



Rendez-moi mon vélo!

- Les cyclistes sont trop souvent confrontés au vol. Une solution, les parkings surveillés, nombreux outre-Sarine.

Marie-Christine Petit-Pierre
Mardi 12 juin 2007

Comment lutter contre les embouteillages, la pollution et le manque d'exercice du citoyen moyen? L'inciter à préférer le vélo à la voiture, bien sûr. Les choses se compliquent lorsque le deux-roues est systématiquement dérobé. Pourquoi tant de vols, que faire pour les prévenir, où disparaissent les petites reines? Enquête.

Vingt vélos aux pneus crevés, c'est le bilan d'un après-midi noir à la gare de Cornavin mercredi passé. Mais l'exercice est fréquent, à Genève comme à Lausanne ou dans d'autres gares. Il y a aussi les vélos volés. Une enquête de la section d'Yverdon de Pro Vélo, réalisée en 2006 et unique à ce jour, a montré que plus de 50% des sondés s'étaient fait voler leur vélo au moins une fois. Il s'agissait des usagers du parking de la gare. On sait toutefois que la moitié des vols se passent dans les immeubles.

Que fait la police?

A Genève, la police enregistre, avec une belle régularité, quelque 2500 vols de vélos par an depuis 2000. Ce qui parle plutôt pour une régression des vols puisque le trafic de vélos a augmenté de 35% entre 2003 et 2005. Des chiffres qui ne reflètent toutefois pas l'entière réalité car une grande majorité des vols ne sont pas déclarés. Il s'agit principalement de vols d'usage, selon Patrick Puhl, porte-parole de la police. En revanche, les vélos de prix sont volontiers démontés et revendus en pièces détachées. Selon lui, il n'y a pas de trafic organisé. «Il est arrivé que l'on retrouve un vélo volé aux puces, mais c'est très rare, les puciers font très attention.» Et les vols par fourgonnettes entières, légende urbaine? «Cela peut arriver de façon sporadique, avec des gens de la région lyonnaise. Mais il s'agit plutôt de deux-roues motorisés, c'est plus lucratif. Le vol de vélo est plus local.»

La parade existe!

Il y a en Suisse 3,9 millions de vélos, selon l'Office fédéral des routes (Ofrou) qui s'appuie sur les chiffres récoltés par Vélo Suisse. Il faudrait des places de parking, il en manque 100000. Leur création dépend beaucoup de l'efficacité du lobby du vélo. C'est grâce à son travail que se sont ouvertes une vingtaine de «vélostations» en Suisse alémanique. Les Latins sont les grands oubliés de ces parkings pour vélos gardés (lire ci-dessous), à tel point que le terme consacré n'existe qu'en allemand. Chez Pro Vélo, on considère que la formule est un véritable encouragement aux déplacements en petite reine. Les cyclistes sont d'ailleurs prêts à payer pour avoir une place de parking sécurisée.

De leur côté, les CFF proposent plus de 70000 places gratuites à leurs clients, dont un cinquième en Suisse romande. «Nous projetons d'en construire 10000. La plupart de ces places concernent la Suisse allemande, car les Romands ne sont pas des adeptes du vélo pour le trafic pendulaire, et les Tessinois encore moins», constate Michael Rösli, au secteur mobilité combinée des CFF.

A Winterthour, il y a ainsi 2500 places CFF autour de la gare et il en manque 200. A Zurich, il y en a 1250 et il en manque 1000. Alors qu'à Lausanne il n'y en a que 203, et il en manque 40 selon les calculs des CFF. Quant au Tessin, il n'a pas de besoins. «Nous avons essayé avec l'Ofrou de voir si l'on pouvait financer des places avec la vignette vélos, mais c'est de la compétence des cantons. Il faudrait des directives fédérales, cela vient doucement», conclut Michael Rösli.

La Confédération en soutien

La Confédération veut aussi encourager l'usage du vélo. Son action consiste surtout à apporter son soutien aux cantons. «Nous préparons un manuel technique qui explique comment construire des places de parking pour vélos», explique Niklaus Schranz, de la section mobilité douce à l'Office fédéral des routes (Ofrou). Par ailleurs, le parlement a décidé en 2006 de mettre à disposition des agglomérations un fonds d'infrastructure. «Les cantons sont en général très intéressés par la mobilité douce, mais elle n'est pas toujours bien intégrée dans le trafic général. Ce fonds devrait permettre de réaliser des idées qui sont en projet depuis longtemps, en suspens pour des motifs financiers», explique le Monsieur Vélo de la Confédération.

Elus romands en retard

La population alémanique attend de ses élus une attitude favorisant le vélo. A Berne, la construction de places de vélos est obligatoire dans les nouveaux immeubles. Et à Zurich le nombre de places de parking pour les voitures dans les nouvelles constructions est limité. A Genève c'est l'inverse, il est obligatoire d'avoir des places pour les voitures, remarque Antonio Hodger, président des Verts: «Beaucoup de gens renoncent au vélo en raison des vols. Au niveau suisse, 30% des déplacements en voiture se font sur moins de 3 km, ce serait idéal de prendre le vélo.»

