

TRACÉS

Urbanisme cyclable

Enquête sur le cyclisme pendulaire | À vélo à travers Fribourg |
Encourager le changement des habitudes de mobilité

Réalisation: Seetalplatz, Emmenbrücke (LU)

sia



TRACÉS

08/2019 (05.04.2019)

ÉDITORIAL

5 L'actualité du bâti, sur l'écran et le papier

Marc Frochaux

DOSSIER

Urbanisme cyclable

6 Vers un urbanisme cyclable

Patrick Rérat

11 TransAgglo: à vélo à travers Fribourg

Philippe Morel

12 Encourager la pratique du vélo, une équation subtile

Virginie Kauffmann

JOURNAL

18	OFFRES D'EMPLOI	25	ÉVÉNEMENTS
19	ACTUALITÉS	26	CONCOURS
21	CHRONIQUE	28	LECTURES
22	DÉBAT	29	VITRINE
24	PROFESSION	29	ESPAZIUM

RÉALISATION

30 Seetalplatz, Emmenbrücke (LU)

Des ponts pour densifier la ville

Paul Knüsel

LE NOUVEAU RANGE ROVER EVOQUE



**Nous vous attendons pour
une course d'essai.**



Emil Frey SA, Crissier
Chemin de Closalet 19, 1023 Crissier
www.crissier.landrover-dealer.ch
Votre fournisseur d'émotions.



Encourager la pratique du vélo, une équation subtile

Expliquer les choix en matière de moyens de transport est complexe. Tenter de les influencer l'est encore plus. Les experts sont toujours plus nombreux à penser que seule une combinaison de mesures peut provoquer un changement dans les habitudes de déplacement. Les seuls critères rationnels comme le coût ou la durée du trajet ne suffisent pas à expliquer la préférence d'un mode de transport plutôt qu'un autre. Ceci plaide en faveur de politiques intervenant au-delà des infrastructures. Avec son plan d'action vélo, la Ville de Bulle l'a bien compris.

Virginie Kauffmann

« Aller vite, à bas prix » : c'est ainsi que le choix modal a été initialement expliqué et modélisé, en économie des transports. Les ingénieurs en transports, eux, recourent à un modèle plus fin, combinant des caractéristiques liées au déplacement¹, au système de transport² et à l'utilisateur. Ce dernier est « modélisé » par des variables mesurables telles que le revenu moyen, le nombre de voitures disponibles, la distance du logement au centre-ville ou au lieu de travail, etc.

Une dimension importante manque toutefois à ces modèles pour parvenir à refléter correctement la complexité du mécanisme de décision individuelle, relative à la composante psychosociale des usagers. Valeurs personnelles, normes, représentations et habitudes influencent fortement le comportement. Les sciences sociales et humaines sont là pour le rappeler.³

Il est impossible de dire à quel point les politiques publiques conduites dans le domaine des transports ont été influencées par des modèles explicatifs simplistes. Mais la domination de programmes basés essentiellement sur le développement d'infrastructures performantes, favorisant la vitesse au moindre coût, pourrait le laisser croire. Le besoin de trouver des leviers permettant d'influencer le choix modal s'est fortement accentué au cours de la dernière décennie, mû par la menace d'une pénurie énergétique et la mise sous pression des infrastructures. Mieux comprendre le comportement des usagers revêt dès lors un caractère stratégique. Qu'il s'agisse de décourager le recours à la voiture individuelle ou d'en renforcer les alternatives, une approche complète s'avère nécessaire.

Une cure de vélo pour la politique des transports

Le cas du vélo est intéressant. Au cours des Trente Glorieuses, il est considéré comme « la voiture du pauvre »⁴ et perd sa fonction utilitaire au quotidien. Ses atouts pour contribuer à résoudre les problèmes de congestion des villes ne sont véritablement reconnus que depuis les années 2000 :⁵ consommant peu d'espace et ne générant aucune émission, il offre aussi aux citoyens une solution porte-à-porte rapide, économique et bénéfique pour la santé. La Confédération lui a donné un nouvel élan en faisant de la mobilité douce le 3^e pilier de sa politique des transports, en particulier dans les agglomérations⁶. La promesse d'un cofinancement fédéral a engendré une vague réjouissante de projets d'amélioration des infrastructures cyclables. Pouvoir se déplacer en toute sécurité, de manière directe et rapide, constitue en effet une condition *sine qua non* pour qu'un mode de transport puisse s'insérer dans les pratiques de déplacement quotidiennes.

