

## La pratique du vélo et son importance en Suisse

**Au quotidien et dans les loisirs, le vélo est un moyen de transport toujours plus apprécié. Il facilite les déplacements et accroît l'autonomie.**

- **Les chiffres de vente** confirment l'engouement pour la petite-reine. En 2020, il s'est vendu au total 501'828 vélos, contre 363'497 l'année précédente, et un vélo sur trois était un modèle à assistance électrique. Ainsi, l'e-bike a réalisé un nouveau record avec 171'132 unités vendues. Source: Vélosuisse
- Quatre ménages sur cinq avec vélo disposent d'une place de stationnement adéquate. Dans 84% des cas, les lieux de destination des cyclistes sont équipés de places de stationnement.
- **Utilisation** / chiffres-clés tirés du micro-recensement mobilité et transports de 2015  
76% de la population depuis l'âge de 6 ans dispose d'un vélo. On enregistre toutefois d'importantes différences entre les classes d'âge. Ainsi, 93% des 6 à 17 ans disposent d'un vélo, alors que chez les 65 ans et plus, la proportion tombe à 49%.

### Facteurs inhibants: quelle sécurité à vélo sur les routes de Suisse?

En Suisse, les accidents de la route entraînant des blessures graves ou mortelles sont en constant recul. Alors que le risque de blessure des occupants de voitures a diminué de moitié ces dix dernières années, on ne constate cependant aucune baisse chez les cyclistes.

- Parallèlement aux chiffres de vente, les accidents graves au guidon d'un vélo électrique ont fortement augmenté.
- En 2020, 29 cyclistes ont trouvé la mort sur les routes de Suisse, plus 15 personnes à vélo électrique. En outre, 934 cyclistes ont été gravement blessé·es, plus 521 au guidon d'un vélo électrique. Ces chiffres n'indiquent cependant que les accidents annoncés à la police.
- Les accidents de deux-roues sont particulièrement nombreux à l'intérieur des localités, où un tiers des accidents de la route ayant entraîné des blessures graves concerne des cyclistes (rapport sinus 2020 du bpa sur la période 2015-2019).
- Dans les localités, la plupart de ces accidents se produisent là où la densité de circulation est forte, que ce soit au quotidien ou durant les pics de trafic pendulaire.

En 2015, en Suisse, 6,6% des déplacements sont effectués entièrement à vélo et 0,7% en partie à vélo (en combinaison avec les transports publics ou la marche à pied).

**Sentiment d'insécurité:** Le nombre d'accidents annoncés à la police n'est pas déterminant en termes de sentiment de sécurité. Le rôle des accidents non annoncés est tout aussi important. Le bpa admet que les cas non répertoriés sont élevés, en particulier pour les accidents où une

seule personne est impliquée. Une étude menée en Angleterre a montré que seuls 8% des cas d'admission à l'hôpital sont annoncés à la police.

Nombreuses sont les personnes qui ne roulent pas à vélo parce qu'elles considèrent que le risque d'accident est trop grand (une proportion qui augmente avec l'âge).

### **Les effets de la promotion du vélo**

Entre les pays d'Europe, on constate d'importantes différences de pourcentage de la mobilité cycliste dans les déplacements: Pays-Bas 36%, Danemark 23%, Suède 17% et Suisse 7 à 8%. Les différences sont également grandes entre les villes de Suisse: Bâle 12%, Winterthour 11%, Berne 9%, Zurich 8% et St-Gall 3% (Source: Microrecensement mobilité et transports 2015). L'évolution du pourcentage de la mobilité cycliste par rapport à l'ensemble des déplacements dépend fortement de la prise en compte des besoins des cyclistes dans la planification du trafic routier.