

## Présentation orale

Mardi 13 février

Heure: 15:00 - 16:30

Salle: Géopolis - 1612

DANIEL BACHOFNER

PRO VELO Suisse

[daniel.bachofner@pro-velo.ch](mailto:daniel.bachofner@pro-velo.ch)

Session: Promotion du vélo en Suisse: Enjeux, mesures et stratégies

### De l'importance des chiffres: les villes de Suisse mesurent leur « cyclophilie »

Il est dans l'intérêt des villes d'évaluer l'effet de leurs mesures de promotion du vélo, dont l'utilité est sans cesse remise en cause politiquement. La population ayant une autre perception que les spécialistes ou les décideurs, un moyen d'évaluation est de demander leur avis aux acteurs concernés.

Comment déterminer si une ville est cyclophile ? Tous les quatre ans, PRO VELO Suisse mène un sondage en ligne intitulé « PRIX Villes cyclables », ouvert à tous et couvrant l'ensemble des communes du pays. Les questions portent sur la sécurité, le réseau d'itinéraires, les installations de stationnement, le confort et l'importance du vélo. Le rapport final propose un classement où apparaissent toutes les localités citées plus de 130 fois. Les résultats de cette méthode d'enquête subjective sont surtout intéressants en cela qu'ils fournissent aux autorités locales des données permettant une comparaison dans le temps ou avec les autres villes. En outre, le sondage suscite un vif intérêt dans les médias, ce qui en fait une mesure de promotion du vélo en soi. Avec 15'000 répondants en 2013, ses résultats peuvent être qualifiés de pertinents. En Allemagne, l'association de promotion du vélo ADFC utilise la même méthode pour son enquête sur la perception du vélo ([www.fahrradklima-test.de](http://www.fahrradklima-test.de)).

Parallèlement au sondage en ligne, des entretiens téléphoniques sont menés dans cinq ou six villes auprès de 500 habitants de chacune des localités. Ce sondage représentatif offre aux municipalités la possibilité d'évaluer leur politique cyclable. La comparaison entre les villes n'est pas significative, leur nombre étant trop faible.

Au-delà de ces deux sondages qui rendent compte de la perception des utilisateurs, on ne dispose pas d'une vaste étude objective. En 2012, une étude a comparé des données de mobilité pour six villes de Suisse alémanique (Städtevergleich Mobilität ; La 2ème édition a été publiée en 2017). Le fait que l'étude ne porte pas sur l'ensemble du pays s'explique par l'absence de données et pour des raisons méthodologiques.

En Suède, une méthode considérée comme objective est utilisée avec succès depuis huit ans : les communes reçoivent un questionnaire standardisé de 60 questions. Il s'agit de saisir des chiffres et des faits concernant les infrastructures actuelles et à venir, la communication, les accidents, la répartition modale, l'utilisation du vélo ainsi que les activités au sein de la municipalité. Selon la taille de la ville, les données doivent être collectées dans plusieurs services. L'enquête étant reproduite chaque année, les données permettent des comparaisons intéressantes. En 2017, 50 villes ont participé à l'enquête, ce qui représente plus de la moitié de la population. Le mandataire et éditeur du rapport final est l'association nationale des cyclistes (<http://cykelframjandet.se/>).

On peut se demander si une étude comparable ne pourrait pas être bénéfique en Suisse. La Conférence des villes pour la mobilité, la Conférence Vélo Suisse, le département Mobilité douce de l'OFROU et PRO VELO Suisse pourraient être les éventuels initiateurs ou partenaires de cette enquête objective qui compléterait avantageusement les études existantes.

Tout d'abord, il serait intéressant de clarifier quelles questions contribuent réellement à la définition de la "cyclophilie". La communauté scientifique pourrait apporter sa contribution en comparant et en décrivant les études et enquêtes existantes et apporter ainsi une meilleure définition des critères. En outre, il serait judicieux que la Suisse fasse également partie du Baromètre européen du cyclisme, pour cela des données uniformes sont nécessaires. (ECF Cycling Barometer)

## **La carte vélo grand format : outil de promotion du vélo**

Une panoplie d'instruments est à disposition des villes et agglomérations pour encourager l'usage du vélo au quotidien. La carte du réseau cyclable est un outil important d'information pour de nombreuses agglomérations qui les éditent depuis plus d'une trentaine d'années en Suisse.