Daniel Brélaz, le syndic vert de Lausanne, rappelle que la topographie pentue de sa ville se prête mal au vélo. Sauf avec une aide électrique, si l'on veut être «musculairement objectif». «Pour le vol, il n'y a pas de plaintes, il n'y a pas assez de demandes pour que nous fassions un parking surveillé, poursuit-il. En revanche, le nouveau métro prendra les vélos. Nous ne pouvons pas mettre trop de moyens pour le vélo, qui concerne relativement peu de gens, au détriment des autres formes de mobilité douce. Dans ce domaine, nous misons surtout sur le PALM, le projet d'agglomération Lausanne-Morges.»

© Le Temps, 2007 . Droits de reproduction et de diffusion réservés.

Mon vélo en toute sécurité dans une vélostation

Des endroits qui proposent bien plus que le parking.

Marie-Christine Petit-Pierre
Mardi 12 juin 2007

«Les automobilistes disposent de parkings souterrains dans toute la ville. Pourquoi ne serait-ce pas la même chose pour les cyclistes?» demande Antonio Hodgers, président des Verts à Genève.

En Suisse alémanique, les garages à vélos, ou vélostations, fleurissent. Il y en a une vingtaine. Le premier a été inauguré à Aarau, en 1994. En Suisse romande par contre c'est le désert, si l'on excepte Bienne. Genève devrait donc faire œuvre de pionnier en construisant la première station romande à la gare Cornavin, les crédits ayant été accordés. Fribourg et Morges ont des projets en discussion.

Mais qu'est-ce qu'une vélostation? Il s'agit d'un parking payant, gardé. En général on peut y faire réparer son vélo et acheter des pièces détachées.

La politique des prix est plus que raisonnable: un abonnement annuel revient de 100 à 150 fr, la journée environ 1 à 2 fr. Une somme que près de la moitié des cyclistes seraient prêts à déboursier pour être assurés de retrouver leur chère bécane entière. Selon l'enquête de Pro Vélo Yverdon, ils envisageraient même d'acheter un vélo plus cher. L'expérience suisse alémanique confirme cette tendance, les usagers des stations gardées ont de plus en plus des vélos haut de gamme. Cela donnerait une piste de financement pour ces stations car les vendeurs de vélos ont tout intérêt à encourager l'achat de leurs produits les plus chers.

Par contre les CFF sont peu intéressés à collaborer. «Nous offrons des places gratuites à nos clients selon des standards précis: si possible couvertes, pourvues de points d'ancrage et de lumière, explique Michael Rösli, au secteur mobilité combinée des CFF. Ce ne sont pas des places surveillées. Si nous le faisons, nous devrions demander environ 700 francs par an pour couvrir nos frais. Les vélostations peuvent pratiquer ces tarifs car il s'agit plutôt d'institutions sociales.»

En effet, ces stations utilisent souvent les services de personnes en réinsertion dans le circuit du travail, chômeurs en fin de droits, etc. Et cherchent à centraliser dans la station toutes sortes de services pas forcément liés à la clientèle et souvent en collaboration avec d'autres associations. A Berthoud (BE) par exemple, la station a été créée en 1997 par IG Velo. Elle propose un service de livraison à domicile en relation avec 35 commerces locaux. Il en coûte 2 fr à l'acheteur. Les livreurs disposent d'un vélo électrique. Aujourd'hui ce service occupe huit personnes et réalise en moyenne 2000 livraisons par mois. La station a également mis sur pied un service de courrier à vélo, de déménagement, de nettoyage, de jardinage, de courses, etc. Des activités qui emploient 60 personnes.

L'exemple des Pays-Bas

Une simple campagne d'affichage a permis de diminuer les vols au pays du vélo.

Marie-Christine Petit-Pierre
Mardi 12 juin 2007

Les Pays-Bas, pays du vélo s'il en est, sont aussi le pays où leur vol est érigé au rang de sport national, ou plutôt était.

Chaque Hollandais possède au moins un vélo, et quand il ne le retrouve plus, il a tendance à se servir dans un parc de plus de 16 millions d'unités. «Cela a toujours été le cas, on se sert dans la rue, on met une nouvelle couche de peinture

et nous voilà avec une bicyclette neuve», raconte Paul de Klerk, écrivain à Amsterdam.

Les temps changent toutefois et depuis 2005, le nombre de vols est passé de 750 000 par an à 630 000, selon les chiffres de la «Fietzersbond», l'association des cyclistes. Le résultat d'une campagne d'affichage efficace. «Nous avons vu fleurir sur les murs des recommandations simples, comme l'utilisation de cadenas de qualité emprisonnant et la roue et le cadre, ou l'ancrage des vélos à des places fixes. On trouve ce type de grilles, les «fietsenrekken», partout dans la ville. Chaque rue a la sienne. C'est important de pouvoir compter sur ces places de parc», raconte Paul de Klerk.

Environ 32% des disparitions relèvent encore du vol d'usage, 28% seraient le fait de délinquants, et 40% de professionnels venus de l'Est avec des camions et qui s'emparent d'une vingtaine de véhicules d'un coup, selon la «Fietzersbond».

Pour améliorer la sécurité, les autorités sont en train de développer un système d'identification des vélos. La lecture d'une puce électronique, intégrée dans le cadre, permettrait de retrouver le propriétaire de l'engin.

Mais pour l'instant, des mesures d'information toute simples, se sont montrées extrêmement efficaces, désormais on ne vole «plus que» 120 000 vélos par an aux Pays-Bas.

© Le Temps, 2007 . Droits de reproduction et de diffusion réservés.

PUBLI-C Acheter les droits de reproduction de cet article.