



Veloverkehr in den Agglomerationen – Einflussfaktoren, Massnahmen und Potenziale

Déplacements cyclistes dans les agglomérations – facteurs d'influence, mesures et potentiels

Bicycle traffic in agglomerations – influencing factors, measures and potentials

Büro für Mobilität AG, Bern/Burgdorf
Martin Wälti
Uwe Schlosser
Virginie Kauffmann
Mathieu Pochon

Interface Politikstudien Forschung Beratung GmbH, Luzern
Prof. Dr. Ueli Haefeli
Daniel Matti
Ariane De Rocchi

Hochschule Luzern HSLU – Wirtschaft – ITW, Luzern
Helmut Schad
Dr. Martin Lutzenberger

Forschungsprojekt SVI 2004/069 auf Antrag der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI)

Résumé

La présente recherche SVI 2004/069 « déplacements cyclistes dans les agglomérations - facteurs d'influence, mesures et potentiels » se base sur l'utilisation existante et très différente du vélo entre les agglomérations.

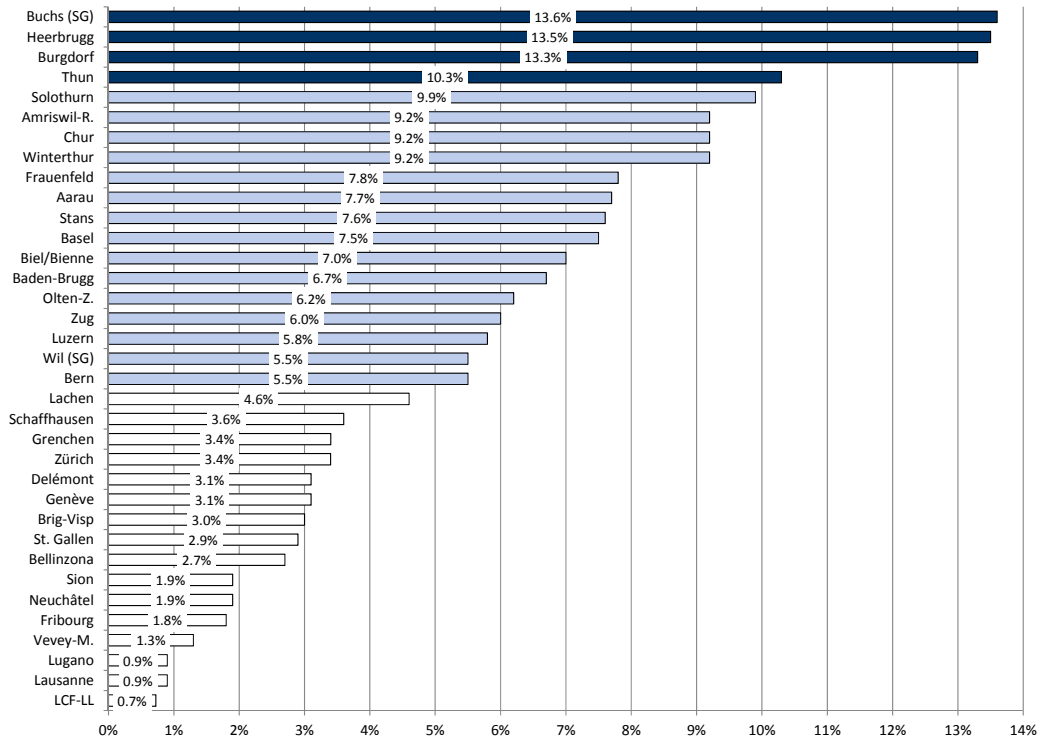


Fig. 1 : Utilisation existante du vélo dans les agglomérations étudiées (part des étapes vélo dans toutes les étapes), selon le Microrecensement de 2010

Dans le contexte de l'actuelle diminution du vélo dans la répartition modale en Suisse (en termes d'étapes effectuées, voir chapitre 1), l'analyse a été portée sur la nature des mesures de promotion des déplacements cyclistes qui ont été réalisées dans les agglomérations suisses, sur leur influence sur l'utilisation du vélo dans les agglomérations et sur leur potentiel pour l'utilisation future du vélo.

Méthode

Quatre approches méthodologiques ont été appliquées par l'équipe de recherche (voir chapitre 2): une analyse de la littérature nationale et internationale sur les effets et potentiels de la promotion du vélo, une enquête d'experts auprès de quelques 80 professionnels provenant des agglomérations suisses sur l'état et l'impact de la promotion du vélo au cours des dix dernières années, une analyse quantitative de l'influence des mesures de promotion sur le niveau d'utilisation du vélo dans les agglomérations suisses, de même qu'une analyse systémique menée sur deux études de cas examinant, pour ces exemples, les causalités et spécificités des mesures de promotion du vélo.

