

# Un outil pour accompagner la politique cyclable

Une nouvelle plateforme en ligne soutient les communes dans la promotion du vélo. Elle décrit comment rendre un territoire accueillant pour le vélo et comment encourager le cyclisme au sein des différents groupes de population.

La loi fédérale sur les voies cyclables est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2023. Elle s'appuie sur la votation de 2018 qui a conduit à l'inscription des voies cyclables dans la Constitution suisse. Cette loi définit de nouveaux principes dans la planification, la réalisation et l'entretien des réseaux cyclables. Les cantons et les communes sont ainsi tenus de mettre en place et d'entretenir un réseau de voies cyclables de qualité pour les trajets quotidiens et de loisirs. La planification de ces réseaux dans des plans contraignants pour les autorités doit se réaliser d'ici fin 2027, la mise en œuvre jusqu'en 2042. Mais comment encourager la pratique du vélo? Quelles sont les mesures d'infrastructure et de promotion disponibles? Quels sont les éléments à prendre en compte? Pour soutenir les communes dans cette démarche, l'Observatoire universitaire

du vélo et des mobilités actives (OU-VEMA) de l'Université de Lausanne et le Büro für Mobilität AG (bfm) ont développé le «Guide Vélo». Il s'agit d'une plateforme en ligne, bilingue, et dont le contenu peut aussi être téléchargé en format PDF et imprimé. Le guide a été réalisé avec le soutien de SuisseEnergie, PRO VELO Suisse et des cantons de Fribourg, Lucerne, Vaud et Zurich. Il a également été validé par un groupe d'expert-e-s.

## Pourquoi promouvoir le vélo?

Le vélo a de nombreux atouts: il est silencieux, sain, respectueux de l'environnement, économe en surface et bon marché. Il contribue à apporter des réponses à de nombreux défis: les émissions de CO<sub>2</sub> et les dérèglements climatiques, la dépendance aux énergies fossiles et la pollution de l'air, les problèmes de santé publique liés à

des modes de vie sédentaires, la congestion des infrastructures et les atteintes à la qualité de vie (bruit, espace consacré à la circulation et le stationnement automobiles, etc.). De plus, le vélo a un grand potentiel inexploité. En 2021, 60% des déplacements ne dépassent pas 5 km en Suisse (Microrecensement Mobilité et Transport 2021). A l'échelle du pays, seuls 8% des déplacements sont effectués à vélo. Cette valeur masque d'importantes différences entre régions et villes, les plus cyclophiles comme Berne ou Bâle atteignent environ 20%, mais elles restent toutefois très éloignées des villes les plus cyclables d'Europe du Nord.

## Pour qui promouvoir le vélo?

Ensuite, le guide met l'accent sur la grande diversité des cyclistes et des types de vélos. Il fait notamment référé-



Un nouveau guide montre aux communes comment encourager la pratique du vélo.

Illustration: màd/Agence Giorgianni et Moeschler



*Le vélo a de nombreux atouts: il est silencieux, sain, respectueux de l'environnement, économe en surface et bon marché.*

*Photo: Shutterstock/Maria Sbytova*

rence au modèle 8-80 qui appelle à aménager un territoire cyclable afin que les personnes de 8 à 80 ans puissent se déplacer à vélo de manière autonome. Quant aux types de deux-roues, on observe une diversification qui élargit la pratique du vélo. L'assistance électrique permet de toucher un public plus large, de parcourir de plus longues distances, d'atténuer grandement le relief. Les vélos cargos et les remorques permettent le transport d'enfants et de matériel. Les vélos pliables et en libre-service peuvent être combinés facilement avec les transports en commun.

#### **Comment promouvoir le vélo?**

Un «système vélo» est nécessaire pour le promouvoir – il faut donc réfléchir de manière globale et tant agir sur les cyclistes que sur l'accueil du territoire pour ces derniers (cyclabilité). Pour ce faire, le guide propose une marche à suivre dans la définition d'un plan d'action vélo à travers plusieurs check-lists. Pour développer un plan d'action, trois étapes sont proposées: un diagnostic, la formulation d'une vision d'ensemble

