



Lisbonne à vélo ?

Pour Copenhague, Berlin, Londres, Barcelone, Bruxelles, New York, j'ai eu à chaque fois assez de grain à moudre pour produire un article de trois pages environ, tout simplement car j'ai vu dans ces cités des humains à vélo et un paysage urbain plus ou moins propice à l'utilisation de notre mode de déplacement préféré.

Pour Lisbonne en revanche, j'ai bien peur de ne pas pouvoir noircir les dites trois pages, comme une angoisse de lycéen face à la feuille vierge... Car Lisbonne est une ville sans vélo. Oui, vous avez bien lu. Je ne pensais pas qu'il restât (imparfait du subjonctif, désolé...) une capitale européenne sans vélo. Julien Leblay, cyclo-voyageur clermontois, m'avait confié après ses périples dans les Balkans que même à Zagreb, Belgrade ou Bucarest, quelques courageux affrontaient sur leur bécane le trafic automobile infernal et des conditions de sécurité plus que précaires. Mais à Lisbonne, rien. Si : un seul cycliste et trois pointillés cyclables mal fichus croisés en quatre jours.

Voilà pour le constat. En pigiste honnête, je dois essayer d'analyser cette situation. A mon (humble) avis, je dirais qu'un facteur et un seul est responsable de l'aridité cyclable qui caractérise la capitale portugaise : le relief !

Des pentes à 15 %

Lisbonne à beau se situer à 4 000 km de l'Oural, elle n'en propose pas moins des montagnes russes ! Pas de petites bosses franchissables, non ; de véritables murs, du bon 15 %, du « brise-mollets » dans tous les sens. Schématiquement, il faut imaginer une grande et majestueuse place (Praça Do Comercio), au bord de l'estuaire du Tage. De cette place part l'artère principale de Lisbonne, véritable épine dorsale de la ville qui dessert deux autres places très fréquentées (Rossio et Restauradores) : l'avenue de la Liberté. Cette avenue d'environ 5 km, percée au XVIII^e siècle suite au gigantesque incendie, monte sans arrêt dès le deuxième kilomètre pour aboutir au parc Edouard IV, au sommet duquel on jouit d'un panorama

étonnant sur la ville basse. De part et d'autre de cette colonne vertébrale inclinée, des collines, toujours des collines, encore des collines. Certaines (Chiado, Bairro Alto, Alfama) sont tellement pentues qu'elles ne sont accessibles qu'à pied ou en funiculaire, les fameux engins jaune pétant, emblèmes de Lisbonne.

Belém cerné par les cars et les voitures

Donc, la seule partie plate de Lisbonne est celle qui longe le Tage. Lisbonne est en effet construite au bord de son estuaire, le plus large du monde disent les guides. Hélas, trois fois hélas, cet itinéraire n'est même pas aménagé pour les vélos ! Pourtant, il y aurait de quoi faire. Le foncier est pléthorique, grâce ou à cause du déplacement des activités portuaires en aval de l'estuaire. Et puis l'attrait majeur de Lisbonne, le quartier historique de Belém, se situe à 6 km du centre et pourrait très bien être accessible en vélo. Au lieu de cela, les merveilles architecturales que sont le Torre de Belém et le Monastère de Hiéronymites



D. Gesland

Bout de piste cyclable mal fichu

(classé patrimoine mondial de l'Humanité) sont cernés de cars de touristes et de bagnoles. Enlaidissement. Comble de malchance : la ville est comme coupée de sa zone maritime par un cordon de voies expresses, une voie ferrée et des friches industrielles.

Les pieds plutôt que le vélo

Intrigué, j'engage à l'hôtel la conversation avec le barman. « Pourquoi les



D. Gesland

Un courageux à vélo, et encore en électrique



Funiculaire pour accéder au Bairro Alto

Lisboètes ne se déplacent-ils pas plus à vélo ? », l'interroge-je. Il me regarde stupéfait : « qui oserait gravir quotidiennement de tels dénivelés ? ».

A défaut du vélo, on utilisera bien évidemment ses pieds et les transports en commun, pour visiter Lisbonne. Le métro, composé de quatre lignes portant poétiquement

le nom d'une couleur, est très rapide et très propre. Les tramways des années 30 sont progressivement remplacés par des rames contemporaines, mais il reste trois lignes pour escalader l'Alfama ou le Bairro Alto. Ils sont les rois, excluant parfois tout autre mode déplacement car ils prennent toute la largeur et ne s'arrêtent pas si facilement. Gare !

Le potentiel du littoral

Le potentiel est en revanche énorme sur la zone littorale, plate, jonchée de nombreux attraits et centres d'intérêt, agréable avec vue imprenable sur le fleuve, du Parc des nations au nord (étonnante ville nouvelle construite pour l'exposition universelle de 1998) à Belém à l'ouest et même au-delà, vers les stations balnéaires d'Estoril et de Cascais, soit une trentaine de kilomètres qui mériteraient a minima du bidirectionnel jalonné ! Certes, les Portugais ont peut-être d'autres préoccupations en ce moment. Même si on pourrait argumenter des heures en faveur du vélo urbain dans un contexte de difficultés économiques...

Mais, non, décidément, soyons beaux joueurs. En dehors de la zone littorale, les pentes, les trams, les rails du tram, la foule, l'étroitesse des rues, les pavés et les escaliers font que le vélo n'a pas vraiment sa place à Lisbonne. On laissera son pliant à la maison...

David Gesland

Bulletin d'abonnement Vélocité

▶▶▶ Abonnement individuels et associations :

1 an • 16 euros (5 numéros) - 2 ans • 32 euros (10 numéros)

▶▶▶ Abonnement administrations, collectivités et entreprises :

1 an • 30 euros (5 numéros) - 2 ans • 60 euros (10 numéros)

N° d'abonné(e) :

Nom : Prénom :

Organisme :

Adresse :

M@il : Tél. :

(facultatif) Profession : Année de naissance :

Ci-joint un chèque de euros à l'ordre de FUB - à renvoyer à :

FUB - Service abonnements - 12 rue des Bouchers - 67000 Strasbourg