

Politique cyclable de Lausanne

Malgré les récalcitrants, les «coronapistes» séduisent

L'UNIL a mené une étude sur les pistes cyclables nées de la pandémie. Elles plaisent aux usagers, mais confirment des fractures sur la place du vélo en ville.

Romarc Haddou

Il y a deux ans, au début de la pandémie, Lausanne traçait 7,5 kilomètres de nouvelles bandes cyclables. Il s'agissait notamment de favoriser le recours au vélo plutôt qu'à la voiture à une époque où l'impérative distanciation physique plombait les transports publics.

L'Observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives (OUVEMA) de l'UNIL s'est intéressé à ces «coronapistes» (à Lausanne et à Genève), à la manière dont elles sont perçues par la population et, plus généralement, aux effets de la pandémie sur la pratique du vélo. Les résultats de ces travaux viennent d'être rendus publics.

La première conclusion est peu surprenante: la pandémie a renforcé le retour du vélo en ville. À Lausanne, 44% des répondants en font plus qu'avant la crise, 42% en font globalement autant et 9% en font moins. Restent 5% de personnes qui n'en faisaient plus du tout et qui ont recommencé.

Résilience du vélo

«Ça paraît banal de dire que la pratique a augmenté mais ça ne l'est pas vraiment, analyse Patrick Rérat, l'un des auteurs de l'étude pour l'OUVEMA. Au moment du sondage, il y avait encore le télétravail et l'enseignement à distance, c'est-à-dire que deux raisons majeures d'utiliser la bicyclette avaient disparu. Et pourtant, on constate une progression. Cela prouve la résilience du vélo. La pandémie n'a fait qu'accélérer un phénomène qui va très certainement se poursuivre (*lire encadré*).»

D'après les chercheurs, un ensemble de facteurs expliquent cette progression, parmi lesquels l'apparition des «coronapistes». «Leur impact direct est difficile à estimer mais elles participent d'un contexte général. Notre



Les cyclistes apprécient le gain sécuritaire lié aux nouvelles pistes cyclables lausannoises, mais aimeraient que leurs voies soient encore mieux séparées du trafic. KEYSTONE/BOTT

étude montre qu'elles sont perçues très positivement sans pour autant faire l'unanimité», annonce Patrick Rérat.

En chiffres, 73% des répondants relèvent une amélioration de la sécurité, 67% estiment que les «coronapistes» rendent les trajets plus conviviaux et 44% ont modifié leurs itinéraires pour les emprunter.

«Nous notons que les personnes qui ont l'habitude de circuler à vélo sont encore plus positives que les usagers occasionnels mais aussi que les femmes le sont plus

que les hommes, précise Patrick Rérat. Une minorité non négligeable trouve par contre qu'il faut aller plus loin dans les aménagements et demande une vraie séparation avec la circulation routière.»

Droite moins favorable

L'étude indique finalement que la perception des «coronapistes» varie en fonction de la sensibilité politique et du rapport à la voiture. «Les personnes disposant toujours d'une voiture dans leur ménage sont plus réticentes que les personnes non motorisées. De

même, plus une personne se positionne à droite, moins elle sera persuadée de l'utilité des nouvelles infrastructures», écrivent les responsables.

«Les divergences sur les «coronapistes» symbolisent le débat plus général sur la place du vélo et de la voiture, sur la cohabitation des modes de déplacement et la redistribution de l'espace. Pour développer le vélo, il faut proposer des infrastructures adéquates comme les «coronapistes» mais aussi le légitimer comme moyen de transport», termine Patrick Rérat.

Quatre kilomètres et un million par an

● Le vélo à Lausanne, ça bouge comment ces derniers temps? L'observatoire de la mobilité 2021 donne des chiffres. Le trafic cycliste a augmenté de 84% entre 2017 et 2020. Des mesures sont effectuées en cinq points. La hausse va de +42% sur l'avenue du Chablais jusqu'à +115% sur le pont Bessièrs. La Ville recense «6720 passages de cyclistes par jour, en 2020, sur ces cinq points». Toujours entre 2017 et 2020, «près de 1800 places de stationnement ont été créées, dont 70 sur des places moto». Les aménagements, c'est-à-dire les bandes, les pistes mais aussi

les contresens cyclables et les voies de bus ouvertes aux vélos, sont aussi en progression. En 2019, c'étaient 4,9 km supplémentaires, puis 10,5 km en 2020 et 4,2 km en 2021, pour un total de 115,3 km aménagés. Pour 2022, 2023 et 2024, rien n'est arrêté, mais, «en se basant sur la moyenne de ces cinq dernières années, on peut estimer environ 4 km d'aménagements cyclables réalisés chaque année, indique la municipale Florence Germond. L'objectif sera aussi d'améliorer la sécurité et la continuité du

réseau cyclable, notamment aux carrefours.» Le coût annuel des interventions serait difficile à calculer. «Outre la campagne spécifique liée aux aménagements, de nombreuses infrastructures cyclables sont réalisées dans le cadre de projets de réaménagement de rues ou de valorisation des espaces publics. Les coûts sont donc intégrés au budget général du projet en question, explique l'élue. Toutefois, on peut estimer que la Ville de Lausanne alloue un budget annuel de 1,1 million de francs en faveur de la mobilité active, soit les piétons et les vélos.» **RHA**