

Le vélo est souvent «la solution» en période de crise. Mais en Suisse, la mobilité douce reste à la traîne

Le grand retour de la petite reine

« GILLES LABARTHE

Mobilité » Crise économique, crise du pétrole, paralysie des transports en période de grève, et aujourd'hui, crise sanitaire et climatique... Depuis son invention en 1817, la bicyclette a souvent représenté une solution idéale pour résoudre de multiples problèmes. Les explications de Patrick Rérat, professeur de géographie des mobilités à l'Université de Lausanne: il est l'un des rares chercheurs en Suisse à se consacrer au vélo comme objet d'étude, révélateur d'importants enjeux urbains, mais aussi socioculturels.

Quel est votre parcours?

Patrick Rérat: Je m'intéresse aux questions de mobilité en général: au début, plutôt de mobilité résidentielle, de parcours migratoires de jeunes diplômés, puis des formes de mobilité quotidienne. Après avoir été nommé à l'Université de Lausanne, il y a six ans, mon intérêt s'est porté sur le vélo comme objet d'étude.



« Je suis impressionné par la dynamique française »

Patrick Rérat

Pourquoi s'intéresser aujourd'hui au vélo, d'un point de vue scientifique?

C'est un domaine passionnant, aussi par son histoire depuis son invention il y a deux siècles, comme le montrent très bien les recherches de Frédéric Héran (voir ci-dessous, ndlr). D'abord instrument de loisir, le vélo est vite devenu un moyen de transport de personnes et de marchandises très populaire. Il a contribué à l'émancipation des femmes, des milieux ouvriers... avant de tomber en désuétude après la Seconde Guerre mondiale. Il revient aujourd'hui sur le devant de la scène. S'intéresser au vélo, c'est s'intéresser à sa relation avec de nombreux domaines, comme les émissions de CO₂, le changement climatique, la pollution atmosphérique, les ressources énergétiques... dans tous ces domaines, le vélo a un rôle à jouer.

Le vélo est pour vous à la fois un objet d'étude et un outil de travail, voire un instrument de mesure...

Il permet de soulever des questions très diverses, et sur le terrain. Par exemple, sur l'aménagement des villes et des territoires qui a souvent été défini en fonction de l'automobile dès les années 1960... Cela permet de se rendre compte qu'il n'y a pas de manière «neutre» d'aménager le territoire. Et une prise de conscience sur les enjeux autour de l'allocation de l'espace. Aujourd'hui, les enjeux



portent plus sur la qualité de vie, le fait de retrouver une ville «apaisée»... Mais c'est aussi l'occasion d'interroger certaines normes sociales: lors d'un cours de vélo pour adultes, une participante a demandé à obtenir une attestation. Elle voulait la joindre à sa demande de naturalisation, pour montrer qu'elle aussi pouvait faire des promenades à vélo avec ses enfants le week-end, «comme les Suisses».

Sur quoi portent vos dernières recherches?

Nous avons publié en 2019 une première grande recherche sur les usages du vélo, avec une visée assez large. Le sujet n'avait pas encore été abordé au niveau national, et de telles études restent très rares, y compris à l'étranger. 14 000 usagers ont répondu à notre questionnaire en ligne. Cela nous a permis de décrypter les pratiques du vélo dans diverses régions, dans leurs différentes dimensions, avec leurs contraintes et les problèmes rencontrés, comme

DEUX LECTURES, SUR LES CHEMINS DU VÉLO

«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 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?» Très claire et agréable à parcourir, la recherche sur les pratiques du vélo en Suisse, dirigée par Patrick Rérat, est à découvrir sur papier ou en ligne. Pour une promenade historique sur les chemins de la petite reine, dont les usagers redécouvrent chaque fois les vertus en période de crise, l'ouvrage du chercheur français Frédéric Héran reste incontournable. **GIL**

► Patrick Rérat, Gianluigi Giacometti et Antonio Martin, *Au travail à vélo... La pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse*, Ed. Alphil-Presses universitaires suisses, 182 pp. et www.alphil.com/index.php/au-travail-a-velo.html

► Frédéric Héran, *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, Ed. La Découverte, 256 pp.

autorités ont misé dès les années 1970 sur la création de voies cyclables, plutôt que le réseau routier ou la construction d'un métro, par exemple.

