

OUVEMA: UN CHANGEMENT DE PERSPECTIVE

L'observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives (OUVEMA) a été inauguré en novembre 2020. Quelles sont ses ambitions? Dans quelle mesure les recherches qui y sont effectuées influencent-elles le quotidien des cyclistes? Radiographie d'une plateforme ambitieuse avec son co-directeur, le professeur Patrick Rérat.

PVi: Professeur Rérat, pouvez-vous décrire le travail de l'OUVEMA en quelques mots?

P.R.: L'observatoire a été fondé à l'Université de Lausanne et se voit comme une plateforme pluridisciplinaire. Nous nous y intéressons aux différentes facettes du phénomène vélo, notamment à son utilisation par les pendulaires, à sa diffusion en tant que vélo à assistance électrique, à sa pratique auprès des jeunes ou encore à sa place dans les domaines de la politique, de l'urbanisme cyclable et de l'infrastructure.

PVi: Concrètement, quels objectifs poursuivez-vous?

P.R.: L'observatoire a pour ambition de devenir une plateforme d'échange à la fois interne et externe à l'UNIL. Au sein de notre structure académique, nous puisons dans les nombreuses compétences de nos collègues, que ce soit dans les domaines de la psychologie, de la sociologie ou de la médecine. Le lien avec ce domaine est une spécificité de l'OUVEMA, dont le professeur Bengt Kayser [médecin et directeur de l'Institut des sciences du sport] est l'un des instigateurs. Les interactions entre la pratique du vélo et la santé publique sont évidemment immenses. Prenons l'exemple de l'urbanisme: des infrastructures favorables à la pratique de la mobilité active auront un effet direct sur les habitudes de mobilité de la population et sur son niveau d'activité physique. Si l'on construit de bonnes pistes cyclables, la part modale du vélo augmentera!

PVi: Et à l'extérieur de l'Université?

En ce qui concerne les échanges avec les domaines extérieurs à l'Université, nous développons et entretenons des liens forts avec les administrations, les associations et la sphère publique.

PVi: Où voyez-vous les plus grands déficits de la politique cycliste suisse?

P.R.: Premièrement, nous constatons que



Sous l'oeil du chercheur

FELIX IMHOFF / UNIL

le vélo reste, aux yeux de nombreux décideurs de l'administration et de la sphère politique, un moyen de transport de deuxième ordre, une pratique saisonnière ou de loisir. Il manque également encore la prise de conscience qu'un coup de peinture ne constitue pas une infrastructure cyclable.

Un deuxième aspect concerne les questions de sécurité. En Suisse, l'approche habituelle est centrée sur l'individu: on se focalise sur les personnes à vélo, leur comportement dans le trafic ou le port du casque. Les campagnes de sécurité tendent à présenter la pratique du vélo comme une activité dangereuse et à mettre la faute sur les cyclistes.

Il est essentiel de changer de perspective. Au lieu de se concentrer sur les accidents et d'en identifier les coupables, il faut une approche d'ordre systémique. Autrement dit, l'infrastructure doit être conçue de manière à minimiser les situations dangereuses et les conséquences en cas d'accident. L'accident est le symptôme d'un dysfonctionnement et doit, en tant que tel, être utilisé comme indicateur permettant d'améliorer l'infrastructure.

PVi: Pourriez-vous nous donner un exemple de changement de perspective?

Prenons l'exemple des ronds-points. En Suisse, on sait qu'un tiers des accidents y surviennent impliquent des cyclistes, qui ne

sont toutefois fautifs que dans moins de 10% des cas. Le rond-point est donc considéré comme un endroit dangereux. Aux Pays-Bas, ce problème n'existe pas; les giratoires y sont conçus de manière à maximiser la sécurité: il y a un anneau intérieur pour les voitures et un extérieur pour les vélos, les voitures roulent moins vite et les flux se croisent à angle droit ce qui permet une bonne visibilité.

PVi: Que peuvent attendre les cyclistes de votre travail?

P.R.: Notre rôle consiste à susciter le débat au sein de la société. A ce propos, nous nous réjouissons de constater que la population devient de plus en plus sensible aux questions liées à la mobilité. Il suffit de penser à la votation vélo 2018, mais aussi aux votations de l'année passée à Zurich et à Genève, où des projets favorables à la mobilité active ont été acceptés à une large majorité. En parallèle, nous constatons que les grandes avancées en matière de vélo restent liées à des figures pionnières. Par notre travail, nous voulons contribuer à former une génération de décideurs pour lesquels le vélo sera une évidence.

Propos recueillis par
Juerg Haener, PRO VELO Suisse

www.unil.ch/ouvema