

Le Projet Human Power Mobility à *Expo.02*

et son influence sur la mobilité douce en Suisse

Laure Dekoninck, Achille Pidoux

Introduction

L'exposition nationale suisse de 2002, *Expo.02*, est un événement éphémère par définition. La vision des organisateurs, explicitée dès les premières réflexions, était de ne laisser aucune trace visible après la déconstruction de l'exposition. Les sols et surfaces exploités pendant la durée de l'exposition devaient, à quelques exceptions près, être remis dans leur état d'origine une fois les installations retirées. Déjà lors de la mise au concours des *arteplages* (nom créé spécialement pour *Expo.02* pour définir les installations majeures de l'événement), il était attendu des participants qu'ils prévoient un concept de démontage et de remise en état des sols¹. Cette manière d'aborder cette thématique lors de la conception d'*Expo.02* se démarque de l'exposition nationale de 1964. En effet, en 1964, il a été choisi de profiter de l'opportunité d'un tel événement pour la mise en place d'infrastructures lourdes, planifiées pour durer dans le temps et servir les intérêts futurs de la région Lausannoise.

Un des rares projets d'*Expo.02* à avoir été conçu pour durer dans le temps est le projet *Human Power Mobility* (HPM), dont le but premier était de relier les quatre *arteplages* entre les lacs de Morat et Neuchâtel, à travers des itinéraires de mobilité douce. Le terme est défini par l'Office fédéral des routes (OFROU), chargé de la protection des voies de communication historiques de la Suisse, comme « le fait de se déplacer à pied, sur roues ou sur roulettes, à la seule force musculaire humaine »². Les pratiques les plus répandues sont la marche à pied, le vélo, le skateboard, la trottinette et les rollers. Au total, le projet HPM fournit 160 kilomètres de pistes cyclables, dont 90 praticables au roller qui ont été recensées et complétées dans le cadre de ce projet³. Une fois *Expo.02* terminée, les itinéraires HPM ont été intégrés dans les réseaux nationaux de mobilité douce de la fondation *La Suisse à Vélo*, aujourd'hui rebaptisée *Suisse Mobile*.

¹ Olivier LUGON, cours SHS : Histoire de l'image I, EPFL, Automne 2022

² Office fédéral des routes (OFROU), « Mobilité douce » URL: <https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/themes/mobilite-douce.html> (consulté le 14 avril 2023)

³ La Broye, journal bi-hebdomadaire de la Broye vaudoise et fribourgeoise, 07.06.2002

Le projet des itinéraires HPM était parfaitement en accord avec les volontés des organisateurs d'*Expo.02* d'unifier la population des diverses régions suisses et de respecter l'environnement. La création d'une vraie unité Suisse, illustrée par l'allégorie des trois lacs représentant symboliquement les différentes régions linguistiques de Suisse, s'est traduite au sein du projet HPM par la création de nouveaux itinéraires reliant des itinéraires existants entre cantons germanophones et francophones. Durant le XIX^e siècle, on entend par durabilité quelque chose qui dure dans le temps. Cependant, le tournant des années 2000 introduit la notion d'écologie et de responsabilité environnementale à la définition. On peut se demander si le changement de définition du mot durabilité avant et après l'*Expo.02* peut se comprendre à travers un parcours historique de la mobilité douce en Suisse. Au vu de l'ampleur du réseau HPM élaboré lors d'*Expo.02*, l'enjeu est alors de montrer dans quelle mesure cet événement marque un moment charnière pour la durabilité et la mobilité douce. Plus précisément, quels ont été les mécanismes clés qui ont permis à *Expo.02* de jouer un rôle de catalyseur pour la promotion et l'établissement d'un réseau national de mobilité douce?

Ce travail s'articule en trois chapitres distincts, suivant une construction chronologique. Le premier chapitre se penche sur les prémices de la mobilité douce en Suisse, notamment à travers le développement du vélo comme nouvelle activité de loisir et de tourisme dès la fin du XIX^e siècle. Dans ce chapitre, il est également question de mettre en lumière la prise de conscience environnementale des années 1970 et les enjeux politiques qui y sont liés. Le second chapitre se concentre sur *Expo.02*, depuis la proposition de projet pour le concours d'idée citoyenne lancé en 1997 jusqu'à l'événement de l'exposition. Il s'agit ici de montrer qui ont été les acteurs qui ont porté le projet HPM et l'impact que celui-ci a eu sur l'exposition nationale. Le dernier chapitre propose d'analyser le développement des réseaux d'itinéraires de mobilité douce depuis *Expo.02* à aujourd'hui ainsi que l'évolution du tourisme pédestre et cycliste. Un petit relevé personnel d'un tronçon conçu pour *Expo.02* servira à étayer nos propos.

CHAPITRE 1: Les prémices de la mobilité douce en Suisse, du XIX^e siècle aux années 1990.

I. Introduction au chapitre

Ce chapitre se consacre à l'histoire de la mobilité douce avant *Expo.02*, événement qui aura l'ambition de marquer un tournant dans la sensibilisation aux enjeux de la mobilité douce en Suisse. Nous explorerons l'évolution non évidente de la mobilité douce depuis la fin du XIX^e siècle, d'abord par l'invention, puis par la démocratisation du vélo en Suisse. Nous décrirons ensuite les premières initiatives de promotion de la mobilité douce en Suisse au tournant de la politique environnementale des années 1970.

Ce chapitre permettra ainsi de mieux comprendre les racines de la mobilité douce en Suisse et de mesurer les progrès accomplis jusqu'en 2002, l'objectif étant de comprendre dans quel contexte historique le projet HPM d'*Expo.02* s'est mis en place.

II. La mobilité douce avant les années 1970

En retraçant les origines du vélocipède, nous tentons de montrer que l'intérêt pour la mobilité douce était fluctuant selon les périodes, et ne suivait pas de logique linéaire. Si le vélo symbolise aujourd'hui un moyen de transport abordable et accessible, au XIX^e siècle, le vélo symbolisait la liberté pour la société bourgeoise⁴. Les bicyclettes donnent pour la première fois la possibilité d'atteindre des privilèges réservés jusqu'alors à la noblesse. Cependant, son coût d'achat élevé ainsi que le temps libre nécessaire pour le pratiquer continuent à le rendre inaccessible à une grande partie de la population. Le cas des vélos surélevés des années 1870 l'exemplifie: réservée à une élite sportive, mâle et aisée, les femmes sont souvent exclues de cette pratique en raison de leurs robes amples et de la hauteur des vélos.⁵ Avec l'arrivée du vélo bas, ces mêmes femmes ont contribué à la diffusion de la bicyclette à partir de 1890.⁶ Les vélos étaient alors les premiers véhicules permettant une émancipation sociale pour de nombreux ouvriers et employés, amenant une indépendance de mobilité (*fig. 1*). Ces arguments sont soutenus par la Fédération suisse des cyclistes, fondée en 1883 et donnant plus tard naissance à Swiss Cycling.

⁴ Erika FLÜCKIGER STREBEL, *Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts : eine Übersicht über das Wissen und die Forschungslücken*, Bern, ViaStoria et ASTRA, 2014, p. 23.

⁵ *Ibid.*, p. 24.

⁶ *Ibid.*, p. 25.



