

Le vélo dans les villes petites et moyennes

Dans quel contexte les petites et moyennes villes de Suisse parviennent-elles à exploiter au mieux le potentiel du vélo, et quels sont les leviers d'une politique cyclable qui peut les aider à mieux l'exploiter? Ci-après, quelques éléments de réponse.

Les distances des déplacements des Suisses ont un grand potentiel cyclable

Analyse sur la base des étapes des déplacements tous motifs; Office fédéral de la statistique, Microrecensement transports 2005

Le vélo en Suisse a une part modale de 5.3% des déplacements. La voiture est utilisée près de 7 fois plus, les transports publics 2 fois plus.

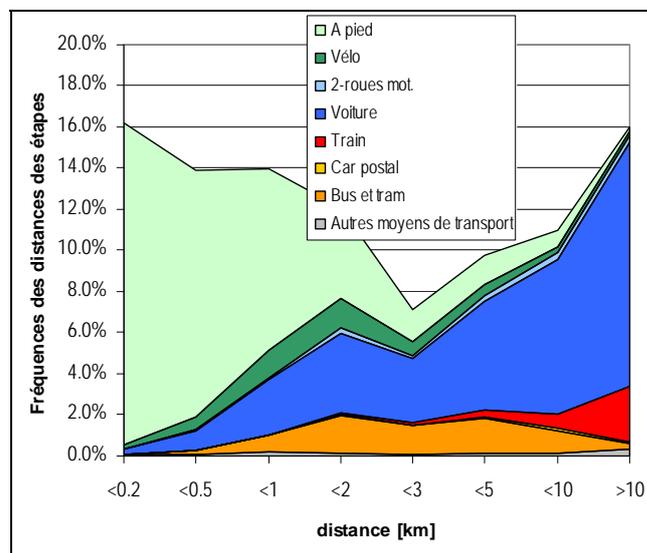
Parts modales basées sur le nombre d'étapes des déplacements en Suisse:

A pied	44.9%
Vélo	5.3%
Deux-roues motorisés	1.5%
Voiture	35.6%
Transports publics	11.5%
Autres moyens de transport	1.2%

Ces parts modales dépendent beaucoup des distances des déplacements: pour les étapes de moins de 3 km, la voiture n'est plus utilisée que 2.6 fois plus que le vélo, qui est alors autant utilisé que les transports publics.

30% des déplacements en voiture font moins de 3 km, 45% font moins de 5 km. Le marché potentiel du vélo est dans ce créneau. Il ne concerne pas que les grandes villes, puisque 44% de la population suisse commence ou finit un

déplacement pendulaire dans une commune de 5'000 à 40'000 habitants.



Usage du vélo dans les villes petites et moyennes: Montreux 1%, Interlaken 25%

Analyse sur la base des déplacements pendulaires 2000; Office fédéral de la statistique, Recensements fédéraux de la population

Pour l'ensemble des déplacements pendulaires, on obtient une part modale moyenne du vélo de 5.2%. D'une manière générale cette valeur moyenne augmente inversement à la taille des villes: la moyenne des villes de 15'000 à 30'000 hab. est légèrement en-dessous avec 5.0%, celle des petites villes de 10'000 à 15'000 hab. est à 5.8%, et les communes de 5'000 à 10'000 hab. atteignent en moyenne 6.7% (pour l'ensemble flux internes, entrants et sortants de la commune). Les 3 seules villes qui dépassent les 20% (Untersee, Interlaken, Zermatt) sont dans cette catégorie.