Ces cartes représentent généralement le « maillage » cyclable, soit le réseau de rues déterminé comme adéquat pour la pratique du vélo (rues modérées ou aménagées), moins souvent, la typologie d'aménagement (bande, piste, etc.). Des informations complémentaires utiles au cycliste viennent parfois enrichir la carte : itinéraires de cyclotourisme (SuisseMobile), parkings vélos, stations VLS, pompes, etc. Le fonds cartographique permet le repérage (plan de ville ou fonds swisstopo, éventuellement grille de coordonnées, adresses). Parmi les éléments non cartographiques, on trouve parfois des éléments d'information générale (index des rues, sites et points d'intérêt) et d'information vélo (distances cyclables, types ou exemples d'aménagements, adresses utiles). Si la carte cyclable fait généralement partie des géoportails des villes et agglomérations, ce qui permet une sélection des données cyclables de manière personnalisée, elle existe également sous forme imprimée, cette édition papier étant généralement distribuée gratuitement. Cependant, certaines villes rendent cette édition papier payante, tandis que d'autres n'ont récemment mis à jour que l'édition numérique.

La carte vélo est un moyen de visualiser le potentiel d'itinéraires cyclables utiles pour les trajets quotidiens. Ce médium vise souvent un public beaucoup plus large que le cycliste et permet d'atteindre les non-cyclistes.

Aujourd'hui, l'utilisation du téléphone portable permet au cycliste d'effectuer des recherches d'itinéraires avec des applications de plus en plus faciles à utiliser. Quelle est la place de l'outil « carte » dans la politique de promotion du vélo ?

A travers l'étude comparée d'agglomérations de taille différentes et parvenues à des stades différents de « cyclabilité », et au moyen d'entretiens auprès d'acteurs liés au vélo, nous souhaitons retracer l'historique des cartes vélo et les mettre en regard du déploiement de la politique de développement du vélo de quelques villes et agglomérations suisses.

Cette communication permettra d'aborder plusieurs questions liées au dispositif de promotion et de communication accompagnant ces cartes, ainsi qu'à leur utilisation et pertinence actuelle, en regard des alternatives numériques qui existent aujourd'hui. Nous nous focaliserons ainsi principalement sur les apports de la carte papier pour la promotion du vélo, sur la pérennisation et les dispositifs de financement de ces cartes.

## Série de guides À VÉLO DANS L'OUEST, Démarche de projet

### OBJECTIF DU PROJET ET ORGANISATION

Le projet de guide « à vélo dans l'ouest » est réalisé par le bureau de Stratégie et développement de l'Ouest lausannois\* (SDOL) en collaboration avec les 8 Communes du district. Cette démarche s'inscrit dans le cadre des réflexions menées à l'échelle régionale pour concilier accroissement de la population, qualité de vie et développement urbain. Dans le domaine de la mobilité, ceci se traduit par des mesures permettant de limiter l'usage de la voiture individuelle au profit du développement des transports publics et de la mobilité douce. En complément aux projets d'aménagements urbains, la série de guides "A vélo dans l'Ouest" vise à promouvoir l'utilisation du vélo pour des déplacements quotidiens dans l'Ouest lausannois en ciblant un très large public avec des exemples et propositions concrètes. Trois thématiques complémentaires ont été choisies « Loisirs » « Achats » et « Travail » (à paraître en automne 2018). La réalisation des guides a été faite en collaboration avec un bureau de communication et un graphiste. L'association PRO VELO Région Lausanne a également contribué aux apports rédactionnels en particulier pour traiter des achats à vélo.

### THEMATIQUES ET DIFFUSION

Dans un premier temps, la thématique des loisirs permettant de cibler le public le plus large a été choisie. Sa vocation était de montrer l'usage possible du vélo pour se rendre sur son lieu de loisirs ou en tant que moyen d'évasion entre Ville et campagne. L'événement Cap sur l'Ouest 2014, de type slow-up, rassemblant plus de 20'000 participants, a permis de faire connaître et diffuser ce guide.