Fig. 1: Parade de vélos surélevés sur la Bundesgasse à Berne vers 1880.⁷

Cette nouvelle indépendance est très vite perçue comme une nuisance dangereuse à la société. Lorsqu'un lecteur du *Journal de Genève* traite les mauvais cyclistes de «Vélocipédards » en juin 1899 et signale de cette manière l'énorme évolution du nombre de vélos à Genève : « de 900 en 1892 sur le territoire genevois, le nombre de vélos s'élève à 6.500 cinq ans plus tard. »⁸ L'intégration désordonnée et non régulée des vélos sur les routes genevoises s'accompagne de tensions et les accidents impliquant des cyclistes atteignent le nombre de 54 en 1904⁹. Ailleurs en Suisse, un engouement similaire pour le vélo se manifeste et des fêtes populaires sous forme de balades ou courses à vélo commencent à voir le jour dans différents cantons (fig. 2).

⁷ Paul Does, date approximative 1860-1900, musée national Suisse à Zurich (DIG-20398)

⁸ Gérard DUC et Olivier PERROUX, « Du dangereux vélocipède au vertueux vélo », *Histoire de la mobilité douce*, 2012, p. 24.

⁹ *Ibid.*, p. 26.



Fig. 2: Le cyclisme comme fête populaire.¹⁰

La législation sur la circulation est arrivée assez tardivement, les cyclistes devant respecter des règles différant d'une commune à l'autre. La peur des cyclistes se ressent dans les campagnes: la rapidité et leur qualité silencieuse faisant peur aux animaux de trait des charrettes et aux piétons.¹¹ Cependant, l'arrivée de la législation lors de la Belle Epoque (datant du fin du XIX^e siècle jusqu'au début du XX^e siècle) est une conséquence directe de la médiatisation de plus en plus fréquente des accidents de routes impliquant des bicyclettes. Dès 1903, le canton de Genève adhère au premier concordat intercantonal sur la circulation routière.¹² La première piste cyclable suisse n'a été inaugurée qu'en 1929, à Bâle, mais la construction de pistes cyclables se développe très lentement, en grande partie à cause de la motorisation de masse dans les années 1950.¹³ L'accessibilité et le statut de prospérité que confère la voiture entraîne un processus d'étalement urbain. Les distances de trajets entre la maison et le lieu de travail s'élargissent, accompagnés d'une nouvelle volonté politique

¹⁰ Auteur inconnu, 1899, Collection graphique de la Bibliothèque nationale suisse, Berne

¹¹ Erika FLÜCKIGER STREBEL, *op. cit.*, p. 26.

¹² Gérard DUC et Olivier PERROUX, *op. cit.*, p. 27.

¹³ Erika FLÜCKIGER STREBEL, *op. cit.*, p. 31.

suisse redirigée vers l'extension du réseau routier qui durera jusque dans les années 1970.¹⁴ Des pistes cyclables datant de l'entre-deux-guerres ont même été supprimées. Seule la ville de Winterthur développe un plan de circulation adapté aux cyclistes, projet qui, encore aujourd'hui, persiste comme base au réseau cyclable de la ville.¹⁵ Le vélo et la course à pied n'ont plus leur place comme moyen de transport et sont plutôt considérés comme des passe-temps ou des loisirs.

III. La sensibilisation aux questions environnementales des années 1970

L'accroissement très rapide et trop peu contrôlé du trafic motorisé dans les villes mène à une surcharge des infrastructures routières au milieu des années 1970. Afin de désengorger les villes, on cherche des solutions alternatives aux transports motorisés individuels, notamment en développant les transports publics à plus large échelle. À titre d'exemple, l'actuelle compagnie des Transports Publics Genevois (TPG) a été créée en 1977, succédant ainsi à la Compagnie Genevoise des Tramways Électriques (CGTE) après avoir diversifié son offre en développant les réseaux de bus publics¹⁶. À partir des années 1980, on se rend compte que la complexité des transports en ville devient trop grande pour être considérée sans son environnement bâti et de paysage. C'est pourquoi la politique des transports et la politique d'aménagement du territoire ont alors fusionné pour former un champs thématique plus vaste et interconnecté¹⁷.

Le *Microrecensement Mobilité et Transport* (MRMT) effectué en 1994 a permis pour la première fois une analyse des comportements en matière de transports selon les étapes, permettant ainsi de mettre en lumière l'importance d'une combinaison de la mobilité douce avec les transports en commun¹⁸. Les statistiques produites à l'aide du microrecensement ont également permis de montrer que sur de courtes distances, le recours au déplacement motorisé était trop souvent préféré au déplacement en vélo ou à pied¹⁹. Ces résultats ont influencé la politique des transports, pointant du doigt la nécessité de développer des voies piétonnes et cyclables, afin de rendre les courts trajets plus attrayants pour les cyclistes et les

¹⁴ *Ibid.*, p. 36.

¹⁵ *Ibid.*, p. 42.

¹⁶ TPG, « plus de quarante ans d'histoire », TPG, URL: <https://www.tpg.ch/fr/nous-connaître/acteur-majeur-de-la-mobilite/histoire> (consulté le 07 juin 2023)

¹⁷ Erika FLÜCKIGER STREBEL, *op. cit.*, p.45

¹⁸ *Ibid.*, p.46

¹⁹ *Ibid.*, p.46

piétons que pour les automobilistes et ainsi diminuer les problèmes de trafic et améliorer l'impact environnemental du secteur de la mobilité.

Ce changement de stratégie politique, qui est initié dès le milieu des années 1990, se voit probablement influencé par la politique d'autres pays européens, notamment les Pays-Bas et le Danemark, qui instaurent dès 1999 des plans directeurs nationaux visant à renforcer le trafic cycliste²⁰. La Confédération Suisse, elle, n'opte pas pour un plan directeur, mais travaille sur des « lignes directrices et catalogue de mesures pour la mobilité douce »²¹, publiées en 2002. Ces lignes directrices doivent permettre l'objectif suivant: « À moyen terme, la mobilité douce doit atteindre le même statut que les transports publics et les transports individuels motorisés, afin que la mobilité en Suisse évolue vers la durabilité. »²²

²⁰ *Ibid.*, p. 52

²¹ Bundesamt für Strassen (ASTRA), *Entwurf Leitbild Langsamverkehr*, 2002, p.3

²² *Ibid.*, p.3

CHAPITRE 2: Le succès du projet HPM dans la promotion de la mobilité douce.

I. Introduction au chapitre

Ce chapitre couvre le projet HPM depuis sa genèse dans les années 1990 jusqu'à la fin de l'Exposition nationale et le bouclage de ses comptes. Le projet HPM et ses sous-projets seront expliqués de manière détaillée et nous montrerons quelles parties ont été un succès en termes de promotion et d'utilisation de la mobilité douce. Nous mettrons également en lumière les potentielles influences que ce projet a eu sur la législation routière.