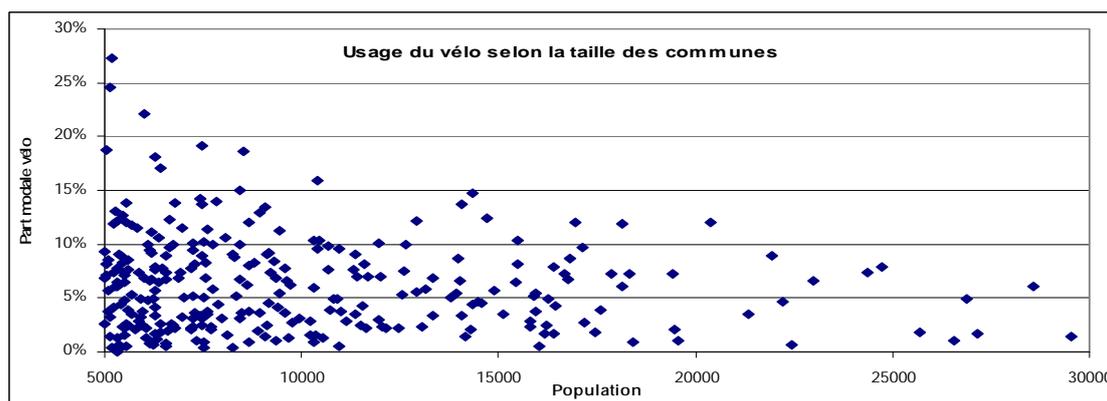
Plus que la taille, le contexte géographique des villes met en évidence de très fortes variations, notamment une rupture claire au niveau des régions linguistiques:

- les meilleures villes romandes (Yverdon 7%, Monthey 5%) ont un score plutôt moyen en comparaison nationale;

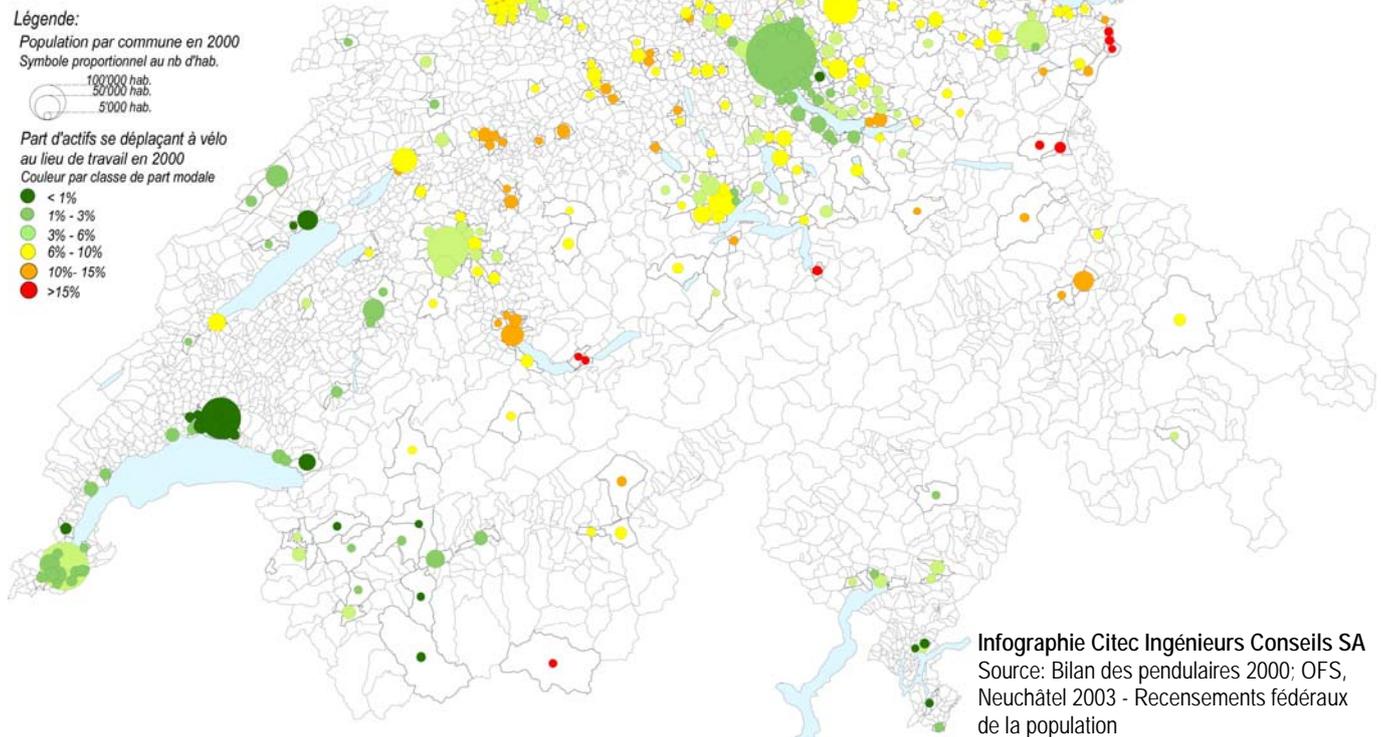
- les villes de la côte vaudoise ne dépassent pas 2%;
- les villes le long de l'Aar ont la plupart un très bon score (BE-SO-AG), tout comme celles de l'est du pays le long du Rhin (GR-SG);

