

Hauptausgabe

24 Heures
1001 Lausanne
021/ 349 44 44
www.24heures.ch

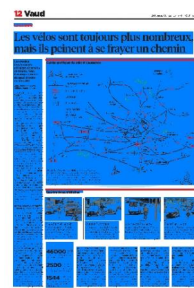
Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse journ./hebd.
Tirage: 31'421
Parution: 6x/semaine

N° de thème: 999.002
N° d'abonnement: 1083941
Page: 12
Surface: 101'622 mm²

Lausanne Les vélos sont toujours plus nombreux, mais ils peinent à se frayer un chemin

Guide pratique du vélo à Lausanne





Les pentes lausannoises effraient de moins en moins. Mais il manque encore de quoi circuler en sécurité

Cindy Mendicino Texte
Philippe Maeder Photos

La place Chauderon, la montée de Tivoli, Saint-François, l'avenue de la Gare. Ces axes quasi inévitables quand on circule à Lausanne représentent la hantise des cyclistes. Ils sont nombreux à galérer entre les feux, les piétons, les bus et les différentes voies. C'est que l'espace qui leur est réservé, la fameuse bande jaune, disparaît parfois en plein milieu de la rue. Ou alors elle est tout bonnement absente.

Il y a quelques années, les lacunes ne dérangeaient que quelques mordus prêts à défier la topographie hostile de la ville. Aujourd'hui, grâce au vélo électrique notamment, ils sont toujours plus à se déplacer en deux-roues. Une étude de Pro Vélo montre que 11% des cyclistes lausannois sont adeptes de l'aide électrique. Alors que la moyenne nationale est à 9%. A l'avenue de Morges, Easycycle ne vend que des vélos de ce type. Les affaires marchent bien. «Nous sommes arrivés en 2013 et cette année ça explose, raconte Vincent Ebner, le patron. Je dirais que nous avons 20% à 30% d'augmentation de nos ventes.»

Les spécialistes du cyclisme dans sa forme classique parlent eux aussi d'un boom. Un rapport de la Ville montre qu'entre 2002 et 2013 le trafic cycliste a doublé. Des pointages aux quatre coins de Lausanne l'attestent. «Entre 2008

et maintenant, j'ai vraiment vu une grosse progression des usagers, explique Boris Ricca, patron de Cycles Ricca, à la Riponne. Quand on s'y met et qu'on arrive à faire des montées, on se rend compte que le vélo, c'est juste magique!»

Infrastructures à compléter

L'enthousiasme est en revanche plus modéré lorsqu'il s'agit de s'exprimer sur la qualité des infrastructures. La grogne a été traduite via un postulat du Vert Vincent Rossi, renvoyé récemment aux autorités. Membre du comité de Pro Vélo, l'élu résume ainsi la situation: «Lausanne, même s'il y a eu des améliorations, reste une des villes les plus mauvaises pour le vélo. Nous sommes partis du Moyen Age et nous sommes maintenant au niveau de Berne il y a 20 ans!»

Olivier Français, municipal des Travaux, se défend. «Tout le monde reconnaît que j'ai fait beaucoup dans ce domaine. Mais, c'est sûr, il y a du retard à combler. Tout ça prend du temps, doit être planifié et phasé. Et n'allons pas dire que je m'en fiche. Je suis membre de Pro Vélo et ce que demande le postulat des Verts figure dans le plan directeur communal actuellement en cours de révision.» En somme, le succès du vélo dépasse ce que peut pour le moment proposer la Ville. Mais elle y travaille.

De tous bords on s'accorde: la question des bandes cyclables est une priorité. «Le gros problème en plus de leur faible nombre, c'est la discontinuité des pistes, explique Vincent Rossi. Lorsqu'elles disparaissent d'un coup, cela ferme notre chemin et nous fait perdre de la légitimité. Quand le marquage est là, les automobilistes respectent notre espace. Sinon, on se fait faci-

lement serrer.» Pour Olivier Français, «il faut apporter l'espace suffisant pour que chacun soit en sécurité. D'ailleurs, je suis opposé à l'utilisation des zones piétonnes par les cyclistes. Les piétons ne les aiment pas et c'est réciproque.»

