



PATRICK **RÉRAT**  
GIANLUIGI **GIACOMEL**  
ANTONIO **MARTIN**

# AU TRAVAIL À VÉLO...

La pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse

Collection  
Espaces, mobilités  
et sociétés

7



Le livre dans son entier est en libre accès sur le site des Editions Alphil – Presses universitaires suisses :

<https://www.alphil.com/index.php/auteurs/rerat-patrick/au-travail-a-velo.html>

[www.alphil.com](http://www.alphil.com)

The whole book may be downloaded on the website of the Editions Alphil – Presses universitaires suisses :

<https://www.alphil.com/index.php/auteurs/rerat-patrick/au-travail-a-velo.html>

[www.alphil.com](http://www.alphil.com)

La collection «**Espaces, mobilités et sociétés**» investigate les dimensions spatiales des sociétés humaines. Elle s'intéresse notamment au développement et à la reconfiguration de différents espaces (villes, régions, réseaux, etc.) sous l'angle des diverses formes de mobilité (migration, mobilité résidentielle, mobilité quotidienne, etc.). Si la géographie humaine occupe une place de choix, la collection est également ouverte à d'autres disciplines telles que l'urbanisme, la sociologie ou l'économie territoriale.

La collection «Espaces, mobilités et sociétés», publiée aux Éditions Alphil-Presses universitaires suisses, est dirigée par **Patrick Rérat**.

ISSN 2504-4931 pour la collection Espaces, mobilités et sociétés des Éditions Alphil-Presses universitaires suisses

Déjà paru :

1. RÉRAT Patrick, *Habiter la ville. Évolution démographique et attractivité résidentielle d'une ville-centre*, 2010.
2. RÉRAT Patrick, PIGUET Étienne (éd.), «*La pensée du monde*». *Une société de géographie à la Belle Époque*, 2011.
3. THOMAS Marie-Paule, *Urbanisme et modes de vie. Enquête sur les choix résidentiels des familles en Suisse*, 2013.
4. RÉRAT Patrick, *Après le diplôme. Les parcours migratoires au sortir des hautes écoles*, 2013.
5. KAUFMANN Vincent, RAVALET Emmanuel, DUPUIT Élodie (dir.), *Motilité et mobilité: mode d'emploi*, 2015.
6. MUNAFÒ Sébastien, *La ville compacte remise en cause? Formes urbaines et mobilités de loisirs*, 2016.
7. RÉRAT Patrick, *Au travail à vélo... La pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse*, 2019.
8. DREVON Guillaume, *Proposition pour une rythmologie de la mobilité et des sociétés contemporaines*, 2019.
9. DUBOIS Yann, *Frontières et mobilité au quotidien. Modes de vie dans l'agglomération trinationale de Bâle*, 2019.

PATRICK RÉRAT, GIANLUIGI GIACOMEL, ANTONIO MARTIN

## AU TRAVAIL À VÉLO...

LA PRATIQUE UTILITAIRE DE LA BICYCLETTE EN SUISSE

COLLECTION ESPACES, MOBILITÉS ET SOCIÉTÉS

ÉDITIONS ALPHIL-PRESSES UNIVERSITAIRES SUISSES

© Éditions Alphil-Presses universitaires suisses, 2019

Case postale 5

2002 Neuchâtel 2

Suisse

[www.aphil.ch](http://www.aphil.ch)

Alphil Diffusion

[commande@aphil.ch](mailto:commande@aphil.ch)

ISBN papier: 978-2-88930-227-7

ISBN PDF: 978-2-88930-228-4

ISBN EPUB: 978-2-88930-229-1

ISSN 2504-4931 pour la collection Espaces, mobilités et sociétés des Éditions Alphil-Presses universitaires suisses.

Publié avec le soutien du Fonds national suisse de la recherche scientifique.

Les Éditions Alphil bénéficient d'un soutien structurel de l'Office fédéral de la culture pour les années 2016-2020.

Photographie de couverture: Pixabay, 1957692, Andrew Martin.

Ce livre est sous licence :



Ce texte est sous licence Creative Commons: elle vous oblige, si vous utilisez cet écrit, à en citer l'auteur, la source et l'éditeur original, sans modifications du texte ou de l'extrait et sans utilisation commerciale.

Responsable d'édition: François Lapeyronie

Couverture: maquette et réalisation: Nusbaumer-graphistes sàrl,  
[www.nusbaumer.ch](http://www.nusbaumer.ch)

# 1 | Introduction

En 1817, dans les environs de Mannheim, Karl von Drais parcourt 14 kilomètres sur un étrange engin à deux roues, la draisienne, qui est considérée comme l'ancêtre du vélo. Deux siècles plus tard, la bicyclette revient sur le devant de la scène. Et si elle était l'une des clés de la mobilité du futur ?

