«Un fonds national pour le vélo ferait la différence»

Propos recueillis par Camille Marion

Comment susciter l'intérêt pour le vélo, assurer la sécurité et ajouter du plaisir dans la pratique? Entretien avec Patrick Rérat, professeur de géographie et codirecteur de l'Observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives de l'Université de Lausanne.

Patrick Rérat, est-ce que vous vous souvenez de la première fois que vous avez fait du vélo seul sur la route, enfant?

Je me rappelle avoir appris à faire du vélo sans les petites roues, dans la cour d'école. Mais sur la route, je ne m'en souviens pas. À ce moment, le vélo était pour moi un loisir et non un moyen de transport.

Comment s'assurer que les enfants continuent à utiliser le vélo en grandissant?

En Suisse, pratiquement tous les enfants apprennent à faire du vélo. Le véritable enjeu consiste à transformer cette pratique ludique en pratique récréative, donc pour le sport ou les balades, et en pratique utilitaire, soit le vélo comme moyen de transport.

Où en est la Suisse en matière d'infrastructures cyclables?

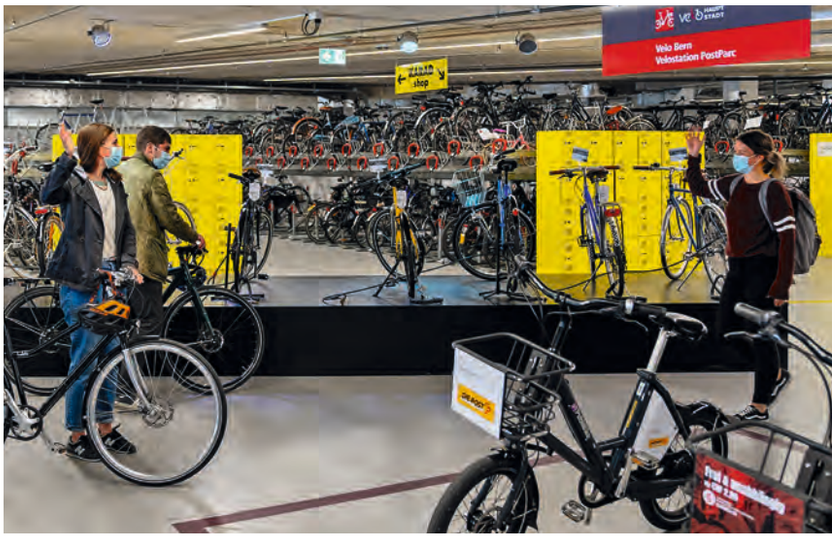
La Suisse est un pays moyen, à la fois en matière d'infrastructures et de part modale du vélo. Cette dernière s'élève en moyenne à 7 %, ce qui est un meilleur score que les pays latins ou la France, mais moins bon que les pays du nord de l'Europe. On constate une importante différence entre la Suisse latine, où la part modale n'excède pas 3%, et la Suisse alémanique, où elle s'élève à près de 9 %.

Pourquoi?

Les conditions de circulation et les infrastructures expliquent cette différence. En Suisse alémanique, il y a davantage d'infrastructures cyclables ainsi que de zones 30 ou 20, ce qui favorise le vélo.

Qu'entend-on exactement par «bonne infrastructure cyclable»?

Un ingénieur néerlandais vous répondrait que c'est un endroit où des enfants des 8 ans peuvent circuler. Une bonne infrastructure permet à un grand nombre de cyclistes de se sentir bien, indépendamment de leur habitude, de leur compétence ou de leur motivation. C'est loin d'être le cas en Suisse.



Avons-nous tout de même de bons exemples?

Bien sûr. J'ai été membre du jury du «PRIX VELO Infrastructure» dont l'édition 2016-2020 a récompensé Lucerne et Berne pour leur stratégie très complète et ambitieuse. Il y a également des projets prometteurs en Suisse romande, notamment à Genève, à Fribourg et dans l'Ouest lausannois. Mais de manière générale, la marge de progression en matière d'infrastructures concerne tout le pays.

Existe-t-il des exigences différentes selon les pratiques – par exemple entre l'utilitaire et les loisirs?

Les cyclistes utilitaires ont un objectif d'efficacité et empruntent généralement le chemin le plus direct possible. Les cyclistes de loisirs cherchent l'expérience. Mais de manière générale, le plaisir de rouler prend toujours plus de place, y compris dans la pratique utilitaire. Les cyclistes valorisent le temps passé à se déplacer.

Est-ce qu'une bonne infrastructure cyclable suffit pour encourager le passage au vélo?

Aujourd'hui, le lien entre la qualité des infrastructures et la part modale du vélo est clairement établi. Aucune ville n'est parvenue à développer la pratique du vélo sans mettre en place des infrastructures adéquates. Mais il faut également un élément déclencheur. Les campagnes de sensibilisation et les initiatives comme «bike to work» permettent de montrer qu'un trajet à vélo pour des motifs utilitaires n'est pas forcément difficile ou désagréable et qu'au contraire, c'est une alternative intéressante.

Vous avez récemment publié une étude sur le vélo électrique. Quelles opportunités se dessinent en la matière?

Le vélo électrique connaît un succès impressionnant ces dernières années. Il permet de parcourir de plus longues distances et a donc un vrai potentiel dans les zones suburbaines et péri-urbaines. L'assistance électrique diminue l'effort et augmente la portée spatiale ainsi que la capacité de charge du vélo. On touche ainsi un public plus âgé – bien que la part de jeunes achetant un vélo électrique augmente –, plus féminin ou plus familial.