En 2000, 12,4 km de route avaient été passés en jaune. En 2013 on était monté à 55,6 km. Loin encore cependant des 113 km de Genève. «Notre priorité, c'est d'assurer une continuité de la mobilité douce dans les liaisons horizontales», détaille Laurent Duthéil, chef de la division Espaces publics. En clair: il s'agit de créer des chemins continus d'est en ouest aux différents niveaux de la ville. Une piste de 3 m de large au sud des voies de la gare de Lausanne entièrement réservée aux cyclistes verra le jour au fil du chantier. L'avenue de la Gare sera entièrement marquée d'une ligne jaune dans les jours à venir.

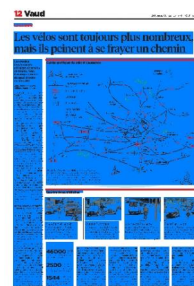
Une passerelle au chemin du Martinet pour le lier à Malley est par ailleurs en cours de construction. Suivra une liaison au Rionzi entre Bellevaux et Le Mont. «Il est clair que la sinuosité et la pente du domaine public rendent notre tâche difficile», concède Laurent Duthéil. Qui rappelle que 13 millions de francs ont été débloqués en 2011 pour améliorer progressivement la condition des piétons et des deux-roues. Dans ce paquet, 1,7 million servira à l'aménagement des carrefours. Avec sas réservé aux vélos à l'avant des feux, pistes, feux spéciaux et bandes de détection pour les cycles. Sans oublier que le Grand-Pont sera, à terme, réservé aux transports publics et à la mobilité douce.

Une autre option, qui tente souvent les cyclistes, consiste à emprunter les voies de bus. La

Hauptausgabe

24 Heures
1001 Lausanne
021/ 349 44 44
www.24heures.ch

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse journ./hebd.
Tirage: 31'421
Parution: 6x/semaine



N° de thème: 999.002
N° d'abonnement: 1083941
Page: 12
Surface: 101'622 mm²

pratique est tolérée à la descente, proscrite à la montée. Au chapitre des interdictions, un gros assouplissement est au programme cette année: seize nouvelles rues à sens unique seront ouvertes à la circulation cycliste dans les deux sens. Comme c'est déjà le cas au chemin de Renens par exemple.

Quatre lieux difficiles



46000 C'est le nombre de signatures déjà récoltées par l'initiative fédérale pour le vélo.

2500 C'est le nombre d'inscrits à la Journée lausannoise du vélo qui se déroule aujourd'hui.

1544 C'est le nombre de places de stationnement pour vélos que Lausanne comptait en 2013. Il y en avait 308 en 2003.

Place Saint-François

Traverser la place Saint-François peut se révéler un exercice périlleux. Les quatre voies automobiles, les taxis et les bus se partagent l'espace. Et aucune bande cyclable n'a été aménagée.



Avenue Ruchonnet

La montée de l'avenue Ruchonnet peut poser problème surtout si le cycliste veut rejoindre le chemin de Villard, sens unique ouvert au vélo dans les deux sens. Pour atteindre ce chemin de traverse, il faut franchir deux voies entrecoupées de feux.



Avenue de Provence

Lorsqu'on quitte Provence pour Tivoli, la piste cyclable est bien présente. Mais elle traverse une route sur laquelle les voitures peuvent tourner à droite. Et si le cycliste décide de s'y engager, il se retrouve sur une avenue du Belvédère étroite et sans piste.



Place Chauderon

Comme à Saint-François, la piste cyclable s'efface lorsqu'on arrive dans ce grand carrefour. Difficile par exemple d'aller rejoindre la bande jaune qui conduit ensuite à la rue du Maupas. Il faut d'abord traverser une voie de bus et une voie de circulation pour les voitures.