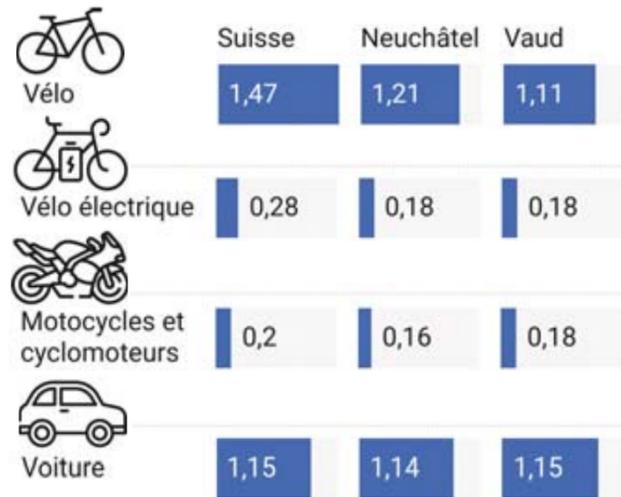


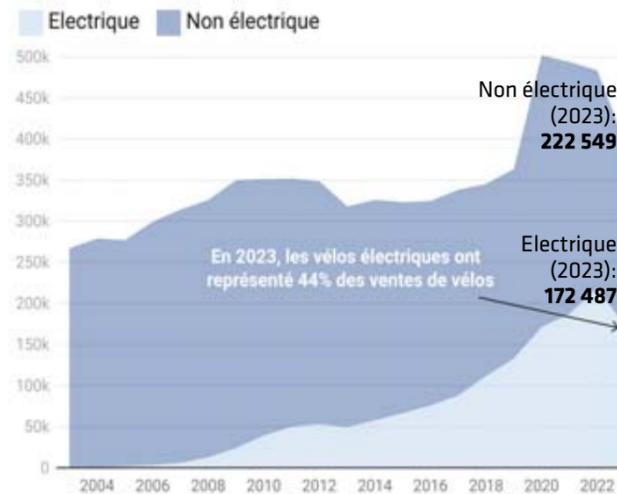
Les ménages neuchâtelois aiment moyennement le vélo

Nombre de véhicules par ménage (2021).



Le vélo électrique est de plus en plus prisé

Ventes de vélos en Suisse par année (2003-2023).



Il y a peu de pistes cyclables en ville de Neuchâtel

Longueur du réseau cyclable des villes romandes par rapport au réseau routier



DONNÉES: POUR CONNAÎTRE LES DÉTAILS DES DONNÉES RÉCOLTÉES, RENDEZ-VOUS DANS LE DOSSIER «ARCINFO DATA» SUR WWW.ARCINFO.CH. INFOGRAPHIES: JONAS TARAZI. SOURCES: OFS (MICRORECENSEMENT MOBILITÉ ET TRANSPORTS), RTS INFO, OPENSTREETMAP. CRÉÉ AVEC: DATAWRAPPER

Où en est le vélo dans le

Prendre le vélo au lieu de la voiture n'a rien de culturel: c'est «d'abord un problème de ressources», observe Nicolas Babey, professeur à la Haute Ecole de gestion Arc. Il invite les villes à réagir. Interview.

PAR ÉRIC LECLUYSE



NOS QUESTIONS À...

NICOLAS BABEY PROFESSEUR À LA HAUTE ÉCOLE DE GESTION ARC

«Une bonne partie des enjeux se trouve dans les villes elles-mêmes»

On prend beaucoup plus le vélo à Bâle-Ville que dans les autres cantons, pourquoi?

C'est grâce à la qualité des infrastructures. A Bâle plus qu'ailleurs, il est possible de se déplacer à vélo en ville sans risquer sa vie. A partir du moment où des pistes cyclables sécurisées sont mises à disposition en milieu urbain, elles sont utilisées.

Les cantons alémaniques sont globalement devant les cantons romands pour la pratique du vélo. C'est culturel, le vélo?

J'ai plutôt l'impression que c'est une affaire de ressources affectées à la réalisation d'indispensables infrastructures de mobilité douce. Sans ressources suffisantes, les projets avancent lentement ou pas du tout. En milieu urbain, c'est plus complexe: les espaces publics sont très largement mis à disposition des automobiles depuis un siècle. Puisque l'espace n'est pas extensible, il faut affecter une partie de la voirie à la mobilité douce, au détriment des voitures. Et c'est là que les conflits politiques surgissent...

En Suisse romande, Genève fait exception. Quel est son secret?

