

En Suisse, les lacunes d'une culture vélo

MOBILITÉ L'assouplissement du confinement qui s'amorce dans plusieurs pays européens renforce la tendance à se déplacer à bicyclette afin d'éviter les contacts. A l'exception de Genève, le pays n'a pas bougé

AÏNA SKJELLAUG
@AinaSkjellaug

Encore largement perçu comme le véhicule de l'étudiant désargenté ou du bobo à pédaler électrique, le vélo peine à faire sa place en Suisse. Ce fut encore le cas durant la crise sanitaire, où des initiatives ont pourtant vu le jour dans la plupart des grandes métropoles européennes. En Italie, par exemple, 150 kilomètres de pistes cyclables ont été prévus dans la capitale, qui y a vu un atout sanitaire et écologique: de quoi changer la face de Rome, réputée impraticable et dangereuse à vélo. Bruxelles, Berlin et Barcelone comptent à leur tour se doter respectivement de 40, 22 et 21 kilomètres de voies supplémentaires. En France, le gouvernement a annoncé un plan de 20 millions d'euros, et des villes comme Paris, Nice, Rouen, Lille ou Nantes suivent le mouvement. Les Français qui veulent prendre leur vélo pour retourner au travail peuvent même bénéficier d'un chèque de 50 euros pour le faire réparer.

La sécurité, un enjeu crucial

En Suisse, Genève fait figure d'exception et mise sur la mobilité douce pour faire face au coronavirus. Car les restrictions sanitaires empêcheront les transports publics d'assumer leur charge. Quant au trafic motorisé, il est déjà saturé en temps normal. La ville du bout du lac propose un plan présenté comme ambitieux: réserver pendant deux mois des voies de circulation aux cyclistes. Environ 7 kilomètres, selon les calculs de la *Tribune de Genève*. Au total, ces aménagements provisoires nécessiteront la suppression de près de 50 places de stationnement pour les voitures, une trentaine pour les deux-roues motorisés et une quinzaine pour les vélos.

Une étude de l'Institut de planification du trafic et des systèmes de transport de l'EPFZ montre que, durant la pandémie, les kilomètres parcourus par les cyclistes suisses ont presque triplé par rapport à l'automne 2019. (SALVATORE DI NOLFI/EPA)



Pourquoi la Suisse entière n'a-t-elle pas su prendre ce tournant? Patrick Rérat est professeur de géographie des mobilités à l'Université de Lausanne, coauteur du livre *Au Travail à vélo*. Il a mené une recherche sur la pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse avec 14 000 pendulaires vélo. Il explique les raisons de la faible part de la petite reine dans les déplacements. «Si l'on observe la pratique du vélo dans différents pays, on relève la corrélation entre les infrastructures garantissant la sécurité du cycliste et la pratique du vélo. Aux Pays-Bas, par exemple, on parle des infrastruc-

tures 8-80, car elles sont conçues pour cette large tranche d'âge. En Suisse, les villes qui ont les meilleures pistes cyclables sont Bâle et Berne, là encore, c'est l'endroit où l'on retrouve le plus de cyclistes. Le lien est donc assez clair, pour augmenter la pratique utilitaire du vélo, il s'agit d'assurer une bonne cohabitation avec le trafic routier.»

D'un point de vue de politique publique, la sécurité à vélo en Suisse est souvent vue comme une question individuelle. L'accent va davantage être mis sur les cyclistes eux-mêmes, le port du casque ou d'habits fluorescents pour la prévention,

l'inattention ou la témérité du cycliste comme explication à un accident. «Le débat porte sur l'individu. On est bien loin des «forgiving infrastructures», les infrastructures «pardonnantes» des pays du Nord, qui anticipent et réduisent les maladroitures des cyclistes comme celles des autres usagers de la route», dépeint Patrick Rérat.

