

LES SAVANTS DU VÉLO



FELIX IMHOF, ©UNIL 2019

Le Professeur Patrick Rérat est à la tête d'une équipe de recherche de l'Institut de géographie et durabilité de l'Université de Lausanne. Depuis 2014, le vélo est le point de départ de ses recherches, ce qui lui permet aussi de proposer un nouvel éclairage sur les questions liées à la mobilité et à l'urbanisme.

Professeur Rérat, vous êtes l'un des plus grands spécialistes dans le domaine des mobilités actives en Suisse. Le vélo occupe-t-il une place d'honneur dans le monde académique?

Patrick Rérat: Pas encore, même si les recherches sont de plus en plus nombreuses à l'échelle internationale. En Suisse, des chercheurs dans le domaine de la mobilité ou de la santé par exemple s'intéressent au vélo mais sans lui accorder une place de prédilection. Avec mon équipe, nous jouons en quelque sorte un rôle de précurseurs. Nous nous concentrons sur des questions de mobilité mais le vélo est devenu notre sujet de recherche principal.

Cela nous intéresse de plusieurs points de vue. Premièrement, le vélo comme moyen de transport au quotidien connaît un succès et

une croissance très importants, qu'il s'agit d'analyser et d'encourager. Deuxièmement, la bicyclette permet d'étudier la mobilité sous un angle nouveau, jusqu'ici peu exploré: en prenant comme point de départ le vélo, on peut par exemple appréhender d'une manière nouvelle l'aménagement de nos villes, l'organisation de nos modes de vie ou encore les défis liés aux changements climatiques et à la transition énergétique.

Les étudiants en master ont un cours sur le vélo qui aborde ces questions. Nous voulons qu'ils se mettent à la place des cyclistes. Au cours de leurs travaux de terrain, ils doivent choisir un parcours, s'entretenir avec des cyclistes qui l'empruntent, faire un diagnostic des aménagements, pour élaborer ensuite un plan directeur vélo. Par cette démarche, nous voulons sensibiliser les futurs spécialistes en aménagement quant à la conception d'infrastructures adaptées aux besoins de l'utilisateur final, c'est-à-dire capables d'attirer un plus grand nombre de cyclistes. Cette démarche pourrait également être appliquée dans d'autres domaines, tels que la mobilité piétonne.

Dans la 48^e édition de PRO VELO Info (juin 2019), vous avez présenté votre étude «Au travail à vélo... La pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse», basée sur un questionnaire auquel ont répondu 14'000 participants à l'action bike to work. L'une des conclusions de cette étude était que l'infrastructure cyclable actuelle convient uniquement aux cyclistes expérimentés, disposant de la motivation et des compétences nécessaires pour affronter un milieu parfois hostile. La situation en Suisse est-elle vraiment si dramatique?

P. R.: L'étude que vous mentionnez avait deux objectifs. D'un côté, il s'agissait de faire une première recherche sur la pratique utilitaire du vélo en Suisse. De l'autre, nous voulions préparer le terrain pour une série de recherches ultérieures. Depuis, une dizaine d'études ont vu le jour.

Quant à nos conclusions, elles sont effectivement critiques même si elles ne s'appliquent pas de la même manière aux différentes parties du pays. Les participants ont en effet évalué bien plus négativement les cantons latins ainsi que certaines villes comme Zurich. L'infrastructure cyclable dont nous disposons en Suisse n'est pas de qualité suffisante et limite effectivement la pratique du vélo! La corrélation entre la part modale de la bicyclette et l'infrastructure est pourtant claire: plus cette dernière est sûre et attrayante, plus le nombre de cyclistes augmente. Le pourcentage de femmes utilisant le vélo est d'ailleurs un très bon indicateur à ce sujet: s'il est élevé, l'infrastructure est de qualité. Dans notre étude, elles sont majoritaires dans un seul canton, celui de Bâle-Ville qui est également l'un des plus ambitieux dans la promotion du vélo.

Le 73,6% de suffrages favorables lors de la Votation vélo du 23 septembre 2018 peuvent donc être interprétés comme un appel du peuple à une meilleure infrastructure cyclable?

