



Juillet 2018

Arrêté fédéral concernant les voies cyclables

Fiche d'information 2 : importance croissante des vélos

Augmentation de la population et du trafic.....	1
Importance de la mobilité douce	2
Données statistiques sur les vélos	3
Contribution à la gestion du trafic.....	4
Essor du trafic cycliste dans les villes et les agglomérations.....	4
Nombre d'accidents.....	6
Comparaison internationale	7

Augmentation de la population et du trafic

Tous les scénarios de la Confédération indiquent que le trafic va lui aussi fortement augmenter ces prochaines années du fait de la croissance démographique et économique. Une partie de cette augmentation se répercutera sur le rail et la route, mais la mobilité douce en absorbera aussi une part considérable : selon les perspectives d'évolution du trafic de la Confédération, les transports publics devraient croître de 51 %, le trafic individuel motorisé de 18 % et la mobilité douce de 32 % d'ici à 2040.

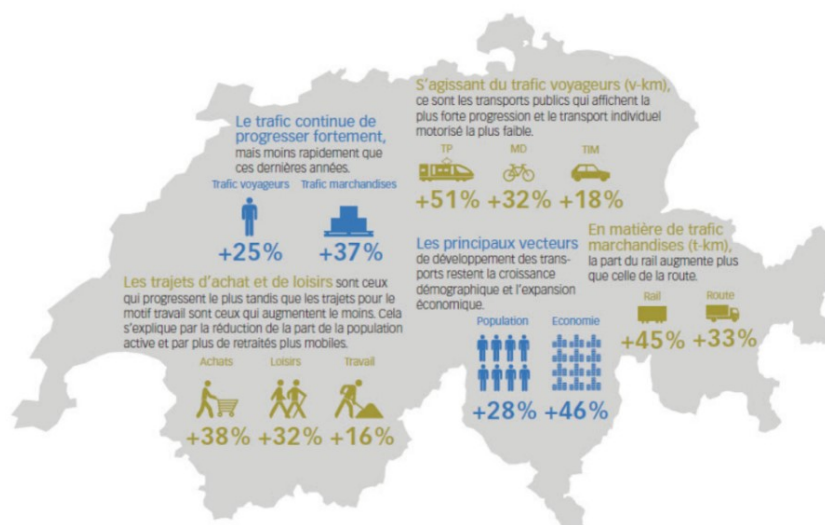


Illustration : Évolution des principaux indicateurs entre 2010 et 2040 (scénario de référence)¹

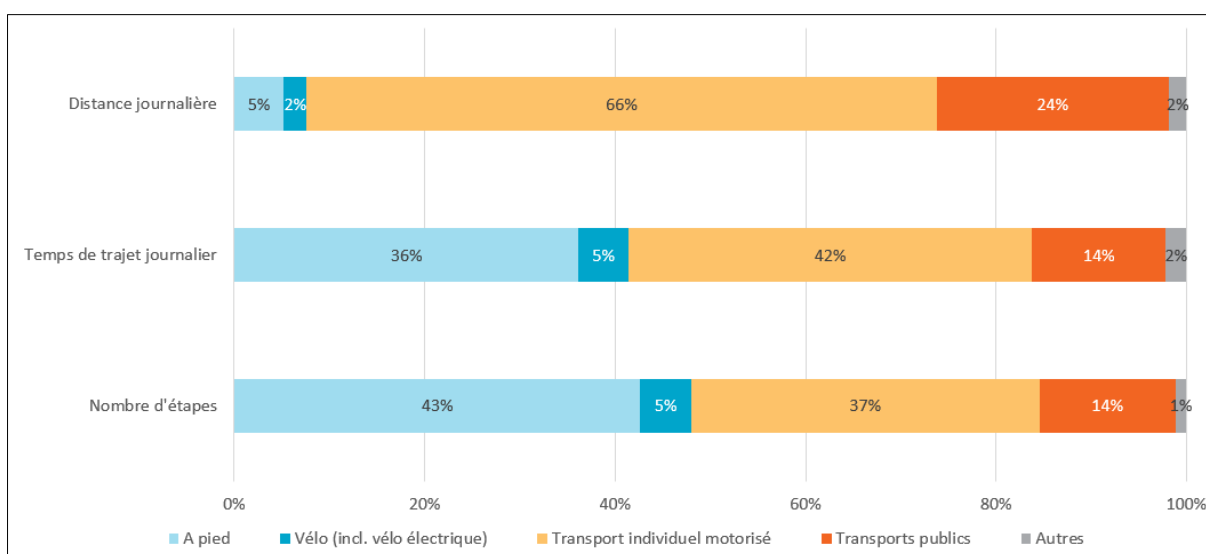
¹ Office fédéral du développement territorial (ARE) ; *Perspectives de transport 2040*, Berne, 2016