II. Les prémices du projet HPM

Avant de se plonger concrètement dans le projet HPM, il nous semble important d'expliquer de manière concise la création et le développement de la fondation *La Suisse à Vélo* (aujourd'hui renommée *SuisseMobile*), intimement liée au projet HPM. Les premières idées de réseaux de pistes cyclables à grande échelle en Suisse sont initiées par Markus Capirone et Thomas Ledergerber dès 1990. Les deux amis proposent dans le cadre d'un concours d'idée lancé pour le 700e anniversaire de la Confédération un réseau cantonal à Soleure²³. Ce projet pilote, réalisé en 1993, sert de premier test à l'échelle d'un canton, permettant ainsi de valider les processus de coordination, communication et collaboration entre entités publiques et privées nécessaires au bon fonctionnement d'un projet touristique et infrastructurel d'une telle ampleur (L. Stadtherr, entretien personnel, 5 mai 2023). Ce projet pilote mène en 1998 à la création de la fondation *La Suisse à Vélo* avec un premier réseau de neuf itinéraires nationaux.

En 1997, alors que Markus Capirone et Thomas Ledergerber travaillent sur la création de la fondation *La Suisse à Vélo*, ils profitent du lancement d'un concours d'idée pour *Expo.01*, afin de proposer un projet spécifique à l'exposition nationale et ainsi profiter de la visibilité d'un tel événement pour le tourisme et le loisir à vélo. Le projet est retenu et sera mis en place pour *Expo.02*. La direction du projet HPM est assurée par deux membres de la fondation *La Suisse à Vélo* et complétée par des personnes externes à la fondation pour compter au total cinq personnes²⁴.

²³ Yann SCHLEGEL, *Oltner Tagblatt*, « Der Velo-Wegbereiter: Vom Kunstmaler zum Routen-Pionier », septembre 2018

²⁴ *Ibid.*

III. Les différents sous-projets

Le but principal du projet est de promouvoir les moyens de déplacements doux (à force musculaire) entre les quatre *arteplages*, afin de répondre à des modes de tourisme en pleine évolution, avec en toile de fond la notion de respect de l'environnement, comme pour l'ensemble du développement d'*Expo.02*²⁵. Afin d'atteindre cet objectif, plusieurs sous-projets ont été mis en place, le plus vaste étant le réseau d'itinéraires praticables à pied, à vélo ou en roller. Celui-ci comprend un travail de recensement des chemins et infrastructures existants, de balisage et la création d'une cinquantaine d'infrastructures nouvelles de différentes natures afin de compléter ou améliorer les tronçons existants (L. Stadtherr, entretien personnel, 5 mai 2023). Parmi les infrastructures mises en place, on compte la création du Pont Rotary, emblème du projet HPM, qui permet la traversée du canal de La Sauge entre les cantons de Morat et Fribourg. Ce pont est la seule infrastructure à avoir gardé une trace visible d'*Expo.02*, grâce à une plaquette explicative se situant à ses extrémités. Ce pont est praticable à pied, en vélo, en roller ainsi qu'en chaise roulante, grâce aux grandes rampes courbes qui se trouvent de part et d'autre du pont (*fig. 4*). Au Sud du lac de Neuchâtel, entre les communes de Font et de Cheyres, un passage sous-voie a été créé afin de permettre à un chemin paysager qui longe le lac de traverser les lignes de voies de chemin de fer. Parmi les autres infrastructures ponctuelles créées pour le projet, on compte la facilitation des accès à des ponts existants pour la pratique du roller et du vélo ainsi que plusieurs changements de surface, notamment le bétonnage ou enrobage de chemins agricoles, servant non seulement le projet HPM, mais facilitant également l'utilisation des machines agricoles. Les différentes interventions infrastructurelles ont été co-financées par *Expo.02* à hauteur de 20% à 40%, ainsi que par les cantons, communes et parfois des acteurs privés selon la nature de l'intervention (par exemple le pont Rotary, qui porte le nom du Club Rotary, financeur de l'ouvrage).

²⁵ Expo.02, Neuchâtel, Rapport final d'Expo.02, 2003, partie XI: direction exploitation, p. 482

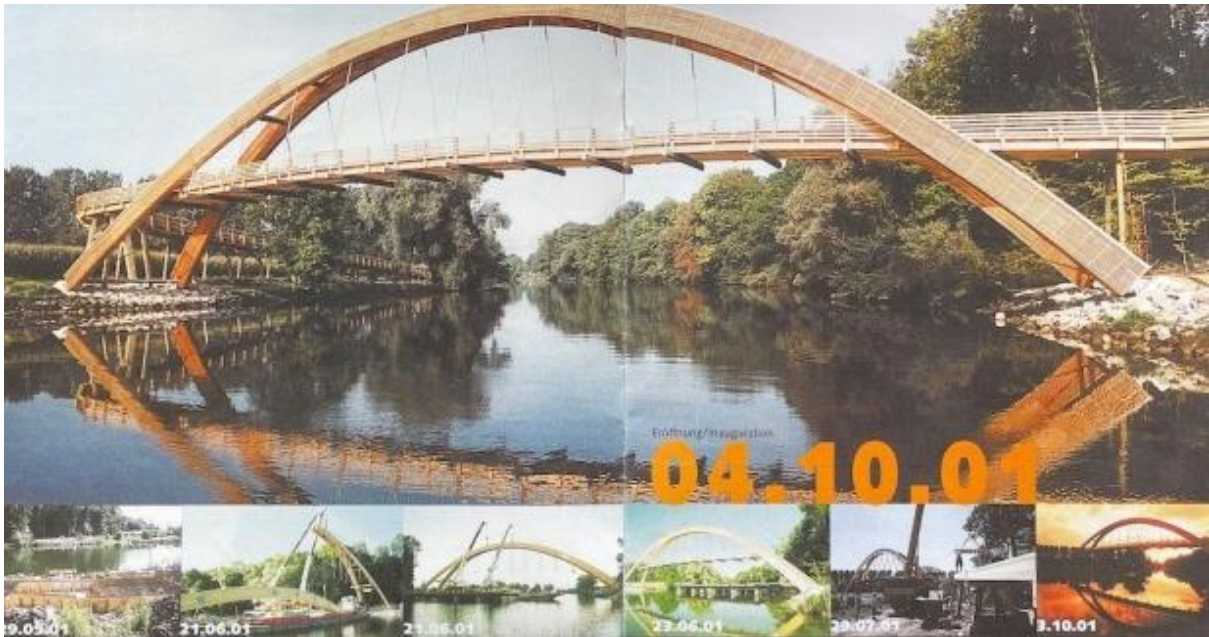


Fig. 4: Image du Pont Rotary et de ses étapes de construction²⁶

Le deuxième sous-projet mis en place pour *Expo.02* dans le cadre du projet HPM est la gestion d'une flotte de location de vélos, de rollers et d'autres moyens de locomotion. Au total, ce sont une vingtaine de points de location, situés à proximité des gares et sept grandes stations vélo à proximité des *arteplages* qui ont été mis à disposition des visiteurs d'*Expo.02*. La mise en place d'une offre combinée transports publics - vélo a permis de rendre les solutions de transports alternatifs à l'automobile attrayantes et accessibles au plus grand nombre, permettant ainsi de réduire les problèmes de trafic routier qu'un tel événement peut engendrer ainsi que de diminuer l'offre de parking automobile. Malgré la mise en place de solutions alternatives par les organisateurs d'*Expo.02*, les communes concernées ont exercé une pression pour la construction de parkings supplémentaires peu avant le début d'*Expo.02* (par crainte que des parkings sauvages incontrôlables voient le jour durant la manifestation)²⁷. Ce choix s'est avéré peu judicieux au vu des résultats finaux de répartition modale des transports, qui était de 30% pour la voiture et 70% pour les transports publics (trains et cars) et HPM, soit 10% de plus qu'initialement prévu²⁸. La direction générale a pris la décision de fermer un des deux parkings de Bienne au milieu de la manifestation pour cause de sous-occupation, entraînant ainsi des pertes financières²⁹. Cet exemple montre que les mesures mises en place dans le sens de la promotion de la mobilité douce, en particulier en