Etat de la recherche et littérature internationale

Il ressort de l'analyse de la littérature (voir chapitre 3) que l'on peut identifier différentes conditions-cadres et catégories de mesures de promotion ayant une influence significative sur l'utilisation du vélo. Il s'agit notamment des distances à parcourir, de la topographie, des conditions météorologiques, de la politique des transports, de la composante des coûts, de l'attitude personnelle, de la disponibilité des vélos et de leurs technologies, des obstacles sur le réseau, des infrastructures cyclables (déplacement et stationnement), du régime de vitesse, du sentiment de sécurité et de l'offre concurrente des autres moyens

de transport. Cependant, on connaît peu l'ampleur exacte de l'effet de telles mesures (et catégories de mesures) et le potentiel concret d'utilisation du vélo dans les agglomérations suisses.

Evaluation de la promotion du vélo dans les agglomérations

L'enquête d'experts sur la promotion du vélo et son utilisation dans les agglomérations suisses (voir chapitre 4) démontre de grandes disparités, aussi bien dans la quantité que dans la qualité des mesures de promotion du vélo mises en œuvre. Elle a montré que dans les villes réputées « cyclables » et leurs agglomérations, la variété et la qualité des mesures de promotion réalisées sont évaluées très positivement (p. ex. de Winterthur, Berthoud, Bâle, Coire). Les agglomérations de la Suisse latine (La Chaux-de-fonds, Le Locle, Vevey-Montreux, Bellinzone), mais entre autres aussi Lachen, présentent quant à elles des évaluations négatives. Selon les experts interrogés, des progrès importants ont été effectués dans la promotion du vélo en particulier dans les agglomérations de Bienne, Coire, Lausanne et Neuchâtel, tandis que Bellinzone, Lachen, La Chaux-de-Fonds - Le Locle, Buchs (SG) ou Vevey-Montreux ne se sont guère améliorées depuis l'an 2000. L'enquête d'experts n'a pu démontrer aucune corrélation claire entre les mesures de promotion et l'utilisation actuelle du vélo, parce que même certaines agglomérations n'ayant mené que des améliorations limitées depuis l'an 2000 présentent une utilisation élevée du vélo (p. ex. Buchs (SG), Thoune).

Potentiels de la promotion du vélo dans les agglomérations

L'analyse quantitative (voir chapitre 5) a montré qu'une augmentation significative de l'utilisation du vélo est possible dans plusieurs agglomérations à court ou moyen terme, si elles mettent en place des mesures de promotion du vélo efficaces et de qualité égale à celles des meilleures agglomérations suisses. Il en va de même pour les agglomérations dont les conditions externes sont peu favorables à la pratique du vélo.

Dans six des agglomérations examinées, l'analyse laisse présumer que la part modale du vélo pourrait plus que doubler avec des mesures de promotion de ce niveau (agglomérations de Lausanne, Lugano, Fribourg, Neuchâtel, Vevey-Montreux et La Chaux-de-fonds - Le Locle). De plus, 16 des 35 agglomérations examinées peuvent atteindre des taux de croissance de 20 à 100% avec des mesures de promotion du vélo déjà appliquées en Suisse et de qualité égale à celles mises en place par les meilleures agglomérations suisses (agglomérations de Zurich, Genève, Frauenfeld, Bellinzona, Thun, Delémont, Stans, Buchs (SG), Amriswil-Romanshorn, Grenchen, Sion, Heerbrugg-Altstätten, Wil (SG), Brigue-Viège, Baden-Brugg et Lachen). Treize agglomérations comptent déjà parmi les meilleures de Suisse en matière de mesures de promotion du vélo. Ainsi, avec les mesures couramment réalisées en Suisse, celles-ci ne peuvent atteindre qu'une croissance faible de 12% ou moins dans l'utilisation du vélo (agglomérations de Winterthur, Coire, Schaffhouse, Bienne, Bâle, Soleure, Lucerne, Berne, Saint-Gall, Aarau et Olten-Zofingen et Aarau et Zoug). Aucune augmentation n'est à escompter, selon cette simulation, pour l'agglomération de Berthoud, en tant que ville de référence et meilleure de sa catégorie. Ce dernier groupe d'agglomérations ne peut atteindre une hausse substantielle de l'utilisation du vélo (de plus de 10%) que si elles augmentent de façon significative l'intensité des mesures de promotion du vélo, et ceci au-delà du niveau habituel en Suisse et si, dans l'idéal, elles implémentent de nouveaux types de mesures de promotion qui se sont avérés efficaces dans les meilleures agglomérations européennes présentant un niveau d'utilisation du vélo encore plus élevé.

