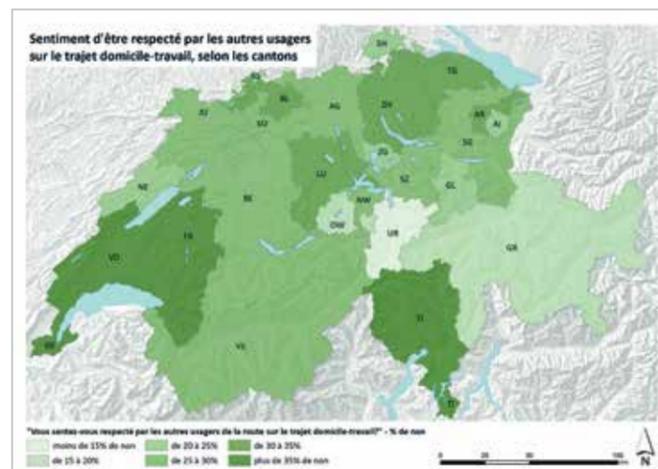
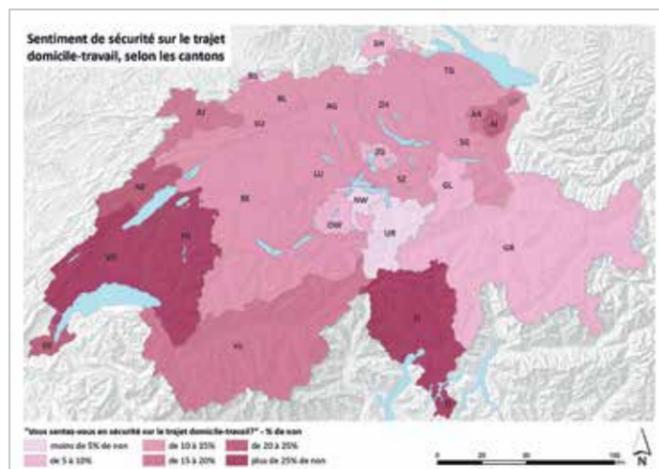


Au boulot à vélo

Bike to work est une action nationale pour la promotion de la santé dans les entreprises. Chaque année, plus de 64'000 pendulaires pédalent sur le chemin du travail, pendant les mois de mai et juin. Environ 2'200 entreprises s'engagent pour promouvoir un comportement durable en terme de mobilité.

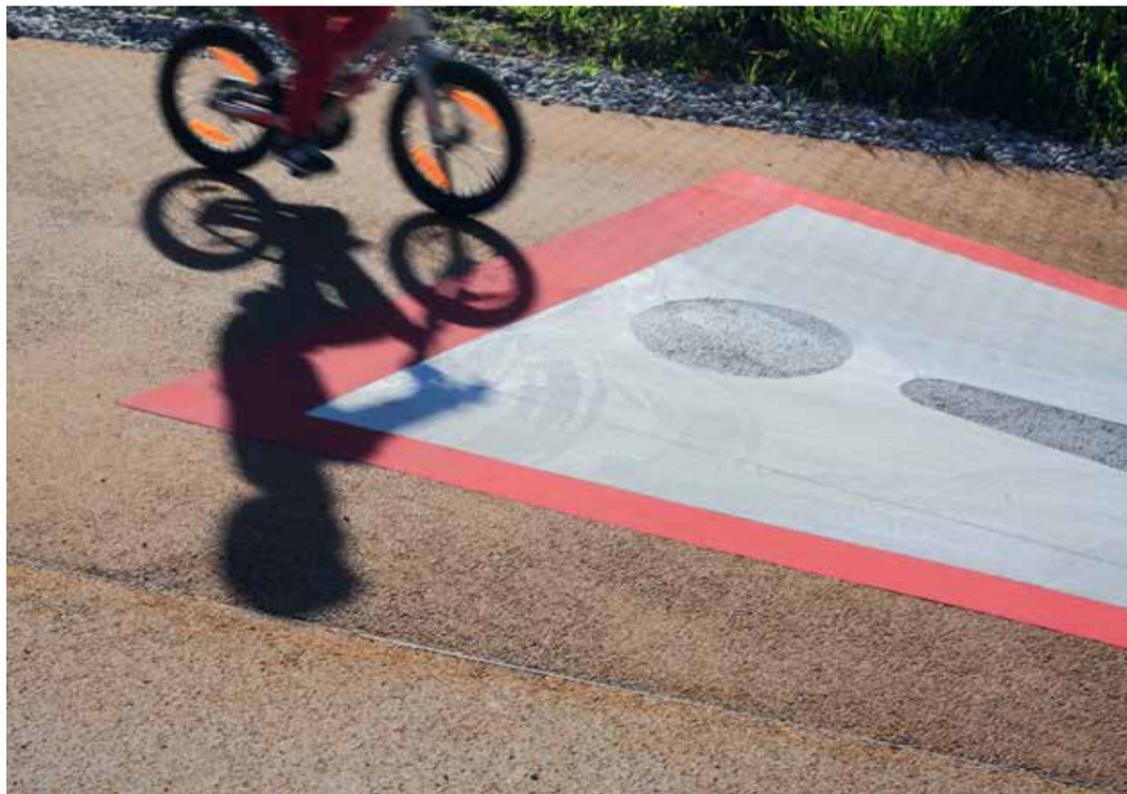
Plus d'infos sur :
www.biketowork.ch/fr



Enquête au travail à vélo

Une large enquête auprès de 14'000 participants à l'action *bike to work* a levé le voile sur ces disparités. Grâce au nombre élevé de réponses, des comparaisons peuvent être établies entre les cantons de même qu'entre une sélection de vingt-quatre villes suisses.

