

Villes petites et moyennes à vélo

Les statistiques le montrent: le potentiel du vélo est grand pour les distances parcourues en Suisse, et pas seulement dans les grandes villes. L'utilisation effective varie au final beaucoup d'une commune à l'autre. Quels facteurs peuvent expliquer ces différences? Quels leviers peuvent aider les villes petites et moyennes à exploiter ce potentiel?

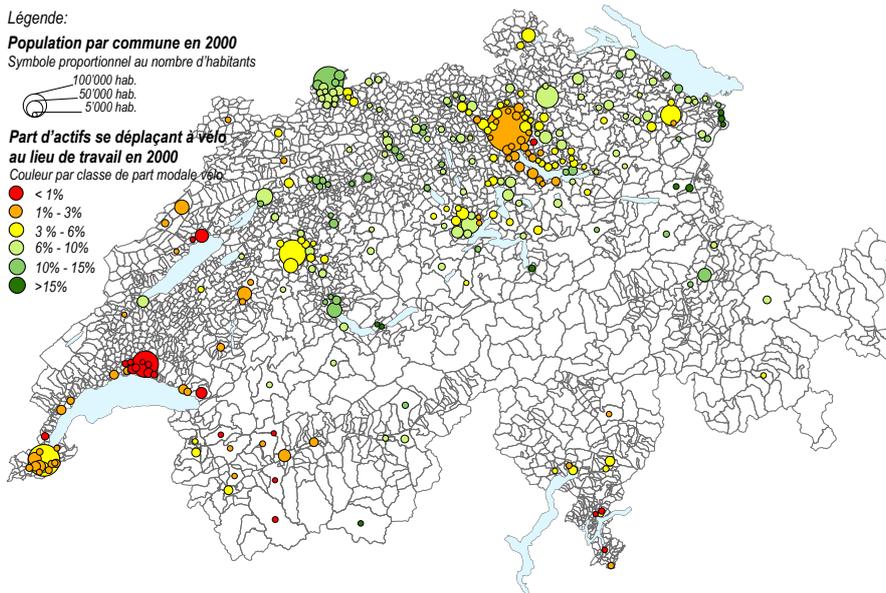
Emmanuel Fankhauser (Citec Ingénieurs Conseils) a proposé plusieurs lectures des déplacements à vélo dans les villes petites et moyennes sur la base des statistiques de déplacement existantes*. Le potentiel du vélo se situe dans les étapes de courte distance. Or, 30% des déplacements en voiture s'étendent sur moins de 3 km et 45% sur moins de 5 km. Mais ces données ne concernent pas uniquement les grandes villes, puisque 44% de la population suisse commence ou achève un déplacement pendulaire dans une commune de 5'000 à 40'000 habitants.

Un aperçu par les statistiques

La cartographie des parts modales vélo dans les trajets pendulaires permet d'observer un certain écart entre les situations en Suisse latine et Suisse alémanique. Elles montrent aussi, par exemple, que la part des trajets cyclistes des communes périurbaines par rapport à la ville centre est variable: plus élevée dans certains cas (Berne, Lausanne, Lucerne) et plus basse dans d'autres (Genève, Bâle). Une approche par les corrélations entre les différents modes de transport permet aussi d'évaluer la «concurrence» ou non entre deux modes de déplacements. Il en ressort entre autres que la part de trajets effectués en transports publics n'est pas influencée par la part vélo, par exemple, tandis que le trafic automobile élevé est souvent corrélé avec une faible part de trajets à vélo.

.....
*) Le microrecensement transports 2005 (Office fédéral de la statistique) offre une vision globale des étapes pour tous les motifs confondus, au niveau suisse, mais ne peut être utilisé par commune car l'échantillon de personnes interrogées n'est pas significatif à cette échelle. Le recensement fédéral de la population de 2000 (Office fédéral de la statistique) offre une base analysable à l'échelle de la commune, mais se limite aux déplacements pendulaires (au travail et vers le lieu de formation).

Carte des parts modales vélo en Suisse



Une approche statistique permet une vue d'ensemble des parts modales vélo dans les villes de plus de 5'000 habitants en Suisse. A l'heure actuelle, peu d'études se penchent sur les villes petites et moyennes; ce domaine gagnerait à être approfondi. Source: Bilan des pendulaires 2000; OFS, Neuchâtel 2003 - Recensements fédéraux de la population. Infographie: Citec Ingénieurs Conseils SA

L'orateur a présenté un tour d'horizon des villes selon leurs parts modales vélo pour les trajets pendulaires (internes, entrants, sortants). Les chiffres bruts sont toutefois difficiles à interpréter et la démarche mériterait d'être prolongée par des études de cas plus qualitatives. Il serait par exemple intéressant de mettre ces chiffres en relation avec le degré de volontarisme des politiques ou encore des aspects socio-économiques de la population. La possibilité d'analyser l'évolution des données sur plusieurs années apporterait sûrement des éclairages supplémentaires.

Des pistes pour les politiques cyclables

Fort de diverses expériences dans la planification cyclable, l'ingénieur a mis en évidence des éléments s'appliquant plus spécifiquement aux villes petites et moyennes. Le développement d'une vision intercommunale fait dans ce contexte encore plus sens et les cantons ont souvent aussi leur rôle à jouer

sur les tronçons reliant des localités. Les projets d'agglomération peuvent déclencher des démarches au-delà des limites communales. La modération des vitesses et la pression sur le stationnement sont aussi des facteurs clés.

Une réflexion à développer

La démarche proposée par l'orateur offre des pistes de réflexion intéressantes, mais ouvre surtout un chantier à approfondir. Les déplacements dans les villes petites et moyennes sont peu connus. Pourtant, des situations similaires se profilent (centre régional, commune de périphérie d'une grande ville, fonction prédominante...); il serait intéressant de développer des catégorisations et d'affiner les catalogues de mesures cyclophiles adéquates.

Les présentations de la journée sont à télécharger sur www.rue-avenir.ch

Manon Giger, manon.giger@pro-velo.ch ■