²⁶ Auteur inconnu, date inconnue, Rotary Club, URL: <https://rotary1990.ch/fr/content/news/show/16171?ce=1>

²⁷ Expo.02, Neuchâtel, Rapport final d'Expo.02, 2003, partie XI: direction exploitation, p. 482

²⁸ *Ibid.*

²⁹ *Ibid.*

combinaison avec l'offre de transports publics, ont bien fonctionné. Si aujourd'hui il paraît relativement évident de proposer une telle offre pour un événement de cette ampleur, il est important de rappeler que ce genre de pratiques était loin d'être répandu à l'époque d'*Expo.02*, en témoigne la mauvaise anticipation des besoins en surfaces de parking.

Le dernier sous-projet n'est pas d'ordre infrastructurel. Il consiste en l'organisation d'un événement public participatif pour la promotion de la mobilité douce: *Le SlowUp*. Cet événement festif propose de fermer des routes aux véhicules motorisés le temps d'une journée et ainsi faire profiter les cyclistes et amateurs d'engins à roulettes d'un itinéraire ponctué d'activités diverses³⁰. Le parcours proposé fait le tour du lac de Morat et s'étend sur 30 km³¹ (*fig. 5*). La première édition test en 2000 est déjà un succès: environ 30'000 personnes se sont réunies pour participer à cet événement plein air de grande envergure³². Nous verrons dans le chapitre suivant que le succès de ce sous-projet dépassera le cadre d'*Expo.02* et s'inscrira dans le temps, pour devenir un événement en plein air incontournable.

³⁰ Suisse Mobile, « SlowUp », URL: <https://schweizmobil.ch/fr/slowup-fr?origin=summer> (consulté le 05 juin 2023)

³¹ Journal du District D'Avenches, « SlowUp c'est ce prochain dimanche 9 juin », parution le 07 juin 2002

³² Suisse Mobile, « SlowUp », URL: <https://schweizmobil.ch/fr/slowup-fr?origin=summer> (consulté le 05 juin 2023)

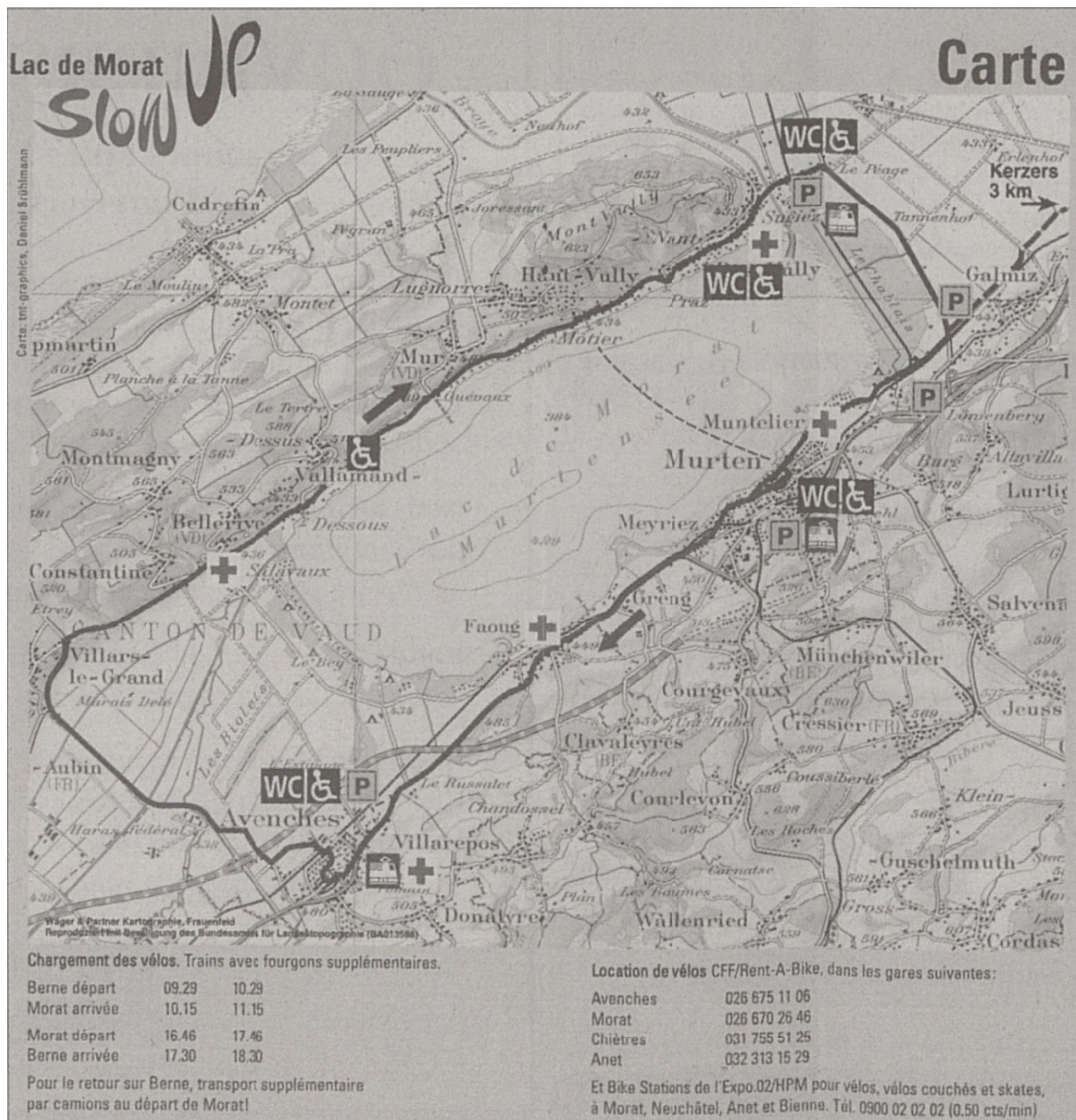


Fig. 5: carte du parcours et informations concernant le SlowUp autour du lac de Morat, 2002³³

IV. La carte HPM

Le moyen principal de communication du projet HPM est une carte des itinéraires mis en place pour *Expo.02* (fig. 6). Cette carte permet d'identifier les différents types d'itinéraires (piétons, vélo, roller) du projet HPM ainsi que des itinéraires nationaux et régionaux de *La Suisse à Vélo*. Elle détaille avec un degré de précision élevé les différents types de chemins,

³³ Journal du District D'Avenches, « SlowUp c'est ce prochain dimanche 9 juin », parution le 07 juin 2002

routes et surfaces avec des indications sur leur compatibilité avec les différents moyens de locomotion. De plus, la carte indique les points de location de vélo et les parkings spécialement conçus pour ceux-ci. Une multitude d'autres informations sont indiquées afin de permettre aux visiteurs une planification de leur voyage. En parallèle de cette carte, l'outil informatique *swissgomove* a été conçu afin de planifier au mieux son parcours. Des points de référence avec un code internet sont inscrits sur la carte et peuvent être indiqués sur la plateforme internet, afin de recevoir de plus amples informations selon le trajet choisi. Les informations partagées concernent le temps de trajet en fonction de la discipline choisie ainsi que les distances, dénivelés, infrastructures présentes (restauration, etc.) et l'offre touristique proposée le long du parcours³⁴. Les moyens de communication mixtes numériques et physiques montrent la volonté des organisateurs de répondre aux nouveaux modes de tourisme.



