



Dernière

A wide, tree-lined street with a red bus, a car, and a person on a scooter. The street is flanked by mature trees with green foliage, creating a canopy effect. A red bus is driving away from the camera on the left side of the road. A black car is driving towards the camera on the right side. A person on a white scooter is in the middle of the road. The road has yellow lane markings. The overall scene is bright and sunny, with shadows cast by the trees.

# ligne droite

Les cyclistes, mais aussi les piétons, les conducteurs de bus et les automobilistes, les enfants, les jeunes et les seniors, les vacanciers et les pendulaires: tous ont à gagner à un «oui» à l'arrêté fédéral sur le vélo, le 23 septembre. Notre dossier fait le point.

# Tous gagnants

Par Nelly Jaggi

La plupart d'entre nous changeons régulièrement de moyen de transports – et donc de perspective. Voyons un peu comment l'adoption de l'arrêté fédéral sur le vélo profiterait à tous.

Photos: Fabian Lütolf

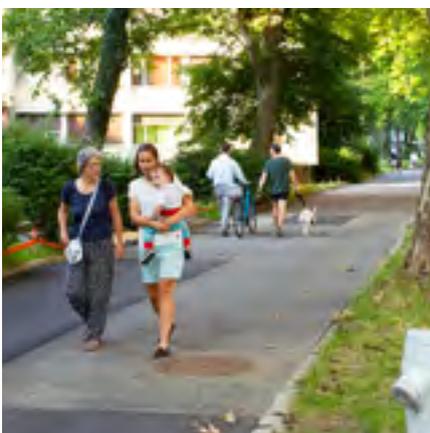


## À vélo

Sur la route, les cyclistes doivent se faire une place aux côtés des voitures, des motos, des bus et des trams. Et dans les zones partagées avec les piétonnes et piétons, les regards courroucés ne les épargnent pas. Avec la croissance fulgurante des vélos électriques, les infrastructures existantes sont beaucoup plus sollicitées. «Ce que j'escompte d'un oui à cette votation, c'est davantage de pistes cyclables séparées et davantage de voies à circulation continue, c'est à dire sans que les cyclistes ne doivent constamment s'interrompre pour traverser une rue prioritaire», explique Myriam Holzner,

responsable de la campagne ATE pour l'arrêté fédéral sur le vélo. «J'aimerais des règles qui indiquent clairement où les vélos doivent et peuvent circuler, ajoute Juerg Haener de Pro Velo Suisse. Actuellement, la place manque souvent, et ceux qui casquent, ce sont les cyclistes».

Les excursions et les vacances cyclistes sont très appréciées en Suisse (lire pages 24 et 25). Le cyclisme y a aussi une longue tradition, dont plusieurs grands noms ont émergé. Que ce soit pour les professionnels d'aujourd'hui ou pour les sportifs de demain, pour les cyclistes du dimanche ou pour les pendulaires qui vont à l'école ou au travail: une bonne infrastructure est nécessaire pour que les cyclistes soient en sécurité.



## À pied

«Les cyclistes débordent sur le trottoir lorsqu'ils ne se sentent pas en sécurité sur la route», relève Myriam Holzner. Cycliste aguerrie, elle ose affronter la jungle du trafic urbain et n'apprécie pas de voir des vélos sur les trottoirs ou sur les chemins pédestres. Mais elle reconnaît que «beaucoup de cyclistes moins expérimentés, notamment les enfants et les jeunes, se sentent en danger au milieu des voitures et des camions – en particulier lorsque ceux-ci circulent à grande vitesse et sur des routes étroites.»

