

Locaux à vélo, place sur la route, nouvelles règles: ce qu'il faudrait pour que le vélo séduise (encore) plus

Ce n'est pas un hasard: dans presque toutes les catégories, les villes bien placées dans l'enquête Prix Vélo Villes (voir pages 20 et 21) sont mieux notées que les autres. Ce dossier fait le point sur trois domaines dans lesquels la Suisse doit encore faire des progrès.

ALINE EST heureuse: après bien des hésitations, elle s'est acheté un vélo électrique qui facilite grandement son quotidien. Dans sa ville, les pentes ne manquent pas et, avec un vélo classique, ramener les courses à la maison est assez sportif. Avec son vélo électrique, elle ne se pose plus de question: il lui permet d'aller partout, quel que soit le but du trajet.

Il y a un hic: dans son immeuble, un locatif des années 1950, le local à vélos est déjà encombré. Et il se trouve au sous-sol. S'il y avait de la place, Aline parviendrait à y ranger le sien. Mais elle ne veut pas ajouter une voix dans le concert de conflits opposant déjà, parmi ses voisin-e-s, plusieurs familles qui se plaignent de ne pas pouvoir laisser tous leurs deux-roues, y compris ceux des enfants, dans le local dédié.

L'exemple est fictif mais très réaliste. Les vélos électriques, à 25 ou 45 km/h, représentent plus de 40 % des ventes de vélos en Suisse. Les vélos cargo ne sont pas en reste et séduisent toujours plus d'usager-ère-s pour le transport d'enfants ou de marchandises. Mais où les parquer quand les espaces ad hoc ne sont prévus que pour des vélos classiques? Et où charger les modèles qui doivent l'être?

Révision du manuel fédéral

La Loi fédérale sur les voies cyclables (LVC), entrée en vigueur début 2023 et fruit du travail de PRO VELO, mentionne les «parkings à vélos» comme élément des réseaux de voies

cyclables pour la vie quotidienne, à planifier d'ici fin 2027 et à réaliser d'ici 2042. La loi ne précise pas s'il s'agit de parkings à l'extérieur ou à l'intérieur des immeubles.

D'autres instruments sont à disposition pour aider propriétaires, locataires et architectes. Outre les normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports, l'Office fédéral des routes (OFROU) et la Conférence Vélo Suisse ont publié un manuel *Stationnement des vélos: recommandations pour la planification, la réalisation et l'exploitation*. Il recommande – entre autres conseils pour sécuriser le stationnement – une place vélo par pièce. Mais ces outils sont anciens (2008 pour le manuel) et les normes ne sont contraignantes que lorsqu'elles sont inscrites dans des lois, ce qui n'est pas le cas dans tous les cantons.

«Sans possibilité de parquer son vélo de façon sûre et pratique, beaucoup de personnes renoncent au vélo.»

Fédération européenne des cyclistes

Le manuel de l'OFROU est en cours de révision pour tenir compte, entre autres, des nouveaux types de vélos. En attendant, de nombreuses villes et cantons ont édicté leurs





Faut-il acheter un chien de garde pour protéger son vélo électrique tout neuf? Des solutions plus pérennes existeraient, comme des locaux à vélos, même à l'extérieur.

propres règles (Genève, Sion, Lausanne, Berne, Zurich, Saint-Gall... La liste est publiée sur le site du Forum Velostations de PRO VELO*). Les questions à trancher porteront sur le nombre de places à prévoir par appartement, l'espace entre les vélos et la proportion de places à réserver pour les vélos spéciaux.

Quant aux bâtiments existants, des solutions externes (abris dédiés ou vélobox, pour n'en citer que quelques-unes), parfois avec prises électriques, peuvent être proposées. Certains propriétaires interdisent la recharge sur le réseau général pour des questions sécuritaires, d'autres proposent des places payantes.

