

Initiative : Postulat
Titre : **En selle ! Promouvoir les compétences des cyclistes et favoriser la cohabitation entre usagers de la route.**
Initiant-e(-s) : Séverine Graff

En selle ! Promouvoir les compétences des cyclistes et favoriser la cohabitation entre usagers de la route.

La Ville affiche son ambition de passer d'une part modale d'usage du vélo de 2% en 2015 à 15% en 2030 pour atteindre les objectifs du Plan Climat Écologique, sain, silencieux, le vélo semble être la solution de mobilité idéale. Pourtant, le développement du nombre de cyclistes peut être aussi mal vécu par les autres usagers.

L'enjeu de ce postulat est de mettre en place des actions de promotion du vélo qui visent non seulement un transfert modal effectif, mais également une meilleure adhésion de la population pas encore cycliste par l'expérimentation ponctuelle. La dynamique de cohabitation est centrale : là où le vélo est développé, il est accepté par les habitant·es; là où il est rare, il est moins toléré et fait l'objet de rejet de la part des non-cyclistes¹. Selon l'enquête réalisée par le prof. Patrick Rérat², seulement 55,3% des cyclistes à Lausanne ont le sentiment d'être respecté·es par les autres usagers de la route. Notre ville présente en cela le pire score national (à Bâle, en comparaison, près de 80% des cyclistes se sentent objet de respect). L'enjeu est donc de créer de la cohésion et réduire la dissension autour du développement à venir des politiques cyclables.

Vers une culture du vélo à Lausanne

Les actions que la Ville de Lausanne a commencé d'entreprendre visent à favoriser l'accès concret de la population au vélo : aménagements de bandes et de pistes cyclables, subventions pour les VAE ou locations via Publibike. L'accent mis sur le pouvoir rouler, permet ainsi à environ 3-4% de la population lausannoise de se déplacer actuellement à vélo. Pourtant la marge de progression est énorme : on estime que seul un tiers de la population des villes occidentales ne souhaite ou ne peut définitivement pas faire du vélo³. Un enjeu prioritaire de la promotion du vélo sera de convaincre la population capable mais non initiée d'y accéder en mettant à disposition les conditions-cadres nécessaires⁴.

¹ Do Jun Lee, « Embodied Bicycle Commuters in a Car World », *Social & Cultural Geography*, 2015, p. 402-420.

² Patrick Rérat, *Au Travail à vélo. La pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse*, Neuchâtel : Alphil, 2019, p.141.

³ Dill Jennifer et Mcneil Nathan listent quatre types d'habitants classés en fonction de leur appropriation du vélo et de leur sensibilité à la sécurité: *les habiles et téméraires* (qui se sentent à l'aise sans aménagement spécifique ; moins de 1 % de la population), *les motivés et confiants* (qui demandent certains aménagements ; 6 %), *les intéressés mais inquiets* (qui seraient prêts à faire davantage de vélo à condition que les infrastructures soient suffisamment développées pour assurer leur sécurité; 60 %) et *les « pas question »* (qui ne souhaitent ou ne peuvent faire du vélo ; 33 %). Dill Jennifer et Mcneil Nathan, « Four Types of Cyclists ? : Examination of Typology for Better Understanding of Bicycling », *Transportation Research Record*, 2013.

⁴ Patrick Rérat, *Au Travail à vélo. La pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse*, Neuchâtel : Alphil, 2019, p. 33.

Pour atteindre l'objectif lausannois de 15% de cyclistes en 2030, il faut chercher une meilleure adhésion de la population : promouvoir une véritable culture du vélo, similaire à ce que l'on observe à Berne où la part modale est aujourd'hui à 20%. Comment ? Le premier volet (pouvoir rouler) mis en place par la Municipalité doit désormais s'accompagner de deux autres volets⁵:

- Développer les compétences que nécessite une pratique cycliste sûre pour toutes et tous.
- Favoriser la volonté d'utiliser régulièrement le vélo et obtenir l'adhésion de nouveaux cyclistes.