«En réalité, les piétons et les cyclistes luttent pour la même chose», remarque

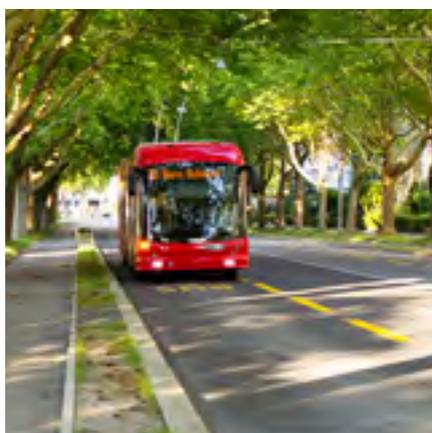
Thomas Schweizer, responsable de Mobilité piétonne Suisse. «Ce n'est pas que les cyclistes tiennent à tout prix à rouler sur les trottoirs. Le conflit est programmé par l'aménagement routier, et la responsabilité n'en incombe pas aux cyclistes», ajoute-t-il. L'adoption de l'arrêté fédéral sur le vélo donnerait un nouvel élan aux revendications des piétonnes et des piétons, espère-t-il. «Nous réclamons une planification des chemins piétons qui tienne compte de tous les problèmes des enfants et des personnes âgées ou handicapées. Et nous espérons que la planification des voies cyclables sera faite en parallèle et les conflits potentiels abordés. Pour le bien de tous, cyclistes comme piétons», souligne Thomas Schweizer.

## En transports publics

Pour les usagers des transports publics (TP), le calcul est simple: plus les trajets de courte distance sont parcourus en vélo, plus la ponctualité des TP augmente – comme les chances d’avoir une place assise. Pour les trajets de moins de cinq kilomètres, le vélo est une bonne alternative aux TP – voire de dix kilomètres, ou même davantage, avec un vélo électrique. «Les voies cyclables contribuent à réduire l’affluence dans les trains, les bus et les trams et à mieux gérer la croissance de la mobilité», indique d’ailleurs une prise de position fédérale à propos de l’arrêté.

Les voies séparées dont bénéficient les bus donnent une fluidité aux TP. Lorsqu’elles sont ouvertes aux vélos,

l’espace doit y être suffisant et les règles claires. «À la montée en particulier, la mixité n’est pas idéale», confirme les TP bernois, Bernmobil.



## En voiture

Un meilleur désenchevêtrement du trafic profiterait également aux automobilistes. Aux heures de pointe notamment, ou à certains carrefours névralgiques, il renforcerait la sécurité de tous. C’est pourquoi même le Touring Club Suisse (TCS) – au côté de bien d’autres organisations – se déclare en faveur de l’arrêté fédéral sur le vélo, dont le message central est aussi utile au trafic individuel motorisé.



### Pédaler jusqu’à la ligne d’arrivée

En 2015, l’ATE Association transports et environnement lançait son initiative vélo en collaboration avec Pro Vélo. Elle y demandait de mettre sur pied d’égalité les voies cyclables et les chemins pédestres. Le processus politique a été mené en un temps record. L’arrêté fédéral sur le vélo – la réponse politiquement consensuelle à l’initiative populaire – a recueilli un large soutien. Nous sommes dans la dernière ligne droite! Nous espérons vivement un «oui» le 23 septembre 2018 et donnons un nouveau coup de pédale en vue de la création d’un bon réseau de voies cyclables.

### Arrêté fédéral

Art. 88 (nouveau) Chemins et sentiers pédestres et voies cyclables

<sup>1</sup> La Confédération fixe les principes applicables aux réseaux de chemins et de sentiers pédestres et aux réseaux de voies cyclables.

<sup>2</sup> Elle peut soutenir et coordonner les mesures prises par les cantons et par les tiers visant à aménager et entretenir ces réseaux et à fournir des informations sur ceux-ci. Ce faisant, elle respecte les compétences des cantons.

<sup>3</sup> Elle prend ces réseaux en considération dans l’accomplissement de ses tâches. Elle remplace les chemins et sentiers pédestres et les voies cyclables qu’elle doit supprimer.