## 1.1 Le retour du vélo

Singulière trajectoire que celle du vélo ! La « machine à courir » (*Laufmaschine*) du baron von Drais marque le début d'une série d'innovations qui, vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, ont donné naissance au vélo. Cantonné dans un premier temps aux loisirs de la bourgeoisie, le vélo devient, grâce à sa production de masse, un moyen de transport bon marché et prisé des ouvriers. À l'issue de la Seconde Guerre mondiale, la croissance du pouvoir d'achat et la diffusion des transports motorisés provoquent un effondrement de la pratique (HÉRAN, 2014). Durant les années 1970, un rebond est observé, en particulier aux Pays-Bas et au Danemark, alors qu'ailleurs, en général, le vélo continue de perdre de l'importance. Enfin, depuis une quinzaine d'années, un retour est observé dans les villes occidentales qui sont de

plus en plus nombreuses à promouvoir le vélo. La construction d'infrastructures, la diffusion de nouveaux types de bicyclette (à assistance électrique, en libre-service, etc.) et une image renouvelée ont permis d'augmenter le nombre d'utilisateurs. Dans le centre de Copenhague, le trafic à vélo est désormais plus important que le trafic automobile. Il en sera bientôt de même pendant les heures de pointe dans le cœur de Londres.

Qu'en est-il en Suisse? À l'échelle nationale, la croissance de la part du vélo dans les déplacements est modeste et récente. Dans les plus grandes villes, toutefois, l'augmentation est manifeste comme nous le constaterons. En même temps, la bicyclette est devenue un objet politique. Le peuple suisse a accepté en septembre 2018 à hauteur de près de 75 % d'inscrire le principe de la promotion du vélo – sans mesure contraignante toutefois – dans la Constitution fédérale. La ville de Berne a lancé une « offensive vélo » (*Velo-Offensive*) et ambitionne d'en devenir la capitale (*Velo-Hauptstadt*). D'autres centres urbains – Bâle, Winterthour, Lucerne, etc. – ne sont pas en reste et lui contestent ce titre. À Zurich, une initiative qui a récolté les signatures nécessaires en un temps record en 2017 interpelle les autorités sur ce qui est présenté comme un retard en matière d'aménagements cyclables.

La pratique du vélo reste toutefois mal connue en Suisse, et les recherches sont peu nombreuses. Véhicule de l'étudiant désargenté, moyen de déplacement du jeune cadre branché, jouet pour enfant, moyen de transport flexible et rapide, expérience associée aux vacances, monture du forçat de la route, cycliste se jouant des règles de la circulation, usager laissé pour compte par des décennies de politique d'aménagement donnant la priorité à la voiture, etc. Les images et les discours à son sujet sont pour le moins contradictoires, voire caricaturales.

À l'heure du retour en grâce du vélo dans de nombreuses politiques urbaines et face aux enjeux en matière de mobilité, il est important de comprendre la pratique du vélo dans sa

dimension utilitaire<sup>1</sup>. C'est l'objectif de cet ouvrage, fondé sur une enquête à laquelle ont répondu près de 14 000 participants à *bike to work*. Cette action réunit chaque année des femmes et des hommes qui s'engagent à utiliser le plus possible le vélo pour leurs trajets pendulaires (soit les déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail) pendant les mois de mai et/ou de juin. Par son ampleur, cette action permet de saisir de manière fine les différentes dimensions de la pratique utilitaire du vélo aussi bien que les lacunes d'une « culture vélo » qui est en train de se redéfinir en Suisse. Les différents chapitres empiriques de cet ouvrage ont trait aux usages du vélo, à l'équipement des cyclistes pendulaires en moyens de déplacement, aux compétences nécessaires pour gérer les trajets quotidiens, aux motivations qui conduisent à choisir le vélo comme mode de transport, aux obstacles rencontrés ainsi qu'à l'évaluation par les usagers des conditions de circulation, de la qualité des aménagements et de la prise en compte du vélo par les pouvoirs publics.

## 1.2 Pourquoi s'intéresser au vélo ?

Dans un monde que l'on dit de plus en plus rapide, fluide et (inter)connecté, n'est-il pas anachronique de s'intéresser au vélo ? Quel rôle ce dernier peut-il jouer dans le système de transport ? À quels enjeux peut-il répondre ? Quels sont les arguments mis en avant par les collectivités s'engageant à promouvoir le vélo ?

Le premier défi est celui de la transition énergétique. Les modes de vie, les habitudes de déplacement, le système économique, tous reposent sur une énergie abondante et bon marché. Cette organisation est aujourd'hui remise en question en raison des changements climatiques et de la forte dépendance aux ressources non renouvelables qu'elle implique. La transition

---

<sup>1</sup> Le « vélo utilitaire » est entendu ici comme un moyen de déplacement alors que le « vélo récréatif » fait référence à une activité de loisirs ou de sport.



énergétique fixe des objectifs tels que le renoncement progressif aux énergies fossiles, la promotion des ressources renouvelables et la réduction des émissions de gaz à effet de serre<sup>2</sup>.