Nouvelles règles européennes

La question du stationnement est vitale pour la promotion du vélo. « Sans possibilité de parquer son vélo de façon sûre et pratique, beaucoup de personnes renoncent au vélo », écrit ainsi la Fédération européenne des cyclistes (ECF) sur son site internet*. Ses revendications ont été reprises dans la Directive sur la performance énergétique des bâtiments, qui doit être traduite dans les législations na-

tionales des membres de l'Union européenne d'ici la fin de l'année. Le texte prévoit deux places vélo par appartement et 10 % des places pour les vélos dits spéciaux. Mais que peut faire Aline pour parquer son coûteux vélo électrique ailleurs que sur le trottoir? « Je lui conseille de discuter avec des voisin·e·s qui rencontrent les mêmes difficultés qu'elle, explique Marie Métrailler, responsable du Forum Velostations. Il est toujours bien de vérifier dans les normes de construction cantonales ou communales combien de places sont prévues pour les vélos par appartement, avant d'interpeller la gérance ou le propriétaire. Elle peut aussi s'adresser directement à sa commune. L'association locale de PRO VELO l'aidera volontiers dans ses démarches. » Bonne chance à toutes les Aline et autres propriétaires de vélos qui n'ont pas encore de place de stationnement.

Documentation :

Vous trouverez à l'adresse web fournie par ce code QR les sources utilisées dans ce dossier (pages 8 à 11) et marquées par un astérisque.



La crainte de pédaler dans le trafic ? Pas une fatalité

De nombreuses personnes aimeraient prendre le vélo pour leurs déplacements quotidiens, mais renoncent parce qu'elles ne se sentent pas en sécurité. Cela ne devrait pas être le cas.

YANNICK FAIT régulièrement un cauchemar : sur son chemin pour aller au bureau, il se retrouve coincé entre un bus et une voiture. Il se réveille brutalement, soulagé, mais triste car, en réalité, il a peur du trafic et ne sort sa bicyclette que pour des tours dans la campagne, le week-end. Au lieu d'aller au travail au vélo, Yannick prend donc tous les jours un bus, très efficace car il l'amène à deux pas de son lieu de travail, mais après des détours longs et lents. De plus, il voudrait bien pouvoir bouger davantage.

Yannick n'existe pas – son exemple ne sert « qu' » à accompagner l'illustration. Sa peur, malheureusement, n'est pas une fiction. « Toutes les villes, sauf Winterthour (ZH), affichent des notes insuffisantes dans les catégories de la sécurité routière et du confort », révèle le rapport d'analyse du Prix Vélo Villes (p. 20-21 de ce magazine). Le dernier *Baromètre de la conduite responsable* * publié début mai en France et portant sur onze pays européens, pourrait même donner raison aux anxieuses et aux anxieux : 88 % des automobilistes admettent rouler trop vite, 35 % prendre le volant même s'ils sont trop fatigués, 62 % téléphoner en conduisant et 36 % surfer sur leur portable.

Visibilité fortement réduite

De plus, la taille des voitures n'a, récemment, cessé d'augmenter, sans que les routes ne s'élargissent. Comme l'a montré la journaliste d'investigation Esther Chavannes dans le média néerlandais *Pointer**, « un conducteur de char de combat voit beaucoup mieux les enfants devant lui qu'une personne au volant de deux modèles de pick-up dont on compte des milliers aux Pays-Bas ».

Autre élément non négligeable : il n'y a pas, en Suisse, contrairement à d'autres pays, de distance minimale de dépassement des cyclistes par les



La crainte des autres véhicules peut empêcher des personnes de prendre leur vélo pour leurs déplacements quotidiens.

automobilistes. Selon la jurisprudence, l'article 35 de la Loi fédérale sur la circulation routière (qui prévoit « une distance suffisante ») implique une distance latérale d'au moins 90 cm pour une vitesse de 30 à 40 km/h et d'au moins 1 m 50 pour une vitesse supérieure. Les efforts de PRO VELO pour faire inscrire une distance minimale de 1 m 50 dans la loi (campagne *Ecart par égard*) n'ont jusqu'ici pas abouti.

