



Au travail à vélo ! Regard suisse sur la mobilité cyclable

Dans un récent ouvrage, un chercheur suisse livre quelques apprentissages sur les déterminants de la pratique utilitaire du vélo. Malgré un contexte politique et culturel différent, il nous éclaire sur le chemin qu'il reste à parcourir pour mettre en selle les trajets domicile-travail.



Dans « Au travail à vélo... La pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse »⁽¹⁾ (2019), Patrick Rérat, Gianluigi Giacomel et Antonio Martin analysent pour la première fois les différentes facettes de cette pratique en s'appuyant sur l'exemple des trajets pendulaires. L'ouvrage, très centré sur les déplacements domicile-travail du fait de son approche méthodologique, est riche en données et entretiens. Il montre les grandes disparités de la pratique dans le pays (plutôt urbain et largement concentré dans les cantons germanophones), les facteurs d'attraction et les obstacles à la pratique, mais apporte des éclairages sur l'importance cruciale de l'accès, des compétences et de l'appropriation du vélo pour développer la pratique.

Pour Patrick Rérat, professeur de géographie et d'urbanisme à l'Université de Lausanne (Unil), le vélo n'est pas « un objet si banal » et constitue « une

porte d'entrée extraordinaire ». Avec son collègue Bengt Kayser, médecin et directeur de l'Institut des sciences du sport, il a d'ailleurs lancé en début d'année l'Observatoire du vélo et des mobilités actives (l'Ouvema), qui a pour but de rassembler les chercheurs de différentes disciplines (géographes, médecins, sociologues, environnementalistes...) pour analyser les pratiques et les comportements, mais aussi les politiques de mobilité, d'urbanisme et de santé associées.

Où se situe la Suisse en matière de pratique du vélo utilitaire ?

Selon les derniers chiffres de 2015, 7 % des déplacements étaient effectués chaque jour en moyenne à vélo en Suisse quel que soit le motif. La Suisse se trouve donc loin des Pays-Bas (27 %) et du Danemark (15 %).

Le vélo y est toutefois plus important que dans les pays latins et anglophones. Il est également de plus en plus présent dans les débats politiques. En septembre 2018, une votation nationale sur l'inscription de la promotion du vélo dans la constitution s'est tenue. Elle a largement été acceptée par les trois quarts des citoyens et l'ensemble des cantons. Si cette votation avait surtout une visée symbolique, elle est une étape importante dans la prise de conscience que le vélo est un mode de transport à part entière.

Quels sont les signes qui montrent un renouveau de l'usage du vélo en Suisse ?

On constate depuis une dizaine d'années une croissance du vélo dans les villes grandes et moyennes. On le voit dans les enquêtes sur la mobilité et dans les points de comptage. Cette tendance touche aussi les couronnes des plus grands centres. Dans les territoires pé-

riurbains et ruraux, la part du vélo est stable voire en légère diminution. La voiture, qui n'y rencontre que peu de restrictions, y occupe encore une place dominante. Le VAE pourrait changer les choses mais se heurte au manque d'aménagements et d'infrastructures.

La topographie apparaît-elle comme un frein majeur dans certaines villes suisses ?

Oui, mais ce n'est pas si simple. La plupart des villes sont situées sur le Plateau suisse. Si elles ne sont pas toutes plates, elles ne sont pas très vallonnées non plus. On constate ainsi de grandes différences entre des villes à la taille et à la morphologie comparables. Genève et Berne ont une topographie similaire, mais si la première n'affiche que 7 % de parts modale vélo, Berne atteint 15 % et ambitionne 20 %. Les villes qui ont le plus fort dénivelé, comme Lausanne et Neuchâtel, ont des parts très faibles.

Est-ce que le système d'intermodalité train+vélo parvient néanmoins à concurrencer la voiture dans ces territoires périurbains et ruraux ?

Oui, c'est une manière de rendre le vélo attractif y compris dans ces territoires. La Suisse est le pays où l'utilisation du train est la plus élevée et il y a beaucoup de pendulaires interurbains et un certain nombre d'entre eux utilisent le vélo, surtout pour le « premier kilomètre ».

Néanmoins, cette combinaison est toutefois encore plus fréquente dans les centres urbains, dont les gares accueillent une ou plusieurs vélostations (grandes consignes de stationnement sécurisé, avec parfois des services de réparation et de maintenance).

Pourquoi vous êtes-vous intéressé à l'opération Bike to work, et en quoi consiste-t-elle ?

