

Coronapistes en Suisse romande et en Suisse alémanique

A la suite du confinement durant la pandémie de COVID-19, les villes à l'étranger ont fait beaucoup d'efforts pour promouvoir le vélo. En Suisse aussi, il y a eu quelques initiatives en faveur du vélo.



Patrick Rérat



Hannah Widmer

APRÈS des semaines de confinement, les sorties au restaurant et le travail au bureau étaient à nouveau possibles à partir de mai 2020. Afin d'éviter un recours disproportionné à la voiture et de promouvoir le vélo, des villes comme New York, Paris, Berlin, Vienne ou Bogotá ont lancé différentes mesures d'urgence.

En Suisse aussi, les choses ont bougé. Genève et Lausanne ont tracé chacune 7,5 km de coronapistes. Fribourg a également lancé une nouvelle voie cyclable. A Zurich, des militants-es ont bloqué une voie de circulation pendant 30 minutes et l'ont utilisée comme voie cyclable provisoire. Malgré la demande croissante de voies cyclables, rien d'autre n'a été fait en Suisse alémanique. Comment expliquer cette différence avec la Suisse romande ? Et quelles conclusions peut-on tirer des coronapistes déjà réalisées ?

Les voies coronapistes comme celles de Genève et de Lausanne relèvent de l'urbanisme tactique. Celui-ci se caractérise par des mesures rapides, peu coûteuses et réversibles, qui favorisent la transition vers des villes vivantes et respectueuses de l'environnement. Habituellement utilisé par des associations d'habitants-es pour modifier leur quartier, l'urbanisme tactique a cette fois été fait sien par les autorités, qui ont joué tactiquement avec la loi supérieure. Elles ont utilisé l'article 107 de l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière d'une manière jusqu'alors inédite. Elle permet, « pour autant que la sécurité routière l'exige », de modifier une

signalisation sans consultation préalable pendant 60 jours. L'ouverture après le confinement a pu être interprétée comme une telle situation, et des coronapistes ont ainsi été mises en place rapidement et facilement. Toutefois, à l'issue des 60 jours (ou d'un renouvellement de la période de 60 jours à Genève), les projets ont été soumis à l'enquête publique selon la procédure ordinaire.

Explications possibles

Ces mesures ont été davantage appliquées en Suisse romande en raison d'une infrastructure cyclable moins développée mais pas uniquement. De plus, il y avait des politiciens-nes qui ont eu le courage et la conviction de s'engager pour des coronapistes. En Suisse alémanique, l'absence de telles personnalités, combinée aux divergences de vues entre les cantons et les villes, s'est toutefois révélée être un frein.

Bilan intermédiaire

A 100 mètres près, Lausanne a pérennisé toutes les coronapistes. A Genève aussi, ces voies sont en grande partie devenues permanentes, bien qu'un recours soit encore en suspens. Il est indéniable que les mesures d'urbanisme tactique constituent de nouveaux outils pour les villes et les communes. Les mesures transitoires peuvent contribuer à la promotion du vélo en permettant de tester progressivement de nouvelles solutions – même si elles ne sont pas encore parfaitement affinées –, d'identifier les points faibles et d'améliorer le réseau de voies cyclables. **OO**

A l'été 2021, les cyclistes de Genève (463) et de Lausanne (938) ont été interrogé·e·s dans le cadre d'une enquête sur les coronapistes. La grande majorité des personnes interrogées ont déclaré se sentir plus en sécurité grâce aux nouvelles voies cyclables (81% étaient d'accord à Genève, 73% à Lausanne, bien que 50% et 53% respectivement ne se sentent pas encore globalement en sécurité en faisant du vélo dans ces villes). Un grand nombre de cyclistes ont modifié leur itinéraire pour profiter de la nouvelle infrastructure (64% et 44% respectivement).

Le livre «Cycling through the pandemic» (en libre accès) revient sur ces expériences avec un chapitre de l'OUVEMA sur la Suisse.



Plus d'informations :

Pop-up-Velowege in der Romandie und der Deutschschweiz

Infolge der Lockdowns unternahmen ausländische Städte vieles, um den Veloverkehr zu fördern. Auch in der Schweiz gab es einige Veloinitiativen.