Le deuxième guide a franchi une étape supplémentaire en encourageant les habitants de la région à utiliser leur vélo pour aller faire leurs achats. Il montre par des exemples très concrets et pratiques comment transporter des marchandises parfois conséquentes sans utiliser de voiture individuelle dans un milieu relativement complexe au premier abord. Ce guide a été relayé par plusieurs médias car la thématique était relativement nouvelle et peut-être surprenante à l'échelle locale. L'édition 2018 - Formation et emploi – incitera les habitants à se rendre sur leur lieu de travail ou de formation à vélo et les employeurs à faciliter l'utilisation du vélo par leurs employés. L'ordre des thématiques se voulait progressif. Dans cette logique, le thème des achats à vélo aurait pu intervenir en dernier. Toutefois, au vu des développements récents à ce sujet (services de livraisons à vélo, Vélos-Cargos partagés), ce guide répondait à un sujet en plein essor. Le rythme de deux ans permet une diffusion dans le cadre de Cap sur l'Ouest - événement phare à l'échelle de la Région pour la mobilité douce.

### CONCLUSION ET SUITE DU PROJET

Les thématiques choisies ne sont pas nouvelles mais elles sont adaptées à la spécificité de l'Ouest lausannois pour viser plus concrètement la population ciblée. La préparation du guide orienté sur la thématique domicile - travail/études permettra de compléter la série. Mis à part les retours médias, une évaluation directe de l'effet de la démarche est difficilement quantifiable. Dans le futur, des synergies entre les thématiques traitées et des actions pratiques pourront être développées (par exemple par la mise à disposition de Vélo-cargos en libre-service ou en lien avec des campagnes de type Bike to Work).

\*Depuis plus de dix ans, les Communes de Bussigny, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Prilly, Renens, Saint-Sulpice et Villars-Ste-Croix collaborent par le biais du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL), rebaptisé Stratégie et développement de l'Ouest lausannois en 2016. En harmonie avec le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), SDOL a posé les bases de projets favorisant les transports en commun et la mobilité douce, tels que de nouvelles lignes de bus et le tram t1 qui reliera Lausanne à Villars-Sainte-Croix.

## Boom des vélos électriques – quels enjeux pour le système de transport ?

Ce projet de recherche, terminé en mai 2017, a été mené par une équipe pluridisciplinaire composée de Transitec Ingénieurs-Conseils, l'avocat wyssavo, la HEIG-VD et Ecoplan sur demande de l'Association suisse des ingénieurs et experts en transports (SVI).

Avec le développement rapide des vélos à assistance électrique (VAE25 "lents" et VAE45 "rapides" avec assistance au pédalage jusqu'à 25 km/h respectivement 45 km/h), de nombreux conflits d'usage sont constatés dans l'espace routier, dont les raisons sont multiples (essor des VAE45, nouveaux utilisateurs, infrastructures inadéquates, situations de conflits non prévues par le législateur, ...).

Le travail de recherche a permis d'identifier ces enjeux spécifiques, afin d'améliorer la prise en compte des VAE dans les projets de planification des transports et de permettre au planificateur de distinguer les exigences différentes liées aux deux types de VAE. Pour cela, les éléments du "système VAE", à savoir les usagers, les véhicules et leur équipement, les infrastructures et enfin le cadre juridique ont été étudiés d'abord séparément, puis les interactions au sein de ce système ont fait l'objet d'observations et analyses plus détaillées au moyen d'enquêtes de terrain (observations et mesures de vitesses) réalisées à Genève et à Berne.

La recherche a démontré que les deux types de VAE présentent effectivement de grandes différences, tant en termes de profils d'utilisateurs (VAE45 plutôt pour les pendulaires, VAE25 plutôt pour les seniors), d'usages (distances parcourues et vitesses nettement supérieures pour les VAE45) et d'exigences posées aux infrastructures (les VAE45 nécessitent des infrastructures plus larges et plus continues).

Globalement, le plus grand potentiel du développement des VAE concerne clairement les déplacements pendulaires d'une distance comprise entre 5 et 15 km. Le développement du VAE, en permettant un report modal depuis le trafic motorisé aux heures de pointe, contribue à soulager des infrastructures aujourd'hui surchargées et doit en ce sens être favorisé.