Importance de la mobilité douce

En Suisse, la distance journalière moyenne parcourue par personne est d'environ 36,8 km (2015). Les deux tiers, soit environ 24,4 km, sont effectués en voiture ou avec un deux-roues motorisé (trafic individuel motorisé [TIM]). Les transports publics (chemins de fer, bus, tramway) sont utilisés sur près d'un quart de la distance journalière (24 % ou 9,0 km). En moyenne, une personne parcourt 2,8 km par jour à pied, à vélo ou à vélo électrique. Ces trois moyens de locomotion qualifiés de mobilité douce comptent pour environ 7 % de la distance journalière.

L'importance de la mobilité douce se manifeste lorsque l'on prend en considération non pas les distances mais le nombre d'étapes parcourues ou le temps moyen pendant lequel la population suisse est en déplacement.

- S'agissant des étapes, la part de la mobilité douce s'élève à 48 % et dépasse ainsi le trafic individuel motorisé (37 %) ainsi que les transports publics (14 %).
- Pour ce qui est du temps passé en déplacement, la part de la mobilité douce atteint 41 %, soit 34 minutes par jour.

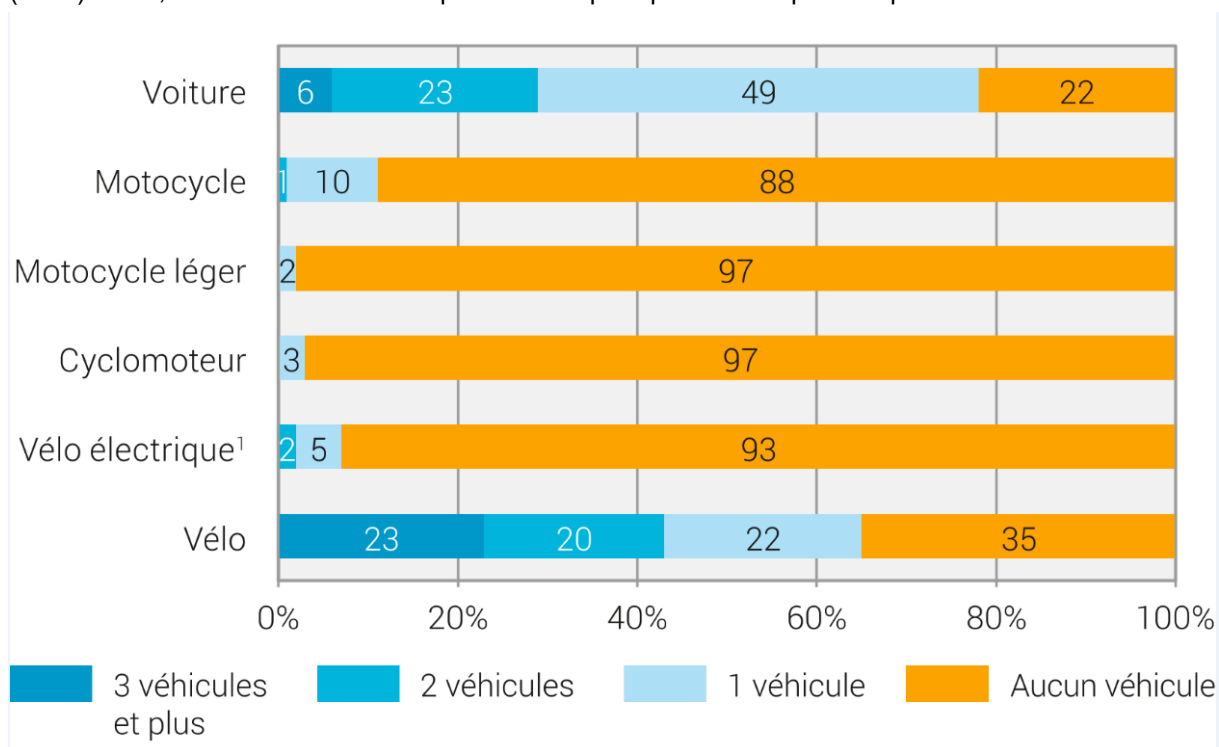


Graphique : Choix du moyen de transport en 2015²

² Office fédéral de la statistique et Office fédéral du développement territorial ; *Microrecensement mobilité et transports 2015*, Neuchâtel, 2017

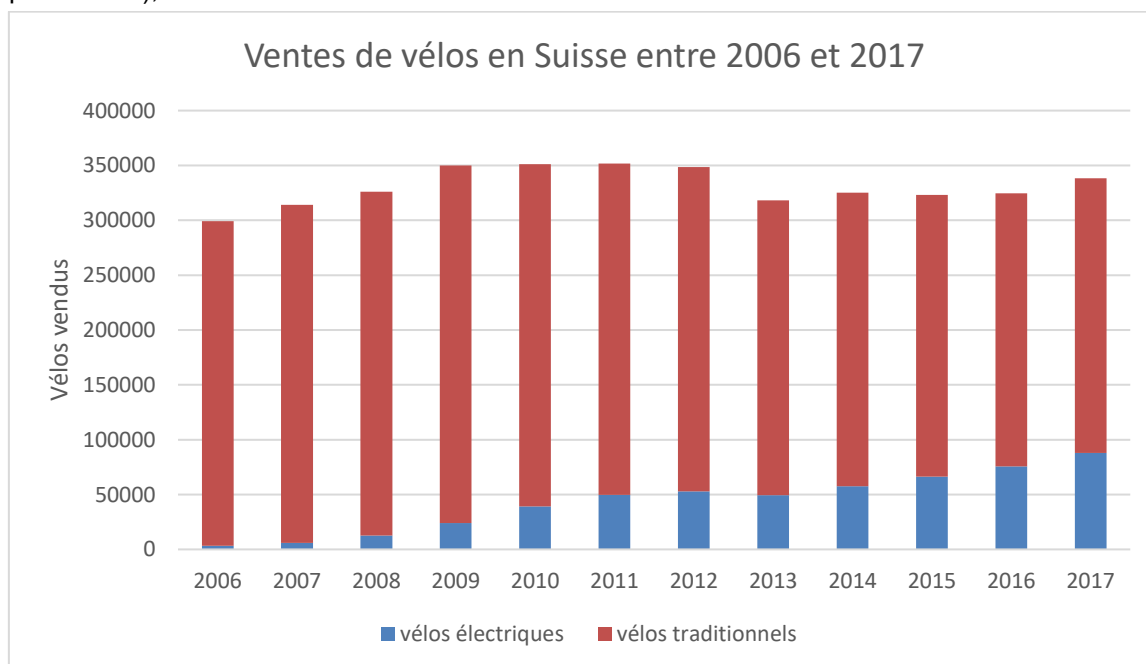
Données statistiques sur les vélos

Près des deux tiers des ménages suisses possèdent au moins un vélo, vélos électriques compris (2015). Ainsi, le nombre de vélos disponibles est presque aussi important que celui des voitures.