Fig. 6: Carte HPM, 2002³⁵

V. HPM et la législation routière

Une des particularités du projet HPM, est la proposition d'itinéraires conçus spécialement pour la pratique du roller pour la première fois en Suisse. Au début des années 2000, suite à l'utilisation croissante des rollers et des trottinettes sur la voie publique, l'Office

³⁴ Wabern : Bundesamt für Landestopographie, *Pays des Trois lacs*, carte d'excursion publiée en 2002, ISBN : 3302020023.

³⁵ Wabern : Bundesamt für Landestopographie, *Pays des Trois lacs*, carte d'excursion publiée en 2002, ISBN : 3302020023.

fédéral des routes (OFROU) est amené à soumettre à un examen approfondi les dispositions du droit de la circulation routière dans le cadre du projet “Nouvelles formes de mobilité sur le domaine public”³⁶. Ce projet mènera le 15 mai 2002, jour de l’inauguration d’*Expo.02*, à la modification de quatre ordonnances concernant les règles de la circulation routière (OCR), les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV), la signalisation routière (OSR) et les amendes d’ordre (OAO)³⁷. Dès lors, les patins à roulette, les rollers, les trottinettes ou les moyens de locomotion analogues équipés de roues ou de roulettes et mus pas la seule force musculaire des utilisateurs, ne sont plus considérés comme des engins de jeux, mais définis par l’article 1 alinéa 10 de l’OCR comme des engins assimilés à des véhicules³⁸. Il devient alors possible de concevoir des itinéraires adaptés à ces moyens de transport et l’utilisation de ces engins, jusqu’ici interdite sur la voie publique, devient encadrée par des textes législatifs afin de protéger les différents usagers de la route. Une première tentative en ce sens avait été engagée par le Parti socialiste suisse en octobre 1997, au moyen d’un postulat demandant au parlement de réexaminer le statut des utilisateurs de patins à roulettes et de les prendre en compte dans la législation routière³⁹. Le Conseil fédéral avait rejeté le postulat en novembre de la même année, mettant en avant l’argument de la mise en danger des autres utilisateurs de la route, les dispositifs de freinage de tels engins de sport n’étant pas adaptés à la circulation routière⁴⁰.

Au vu de la chronologie des événements juridiques cités à l’instant, il est possible d’affirmer que le projet HPM d’*Expo.02* n’a pas initié les réflexions sur la redéfinition juridique des engins à roulette et il se peut que l’intégration de ces engins dans l’OCR ait été inévitable à un certain moment. Bien que nous n’ayons pas trouvé la preuve écrite d’un lien entre *Expo.02* et la mise en vigueur de la révision des ordonnances fédérales, il semble cependant très probable que l’organisation d’un tel événement à l’échelle nationale ait eu une influence sur celle-ci, du moins concernant le calendrier de sa mise en vigueur, correspondant au jour d’inauguration d’*Expo.02*.

³⁶ Conseil fédéral suisse, Communiqué du 15 mai 2002, « Trottinettes et rollers: nouvelle règles de circulation », URL:<https://www.admin.ch/gov/fr/accueil/documentation/communiques.msg-id-8675.html> (consulté le 05 juin 2023)

³⁷ *Ibid.*

³⁸ Conseil fédéral suisse, RO 2002 1931, modification du 15 mai 2002 de l’Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR)

³⁹ Le Parlement suisse, postulat 97.3480, Prise en compte des utilisateurs de patins à roulettes dans la législation routière, déposé le 09 octobre 1997

⁴⁰ *Ibid.*

Les objectifs fixés par les organisateurs du projet HPM, qui étaient non seulement de répondre à une demande croissante de modes de transports alternatifs, mais également de promouvoir un tourisme durable, ont été atteints. En plus de la forte utilisation des transports publics et du réseau HPM ainsi que du succès de l'événement *SlowUp*, Lukas Stadtherr, membre de la direction de la fondation *SuisseMobile* (anciennement *La Suisse à Vélo*) et co-organisateur du projet HPM, nous a fait savoir que le projet HPM a été l'unique projet d'*Expo.02* à avoir respecté le budget qui lui était attribué. Une fois les décomptes terminés, le projet a même permis des retombées économiques à *Expo.02*. Ce projet aura répondu à chacun des trois piliers du développement durable, à savoir environnemental, social et économique.

CHAPITRE 3: Le développement des réseaux d'itinéraires de mobilité douce depuis Expo.02; son héritage et son évolution.

I. Introduction au chapitre

Nous montrerons à travers ce chapitre que la perduration des événements *slowUP*, les responsabilités partagées de l'entretien et de la planification du réseau infrastructurel, ainsi que les mesures législatives adoptées récemment continuent encore aujourd'hui à ancrer la mobilité douce en Suisse. Tous ces développements témoignent de l'héritage tangible laissé par le projet HPM et d'*Expo.02*.

II. *slowUp*: l'après de la retombée médiatique d'*Expo.02*

La première édition de *slowUp* lors d'*Expo.02* était censée être la seule. Initialement, *slowUP*, tout comme le reste d'*Expo.02* (à l'exception du projet HPM) n'était pas destiné à perdurer dans le temps. Cependant, cet événement connaît un tel engouement, non seulement reflété par l'enthousiasme d'une foule de 30 000 personnes à vélo et en rollers, témoignant ainsi d'une réponse à un réel besoin, mais surtout par le modèle choisi de promotion du vélo. Selon le co-fondateur de *La Suisse à Vélo*, en raison de l'énorme succès de *slowUP*, de nombreuses régions demandent à *La Suisse à Vélo* les droits d'utiliser les chartes graphiques et le nom du logo afin de continuer à organiser des éditions les années suivantes et de bénéficier de la retombée médiatique d'*Expo.02* (L. Stadtherr, entretien personnel, 5 mai 2023). La deuxième édition officielle de *slowUp* se déroule au Lac de Constance en 2002. L'année suivante, d'autres régions manifestent leur intérêt et trois autres *slowUp* ont lieu en 2003, accumulant plus de 100'00 participants⁴¹. Ces événements permettent de célébrer la mobilité douce dans plusieurs régions de la Suisse.