Sa mise en œuvre ne se fera pas sans une autre transition : la « transition mobilitaire », ou transition vers une « mobilité bas carbone » (GIVONI et BANISTER, 2013). Celle-ci suppose un changement des pratiques de mobilité ou, du moins, de la manière dont elles sont réalisées, car la mobilité occupe une place centrale dans la problématique énergétique. En Suisse, les transports consomment 36% de l'énergie finale, et cette part est couverte à 95,6% par des sources fossiles (OFEN, 2017). Les émissions de gaz à effet de serre résultent pour 32,1% des transports et cela, sans compter le trafic aérien international (OFEV, 2017). D'autres impacts environnementaux, à l'échelle locale ou régionale, sont également dénoncés. Ils concernent en particulier l'émission de plusieurs polluants et de particules fines qui ont des impacts importants en termes de santé publique.

Trois leviers d'action, trois verbes, résument les débats sur la transition mobilitaire : améliorer, transférer et éviter (GIVONI, 2013). *Améliorer* renvoie à des solutions technologiques réduisant les externalités négatives en rendant le système de transport plus performant et en optant, par exemple, pour des alternatives aux carburants issus du pétrole (comme l'électricité). *Transférer* consiste à promouvoir des formes de mobilité plus économes en ressources en privilégiant les formes partagées (les transports en commun, le covoiturage et l'autopartage) et démotorisées (les mobilités actives)<sup>3</sup>. *Éviter* signifie encourager des modes de vie

---

<sup>2</sup> La recherche présentée dans cet ouvrage est tirée du programme *Volteface*. Portant sur les enjeux sociaux de la transition énergétique, une douzaine de projets ont été réalisés à l'Université de Lausanne avec le soutien de Romande Énergie et du Canton de Vaud (voir NIWA et FRUND, 2018 et le site [www.volteface.ch](http://www.volteface.ch)).

<sup>3</sup> Les mobilités actives regroupent les formes de déplacement qui reposent sur l'énergie humaine (marche, vélo, trottinette, etc.). En Suisse, on parle plus souvent de mobilité douce, voire, en allemand, de transports lents (*Langsamverkehr*).

qui ne seraient plus fondés sur une mobilité élevée, mais sur une échelle spatiale plus restreinte et sur la valorisation de la proximité.

La transition mobilitaire n'est pas qu'une question technologique: elle est éminemment sociale et politique, et elle est intimement liée à l'organisation même des modes de vie et à la manière dont sont aménagés les villes et les territoires. Dans cette perspective, le vélo peut apporter une contribution importante. Il ne nécessite qu'une faible quantité d'énergie tant pour sa fabrication que pour son usage, et il se caractérise par l'absence d'émissions de polluants et de gaz à effet de serre. Le vélo à assistance électrique nécessite quant à lui davantage de matériaux, d'énergie et une batterie. Il se caractérise néanmoins par des émissions de gaz à effet de serre bien inférieures à celles des autres véhicules motorisés (FISHMAN et CHERRY, 2016).

Le vélo présente d'autres avantages tout aussi appréciables. En termes de santé publique, sa pratique permet de réintroduire une activité physique dans des modes de vie de plus en plus sédentaires et de réduire les problèmes qui en découlent. Les études sont concordantes pour montrer les bienfaits du vélo sur la santé: réduction des risques et de la mortalité des accidents vasculaires cérébraux et infarctus ainsi que de certains cancers, prévention du diabète et de la surcharge pondérale, etc. (CELIS-MORALES *et al.*, 2017; GÖTSCHI *et al.*, 2016; MERTENS *et al.*, 2017). C'est la raison pour laquelle près de cinq cents médecins de Genève ont appelé en 2017 à inscrire en priorité dans l'agenda politique cantonal le développement d'aménagements cyclables sécurisés. Les effets positifs concernent également les usagers de vélos à assistance électrique qui augmentent le niveau de leur activité physique.

Dans l'ensemble, les recherches montrent que les bénéfices d'une pratique régulière du vélo surpassent les conséquences négatives que sont l'exposition à la pollution de l'air et les risques d'accident. Selon les études recensées par Héran (2014, p. 163), «*les automobilistes respirent un air deux fois plus pollué*

*que celui des cyclistes et quatre fois plus que celui des piétons, avec d'importantes variations selon les polluants et selon les trajets parcourus. Ces résultats s'expliquent par une exposition différente des catégories d'usagers aux polluants qui stagnent au niveau du sol. Toutefois, en s'activant, les cyclistes inhalent 2,4 fois plus d'air que les automobilistes, ce qui fait un peu plus qu'annuler cet avantage».* La qualité de l'air s'améliore néanmoins dès que les cyclistes s'éloignent quelque peu des flux de véhicules motorisés.

Quant aux risques d'accident, ils ne sont pas à sous-estimer, mais ils peuvent être réduits de manière conséquente par des infrastructures et par des aménagements adéquats. Un phénomène dit de sécurité par le nombre est également observé (JACOBSEN, 2003; ELVIK et BJØRNSKAU, 2017): plus les cyclistes sont nombreux, moins ils sont proportionnellement victimes d'accidents. Cela s'explique par une plus grande visibilité des cyclistes, une meilleure attention de la part des automobilistes, des aménagements cyclables plus nombreux, des mesures de ralentissement du trafic, etc. Les taux d'accidentologie les plus faibles (en proportion du nombre de cyclistes et des kilomètres parcourus) sont ainsi observés dans les pays du nord de l'Europe, là où la pratique du vélo est la plus développée.

