation de la piste cyclable entre Maggia et Coglio





Figure 4 : pont ferroviaire sur la Maggia et nouvelle passerelle au-dessus de la route cantonale à Avegno

Pour les structures suspendues telles que les passerelles et les ponts, la référence historique est celle des ouvrages de charpenterie métallique, typiques des systèmes ferroviaires du début du XX<sup>e</sup> siècle (figure 4).

### LE TRACÉ

C'est le 28 novembre 1968 que le chemin de fer Locarno – Ponte Brolla – Bignasco (LPB), inauguré en 1907, cesse son activité après 61 ans de bons et loyaux services. Plusieurs segments

du tracé vont ensuite être démontés ou sacrifiés pour améliorer l'ancienne route carrossable. Des éléments structurels seront toutefois maintenus et entretenus au fil du temps. Ils constituent aujourd'hui l'une des aubaines de l'itinéraire cyclable qui court sur 39,5 km entre Locarno et Caviglioglio (figure 5).

L'itinéraire cyclable permet non seulement de traverser des villages traditionnels, mais également de cheminer à l'intérieur de paysages aussi typiques que pittoresques (figure 6).



Figure 5 : exemple de réaménagement le long de la route



Figure 6 : hameaux et paysage caractéristiques de la Vallemaggia





Figure 7 : nouvelle passerelle cyclable et pont en pierre historique à Bignasco



Une autre caractéristique intéressante est la relation entre le tracé et les cours d'eau : en effet, la présence de l'eau est constamment perceptible sur l'ensemble de l'itinéraire. On peut aussi souligner l'alternance et la relation entre les nouvelles structures cyclables et les anciennes infrastructures faisant partie de l'Inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse (IVS) (figure 7).

### LES ASPECTS FONCTIONNELS

La route cyclable de la Vallemaggia relie le centre urbain de Locarno à Cavigno (et la Vallemaggia en général) à travers une voie cyclable composée de routes secondaires et d'infrastructures consacrées au vélo. Elle se trouve à proximité de l'agglomération de Locarno et possède un fort attrait touristique en plus de représenter aujourd'hui l'une des plus importantes offres de loisirs pour les habitants de la région. L'été est la période de fréquentation maximale. Ce ne sont pas moins de 500-600 passages journaliers en moyenne (TJM) qui ont

été comptabilisés pendant l'été 2018 (plus précisément de juin à septembre, compteur de Tegna), avec des pointes à mille passages par jour.

S'il s'agit d'un tracé principalement dédié au loisir et au tourisme, la fonction utilitaire du vélo est présente et prise en considération. En particulier, les tronçons Losone – Terre di Pedemonte, Gordevio – Maggia et Cevio – Bignasco sont utilisés pour les trajets domicile-école.

Le tracé est parfois emprunté par les piétons. Une partie de la route héberge aussi des itinéraires pédestres officiels. Ces tronçons sont signalés comme des pistes cyclables et chemins pour piétons, sans partage de l'aire de circulation (OSR art. 33, signal 2.63.1). Le marquage au sol pour partager les aires de circulation est systématiquement utilisé à la hauteur du croisement de différents chemins. Le long du tracé, la visibilité pour les différents utilisateurs est bonne et seuls de rares points critiques ont dû être sécurisés (figure 8).



Figure 8 : piste cyclable et chemin pour piétons à gauche, partage de l'aire de circulation à droite



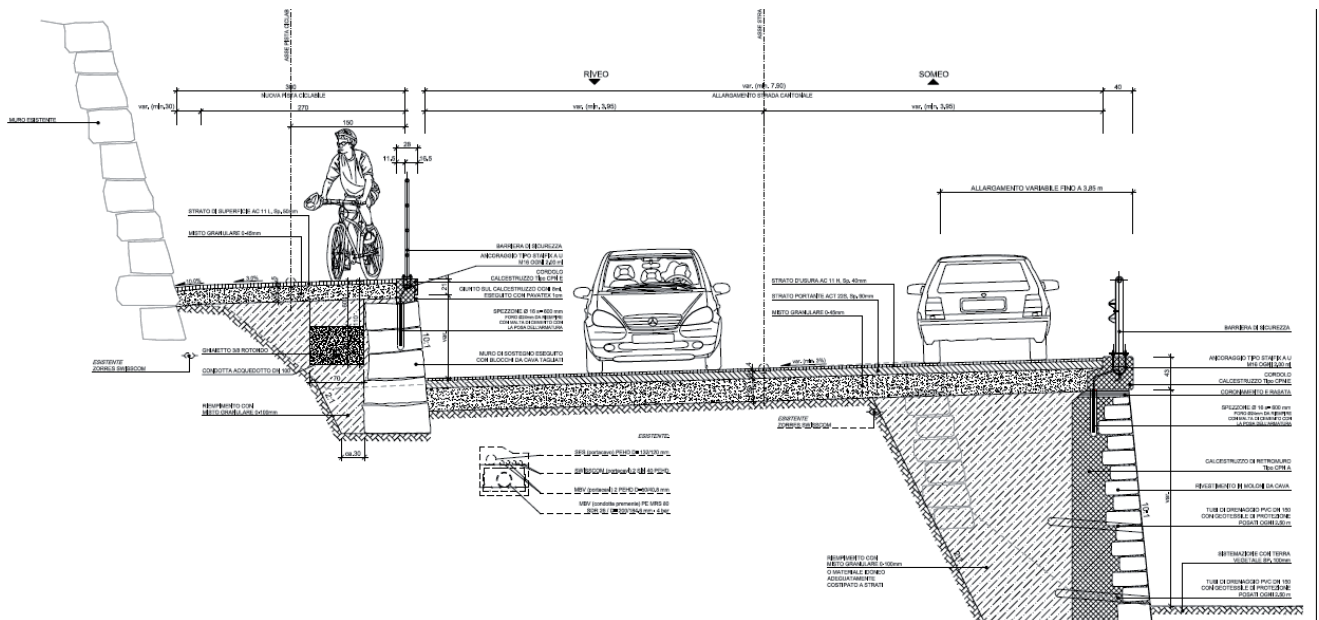


Figure 9: profil type de la piste cyclable et de la route cantonale entre Riveo et Cevio