L'augmentation du nombre de VAE, mais aussi du nombre de cycles en général, nécessite de prévoir des aménagements cyclables plus généreux, permettant notamment les dépassements en toute sécurité.

La mise en place d'infrastructures appropriées suppose une quantification des flux de VAE, qui est aujourd'hui quasiment inexistante et qui doit être développée, tant à l'échelle nationale que locale.

Le cadre juridique existant, et en particulier les règles relatives aux VAE45, posent de nombreux problèmes d'application et ne sont compréhensibles ni pour les utilisateurs ni pour les planificateurs. Une clarification de ce système juridique est indispensable, notamment concernant la catégorie "cyclomoteurs" auxquels sont rattachés les VAE45, l'obligation d'utilisation des pistes cyclables, les règles de cohabitation avec les piétons et les règles relatives au contrôle de la vitesse et à l'éclairage pour les VAE45.

Enfin, partant du constat que les accidents les plus fréquents sont liés à des pertes de maîtrise et à une sous-estimation des vitesses des VAE par les autres usagers, les mesures de formation, de sensibilisation et de communication doivent être renforcées, aussi bien auprès des usagers des VAE que des autres usagers de la route.

## **Agglomération yverdonnoise : Amélioration et extension des infrastructures de stationnement deux-roues**

Il existe dans l'agglomération yverdonnoise un fort potentiel de développement pour les modes de transports doux. La topographie plate, l'extension relativement faible du tissu bâti et la compacité du centre-ville font d'Yverdon-les-Bains et sa région un lieu particulièrement propice aux déplacements à vélo. Pour atteindre l'objectif de développer l'usage des deux-roues dans la région, les communes qui composent l'agglomération yverdonnoise AggloY - Chamblon, Cheseaux-Noréaz, Grandson, Montagny-près-Yverdon, Pomy, Treycovagnes, Valeyres-sous-Montagny et Yverdon-les-Bains – réalisent actuellement un certain nombre de mesures infrastructurelles ayant comme objectif d'améliorer quantitativement et qualitativement les itinéraires dédiés aux deux-roues. Ces communes se sont également engagées à améliorer l'offre de stationnement pour les cycles afin de contribuer à la mise en place d'un contexte plus favorable au vélo. Bien que l'offre de stationnement ait été fortement augmentée ces dernières années, elle demeure généralement faible notamment dans des sites clé de l'agglomération tels qu'à proximité des écoles et des centres sportifs. Un manque qui expliquait également un nombre élevé de vols et de vandalisme.

Le projet Stationnements 2 Roues s'inscrit dans une mesure de transport d'agglomération qui consiste à améliorer l'offre de stationnement pour les cycles en créant des nouveaux emplacements en lien avec les arrêts de transports publics, les sites des écoles supérieurs (CESSNOV, HEIG), les hôpitaux, les équipements sportifs, les centres commerciaux en périphérie et le centre-ville d'Yverdon-les-Bains. Il s'agit à la fois d'équiper de nouveaux sites et d'améliorer la capacité des installations existantes. Cette démarche s'inscrit en complémentarité de l'offre mise en place au niveau des projets de construction géré par le domaine privé, qui est conditionnée par les normes VSS. Développé dans 8 communes, ce projet prend en considération l'intégralité du territoire fonctionnel de l'agglomération et favorise également la cohérence de l'offre non seulement en ville mais aussi dans les centres secondaires. Etant donné la complexité de la mise en œuvre et les contraintes liées aux calendriers de réalisation, le projet a été réparti en deux phases. La réalisation de la première phase touche à sa fin et a permis d'équiper environ 1'200 places en supports de fixation et de créer environ 500 nouvelles places de stationnement sur 70 sites.

## BYPAD, catalyseur du développement de l'usage du vélo ? Retour d'expérience avec l'exemple de Bulle

La présentation envisagée abordera la démarche BYPAD pour ensuite s'intéresser au cas concret de la ville de Bulle, en revenant sur les étapes et résultats de l'audit réalisé en 2014.

Qu'est-ce que BYPAD ?