Un élément supplémentaire est l'accent croissant mis sur la qualité de vie et sur la convivialité, notamment dans les villes où les externalités négatives du trafic automobile se font le plus sentir. Écologique, silencieux, économe en surface, le vélo se révèle particulièrement intéressant au moment où les centres urbains repensent la place de la voiture en raison de ses émissions de polluants et du bruit qu'elle occasionne. En Suisse, 1 personne sur 7 pendant le jour et 1 personne sur 8 durant la nuit sont exposées à leur domicile à des niveaux sonores nuisibles ou incommodants dus à la circulation routière. L'exposition au bruit de la circulation routière est la plus répandue au cœur des agglomérations, où un sixième de la population est affecté (OFEV, 2018). Le vélo est également intéressant par sa moindre emprise au sol tant

en termes d'espace de déplacement que de stationnement. Le développement du vélo introduirait un mouvement de fond vers un relatif apaisement de la ville (BALAUDÉ, 2017). Plus généralement, promouvoir le vélo serait à considérer comme une opportunité de repenser et de transformer les espaces de circulation en espaces publics (BENDIKS et DEGROS, 2013; DEGROS, 2018).

En termes économiques, l'utilisation d'un vélo est moins onéreuse que celle des autres modes de déplacement – à l'exception de la marche. Elle peut contribuer à réduire la congestion des transports en commun et des infrastructures routières, qui demandent des investissements conséquents (BIERLAIRE *et al.*, 2017). Le vélo est de surcroît, par sa rapidité et par sa flexibilité, efficace sur des trajets courts, notamment en zones urbaines où le volume de trafic et des restrictions d'accès ou de stationnement rendent la voiture moins compétitive. Par rapport à la marche, le vélo mécanique<sup>4</sup> permet de se rendre trois ou quatre fois plus loin pour la même énergie dépensée, c'est-à-dire d'accéder à un territoire dix à quinze fois plus étendu (HÉRAN, 2014, p. 31).

Promouvoir la mobilité cyclable pourrait sembler aller à contre-courant dans une société de plus en plus mobile. Ce serait oublier que de nombreux trajets se déroulent sur de courtes distances (voir figure 1). En Suisse, selon le Microrecensement mobilité et transports<sup>5</sup>, 60 % des déplacements, quel que soit leur motif, ne dépassent pas 5 km, soit une distance pour laquelle le vélo est considéré comme

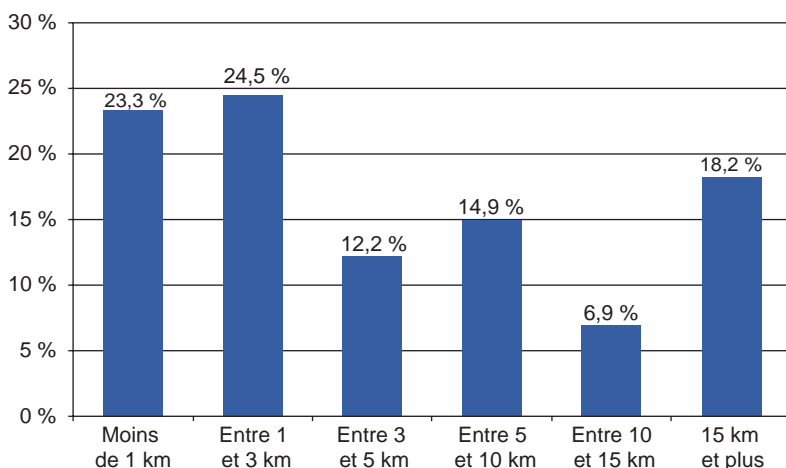
---

<sup>4</sup> Les expressions de vélo mécanique, conventionnel ou traditionnel désignent dans cet ouvrage les vélos fonctionnant grâce à la seule énergie de leurs utilisateurs (par opposition avec les vélos à assistance électrique).

<sup>5</sup> Cette enquête téléphonique est réalisée tous les cinq ans auprès d'un échantillon de plus de 50 000 personnes. Ces dernières sont interrogées de manière détaillée sur leur comportement de mobilité pendant un jour de référence (généralement le jour précédant l'enquête). L'enquête est conduite tout au long de l'année afin d'éviter un biais saisonnier.

attractif (OFS et ARE, 2017). Cette proportion s'élève à 48 % pour les trajets à destination du lieu de travail. Même pour les courtes distances, la part de la voiture est conséquente: respectivement 18,4 % pour les trajets pendulaires de moins de 1 kilomètre, 46,1 % pour les déplacements entre 1 et 3 kilomètres et 56,6 % pour ceux entre 3 et 5 kilomètres (OFS et ARE, 2017)<sup>6</sup>. Bien sûr, certains de ces trajets ne peuvent être effectués par un autre mode en raison notamment de la topographie, de la condition physique des personnes concernées ou d'une succession de déplacements<sup>7</sup>. Il paraît néanmoins qu'une marge de progression conséquente existe, particulièrement si l'on compare la Suisse et ses villes à d'autres contextes (voir 3.2 ci-après).