Une étude publiée en 2015 par l'Association suisse des ingénieurs et experts en transports⁷ a toutefois montré que le potentiel du vélo est loin d'être épuisé. Et que les leviers les plus efficaces pour développer son utilisation sont non seulement la qualité des infrastructures (stationnement avant tout), mais aussi l'information et la communication.

À Bulle, le courage d'une politique « intégrée »

À mi-chemin entre Berne et Lausanne, la ville de Bulle connaît une croissance exceptionnelle : entre 1995 et 2014, le nombre d'habitants y a augmenté de 164 % et le nombre d'emplois de 175 %⁸. L'attractivité

Virginie Kauffmann
est géographe
et cheffe de projet au
Büro für Mobilität AG.



- 1 « Ados à vélo » : faire du vélo en toute sécurité implique de savoir choisir le bon itinéraire.
(© AGENCE DE COMMUNICATION MEO)
- 2 La piste cyclable de la Ronclina, un aménagement récent offrant un haut niveau de sécurité et de confort aux cyclistes.
(© VILLE DE BULLE)

de cette petite bourgade de campagne devenue pôle urbain va continuer à mettre sous pression l'espace, les infrastructures... et les autorités. Un des grands défis actuels consiste à y développer un système de transport ne reposant plus uniquement sur l'usage de la voiture individuelle.

En 2014, un audit⁹ croise le regard des autorités politiques, des techniciens et citoyens sur la politique cyclable conduite par la Ville et en révèle les lacunes. Cette dernière décide de mettre en place un plan d'action vélo¹⁰ afin de le renforcer comme mode de transport au quotidien. Pour remettre en selle plusieurs générations de citoyens fortement attachés à leur voiture, ce plan d'action mise sur la combinaison de mesures de natures très différentes. Il s'agit d'abord de travailler à la création de conditions-cadres favorables au report modal, en améliorant la sécurité et le confort des déplacements à vélo. Pistes cyclables, trottoirs partagés, nouveaux franchissements, contresens cyclables, voies vertes, possibilités de stationnement: les infrastructures sont au cœur de l'action. Les réalisations récentes ont été mises en lumière dans un plan des itinéraires cyclables distribué à l'ensemble des ménages de la ville. Et pour être au plus près des besoins des citoyens, une plateforme en ligne a été ouverte pour leur permettre de signaler aux autorités les points faibles du réseau cyclable.

“ L'évolution des représentations associées à un mode de transport constitue le premier pas indispensable au changement des habitudes. ”

Accompagner le changement

Parallèlement, la Ville se lance dans des interventions moins «conventionnelles» pour faciliter et encourager le changement. «L'habitude est souvent liée à la jeunesse et a été acquise par un apprentissage après expérimentation ou par imitation d'un tiers», explique Alexandre Rigal dans sa thèse consacrée au changement de mobilité¹¹. Des mesures ciblant les enfants et les jeunes font ainsi partie du plan d'action vélo de Bulle. Des cours de conduite gratuits pour enfants et parents sont proposés. Chaque année, les enfants des écoles primaires font le concours du plus grand nombre de kilomètres parcourus à vélo, à pied et à trottinette durant un mois. Les adolescents ne sont pas en reste: des classes sont sensibilisées à l'importance de bien choisir son itinéraire à vélo, en fonction des aménagements existants, et apprennent sur le terrain comment se comporter dans un rond-point ou sur un trottoir partagé.

Une campagne de communication a été lancée en 2018, dans laquelle les autorités ont opté pour

un message valorisant les citoyens ayant déjà fait le choix de la petite reine. Les «Bravo, t'es à vélo!» ont ainsi foisonné dans les rues de la ville, donnant aux cyclistes une visibilité dans l'espace public et une reconnaissance leur faisant souvent défaut. Des *goodies* utiles – protèges selles et *buffs* – ont été distribués. Les images hautes en couleur de cette campagne ont été abondamment relayées sur la page Facebook de la Commune. Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine et d'analyse des mobilités à l'EPFL, appelle ceci «l'arme de la séduction». «Pour susciter un report d'usage de l'automobile vers les [autres modes de transports], les armes sont celles du marketing et du design. (...) Les recherches menées sur ce thème indiquent que les effets d'une politique de ce type sont indéniables au niveau de l'image.»¹² Même si, en vérité, l'impact sur les comportements est faible, l'évolution des représentations associées à un mode de transport constitue le premier pas indispensable au changement des habitudes.