et d'objectifs puis la définition de mesures pour les atteindre ainsi qu'un calendrier et un système de suivi des mesures. Le portage politique doit assurer les ressources humaines et le financement nécessaire pour ce faire. Une première série de fiches renvoie aux infrastructures et aménagements. Ces mesures visent à rendre un territoire accueillant pour le vélo et à garantir des itinéraires directs, en réseau, sûrs, confortables et attractifs. Elles comprennent notamment les différents types d'itinéraires, les régimes de vitesse, la gestion des cycles aux carrefours, mais aussi le stationnement, la signalisation ou la gestion des vélos lors de chantiers. Une deuxième série de mesures porte sur la communication, la formation, la prévention et la promotion. Celles-ci doivent rendre visibles les améliorations des itinéraires cyclables, légitimer le vélo comme moyen de transport et inciter la population à se (re)mettre au vélo. Ces fiches comprennent de nombreux exemples concrets que les communes peuvent développer sur leur territoire,

par exemple en lien avec les écoles ou les entreprises (bike to work) ou encore pour récolter des données sur les pratiques cyclables tout en incitant la population à faire du vélo (Cyclomania). Le Guide Vélo se réfère avant tout au vélo en tant que moyen de transport au quotidien. Il ne propose pas de recettes toutes faites, mais plutôt une liste d'ingrédients. Il invite les collectivités à se montrer ambitieuses afin de rendre leur territoire cyclophile et de tirer parti de tout le potentiel du vélo.

*Aurélie Schmassmann  
Assistante-doctorante  
OUVEMA (Unil)*

*Daniel Baehler  
Büro für Mobilität AG (bfm)*

*Patrick Rérat  
Professeur en géographie des mobilités  
OUVEMA (Unil)*

**Informations:**  
[www.guide-velo.ch](http://www.guide-velo.ch)



# Wie Gemeinden das Velofahren fördern können

Eine neue Onlineplattform unterstützt Gemeinden bei der Veloförderung. Sie beschreibt, wie ein Gebiet velofreundlich gestaltet und wie das Velofahren in den verschiedenen Bevölkerungsgruppen gestärkt werden kann.



Ein neuer Leitfaden zeigt Gemeinden auf, wie das Velofahren gefördert werden kann.

Grafik: zvg/Agence Giorgianni et Moeschler

Das Bundesgesetz über Velowege trat am 1. Januar 2023 in Kraft. Es beruht auf der Volksabstimmung von 2018, die zur Verankerung der Velowege in der Bundesverfassung geführt hat. Das Gesetz legt neue Grundsätze bei der Planung, dem Bau und dem Unterhalt von Velowegnetzen fest. Kantone und Gemeinden sind demnach verpflichtet, ein qualitativ hochwertiges Netz von Velowegen für den Alltags- und Freizeitverkehr einzurichten und zu unterhalten. Die Planung dieser Netze in behördenverbindlichen Plänen muss bis Ende 2027 erfolgen, die Umsetzung bis 2042. Doch wie kann das Velofahren gefördert werden? Welche Infrastruktur- und Fördermassnahmen stehen zur Verfügung? Welche Faktoren sind zu berücksichtigen?

Um die Gemeinden dabei zu unterstützen, haben das Observatoire univer-

sitaire du vélo et des mobilités actives (Ouvema) der Universität Lausanne und die Büro für Mobilität AG (bfm) den «Guide Velo» entwickelt. Dabei handelt es sich um eine Onlineplattform, die zweisprachig ist und deren Inhalte auch als PDF heruntergeladen und ausgedruckt werden können. Der Leitfaden wurde mit der Unterstützung von EnergieSchweiz, Pro Velo Schweiz und den Kantonen Freiburg, Luzern, Waadt und Zürich erstellt. Er wurde zudem von einer Expert/innen-Gruppe validiert.