Figure 1: Répartition des déplacements selon la distance parcourue, 2015 (Source: Microrecensement mobilité et transports)



<sup>6</sup> Qui plus est, le taux d'occupation des voitures est bas: 1,10 individu pour les trajets pendulaires, 1,56 pour l'ensemble des trajets.

<sup>7</sup> Toutefois, seules 27 % des boucles – une boucle est une succession de déplacements commençant au domicile et s'y achevant – comptent plus qu'un simple aller-retour (OFS et ARE, 2017).

Le vélo ne constitue pas la seule solution aux enjeux de mobilité. Il ne peut répondre aux besoins de transports concernant un certain nombre d'usages, de groupes de la population et de contextes territoriaux. Il semble toutefois intéressant d'accroître sa place dans l'écosystème des mobilités. Le potentiel de développement du vélo est d'autant plus prometteur que l'on observe l'émergence et la diffusion d'offres telles que les vélos à assistance électrique. Promouvoir le vélo auprès d'un public plus large passe par une meilleure connaissance de cette pratique. Or, peu d'informations sont disponibles sur celles et ceux qui ont d'ores et déjà adopté le vélo comme moyen de transport, qu'il s'agisse de leurs motivations ou des obstacles auxquels elles ou ils font face.

## 13 | Bibliographie

- BACHOFNER Daniel, MERKLI Christoph et WENGER Anita, 2018: *Prix Villes cyclables 2018*, Berne: PRO VELO Suisse.
- BAEHLER Daniel, MARINCEK Dimitri et RÉRAT Patrick, 2018: «Les comptages vélos dans les villes suisses», *Études urbaines: rapport de recherche 2*.
- BALAUDE Jean-François, 2017: «À vélo, on s'approprie la ville plus activement et fortement qu'en voiture», *Libération* (1<sup>er</sup> septembre).
- BALMER Dominik, 2014: «Nous avons remonté la piste de nos vélos, tous volés», *Le Matin Dimanche* (21 septembre), p. 8-9.
- BENDIKS Stefan et DEGROS Aglaée, 2013: *Cycle Infrastructure*, Rotterdam: nai010 publishers.
- BIERLAIRE Michel, KAUFMANN Vincent et RÉRAT Patrick (éds), 2017: *La mobilité en questions*, Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.
- BUEHLER Ralph et DILL Jennifer, 2016: «Bikeway Networks: A Review of Effects on Cycling», *Transport Reviews* 36 (1), p. 9-27.
- CELIS-MORALES Carlos A., LYALL Donald M., WELSH Paul, ANDERSON Jana, STEELL Lewis, GUO Yibing, MALDONADO Reno, MACKAY Daniel F., PELL Jill P., SATTAR Naveed et GILL Jason M. R., 2017: «Association between Active Commuting

- and Incident Cardiovascular Disease, Cancer, and Mortality: Prospective Cohort Study», *British Medical Journal* 357 (1456).
- DE CERTEAU Michel, 2010: *Arts de faire* (nouvelle édition), Paris: Gallimard.
- COX Peter (éd.), 2015: *Cycling Cultures*, Chester: University of Chester Press.
- CRESSWELL Tim, 2010: «Towards a Politics of Mobility», *Environment and Planning D: Society and Space* 28 (1), p. 17-31.
- CRESSWELL Tim, LEMARCHAND Mikaël et GAY Christophe, 2016: *Ne pas dépasser la ligne! Fabrique des identités et contrôle du mouvement dans les lieux de transit*, Paris: Forum Vies Mobiles.
- DEGROS Aglaée, 2018: «Traffic Space is Public Space! Les espaces de trafic sont des espaces publics!», *GeoAgenda* 1, p. 18-21.
- DENNIS Kingsley et URRY John, 2009: *After the Car*, Cambridge: Polity Press.
- DILL Jennifer et MCNEIL Nathan, 2013: «Four Types of Cyclists?: Examination of Typology for Better Understanding of Bicycling Behavior and Potential», *Transportation Research Record* 2387, p. 129-138.
- DOHERTY Catherine, 2015: «Agentive Motility Meets Structural Viscosity: Australian Families Relocating in Educational Markets», *Mobilities* 10 (2), p. 249-266.
- ELVIK Rune et BJØRNSKAU Torkel, 2017, «Safety-in-numbers: A Systematic Review and Meta-Analysis of Evidence», *Safety Science*, 92, p. 274-282.
- FISHMAN Elliot et CHERRY Christopher, 2016: «E-bikes in the Mainstream: Reviewing a Decade of Research», *Transport Reviews* 36 (1), p. 72-91.
- FLAMM Michael, 2014: *Étude sur les choix d'itinéraires des cyclistes à Genève*, Genève: État de Genève & MICODA.
- FLAMM Michael, 2004: *Comprendre le choix modal: les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transport*, Lausanne: École polytechnique fédérale de Lausanne.
- FURNESS Zack, 2007: «Critical Mass, Urban Space and Vélomobility», *Mobilities* 2 (2), p. 299-319.