Il n'y a pas de secret, juste des investissements massifs adossés à de solides consensus politiques. L'investissement le plus impressionnant est celui de la «voie verte» du Grand Genève.

Plusieurs tronçons ont déjà été réalisés. Cette voie de 38 km traverse toute l'agglomération transfrontalière.

Les cantons du Jura, de Neuchâtel, de Fribourg et du Valais sont bons derniers. C'est dû à quoi? Leur relief?

Le relief peut bien sûr représenter un obstacle important à la pratique du vélo, mais le vélo électrique a pour avantage de «gommer» la topographie. C'est d'abord un problème de ressources à la fois humaines et financières qui font actuellement défaut.

Que pourrait faire le canton de Neuchâtel pour développer la pratique du vélo?

Idéalement, répartir les compétences entre communes et Canton, puis unifier les projets en une vision commune. Une bonne partie des enjeux se trouve dans les villes elles-mêmes.

Il ne s'agit pas seulement de réaliser des voies vertes traversantes, mais aussi de donner la possibilité à chaque personne de garer son vélo en toute sécurité: aux abords d'une gare, près du travail ou chez soi. Un seul exemple: la grande majorité des bâtiments de la ville en damier de La Chaux-de-Fonds ne sont pas adaptés pour accueillir des vélos. Idem pour le centre-ville de Neuchâtel.

Des solutions de parcage collectif sécurisé devraient se dé-



Nicolas Babey souligne que le centre-ville de Neuchâtel, notamment, n'a pas les infrastructures adaptées pour accueillir des vélos. ARCHIVES LUCAS VUITEL

velopper dans les «dents creuses» du tissu bâti ou sur le domaine public, pour inciter à acquérir un vélo. Plus de la moitié des pendulaires qui se rendent en ville en voiture pour le travail ou pour des loisirs habitent dans un rayon de cinq à dix km. C'est là qu'il faut développer des infrastructures de mobilité douce.

Après une pointe pendant la crise du Covid, les ventes de vé-

los ont chuté en 2023. C'était attendu?

Oui. Les transports publics n'étant pas un mode de déplacement idéal durant la crise, de nombreuses personnes ont acquis un vélo durant cette période. Que celle-ci soit suivie d'une chute n'a rien d'étonnant.

En Suisse, les vélos continuent tout de même à bien se vendre, avec une part de l'électrique qui

monte à 44% en 2023. Comment expliquer ce succès?

Les vélos électriques se vendent bien à cause du relief, du vieillissement de la population, de l'amélioration des infrastructures à l'échelle suisse et des progrès technologiques de ces machines. Les vélos électriques héritent directement des progrès réalisés dans le domaine de l'automobile, avec des batteries plus performantes.

On voit toujours plus de coursiers à vélo transporter des marchandises. Est-ce une évolution qui a de l'avenir?

Dans les villes, 10 à 15% de la circulation est dédiée au transport de marchandises. Cette part a explosé avec l'e-commerce.

Mais les camionnettes de livraison encombrant l'espace public, polluent et sont dangereuses. Les «vélos-cargos lourds», des vélos électriques à trois roues, peuvent parfaitement prendre en charge le dernier kilomètre des petits colis.

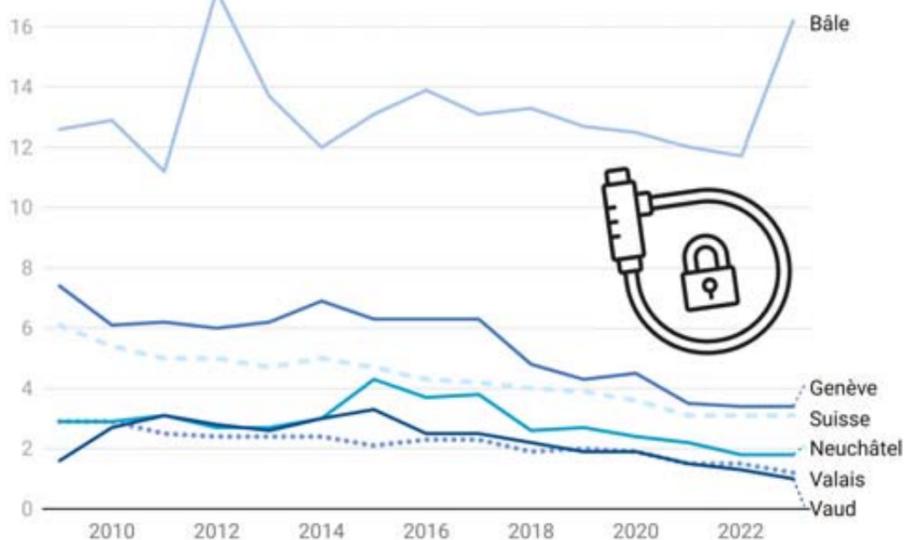
Pour les villes, c'est théoriquement assez simple à mettre en place. Pour ces prochaines années, je prévois un bel avenir économique à cette activité douce et durable, avec plein d'emplois à la clé.

