

QUELS SONT LES EFFETS D'UNE INFRASTRUCTURE CYCLABLE ?

Des cyclistes plus nombreux-ses et davantage en sécurité !

Les revendications pour des itinéraires cyclables de qualité se font fréquemment entendre.

Mais quels sont les effets d'une nouvelle infrastructure à la fois en termes quantitatifs (le nombre et les caractéristiques des cyclistes) et qualitatifs (leurs expériences) ?

L'OUVEMA a développé une démarche originale composée de trois méthodes: le comptage des cyclistes – soit l'outil classiquement utilisé –, l'observation de leurs caractéristiques (âge, genre, type de vélo) et des enquêtes courtes (*intercept surveys*).

Cette dernière méthode a l'avantage de questionner les pratiques en *live* et d'aborder un grand nombre de personnes.

L'étude s'est portée sur la bande cyclable aménagée à l'automne 2021 sur le boulevard de Pérolles à Fribourg. Large de 1,9 mètre et longue de 1 km, elle relie la gare au quartier des hautes écoles, sur un axe avec un fort trafic motorisé.

L'OUVEMA a mesuré sur place les effets de cet aménagement

Entre 2021 et 2022, une croissance du trafic cycliste de 20% est observée en semaine (mardi et jeudi), avec environ 2000 cyclistes comptés par jour entre 7h30 et 19h.

Les cyclistes sont majoritairement des hommes (environ 55%) et les trois quarts sont âgés de 18 à 55 ans. La sous-représentation des femmes (environ 45%), des jeunes (2-3% ont moins de 18 ans) et des seniors (6% ont plus de 65 ans) est une caractéristique fréquente dans les villes où le vélo est encore peu développé. Avec la bande cyclable continue, les cyclistes se sentent davantage en sécurité (de 51% à 82% d'avis positifs).

L'amélioration a été plus marquée chez les femmes (de 46% à 78%) quand bien même le sentiment de sécurité reste plus élevé parmi les hommes (de 55% à 84%).

Les cyclistes estiment la cohabitation avec le trafic motorisé plus facile (de 53% à 71%) et leur trajet plus rapide (de 94% à 97%). En général, leur expérience est plus agréable (de 65% à 86%).

Les 800 cyclistes interrogé-es ont pu donner trois adjectifs décrivant leur expérience sur le boulevard. Entre 2021 et 2022, une nette amélioration des conditions de circulation s'observe, les termes positifs passant de 46% à 72%. Les adjectifs relatifs à l'insécurité diminuent de 34% à 15% alors que l'efficacité et le confort évoluent de manière positive.

Les effets d'une infrastructure sont donc doubles

Premièrement, elle donne envie à plus de personnes de circuler à vélo. Deuxièmement, et cet aspect est tout aussi important, elle renforce les pratiques existantes en améliorant l'expérience des cyclistes, en particulier du point de vue de la sécurité.

Attirer et fidéliser sont deux leviers importants afin d'augmenter le nombre de personnes se déplaçant à vélo. Toutefois, plusieurs limites apparaissent dans le cas de Pérolles. En 2022, 20% des cyclistes ne s'y sentent pas encore en sécurité et 30% estiment que la cohabitation avec les autres modes de transport ne se passe pas bien.

Les cyclistes se montrent aussi très critiques sur le reste de leurs trajets et la moitié d'entre eux et elles n'est pas satisfaite des aménagements cyclables à Fribourg.

La combinaison de comptages, observations et enquêtes, montre le fort intérêt à prendre en compte l'expérience des cyclistes. Une méthodologie que l'OUVEMA souhaite réitérer pour mesurer la variation des effets en fonction des contextes et types d'infrastructures.

— Aurélie Schmassmann et Patrick Rérat —



L'OUVEMA a mesuré sur place les effets de l'aménagement du boulevard de Pérolles (rapport n° 8): www.unil.ch/igd/rapports-etudes-urbaines