- GARRARD Jan, HANDY Susan et DILL Jennifer, 2012: «Women and Cycling» in PUCHER John et BUEHLER Ralph (éds.), *City Cycling*, Cambridge: MIT Press, p. 211-234.
- GIVONI Moshe, 2013: «Alternative Pathways to Low Carbon Mobility» in GIVONI Moshe et BANISTER David (éds.), *Moving towards Low Carbon Mobility*, Cheltenham: Edward Elgar.
- GIVONI Moshe et BANISTER David (éds.), 2013: *Moving towards Low Carbon Mobility*, Cheltenham: Edward Elgar.
- GÖTSCHI Thomas, GARRARD Jan et GILES-CORTI Billie, 2016: «Cycling as a Part of Daily Life: A Review of Health Perspectives», *Transport Reviews* 36 (1), p. 45-71.
- DE GROOT Rik (éd.), 2016: *Design Manual for Bicycle Traffic*, Ede: Crow.
- HANDY Susan, VAN WEE Bert et KROESEN Maarten, 2014: «Promoting Cycling for Transport: Research Needs and Challenges», *Transport Reviews* 34 (1), p. 4-24.
- HARMS Lucas, BERTOLINI Luca et TE BRÖMMELSTROET Marco, 2014: «Spatial and Social Variations in Cycling Patterns in a Mature Cycling Country. Exploring Differences and Trends», *Journal of Transport & Health* 1 (4), p. 232-242.
- HEINEN Eva, VAN WEE Bert et MAAT KEES, 2010: «Commuting by Bicycle: An Overview of the Literature», *Transport Reviews* 30 (1), p. 59-96.
- HÉRAN Frédéric, 2018: «Le système vélo», *Forum Vies Mobiles*, <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/systeme-velo-12437>.
- HÉRAN Frédéric, 2014: *Le retour de la bicyclette: une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, Paris: La Découverte.
- ILLICH Ivan, 2003: *La convivialité*, Paris: Seuil.
- INGELS Bjarke: 2011, Hedonistic sustainability, TEDxEastSalon, [https://www.youtube.com/watch?v=ogXT\\_CI7KRU](https://www.youtube.com/watch?v=ogXT_CI7KRU).
- JACOBSEN Peter Lyndon, 2003: «Safety in Numbers: More Walkers and Bicyclists, Safer Walking and Bicycling», *Injury Prevention* 9 (3), p. 205-209.

- JAFFE Eric, 2016: «What the U.S. Can Learn From Northern Europe about Winter Cycling», *Citylab*, <http://www.citylab.com/commute/2016/01/winter-bike-riding-seasonal-cycling/426960>.
- JEMELIN Christophe, 2008: *Transports publics dans les villes: leur retour en force en Suisse*, Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.
- JONES Heather, CHATTERJEE Kiron et GRAY Selena, 2014: «A Biographical Approach to Studying Individual Change and Continuity in Walking and Cycling over the Life Course», *Journal of Transport & Health* 1 (3), p. 182-189.
- JORDAN Pete, 2013: *In the City of Bikes: The Story of the Amsterdam Cyclist*, New York: Harper Perennial.
- KAUFMANN Vincent, 2014: *Retour sur la ville*, Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.
- KAUFMANN Vincent, BERGMAN Manfred Max et JOYE Dominique, 2004: «Motility: Mobility as Capital», *International Journal of Urban and Regional Research*, 28 (4), p. 745-756.
- KAUFMANN Vincent, RAVALET Emmanuel et DUPUIT Élodie (éds.), 2015: *Motilité et mobilité: mode d'emploi*, Neuchâtel: Alphil-Presses universitaires suisses.
- KLETZLEN Anne, 2000: *L'automobile et la loi. Comment est né le code de la route?*, Paris: L'Harmattan.
- KOGLIN Till et RYE Tom, 2014: «The Marginalisation of Bicycling in Modernist Urban Transport Planning», *Journal of Transport & Health* 1 (4), p. 214-222.
- LANZENDORF Martin, 2010: «Key Events and Their Effect on Mobility Biographies: The Case of Childbirth», *International Journal of Sustainable Transportation* 4 (5), p. 272-292.
- LE CORBUSIER, 1941: *Sur les 4 routes*, Paris: Gallimard.
- LEE Do Jun, 2015: «Embodied Bicycle Commuters in a Car World», *Social & Cultural Geography* 17 (3), p. 402-420.
- MCKENNA Jim et WHATLING Michael, 2007, «Qualitative Accounts of Urban Commuter Cycling», *Health Education* 107 (5), p. 448-462.