P. R.: Tout à fait! Le résultat très clair de cette votation montre que la demande est bel et bien là, surtout en Suisse romande, où la proportion de oui a été plus importante que dans le reste du pays. Nous nous trouvons à un moment charnière: le vélo est dans l'esprit du temps pour toute une série de raisons, qui vont de la question climatique aux préoccupations liées à la qualité de vie, à la congestion des infrastructures de transport, à la lutte contre la sédentarité. Cela implique que les améliorations du côté de l'infrastructure cyclable seront mises à profit. Prenez la Voie verte à Genève: aussitôt inaugurée, elle a attiré un nombre très important de cyclistes, en atteignant rapidement certaines limites de capacité. Aujourd'hui, il est déjà nécessaire de l'améliorer, en séparant plus clairement les flux de trafic piéton et cycliste, ou en élargissant l'espace réservé aux deux-roues afin de permettre les dépassements. On a souvent affirmé «Construisez des infrastructures, les cyclistes viendront». On est de plus en plus dans le cas «Construisez des infrastructures car les cyclistes sont là!»

En même temps, il faut que le contexte politique et le cadre juridique s'adaptent à leur tour. Si le nombre de plans directeurs vélo, pour ne citer que ceux-là, augmente, l'on constate aussi une forte inertie, due en partie à une absence de volonté politique mais aussi au manque d'expertise au sein des administrations. La demande pour plus de vélo est réelle, mais si on veut être en mesure de la satisfaire il faudra obligatoirement limiter les ressources et l'espace réservés à d'autres types de mobilité.

Les solutions de facilité ne sont plus suffisantes: une couche de peinture jaune appliquée sur le bitume, ce n'est pas de l'infrastructure cyclable. Au même titre que le choix de permettre aux enfants jusqu'à 12 ans de rouler sur le trottoir en l'absence de pistes cyclables n'est

qu'un pis-aller! Au contraire, il faut prendre en compte les besoins des cyclistes et des piétons lors de chaque nouvel aménagement.

Les villes et communes jouent par conséquent un rôle central?

P. R.: Oui, car la mention du réseau cyclable dans la Constitution est importante surtout d'un point de vue symbolique. La Confédération dispose désormais de plus de possibilités de soutenir le trafic cycliste. Elle le faisait déjà par le biais des projets d'agglomération qui ont été très importants pour le vélo ces dernières années. Mais la transformation du territoire est avant tout l'affaire des villes et des communes. Les administrations sont désormais appelées à développer un savoir-faire spécifique au vélo, à proposer une offre ajustée aux besoins de la population. Ce n'est que de cette façon que la part modale du vélo dépassera le seuil des 7% à l'échelle nationale, que le vélo deviendra intéressant pour une portion plus large de la population.

Ce qui est réjouissant, c'est que le potentiel du vélo reste immense. Dans des villes comme Genève, on investit des centaines de millions de francs pour le développement du réseau ferroviaire et routier. Si l'on investissait une partie de ces sommes dans l'encouragement du trafic cycliste, la ville s'en retrouverait entièrement transformée!

Le travail pour votre équipe ne devrait donc pas diminuer...

P. R.: Nous avons plusieurs projets en cours, dont trois débutent cette année. Nous avons été mandatés pour évaluer la pratique du vélo chez les jeunes. Les moins de 18 ans sont la seule catégorie démographique où l'utilisation du vélo est en recul, et cela surtout en Suisse romande. Il s'agit de comprendre les raisons de ce phénomène.

Ensuite, un chercheur est en train d'étudier les mobilisations citoyennes autour du vélo en Amérique latine. Si la dimension écologique du vélo y est moins importante qu'en Europe, ses aspects socio-politiques le sont d'autant plus. Il s'agit donc d'analyser des mouvements tels que les *critical mass*, mais aussi les revendications sociales de «justice mobilitaire», de sécurité ou encore d'inégalités sociales. Pour ce qui est du développement de la mobilité cycliste, certaines villes latino-américaines comme Bogota sont très dynamiques.

Enfin, nous collaborons avec une équipe d'architectes de l'EPFL afin d'étudier la manière dont les mobilités actives pourraient être accueillies sur les routes d'agglomération. Il s'agit là d'une étude exploratoire. En termes de mobilité, on a longtemps pensé aux solutions les plus efficaces pour relier un point A à un point B. Le vélo, s'il était intégré dans la réflexion, n'était mentionné qu'en marge. Aujourd'hui, la perspective est en train d'évoluer. Le trajet à vélo a une qualité intrinsèque. On réfléchit à des infrastructures non seulement sûres mais aussi agréables, qui présentent une valeur esthétique. Les axes d'accès pourraient être des espaces publics, permettant d'augmenter la qualité de vie des cyclistes, des piétons, des riverains, etc. On utilise à ce propos le terme de «passage paysage». Une fois de plus, le vélo nous permet de penser des problématiques existantes à une autre échelle et d'envisager des solutions originales.

