

## Sur les chemins du canton

### Une balade garantie sans voitures (ou presque)

Est-il possible, dans le canton de Genève, de faire une promenade à vélo de plus de 20 km avec la quasi-garantie de ne se faire dépasser par aucune voiture? Cela constituerait une chouette balade en famille, non? On déplie la carte virtuelle, et l'on pense avoir trouvé. Le premier tronçon se fera à bord du Léman Express, où il est autorisé d'embarquer sa bicyclette mais avec le conseil d'éviter la forte affluence. Un dimanche sera parfait. Arrêt visé: la gare de Chêne-Bourg. Aussitôt sortis du train, on emprunte l'autoroute à vélos - pardon, la Voie verte -, direction la ville, jusqu'aux grands ensembles de la Grabelle, qu'il est possible de traverser par des petits chemins. Oui, on construisait déjà des îlots de vie pensés pour les piétons dans des années 60 pourtant toutes acquises à l'automobile. On rejoint ensuite par de toutes petites routes entravées par des chicanes le chemin rendu à la mobilité douce des Bucines, où l'on admire au passage la coopérative d'habitat Rigaud 55, le genre d'immeuble en bois où l'on se verrait bien habiter. On rejoint bientôt la Seymaz où, conformément au panneau, on met pied à terre pour longer la rivière. Autre option en selle et toujours sans voitures: traverser le parc de Belle-Idée et l'hôpital des Trois-



Chêne, possibilité que l'on peut aussi choisir au retour. Nous voilà bientôt sur le chemin qui mène à Champ-Dollon, qu'on rejoint après avoir traversé la route de Mon-Idée, à peu près unique chance de croiser un engin à quatre roues. Une fois la prison et Curabilis vite passés sous l'œil de caméras, on se retrouve sur les jolis chemins

de terre qui, entre les villages de Choulex et de Meinier, quadrillent la région de la réserve du Sionnet et les ruines du château de Rouellebeau. On les sillonne selon les envies, tout en admirant le Mont-Blanc, visible par temps clair. Une grimpe - l'unique de la balade -, et l'on rejoint le Carre d'Aval. Dès qu'Alain Berset le permettra, on

pourra s'offrir un dîner mérité sur la jolie terrasse de l'Auberge du Cheval-Blanc. Retour par le même chemin, en mettant le cap cette fois sur la gare des Eaux-Vives, via la Voie verte. Oubliées durant deux heures, les automobiles ne réapparaissent que sur l'ultime tronçon qui nous ramène au Léman Express. **C.M.**

## Conférences en série

# Rendre la ville les modèles du

### L'Observatoire du vélo et des mobilités actives de l'UNIL se penche sur les villes faites pour les cyclistes. Que copier?

Cathy Macherel

C'est le genre de ville qui fait rêver le cycliste au quotidien, celui qui prend son vélo pour se rendre au travail ou à l'école. Depuis quarante ans, la cité danoise d'Odense travaille à la promotion du vélo, et depuis un peu plus de dix ans, elle met les bouchées doubles pour adapter ses infrastructures à ce moyen de transport, n'hésitant pas à opérer des transformations majeures. Cette ville de 200'000 habitants apparaît aujourd'hui comme un laboratoire à ciel ouvert de la mobilité douce, très intéressant à suivre. Début mars, Odense était à l'honneur pour inaugurer une série de conférences sur les villes cyclables européennes qu'organise l'Observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives de l'Université de Lausanne (Ouvema). Vienne, Berne et Strasbourg seront aussi au rendez-vous.

Le Danemark, comme nombre de pays nordiques, est tout acquis au vélo depuis des années. Mais Odense a connu aussi une forte croissance automobile et la politique de la priorité aux cyclistes n'allait pas forcément de soi. Quand on parle de changement, il fut parfois radical: la Municipalité est parvenue par exemple à condamner l'énorme tranchée routière à plusieurs pistes qui traversait la ville, pour la remplacer par des logements et des espaces publics. Depuis 2009, toutes les nouvelles infrastructures, mis à part un tram, ont été conçues pour favoriser les déplacements à vélo. Bien plus que des pistes cyclables, des voies express, totalement autonomes et dédiées à la petite reine, ont été construites, avec leurs tunnels, ponts en béton, passages prioritaires. «Il est par exemple possible de pédaler sur un trajet de 9 km sans jamais devoir s'arrêter, ni pour des voitures ni pour des piétons», explique Troels Andersen, ingénieur chargé du Service trafic et mobilité de la Municipalité. Le vélo, qu'il soit à la force des mollets ou électrique, représente désormais 23% des déplacements dans la



commune. En comparaison, Genève est à 6%, Lausanne à 2%. Et au centre-ville d'Odense, 50% des trajets au centre-ville se font en pédalant.