- MERTENS Lieze, COMPERNOLLE Sofie, DEFORCHE Benedicte, MACKENBACH Joreintje D., LAKERVELD Jeroen, BRUG Johannes, RODA Céline, FEUILLET Thierry, OPPERT Jean-Michel, GLONTI Ketevan, RUTTER Harry, BARDOS Helga, DE BOURDEAUDHUIJ Ilse et VAN DYCK Delfien, 2017: «Built Environmental Correlates of Cycling for Transport across Europe», *Health & Place* 44, p. 35-42.
- MUNDLER Marie et RÉRAT Patrick, 2015: «Développer l'usage utilitaire du vélo en Suisse», *Tracés* 13-14, p. 6-9.
- MUNDLER Marie et RÉRAT Patrick, 2018a: «Le vélo comme outil d'empowerment. Les impacts des cours de vélo pour adultes sur les pratiques socio-spatiales», *Les cahiers scientifiques du transport* 73, p. 139-160.
- MUNDLER Marie et RÉRAT Patrick, 2018b: «"C'est la liberté!" Étude des cours de vélo pour adultes en Suisse», *Études urbaines: rapport de recherche* 3.
- NANKERVIS Max, 1999: «The Effect of Weather and Climate on Bicycle Commuting», *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 33 (6), p. 417-431.
- NIWA Nelly et FRUND Benoît, 2018: *Volteface. La transition énergétique: un projet de société*, Lausanne & Paris: Éditions d'En bas & Éditions Charles Léopold Mayer.
- OBSERVATOIRE DES MOBILITÉS ACTIVES, 2013: *Les Français et le vélo en 2012. Pratiques et attentes*, Paris: Club des villes & territoires cyclables.
- OFEV (éd.), 2018: *Pollution sonore en Suisse. Résultats du monitoring national sonBASE, état en 2015*, Berne: Office fédéral de l'environnement.
- OFS et ARE, 2017: *Comportement de la population en matière de transports: résultats de microrecensement mobilité et transports 2015*, Neuchâtel: Office fédéral de la statistique et Office fédéral du développement territorial.
- PAQUOT Thierry, 2016: *Terre urbaine: cinq défis pour le devenir urbain de la planète*, Paris: La Découverte.
- PIATKOWSKI Daniel, BRONSON Rachael, MARSHALL Wesley et KRIZEK Kevin J., 2015: «Measuring the Impacts of Bike-to-Work

- Day Events and Identifying Barriers to Increased Commuter Cycling», *Journal of Urban Planning and Development* 141 (4).
- PRATI Gabriele, MARIN PUCHADES Víctor et PIETRANTONI Luca, 2017, «Cyclists as a Minority Group?», *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 47, p. 34-41.
- PUCHER John et BUEHLER Ralph, 2008: «Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany», *Transport Reviews* 28 (4), p. 495-528.
- PUCHER John, DILL Jennifer et HANDY Susan, 2010: «Infrastructure, Programs, and Policies to Increase Bicycling: An International Review», *Preventive Medicine* 50, p. 106-125.
- PUCHER John et BUEHLER Ralph (éds.), 2012: *City Cycling*, Cambridge: MIT Press.
- RAZEMON Olivier, 2014: *Le pouvoir de la pédale: comment le vélo transforme nos sociétés cabossées*, Paris: Rue de l'échiquier.
- RÉRAT Patrick, 2016: «Le retour des villes: les phénomènes de déprise et de reprise démographiques dans les villes suisses», *Espace populations sociétés*, 2016, 2015/3-2016/1, <https://journals.openedition.org/eps/6204>.
- RÉRAT Patrick, 2012: «Housing, the Compact City and Sustainable Development: Some Insights From Recent Urban Trends in Switzerland», *International Journal of Housing Policy* 12 (2), p. 115-136.
- RÉRAT Patrick, 2010: *Habiter la ville: évolution démographique et attractivité résidentielle d'une ville-centre*, Neuchâtel: Alphil-Presses universitaires suisses.
- RYAN Richard M. et DECI Edward L., 2000: «Intrinsic and Extrinsic Motivations: Classic Definitions and New Directions», *Contemporary Educational Psychology* 25 (1), p. 54-67.
- SAUTER Daniel et WYSS Kurt, 2014: *Étude pilote sur l'utilisation du vélo chez les jeunes dans le canton de Bâle-Ville*, Bâle: Département des constructions et des transports du canton de Bâle-Ville.
- SCHEINER Joachim et HOLZ-RAU Christian, 2013: «Changes in Travel Mode Use after Residential Relocation: A Contribution to Mobility Biographies», *Transportation* 40 (2), p. 431-458.

- SCHMASSMANN Aurélie, 2018: *Vers un environnement cyclable de qualité: un diagnostic du campus de l'Université de Lausanne*: Lausanne: Institut de géographie et durabilité.
- SHOVE Elizabeth, PANTZAR Mika et WATSON Matt, 2012: *The Dynamics of Social Practice: Everyday Life and How it Changes*, Los Angeles: SAGE.
- SPINNEY Justin, 2009: «Cycling the City: Movement, Meaning and Method», *Geography Compass* 3 (2), p. 817-835.
- THALER Richard H., SUNSTEIN Cass R. et PAVILLET Marie-France, 2010: *Nudge, la méthode douce pour inspirer la bonne décision*, Paris: Vuibert.
- URRY John, 2004: «The "System" of Automobility», *Theory, Culture & Society* 21 (4-5), p. 25-39.
- WALKER Peter, 2017: *Bike Nation: How Cycling Can Save the World*, London: Yellow Jersey Press.