Est-ce que le vélo électrique représente une alternative à la voiture?

Seul, il ne peut pas la concurrencer. Il offre cependant des réponses en matière de distance, de topographie et de charge, par exemple pour le transport d'enfants ou de marchandise. Avec le recours aux transports publics, à l'autopartage et à d'autres services, il réduit la dépendance à la voiture.

© Félix Imhof, UNIL

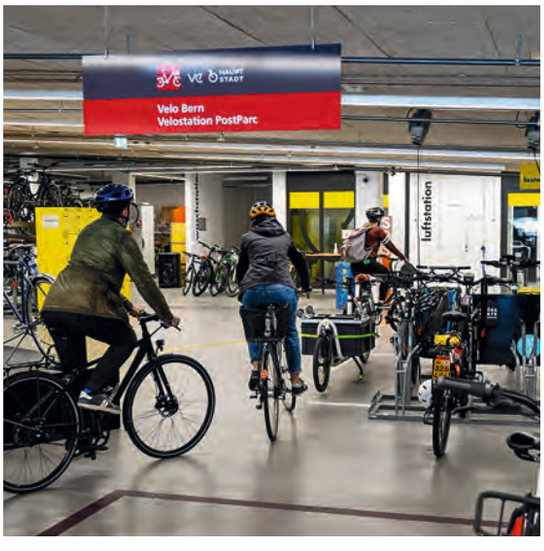
«Les cyclistes valorisent le temps passé à se déplacer», selon Patrick Rérat, de l'Université de Lausanne.

La sécurité fait partie de vos thématiques de recherche. On oppose souvent sécurité subjective et sécurité objective. Quelle est la différence?

La sécurité objective est concrète, observable et mesurable. Il s'agit par exemple du nombre d'accidents enregistrés. Mais au-delà de ces données, le sentiment de sécurité prime dans la décision de faire du vélo. C'est la sécurité subjective.

Les dernières statistiques font état d'une augmentation des accidents impliquant des vélos (électriques). Comment y remédier?

Il y a une tendance dans certains milieux à diaboliser la pratique du vélo électrique et donc à considérer ces chiffres sans prendre en compte l'exposition: certes les



«Le vélo s'est imposé pour trois raisons: comme alternative aux transports publics, comme moyen de faire de l'exercice lorsque les salles de sport étaient fermées et comme option touristique.»

accidents augmentent, mais le nombre de cyclistes aussi. Cela dit, le taux d'accidents reste deux fois plus élevé en Suisse qu'au Pays-Bas. Une fois encore, les infrastructures font la différence. Par ailleurs, la limitation de la vitesse du trafic est une mesure simple et rapide, mais il ne suffit pas de mettre en place des zones 30 pour qu'elles soient respectées.

La nouvelle loi sur les pistes cyclables devrait entrer en vigueur à la fin de l'année. Quels sont ses points forts?

Cette loi montre que le vélo est pris au sérieux. Elle permet une montée en gamme dans les standards en abandonnant le «coup de peinture» sur la chaussée au profit de vraies pistes cyclables. C'est un saut qualitatif et une prise de conscience encourageante.

Les pistes cyclables restent de la compétence des cantons. Est-ce suffisant pour garantir un réseau continu?

C'est un pari risqué. Tous les cantons n'ont pas la même volonté politique, les compétences ou les capacités de financement. Cela va par ailleurs demander un important travail de coordination entre les communes et les cantons. Dans l'idéal, cette loi devrait être complétée par un fonds pour les infrastructures et les aménagements cyclables.

Vous pensez à une impulsion sur le plan national?

En effet. Ce fonds fonctionnerait sur le même principe que le FAIF pour le train ou le FORTA pour la route: la Confédération met à disposition un financement et fixe des critères. C'est ensuite aux communes et aux cantons, qui connaissent les besoins, les opportunités et les limites du terrain, de proposer des projets. Ce levier financier peut faire la différence. À titre de comparaison, le deuxième tube routier du Gothard est estimé à 2 milliards de francs. En allouant seulement le quart de ce montant à des infrastructures cyclables, l'impact sur les agglomérations serait gigantesque.

Durant la pandémie, le vélo a connu un boom en Suisse et ailleurs. Comment faire en sorte que cet engouement perdure?

Le vélo s'est imposé pour trois raisons: comme alternative aux transports publics, comme moyen de faire de l'exercice lorsque les salles de sport étaient fermées et comme option touristique. Pour que cela continue, l'objectif est de décloisonner les pratiques en encourageant les cyclistes sportifs et de loisirs à utiliser le vélo comme moyen de transport également. Cela demande forcément des infrastructures qui les y encouragent.

Quels enseignements tirer des solutions d'urgence développées, à l'image des pistes cyclables provisoires?

Les «coronapistes» ne sont pas des mesures sorties de nulle part. Elles s'inscrivent dans des stratégies déjà élaborées mais dont la mise en place a été accélérée par l'urgence de la situation. En Suisse, notre pratique de l'urbanisme, des infrastructures ou de la construction favorise toujours une préparation très détaillée avant de passer à l'action. Les «coronapistes» ont permis d'intervenir différemment, en testant ce qui fonctionne avant de pérenniser. C'est une approche plus flexible de la ville et du territoire. ■