

Pour une infrastructure humaine !

Une bonne infrastructure n'est efficace que si elle est adaptée aux besoins des usager·ère·s : c'est la conviction de Thomas Hug-Di Lena, spécialiste en mobilité, qui se bat pour des infrastructures cyclables de qualité.

Vous militez pour une planification «à taille humaine». Qu'est-ce que cela signifie ?

Le ressenti du public concerné devrait être davantage pris en compte dans la planification des transports. Cela est souvent négligé dans notre secteur. Nous savons par exemple que les gens se sentent plus en sécurité sur des pistes cyclables larges peintes en rouge que sur des pistes étroites avec des bandes jaunes. L'infrastructure devrait donc être construite en conséquence, car les gens ne l'utilisent que s'ils s'y sentent à l'aise.

«Faire du vélo devrait être aussi naturel que marcher. Tant qu'on en fera un enjeu politique, cela restera toutefois une activité de niche.»

Thomas Hug-Di Lena

Mais nous devons aussi réfléchir à la manière dont nous parlons du vélo.

Ce dernier devrait être aussi naturel que la marche. Tant qu'il sera traité comme un sujet politique, il restera une activité de niche. Mais le vélo est souvent tout simplement le moyen le plus pratique de se déplacer en ville. C'est aussi ce que devrait être le message à faire passer. La promotion du vélo se fera alors d'elle-même, tant dans les esprits que dans les rues.

**La construction d'auto-
routes revient sur le**



Les analyses de Thomas Hug-Di Lena, expert en transports et en mobilité durable et inclusive, touchent

devant de la scène. Dans quelle mesure est-ce que cela serait un recul pour le vélo?

Lorsque les autoroutes sont étendues, le trafic automobile augmente dans de nombreux endroits. Là où les voies pour piéton-ne-s et pour cyclistes croisent celles du trafic motorisé, la situation devient souvent plus dangereuse. C'est pourquoi l'extension des

autoroutes en zone urbaine doit toujours inclure des mesures d'accompagnement comme des limitations plus fortes de vitesse, des restrictions de circulation et aussi la réaffectation de l'espace routier au profit du trafic cycliste ou piétonnier. Les conséquences sont atténuées.

Comment rester optimiste face aux revers? Vous

parlez sur votre site web de «moments de découragement»...

Je suis toujours très heureux de voir tout ce qui est possible. Mais, parfois, la réalité me rattrape. Pourtant, même les revers peuvent être mis à profit. L'appel que nous avons lancé avant la votation du 24 novembre 2024, avec un groupe d'ingénieur-e-s notamment, contre la construction d'autoroutes en est un bon exemple: de nombreux expert-e-s en transports ont osé le signer. La victoire remportée lors de cette votation a déclenché un véritable mouvement. Je vois aussi comment les villes changent. Le vélo devient plus courant, plus visible et plus naturel. Cela me donne du courage.

Un exemple?

A Granges, dans le canton de Soleure, nous voulions d'abord renforcer une rue au nord de la gare pour le trafic cycliste. Mais nous nous sommes heurtés à une forte résistance. Nous avons remarqué que nous pouvions également exploiter un potentiel similaire pour le vélo au sud de la gare. C'est ainsi qu'est née la vision d'espaces variés et agréables à vivre, avec des cafés, des places verdoyantes, des zones à circulation apaisée, une piste cyclable attrayante le long d'un ruisseau renaturé et un passage souterrain reliant ce quartier à la gare. Tout le monde y a gagné. **oo**

Thomas Hug-Di Lena

Titulaire d'un master de l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich en aménagement territorial et systèmes d'infrastructures, Thomas Hug-Di Lena (34 ans) a fondé Urbanista.ch, qui promet d'«allier mobilité, espace et êtres humains». Il est membre des Vert'libéraux et siège à la commission Vélo de la ville de Zurich. Il signe également une chronique mensuelle sur la plateforme d'informations Tsüri.ch.



Photo: DR

un public grandissant.