

Vélos et vélos à assistance électrique dans les plus petites agglomérations

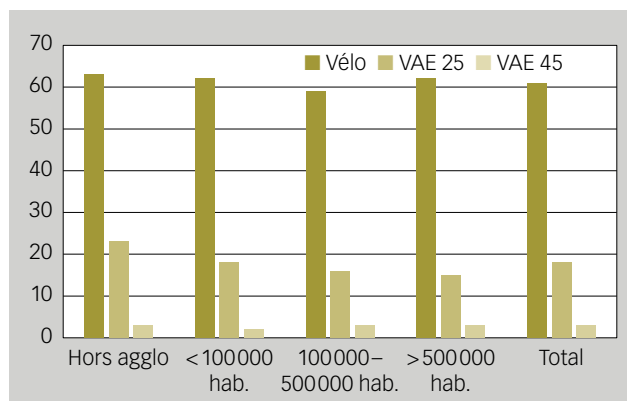
Ces 20 dernières années, le vélo s'est établi en Suisse comme moyen de transport à part entière. Deux ménages sur trois possèdent au moins un vélo traditionnel. Si pendant longtemps le vélo était un loisir, il est aujourd'hui un moyen de locomotion quotidien apprécié. C'est le seul moyen de transport dont l'utilisation a augmenté depuis 2015 (en terme de distance journalière parcourue), en particulier depuis la pandémie de COVID-19.

Le vélo à assistance électrique (VAE) participe pleinement à cet élan avec une hausse significative tant de l'équipement que de la pratique. En 2015, seulement 7 % des ménages suisses possédaient au moins un vélo électrique, tandis qu'en 2021, 18 % possédaient un vélo électrique pouvant aller jusqu'à 25 km/h (VAE 25) et 3 % un vélo électrique pouvant aller jusqu'à 45 km/h (VAE 45) (voir graphique 1).

Bien que les ménages dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants possèdent autant de vélos et même plus de VAE que ceux des grandes villes, ils les utilisent moins. La topographie plus souvent accidentée, la structure urbaine relativement diffuse et le réseau de voies cyclables moins dense dans ces agglomérations expliquent, entre autres, les raisons d'un usage plus faible. En même temps, l'offre réduite des transports en commun, souvent limitée à des bus de petite capacité, est vue comme moins attrayante que celle des grandes agglomérations. Il s'en suit que la voiture est le moyen le plus utilisé dans les petites agglomérations. Dans ces endroits, les possibilités de stationnement, nombreuses et bon marché, viennent renforcer l'attractivité de la voiture.

Moins d'utilisateurs du vélo en Suisse romande et au Tessin

L'utilisation du vélo dans les 36 agglomérations de moins de 100 000 habitants varie fortement. La répartition modale, qui présente la répartition des moyens de transport selon la distance parcourue, le montre bien. Dans certaines agglomérations étu-



Graphique 1: Équipement des ménages dans les agglomérations suisses en vélo traditionnel, VAE 25 et VAE 45 en 2021. Source: 6t-Bureau de recherche; données: Microrecensement mobilité et transports 2021

diées, le vélo (traditionnel et électrique) représente plus de 10 % de la répartition modale; dans d'autres, ce pourcentage reste en deçà de 5 % (tableau 1). La plupart des agglomérations qui utilisent le moins le vélo se trouvent en Suisse romande et au Tessin, où ce moyen de transport est bien moins ancré dans l'usage quotidien qu'en Suisse alémanique.

La topographie est un autre facteur particulièrement important. La part qu'occupe le vélo dans la répartition modale s'élève à 10 % dans les agglomérations avec une topographie relative-

	Vélo	VAE	Total
Topographie plane			
Solothurn	11%	4%	15%
Aarau	12%	1%	13%
Kreuzlingen	10%	2%	12%
Rapperswil-Jona	11%	1%	12%
Amriswil – Romanshorn	9%	2%	11%
Olten – Zofingen	8%	2%	10%
Frauenfeld	8%	2%	10%
Arbon – Rorschach	9%	1%	10%
Lenzburg	7%	1%	8%
Wil (SG)	6%	1%	7%
Yverdon-les-Bains	5%	1%	6%
Schaffhausen	4%	2%	6%
Wohlen (AG)	4%	1%	5%
Bulle	3%	1%	4%
Neuchâtel	3%	1%	4%
Stein (AG)*	1%	0%	1%
Total	8%	2%	10%
Topographie semi-accidentée			
Interlaken	18%	3%	21%
Rheintal	11%	3%	14%
Chur	11%	3%	14%
Thun	11%	1%	12%
Delémont	5%	2%	7%
Grenchen	4%	2%	6%
Chiasso – Mendrisio	2%	1%	3%
Sierre	1%	1%	2%
La Chaux-de-Fonds – Le Locle	1%	1%	2%
Total	7%	1%	8%
Topographie accidentée			
Altdorf (UR)	10%	2%	12%
Buchs (SG)	9%	2%	11%
Glarus	9%	1%	10%
Lachen	8%	1%	9%
Locarno	4%	1%	5%
Bellinzona	3%	1%	4%
Brig – Visp	3%	1%	4%
Martigny	4%	0%	4%
Vevey – Montreux	2%	1%	3%
Monthey	1%	0%	1%
Sion	1%	0%	1%
Total	4%	1%	5%
Total	6%	1%	7%

Tableau 1: Répartition modale (en % des déplacements) dans les agglomérations suisses de moins de 100 000 habitants, selon la topographie. * les données concernant Stein (AG) sont à traiter avec prudence en raison du faible nombre d'observations.

ment plane, à 8% dans les zones à topographie semi-accidentée et à 5% dans les zones à topographie accidentée. Les analyses montrent qu'il est possible d'augmenter l'utilisation du vélo, notamment pour les déplacements de courte et moyenne distance (jusqu'à 15 km) et pour les trajets domicile-travail. Le potentiel d'amélioration se situe surtout dans les agglomérations avec une topographie majoritairement plane et dans celles avec une topographie accidentée.

