

La Conférence Vélo, un lieu d'impulsions

Les bases légales existent, mais sur les routes suisses, le mandat constitutionnel de construire des voies cyclables sûres et continues est encore loin d'être réalisé. Rebecca Müller et Michael Liebi, de la Conférence Vélo Suisse, évoquent les sources d'inspiration néerlandaises et le vélo comme instrument de joie de vivre.

Pourquoi la Conférence Vélo Suisse est-elle nécessaire?

Rebecca: Donner des impulsions est pour nous une tâche essentielle. De nombreux pays sont plus avancés et nous souhaitons faire profiter la Suisse de ce savoir. En parallèle, nous nous concevons comme un lieu d'échange: chez nous se retrouvent des spécialistes de tous les cantons, des villes et des bureaux de planification privés. Empoigner ensemble la planification de la mobilité cycliste nous permet d'avoir un impact bien plus grand.

Michael: Historiquement, les personnes chargées de la planification cyclable au sein de l'administration faisaient souvent cavalier seul et devaient s'imposer face à d'autres revendications en matière de mobilité. Le fait de se retrouver au sein de la Conférence Vélo nous donne l'énergie de faire avancer le thème du vélo avec un bel élan.

Un réseau cyclable couvrant tout le territoire est-il encore utopique en Suisse?

Rebecca: La base légale – la Loi sur les voies cyclables – existe, et les cantons

et les communes ont l'obligation d'agir. Mais dans la mise en œuvre, il reste énormément à faire pour que la population la ressente au quotidien.

«Des vitesses adaptées permettent de se percevoir mutuellement.»

Rebecca Müller

Michael: Ces dernières années, nous avons opéré un changement de paradigme. Pendant longtemps, la planification cyclable n'a été pensée que pour celles et ceux qui roulaient de toute façon à vélo, indépendamment de l'existence d'une infrastructure cyclable et de l'ampleur du risque. Si l'on regarde les Pays-Bas, c'est toute la société qui pédale – de l'enfant au roi. Nous devons, nous aussi, créer des conditions qui conviennent à tout le monde.

Pourquoi ne parvient-on pas, jusqu'ici, à réduire nettement le nombre de blessé·e·s et de tué·e·s parmi les cyclistes?

Michael: Chaque accident est un accident de trop. Nos routes ne sont tout simplement pas assez sûres. Le vélo n'obtient pas la place qu'il mérite, non seulement sur le terrain, mais aussi dans la planification et dans le débat de société. Nous devons mettre en lumière les conditions-cadres qui favorisent les accidents impliquant des cyclistes et des piéton·ne·s, puis agir: les effets positifs d'infrastructures cyclables bien aménagées et continues, ou du 30 km/h, sont largement démontrés depuis longtemps. Un système sûr

prend en compte tous les aspects, du concept global de transport au choix de la bordure de trottoir. Des villes comme Helsinki, qui poursuivent très activement une stratégie «Vision Zero» complète et évitent ainsi beaucoup de souffrances, nous montrent la voie.

Le vélo connaît un boom dans les loisirs, mais la voiture domine toujours sur le trajet du travail. Comment résoudre cette équation?

Michael: Par l'infrastructure! La planification des transports est fortement dictée par l'offre. Pendant des décennies, cela s'est fait pour la voiture – si nous créons maintenant de bonnes offres pour le vélo, les gens viendront. Environ 60 % de la population aimerait pédaler davantage si les conditions étaient réunies. Au-delà d'itinéraires sûrs, il faut un ensemble de mesures: l'accès au vélo, la visibilité et des offres comme les cours de conduite cycliste de PRO VELO. La combinaison du vélo et du train recèle elle aussi un potentiel énorme. Il ne s'agit pas du tout de remplacer complètement chaque long trajet en voiture ou chaque transport lourd, mais d'augmenter substantiellement la part du trafic cycliste.

Rebecca: Le mot-clé, c'est la *convenience*, le confort: le vélo doit tout simplement être le moyen le plus confortable et le plus pratique. Si nous levons les obstacles, le vélo deviendra très vite, dans les villes suisses compactes, un moyen de transport apprécié par les publics les plus divers.

Certaines personnes ont l'impression que le ton s'est durci dans la circulation. Faut-il davantage de séparation ou davantage de cohabitation?

Conférence Vélo Suisse

La Conférence Vélo Suisse (Velokonferenz Schweiz, Conferenza Bici Svizzera) est l'organisation faîtière nationale pour la planification de la mobilité cycliste. Elle se conçoit comme un forum d'échange d'expériences et de transferts de connaissances entre spécialistes.

www.conferencevelo.ch



Des voies express vélo sont actuellement en projet dans différentes régions. Quelles opportunités offrent ces grands projets?

Michael: Les voies express vélo pensent le vélo comme un moyen de transport à part entière – avec des voies séparées, des ponts et des sous-voies. Pour atteindre l'objectif de l'OFROU de doubler le trafic cycliste d'ici à 2035, ces investissements sont indispensables.

Rebecca: Aux Pays-Bas, les voies express vélo s'appellent *doorfietsroutes*, des itinéraires où l'on pédale d'une traite – elles offrent une qualité continue. Des études le montrent: de tels itinéraires augmentent nettement la part du vélo dans les déplacements pendulaires, réduisent les embouteillages et améliorent la qualité de vie. Au-delà de tous les arguments importants comme la protection du climat, la réduction du bruit ou la promotion de la santé, le vélo est aussi un instrument de joie de vivre pour l'ensemble de la population. OO

Une version longue de cet article est disponible ici: www.pro-velo.ch/Radtalk

Avec la Conférence Vélo Suisse, Michael Liebi et Rebecca Müller s'engagent pour une infrastructure cyclable continue et confortable.

Michael: Le tableau est complexe. Nous observons un contre-exemple porteur d'espoir: dans les villes où le trafic cycliste augmente fortement, les cyclistes sont plus visibles pour le trafic automobile. Et cela protège. Le *safety in numbers*, la «sécurité par le nombre», est une tendance bien réelle. Celles et ceux qui circulent ensemble et de manière visible modifient aussi le comportement des automobilistes, qui doivent s'adapter.

Rebecca: L'espace public devrait être aménagé de manière à inviter à une véritable cohabitation, avec de la place pour tout le monde. Des vitesses adaptées permettent aux gens de se percevoir mutuellement.

Rebecca Müller

La politologue originaire du canton de Fribourg (45 ans) a longtemps dirigé PRO VELO Berne et PRO VELO canton de Berne. Début 2025, elle a rejoint la Conférence Vélo Suisse. Rebecca Müller vit à Berne et part, durant son temps libre, à la découverte de lieux abandonnés (*lost places*) le long de lignes ferroviaires désaffectées.

Michael Liebi

Membre du comité de la Conférence Vélo Suisse depuis 2021, Michael Liebi en a repris la présidence en 2025. Cet urbaniste et planificateur des transports a marqué de son empreinte l'offensive vélo de la Ville de Berne. Agé de 46 ans, ce Bernois aime les randonnées à vélo en montagne, la marche et le camping.