L'outil BYPAD (Bicycle Policy Audit) est un programme européen qui tire parti des expériences de différentes villes, dont certaines développent avec succès le vélo depuis plus de 25 ans. La méthode s'inspire du processus d'amélioration continue et met un accent sur l'auto-évaluation, la concertation entre les différents acteurs concernés et la recherche de consensus.

La politique cyclable est ainsi considérée comme un processus dynamique dont les forces et les faiblesses sont analysées. Dans ce contexte, les actions mises en œuvre et leurs résultats sont au cœur d'une réflexion qui s'étend aussi à la gouvernance.

C'est là tout l'originalité de cet audit, qui s'appuie sur une démarche participative très intéressante, puisqu'il s'agit de mettre les différents acteurs concernés autour d'une même table (en constituant un groupe de travail composé de représentants politiques, de représentants des services techniques de la commune et de représentants d'usagers) afin qu'ils s'accordent sur un diagnostic et un plan d'action partagés.

L'exemple de Bulle

La ville de Bulle souhaite depuis quelques années intensifier l'utilisation du vélo sur son territoire. Forte d'une planification générale intégrant la question de ce mode, de principes d'aménagement pour les itinéraires à développer, d'aménagements dédiés et même d'une offre restreinte de vélo en libre-service, elle a décidé il y a cinq ans de franchir un nouveau palier en développant :

- Une vision plus précise des besoins et des obstacles à l'utilisation du vélo ;
- Un processus de concertation entre le service technique, les autorités et les utilisateurs sur les besoins et les priorités ;
- Une dynamique de promotion du vélo auprès des décideurs (documenter les effets d'investissements proposés) et du public (information sur les aménagements existants et réalisés, promotion du vélo comme alternative transports).

Depuis 1999, des audits ont été réalisés dans plus de 200 villes, dont en Suisse Genève, Lausanne, Bâle et Zurich. Pour Bulle, un audit BYPAD impliquant la participation de décideurs, techniciens et utilisateurs a été réalisé en 2014 pour faciliter la recherche de consensus sur l'existant et fournir un plan d'actions opérationnel.

Cet audit a joué un rôle moteur dans la mise en place d'une politique de promotion du vélo dans la ville de Bulle. Pour preuve, la ville a reçu en 2016 un prix de reconnaissance pour son « plan d'action vélo », dans le cadre du PRIX VELO Infrastructure, qui récompense chaque année des infrastructures ou projets d'avenir pour les cyclistes.

Plus récemment, la ville a été saluée dans un article intitulé « Tapis rouge aux cyclistes en ville » avec les « quelques localités qui se bougent pour que la situation des cyclistes s'améliore », dont notamment Bulle et son « plan d'action vélo exemplaire ». (cf. <http://www.citec.ch/2017/09/bulle-une-politique-de-promotion-du-velo-qui-porte-ses-fruits/>).

## L'initiative vélo : Un pas vers un cadre légal et réglementaire plus favorable à l'essor du vélo ?

Lancée en mars 2015 sous l'impulsion de l'association PRO VELO (et plus particulièrement de son président d'alors), l'initiative vélo<sup>1</sup> a jusqu'à présent surmonté avec succès tous les « obstacles » de la démocratie directe : à l'automne 2017, le Conseil fédéral, le Conseil des Etats ainsi que la majorité des forces politiques et associatives soutiennent le contre-projet direct, y compris le Touring Club Suisse. Bien que cette proposition amoindrisse sensiblement la portée du texte initial, elle a l'avantage notable de rassembler très largement autour de l'idée qu'il est légitime d'ancrer le vélo dans la Constitution, reconnaissant ainsi que ce mode est encore trop peu considéré en Suisse, principalement dans la politique de la mobilité et des transports.

La principale modification apportée découle du principe de subsidiarité qui a conduit au passage d'une formulation affirmative à potestative : « [La Confédération] peut soutenir et coordonner les mesures prises par les cantons et par les tiers visant à aménager et entretenir ces réseaux et à informer sur ceux-ci. Elle respecte à cet égard les compétences des cantons. ». Le comité d'initiative a choisi de greffer le texte à l'article 88 consacré aux chemins et sentiers pédestres qui a prouvé son efficacité<sup>2</sup>, en l'étoffant selon sa philosophie : la promotion de la mobilité douce au quotidien.