En 2004, *slowUP* s'établit véritablement comme « manifestation en plein air la plus importante du pays », avec 6 dates prévues pour sa cinquième édition dans les régions alémaniques et romandes (Morat, Haut-Rhin, Vallée de Joux, Gruyère, Constance Zurich). Depuis, il y a eu 18 éditions, avec une douzaine de *SlowUp* « réparties sur l'ensemble des régions du pays et sur toute la saison d'été ».⁴² Tout cela est grâce à *Expo.02*, qui a donné le premier élan national, mais également grâce à la participation des acteurs régionaux, ainsi qu'aux organisations représentant le tourisme, la politique, et les entreprises qui se chargent

⁴¹ Yves CHRISTEN, « Les journées sans voiture font école », Conférence de presse à Berne en 2004, URL : <https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/6721.pdf> (consulté le 5 février 2023), p.2.

⁴² Ibid., p.2.

de l'organisation de *slowUp*⁴³. De plus, depuis 2004, un manuel *slowUp* existe, comprenant des directives et des aides pour organiser cet évènement, ainsi qu'une identité visuelle forte «facilitant le lancement de nouvelles *slowUp* » et assurant la qualité des manifestations.⁴⁴ Aujourd'hui, les évènements *slowUP* sont incontournables, et pour chaque édition une dizaine de régions célèbrent la mobilité douce.

III. Le développement de l'utilisation et de l'entretien du réseau infrastructurel de mobilité douce

La fondation *SuisseMobile* est lancée en 2003 en fusionnant avec la fondation de tourisme et de loisirs *La Suisse à Vélo*. Son ouverture s'officialise en 2008. Sous l'égide de *SuisseMobile*, la responsabilité de planification des itinéraires de *La Suisse à Vélo* est transférée, tandis que l'entretien des infrastructures reste sous la responsabilité des propriétaires de chaque voie: les routes cantonales sont entretenues par les cantons, les routes communales par les communes, et les routes privées sont financées par des entités privées. Les 26 cantons sont co-responsables et copropriétaires du réseau *SuisseMobile*, avec des partenaires (comme les communes ou le club Rotary). Lors d'*Expo.02* et dans le cadre du projet HPM, un vaste réseau d'itinéraires signalisés pour la mobilité douce est proposé pour la première fois en Suisse. Cette initiative est rendue possible grâce à une étroite collaboration avec les services cantonaux des cantons d'*Expo.02*, ainsi qu'avec l'Office fédéral routier et le Bureau suisse de prévention des accidents.⁴⁵ Par exemple, près de l'artepilage de Bienne, des panneaux de signalisations combinant informations sur les directions à suivre et consignes de sécurité sont conçus pour les cyclistes et les patineurs (*fig. 7*). Aujourd'hui encore, le balisage des routes est géré au niveau cantonal, les cantons étant responsables de la signalisation pour *La Suisse à Vélo* et *La Suisse à Roller*, entre autres. Ces voies revêtues sont utilisables non seulement à vélo ou en roller, mais également comme chemins d'amélioration foncière (AF) pour faciliter l'exploitation des sols, notamment en agriculture.⁴⁶ L'utilisation polyvalente des routes, tant par les différents modes de transports

⁴³ Ibid., p.2.

⁴⁴ Ibid., p.2.

⁴⁵ Wabern : Bundesamt für Landestopographie, *Pays des Trois lacs*, carte d'excursion publiée en 2002, ISBN : 3302020023.

⁴⁶ « Sont réputés améliorations foncières (AF) les mesures et les ouvrages, tendant à assurer une utilisation rationnelle du sol, à en faciliter l'exploitation, à le préserver des dévastations ou destructions que pourraient causer les éléments naturels et à améliorer les conditions de production. » Etat de Vaud, « Améliorations foncières en zone agricole », *Canton de Vaud*, URL : <https://www.vd.ch/themes/territoire-et-construction/ameliorations-foncieres/ameliorations-foncieres-en-zone-agricole> (consulté le 4 juin 2023)

que par leur utilité touristique ou utilitaire, entraîne une pression d'entretien claire et bien définie.

Lors de notre excursion à vélo entre Morat et le Pont Rotary le 8 mars 2023, nous tentons d'effectuer un relevé photographique de certains tronçons conçus pour *Expo.02* afin d'analyser l'état d'entretien ou les traces du projet HPM. En partant de Morat et en suivant principalement les itinéraires cyclables d'HPM (indiqués par une ligne violette continue sur la carte), nous découvrons des pistes cyclables en bon état, accompagnées de panneaux de signalisation. Cependant, il est difficile de déterminer quelles pistes cyclables ou patinables ont été spécifiquement construites pour HPM et quelles routes préexistaient. Malheureusement, nous ne parvenons pas à obtenir davantage d'informations à ce sujet.

Une découverte surprenante est le dégoudronnage de certaines pistes cyclables construites pour HPM, comme le montre la photo numéro 7 du relevé photographique. Plus tard, lors d'un entretien avec Lukas Stadtherr, cofondateur de *La Suisse à Vélo*, nous apprenons que les nombreuses étapes de planification au cours de ces dernières années ont impliqué des combinaisons d'itinéraires, des rénovations, et même l'abandon de routes peu utilisées. Dans ce cas, il est possible de supposer que cette route a été dégoudronnée en faveur d'une route plus large pour les voitures, aménagée dans un souci de sécurité pour les utilisateurs de modes de transport doux, bien que sur la carte d'origine d'HPM, elle était indiquée comme dangereuse.

Nous découvrons également de nombreux panneaux de signalisation d'origine près du Pont Rotary, tels que la pancarte de la Voie Suisse de *La Suisse à Vélo* (cf. photo 3), ainsi que l'intégration de ces signalisations dans un réseau plus vaste de *SuisseMobile* (cf. photo 4). L'intégration de ce réseau routier d'HPM semble s'être déroulée de manière harmonieuse, grâce à la participation étroite des cantons au projet HPM et au sein de *La Suisse à Vélo*, au point qu'il est difficile de distinguer ce qui vient du projet HPM d'origine ou non. Seule la carte nous permet de reconnaître ces routes d'HPM qui sont bien présentes, praticables et utilisables.



Fig. 7: Panneaux de signalisation près de l'arteplage de Bienne, extrait de la carte d'excursion du projet HPM publiée en 2002.⁴⁷

Fig. 8: Zoom sur la carte d'excursion du projet HPM (sur la prochaine page)

⁴⁷ Wabern : Bundesamt für Landestopographie, Pays des Trois lacs, carte d'excursion publiée en 2002, ISBN : 3302020023.



- Internet-Infopunkt (www.swissgomove.ch)
Point d'information Internet
Punto informazioni Internet
Infopuncti Internet
- Sehenswertes
Curiosità
Luogo da vedere
Attracziuns
- Nationale Veloroute (Veloland Schweiz)
Itinéraire cyclable nationale
Ritinerario ciclistico nazionale
Ruta da velos nazionala
- Regionaler Radwanderweg
Piste cyclable régionale
Ritinerario ciclistico regionale
Via da velos regionala
- HPM-Expo.02: Wanderweg (Trans Swiss Trail)
HPM-Expo.02: chemin pedestre
HPM-Expo.02: sentiero pedestre
HPM-Expo.02: senda da viandar
- Wanderwegnetz
Réseau de chemins pedestres
Réte di percors per escursiuns
Rat di sendas da viandar
- Wanderweg / Gemüesplad
Chemin pedestre / Sentier maraicher
Percorso per escursiuns / La via dell'ortolano
Senda da viandar / Senda da legums
- Skalen: Rad- oder Fussweg
Rollers: piste cyclable ou chemin pedestre
Pattini: itinerario ciclistico o passeggiata
Skating: via di velos u di peduns
- Skalen: Nebenstrasse, Fahrweg
Rollers: route annexe, voie carrossable
Pattini: strada secundaria o carrozzabile
Skating: via laterala, stradun



1 Panneau de signalisation sur un itinéraire cyclable d'HPM-Expo.02



2 Panneaux de signalisation sur un itinéraire cyclable d'HPM-Expo.02 près du Pont Rotary. Route aujourd'hui intégrée au sentier maraîcher des Trois-Lacs.