Interdépendances systémiques dans les études de cas

L'analyse systémique des interdépendances entre l'utilisation et la promotion du vélo a porté sur les deux études de cas de Lucerne et Saint-Gall (voir chapitre 6). Le focus de cette étape portait sur l'analyse des relations causales entre les mesures réalisées, le contexte local/régional relatif au vélo et l'utilisation du vélo dans les deux agglomérations. L'analyse systémique montre qu'un concept prometteur de promotion du vélo doit être élaboré différemment pour chaque agglomération, même si les conditions-cadres sont comparables. Dans l'agglomération de Saint-Gall, il y a aujourd'hui une grande volonté de promouvoir le vélo, mais le système instable d'interdépendances entre facteurs d'influence met les responsables devant des défis majeurs. Par contre, l'agglomération de Lucerne présente des facteurs d'influence clairement identifiables (concurrence/dominance de

l'offre de TIM, infrastructures cyclables incomplètes, zone compacte d'urbanisation et courtes durées de trajet à vélo), qui peuvent servir de bons points de départ pour une future stratégie de promotion du vélo.

Synthèse

D'une part, les résultats du présent projet de recherche nomment des mesures-clés concrètes pour la promotion du vélo dans les agglomérations suisses (voir chapitre 7). Il s'agit principalement des mesures en faveur d'un stationnement vélo de haute qualité et des mesures d'information et de communication spécifiques au vélo. D'autre part, il est clair que l'utilisation du vélo peut être encore augmentée considérablement si les agglomérations se rapprochent des « meilleurs élèves » et réalisent des mesures de promotion de diversité, de qualité et d'intensité aussi élevés. Pour les agglomérations qui ont une utilisation du vélo plus élevée que la moyenne suisse, des catégories de mesures nouvelles et d'intensité élevée doivent être mises en place.

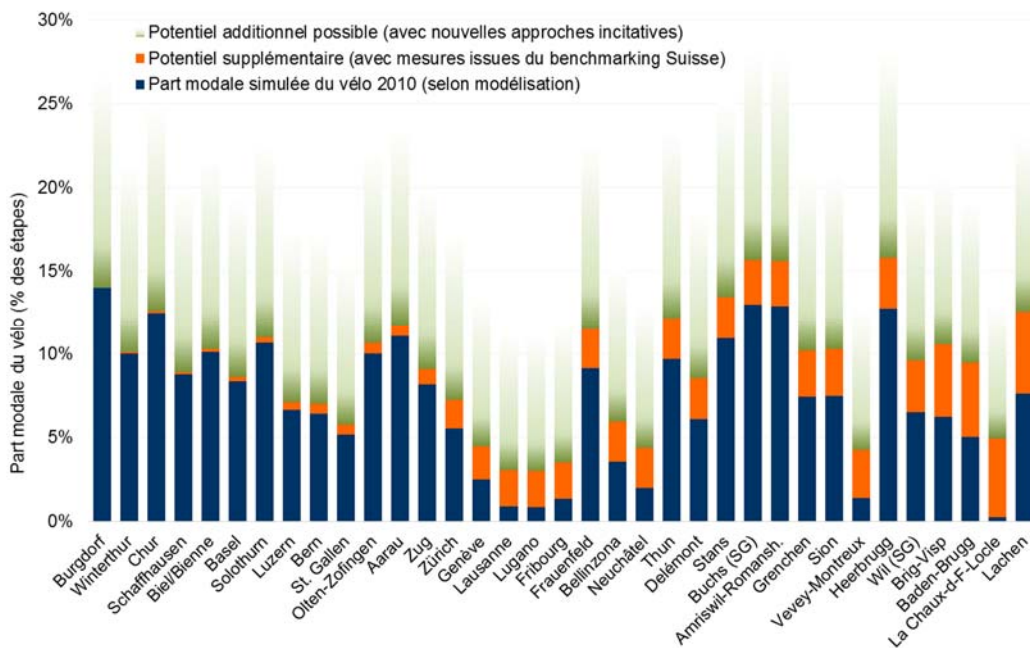


Fig. 2 : Utilisation effective du vélo et augmentation potentielle dans les agglomérations étudiées (part des étapes vélo dans toutes les étapes), selon modélisation

Selon les résultats de l'analyse de la littérature et de l'enquête d'experts, le temps nécessaire à la mise en place de ces mesures plus poussées devrait être long. Pour établir une culture du vélo forte et stable, avec un haut niveau d'utilisation du vélo, une grande ténacité est nécessaire, et il faudra plutôt des décennies que des années pour viser son implémentation complète.