

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2019)
Heft: 2260

Artikel: Déplacements urbains : donner sa place au vélo : la Suisse est en retard dans la prise de conscience des moyens à développer pour diminuer l'emprise de la voiture
Autor: Rey, Michel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1020085>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Déplacements urbains: donner sa place au vélo

La Suisse est en retard dans la prise de conscience des moyens à développer pour diminuer l'emprise de la voiture

Michel Rey - 12 octobre 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/35571>

Le vélo va-t-il remplacer la voiture pour les déplacements urbains? A observer sa pratique, on peut le penser. Il y a un retour du vélo en ville. Ecologique, silencieux et bon marché, il a tout pour plaire.

Avec ses quatre millions de bicyclettes, la Suisse est un pays de cyclistes. 7% des déplacements journaliers se font en vélo. Souvent utilisé pour les loisirs et le sport, il l'est aussi par les pendulaires qui sont 7% à y recourir pour se rendre au travail. [Un ouvrage collectif](#), publié sous la direction de Patrick Rérat, fait le point sur cette pratique.

Dans les villes suisses, l'usage du vélo n'atteint pas celui de Copenhague (40%). Mais sa part modale n'a cessé d'augmenter au cours de ces dernières années. En 2015, elle était de 12% à Zurich, de 6% à Genève et seulement de 2% à Lausanne - topographie oblige. Le potentiel d'augmentation apparaît évident.

En Suisse, 60% des déplacements, toutes modalités et motivations confondues, se font sur moins de 5 kilomètres. Une proportion importante d'entre eux utilisent la voiture, un moyen de transport que le vélo pourrait souvent remplacer.

L'offre de vélos se diversifie

La pratique du vélo est favorisée par une multiplication des offres, comme le vélo électrique et le vélo en libre-service. On peut aussi louer un [vélo-cargo](#), une bicyclette à assistance électrique et dotée à l'avant d'une surface de chargement jusqu'à 100 kilos pour le transport de marchandises - ou d'enfants. Preuve que l'offre répond à la demande, le TCS, défenseur patenté de la voiture, s'intéresse à ce marché.

Pour favoriser la pratique du vélo, les pouvoirs publics ont fait de la mobilité douce l'une des priorités de leur politique des transports. Ils investissent pour aménager des pistes cyclables. Et, à l'image de la ville de Lausanne, ils participent au financement des systèmes de location. Des installations de stationnement sont construites, comme à Berne, pour offrir une protection contre le vol et les intempéries. Il est possible d'y faire exécuter des travaux de réparation et d'entretien.

Cette offre diversifiée et cette priorité à la mobilité douce stimuleront-elles la demande? Elles sont nécessaires, mais loin d'être suffisantes.

Promouvoir un urbanisme cyclable

L'aménagement du réseau cyclable demandera, surtout en Suisse romande, des moyens et du temps. Il s'agit de rendre les territoires urbains accueillants pour le vélo. Cela s'appelle [«l'urbanisme cyclable»](#).

Problème majeur: la sécurité des déplacements. En Suisse, un cycliste sur sept ne se sent pas en sécurité sur son trajet domicile-travail. Et un sur trois estime ne pas être respecté par les automobilistes. Une pratique du vélo plus intense passe par des pistes séparées des voitures et des carrefours plus sécurisés.

Ces réalisations exigeront une modération de la circulation automobile (réduction de vitesse, de la capacité des routes et des places de stationnement). Avec à la clé, des combats politiques entre promoteurs du vélo et défenseurs de la voiture. Comme le démontre le [référendum genevois](#) annoncé sur le stationnement.

Une offre diversifiée et des aménagements réalisés, encore faut-il que la demande pour les déplacements en vélo se manifeste. Compte tenu d'une pratique encore marginale, surtout en Suisse romande, le

potentiel de demande existe.

Une demande potentielle à stimuler

Le choix du vélo ou de la voiture dépend beaucoup de la localisation de l'utilisateur, de la raison de son déplacement et de sa sensibilité à la mobilité. Mais c'est avant tout la possession d'une voiture qui contribue à son utilisation. Or près de 50% des ménages résidant en ville n'en possèdent pas – ou plus. Et la possibilité d'une location offre une alternative intéressante.

L'action [bike to work](#) organisée depuis 2005 sous l'égide de Pro Velo Suisse, vise à promouvoir la santé dans les entreprises. Elle veut inciter les employés à utiliser le vélo pour se déplacer. Près des trois quarts des participants sont des utilisateurs réguliers du vélo. Ils ont souvent des comportements multimodaux, dans le sens où ils recourent à divers moyens de transport.

L'expérience montre bien l'inertie des pratiques de ces modalités. Les habitudes constituent la forme d'organisation la plus courante de la mobilité. Il ne faut pas se leurrer, les pratiques quotidiennes de mobilité ne changent pas facilement, ni surtout rapidement.

La mobilité des pendulaires demeure complexe et multiple. Le vélo peut s'avérer intéressant pour accéder à la gare. Mais dans cet usage il se trouve concurrencé par le *scooter*.

On sait que le déplacement en voiture permet d'assumer plusieurs services: amener ou aller chercher les enfants à l'école, faire des achats, récupérer son conjoint à la fin de son travail. La transition d'une telle pratique de la mobilité en voiture vers des déplacements diversifiés incluant le vélo n'est pas si évidente.

Patrick Rérat, professeur à

l'Université de Lausanne, constate qu'une pratique intense du vélo, comme par exemple à Copenhague, ne résulte pas d'une motivation pour ce mode de déplacement, mais de sa facilité, de son aspect pratique et de son faible coût. Autant de conditions loin d'être encore réunies en Suisse.

En 2018, tous les cantons et 73,6% des votants ont approuvé l'inscription des [voies cyclables](#) dans la Constitution fédérale. Les cantons et les communes restent les autorités compétentes pour la réalisation, mais elles peuvent désormais s'appuyer sur la Constitution pour promouvoir le vélo.

L'usage du vélo devient plus urbain. Et c'est en particulier dans la complémentarité avec les transports publics que la mobilité cyclable des pendulaires dispose encore d'un potentiel de développement.

Le regard critique sur le socialisme suisse et européen d'un élu et militant qui ne renie rien

Jean-Claude Rennwald, «Socialiste un jour, socialiste toujours», Vevey, L'Aire, 2019, 294 pages

Pierre Jeanneret - 10 octobre 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/35562>

Le Jurassien Jean-Claude Rennwald n'est pas n'importe qui. Politologue, journaliste, dirigeant syndicaliste à la FTMH et à l'USS, il a été conseiller national socialiste de

1995 à 2011. Le titre qu'il a donné à son [livre](#) dit bien son attachement indéfectible à son parti.

Mais cet attachement n'exclut

pas un regard critique, bien au contraire. Comme l'écrit sa préfacière, la conseillère aux Etats Liliane Maury Pasquier: «*Sans diagnostic, pas de traitement. Pour revigorer le*