Graphique : Possession de véhicules en 2015³

La popularité du vélo apparaît également dans les chiffres de vente, qui se maintiennent à un niveau élevé depuis des années. En 2017, 330 000 vélos ont été vendus, soit 4,2 % de plus que l'année précédente. Avec près de 90 000 vélos électriques écoulés (+ 16,3 % par rapport à l'année précédente), un nouveau record de ventes a été atteint.



Graphique : Ventes de vélos en Suisse entre 2006 et 2017⁴

³ Office fédéral de la statistique et Office fédéral du développement territorial ; *Microrecensement mobilité et transports 2015*, Neuchâtel, 2017

⁴ www.velosuisse.ch

Contribution à la gestion du trafic

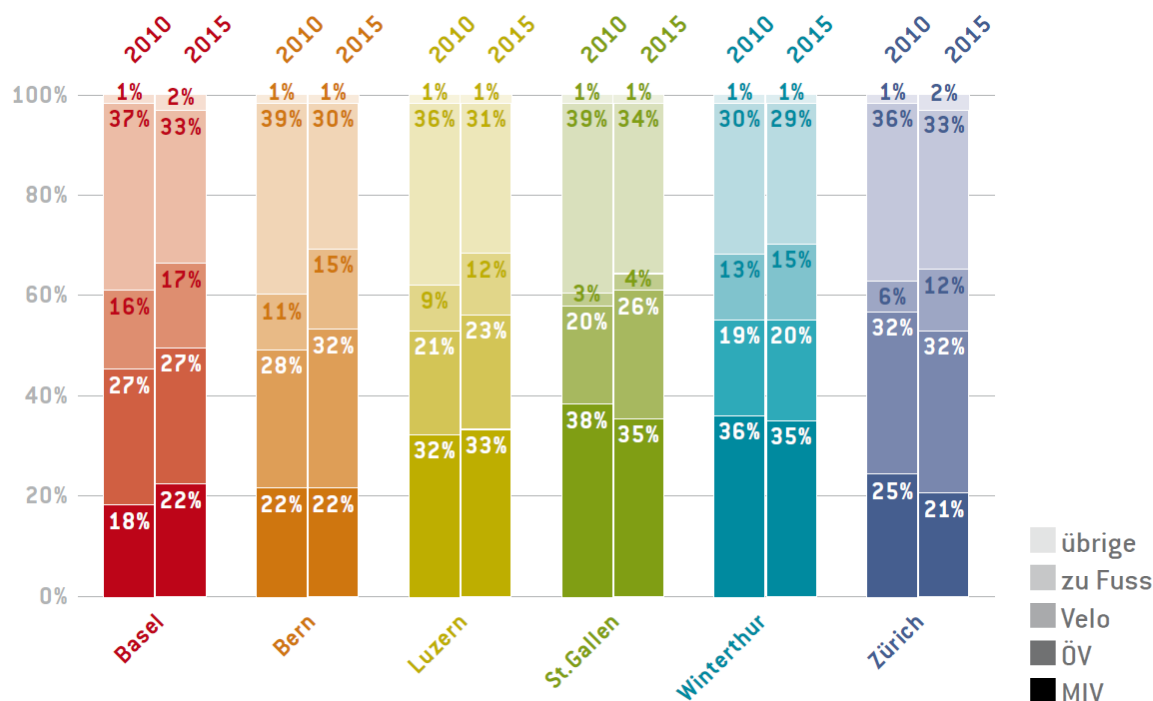
Aux heures de pointe, la situation est souvent tendue dans les trains, les bus et les tramways, mais aussi pour le trafic automobile. Les cyclistes contribuent à libérer de la place dans ces moyens de transport. Cela vaut donc la peine de mieux exploiter le potentiel du trafic cycliste, d'autant plus que celui-ci n'est pas encore épuisé, comme le montrent les chiffres suivants :