L'usage du vélo comme moyen de transport était méconnu en Suisse. Je voulais

mener une première recherche à l'échelle nationale qui permette de documenter cette pratique.

L'action Bike to work est organisée par PRO VELO, l'homologue suisse de la FUB. Elle réunit chaque année des dizaines de milliers de participants qui s'engagent à utiliser le plus possible le vélo pour se rendre au travail en mai et juin. Elle était pour nous l'opportunité de diffuser un questionnaire à un grand nombre d'usagers du vélo, répartis dans toute la Suisse et présentant des profils variés, avec des cyclistes convaincus et réguliers comme des néophytes. Près de 14 000 d'entre eux ont ainsi répondu.

Dans quelle mesure ce genre d'opérations participe à faire évoluer les pratiques de mobilité ?

Quand on parle de mobilités, on est avant tout dans le registre des habitudes, de la routine. Changer de moyen de transport peut impliquer une redéfinition des autres lieux de la vie quotidienne. On constate une inertie dans les pratiques, à moins d'un événement majeur dans le parcours de vie (un déménagement, un nouvel emploi, etc.) ou d'un changement extérieur, à l'instar de la situation sanitaire actuelle.

L'opération Bike to work a l'avantage de proposer une période d'expérimentation. Des équipes de quatre personnes sont formées et les plus expérimentés conseillent les néophytes sur le choix des itinéraires par exemple. Un participant sur dix ne se rendait jamais à vélo au travail avant l'action. Trois mois plus tard, les deux tiers d'entre eux disent y recourir régulièrement.

L'expérience implique un apprentissage : le trajet est perçu comme moins fatigant, moins long et plus agréable qu'escorpté. Le point critique est la sécurité qui dépend de la qualité des infrastructures et de la cohabitation avec le trafic routier. À cet égard, Bike to work ne peut rien changer.

Et au contraire, quels sont les freins mis en lumière par l'enquête ?

Les conditions météorologiques apparaissent en premier mais elles recouvrent des situations très diverses. Pour certains, il s'agit d'une température inférieure à 20 degrés, pour d'autres de 10 cm de neige !

Les questions de logistique (amener un enfant à la crèche ou se déplacer pour une suite d'activité), de confort ou d'effort sont également mentionnées.

Et il y a bien sûr la sécurité, apparue de manière récurrente dans le questionnaire et dans les entretiens. Un participant sur sept dit ne pas se sentir en sécurité sur le trajet domicile-travail. Un sur trois ne se sent pas respecté par les autres usagers de la route. Ces chiffres sont élevés, mais ils seraient encore plus élevés si l'on intégrait des enfants, des adolescents, des seniors, au panel... En effet, les participants à Bike to work sont des personnes actives qui ont déjà adopté des stratégies d'évitement des itinéraires ou des heures les plus dangereuses.

Vous distinguez deux dimensions dans les mesures préconisées par les usagers du vélo en matière de cyclabilité : le hardware et le software. Comment les définiriez-vous ?

Promouvoir le vélo passe bien entendu par des aménagements, des infrastructures de qualité et une réduction du volume et de la vitesse du trafic motorisé. C'est la partie hardware, indispensable.

Mais il y a également la partie software, le logiciel qui tourne sur ces infrastructures, qui doit aussi évoluer parce qu'elle détermine la place du vélo sur la route au quotidien, sa légitimité sociale et politique comme mode de déplacement à part entière. C'est le cas de certaines règles de circulation comme l'autorisation du tourne-à-droite aux intersections.



Félix Imhof/UNIL

Avec cette enquête, vous avez aussi observé l'essor du VAE. Qui en fait en Suisse ? Que vient changer dans les pratiques le VAE, à la fois en termes de populations et de territoires ?

En 2019, près de quatre vélos neufs vendus sur dix étaient des VAE et cette proportion croît chaque année. On constate que le VAE permet d'élargir la pratique tant en termes de groupes de population que de types de territoires, par exemple les communes en périphérie des centres urbains. Il permet de toucher un public davantage féminin que le vélo mécanique et une plus large palette de classes d'âge, quand bien même les seniors sont devenus très minoritaires parmi les usagers du VAE. Enfin, il offre l'opportunité de parcourir des distances bien plus longues et de régler en partie le problème de la topographie dans certaines villes.

Sébastien Marrec

Note :

(1) Patrick Rérat, Gianluigi Giacomel et Antonio Martin, 2019, « Au travail à vélo... La pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse », Editions Alphil. La version papier peut être commandée et la version en ligne gratuitement téléchargée sur le site www.alphil.com.