Passer à l'acte – enfourcher son vélo – est plus difficile. Pour Rigal, il faut créer les opportunités de tester: «Quand on a expérimenté quelque chose, que ce soient les transports publics, Mobility, le vélo..., le regard sur ces modes devient plus positif. On découvre autrement son espace, on est engagé dans l'action et on crée une nouvelle habitude». À Bulle, la participation à l'action nationale «*bike to work*» durant les mois de mai et juin 2018 s'inscrit dans cette logique d'expérimentation. Tout comme les cours de conduite déjà évoqués, la mise en place de services «facilitateurs» contribue, elle aussi, à réduire les résistances. Pour écarter l'excuse du vélo en mauvais état, la Ville de Bulle propose par exemple un *check-up* vélo gratuit et a installé des pompes publiques à quelques endroits stratégiques. Et pour parer à l'argument du manque d'aspect pratique, elle met à disposition de ses citoyens trois *cargobikes* – des vélos permettant de transporter des marchandises lourdes ou volumineuses.

L'indispensable monitoring

Mis en œuvre depuis 2015, le plan d'action vélo n'a pas (encore!) révolutionné la mobilité à Bulle. Des indicateurs ont toutefois été définis, permettant de mesurer chaque année les petits pas effectués dans la bonne direction, voire de corriger le tir au besoin. La responsabilité du suivi a été clarifiée dès le départ, grâce à la création d'une commission *ad hoc* dont font partie trois membres de l'exécutif de la Ville.

Le plan d'action de la Ville a été récompensé dans le cadre du «Prix vélo infrastructure 2016» de PRO VELO Suisse¹³. Cette reconnaissance, associée à l'intérêt régulièrement manifesté par les autres collectivités publiques suisses, est un encouragement bienvenu pour les autorités locales. Face au défi qui se dresse devant elles, elles en auront encore bien besoin: pour que le vélo devienne un réflexe, leur plan d'action devra s'inscrire dans la durée. Elles devront donc rester motivées et convaincues malgré



3



4



5



6

- 3 Les comptages, un outil incontournable du monitoring pour mesurer l'évolution de la pratique du vélo. (© BÜRO FÜR MOBILITÄT AG)
- 4 Les pompes à vélo publiques, un service facilitateur qui accroît aussi la visibilité du vélo en ville. (© ALTINNOVA)
- 5 « Bravo t'es à vélo ! » : le slogan de la campagne de communication a été disséminé sur toutes les routes de la commune. (© AGENCE DE COMMUNICATION MEO)
- 6 Les bonnes habitudes se prennent tôt. (© AGENCE DE COMMUNICATION MEO)

les avancées lentes et timides, consolider le financement, trouver une forme de normalisation des actions mises en place. Évidemment, la réussite de la Ville de Bulle dans sa recherche de report modal dépendra aussi des efforts auxquels elle consentira pour renforcer l'offre en transports publics et activer le levier – extrêmement efficace – de la gestion du stationnement automobile.

Les auteurs du livre *La mobilité en questions*¹⁴, en plaidant pour une meilleure combinaison des sciences sociales et de l'ingénierie, donnent raison aux autorités bulloises: « Il faut constater que ces deux champs de recherche s'ignorent (encore) trop souvent et devraient davantage travailler ensemble pour comprendre et prévoir les pratiques de mobilité urbaines. » En matière de vélo, la Ville de Bulle en a fait le pari. ●

- 1 Motif, longueur, moment.
- 2 Coûts, durées, accessibilité.
- 3 Alexandre Rigal, *Changer le mode de vie, changer la mobilité. Voiture et sobriété*, thèse EPFL, 2018.
- 4 *Revue urbanisme*, « Dossier : à bicyclette », n° 366, 2009
- 5 Frédéric Héran, *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*, Éditions La Découverte, 2014.
- 6 Office fédéral des routes, Dossiers stratégiques pour la mobilité douce: astra.admin.ch/astra/fr/home/themes/mobilite-douce/dossiers-strategiques-pour-la-mobilite-douce.html
- 7 Association suisse des ingénieurs et experts en transports (SVI), *Déplacements cyclistes dans les agglomérations – facteurs d'influence, mesures et potentiels*, 2015.
- 8 Ville de Bulle, *Plan d'aménagement local – Rapport explicatif selon l'art. 47 OAT*, 2018.
- 9 bypad.org/cms_site.phtml?pid=552&sprache=en
- 10 bulle.ch/fr/transportsmobilite/velo
- 11 Alexandre Rigal, *Changer le mode de vie, changer la mobilité. Voiture et sobriété*, thèse EPFL, 2018.
- 12 V. Kaufmann, *Les paradoxes de la mobilité*, PPUR, Lausanne, 2008.
- 13 pro-velo.ch/fr/projets/prix-velo/prix-velo-infrastructure/prix-velo-infrastructure-2016
- 14 M. Bierlaire, V. Kaufmann, P. Rérat, *La mobilité en questions*, PPUR, Lausanne, 2017.