- 10 % des trajets en voiture de même que 14 % des trajets en tramway et en bus ne dépassent pas un kilomètre, ce qui correspond à un parcours à pied idéal, soit 15 minutes de marche.
- 46 % des trajets en voiture de même que 83 % des trajets en tramway et en bus ne dépassent pas cinq kilomètres, ce qui correspond à un parcours à vélo idéal, soit 15 à 20 minutes de trajet.
- 66 % des trajets en voiture de même que 96 % des trajets en tramway et en bus (hors RER) sont inférieurs à dix kilomètres, ce qui correspond à un parcours à vélo électrique idéal, soit 20 à 25 minutes de trajet.

Si ne serait-ce qu'une partie de ces trajets était effectuée à vélo, cela désengorgerait considérablement les transports publics et les transports individuels motorisés, en particulier dans les villes et les agglomérations. Des voies cyclables de meilleure qualité pourraient également y contribuer.

Essor du trafic cycliste dans les villes et les agglomérations

Compte tenu de la popularité croissante du vélo et du potentiel de transfert du trafic, la plupart des villes suisses misent sur la promotion du trafic cycliste. Ces dernières années, les efforts ont été redoublés un peu partout, notamment à l'initiative des villes, et ils ont porté leurs fruits : entre 2010 et 2015, la part du trafic cycliste dans l'ensemble du trafic a augmenté de un à six points de pourcentage à Bâle, Berne, Lucerne, St-Gall, Winterthur et Zurich par exemple, comme le montre une comparaison de ces cinq villes suisses alémaniques réalisée en 2015.



Graphique : Part des moyens de transport dans les trajets parcourus par la population urbaine⁵

Il existe également différents projets visant à promouvoir le trafic cycliste en **Suisse romande et au Tessin**. À titre d'exemple, la **municipalité de Genève** promeut, en collaboration avec le canton, l'extension du réseau de voies cyclables ainsi que la sécurité des cyclistes. Dans le cadre de sa stratégie vélo, le **canton du Tessin** a mobilisé davantage de ressources financières et créé les bases légales afin que le réseau cantonal d'itinéraires cyclables puisse être étendu de 245 kilomètres.

⁵ Basel-Stadt et al. ; Städtevergleich Mobilität – Vergleichende Betrachtung der Städte Basel, Bern, Luzern, St.Gallen, Winterthur und Zürich im Jahr 2015 ; Zurich, 2017 (rapport disponible uniquement en allemand)

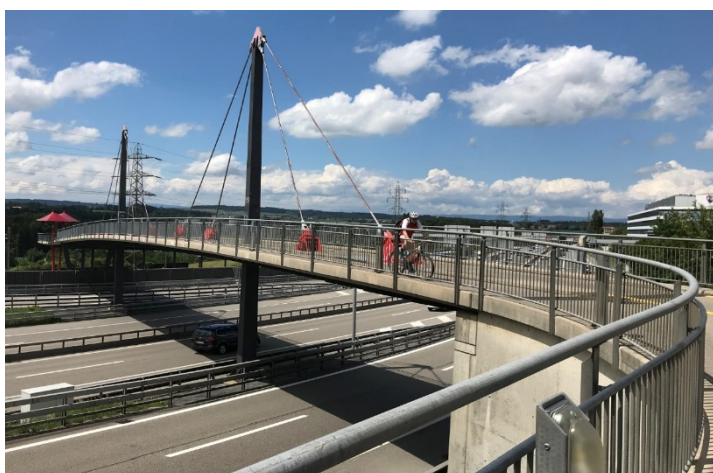
Les programmes de promotion du cyclisme englobent de manière générale aussi bien des mesures d'amélioration des infrastructures (voies cyclables et parkings) que des prestations et des campagnes d'information destinées spécifiquement aux cyclistes. Dans ces régions en particulier, ces mesures – combinées à des dispositions visant à modérer le trafic – amènent les usagers à se tourner vers le vélo.