## LA GÉOMÉTRIE

La piste cyclable a été initialement conçue avec une largeur minimale de 2,5 m pour permettre le croisement entre deux cyclistes. Cette largeur a été augmentée par la suite pour garantir le confort des croisements entre cyclistes et piétons, lorsque la piste représente une bonne solution de déplacement aussi pour la marche à pied. C'est ainsi que les étapes de réalisation les plus récentes prévoient une largeur d'au moins 3,0 m (figure 9).

Le tracé qui longe la route cantonale est souvent surélevé par rapport à elle, ce qui lui donne du dégagement et une allure bien reconnaissable dans le paysage de la Vallemaggia.

## LA PROCHAINE PHASE DE RÉALISATION

La période 2007-2016 a vu la réalisation de 85 % du tracé grâce à un investissement d'environ 12,0 millions de francs. La dernière phase de réalisation (5,6 km) prévoit la réutilisation de l'ancien tracé ferroviaire entre Someo et Cevio et sera achevée par étapes entre 2020 et 2022, pour un investissement estimé à 12,0 millions de francs (figure 10).

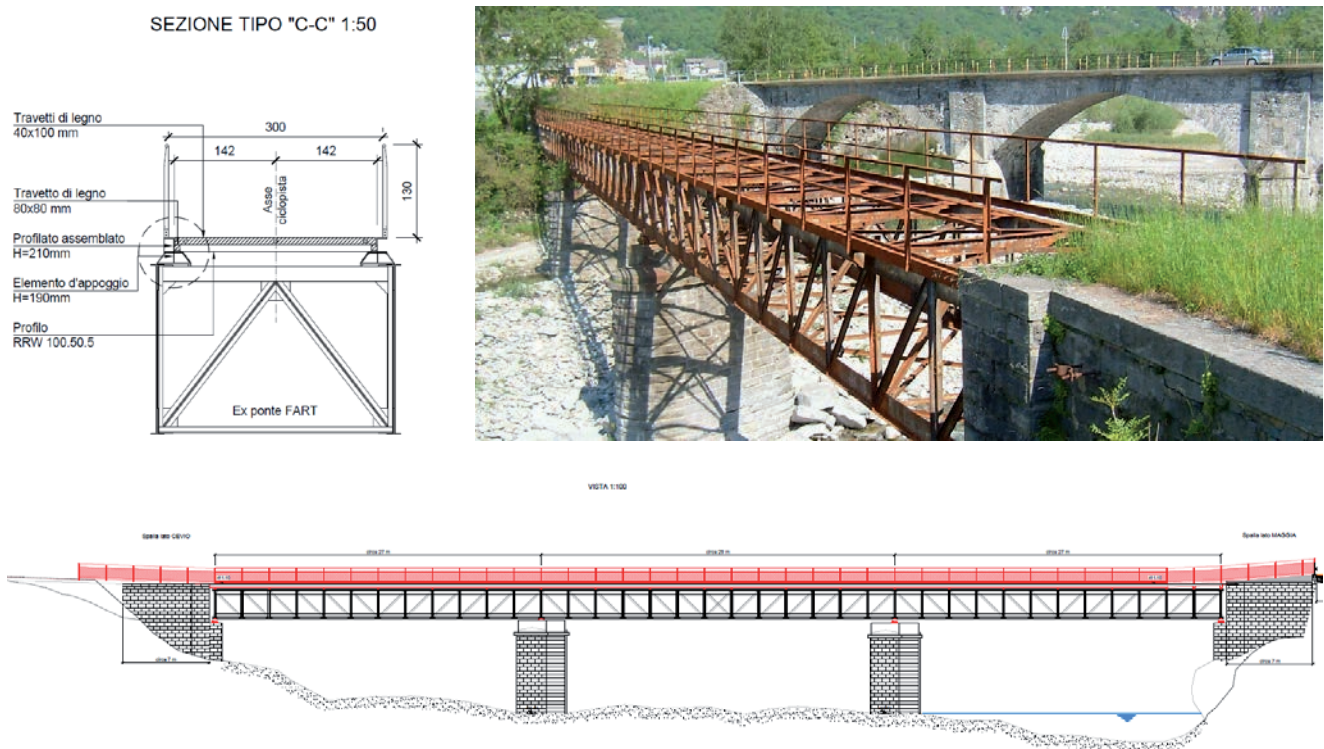


Figure 10: reconversion du pont ferroviaire entre Visletto et Cevio (nouvelle passerelle de 3,0 m de largeur)

CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

Rechbergerstrasse 1,  
Postfach 938, 2501 Biel/Bienne

Tél. 032 365 64 50

Courriel: [info@velokonferenz.ch](mailto:info@velokonferenz.ch)  
[www.conferencevelo.ch](http://www.conferencevelo.ch)