3 Panneau d'origine de La Suisse à Vélo annonçant la Voie Suisse près du Pont Rotary



4 Panneaux de signalisation montrant l'intégration des pistes cyclables et parcours pour rollers au sein de réseau de SuisseMobile



5 Vue sur la rampe du Pont Rotary: pente douce la rendant accessible aux vélos et aux rollers.



6 Entrée du Pont Rotary du côté de Morat, marquée par le panneau du Rotary Club.



7 Parcours cyclable faisant partie du réseau d'itinéraires HPM-Expo.02 mais non goudronné, donc inaccessible en rollers.

Si les routes situées à l'intérieur d'un canton semblent avoir été financées de manière adéquate, le financement des infrastructures se trouvant entre deux cantons, comme celui de la rénovation du Pont Rotary, pose davantage de défis de gestion. Le Pont Rotary relie non seulement les communes d'Anet et de Mont Vully, les cantons de Berne et de Fribourg, mais aussi la Suisse romande et la Suisse alémanique. La fondation *SuisseMobile* fait don du Pont Rotary aux communes de Sugiez (aujourd'hui Mont Vully) et d'Anet, avec l'obligation d'en garantir l'entretien pendant 30 ans.⁴⁸ Dernièrement, nous l'apprend Lukas Stadtherr, ce véritable symbole de la région des trois lacs, et du « röstigraben », se dégrade de plus en plus au niveau de ses barrières et de la surface, notamment au niveau des deux rampes d'accès (L. Stadtherr, entretien personnel, 5 mai 2023). Les dommages importants constatés en 2018 sont estimés à 750'000 francs. Cela suscite de grands débats: faut-il rénover le pont 20 ans après sa construction, et qui peut financer un tel investissement lourd ? Heureusement, entre juillet et octobre 2022, le pont est rénové grâce à un cofinancement cantonal/communal des deux cantons, notamment grâce au réseau des communes du Seeland bernois. Ainsi, le Pont Rotary retrouve toute sa splendeur et continue de jouer son rôle de lien symbolique entre les régions linguistiques et les cantons.

IV. Et aujourd'hui? Impact de la demande croissante de la mobilité douce spatialement et législativement

Depuis le succès du projet HPM pour l'*Expo.02*, *SuisseMobile* témoigne d'une demande continuellement croissante d'un réseau de mobilité douce accessible et de qualité. Cela se ressent au niveau commercial, à travers les tours opérateurs proposant des voyages sur le réseau de *SuisseMobile*, une plateforme site-web, une application mobile, ainsi que des compteurs automatiques pour les passages. Cette croissance connaît une hausse significative pendant la période de Covid, ce qui est compréhensible étant donné que de plus en plus de personnes optent pour le vélo afin de se détendre et de profiter du plein air. Après cette période de boom, une légère baisse a été observée en 2022, mais la demande croissante de la part des clients et des utilisateurs se confirme de manière générale.

Certaines conditions-cadres, telles que la nouvelle loi fédérale sur les voies cyclables (LVC), exercent une forte pression sur les organisateurs et les investisseurs. Cette loi fédérale

⁴⁸ Madeleine DECKERT, « seeland.biel/bienne participe à hauteur de 50'000 francs à l'assainissement du "Pont Rotary" », *seeland.biel/bienne*, https://www.seeland-biel-bienne.ch/fileadmin/PDF/Medien/2019/MM_20191212_Mitteilungen_Vorstand_F.pdf (consulté le 4 juin 2023)

RO 2022 790, votée en mars 2022, entre en vigueur le 1er janvier 2023.⁴⁹ Elle impose aux cantons et à la Confédération de « planifier et construire un réseau de pistes cyclables sur leurs routes d'ici fin 2043 ». ⁵⁰ Cette obligation formelle conduit actuellement à une révision approfondie du réseau de mobilité douce à l'échelle fédérale, pour la première fois depuis l'initiative du projet HPM pour l'*Expo.02*, en étroite collaboration avec *SuisseMobile*. Notre entretien avec M. Stadtherr nous apprend que *SuisseMobile* développe en ce moment des chemins en proximité avec les cantons et prévoit de nombreux changements les cinq prochaines années (L. Stadtherr, entretien personnel, 5 mai 2023). Ainsi, le réseau de mobilité est en pleine évolution et adaptation pour répondre aux exigences de la nouvelle loi et aux besoins croissants des utilisateurs.

La LVC approfondit également des nouveaux enjeux: il ne s'agit plus seulement d'enjeux de loisir ou de durabilité comme c'était le cas lors de l'*Expo.02*, mais elle met l'accent sur l'enjeu utilitaire, tel que les déplacements professionnels. Ces deux enjeux, loisir et utilité, ont été entretenus et développés par associations faitières à la suite d'*Expo.02*: *SuisseMobile*, en tant que principale plateforme de loisirs et de tourisme en Suisse, et la conférence *Vélo Suisse*, qui se concentre sur les enjeux utilitaires. En raison de la superposition spatiale et légale des deux enjeux, les deux associations collaborent étroitement pour en assurer une coordination entre l'aspect utilitaire et de loisirs du vélo. Une troisième association, *Provélo Suisse*, s'implique fortement dans le réseau de pistes cyclables, mais avec une orientation plus politique, axée sur le lobbying et le groupe de pression. Selon M. Stadtherr, la LVC a mis en place des plans futurs considérables: pour *SuisseMobile* seule, il s'agit de la création de 9 itinéraires nationaux et de 50 itinéraires régionaux, avec des travaux de réaménagement, de recomposition d'itinéraires, et d'extension du réseau de base pour des réseaux de vélo et VTT, de roller, de sentiers pédestres et de ski de fond (L. Stadtherr, entretien personnel, 5 mai 2023). L'aspect utilitaire est intimement lié à l'aspect de durabilité, l'un ne va pas sans l'autre: la mise en œuvre de cette LVC favorise non seulement la santé physique de la population, mais réduit considérablement les émissions de CO2 générées par tous les déplacements en voiture. En effet, les citoyens qui se déplacent à vélo émettent 84%

⁴⁹ Confédération suisse, « Loi fédérale sur les voies cyclables », *Fedlex*, <https://www.fedlex.admin.ch/eli/oc/2022/790/fr> (consulté le 5 juin 2023)

⁵⁰ Association Rue de l'Avenir, « La loi fédérale sur les voies cyclables entrera en vigueur le 1er janvier 2023 », *Rue de l'Avenir*, <https://rue-avenir.ch/actualites/la-loi-federale-sur-les-voies-cyclables-entrera-en-vigueur-le-1er-janvier-2023/> (consulté le 5 juin 2023)

de CO2 de moins que les non-cyclistes pour l'ensemble de leurs déplacements quotidiens.⁵¹ Le potentiel de réduction d'émissions est énorme.