Pont réservé à la mobilité piétonne et au trafic cycliste entre Monte Carasso et Bellinzone (TI)



« Pont sur la Birse » destiné aux cyclistes entre Loveresse et Valbirse (BE)

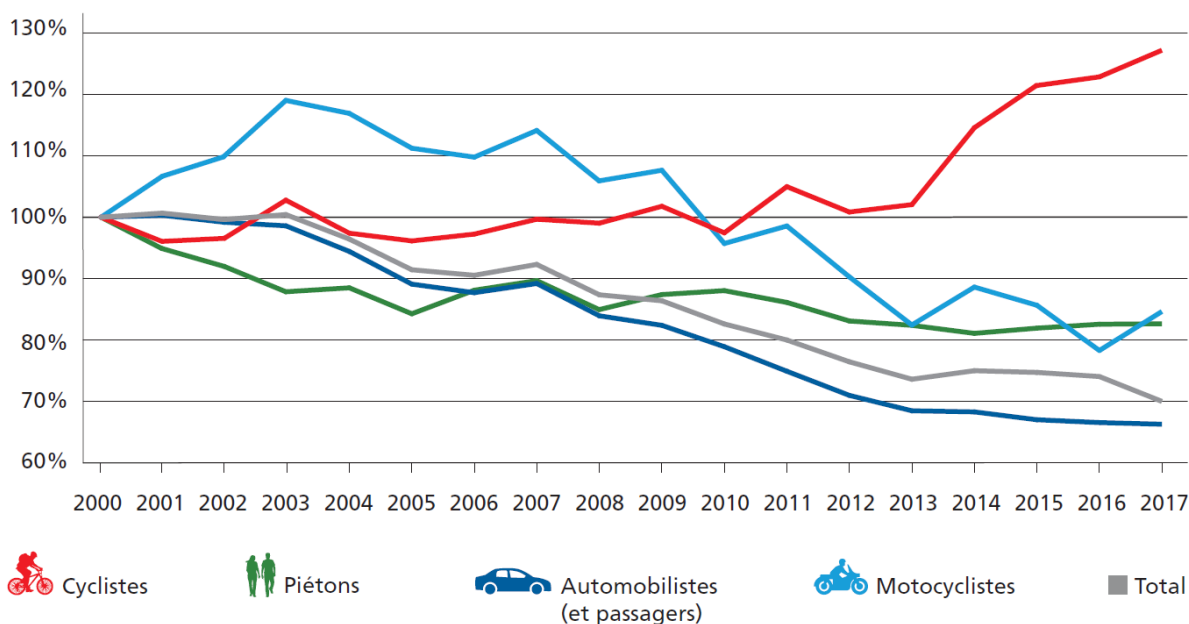


Pont cyclable de Wankdorf, Berne-Ittigen

Nombre d'accidents

La démocratisation des vélos électriques n'a certes pas fait apparaître davantage d'accidents dans les statistiques jusqu'à présent, mais le nombre de blessés et de tués s'est en revanche fortement accru, étant donné que les vélos électriques offrent la possibilité de rouler à des vitesses plus élevées.⁶ La vitesse que l'assistance électrique au pédalage permet d'atteindre est bien souvent sous-estimée.

Le trafic cycliste est le seul domaine dans lequel le nombre de personnes tuées et blessées dans un accident a augmenté ces dernières années.



Ainsi, depuis 2000, le nombre de cyclistes (y compris en vélo électrique) blessés ou tués lors d'accidents de la route a augmenté de plus de 27 %, tandis que le nombre d'automobilistes (et de passagers) blessés ou tués a diminué de 34 %.