## Warum das Velo fördern?

Das Velofahren hat zahlreiche Vorteile: Es ist leise, gesund, umweltfreundlich, flächensparend und günstig. Es leistet zudem einen Beitrag zur Lösung zahlreicher gesellschaftlicher Probleme wie der steigenden CO<sub>2</sub>-Emissionen, des damit einhergehenden Klimawandels,

der Abhängigkeit von fossilen Energieträgern, der Luftverschmutzung, von Gesundheitsproblemen aufgrund von zu wenig Bewegung, der Überlastung der Infrastrukturen sowie der Einschränkungen der Lebensqualität in den Zentren (Lärm, für Autoverkehr und Parkplätze genutzte Flächen usw.). Ausserdem verfügt das Velo über ein grosses Entwicklungspotenzial. 2021 waren in der Schweiz 60 Prozent aller Wege nicht länger als fünf Kilometer (Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021). Schweizweit wurden nur acht Prozent aller Wege mit dem Velo zurückgelegt. Dabei bestehen jedoch grosse Unterschiede zwischen Regionen und Städten: Die velofreundlichsten wie Bern und Basel erreichen etwa 20 Prozent, bleiben damit aber immer noch weit hinter den velofreundlichsten Städten in Nordeuropa.

## Für wen das Velo fördern?

Anschliessend hebt der Leitfaden die grosse Vielfalt an Velofahrenden und Velotypen hervor. Er verweist insbesondere auf das Modell 8–80, das dazu aufruft, ein Gebiet so zu gestalten, dass Menschen im Alter von 8 bis 80 Jahren selbstständig Velo fahren können.

Bei den Arten von Velos ist eine Diversifizierung zu beobachten, welche die Bandbreite des Velofahrens erweitert. E-Bikes eröffnen einem breiteren Publikum den Zugang zum Velo und vereinfachen das Zurücklegen von längeren Strecken und grösseren Höhenunterschieden. Cargobikes und Veloanhänger ermöglichen den Transport von Kindern, Material und Gepäck. Faltvelos und Veloverleihsysteme lassen sich besonders gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln kombinieren.

## Wie das Velo fördern?

Ein ganzheitlicher Ansatz ist notwendig, um das Velo zu fördern – es muss also das gesamte «System Veloverkehr» einbezogen werden und sowohl auf die Velofahrenden als auch auf die Velotauglichkeit des Raums und der Infrastruktur eingewirkt werden. Dazu beinhaltet der Leitfaden eine Vorgehensweise für die Erarbeitung eines Veloaktionsplans mit mehreren Checklisten. Für den Aktionsplan werden drei

Schritte vorgeschlagen: eine Analyse, die Formulierung einer Gesamtvision und der Ziele, die Definition von Massnahmen zur Erreichung dieser Ziele sowie ein Zeitplan und ein System zum Monitoring dieser Massnahmen. Durch die politische Unterstützung müssen die dafür notwendigen personellen und finanziellen Ressourcen sichergestellt werden.

Das Herzstück des «Guide Velo» ist eine Sammlung der wichtigsten Massnahmen zur Veloförderung in Form von 35 kompakten, mit praktischen Beispielen illustrierten Massnahmenblättern.

Die erste Serie von Massnahmenblättern bezieht sich auf Infrastrukturen. Diese Massnahmen zielen darauf ab, ein Gebiet velofreundlich zu gestalten und direkte, vernetzte, sichere, komfortable und attraktive Routen zu gewährleisten. Sie umfassen insbesondere die verschiedenen Arten von Velowegen, Verkehrsregimes, Veloführung an Kreuzungen, aber auch die Veloparkierung, die Signalisation oder den Umgang mit Baustellen. Eine zweite Serie von Massnahmenblättern betrifft die Kommunikation, Ausbildung, Prävention und Förderung des Velos. Diese sollen die Verbesserungen der Veloinfrastruktur sichtbar machen, das Velo als Verkehrsmittel legitimieren und die Bevölkerung dazu bringen, (wieder) aufs Velo zu

steigen. Die Massnahmenblätter enthalten zahlreiche konkrete Beispiele, die die Gemeinden auf ihrem Gebiet entwickeln können, zum Beispiel in Verbindung mit Schulen oder Unternehmen (bike to work) oder um Daten über die Velonutzung zu sammeln und gleichzeitig die Bevölkerung zum Velofahren zu animieren (Cyclomania).

Der «Guide Velo» bezieht sich in erster Linie auf das Velo als Transportmittel im Alltag. Er enthält keine fertigen Rezepte, sondern vielmehr eine Liste von Zutaten, die im jeweiligen Kontext betrachtet werden müssen. Der Leitfaden lädt die öffentliche Hand dazu ein, bei der Gestaltung von velofreundlichen Gebieten hohe Ansprüche zu stellen und das volle Potenzial des Velos auszuschöpfen.