Durant le confinement, la pollution atmosphérique a diminué sous l'effet de la baisse du trafic routier, des axes de transport se sont libérés pour le trafic de vélos. Des voies rapides et étroites, habituellement peu fréquentées par les cyclistes,

se sont vues accaparées. Une étude de l'Institut de planification du trafic et des systèmes de transport de l'EPFZ montre que, durant la pandémie, les kilomètres parcourus par les cyclistes suisses ont presque triplé par rapport à l'automne 2019.

La route est longue

Contrairement à de nombreux pays d'Europe, les villes suisses – à l'exception de Genève – n'ont pas prévu d'aménagements cyclables temporaires. «Le contexte institutionnel suisse se prête mal à des réactions rapides et à de tels amé-

«Le vélo n'est pas une priorité politique»

PATRICK RÉRAT, PROFESSEUR DE GÉOGRAPHIE DES MOBILITÉS À L'UNIVERSITÉ DE LAUSANNE

agements transitoires. Le vélo ne fait pas partie de l'urgence de la situation et n'est pas une priorité politique. Pourtant, l'assouplissement du confinement renforce la tendance à se déplacer à vélo afin d'éviter les contacts. Et durant la période estivale, les Suisses, priés de rester au pays pour les vacances, seraient ravis de pouvoir davantage profiter de pistes cyclables. La Suisse semble rater son tournant vélo que lui offrirait pourtant la crise sanitaire», déplore-t-il.

Hasard du calendrier, c'est cette semaine que le Conseil fédéral a mis en consultation la loi sur les voies cyclables. En septembre 2018, le peuple suisse avait accepté à hauteur de 75% l'inscription de la promotion du vélo dans la Constitution. Si la construction des voies cyclables restera une tâche dévolue aux cantons, ces derniers auront toutefois l'obligation à l'avenir de planifier les voies cyclables.

«La nouvelle loi montre que la Confédération a compris le souhait manifeste du peuple de voir augmenter le trafic cycliste et qu'elle veut y répondre, se réjouit le président de Pro Velo Suisse, Matthias Aebischer. Il reste encore beaucoup de chemin à parcourir avant que la Suisse ne rattrape des pays modèles comme les Pays-Bas ou le Danemark en matière de cyclisme. Toutefois, la loi donne à la Confédération et aux cantons des instruments importants pour rendre le vélo plus sûr et plus attrayant. Un pas important a donc été franchi.»

«Nous mettrons nos locaux à disposition de tiers»

SERVICE PUBLIC La Poste modernise sa stratégie. Les centres de tri ne seront plus dédiés au courrier ou aux paquets, mais seront polyvalents. Et les bureaux de poste accueilleront des partenaires

PROPOS RECUEILLIS PAR BERNARD WUTRICH
@BdWutrich



ROBERTO CIRILLO
DIRECTEUR DE LA POSTE

La Poste a présenté sa stratégie quadriennale pour les années 2021-2024. La livraison des lettres et des colis sera concentrée et les bureaux de poste seront ouverts à des partenaires. Son directeur, Roberto Cirillo, en explique les raisons.

La nouvelle stratégie prévoit de réunir les divisions courrier et colis dans une nouvelle unité Services logistiques. Dans quel but? Nous voulons maintenir la qualité du service public à un très haut niveau. Or, le volume de lettres ne cesse de diminuer alors que le nombre de colis ne cesse d'augmenter. Cela va s'accroître ces prochaines années. En unissant ces ressources, nous aurons davantage de flexibilité.

La crise sanitaire a-t-elle renforcé ces tendances? Oui, clairement. En avril, La Poste a transporté 17,3 millions de colis. C'est un record mensuel absolu. Elle a aussi accéléré la numérisation.

Les centres de tri vont-ils tous s'occuper de lettres et de paquets? C'est l'objectif. Les tendances les poussent à être multiproduits. Cela a déjà commencé. Avec la crise du coronavirus, les centres de tri du courrier ont pris en charge 130 000 colis de petite et moyenne dimension par jour afin

«En avril, La Poste a transporté 17,3 millions de colis. C'est un record mensuel absolu. Elle a aussi accéléré la numérisation»

d'éviter des embouteillages et des retards de livraison.