Les communes périurbaines des grandes agglomérations ont des comportements variables:

- la part modale vélo des communes autour de Bâle (10.5%) et de Genève (3.2%) est plutôt en-dessous de celle de la ville centre;
- la part modale vélo des communes autour de Zurich (2.6%), Berne (5.8%), Lausanne (0.7%) et Lucerne (6.6%) est comparable voire plus haute que celle de la ville centre.



Part modale du vélo pour les déplacements pendulaires dans les communes de plus de 5'000 habitants (déplacements internes, entrants et sortants)



Corrélations entre la part modale du vélo et celle des autres modes

Analyse sur la base des déplacements pendulaires 2000; Office fédéral de la statistique, Recensements fédéraux de la population

L'usage du vélo est lié à celui de la voiture: en principe une part modale voiture élevée va de pair avec une part modale vélo faible. Qu'en est-il des autres modes? Ci-après une analyse pour les villes de 5'000 à 40'000 habitants:

- Vélo vs. Transports Publics: les villes qui ont une part modale vélo supérieure à 10% ont pour la plupart une part modale TP sous la moyenne (26.5%), mais pour les autres villes l'usage des TP n'est pas lié à celui du vélo. Autrement dit un bon réseau TP ne concurrence pas le vélo, et de bonnes infrastructures cyclables ne nuisent pas aux TP.

- Vélo vs. marche: la plupart des villes cyclophiles ne se démarquent pas par des parts modales élevées pour la marche à pied, mais on constate tout de même une légère corrélation positive entre les deux modes doux pour les autres villes (un contexte favorable à la marche l'est aussi au vélo).
- Vélo vs deux-roues motorisés: la corrélation montre que les vélos et les deux-roues motorisés sont plutôt complémentaires (beaucoup de vélos signifie aussi beaucoup de deux-roues motorisés), sauf à partir d'un seuil d'environ 4% de part modale des deux-roues motorisés, où la celle du vélo faiblit.

Les thématiques pour favoriser l'usage du vélo dans les petites et moyennes villes

Les conditions qui favorisent le vélo sont très variables selon le contexte (centre d'agglomération ou ville périurbaine, ville de plaine ou en pente, organisation territoriale impliquant des déplacements courts ou longs, etc.). Mais on peut déterminer quelques principes dans les politiques de mobilité qui aident à une meilleure part modale cycliste:

- Vision intercommunale: l'urbanisation dense des villes de moins de 30'000 habitants ne dépasse pas ~1 km de rayon. Les trajets à vélo concernent donc aussi les communes voisines. Il y a un grand intérêt à les intégrer aux démarches (par ex. via les projets d'agglomération).
- Rôle des cantons: les routes cantonales sont aussi des axes privilégiés pour des origines-destinations de moins

de 5 km vers une ville-centre. Pour capter le potentiel de cyclistes, des infrastructures cyclables doivent exister sur les tronçons hors localité (par exemple, RC doublées de piste cyclable bidirectionnelle à BE-LU-ZH etc.).

- L'abaissement des vitesses est un facteur-clé pour la sécurité, et qui joue en faveur d'un report modal. Ainsi il est très efficace de travailler sur l'attractivité du vélo par la création d'espaces publics apaisés (par ex. à Burgdorf).
- Dans les petites villes la pression sur le stationnement est plus faible que dans les grandes villes, donc la voiture reste très attractive pour des trajets courts. Une politique de stationnement cohérente permet de rendre le vélo plus concurrentiel.