

Le vélo existe depuis de nombreuses décennies, mais son usage a cru fortement ces dernières années, d'abord dans les centres des plus grandes villes, puis dans de nombreux territoires de formes diverses [1]. Soutenu notamment par le développement de services de locations en libre-service ou de longue durée, le vélo conventionnel a vu son usage croître dès le milieu des années 2000. L'arrivée sur le marché des vélos à assistance électrique (VAE) a permis ensuite une croissance forte des pratiques de mobilité cyclable dans des territoires plus pentus et moins denses. La crise sanitaire a également généré une croissance forte de l'usage du vélo, conventionnel ou électrique.

Situation actuelle

En 2015, les Suisses parcouraient en moyenne 0.9 km par personne et par jour en vélo conventionnel ou à assistance électrique, un chiffre en hausse de 13% par rapport à 2010. Dans le même temps, 7% des ménages suisses déclaraient avoir au moins un VAE au sein de leur ménage [2]. La plupart des postes de comptage vélo montrent une augmentation forte des flux entre 2014 et 2018, avec une croissance plus importante encore entre 2017 et 2018, notamment dans les territoires situés hors des centres urbains [3].

Ces tendances devraient s'accroître encore dans les années à venir, tant les perspectives dessinées avec la crise sanitaire et les planifications directrices cyclables des territoires sont ambitieuses.

Dans le scénario négaWatt, 100 km parcourus en vélo permettent d'économiser en moyenne 5.06 kWh par année et par personne.

Recommandations

1. **Développer des aménagements cyclables suffisamment larges pour y accueillir des véhicules de vitesses variées et assurer leur continuité [CM, CT]** pour favoriser la sécurité des déplacements en vélo.
2. **Développer l'offre de stationnement [CM, CT, CF]**, depuis les simples râteliers attache-vélo jusqu'à des espaces sécurisés éventuellement payants.
3. **Accompagner une expérimentation individualisée du vélo (ou du VAE) [CT]** pour faire évoluer son image et faire tomber divers aprioris le concernant.
4. Mettre à disposition, par des systèmes de location courte ou longue durée, **des véhicules divers dont VAE et vélos-cargos [CM]**.
5. **Mettre en place des formations à l'usage du vélo en ville pour des publics ciblés [CM, CT]** (les personnes âgées, les personnes issues de l'immigration, etc.)
6. **Faciliter l'articulation inter- et multimodale du vélo avec les transports publics [CT]**.
7. **Inciter les employeurs**, par des plans de mobilité d'entreprise, **à accompagner l'usage du vélo de leurs employés [CT, CF]**.
8. **Inciter à l'achat de VAE et de vélos-cargos pour le plus défavorisés [CM]** en mettant en place des subventions publiques.

Légende : CM : communes ; CT : Canton ; CF : Confédération

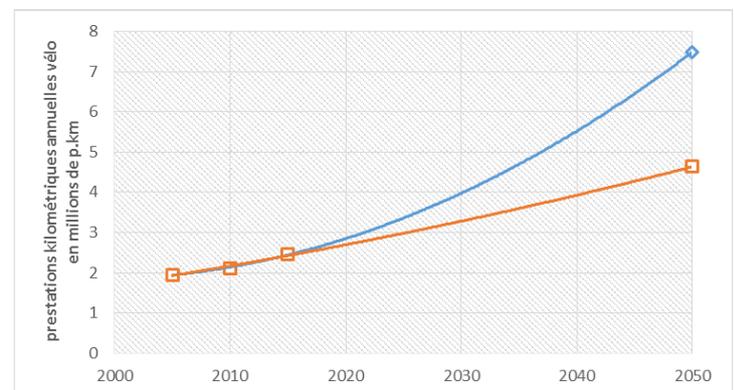
Freins à la croissance de l'usage du vélo

1. **La dangerosité des déplacements en vélo** est un frein puissant à la croissance de l'usage de ce mode. Il est lié à la faiblesse de l'offre en infrastructures cyclables et à la discontinuité des réseaux [4].
2. **L'offre de stationnement vélo sécurisé est insuffisante** et expose les cyclistes aux risques de vol.
3. **L'usage du vélo (y compris du VAE) est un exercice physique** qui nécessite une bonne condition. Son usage peut décoiffer et faire suer [5].
4. L'exposition aux aléas météorologiques est un frein important, **notamment la nuit et l'hiver**.
5. **Le vélo n'est pas adapté aux déplacements en groupe** ou en famille.
6. **Le vélo reste vécu comme un mode lent** et il est associé par une partie de la population à un mode du passé

Evolutions attendues

	2015	2050 BAU	2050 nW
Nombre moyen de trajets à vélo par personne et par jour	0.25	0.34	0.48
Distance moyenne des trajets à vélo (km)	3.41	4.34	4.96
Part des distances en VAE sur l'ensemble des distances parcourues à vélo	6.6%	32.3%	32.3%
Report modal voiture ou deux-roues motorisés vers vélo ¹		40%	50%
Report modal transports publics vers vélo ¹		20%	30%

- 1 Dans le scénario négaWatt, les surplus de surface résidentielle sont
- 1 Les reports modaux vers le vélo permettent d'évaluer les gains énergétiques liés au plus faible usage de la voiture, des deux-roues motorisés et des transports publics [6].



[1] Héran, F. (2015). *Le retour de la bicyclette: une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*. La Découverte.

[2] OFS, ARE. (2017). *Comportement de la population en matière de transports. Résultats du Microrecensement mobilité et transports 2015*.

[3] Baehler D., Marincek D., Rérat P. (2019). *Les comptages de vélos dans les agglomérations suisses - 2018*. OFROU.

[4] Ravalet E., Marincek D., & Rérat P. (2018). *Les vélos à assistance électrique: entre vélos conventionnels et deux-roues motorisés?* Géo-Regards. Revue Neuchâteloise de Géographie, 11-12.

[5] Giacomel G., Martin A., & Rérat P. (2019). *Au travail à vélo... La pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse*. Editions Alphil Presses universitaires suisses.

[6] Marincek, D., Ravalet, E., & Rérat, P. (2020). *La pratique du vélo à assistance électrique à Lausanne. Synthèse du rapport final*. Institut de géographie et durabilité (IGD), Université de Lausanne.