Le choix de recourir à la démocratie directe est principalement issu du constat suivant : en dépit de nombreux projets et actions aux niveaux national ou local, la progression du vélo plafonne relativement et se heurte à différents écueils, en termes législatifs, d'aménagements et enfin du nombre de pratiquants et à leur accidentologie. Sans base légale, il semble difficile de dépasser de rares exceptions locales d'engagement fort en faveur du vélo ou des mesures « alibi » peu satisfaisantes ailleurs.

Une des difficultés vient aussi du fédéralisme et du partage de compétences en matière d'aménagement routier, à laquelle s'ajoute une relative hétérogénéité et inventivité des solutions apportées, ce qui n'est pas forcément positif dans ce domaine. A travers l'OFROU, la Confédération contribue déjà au développement de la mobilité douce ; principalement en contribuant financièrement à l'aménagement d'infrastructures dans le cadre des projets d'agglomération, mais aussi en éditant des directives et guides de recommandations, ou encore en menant des projets pilotes pouvant conduire à l'adaptation du droit des transports (p. ex. le contresens cyclable ou le projet de tourner-à-droite cycliste).

Ceci dit, une plus grande implication de la Confédération, en synergie avec les cantons et les communes, semble souhaitable afin d'assurer plus de cohérence et inciter les moins « bons élèves ». A ce titre, le recours à la notion de « réseaux de voies cyclables » est central et renvoie à l'idée de la planification, à l'impératif d'assurer la continuité et la qualité des cheminements, qui fait encore cruellement défaut. Si de nombreux domaines sont potentiellement touchés par cette initiative (p. ex la santé, le bilan CO2 ou l'énergie), la communication se concentrera sur les aspects législatifs et réglementaires et la façon dont ils pourraient être influencés par l'initiative vélo, afin d'accélérer l'essor du vélo dans notre pays.

<sup>1</sup> <https://initiative-velo.ch/fr>.

<sup>2</sup> Même si les milieux favorables au développement de la randonnée pédestre se sont structurés plus tôt et qu'une Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre existe depuis 1985. Voir : <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F16339.php>. Notons que lors des débats au Parlement lors de la révision de la constitution (1999), il avait été question d'inclure le vélo.

**Session: Promotion du vélo en Suisse: Enjeux, mesures et stratégies**

## **Évolution de la mobilité des enfants et des adolescents entre 1994 et 2015, en particulier sous l'angle du trafic cycliste**

### Introduction

Les modèles de mobilité des enfants et des adolescents sont un indicateur important pour la qualité de vie et l'évolution du comportement dans l'utilisation des transports dans les années à venir. À cette période de la vie, la marche à pied et le vélo jouent un rôle très important surtout pour les trajets scolaires et les loisirs. Ces dernières années ont été marquées par des transformations profondes concernant le choix des moyens de transport, notamment au regard du trafic cycliste. Sa part a fortement reculé, y compris en Suisse romande, au profit essentiellement de trajets effectués avec les transports publics. L'exposé abordera les possibles raisons et les conséquences de cette évolution.

### Méthodologie

L'analyse repose sur les données du microrecensement mobilité et transports (MRMT). Depuis 1994, le MRMT brosse un tableau fidèle de la mobilité piétonne et du trafic cycliste avec son concept des étapes et permet d'effectuer une analyse de séries chronologiques. Les données disponibles sont celles des années 1994, 2000, 2005, 2010 et 2015. Sont également prises en considération tant les conditions de la mobilité, autrement dit la possession de vélos ou d'abonnements de transports publics et les voitures dont disposent le foyer, que la longueur des trajets et les moyens de transport utilisés, notamment en fonction des trajets scolaires et des déplacements de loisirs, de l'âge, du sexe et de la région.