Quand le camion fait peur

Les angles morts des poids lourds sont un autre point d'inquiétude. En 2025, l'intervention parlementaire de la présidente de PRO VELO et conseillère nationale Delphine Klopfenstein Broggini visant à obliger les camions à rouler au pas lorsqu'ils tournent à droite dans les localités, comme en Allemagne et en Autriche, a été rejetée. Il n'y a pas de recette miracle contre la peur, sentiment subjectif indivi-

duel. Néanmoins, nous pouvons toutes et tous gagner en assurance sans pour autant devoir devenir des cyclistes sportifs – notamment grâce à diverses offres de PRO VELO : les cours de conduite cycliste pour tous types de cyclistes, le programme en ligne « Level up your ride » (voir page 19) et les cours de villes, communes et partenaires extérieurs apportent des connaissances et une expérience pratique très précieuses.

Les cours ne remplacent toutefois pas les changements structurels. « Pour convaincre le plus grand nombre, il n'y a pas trente-six solutions, déclare Ursula Wyss, membre du Comité de PRO VELO. Il faut des voies cyclables séparées du reste du trafic. Seules celles-ci sont à même d'amener le sentiment de sécurité recherché. Grâce à elles, se déplacer à vélo n'est plus une aventure, mais une activité ordinaire. » **OO**

Et si on les laissait rouler ensemble ?

Le désamour des ados pour le vélo n'est pas propre à la Suisse. Une des raisons avancées pour l'expliquer est l'interdiction, presque partout, de rouler côte à côte. Le rôle social du trajet vers le lieu de formation est ainsi dénié.

«**FRANCHEMENT** : est-ce que les automobilistes sont assis·e·s l'un derrière l'autre dans les voitures ? » Cette question – ironique – a été posée lors d'un débat de la conférence Velo-city 2025. Le but était évidemment de mettre le doigt sur une quasi-absurdité des règles de circulation, presque partout en Europe : il est interdit de rouler côte à côte, à quelques exceptions près.

En Suisse, ces exceptions concernent « les pistes cyclables et les pistes cyclables et de randonnée signalisées sur les routes secondaires », ainsi que dans les zones dites de rencontre (ou « zones 20 km/h ») où les piéton·ne·s ont la priorité absolue. Les cyclistes peuvent aussi rouler en « formation serrée » s'ils sont au moins au nombre de dix – et à condition de « ne pas gêner le trafic » et « lorsque le trafic de vélos ou de cyclomoteurs est dense ».

Autant dire que ce ne sont pas des conditions fréquentes lorsqu'on va à l'école ou vers son lieu d'apprentissage – malgré quelques villes ayant réalisé des progrès et qui sont, ainsi, bien placées dans le Prix Vélo Villes (pp. 20-21). Or, pour les jeunes (et les autres aussi), la possibilité de parler et de se rencontrer sur ces trajets est essentielle. Aux Pays-Bas, des sondages montrent que les ados apprécient particulièrement ces moments où ils pédalent à leur rythme, en parlant, sur des voies complètement séparées des voitures.

Question de sécurité

D'autres raisons plaident pour autoriser le « côte-à-côte » : d'abord, les cyclistes sont plus visibles. Une voiture souhaitant dépasser le fera plus rapidement que si les vélos s'étirent sur une longue distance. En outre, le fait de pouvoir se parler comporte aussi un aspect sécuritaire : les per-



Les jeunes (mais pas seulement !) aimeraient pouvoir rouler côte à côte. Pour l'heure, cela n'est possible que dans des situations et à des endroits bien précis.

sonnes à vélo peuvent s'avertir de dangers ou s'informer mutuellement de problèmes.

« Est-ce que les automobilistes sont assis·e·s l'un derrière l'autre dans leur voiture ? »

Conférence Velo-city

En réponse au guide *Voies express Vélo*, de l'Office fédéral des routes,

PRO VELO a demandé en 2025 déjà de véritables rues cyclables, séparées du trafic des voitures, sécurisées et confortables où il est légal de rouler côte à côte.

« Il est frappant de constater que les règles, très souvent, exigent des cyclistes *de ne pas gêner* le trafic automobile, note la présidente de PRO VELO Delphine Klopfenstein Broggin. Ils et elles doivent en général rouler en file indienne. Et si on inversait la tendance, si on rééquilibrait les relations entre usager·ère·s de l'espace public ? » Les villes ayant récolté le plus de points lors du Prix Vélo l'ont bien compris : le vélo n'y est pas toléré, mais encouragé. oo