Nombre de blessés et de tués dans des accidents de la route entre 2000 et 2017⁷ :

L'infrastructure joue un rôle déterminant dans la **prévention des accidents** : la sécurité peut être améliorée par un désenchevêtrement du trafic, en aménageant par exemple des bandes cyclables avec un marquage ad hoc ou des pistes cyclables séparées de la chaussée. L'arrêté fédéral concernant les voies cyclables permet de consolider les efforts en la matière. Aujourd'hui encore, de nombreux réseaux de voies cyclables sont incomplets et le guidage du trafic cycliste est très hétérogène. L'OFROU s'emploie à clarifier les normes en collaboration avec d'autres organisations (par ex. VSS, SVI, bpa). Deux éléments font l'objet d'une attention toute particulière : mieux séparer le trafic cycliste du trafic motorisé et de la circulation piétonne, et assurer la sécurité des cyclistes aux carrefours et dans les giratoires.

Au demeurant, pour éviter autant que possible des accidents graves, les conducteurs de vélos électriques rapides sont tenus de porter un casque. Par ailleurs, l'OFROU réfléchit à imposer l'usage diurne des phares pour ces vélos, et ce afin d'améliorer leur visibilité.

⁶ Le Bureau de prévention des accidents (bpa) part du principe que de nombreux cas ne sont pas recensés : le nombre réel d'accidents de vélo est certainement beaucoup plus élevé que ce qui ressort des statistiques. Cela s'explique par le fait que les données sont lacunaires pour bon nombre d'accidents, puisqu'il s'agit par exemple d'accidents sans influence extérieure (aussi appelés accidents individuels). À cet égard, une infrastructure déficiente peut aussi jouer un rôle.

⁷ OFROU, OFS – Accidents de la circulation routière ; OFS, 2018

Comparaison internationale

S'agissant de l'utilisation du vélo, la Suisse se situe dans la moyenne européenne. Tandis que la part du trafic cycliste dans les villes suisses est comprise entre 5 et 15 %, elle atteint 30 % et plus dans les villes néerlandaises, danoises et du nord de l'Allemagne. Les exemples ci-après montrent comment le trafic cycliste y est géré :

Pays-Bas

Alors que les pays où le vélo est fortement utilisé et où le taux d'accident est faible misent plutôt sur une infrastructure cyclable séparée, les cyclistes en Suisse roulent généralement sur des bandes cyclables aménagées sur la chaussée ou circulent sur des voies mixtes également réservées aux piétons.



Bande cyclable à Ittigen (CH) et pistes cyclables à Amsterdam (NL)

Étant donné qu'il est très onéreux d'aménager des autoroutes, l'autorité néerlandaise chargée de la construction des routes a cherché d'autres pistes pour lutter contre les embouteillages. Elles ont notamment misé sur la construction de voies cyclables express. Des études laissent penser que ces infrastructures permettraient de réduire le trafic automobile jusqu'à 18 %. Entre-temps, d'autres pays ont copié de ce modèle.