### Résultats

Ce que nous savons jusqu'à maintenant se réfère à la période entre 1994 et 2010. Il s'avère qu'un réel changement de paradigme s'est produit dans le choix des moyens de transport fait par la jeune génération :

- Chez les enfants de 6 à 12 ans, la part de la mobilité piétonne et du trafic cycliste a diminué, tandis que celle des transports publics et des transports motorisés s'est accrue. La proportion de parents faisant office de taxis est particulièrement élevée en Suisse romande.
- Chez les enfants de 13 à 15 ans, la part du vélo a diminué de manière constante et importante au profit de trajets effectués à pied, avec les transports publics et avec des véhicules automobiles. Pour ce qui est de la pratique du vélo, la situation s'est quelque peu stabilisée en 2010.
- Les jeunes de 16 à 20 ans parcourent désormais avec les transports publics et, pour partie, à pied les trajets qu'ils effectuaient auparavant à vélo ou avec des véhicules motorisés.

Ces évolutions interviennent dans un contexte de transformations structurelles et sociétales, notamment avec l'allongement des distances jusqu'aux centres de formation et le développement des transports publics. Avec leur abonnement de transports publics en poche, les jeunes utilisent aussi de plus en plus le bus, le tram et le train, sans oublier leurs jambes pour les loisirs, tels que les sorties.

Les dernières données du MRMT 2015 sont actuellement en cours d'évaluation, et les résultats seront présentés pour la première fois lors du colloque.



## Présentation orale

Mardi 13 février

Heure: 11:30 - 12:15

Salle: Géopolis - 1612

JONAS SCHMID

Académie de la Mobilité (TCS)

[jonas.schmid-moak@tcs.ch](mailto:jonas.schmid-moak@tcs.ch)

### Session: Promotion du vélo en Suisse: Enjeux, mesures et stratégies

## carvelo2go – la réinvention du vélo comme voiture

En 2015, l'Académie de la mobilité du TCS a lancé en collaboration avec le fonds de soutien Engagement Migros et plusieurs partenaires locaux à Berne le premier réseau au monde pour le partage de vélos-cargos électriques : "carvelo2go". Deux ans plus tard, carvelo2go gère déjà une flotte de plus de 150 vélos de transports électriques dans de nombreuses villes. Et ce n'est pas fini : l'extension à d'autres villes et communes est prévue pour 2018.

carvelo2go a démarré comme projet-pilote dans le cadre de l'initiative suisse pour les vélos-cargos "carvelo". Cette initiative a été lancée par l'Académie de la mobilité du TCS en collaboration avec le fonds de soutien Engagement Migros afin de promouvoir l'utilisation de vélos de transport en Suisse dans un but tant privé que professionnel. Centre de réflexion du TCS, l'Académie de la mobilité devient également un centre d'action avec carvelo2go. Dans le cadre de l'initiative "carvelo", elle a créé avec ce projet une nouveauté mondiale fort remarquée et elle a introduit dans de nombreuses villes le vélo-cargo comme une voiture urbaine alternative.

### Succès visibles

Commençant avec 18 vélos-cargos distribués entre plusieurs sites de la ville de Berne, carvelo2go a suscité rapidement un vif intérêt auprès des représentants des villes et des utilisatrices et utilisateurs, si bien que le réseau a pu rapidement être étendu à une vingtaine d'autres villes. Aujourd'hui plus de 150 vélos-cargos peuvent être réservés dans ces villes via la plateforme [carvelo2go.ch](http://carvelo2go.ch). D'où le bilan positif deux ans après le lancement : l'offre est fortement demandée, notamment par les jeunes citoyens qui ont découvert avec carvelo2go une mobilité nouvelle, respectueuse de l'environnement, à un tarif avantageux. Ce constat se base sur un sondage que l'Académie de la mobilité du TCS a effectué en septembre 2016 auprès des utilisatrices et utilisateurs de carvelo2go. Cette enquête révèle que de nombreux utilisateurs de carvelo2go exploitent sciemment un mélange de différentes formes de mobilité : la voiture privée, le carsharing, les transports publics et le vélo électrique. 35% des utilisatrices et utilisateurs indiquent même que carvelo2go les a incités à passer du trafic motorisé individuel au vélo de transport. Toujours selon ce sondage, les vélos-cargos sont surtout utilisés pour les courses/achats quotidiens (50% des personnes interrogées) ainsi que pour le transport d'enfants (33% des personnes interrogées).

### Offre étendue à d'autres villes et communes

Les vélos-cargos de carvelo2go répondent à une demande croissante. Selon le sondage mentionné plus haut, 93% des utilisatrices et utilisateurs sont satisfaits de l'offre. L'expansion se poursuivra, au printemps 2018, avec le lancement du projet dans plusieurs communes et villes supplémentaires.

