

# Les villes romandes veulent accorder plus de place à leurs cyclistes

**Développer le réseau cyclable pour améliorer la qualité de vie, c'est l'objectif de plusieurs métropoles, Lausanne en tête. Les politiques investissent dans des infrastructures à la pointe pour les pendulaires à vélo.**

**E**t si les vélos avaient aussi leurs autoroutes? Pour désengorger des artères surchargées, de plus en plus de villes de Suisse reviennent en profondeur leurs réseaux de pistes cyclables. C'est le cas à Lausanne: la capitale vaudoise allouera un budget de plus de 3 millions de francs à l'aménagement d'itinéraires cyclables et à la sécurisation de passages pour piétons. Ce n'est pas tout: à l'échelle extra-urbaine, passerelles, pistes réservées aux deux-roues et signalisation spécifique parsèmeront la «voie verte» qui reliera dès 2019 Saint-Prex à Lutry. Cet axe traversera Lausanne en évitant les nœuds tempers.

Une évolution dans l'air du temps pour cette cité dont la topographie pourrait certes freiner l'enthousiasme des cyclistes. Son objectif est clair: «Nous voulons repenser la répartition de l'espace en ville», explique Florence Germond, municipale chargée des finances et du Patrimoine vert. S'il a progressé depuis les années 2000, le réseau cyclable lausannois présente encore des lacunes: «Une piste destinée aux cyclistes du dimanche près du lac, c'est bien, mais une toile dense permettant à chacun de se rendre au travail, c'est encore mieux.

**Des avantages et des réticences**  
Les villes ont tout à gagner d'une transition, même partielle, vers la mobilité à pédales: «Bien sûr, pas de vélos signifie moins de voitures», dit Florence Germond. Ce qui facilite la circulation et le partage à ceux qui ne peuvent pas se passer d'un véhicule. Mais la mobilité douce permet aussi de réduire à la fois la pollution atmosphérique et les nuisances sonores, et ainsi d'améliorer la qualité de vie des riverains. En parallèle, elle

augmente la convivialité, piétons et cyclistes cohabitent parfaitement dans des zones 20 ou 30 km/h. Sans oublier que de faire du vélo, c'est bon pour la santé.» Le deux-roues a donc tout bon pour les trajets de 3 à 5 kilomètres, la distance parcourue par plus de la moitié des pendulaires suisses.

Malgré ses arguments, le vélo peine à accéder au rang de moyen de transport quotidien. «Cette lenteur dans le développement des réseaux cyclables est due à plusieurs réticences», note Cindy Freudenthaler, géographe au sein du Büro für Mobilität. Elles touchent au coût des aménagements, pourtant négligeables par rapport à l'entretien des routes. Le relief a aussi été évoqué, mais il devient secondaire avec la multiplication des vélos électriques. Enfin, on a peur pour la sécurité des cyclistes. «Or, pour l'experte en mobilité douce, si les carrefours et les routes dépourvues de pistes réservées sont autant de points noirs, un cycliste prudent s'expose à un risque minime.



La municipale lausannoise Florence Germond utilise son vélo au quotidien. Elle veut rendre les rues de sa ville plus accueillantes pour les cyclistes.

© CLÉMENT GRANDJEAN

**QUESTIONS À...**

**Ulrich Seewer**  
Vice-directeur de l'Office fédéral du développement territorial

**«5,8 milliards ont déjà été investis»**



**Le programme de projets d'agglomération a été lancé en 2007. Avec quel objectif et quel budget?**

Les programmes d'agglomérations coordonnent les questions de logement et de transport en zone urbaine. Un fonds soutient des projets d'infrastructure qui ne peuvent être financés uniquement par la communauté et les cantons, à hauteur de 30 à 50% de leur coût total. A ce jour, le Parlement y a déjà consacré 5,8 milliards de francs.

**Un réseau cyclable efficient peut-il changer une ville?**

Absolument. La mobilité douce joue un rôle important dans les villes. Le vélo est rapide, peu encombrant, silencieux et écologique, et les aménagements qu'il exige sont peu coûteux.

