

«IL FAUT MISER SUR LE VAE»

Bien que la population helvétique soit très mobile, les distances qu'elle parcourt au quotidien sont courtes: 60% de tous nos trajets sont inférieurs à 5 km. Malgré ces distances facilement cyclables, la part modale du vélo atteint seulement 7%.

En comparaison internationale, la Suisse se situe en milieu de peloton. Toutefois, contrairement à une idée reçue, ce classement n'est pas immuable: si des critères tels que la topographie ne sont pas sans importance, ils ne sont pas pour autant décisifs. Le succès du vélo dans des pays comme les Pays-Bas doit en premier lieu être attribué à un effort politique, entamé dès les années 1970. Le potentiel de développement du vélo sur sol helvétique reste donc très important. Mais où se situe la limite de la croissance du vélo en Suisse? Serons-nous un jour un peuple de cyclistes?

L'étude «*Au travail à vélo... La pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse*», basée sur un questionnaire distribué aux participants à l'action bike to work¹, permet d'esquisser une réponse à ces questions. Les auteurs concluent leur ouvrage par un constat dégrisant sur l'état de l'infrastructure cyclable helvétique: celle-ci s'adresserait avant tout «*aux cyclistes confirmés et convaincus qui, en raison de leurs compétences et de leurs motivations, assument la prise de risque car ils ne veulent pas renoncer aux avantages du vélo.*» Autrement dit, les infrastructures actuelles ne seraient pas en mesure d'accueillir les cyclistes potentiels mais nécessitant de conditions plus sécurisées. PRO VELO info a questionné Patrick Rérat, un de ses auteurs:

Que doit-il se passer en Suisse si nous voulons sortir de cette impasse?

La situation actuelle reflète les faiblesses en matière d'urbanisme cyclable, tant au niveau du *software*, c'est-à-dire les normes et les règles, que du *hardware*, c'est-à-dire les infrastructures et les aménagements. La situation actuelle est aussi le reflet de la légitimité sociale et politique du vélo en Suisse: si la pratique de la bicyclette s'est normalisée dans certains pays, nous sommes encore confrontés à des infrastructures conçues pour l'automobile. Le vélo y reste un phénomène marginal.

Soyons optimistes. Admettons qu'en 2050, la part modale du vélo en Suisse ait doublé pour atteindre les 15%. Un tel scénario est-il possible?

Oui, mais à condition justement que le *software* et le *hardware* soient convenablement développés. Aujourd'hui, le facteur qui a le plus grand pouvoir explicatif quant aux freins à une pratique plus étendue du vélo n'est autre que... la fréquence d'utilisation du vélo. Plus celle-ci est élevée, moins les freins semblent importants: les personnes sont mieux équipées et plus habituées à rouler en toutes circonstances. Or, si l'on considère que 1/7 des personnes interrogées dans le cadre de notre étude ne se sent pas en sécurité sur les routes suisses, il devient facile d'identifier les origines du problème.

Et le VAE, quel pourrait être son rôle dans ce scénario?

Le VAE complète le vélo mécanique. Il élargit la pratique du vélo à la fois en termes de territoires et de groupes de population. Davantage de personnes renoncent aux transports publics ou même à leur voiture. Notre enquête montre un usage plus développé

du VAE dans les zones périurbaines et rurales, où les pendulaires parcourent souvent des trajets entre 10 et 15 km. Autre élément important, le VAE touche une population plus féminine et plus âgée (76% des utilisateurs ont plus que 40 ans dans notre étude). Les chiffres sont parlants: en 2018, 88'000 VAE ont été vendus en Suisse, soit presque un tiers des ventes totales de vélos. Le VAE est donc un élément important, sur lequel il faudra miser à l'avenir.

**Propos recueillis par:
Juerg Haener, PRO VELO Suisse**

1. Chaque année, plus de 65'000 personnes participent à cette action nationale organisée par PRO VELO Suisse. Le questionnaire à la base de l'étude a été rempli par 14'000 participants.



Patrick Rérat est professeur de géographie des mobilités à l'Université de Lausanne. Ses travaux portent notamment sur les différentes pratiques du vélo et sur l'urbanisme cyclable. Il est l'auteur, avec Gianluigi Giacomel et Antonio Martin, de l'ouvrage «*Au travail à vélo... La pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse*», Editions Alphil-Presses universitaires suisses, 2019.