« Nous sommes à la fois champions et à la traîne »

Comment le tourisme a-t-il favorisé le développement du trafic cycliste en Suisse ? Les explications de Lukas Stadtherr, responsable du domaine Partenariats chez SuisseMobile.

Depuis le projet sur les itinéraires cyclables soleurois de 1986 à l'actuel réseau SuisseMobile, l'objectif de développement touristique semble avoir joué un rôle clé dans la promotion du vélo en Suisse. Cette analyse est-elle correcte ?
On ne peut pas réduire cette évolution à un seul objectif. Les possibilités d'extension ont également joué un rôle important : ce qui a fait ses preuves dans un canton et pour un mode de mobilité a ensuite été transposé à l'ensemble de la Suisse en 1998 avec « La Suisse à vélo », ce qui a donné naissance en 2008 à l'offre de SuisseMobile, regroupant d'autres modes de mobilité tels que la randonnée et le VTT.

La vision initiale s'est-elle réalisée ?
La carte interactive de SuisseMobile, sur laquelle figurent toutes les formes de mobilité (à pied, à vélo, à VTT, en rollers et en canoë, n.d.l.r.), montre que l'ensemble du pays est extrêmement bien desservi. Cependant, toutes les formes de mobilité ne sont pas aussi développées partout : dans certaines régions, par exemple, l'offre en VTT est plus importante que dans d'autres.

Où se situe la Suisse par rapport à ses voisins européens ?
En matière de coordination entre les différents acteurs et de capacité à réunir diverses formes de mobilité au sein d'une seule et même stratégie, nous sommes en tête. De nombreux autres pays le confirment, y compris ceux où le vélo est très répandu, comme les Pays-Bas ou le Danemark.

En matière d'infrastructures, en revanche, d'autres pays sont souvent plus avancés. En Suisse, on a tendance à penser à petite échelle et à réagir aux opportunités, tandis qu'à l'étranger – y compris dans le domaine du vélo de loisirs –, on adopte souvent une approche plus stratégique, avec une vision claire du trajet de A à B et des plans d'investissement correspondants. Il est regrettable que nous ne soyons pas plus audacieux ici, en Suisse.

Y a-t-il une concurrence entre les voies cyclables destinées aux déplacements quotidiens et celles destinées aux loisirs, telles qu'elles sont distinguées dans la Loi sur les voies cyclables ?
Par le passé, on avait trop souvent tendance à raisonner en silos : d'un côté, le vélo au quotidien, le réseau de loisirs de l'autre. Mais la coordination fonctionne de mieux en mieux, et les cantons prennent de plus en plus conscience que ces deux types de réseaux doivent être planifiés et coordonnés entre eux. Lorsqu'un itinéraire part de « La Suisse à vélo » pour rejoindre une ville, il n'est par exemple pas logique de définir un deuxième axe dédié au vélo de loisirs à côté d'une voie express cyclable existante. Les synergies peuvent et doivent être exploitées. De plus, le cyclisme de loisirs ne doit pas être assimilé au tourisme : on fait par exemple aussi des balades à vélo après le travail !
Et chaque itinéraire cyclable doit être relié aux gares, c'est indispensable.

Quelles évolutions constatez-vous ?
Sur le Plateau aussi, les stratégies en matière de VTT prennent désormais forme. Le gravel gagne également en importance et le vélo électrique élargit le cercle des utilisateur·trice·s : de plus en plus de personnes osent se mettre au vélo. Mais cela ne signifie pas qu'il faille intégrer des montées dans les itinéraires ! Certains d'entre eux sont signalés comme des itinéraires pour vélos électriques, comme la Route du Cœur, de Lausanne (VD) à Romanshorn (TG). Mais même les itinéraires entièrement plats profitent de la forte popularité du vélo électrique.

Quels services faut-il proposer pour attirer davantage de cyclotouristes ?
SuisseMobile est un système global proposant tous les services nécessaires pour emprunter un itinéraire et en faciliter l'accès, comme les transports publics et les hébergements, pour lesquels nous collaborons avec 1200 établissements partenaires. Mais il nous manque encore certaines choses : il serait par exemple intéressant de disposer d'une base de données nationale sur les bornes de recharge pour vélos électriques et de pouvoir l'utiliser à des fins de communication.

Comment voyez-vous l'avenir du trafic cycliste en Suisse, et celui de SuisseMobile ?
Il y a de quoi rester ambitieux. Il faudrait avant tout une volonté politique, mais aussi le courage de voir grand plutôt que petit et de miser sur la qualité – non seulement dans les concepts et les plans, mais aussi dans leur mise en œuvre. oo



Texte : Ariane Gigon
Photo : SuisseTourisme