#### Approche globale

L'idée n'est pas seulement de favoriser la bicyclette pour les résidents du centre-ville, mais aussi de convaincre les habitants en périphérie de privilégier ce mode de transport car il est devenu beaucoup plus rapide que l'automobile, et encore plus avec l'e-bike. Des études comparatives sont menées et publiées régulièrement pour convaincre la population. «On montre par exemple qu'un trajet qui prend dix-huit minutes en voiture n'en prend plus que six en pédalant.» Outre les infrastructures, toute une série de mesures facilitantes ont été prises, comme la possibilité de pédaler sur les voies piétonnes la nuit.

«Ce qui est intéressant dans le modèle d'Odense, c'est l'approche globale, souligne Patrick Rérat, géographe des mobilités à l'UNIL et cofondateur de l'Ouvema. Pour rendre la pratique efficace et sûre, on travaille sur toute la chaîne des infrastructures, du stationnement des vélos à domicile à l'aménagement des

PUBLICITÉ

**Êtes-vous au courant?**  
230 places pour véhicules électriques dans 21 parkings à Genève

**Avec quelque 230 places de recharge pour les véhicules 100% électriques (voitures et deux-roues motorisés), dans les parkings qu'elle gère\*, la Fondation des Parkings déploie l'offre la plus importante de Suisse.**

Les bornes sont compatibles avec l'ensemble des véhicules électriques en circulation actuellement ainsi que les modèles prévus dans un futur proche.

Chaque borne comporte 2 fiches de recharge, type 1 et type 2, évitant ainsi au client de devoir se munir d'un câble de recharge.

**Recharge gratuite**

Emplacements parkings	Places de recharge deux-roues motorisés électriques	Places de recharge voitures électriques	<b>Total des places en ouvrage</b>
			<b>212</b> Places de recharge voitures électriques <b>18</b> Places de recharge deux-roues motorisés électriques

www.geneve-parking.ch

PUBLICITÉ

**GLE 350 d 4MATIC Coupé équipé.**

Neuf de stock & équipé, disponible immédiatement.

**CHF 950.-/mois\***

3 ans de garantie | 10 ans de service gratuit

Équipements spéciaux

- ✓ Boîte 9G-TRONIC
- ✓ AMG line & jantes 22"
- ✓ Pack stationnement & caméra 360°
- ✓ Premium Plus & KEYLESS-GO
- ✓ MBUX système multimédia
- ✓ Etc.

Découvrez notre offre sur: [andre-chevalley.ch/mb-gle](http://andre-chevalley.ch/mb-gle)

GLE 350 d 4MATIC coupé, 272 ch (200 kW), prix de vente au comptant: CHF 101'870 (valeur du véhicule de CHF 117'598,70 moins avantage prix de CHF 18'228,93 calculé comme suit: remise petite flotte 9%, si applicable, Prime star 20%, Prime de vente 2% + frais de livraison de CHF 557,10.), 8,7 l/100 km, 229 g CO2/km, catégorie de rendement énergétique: F, émission de CO2 de carburant et/ou électricité 42 g/km. Exemple de leasing: durée: 48 mois, kilométrage: 10 000 km/an, taux annuel effectif: 2,9%, 1<sup>er</sup> versement plus élevé: CHF 15'000, versement mensuel à partir du 2<sup>e</sup> mois: CHF 950,62. Une offre de Mercedes-Benz Financial Services Schweiz AG. Assurance casco complète obligatoire. L'octroi d'un crédit est interdit s'il est susceptible d'entraîner le surendettement du preneur de leasing, voir condition en agence. Photo non contractuelle. Offre valable jusqu'au 31.03.2021. Immatriculation jusqu'au 31.03.2021. Recommandation de prix sans engagement. Sous réserve de modifications.

