



**VALÉRIE SAUTER**  
Géographe, représentante  
de PRO VELO au sein du  
comité

## Mobilités actives | Vélo

# DES RUES CYCLABLES ET « SOCIALES »

Pour moi, la rue idéale est une rue dans laquelle les habitants ont envie de sortir leur chaise pour s'installer devant chez eux et où le passant a plaisir à flâner. Mais il s'agit aussi d'une rue où chaque usager se sent légitime. En effet, une rue sert aussi à se déplacer, que l'on soit à pied, à vélo ou en voiture. Et pour pouvoir le faire de manière agréable, il faut s'y sentir le bienvenu. C'est aussi ce que montre Patrick Rérat dans son ouvrage « Au travail à vélo... La pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse » (2019) : un des freins à la pratique du vélo est le manque de légitimité ressenti par les cyclistes, qui souffrent d'un manque de considération de la part des automobilistes.



Rue cyclable à Berne, avec panneau spécifique et pictogramme. Les 5 villes suisses participantes au projet-pilote de l'OFROU se disent favorables à ce nouveau type de rue. (photo: PRO VELO Suisse, 2019)

Les rues cyclables, avec leurs gros pictogrammes de vélo sur la chaussée et le grand panneau à l'entrée de la rue, permettent au cycliste de se sentir à sa place et contribuent à légitimer sa pratique. Les automobilistes empruntent aussi ces rues, mais voient clairement qu'il s'agit d'un espace à partager. Ce qui me séduit dans les rues cyclables à l'étranger, c'est la possibilité pour les cyclistes de rouler côte à côte, tout en discutant. Cet aspect social est valorisé au Pays-Bas, où la sécurité et la rapidité du déplacement ne sont pas les seules variables. À mon sens, quand cette variable « sociale » aura été intégrée aux critères d'aménagement des réseaux cyclables suisses, nous aurons de bien meilleures rues. ●

**JULIEN LOVEY**  
Géographe et conseiller  
en mobilité,  
Citec Ingénieurs Conseils



## Axes principaux apaisés | Modération

# LE « MODÈLE BERNOIS » N'A PAS PRIS UNE RIDE

Pour une personne travaillant dans la planification et la gestion des systèmes de transports, le recueil des normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (la VSS) constitue un peu une bible, que l'on manipule quasi quotidiennement et à laquelle les maîtres d'ouvrage se réfèrent systématiquement. Il n'en faut donc pas beaucoup pour que ces normes deviennent de véritables carcans.



Or, on oublie que si les normes sont effectivement importantes dans le métier d'ingénieur transport, il s'agit avant tout de recommandations basées sur la pratique et non pas d'obligations formelles (sauf évidemment lorsqu'elles sont reprises dans des règlements communaux ou cantonaux). Il faut ainsi avoir l'audace et le courage de s'en distancer parfois, pour amener de nouvelles idées et de l'innovation. Ces qualités se retrouvent dans le désormais fameux « modèle bernois », qui a vu le jour dans les années 1980, sous la houlette notamment de Fritz Kobi, lauréat du prix Rue de l'Avenir en 2013.

### Concilier forte circulation et cohabitation des usagers

Sur un espace routier alors essentiellement conçu pour la voiture, les réalisations du modèle bernois (les traversées de Wabern, Köniz, Zollikofen ou encore, plus récemment, celle de St-Imier), élaborées de manière participative, ont démontré que cohabitation des usagers et qualité des espaces publics

étaient possibles même sur des axes à fort trafic. Au lieu de donner la priorité absolue à la voiture et aux transports publics, l'espace routier est considéré comme un espace urbain au sens large, qui doit être adapté à tous les groupes d'utilisateurs.

### Un modèle susceptible de faire encore des émules

Si aujourd'hui certains aménagements emblématiques commencent à être un peu datés, il n'en demeure pas moins qu'ils restent très régulièrement cités en exemple et que la philosophie qui a conduit à leur élaboration continue de faire des émules. J'en fais partie... ●

#### ST-IMIER, GRAND-RUE ET PLACE DU MARCHÉ

Inauguré en 2014, le réaménagement de la traversée de Saint-Imier, baptisé « Convivialité », a été pensé pour redonner tout son lustre à la Grand-Rue, après quatre ans de travaux et un coût de dix millions. Une parfaite application du modèle bernois sur un tronçon de route cantonale de 1,3 km circulé par plus de 8000 véhicules/jour. (photo: RWB 2016)