Sélection des résultats de l'enquête disponible :
www.unil.ch/igd/files/live/sites/igd/files/shared/Publications/Monographies/AuTravailAVelo.pdf



© PIERRE BELLAROSCO

Avec ou sans assistance électrique, cargo, pliable, en libre-service, le vélo sous ses diverses formes est de plus en plus intégré dans les politiques publiques. Une étude menée auprès de quatorze mille pendulaires adeptes de la bicyclette révèle toutefois d'importantes différences selon les villes et cantons suisses. Genève apparaît souvent en queue de peloton et les usagers du vélo y sont plus critiques qu'ailleurs quant aux conditions de circulation.

3. Circuler à vélo Un combat constant

Patrick Rérat, professeur de géographie de la mobilité à l'Université de Lausanne

Les défis en matière de mobilité sont nombreux : changements climatiques, pollution, bruit, congestion, coûts croissants, etc. Alors que les promesses technologiques foisonnent, le vélo attire à nouveau l'attention. Silencieux, sain, propre, économe en surface et bon marché, il ne manque en effet pas d'atouts, qui plus est dans un pays où 60% des déplacements ne dépassent pas cinq kilomètres.

La petite reine fait son retour dans les villes suisses. À Bâle, elle représentait 17% des déplacements en 2015. Berne ambitionne de devenir la capitale du vélo et de doubler la part de ce dernier entre 2010 (11%) et 2030 (20%). Cet objectif sera certainement rempli étant donné que la ville flirtait avec les 15% en 2015 déjà. Qu'en est-il à Genève? Avec près de 7%, elle se situe dans la moyenne nationale et fait un peu mieux que le canton (5,5%).

Comment expliquer la différence entre Genève et des villes suisses-àlémanniques à la topographie et à la taille pourtant relativement comparables? Une large enquête (voir ci-contre) auprès de 14'000 participants à l'action *bike to work* a levé le voile sur ces disparités. Grâce au nombre élevé de réponses, des comparaisons peuvent être établies entre les cantons de même qu'entre une sélection de vingt-quatre villes. L'enquête montre de manière générale les lacunes en matière d'aménagements et d'infrastructures cyclables en Suisse. Ainsi, un cycliste sur trois estime ne pas être respecté par les autres usagers de la route et un sur sept déclare ne pas se sentir en sécurité sur les trajets domicile-travail. Ces chiffres sont élevés. De fait, les pendulaires interrogés ont déjà adopté des stratégies d'évitement de certains endroits jugés dangereux. Qui plus est, les personnes qui n'osent pas faire le pas, les enfants et adolescents de même que les seniors ne sont pas pris en compte.

Pour ce qui est de l'absence de sentiment de sécurité, un rapport de un à huit est observé entre les cantons (voir ci-contre). Les scores ne dépassent pas 10% de cyclistes ne se sentant (plutôt) pas en sécurité dans certains cantons comme Bâle-Ville. À l'inverse, ces usagers sont sur-représentés dans les cantons latins : Vaud (34%), Tessin (33%), Fribourg (30%) et Genève (24%). À l'échelle

des villes, un cycliste sur vingt ne se sent pas en sécurité lors de ses trajets pendulaires, à Zoug par exemple. Cette proportion est multipliée par cinq en ville de Genève, qui laisse toutefois le dernier rang à Lausanne.

Pour ce qui est du sentiment des cyclistes de ne pas être respectés par les autres usagers de la route, la plupart des centres suisses-àlémanniques présentent des valeurs oscillant entre 20 et 30%. Les villes romandes affichent des proportions plus élevées : Fribourg (45%), Genève (50%) et même à Lausanne (55%). À l'échelle des cantons, Genève et Vaud ferment la marche avec plus de la moitié d'avis négatifs. Les conditions de circulation difficiles à Genève ont fait l'objet de très nombreux commentaires laissés dans le questionnaire. C'est l'un d'entre eux qui a d'ailleurs donné le titre à cet article et qui résume l'expérience de nombreux pendulaires.

D'autres résultats sont plus positifs pour Genève. Lors de la votation de septembre 2018 sur l'inscription de la promotion du vélo dans la Constitution fédérale, le taux d'acceptation a été particulièrement élevé tant à l'échelle du Canton (82%) que de la Ville (83%) de Genève. Il n'y a que Vaud, parmi les cantons, et Lausanne, parmi les vingt-quatre villes étudiées, qui ont voté de manière encore plus favorable. Ces résultats révèlent une demande de rattrapage et le souhait de profiter d'infrastructures et d'aménagements cyclables de qualité, c'est-à-dire qui soient cohérents, directs, attractifs, sûrs, confortables et destinés à tous les types d'usagers du vélo. C'est à cette condition que la part modale de la bicyclette pourra augmenter à Genève et rejoindre celles de ses homologues suisses-àlémanniques. □

« Cette enquête auprès de 14'000 usagers quotidiens du vélo révèle une demande de rattrapage et le souhait de profiter d'infrastructures et d'aménagements cyclables de qualité, c'est-à-dire qui soient cohérents, directs, attractifs, sûrs, confortables et destinés à tous les types de cyclistes. »



Au travail à vélo...
La pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse
Patrick Rérat,
Gianluigi Giacomel et
Antonio Martin,
Éditions Alphil,
Presses universitaires
suisse 2019.