A part à Bâle-Ville, les vols de vélos ont tendance à baisser. On peut l'expliquer?

J'ai une hypothèse: le développement de l'offre en traceurs GPS, aisément dissimulables sur un vélo traditionnel. De plus, ces traceurs GPS sont directement intégrés dans bon nombre de vélos électriques récents, qui deviennent de vrais bijoux d'électronique. A moins d'être assez bas de plafond, on ne vole pas un objet qui peut être facilement retrouvé!

Canton de Neuchâtel: moins de vols de vélos par année

Les données sont exprimées en nombre d'infractions pour 1000 habitants signalées sur une année.

**Les Genevois roulent quatre fois plus à vélo que les Neuchâtelois**

Part du vélo dans les distances parcourues par jour (2021)



canton de Neuchâtel?

La cohabitation entre cyclistes et autres usagers n'est pas simple

Beaucoup de témoignages nous sont parvenus après avoir lancé un appel en ligne. Résultats: de nombreux points de tensions subsistent autour du vélo.

PAR ÉRIC LECLUYSE ET NOAH MATTHEY

→ En réponse à notre appel à témoignages en ligne sur l'utilisation du vélo dans le canton de Neuchâtel, c'est surtout à propos des comportements de l'ensemble des usagers de la route que vous vous êtes exprimés.

Entre commentaires un peu échauffés – même si beaucoup ont signalé une évolution positive des comportements ces dernières années – et anecdotes personnelles, force est de constater que des points de tension subsistent. Nous vous les présentons, en cinq points.

UN PROBLÈME DE COHABITATION

S'il y a un point qui ressort de ces témoignages, c'est bien la difficulté à concilier les pratiques des différents utilisateurs des routes. Les usages de chacun agacent l'autre, et l'on a senti une certaine lassitude face à des situations tendues et quotidiennes, autant du côté des cyclistes que des automobilistes ou des piétons.

Sur Facebook, Valérie Grosjean commente: «Les cyclistes pensent que les piétons empiètent sur leur territoire et les piétons se sentent envahis... Tout dépend de quel côté l'on se trouve. Le vivre-ensemble semble difficile

(...)» «Je trouve regrettable le manque de civisme des deux côtés...», ajoute Cédric Huguenin. C'est un appel à une meilleure considération de l'autre que partage Bryan Maître, moniteur d'auto-école: «Le partage de la route n'étant pas toujours facile, nous avons tendance à oublier que nous devons être tolérants sur les petites erreurs commises par certains usagers de la route. Il faudrait donc davantage porter attention sur notre propre comportement sur la route, que nous soyons en voiture ou à vélo, afin d'éviter de créer des tensions inutilement avec les autres usagers.»

DES CONDUCTEURS PAS ASSEZ ALERTES

Au milieu des endroits compliqués (lire le point «lieux problématiques»), nombre d'entre vous font état de comportements quelque peu dangereux de la part des automobilistes.

Entre dépassements très limites et autres Valentino Rossi en herbe, c'est surtout une mauvaise compréhension de l'espace pris par une voiture, un bus ou un camion qui semble agacer les cyclistes.

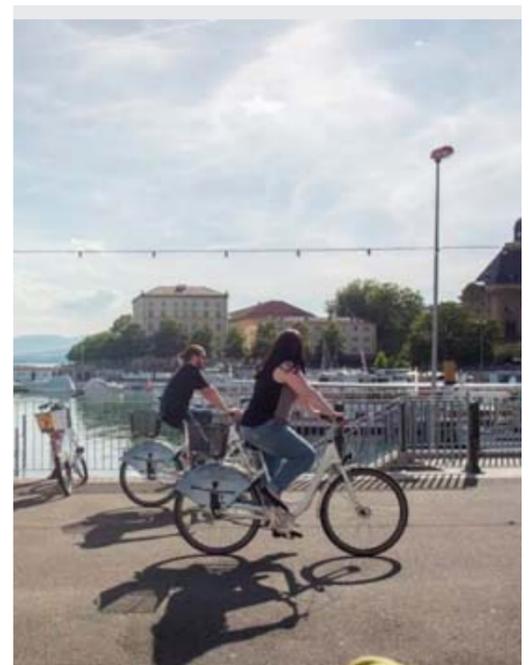
Véronique Gobet, par exemple, note: «En Ville de Neuchâtel, quand les bus des TransN me doublent, les conducteurs ne me semblent pas toujours bien formés par rapport aux risques qu'ils nous font courir en se rabattant trop vite après nous avoir dépassés. Les véhicules, qui sont très longs, tendent à me coincer contre le trottoir. Certains conducteurs n'en ont visiblement pas conscience.»