# cyclable? Comment Nord peuvent nous inspirer



Les cyclistes d'Odense bénéficient d'infrastructures, comme des ponts, qui leur sont dédiées. MUNICIPALITÉ D'ODENSE

carrefours, en passant par la réflexion sur les itinéraires. On voit que cela permet d'allonger considérablement les distances parcourues à vélo, alors qu'on a longtemps tablé, dans nos villes, sur du 3 à 5 km maximum.» Cette approche globale consiste aussi à montrer les avantages à tous les

niveaux. Rien ne sert de culpabiliser les automobilistes sur le climat, mieux vaut leur démontrer les bénéfices qu'ils tirent à opter pour la bicyclette. Un travail de longue haleine, entrepris dès les années 70, avec un coup d'accélérateur au tournant du siècle en ce qui concerne Odense. Durant

quatre ans, de 1999 à 2003, le gouvernement danois a choisi cette ville pour en faire un laboratoire d'expériences en investissant 2,7 millions d'euros. Et il a considéré en guise d'hypothèse de travail que la promotion du vélo est avant tout une affaire de santé publique et qu'elle ferait gagner de

l'argent à la société. «Au terme de quatre ans d'études et de promotion du vélo, on avait gagné 20% de cyclistes en plus, explique Jens Troelsen, chercheur à l'Université du Danemark et responsable du programme. Et on a surtout pu démontrer que 4,5 millions d'euros ont été économisés en coûts de santé publique en transformant des automobilistes en cyclistes, car en pédalant, on prêtait moins le flanc aux maladies cardiovasculaires et on avait fait baisser le nombre d'accidents de la route de 20%. À l'arrivée, on peut dire que chaque kilomètre parcouru à vélo, c'est un euro de gagné en termes de santé publique.»

Pour Patrick Rérat, ce qu'il y a peut-être de plus inspirant dans le modèle d'Odense, c'est la volonté politique. «Il faut rappeler que la pratique du vélo était très répandue dans toute l'Europe avant que les Trente Glorieuses n'imposent le culte de la motorisation. Les pays nordiques se sont simplement réveillés plus tôt que nous à cause de toute une série de facteurs, dont la congestion du trafic. Dans les années 70, par exemple, Amsterdam était une ville hypercongestionnée. Il y a un mythe, tenace, qui laisse penser que les pays nordiques ont une culture naturelle du vélo ou une topographie facilitante qui ont amené au changement. Mais ce qui marque, c'est d'abord une forte volonté politique.»

Les conférences peuvent être suivies en direct et sur inscription sur Zoom: [www.unil.ch/ouvema](http://www.unil.ch/ouvema)

## À Genève, ce dont rêvent les cyclistes

«À Genève, les cyclistes sont considérés comme des parasites dès qu'ils ne sont plus sur une piste cyclable. Pour me protéger, je me sens parfois obligée de frauder, partir plus tôt au feu ou rouler sur un trottoir, par exemple. Il faudrait changer les mentalités, pour que les vélos aient véritablement leur place dans le trafic.»

Mégane, 25 ans, cycliste au quotidien

«J'apprécie les voies pour vélos qui ont été créées à Genève en lien avec la crise sanitaire. Mais le problème majeur, à mon avis, c'est la cohabitation entre vélos sur les pistes cyclables. Les vélos électriques les plus performants, qui vous dépassent à toute allure, devraient avoir leur propre espace.»

Miguel, 50 ans, cycliste durant les beaux jours

«Je fais 60 km par jour avec mon vélo-cargo. En maints endroits, les pistes ne sont pas assez larges. Idéalement, il faudrait enlever des places de parc, mais on sait que c'est compliqué. Ce qui m'énerve aussi, ce sont les pseudo-aménagements en zone 20 km/h. Ils ne sont pas du tout sûrs.»

Vladimir, 25 ans, livreur à vélo-cargo

«Je trouve très appréciable qu'à vélo on puisse dorénavant tourner à droite à certains carrefours, quand le feu est rouge. Les infrastructures sont assez adéquates, même si certaines choses peuvent être améliorées: il faudrait plus de feux conçus pour les vélos et permettant d'anticiper le trafic.»