Propos recueillis par Juerg Haener

AUGMENTATION DU TRAFIC VÉLO EN SUISSE

«Ce qui n'est pas compté ne compte pas» a-t-on coutume de dire dans le domaine des transports. Les données relatives au trafic vélo sont ainsi cruciales pour montrer son importance et mesurer son évolution. Ces données sont toutefois lacunaires, varient selon les villes et les cantons et ne faisaient pas jusqu'ici l'objet d'une analyse globale.

L'équipe de géographie des mobilités de l'Université de Lausanne a réalisé un état des lieux des points de comptage et rassemblé les données disponibles dans les agglomérations suisses. Il s'agissait de mesurer l'évolution du vélo utilitaire, un exercice qui sera répété ces cinq prochaines années sur mandat de l'Office fédéral des routes. Quelles sont les tendances qui se dégagent?

L'évolution sur le moyen terme (2014-2018) comme sur le court terme (2017-2018) ne laisse planer aucun doute. Le vélo s'est fortement développé ces dernières années dans les agglomérations.

L'évolution entre 2017 et 2018 a pu être calculée pour 114 postes de comptage. Une croissance importante du trafic cycliste a été enregistrée. En effet, près de la moitié des cas ont connu une augmentation de plus de 10%.



Poste de comptage à Berne

La plus forte augmentation en valeurs absolues a été enregistrée à Zurich à Hardbrücke: le trafic y est passé de 2'436 cyclistes en moyenne journalière en 2017 à 3'075 en 2018. Des comparaisons avec la période 2014-2018 montrent que ces augmentations ont tendance à s'accélérer.

Par ailleurs, les trois postes les plus fréquentés sont situés à Bâle, soit la Wettsteinbrücke, avec près de 7'700 cyclistes en moyenne par jour, suivi du poste Viaduktstrasse (6'300), puis Dorenbachviadukt (4'900). La Langstrasse à Zurich arrive en 4^{ème} place avec 4'800 cyclistes quotidiens. L'importance du vélo dans ces villes mais aussi leur configuration et la localisation des postes (ponts ou tunnel) expliquent ce classement.

Daniel Baehler, Dimitri Marincek & Patrick Rérat



Le Hardbrücke à Zurich, haut-lieu du cyclisme utilitaire en Suisse.

POUR EN SAVOIR PLUS

Pour en savoir plus: Baehler Daniel, Marincek Dimitri & Rérat Patrick, Les comptages de vélos dans les agglomérations suisses – 2018, https://serval.unil.ch/notice/serval:BIB_3FCED6150984

LES USAGERS DU VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

Les vélos à assistance électrique (VAE) connaissent un fort développement. En 2018, plus de 110'000 VAE ont été écoulés en Suisse. Les ventes ont plus que doublé depuis 2013 (50'000 unités) et le VAE représente désormais un vélo vendu sur trois. Les VAE dont l'assistance est limitée à 25 km/h dominent le marché (86%), le reste revenant aux VAE 45km/h.

Le succès du VAE signifie l'adoption d'un nouveau mode de transport. Mais comment ses usagers se déplaçaient-ils auparavant? S'agissait-il d'automobilistes, ou au contraire de cyclistes réguliers? Pour mieux comprendre qui sont les usagers du VAE et pourquoi ils ont choisi de l'adopter, nous nous sommes intéressés à leur parcours de mobilité. Ce questionnaire s'inscrit dans des recherches récentes qui visent à dépasser une vision fixe de la mobilité (les habitudes à un moment donné) pour adopter une vision dynamique (la biographie des individus). On parle ainsi de «trajectoire cycliste» pour considérer l'évolution de la pratique du vélo, avec ses hauts et ses bas, à travers le parcours de vie et au gré d'évènements tels que l'entrée sur le marché du travail, les déménagements, les changements dans le ménage, etc.

Une enquête réalisée auprès de 1'500 usagers de VAE à Lausanne montre que leur public est en croissance, se féminise et rajeunit. Les femmes sont ainsi majoritaires parmi les usagers de VAE25 (58%) mais restent minoritaires pour les VAE45 (27%). Quant aux retraités, ils ne représentent que 10% de ces cyclistes. De manière générale, le VAE est fréquemment utilisé et ceci en particulier pour des déplacements utilitaires. Toutefois, les infrastructures cyclables sont encore trop lacunaires et limitent le développement du VAE comme celui du vélo mécanique.