### La campagne de l’ATE

La petite reine est LE moyen de transport des courtes distances, voire des moyennes distance grâce au vélo électrique. Ce mode de déplacement est favorable à la santé ainsi qu’au climat, et certains parcours le rendent plus sûr et plus agréable. L’ATE s’engage depuis des années pour la promotion du vélo. Sa campagne de votation en témoigne à nouveau ces prochaines semaines: des milliers de vélos stationnés verront leur selle recouverte d’une protection contre la pluie et le soleil aux couleurs de l’ATE. Des papillons, des affiches et des publications sur les réseaux sociaux relayeront les arguments de la campagne auprès des citoyens.

- Imprimer et distribuer des flyers: [www.ate.ch/materiel](http://www.ate.ch/materiel)
- Enquête en ligne: participer et gagner un vélo électrique! [www.velo-ate.ch](http://www.velo-ate.ch)



© ATE

# Un travail remarquable

L'engagement de nos sections en faveur du vélo ne date pas d'hier. Chacune travaille non seulement pour améliorer l'infrastructure cycliste mais aussi la sensibilisation. Un «oui» à l'arrêté fédéral pour le vélo pourrait donner un coup de pouce bienvenu sur le plan national.

En 1989, la section **Jura** a lancé l'initiative «Place au vélo». Suite à cela, le canton a adopté une loi sur les voies cyclables en 1994 qui définit la promotion et la sécurité de la mobilité cycliste. Découvrez l'histoire en détail dans les pages régionales.



© Bau- und Verkehrsdepartement BS

La section **bâloise** s'est investie pour que la passerelle sous le nouveau pont ferroviaire sur le Rhin, préalablement prévue pour les piétons uniquement, puisse être aussi utilisée légalement par les cyclistes.

À **Zurich**, un nouveau tunnel pour les vélos sera construit et, en conséquence, la piste cyclable de la Sihlpost sera supprimée sans remplacement.



© ATE

La section a fait appel contre cette décision mais cela n'a malheureusement pas abouti devant les tribunaux.

Dans le canton de **Soleure**,



© ATE

les dangereux seuils sont d'authentiques «pierres d'achoppement». La concertation entre les autorités et la section Soleure a eu pour effet que la pesée des intérêts des malvoyants – dépendants de claires séparations structurelles – et des cyclistes sera plus équilibrée.

## Soleure

## Berne

Les sections s'engagent depuis longtemps en faveur des pistes cyclables. Le groupe régional **Bern** collabore activement à l'étude de planification du réseau cycliste Bern Ost-Ostermundigen.

## Lucerne

La section **Lucerne** se bat actuellement pour la «Vision réseau cycliste Lucerne» – autrement dit la mise en réseau des principales localités via des pistes cyclables rapides et autres voies cyclables.

## Obwald-Nidwald

En 2017, la section **Obwald-Nidwald** a été co-instigatrice de la communauté d'intérêts «Velowege Obwalden»: 50 entreprises, institutions et communes ont signé la pétition «pour des voies cyclables sûres dans le Sarneraatal.»

## Grisons

Les **Grisons** disposent d'une très bonne infrastructure pour les VTTistes, les carences restent importantes pour les autres cyclistes. La section a émis des critiques dans la consultation sur le projet cantonal «vélo».

## Genève

Pour une fois, il ne s'agit pas d'infrastructure, mais de promotion du vélo. Par la campagne «VAE vs. scooter» à l'intention des jeunes adultes, la section **genevoise** fait la démonstration des avantages écologiques, économiques et pratiques de l'e-bike par rapport au scooter.



© ATE



Pratiqué sur le chemin de l'école ou du travail, le vélo permet de combiner sport et déplacement au quotidien.

# Pédalez, c'est bon pour la santé!

Par Camille Marion

Rien de nouveau sous le soleil: faire du sport a des conséquences positives sur la santé. Le pendulaire qui opte pour le vélo au quotidien soigne son corps, son esprit et la planète. Mais pour que petits et grands s'y mettent, il faut que les conditions soient propices.

**S**i l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) recommande de pratiquer au moins 150 minutes d'activité physique modérée par semaine, les Suisses sont à la traîne; moins de la moitié de la population peut se targuer d'atteindre ce chiffre.