Le "modèle d'hôte" sera maintenu. Ce sont les restaurants, magasins ou offices postaux, bien établis dans un quartier, acceptant de mettre à disposition une place de stationnement pour le vélo-cargo, qui remettent la batterie, la clé ainsi que le véhicule aux utilisatrices et utilisateurs. Ce mode de gestion permet de combiner de manière optimale l'utilisation privée et professionnelle du vélo de transport et d'accroître le taux d'exploitation de la flotte.

## La promotion du vélo auprès des jeunes à travers l'action DÉFI VÉLO

Deux fois moins de jeunes roulent à vélo aujourd'hui que durant les années 1990 (Sauter, 2008 et 2014). C'est face à ce constat qu'est né DÉFI VÉLO en 2011 à Lausanne. Cette action nationale de PRO VELO ciblant les 15-20 ans complète ainsi l'offre de promotion du vélo de PRO VELO jusque-là inexistante pour cette tranche d'âge.

Afin de motiver des jeunes de tout horizon à utiliser le vélo plus souvent, DÉFI VÉLO cible toutes les écoles du secondaire II (gymnases, écoles professionnelles, écoles de commerce, etc.). L'action repose sur trois objectifs principaux : 1) faire vivre une expérience positive du vélo ; 2) développer les compétences nécessaires pour le vélo au quotidien ; 3) sensibiliser à la sécurité routière. Ainsi l'action se base sur l'apprentissage par l'action et l'encadrement par des jeunes moniteurs formés.

A une date convenue, DÉFI VÉLO organise une « Qualif' » pour les classes au sein de l'école. Accompagnés de moniteurs, les élèves relèvent de multiples défis : sécurité routière, agilité, mécanique et culture du vélo. A chaque poste, les classes essaient d'obtenir un maximum de points pour se qualifier à la Finale intercantonale en juin.

DÉFI VÉLO est gérée par une équipe de coordination nationale ainsi que par les chargés de projet basés dans les différentes associations régionales de PRO VELO. L'équipe entière collabore par ailleurs avec des partenaires thématiques (santé, environnement, mobilité, sécurité) de tous les niveaux institutionnels. Ces partenariats multiples et la gouvernance décentralisée de DÉFI VÉLO ont permis à l'action de s'étendre à 12 cantons en 8 ans d'existence.

Depuis 2011, plus de 22'000 jeunes ont participé à DÉFI VÉLO avec des résultats encourageants. Directement après l'action, 75% des participants affirment se sentir motivés à utiliser plus souvent le vélo suite à leur participation et 73% des participants disent se sentir plus en confiance dans le trafic (DÉFI VÉLO, 2017).

Bien que nous nous réjouissons de ces résultats, nous savons pertinemment que pour durablement augmenter la part modale de cyclistes chez les jeunes et faciliter l'utilisation du vélo au quotidien, des changements structurels sont également nécessaires (Savan et al, 2017).

Afin d'allier mesures comportementales et structurelles, DÉFI VÉLO vise à récompenser la meilleure école de la compétition par une infrastructure vélo. En 2017, une pompe à vélo fixe a ainsi été remise au Gymnase du Bugnon à Lausanne. Les élèves du gymnase mais aussi les passants peuvent désormais bénéficier de cette pompe installée à proximité du gymnase dans l'espace public.

En bref, notre présentation offre une base de discussion sur les bonnes pratiques pour la promotion du vélo auprès des jeunes et les leçons apprises par 8 ans de travail de terrain.

### Références :

- DEFI VELO (2017). Evaluation annuelle de DÉFI VÉLO basé sur des questionnaires post-participation. Lausanne.
- Sauter, D. (2008). Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Entwicklungen von 1994 bis 2005. Berne : OFROU.
- Sauter, D. (2014). Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Entwicklungen von 1994 bis 2010. Berne : OFROU.
- Savan, B., Cohlmeier, E., & Ledsham, T. (2017). Integrated strategies to accelerate the adoption of cycling for transportation. Transportation research part F: traffic psychology and behaviour, 46, 236-249.