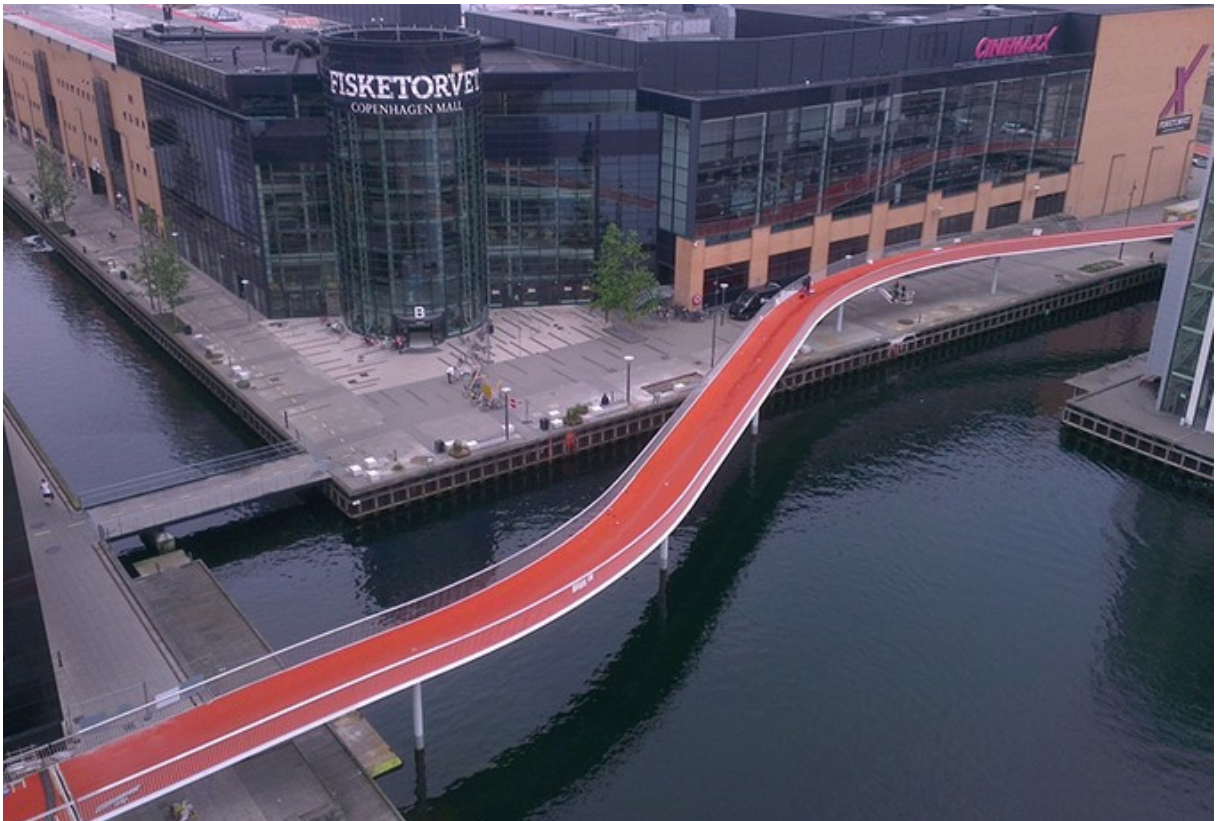
Voies cyclables express réalisées et planifiées aux Pays-Bas

Allemagne

Avec son plan national pour le vélo 2020 (*Nationalen Radverkehrsplan 2020 ; NRVP*)⁸, le gouvernement fédéral allemand s'engage en faveur de la mobilité durable et de la promotion du trafic cycliste, lequel doit être rendu plus attrayant et plus sûr. Ce plan national recommande à l'État fédéral, aux länder et aux communes d'engager des démarches et des mesures concrètes dans la limite de leurs compétences respectives. Un budget de 3,2 millions d'euros par an est à leur disposition dans le cadre du NRVP pour la promotion de projets innovants qui complètent les mesures d'infrastructure.

Danemark

À Copenhague, 41 % des navetteurs utilisent le vélo. La ville souhaiterait porter cette part à 50 % d'ici 2025.⁹ Pour atteindre cet objectif, elle mise avant tout sur une réduction des temps de parcours. Pour ce faire, les installations de signaux lumineux sont optimisées (par ex. onde verte pour les cyclistes) ou de nouveaux ponts par exemple sont construits pour les cyclistes et les piétons dans le but de raccourcir les trajets.



Un nouveau pont pour les cyclistes à Copenhague

⁸ Ministère fédéral allemand des transports et des réseaux numériques ; *Nationaler Radverkehrsplan 2020* ; Berlin, 2012

⁹ Teknik- og Miljøforvaltningen, *Bicycle Account 2016* ; Copenhague, 2017