

YVES TERRANI

En ville, les vélos font-ils n'importe quoi ?

Les cyclistes urbains sont-ils des voyous, des anarchistes qui ne respectent rien et éprouvent un sentiment d'impunité ? Ou plutôt de grands incompris qu'on connaît mal et dont les besoins ne sont pas – ou mal – pris en compte ? Décryptage...



©Ldd

Il y a à peine plus de 200 ans – c'était le 12 juin 1817 – Karl Drais parcourait 14 kilomètres sur son engin en bois à deux roues. Cet événement est entré dans l'Histoire comme la date de naissance du vélo, un objet de luxe au départ, devenu au fil des ans un moyen de transport populaire. Surtout en ville, car il permet des déplacements rapides, non polluants et bon marché

dans un trafic généralement engorgé. Seulement voilà ! L'augmentation du nombre de cyclistes et le comportement « accidentogène » de certains d'entre eux font que la cohabitation avec les autres usagers de la route ou les piétons est parfois problématique dans les localités. Pour mémoire, en novembre dernier, la Police cantonale genevoise a mené une campagne de sécurité rou-

tière ciblant les cyclistes. Résultat des courses : 364 amendes d'ordre distribuées en trois jours. En majorité pour des feux rouges grillés. « Il est normal que la police fasse son travail, considère à ce propos Rolin Wavre, porte-parole de Pro Vélo Genève pour qui, en matière de prévention routière, plus les violations sont manifestes, plus les contrôles sont utiles. Et généralement bien assimilés. »

Genève, un cas à part

Et l'homme sait de quoi il parle. Genève est en effet régulièrement pointée du doigt pour le comportement de ses cyclistes. Rolin Wavre ne nie pas le problème. *« Bien sûr qu'il y a de vrais cinglés chez nous, qui plus est souvent agressifs. Ils sont une minorité. Malheureusement, celle-ci est très visible, alors que le comportement correct, lui, ne se voit pas, lance-t-il, tout en nuanciant le propos : le réseau routier n'est pas adapté, donc le cycliste se sent en danger. Du coup, il adopte une posture d'assiégé. Ne l'oublions pas, deux voitures qui se rentrent dedans, c'est une question de tôle froissée. Mais une voiture qui heurte un cycliste, c'est un souci d'intégrité physique. Et c'est ça qui n'est pas compris. Le cycliste est nu, vulnérable. Il n'a pas de carrosserie pour se protéger. »*

« Le cycliste genevois qui roule chez lui est peu respectueux des autres et de la loi. Son comportement est plus agressif que celui qu'on observe dans d'autres villes. Il passe sur les trottoirs, brûle les feux rouges, slalome entre les voitures », estime de son côté Henri-Pierre Galletti. Le directeur de la section genevoise du Touring Club Suisse poursuit : *« À Genève, on compte 6 à 8% de personnes qui ne font que du vélo ; 6 à 8% qui ne se déplacent qu'en voiture, 6% dont on ne connaît pas les moyens de transport utilisés. Et quelque 80% qui font du multimodal. Ceux-là varient leur comportement. Ainsi, un automobiliste genevois critiquera volontiers les cyclistes. Mais quand c'est lui qui est à vélo, il hurlera contre les conducteurs de voitures. C'est typique. »* Et Henri-Pierre Galletti de constater tout de même que *« certains éléments de la Loi sur la circulation routière ainsi que les infrastructures routières ne sont pas*

vraiment adaptés aux cyclistes ». C'est un fait... Il n'en demeure pas moins que dans d'autres villes suisses – on pense en particulier à Berne ou à Zurich – on ne se conduit pas à vélo comme on le fait à Genève. Dans ces deux cités d'importance, les cyclistes se comportent mieux et s'efforcent d'être bien acceptés. L'aménagement routier qui leur est destiné n'est peut-être pas étranger à ce phénomène. Car dans ce domaine, les villes romandes sont très en retard sur leurs voisines alémaniques. *« Outre-Sarine, on trouve très souvent par exemple un feu vélo orange clignotant pour les tourner à droite. Les cyclistes ne commettent ainsi plus de faute lorsque la signalisation routière est adaptée à ce mode de déplacement. Il est à noter aussi que les pays favorisant l'usage du vélo (Pays-Bas, Danemark, certaines villes d'Allemagne) ont développé de très nombreux aménagements cyclables grâce auxquels les usagers cyclistes ne ressentent plus le besoin de rouler sur les trottoirs »,* commente-t-on chez Pro Vélo Suisse.

Efforts à entreprendre

Alors, au bout du compte, les cyclistes urbains, des voyous ou des plutôt des incompris ? Pour Nicolas Kessler, porte-parole du BPA (Bureau de prévention des accidents), *« la vérité se situe sans doute un peu entre les deux »,* même s'il concède que l'organisation qu'il représente n'a jamais mené d'étude sur la question.

« L'augmentation du nombre de vélos et la multiplication des vélos électriques a changé la donne, explique-t-il. Dans notre pays, le nombre d'accidents impliquant des automobilistes a baissé ces dernières années. En revanche, celui qui concerne les autres catégories d'usagers – et notamment les cyclistes – stagne.

Il y a des efforts à entreprendre pour améliorer la situation. »

« On dénote un comportement voyou chez certains cyclistes, note quant à elle Virginie Kauffmann, qui œuvre au Büro für Mobilität, à Berne (une équipe interdisciplinaire qui regroupe des professionnels en transports, géographie, aménagement du territoire, urbanisme, etc.). À vélo, on est plus rapide, plus mobile que les scooters et les voitures. On dispose de beaucoup de liberté aussi. Et ça a tendance à agacer les automobilistes. »

Virginie Kauffmann pense cependant que dans les villes, la voirie a été conçue pour les voitures. *« Les cyclistes sont coincés, désavantagés dans les carrefours où ils doivent s'arrêter, poser le pied, redémarrer, analyse-t-elle. Or, ils sont sensibles à la rapidité. Une situation inconfortable donc pour eux qui ont besoin de continuité. De sociabilité aussi puisque les cyclistes aiment bien rouler à deux pour discuter. Les moyens actuels ne sont pas adéquats. Il faudrait généraliser notamment le tourner à droite aux feux (ndlr : pratiqué à Bâle) ; multiplier les pistes cyclables ou les itinéraires en site propre ; accorder plus d'espace aux cyclistes ; installer des feux qui passent au vert plus rapidement pour les vélos ; mettre en place des rues cyclables (ndlr : 1-2 en test à Berne) où les vélos seraient prioritaires. Il y a du travail. Surtout en Suisse où les villes et structures urbaines sont vieillottes. »*

Il s'agit donc – on l'aura compris – d'un choix politique. Le problème – et tout le monde s'accorde là-dessus – c'est que les politiciens ne sont pas toujours prêts à faire un arbitrage. Et surtout à se mettre à dos les automobilistes. Lesquels sont appuyés par de puissants lobbies. ■