*Aurélie Schmassmann*  
Doktorassistentin  
Ouvema (Universität Lausanne)

*Daniel Baehler*  
Büro für Mobilität AG (bfm)

*Patrick Rérat*  
Professor für Verkehrsgeografie  
Ouvema (Universität Lausanne)

**Informationen:**  
[www.guide-velo.ch](http://www.guide-velo.ch)



Velofahren ist nicht nur gesund und umweltfreundlich, sondern auch flächensparend und günstig.

Bild: Shutterstock/Maria Sbytova



# Come i comuni possono promuovere la mobilità ciclistica

Una nuova piattaforma online supporta le autorità locali nella promozione della mobilità ciclistica. La guida descrive come rendere un territorio a misura di bicicletta e come incoraggiare l'uso della bicicletta.

La legge federale sulle piste ciclabili è entrata in vigore il 1° gennaio 2023. Essa si basa sulla votazione del 2018 che ha portato all'inclusione degli itinerari ciclabili nella Costituzione svizzera. Questa legge definisce nuovi principi per la pianificazione, la costruzione e la manutenzione delle reti ciclabili. I cantoni e i comuni sono ora obbligati a creare e mantenere una rete di piste ciclabili di alta qualità per gli spostamenti quotidiani e per il tempo libero. La pianificazione di queste reti in piani vincolanti per le autorità deve essere completata entro la fine del 2027, e attuata entro il 2042. Ma come si può incoraggiare l'utilizzo della bicicletta? Quali sono le infrastrutture e le misure promozionali disponibili? Quali fattori devono essere presi in considerazione?

Per sostenere le autorità locali in questo compito, l'Observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives (OU-VEMA) dell'Università di Losanna e il Büro für Mobilität AG (bfm) hanno sviluppato la «Guide Vélo». Si tratta di una piattaforma online bilingue (tedesco e francese), il cui contenuto può essere scaricato anche in formato PDF e stampato. La guida è stata realizzata con il supporto di Svizzera Energia, PRO VELO Svizzera e dei Cantoni di Friburgo, Lucerna, Vaud e Zurigo. È stata inoltre convalidata da un gruppo di esperti.

## Perché promuovere la bicicletta?

La bicicletta ha molti vantaggi: è silenziosa, sana, ecologica, poco ingombrante ed economica. Contribuisce a rispondere a una serie di sfide: le emissioni di CO<sub>2</sub> e i cambiamenti climatici, la dipendenza dai combustibili fossili e l'inquinamento atmosferico, i problemi di salute pubblica legati a stili di vita sedentari, la congestione delle infrastrutture e il deterioramento della qualità della vita (rumore, spazio occupato dal traffico e dai parcheggi, ecc.).

Inoltre, la bicicletta ha un grande potenziale non sfruttato. Nel 2021, il 60% degli spostamenti in Svizzera non superava i 5 km (Microcensimento Mobilità e Trasporti 2021). A livello nazionale,

solo l'8% degli spostamenti viene effettuato in bicicletta. Questo dato nasconde grandi differenze tra regioni e città, in particolare con città più ciclabili come Berna e Basilea, che raggiungono circa il 20% di spostamenti in bicicletta, ma sono ancora molto lontane dalle città più ciclabili del Nord Europa.

## Per chi promuovere l'uso della bicicletta?

La guida prosegue sottolineando l'ampia diversità dei ciclisti e dei tipi di bicicletta. In particolare, fa riferimento al modello 8-80, che richiede lo sviluppo di un «territorio ciclabile» in modo che le persone di età compresa tra gli 8 e gli 80 anni possano pedalare autonomamente. Vi è inoltre un approfondimento sul tipo di «due ruote» disponibili, che

amplia l'utilizzo della bicicletta. L'assistenza elettrica consente di raggiungere un pubblico più ampio, di coprire distanze maggiori e di ridurre notevolmente l'impatto della topografia. Le biciclette da carico e i rimorchi possono essere utilizzati per trasportare bambini e attrezzature. Le biciclette pieghevoli e self-service possono essere facilmente combinate con il trasporto pubblico.