Plusieurs études, notamment réalisées à l'Université de Zurich, le soulignent: une activité physique régulière allonge l'espérance de vie, améliore la santé cardio-respiratoire et musculaire, stabilise le poids, diminue les risques de maladies cardiaques, de pression artérielle élevée ou de diabète. Ces arguments ne sont-ils pas suffisants pour convaincre les Suisses?

## Bouger sans rien sacrifier

Manque de temps, de moyens, voire d'intérêt, ... De nombreuses raisons conduisent à faire l'impasse sur une pratique sportive régulière. Le vélo est justement une solution idéale pour y remédier. Pratiqué sur le chemin de l'école ou du travail, il permet de combiner sport et déplacement au quotidien, et ainsi de limiter le temps consacré à une autre pratique sportive, en soirée par exemple.

Le vélo engendre par ailleurs peu de frais et convient à une vaste catégorie de la population. S'il remplace un trajet régulièrement effectué en voiture, il permet de diminuer considérablement l'impact environnemental des déplacements.

## Enfants et ados plus réticents

Alors que la tranche d'âge des 7-16 ans était la plus adepte au vélo, le dernier microrecensement souligne un net désintérêt de leur part pour ce moyen de trans-

port. L'utilisation du deux-roues par les enfants et les adolescents a diminué de moitié ces vingt dernières années.

Chez les plus jeunes, la raison découle d'une certaine crainte vis-à-vis des risques d'accident. Le sentiment d'insécurité des routes suisses encourage de nombreux parents à conduire leurs enfants à l'école ou ailleurs. Chez les adolescents, les transports publics ont davantage la cote: on peut s'y retrouver entre amis, écrire des messages et traîner sur les réseaux sociaux.

## Rendre le vélo ludique et séduisant

Les projets essaient pour inverser la tendance et redonner aux plus jeunes le goût de pédaler. Pro Velo a lancé

«Bike2school» il y a quelques années pour encourager les enfants à se dépasser sur le chemin de l'école. Initiée dans le canton de Vaud, l'action DÉFI VÉLO s'adresse aux 15-20 ans avec des jeux de découverte et de sensibilisation à la pratique du vélo. Un succès qui lui a permis de s'étendre à toute Suisse.

Quel que soit son âge, le cycliste amateur ou aguerri a besoin de conditions optimales pour que le vélo soit une évidence. Des infrastructures adaptées renforcent la sécurité et contribuent à affirmer la place du deux-roues dans l'espace public. La votation fédérale du 23 septembre prochain est une occasion en or pour redonner à la petite reine son importance. Profitons-en! ■



© Défi Vélo/Isa Bouchariat

DÉFI VÉLO: une action pour sensibiliser et s'amuser.



# Tourisme: la Suisse à vélo

Par Nelly Jaggi

En Suisse, les vacanciers aiment le vélo. Suisse Tourisme et hotelleriesuisse espèrent qu'un «oui» à la votation du 23 septembre permettra de rendre ce tourisme durable encore plus séduisant. Le Magazine ATE a questionné les deux organismes.

**L**es chiffres sont éloquentes: un vacancier sur cinq utilise le vélo en Suisse. Beaucoup privilégient le mountainbike, mais les vélos de route ou de course sont aussi très appréciés. Pas étonnant que l'organisation de promotion Suisse Tourisme défende la petite reine. Avec «Ride

the Alps», en 2018, elle a lancé une offensive en faveur de cols fermés à la circulation.

Vu l'importance du trafic cycliste pour le tourisme suisse, le soutien à l'arrêté fédéral de deux importants organismes de la branche, la Fédération

suisse du tourisme et hotelleriesuisse ne surprend pas. «Suisse Tourisme a déclaré 2018 année du vélo. La promotion doit être bien faite, mais les infrastructures aussi. Si les cyclistes et les randonneurs se gênent mutuellement, c'est désagréable pour tous les deux», explique Robert



© Switzerland Tourism

Des itinéraires pour les vélos électriques constituent une vraie opportunité pour développer le tourisme dans les régions rurales.