LIEUX PROBLÉMATIQUES

Vous avez été beaucoup à nous signaler les endroits où, en tant que cyclistes, vous considérez ne pas vous sentir en sécurité. Sont souvent mentionnés des espaces périurbains, où la différence de vitesse entre vélos et véhicules à moteur conduit à des situations dangereuses. Christine Gambarini, par exemple, rapporte que «les routes cantonales sont très dangereuses, car les voitures roulent très vite sur ces tronçons. Comme il n'y a pas de piste [cyclable] marquée au sol, les voitures nous frôlent. Ça donne un sentiment d'insécurité». Sur Facebook, Jean-Marie Vermot lui, commente: «La piste cyclable entre Rochefort et Brot-Dessous n'est jamais praticable, à cause des cailloux (on ne parle plus de gravier à partir d'un certain format...) qui la jonchent en permanence.» Mais, en parallèle des routes de campagnes, les centres-villes de La Chaux-de-Fonds et de Neuchâtel sont aussi vécus comme des espaces à risque. En particulier, le Pod et la rue Numa-Droz pour La Chaux-de-Fonds et la zone piétonne ainsi que le carrefour de Vauseyon pour Neuchâtel. Plusieurs d'entre vous signalent que ce carrefour est profondément accidentogène. Davide Poma, par exemple, dit qu'il est «horrible, et ce depuis des années». «J'ai déjà fait plusieurs accidents dessus car les voitures ne sont pas attentives», rajoute-t-il

DES CYCLISTES PAS IRRÉPROCHABLES NON PLUS

Les cyclistes ne sont de loin pas exempts de tout reproche, notamment vis-à-vis des piétons. «Il est affligeant et injuste de voir le nombre de personnes qui font du vélo dans les rues piétonnes de Neuchâtel et que la police ne fasse absolument rien. (...) Les rives du lac entre Serrières et Auvernier, par exemple, sont interdites aux vélos et pourtant on en croise tout le temps», dit Mélanie Giroud. Isabelle Giaridon-Pianaro ajoute: «Et pour les cyclistes dangereux, on peut aussi dire quelque chose? Ceux qui pensent que la route leur appartient; ceux qui passent au rouge?» Constat partagé par Alexandre Geiser, qui constate que «sur le trottoir, en descendant depuis la gare de Neuchâtel, il y a régulièrement des cyclistes roulant vite et qui, en plus, osent klaxonner pour qu'on les laisse passer! Et le plus fort, un cycliste à vélo électrique m'a dépassé en zone 30 km/h (je roulais à 31 km/h), je l'ai klaxonné et il m'a fait un doigt d'honneur. Il faut appliquer la LCR et de manière impartiale, pour tous les usagers.»



Rouler à vélo à Neuchâtel n'est pas toujours une promenade de santé. ARCHIVES DAVID MARCHON

REPENSER L'AMÉNAGEMENT?

Mais alors, comment améliorer ce vivre-ensemble? Vous êtes beaucoup à vouloir une réponse politique forte, notamment sur la question de l'aménagement. Claire Burkard, par exemple, propose de «mieux délimiter les pistes cyclables» car il n'est «pas facile de circuler [en vélo] quand il y a beaucoup de promeneurs et de promeneuses». Sur ce sujet, Véronique Gobet «regrette le peu d'efforts mis en œuvre pour améliorer la sécurité des adeptes de la petite reine (...) dans le canton, qui est à la traîne au niveau suisse». Un constat partagé par Rachel Oesch, présidente de Pro Vélo Neuchâtel, qui avance que «nombre de conflits entre les différents usagers de la chaussée sont induits par des aménagements inadéquats». «La cohabitation sur la chaussée est un sujet de plus en plus clivant. Pro Vélo Neuchâtel appelle à ne pas mettre de l'huile sur le feu en opposant les différents usagers de la route», insiste-t-elle. «Seule l'empathie permettra le respect mutuel pour une cohabitation harmonieuse sur la chaussée.»

Prochain rendez-vous

Nous publierons en septembre 2024 le prochain épisode de notre série «ArcInfo Data», avec de nouvelles données exclusives