## Come si può promuovere la bicicletta?

Per promuovere l'uso della bicicletta è necessario un «sistema ciclistico», quindi occorre pensare in modo olistico e agire sia sui ciclisti, sia sull'idoneità del territorio che li accoglie (ciclabilità). A tal fine, la guida suggerisce una serie



Una nuova guida mostra ai comuni come promuovere la mobilità ciclistica.

di «check-list» da seguire nella stesura di un piano d'azione per la mobilità ciclistica. Per sviluppare un piano d'azione, vengono proposte tre fasi: una diagnosi, la formulazione di una visione generale e di obiettivi, e quindi la definizione di misure per raggiungerli; oltre a un calendario e a un sistema di monitoraggio delle misure. Il sostegno politico deve garantirne le risorse umane e i finanziamenti necessari.

La guida si compone di misure per promuovere la mobilità ciclistica sotto forma di 35 schede illustrate e con esempi pratici.

La prima serie di schede riguarda le infrastrutture e la pianificazione. L'obiettivo di queste misure è rendere il territorio a misura di bicicletta e garantire che i percorsi siano diretti, collegati in una rete, sicuri, confortevoli e attraenti. In particolare, riguardano i diversi tipi di percorsi, i limiti di velocità, la gestione delle biciclette agli incroci, nonché i parcheggi, la segnaletica e la gestione delle biciclette durante i lavori stradali. Una seconda serie di misure riguarda la comunicazione, la formazione, la prevenzione e la promozione. Queste misure dovrebbero rendere visibili i miglioramenti dei percorsi ciclabili, legittimare la bicicletta come mezzo di trasporto e incoraggiare le



La bicicletta ha molti vantaggi: è silenziosa, salutare, ecologica, poco ingombrante ed economica.

Foto: Shutterstock/Maria Sbytova

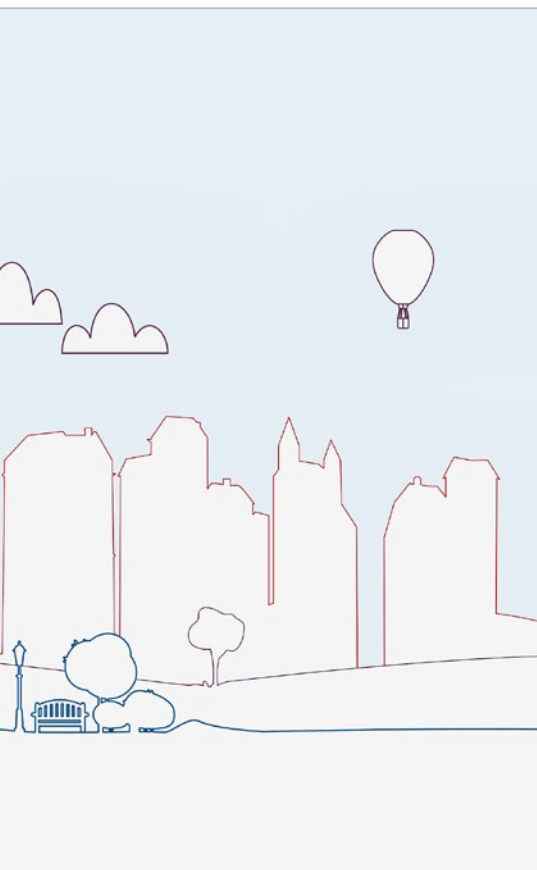


Illustrazione: mad/Agence Giorgianni et Moeschler

persone a (ri)iniziare ad andare in bicicletta. Le schede informative includono una serie di esempi pratici che le autorità locali possono sviluppare nei loro territori, ad esempio in collaborazione con le scuole o le aziende (bike to work), o per raccogliere dati sulle pratiche ciclistiche e incoraggiare le persone ad andare in bicicletta (Cyclomania).

La guida si occupa principalmente della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano. Non propone ricette pronte, ma piuttosto un elenco di ingredienti. Invita le autorità locali a essere ambiziose nel rendere i propri territori ciclabili e a sfruttare al massimo il potenziale della bicicletta.

*Aurélie Schmassmann*  
Assistente-dottorante  
OUVEMA (Unil)

*Daniel Baehler*  
Büro für Mobilität AG (bfm)

*Patrick Rérat*  
Professore di geografia della mobilità  
OUVEMA (Unil)

**Informazioni:**  
[www.guide-velo.ch](http://www.guide-velo.ch)