## Table des matières

<b>Remerciements</b> .....	7
<b>1 Introduction</b> .....	9
1.1 Le retour du vélo .....	9
1.2 Pourquoi s'intéresser au vélo?.....	11
<b>2 Analyser la pratique du vélo</b> .....	19
2.1 Véломobilité.....	19
2.2 Les usages .....	21
2.3 Le potentiel de mobilité des individus .....	22
2.3.1 <i>L'accès</i> .....	23
2.3.2 <i>Les compétences</i> .....	25
2.3.3 <i>L'appropriation</i> .....	26
2.4 Le potentiel d'accueil des territoires.....	28
2.4.1 <i>Le contexte spatial</i> .....	28
2.4.2 <i>Les infrastructures et les aménagements</i> .....	30
2.4.3 <i>Les normes et les règles</i> .....	34
<b>3 La pratique du vélo en Suisse</b> .....	39
3.1 Une majorité de la population fait au moins de temps à autre du vélo .....	39

3.2	Un usage du vélo qui devient plus urbain.....	40
3.3	Des pratiques variables selon les profils et les motifs .....	45
<b>4</b>	<b>Démarche de recherche</b> .....	49
4.1	Les objectifs de l'étude.....	49
4.2	L'action <i>bike to work</i> .....	51
4.3	L'enquête de terrain.....	52
4.4	Le profil de l'échantillon.....	54
<b>5</b>	<b>Déplacements</b> .....	59
5.1	Des participants majoritairement adeptes du vélo...	59
5.2	Les caractéristiques des trajets pendulaires .....	61
5.3	La place du vélo dans les pratiques de mobilité.....	65
<b>6</b>	<b>Accès</b> .....	75
6.1	L'émergence du vélo à assistance électrique .....	75
6.2	L'accès aux autres moyens de transport.....	78
<b>7</b>	<b>Compétences</b> .....	81
7.1	Des niveaux d'aisance dépendant du trafic routier ....	81
7.2	Des stratégies de cohabitation avec les véhicules motorisés .....	85
7.3	Un apprentissage par l'expérience .....	88
<b>8</b>	<b>Motivations</b> .....	95
8.1	Une pluralité de logiques dans l'utilisation du vélo...	95
8.2	Le bien-être .....	97
8.3	L'engagement civique .....	101
8.4	L'indépendance .....	103
8.5	Quatre types de cyclistes selon leurs motivations....	105
8.6	La participation à <i>bike to work</i> .....	110
<b>9</b>	<b>Obstacles</b> .....	115
9.1	Les freins à la pratique du vélo .....	115

9.2 Les conditions météorologiques.....	116
9.3 Les contraintes logistiques .....	118
9.4 La sécurité .....	120
9.5 Le confort.....	124
<b>10 Territoires</b> .....	127
10.1 Des disparités spatiales marquées.....	127
10.2 Des conditions de stationnement variables .....	133
10.3 Des trajets à la cyclabilité lacunaire.....	134
<b>11 Politique</b> .....	143
11.1 Une évaluation critique de l'action des pouvoirs publics .....	143
11.2 Des mesures préconisées en nombre .....	147
11.2.1 <i>Des infrastructures développées et sécurisées</i> ....	149
11.2.2 <i>Des règles et des normes légitimant le vélo</i> .....	153
<b>12 Conclusion</b> .....	157
12.1 Le vélo utilitaire recouvre une grande diversité de pratiques.....	158
12.2 <i>Bike to work</i> permet d'accroître le potentiel de mobilité cyclable des pendulaires.....	161
12.3 La cyclabilité des territoires est lacunaire et restreint la pratique du vélo.....	163
12.4 Promouvoir le vélo passe par sa légitimation et des infrastructures sécurisées.....	165
<b>13 Bibliographie</b> .....	171



Inventé au XIX<sup>e</sup> siècle, souvent négligé dans la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle, le vélo connaît actuellement une renaissance dans de nombreuses villes occidentales. Comme moyen de transport, il ne manque pas d'atouts : silencieux, sain, propre, économe en surface et bon marché. Dans une société que l'on dit hypermobile mais où plus de la moitié des trajets ne dépasse pas les cinq kilomètres, le vélo présente un potentiel intéressant. Sa promotion est de plus en plus intégrée dans les agendas politiques ou du moins dans les discours.

Mais qu'en est-il sur le terrain ? Comment est vécue la pratique utilitaire du vélo ? Cet ouvrage se base sur une enquête d'une grande ampleur à laquelle ont répondu près de 14 000 participants à l'action *bike to work* répartis dans l'ensemble de la Suisse. Il propose une grille de lecture pour comprendre les différentes dimensions qui influencent le recours au vélo et la diversité de ses usages. Il aborde les facteurs qui motivent des pendulaires à enfourcher leur bicyclette. Il montre également les obstacles que rencontre cette pratique entre infrastructures déficientes et manque de légitimité. Cette enquête pose un diagnostic et discute des pistes d'action pour accompagner cette forme de mobilité durable.

ISBN 978-2-88930-228-4



ISSN 2504-4931