En France, le gouvernement a adopté des mesures incitatives claires pour favoriser le recours à la bicyclette, afin de limiter les embouteillages massifs de voitures prévus avec le déconfinement, depuis le 11 mai: 50 euros pour toute personne prête à remettre son vélo en état, ouverture de nombreuses voies cyclables provisoires... Et en Suisse?

Je suis assez impressionné de voir la dynamique qui s'est mise en place en France depuis quelques semaines, avec les 1000 km de pistes cyclables provisoires prévus dans de nombreuses villes. Beaucoup de choses se passent en ce moment, avec une émulation importante, à Milan, Berlin, en Angleterre... En Suisse, à l'exception de Genève, aucune ville n'a encore pris des mesures d'aménagement provisoire similaires, pour compléter le réseau existant, qui est déjà saturé par endroits, peu sécurisé et incomplet, avec des chaînons manquants. Il y a plutôt des initiatives de politiciens, ou citoyennes, associatives, avec des organisations comme Pro Velo, l'ATE (Association transports et environnement)... Les villes sont encore peu réactives. La période de confinement nous a pourtant amenés à nous réinterroger sur la qualité de l'air, responsable chaque année de 4000 à 5000 décès précoces, en plus des problèmes de sédentarité et de manque d'exercice physique. L'été approche et avec la perspective de devoir passer ses vacances en Suisse, il faudrait donner suffisamment de place aux personnes qui se déplacent ou se baladent à pied et à vélo afin de garantir la distanciation physique...

Certains dénoncent un effet «rustine» des politiques d'aménagement en Suisse. Renforcer la cohérence et la continuité des pistes cyclables impliquerait aussi un changement de paradigme...

La tendance du nombre de personnes à vélo est à la hausse, mais les infrastructures ne suivent pas. Il y a plusieurs modes d'intervention. On peut séparer les flux, avec des pistes cyclables bien distinctes, comme aux Pays-Bas ou au Danemark, aménager des voies sur les routes existantes mais en limitant la vitesse et le volume du trafic automobile. Sans aménagement, la pratique se limite aux plus convaincus, à ceux «qui n'ont pas peur», mais elle exclut les autres. Le concept du «8 à 80 ans» qui est désormais appliqué à Berne, au contraire, demande à élargir le réseau cyclable pour toutes les catégories d'âge. Le peuple suisse a voté en septembre 2018 (à hauteur de près de 75%) pour inscrire le principe de la promotion du vélo dans la Constitution fédérale. Mais en Suisse, on hésite à se lancer dans l'urbanisme tactique, qui a pourtant l'avantage de pouvoir prendre des mesures rapides, flexibles, avec des bricolages provisoires, en vue d'une transition. Pro Velo doit remettre ces prochains jours son Prix infrastructure, qui récompense des autorités locales pour leurs efforts d'aménagements. Un dossier fribourgeois a aussi été déposé. Nous verrons à qui le prix sera attribué. »

En Suisse, la bicyclette ne représente encore qu'un faible pourcentage dans les trajets effectués... Keystone

dans les villes, où il faudrait développer plus d'infrastructures, où la cohabitation peut être compliquée avec l'automobile. Le vélo est une question politique. En Suisse, malgré un regain d'intérêt ces dernières années et des phénomènes de mode, la bicyclette ne représente encore qu'un faible pourcentage dans les trajets effectués: Genève est à 6%, Lausanne, ville en pente, à 2% seulement. En cinq ans, Zurich a toutefois doublé cette part pour atteindre 12% et d'autres villes comme Berne, Bâle et Winterthur dépassent les 15% mais c'est encore très peu par rapport à certaines villes en Europe du Nord, comme aux Pays-Bas ou au Danemark. Ce n'est pas seulement parce que là-bas les habitants «aiment le vélo», mais cela fait suite à des décisions politiques sur 50 ans: le vélo a permis de résoudre des problèmes économiques, de mobilité et de congestion du trafic automobile. C'est le cas à Copenhague, où plus de 60% des déplacements se font à vélo. Pour des questions d'économie, les