Exploiter le potentiel du VAE

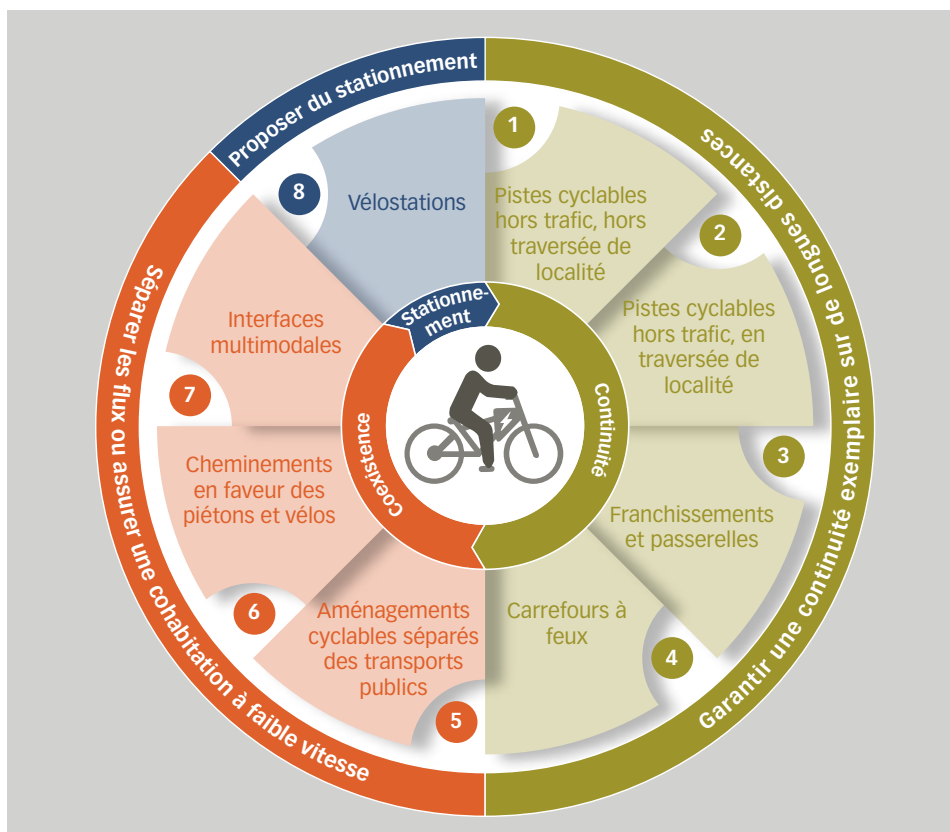
Le VAE peut jouer un rôle important afin d'utiliser pleinement ce potentiel. Grâce à l'assistance électrique et la vitesse moyenne plus élevée, il est possible de couvrir de plus grandes distances et les montées sont plus faciles à gravir. Ces atouts font du VAE une alternative valable au transport individuel motorisé (TIM). C'est justement les modèles de VAE plus rapides qui sont utilisés pour les trajets domicile-travail et remplacent dans bien des cas la voiture. Le VAE peut aussi compléter l'offre limitée des transports publics. Malgré ces avantages, la proportion de VAE dans la répartition modale reste pour le moment aux alentours de 1%, et ce, indépendamment de la taille de l'agglomération.

Promotion du vélo dans les petites agglomérations

Afin de renforcer la pratique du vélo dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants et d'exploiter pleinement le potentiel du VAE, il faut mettre en place une stratégie de promotion du vélo globale et ambitieuse comprenant des mesures claires et détaillées ainsi qu'un calendrier de réalisation. Le plus simple

est d'améliorer les conditions pour la circulation cycliste. Des infrastructures de bonne qualité ont généralement un effet assez rapide. Lors de la planification des infrastructures, il est important d'observer les trois principes suivants:

- **Garantir une continuité exemplaire sur de longues distances** pour améliorer la sécurité des cyclistes et renforcer la compétitivité du vélo par rapport aux autres moyens de transport. Des pistes cyclables doivent être construites partout où cela est possible. Il convient d'adapter la largeur des voies à la vitesse et à la taille des VAE, ce qui permet notamment de faciliter les manœuvres de dépassement et le croisement des usagers.
- **Séparer les flux ou assurer une cohabitation à faible vitesse.** Les différents types de circulation (vélos, transports publics, marche) doivent être séparés partout où cela est possible. La sécurité de tous les acteurs de la circulation s'en trouve améliorée. Des pistes cyclables séparées sont particulièrement importantes à cause de la vitesse élevée des VAE. Si une telle séparation n'est pas possible, l'utilisation commune des voies de circulation à moindre vitesse peut être une bonne option.
- **Proposer du stationnement pour vélo sûr et bien équipé** rend l'utilisation du vélo plus attractive et permet un rangement ordonné et peu encombrant. La construction de vélostations à proximité des arrêts de transports publics et des interfaces multimodales améliore l'interconnexion des différents moyens de transport. Les modèles de VAE produits aujourd'hui sont de plus en plus volumineux et plus chers, aussi convient-il de mettre à disposition des emplacements sécurisés et suffisamment grands.



Graphique 2: Mesures infrastructurelles en faveur du vélo. Source: 6t-Bureau de recherche et UrbanMoving