Parmi les répondants, nous avons rencontré 24 usagers (14 hommes et 10 femmes, âgés de 25 à 81 ans). Les entretiens nous ont permis de reconstituer deux types de trajectoires cyclistes: les «restauratrices» et les «résilientes». Les trajectoires «restauratrices» concernent des individus qui ont connu, avant l'achat du VAE, une période d'interruption dans l'utilisation du vélo de plusieurs années. Le VAE leur a permis de reprendre la pratique utilitaire du vélo. Leur point com-

mun est qu'ils ne considéraient plus le vélo conventionnel comme une option pour se déplacer. Leur motivation pour adopter le VAE est notamment liée à la volonté de pratiquer une activité physique ou de réduire l'usage de la voiture. Sur la base de l'enquête, on estime qu'ils représentent environ 3 usagers sur 4 à Lausanne.

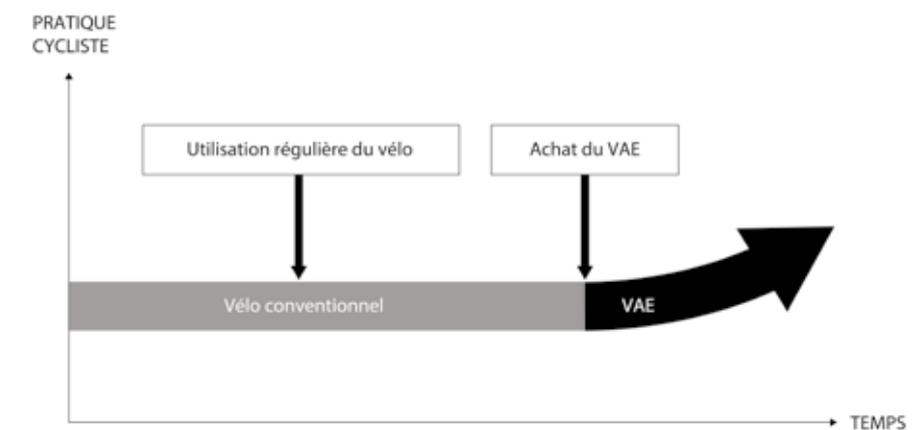
Les trajectoires «résilientes» comprennent des individus qui, avant l'achat du VAE, pratiquaient déjà le vélo régulièrement. Ils ont en commun un fort rapport au vélo depuis plusieurs années. Le VAE leur a permis de maintenir la pratique du vélo malgré des changements de résidence ou de travail, le transport d'enfants, ou la difficulté physique de faire du vélo, due à la pente ou à l'âge. Un quart des usagers de VAE sont dans ce cas de figure. Avec la poursuite du développement du VAE, cette catégorie prendra certainement de l'importance.

Ces résultats montrent que les usagers de VAE entretiennent un rapport différencié au vélo selon leur trajectoire cycliste. Alors que les premiers entreprennent un retour au vélo après un arrêt en y cherchant un moyen de reprendre une activité physique ou un gain de temps, les seconds visent à maintenir l'importance de la pratique du vélo, qui représente souvent leur mode de déplacement principal.

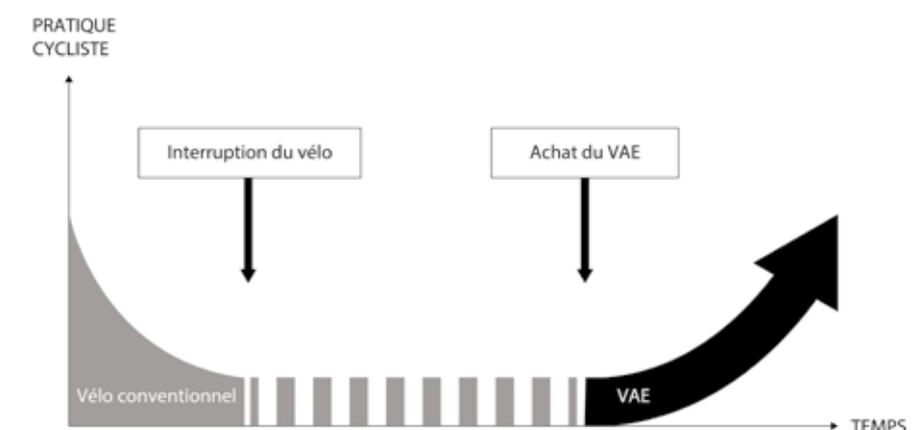
Dimitri Marincek & Patrick Rérat

Pour en savoir plus:

Marincek Dimitri, Ravalet Emmanuel & Rérat Patrick, *La pratique du vélo à assistance électrique à Lausanne*, https://serval.unil.ch/notice/serval:BIB_BDAC03019771



Trajectoire résiliente des usagers du VAE



Trajectoire restauratrice des usagers du VAE