**Les infrastructures cyclables sont moins développées dans les villes romandes que du côté allemandes. La tendance peut-elle s'inverser?**  
Cela dépend de la volonté politique des agglomérations. Un bon réseau cyclable entraîne tout naturellement une augmentation du nombre d'usagers. Le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), qui entrera en vigueur en 2018, permettra d'inscrire le système de subventions dans le long terme. Les villes ont les cartes en main.

Les métropoles allemandes, Zurich, Berne (lire l'encadré ci-contre) et Bâle en tête, investissent massivement pour offrir à leurs pendulaires un réseau cyclable réfléchi. Une véritable déferlante qui a ses conséquences, puisque entre 10 et 15% des habitants y utilisent leur vélo quotidiennement. Et à Lausanne? «Un à 2%, soufflé Florence Germond. Une composante culturelle entre sans doute en jeu: le déplacement à vélo est plus courant dans les pays germaniques. Le montant de 3 millions pour les cinq ans de cette législature semblerait ambitieux, tandis qu'à Berne, c'est le budget annuel.»

**Soutien financier bienvenu**

Les embouteillages ne sont pas nouveaux dans les villes suisses, les vélos non plus. Alors pourquoi cet enthousiasme soudain que généralise? La réponse est à chercher du côté des projets d'agglomération (lire l'encadré ci-dessous), cet instrument fédéral destiné à coordonner le développement des transports et de l'urbanisation en dépassant les limites communales, voire cantonales. La Confédération subventionne ainsi jusqu'à la moitié des projets les plus aboutis.

Lausanne n'est pas la seule localité romande à suivre l'exemple de ses voisins allemandiques. Ainsi la ville de Fribourg traverse-t-elle à une «Transaggljo» de 17 kilomètres, Bulle a vu son programme d'action vélo primé et Delémont prépare un plan directeur consacré à la mobilité douce.

«Nous avons mis en place une velostation de 110 places à la gare», note David Siffert, ingénieur communal. Nous étudions différentes pistes pour faire cohabiter voitures, vélos et piétons.» Avec dix fois moins d'habitants que Lausanne, Delémont ne dispose pas des mêmes moyens financiers et ne peut pas créer un poste de responsable de la mobilité douce, mais cela n'empêche pas le chef-lieu jurassien de plancher sur des solutions à son échelle. «Les zones 20 km/h sont intéressantes, explique David Siffert. Elles ne nécessitent pas

d'aménagements spécifiques aux cyclistes et conviennent à une structure urbaine compacte.»

**Les rues ne sont pas extensibles**

L'étroitesse des rues, voilà souvent le problème évoqué pour justifier la stagnation des infrastructures cyclables. C'est notamment le cas du côté de Genève, où les pendulaires à deux-roues regrettent l'inaction de leurs autorités: «Le réseau cyclable est discontinu», explique Rolin Wavre, porte-parole de la branche locale de Pro Vélo. Cela ne sert à rien d'aménager des tronçons s'ils ne sont pas reliés entre eux.» A quoi Luc Barthassat, conseiller d'Etat chargé du Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture, répond que «les écarts qui subsistent sont notamment liés à l'étroussée du territoire genevois». Le politicien ajoute que le nombre de cyclistes ne cesse de progresser à Genève, et que toutes les conditions sont réunies pour que la tendance se confirme: «Le canton a prévu d'investir 37 millions de francs ces prochaines années pour développer la mobilité douce.»

Des pendulaires prêts à enfourcher leur bicyclette, des politiques à l'écoute et un plan de financement fédéral. Voilà peut-être la recette qui pourrait changer la face de nos villes... et faire chauffer nos mollets!

CLÉMENT GRANDJEAN ■

**BON À SAVOIR**

**L'offensive bernoise**

En 2015, Berne a lancé sa «Velo-Offensive». Son objectif: faire passer la part de cyclistes en ville de 11% à 20% en 2030. La première étape de ce réseau relie la gare et le quartier du Wankdorf avec des bandes cyclables de 2,5 m clairement séparées du trafic. Le tracé a été équipé de signaux lumineux spécifiques: un vélo circulant à 20 km/h bénéficie d'une «onde verte» aux heures de pointe.