Zenhäusern, collaborateur scientifique à la Fédération.

### Renforcer le tourisme estival

Robert Zenhäusern ne pense pas seulement aux usagers et usagers de mountainbike. «Beaucoup de gens font des vacances cyclistes, pas seulement des excursions en mountainbike. Pour qu'ils reviennent l'année suivante, la qualité des voies cyclables est importante», souligne-t-il. L'association hotelleriesuisse escompte elle aussi un coup de pouce conséquent, suite à un «oui» à la votation. «Le message central de l'arrêté est

important pour nous: les voies cyclables et les chemins et sentiers de randonnée pédestre sont traités à égalité. Il renforce durablement l'importance de ces infrastructures pour le développement du tourisme estival en Suisse», note Samuel Bangerter, responsable de la politique économique chez hotelleriesuisse.

### Rentable...

Le «Monitoring du Tourisme Suisse 2017» (MTS) a bien montré l'importance d'une bonne infrastructure pour le tourisme cycliste. Selon cette enquête nationale – la plus grande réalisée auprès de clients – la clarté de la signalétique, les marquages clairs et la qualité des voies cyclistes comptent particulièrement.

Comme le précise Robert Zenhäusern, une bonne offre dépend de plusieurs facteurs. Des facilités pour le transport des vélos, par exemple, ou une offre hôtelière adaptée aux besoins des cyclistes. Ce qui n'est possible que lorsque tous les acteurs tirent à la même corde.

La Fédération suisse du tourisme et hotelleriesuisse ne s'en cachent pas, leur réflexion est aussi économique. On estime à plus de 350 millions de francs le chiffre d'affaires généré chaque année par les loisirs cyclistes, uniquement pour les personnes domiciliées en Suisse. Et le tourisme estival est toujours plus important pour les destinations de sports d'hiver, en raison du changement climatique qui fragilise et réduit la saison hivernale. Pour rester concurrentiels, une offre globale est nécessaire, Samuel Bangerter en est convaincu. «Il ne suffit plus d'avoir une piscine dans le village, et un chemin de randonnée. C'est pourquoi nous apprécions qu'avec cet arrêté fédéral, l'amélioration des conditions cadres soit ancrée au niveau fédéral, sans que les revendications ne soient trop précises», explique-t-il.



**On estime à plus de 350 millions de francs le chiffre d'affaires généré chaque année par les loisirs cyclistes.**

### ... et durable

Un environnement et des paysages intacts constituent des éléments importants pour le tourisme suisse. Un changement de mentalité est nécessaire pour que la région alpine en particulier ne porte davantage encore atteinte à ses propres potentialités. «C'est un signe positif que les offres de tourisme durable trouvent désormais un écho plus favorable», apprécie Robert Zenhäusern.

La faitière hotelleriesuisse partage ce point de vue. «Le tourisme cycliste connaît un regain de popularité réjouissant depuis de nombreuses années, les circuits pour vélo électrique, comme celui de la Herzroute (la Route du Coeur) dans l'Emmental, sont très appréciés. Ils constituent une bonne occasion de renforcer le tourisme cycliste dans l'espace rural. Améliorer l'offre durable dans ces régions nous tient à cœur et de telles propositions peuvent grandement y contribuer», note Samuel Bangerter. ■

### Col sans voiture: rendez-vous au Klausen Prigel

Fermer chaque week-end d'été un col au trafic motorisé: ce que l'association Freipass réclame depuis plus de 10 ans fait lentement mais sûrement l'objet d'un large consensus. L'engagement de Suisse Tourisme le démontre, avec sa série de manifestations «Ride the Alps», qui propose actuellement 10 journées sans voiture sur des routes de cols suisses. C'est au Klausen Prigel que la dernière manifestation de l'année aura lieu les 22 et 23 septembre – pour la dernière fois sous le nom actuel.

Informations: [www.ridethealps.ch](http://www.ridethealps.ch)