Ainsi, *Expo.02* et son projet HPM ont joué des rôles décisifs dans l'établissement de la mobilité douce en Suisse, à travers un réseau d'itinéraires de mobilité douce et une collaboration étroite avec les cantons. Cet héritage se poursuit dans le développement continu de ces réseaux et par l'adoption de mesures législatives favorables.

⁵¹ University of Oxford, « Get on your bike: Active transport makes a significant impact on carbon emissions », *University of Oxford*, https://www.ox.ac.uk/news/2021-02-02-get-your-bike-active-transport-makes-significant-impact-carbon-emissions?utm_source=miragenews&utm_medium=miragenews&utm_campaign=news (consulté le 5 juin 2023)

Conclusion

Au cours de ce parcours historique de la mobilité douce en Suisse, nous avons retracé les mécanismes clés permettant à *Expo.02* et au projet HPM d'ancrer la mobilité douce au sein de la Suisse. Nous avons tout d'abord montré qu'à partir de la fin du XIX^e siècle, lorsque le vélo émerge en tant qu'activité de loisir et de tourisme, la mobilité douce ne parvient pas à s'établir réellement. Même si, à partir des années 1970, avec la prise de conscience environnementale, la mobilité douce revient à la mode, ce n'est qu'à la fin des années 1990 que la demande croissante en transports doux devient tangible et qu'une nouvelle conception de la durabilité se met en place.

Avec la création de la *Suisse à Vélo* et le lancement du projet HPM, les organisateurs répondent à cette demande croissante en proposant un réseau régional de mobilité douce. Le projet HPM, à travers ses cartes et ses initiatives, contribue à la promotion du tourisme durable et à la consolidation de la mobilité douce en Suisse. De plus, l'introduction des premiers itinéraires dédiés aux rollers en Suisse a probablement entraîné des modifications législatives en 2002, assimilant les rollers, les patins à roulettes et les trottinettes à des véhicules. Ces mesures routières encadrent désormais leur utilisation sur la voie publique, assurant ainsi la sécurité des usagers de la route.

En examinant le développement de la mobilité douce après l'*Expo.02*, il est évident que la collaboration entre les acteurs impliqués lors du projet HPM, tels que les financeurs de l'*Expo.02*, les cantons et les fondations, crée un élan important. Cet élan perdure jusqu'à aujourd'hui, grâce aux événements *slowUp*, aux fondations faîtières dédiées à la mobilité douce, aux co-financements cantonaux et communaux, ainsi qu'aux mesures législatives en matière de transport routier. Ainsi, nous avons montré que l'*Expo.02*, plateforme du projet HPM, laisse un héritage significatif pour la mobilité douce en Suisse. Le réseau d'infrastructures de transport doux continue de s'adapter non seulement à la demande des habitants en termes de loisir ou de tourisme, mais aussi à leur conscience environnementale, témoignant de sa capacité à s'enraciner dans le pays.

Bibliographie

- Association Rue de l'Avenir. « La loi fédérale sur les voies cyclables entrera en vigueur le 1er janvier 2023 ». Rue de l'Avenir.
<https://rue-avenir.ch/actualites/la-loi-federale-sur-les-voies-cyclables-entrera-en-vigueur-le-1er-janvier-2023/> (consulté le 5 juin 2023).
- Auteur inconnu. 1899. Collection graphique de la Bibliothèque nationale suisse, Berne.
- Auteur inconnu. Date inconnue. Rotary Club. URL:
<https://rotary1990.ch/fr/content/news/show/16171?ce=1>.
- Bundesamt für Strassen (ASTRA). Entwurf Leitbild Langsamverkehr, 2002, p.3.
- Confédération Suisse. « Loi fédérale sur les voies cyclables ». Fedlex.
<https://www.fedlex.admin.ch/eli/oc/2022/790/fr> (consulté le 5 juin 2023).
- Conseil Fédéral Suisse. Communiqué du 15 mai 2002. « Trotinettes et rollers: nouvelles règles de circulation ». URL:
<https://www.admin.ch/gov/fr/accueil/documentation/communiques.msg-id-8675.html> (consulté le 5 juin 2023).
- Conseil Fédéral Suisse. RO 2002 1931. Modification du 15 mai 2002 de l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR).
- DECKERT, Madeleine. « seeland.biel/bienne participe à hauteur de 50'000 francs à l'assainissement du 'Pont Rotary' ». seeland.biel/bienne.
https://www.seeland-biel-bienne.ch/fileadmin/PDF/Medien/2019/MM_20191212_Mitteilungen_Vorstand_F.pdf (consulté le 4 juin 2023).
- DUC, Gérard, et PERROUX, Olivier. « Du dangereux vélocipède au vertueux vélo ». Histoire de la mobilité douce, 2012, p. 24.
- *Expo.02*. Neuchâtel. Rapport final d'Expo.02, 2003, partie XI: direction exploitation, p. 482.
- FLÜCKIGER STREBEL, Erika. Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts: eine Übersicht über das Wissen und die Forschungslücken. Bern: ViaStoria et ASTRA, 2014, p. 23.
- Journal du district d'Avenches. « SlowUp c'est ce prochain dimanche 9 juin ». Parution le 07 juin 2002.
- LUGON, Olivier. Cours SHS : Histoire de l'image I, EPFL, Automne 2022.
- Le Parlement Suisse. Postulat 97.3480. Prise en compte des utilisateurs de patins à roulettes dans la législation routière. Déposé le 09 octobre 1997.
- SCHLEGEL, Yann. Oltner Tagblatt. « Der Velo-Wegbereiter: Vom Kunstmaler zum Routen-Pionier ». Septembre 2018.
- Suisse Mobile. « SlowUp ». URL: <https://schweizmobil.ch/fr/slowup-fr?origin=summer> (consulté le 05 juin 2023)
- TPG. « Plus de quarante ans d'histoire ». TPG. URL:
<https://www.tpg.ch/fr/nous-connaître/acteur-majeur-de-la-mobilite/histoire> (consulté le 07 juin 2023).
- University of Oxford. « Get on your bike: Active transport makes a significant impact on carbon emissions ». University of Oxford.
<https://www.ox.ac.uk/news/2021-02-02-get-your-bike-active-transport-makes-significant-impact-carbo>

n-emissions?utm_source=miragenews&utm_medium=miragenews&utm_campaign=news (consulté le 5 juin 2023).

- État de Vaud. « Améliorations foncières en zone agricole ». Canton de Vaud. URL: <https://www.vd.ch/themes/territoire-et-construction/ameliorations-foncieres/ameliorations-foncieres-en-zone-agricole> (consulté le 4 juin 2023).
- Wabern. Bundesamt für Landestopographie. Pays des Trois lacs, carte d'excursion publiée en 2002, ISBN: 3302020023.
- CHRISTEN, Yves. « Les journées sans voiture font école ». Conférence de presse à Berne en 2004. URL: <https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/6721.pdf> (consulté le 5 février 2023), p.2.
- Office Fédéral Des Routes (OFROU). « Mobilité douce ». URL: <https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/themes/mobilite-douce.html> (consulté le 14 avril 2023).