Apollinaire, 39 ans, livreur à vélo électrique

### Ça roule!



**Le film pour campeurs** La vie en camping-car peut faire rêver, entre yoga sur le toit au lever du soleil et barbecue en plein désert. «Nomadland» rectifie la photo et rafle tous les prix, Lion d'or, Golden Globes, et peut-être même Oscars. Dans la salopette de Fern, **Frances McDormand** épate, seule professionnelle parmi d'authentiques Américains menant la «van life». Jetés sur la route par la crise de 2008, ces routards d'âge mûr vivent dans leurs maisons roulantes. «On se retrouvera le long de la route», disent-ils quand ils enterrent l'un des leurs. Prochainement sur les écrans. **C.LE**

# 73%

**Le chiffre** C'est le pourcentage de personnes favorables, en Suisse, à l'obligation du port du casque pour tous les cyclistes, selon un sondage du Bureau de la prévention des accidents. À noter que ce sont ceux qui pratiquent le moins qui sont le plus acquis à cette obligation. La proportion tombe à 53% chez les cyclistes au quotidien. L'an dernier, 29 cyclistes ont perdu la vie sur les routes, 13 de plus qu'en 2019. **C.M.**

**Le guide auto** Le TCS innove. Son outil de recherche et de comparaison de voitures se dote désormais d'une nouvelle fonction: le calculateur de l'empreinte carbone, disponible pour plus de 2000 véhicules. Cette fonctionnalité, qui couvre la production de CO<sub>2</sub> tant à la production qu'à l'usage de l'engin motorisé, a été développée en collaboration avec l'Institut Paul Scherrer. Le TCS rejoint ainsi d'autres guides tenant compte de l'impact écologique du véhicule, comme l'«Écomobiliste» de l'ATE. **C.M.**

**L'accessoire du cycliste** Cette veste techno, conçue d'abord pour la randonnée, a l'avantage d'être multifonctionnelle. Pour les hommes, sa couleur – une sorte de vert pomme flashy – les rend visibles sur un vélo. Le blanc cassé féminin est moins voyant sur un deux-roues. Son hyperlégereté permet, en plus de pouvoir la plier dans une poche dite «chauffe mains», de l'emporter partout. Intégralement en nylon (technologie OutDry™ Extreme), elle est imperméable et respirante. Ses coutures étanches sont donc efficaces contre la pluie, la neige ou l'humidité. On y ajoute un bord de capuche collé, des poignets réglables et des zips renforcés (PU Vislon®). Tout cela est vraiment utile quand le temps vire à la tempête de bise. Comme



lorsque, ce dimanche de la mi-mars, je suis allé la tester au col du Mollendruz, par -5 degrés, avec Luis qui me balançait de grosses rafales de poudreuse toute fraîche. Efficace. Reste un prix qui n'est pas à la portée de toutes les bourses. Columbia Outdry Extreme Nano-Lite™ 349 fr. 90. **CAZ**

PUBLICITÉ

**PRO BIKES**

**SUPER SOCO**

73, bd St-Georges  
1205 Genève  
Tél. 022 328 97 18

Nouveau scooter électrique CPX (inclus 2 batteries - 90km/h) Livraison de suite

**6'643.-**

PUBLICITÉ

# + de 3000 vélos en stock chez Ciclissimo

Dans tous nos magasins, nos vendeurs spécialisés vous attendent pour vous guider dans votre choix.



GENÈVE • VÉSENAZ (GE) • LANCY (GE)  
COINTRIN (GE) • CAROUGE (GE)  
GLAND (VD) • CRISSIER (VD) • CHABLAIS (VD)  
AVRY (FR) • UVRIER (VS)

*Ciclissimo*

SPECIALIZED

BMC SWITZERLAND

FLYER

KALKHOFF PURE FREEDOM

SANTA CRUZ

+STROMER-

tern

GHOST

feel BIKES

KOGA

HAIBIHE

Electra

gocycle

BROMPTON

[www.ciclissimo.ch](http://www.ciclissimo.ch)