Savoir rouler : les compétences

« Faire du vélo, ça ne s'oublie pas! » : et pourtant les études montrent qu'une pratique quotidienne du vélo ne consiste pas uniquement à savoir pédaler. Maîtriser les itinéraires sécurisés, connaître et appliquer les règles d'une conduite qui réduisent les risques pour eux-mêmes et les autres usagers (piétons, automobilistes), acquérir des compétences mécaniques nécessaires à une pratique régulière : cela s'apprend, et la Ville devrait organiser des cours gratuits pour accompagner ces apprentissages. Les enjeux sont sanitaires et climatiques, mais également financiers : un kilomètre parcouru en voiture coûte cher à la collectivité, alors que le même trajet à vélo, est plus économique et bénéfique pour la santé individuelle et collective⁶.

Oser rouler : l'appropriation du vélo

Certaines catégories de la population demeurent aujourd'hui peu cyclistes : les jeunes, les seniors, les populations à faibles revenus ou les migrant·es⁷. Pour donner à toutes et tous l'envie de rouler et le sentiment de légitimité sur la route, il faut accompagner la pratique cycliste utilitaire. En vue d'un réel transfert modal ou d'une meilleure compréhension des enjeux, la Ville proposerait des actions de promotion pour qu'un maximum de personnes (piétons et automobilistes à Lausanne) fassent l'expérience du vélo et comprennent la pertinence des aménagements.

Le développement en cours du cyclisme à Lausanne doit chercher l'adhésion de la population autour de cette pratique écologique et non bruyante. Pour développer une culture du vélo et ainsi répondre aux défis climatiques, Lausanne doit former et convaincre. Ainsi, nous demandons à la Municipalité de bien vouloir étudier l'opportunité de :

1. Proposer de cours collectifs gratuits pour adultes afin de maîtriser les règles d'une conduite sûre, sur le modèle des Samedis du vélo à Genève.
2. Confier au Délégué au Vélo de la Ville existant les formations pour moniteurs·trices de ces cours.
3. Offrir des actions « débutants » visant spécifiquement les populations d'origine étrangère.

⁵ Vincent Kaufmann envisage le potentiel de mobilité d'un individu selon trois dimensions : l'accès (pouvoir), les compétences (savoir) et l'appropriation du mode de transport (vouloir). Vincent Kaufmann, *Retour sur la ville*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 2014.

⁶ Dans les pays du Nord, un kilomètre à vélo permet d'épargner 26 cents par kilomètre, alors que le kilomètre parcouru en voiture coûte 89 cents. Mikael Colville-Andersen, *Copenhagenize: The Definitive Guide to Global Bicycle Urbanism*, 2018.

⁷ Seul 6.6% des bénéficiaires des subsides pour les VAE en 2020 sont des personnes de plus de 65 ans (alors qu'elles représentent 12% de la population lausannoise) et 14% concernent des personnes au bénéfice d'un subside à l'assurance maladie, alors qu'elles représentent 41% de la population lausannoise. Rapport de la commission n°46 chargée de l'examen du postulat de M. Corboz et crts, « Augmentation de la subvention pour les vélos électriques ». ☐

4. Organiser des actions de promotion collectives du vélo pour les enfants, type Cyclobus (trajet collectif encadré vers les établissements scolaires, sur le modèle du Pédibus) et proposer, en collaboration avec Provélo de systématiser les Défis vélo pour le Secondaire 2.
5. Acheter quelques modèles de VAE et de tricycles électriques pour des démonstrations auprès des seniors.
6. Augmenter les subventions à la Maison du vélo (actuellement 20'000.-) et en faire une véritable vitrine du vélo à Lausanne.

Pour le Parti socialiste lausannois :

Séverine Graff

Joëlle Racine

Paola Richard De Paolis

Pour les Vert·es

Ariane Morin

Oleg Gafner

Lausanne, le 8 mars 2022