Patrick Rérat



Hannah Widmer

NACH WOCHEN des Lockdowns waren Restaurantbesuche und die Arbeit im Büro ab Mai 2020 wieder möglich. Um ein überproportionales Ausweichen auf das Auto zu vermeiden und den Veloverkehr zu fördern, lancierten Städte wie New York, Paris, Berlin, Wien oder Bogotá verschiedene Sofortmassnahmen.

Auch in der Schweiz tat sich einiges. Auf einer Länge von insgesamt 7,5 Kilometern initiierten Genf und Lausanne neue Pop-up-Velowege. Auch Freiburg lancierte kurzerhand einen neuen Veloweg. In Zürich blockierten Aktivistinnen und Aktivisten dagegen während 30 Minuten eine Fahrspur und nutzten diese als provisorischen Veloweg. Trotz der Forderung nach mehr Velowegen tat sich in der Deutschschweiz sonst nichts. Wie lässt sich dieser Unterschied zur Romandie erklären? Und welche Schlussfolgerungen lassen sich aus den bereits realisierten Pop-up-Velowegen ziehen?

Pop-up-Velowege wie jene in Genf und Lausanne werden dem *TACTICAL URBANISM* zugeordnet. Dieser zeichnet sich durch schnelle, günstige und reversible Massnahmen aus, die den Übergang zu umweltfreundlichen, lebendigen Städten vorantreiben. Normalerweise ein Werkzeug von Grassroot-Bewegungen, spielten Behörden taktisch mit übergeordnetem Gesetz. Sie nutzten Artikel 107 der nationalen Signalisationsverordnung auf bisher unbekannte Art. Das erlaubte es, «wenn es die Verkehrssicherheit erfordert», eine Signalisation ohne vorhergehende

Konsultation während 60 Tagen zu ändern. Die Öffnung nach dem Lockdown konnte als solche Situation ausgelegt werden, und so wurden die «Coronapisten» schnell und unkompliziert eingerichtet. Nach Ablauf der 60 Tage (oder einer Erneuerung der 60-Tage-Periode in Genf) wurden die Projekte jedoch im ordentlichen Verfahren öffentlich aufgelegt.

Mögliche Erklärungen

Leicht umsetzbare Massnahmen waren in der Romandie wegen der weniger gut ausgebauten Veloinfrastruktur einfacher zu finden. Ausserdem gab es «politische Schwergewichte», die sich persönlich für Pop-up-Velowege einsetzten. In der Deutschschweiz erwies sich die Abwesenheit solcher Persönlichkeiten in Kombination mit dem schwierigen Verhältnis zwischen Kantonen und Städten jedoch als Hemmschuh.

Zwischenbilanz

Bis auf 100 Meter verstetigte Lausanne alle «Coronapisten». Auch in Genf sind die Pop-up-Velowege zum grossen Teil dauerhafter Bestandteil geworden, obschon noch einige Rekurse hängig sind. Unbestritten ist, dass *TACTICAL URBANISM*-Massnahmen neue Werkzeuge für Städte und Gemeinden darstellen. Pop-up-Massnahmen können zur Veloförderung beitragen, um schrittweise neue Lösungen zu erproben – wenn auch noch nicht mit dem perfekten Feinschliff –, Schwachstellen zu verstehen und das Velowegnetz zu verbessern. oo

In einer Onlinebefragung wurden im Sommer 2021 Velofahrende von Genf (463) und Lausanne (938) zu den Pop-up-Velowegen befragt. Die grosse Mehrheit der Interviewten gab an, sich durch die neuen Velowege sicherer zu fühlen (81 Prozent stimmten in Genf zu, 73 Prozent in Lausanne, obwohl sich 50 Prozent bzw. 53 Prozent beim Velofahren in diesen Städten insgesamt noch nicht sicher fühlten). Viele Velofahrende änderten ihre Route, um von der neuen Infrastruktur zu profitieren (64 Prozent bzw. 44 Prozent).

Das frei zugängliche Buch «Cycling through the pandemic» beinhaltet ein Kapitel des OUVEMA (Universitäres Observatorium des Velos und der aktiven Mobilität) über die Schweiz.