En Suisse romande, vous avez deux centres voisins, à Dailens et à Eclépens, l'un pour les paquets, l'autre pour le courrier. A quoi ressembleront-ils dans cinq ou dix ans? Eclépens deviendra une entité polyvalente. Nous allons investir dans des structures régionales de tri pour les lettres et les paquets. Comme il est difficile de trouver des terrains, nous allons optimiser l'utilisation des surfaces dont nous disposons dans les centres de tri des lettres.

Etait-ce une erreur d'investir dans des centres de collecte séparés pour les lettres ou pour les

paquets? On peut toujours récrire l'histoire et dire qu'on aurait pu faire autrement. Nous avons défini les principes de notre future stratégie en décembre et avons constaté déjà à ce moment-là que nous devions optimiser nos infrastructures.

A l'avenir, ce sera le même facteur qui livrera le courrier et les paquets? La distribution mixte existe déjà là où les volumes sont relativement faibles. A l'avenir, c'est le même facteur qui se chargera de tout. Mais cela ne concernera qu'environ 35% de nos volumes. Là où la densité du trafic est plus importante, c'est-à-dire dans les villes, nous maintiendrons des facteurs dédiés aux lettres ou aux paquets.

Que deviendront les directeurs actuels des unités courrier et colis? Ils resteront membres de la nouvelle direction de l'unité Services logistiques. Ils mettront à profit leur expérience et conserveront des mandats spécifiques jusqu'à leur retraite. Mais il y aura une nouvelle personne à la tête de cette unité. Elle devra avoir des compétences en logistique et en transformation d'entreprise et défendre les valeurs de La Poste Suisse, en particulier le service public. Le poste sera mis au concours par le conseil d'administration.

La nouvelle stratégie veut stabiliser le nombre d'offices postaux propres à 800. La fermeture de bureaux de poste est-elle terminée? Lorsque nous aurons atteint ce chiffre de 800, oui. Nous avons aujourd'hui 960 filiales en exploitation propre. A côté de cela, nous en avons 1150 en partenariat (agences postales) et La Poste continuera de développer ses 4700 points d'accès.

Les offices postaux sont censés devenir des centres de services. Concrètement? Jusqu'à aujourd'hui, c'est La Poste qui a installé ses agences dans des commerces ou des administrations. Nous envisageons le mouvement inverse. Nous mettons nos locaux et les compétences de nos collaborateurs à disposition d'entreprises de services et d'administrations qui rencontrent les mêmes problèmes que nous: seules, elles n'ont pas un réseau suffisant pour se développer.

Quels genres de services recherchez-vous? Dans ces espaces boutiques, La Poste pourra par exemple accueillir des assurances, des caisses maladie ou des administrations publiques.

Des magasins d'alimentation? Ce n'est pas prévu.

Les syndicats s'inquiètent du statut des collaborateurs qui travailleront dans ces centres de services. Resteront-ils au bénéfice de la CCT et des conditions salariales de La Poste? Nous venons de conclure un nouveau contrat collectif et nous en sommes très fiers. Nous ne changerons rien. Pour que notre stratégie soit couronnée de succès, il est important que les collaborateurs soient rassurés et gardent une bonne relation avec un employeur attractif.

Votre stratégie implique l'accès de PostFinance au marché des crédits et des hypothèques. Quels espoirs avez-vous d'y parvenir? Le Conseil fédéral nous a lui-même demandé d'y réfléchir. C'est très important dans la mesure où PostFinance contribue

au financement du service universel. Or, dans le contexte actuel des taux négatifs et de la crise, notre filiale ne peut pas se développer comme les autres banques. Le monde bouge. PostFinance doit pouvoir se battre avec les mêmes armes que ses concurrents. La décision appartiendra au parlement. Nous ferons tout pour le convaincre. ■

PUBLICITÉ

«N'est-il pas préférable de penser tôt à plus tard?»



Samantha Ritz
Responsable Gestion du canal Courtiers à propos d'une vie plus longue en toute liberté de choix

