

PRIX Velostädte: Burgdorf, Chur und Winterthur an der Spitze Velopolitik in den Städten zeigt Wirkung

In einer Online-Umfrage im Herbst 2013 haben 15'000 Velofahrende die velofreundlichsten Städte der Schweiz erkoren. Dabei mussten sie Aspekte wie das Wegenetz, die Sicherheit oder die Situation der Abstellanlagen in ihrer Stadt beurteilen. Auf dem ersten Platz landete die Stadt Burgdorf, die nach 2010 zum zweiten Mal als velofreundlichste Stadt bewertet wurde. Die Plätze zwei und drei belegen Chur und Winterthur. In den Städtetypologien liegt bei den Grossstädten Winterthur vor Basel und Bern, bei den mittelgrossen Städten Chur vor Köniz und Biel/Bienne und bei den Kleinstädten Burgdorf vor Zuchwil und Solothurn. Insgesamt zeigt die Umfrage, dass die Bestrebungen in den Städten, das Velofahren sicherer und attraktiver zu machen, Wirkung zeigen. Dass jedoch selbst die Bestnoten unter einer 5 liegen, muss Ansporn für weitere Verbesserungen sein. Parallel zur Online-Umfrage hat das Büro gfs.bern im Auftrag von Pro Velo Schweiz eine repräsentative Bevölkerungsumfrage in Basel, Bern, Lausanne, Luzern und Zürich durchgeführt. Dabei wurden auch die Gründe für das Nicht-Velofahren erhoben. In erster Linie werden hier die hohe Qualität und der Komfort des öffentlichen Verkehrs genannt. Für viele Personen sind zudem Witterungseinflüsse ein Grund, um das Velo stehen zu lassen. (Sprachen: de, fr)

Weitere Informationen:

PRIX Velostädte 2014
Pro Velo Schweiz

www.velostaedte.ch
www.pro-velo.ch

PRIX Villes cyclables : Berthoud, Coire et Winterthur au top La politique cyclable dans les villes montre ses effets

Dans une enquête en ligne menée en automne 2013, 15'000 cyclistes ont élu les villes les plus cyclables de Suisse. Des aspects tels que le réseau cyclable, la sécurité ou le stationnement vélo devaient être évalués. La première place revient à la ville de Berthoud, couronnée pour la deuxième fois après 2010. Les 2^{ème} et 3^{ème} places reviennent à Coire et Winterthur. Dans la catégorie des grandes villes, Winterthur devance Bâle et Berne, alors que, dans celle des villes moyennes, Coire arrive devant Köniz et Bienne. Dans la catégorie des petites villes, Berthoud surclasse Zuchwil et Soleure. Dans l'ensemble, l'enquête montre que les efforts des villes pour améliorer la sécurité et l'attrait du vélo portent leurs fruits. Pourtant, le fait que la meilleure note soit inférieure à 5 devrait inciter à d'autres améliorations. En parallèle à l'enquête en ligne, le bureau gfs.bern a réalisé une enquête représentative auprès de la population des villes de Bâle, Berne, Lausanne, Lucerne et Zurich. Les obstacles à l'utilisation du vélo y ont aussi été questionnés. La qualité élevée et le confort des transports publics y ont été nommés en première ligne. De plus, pour de nombreuses personnes, la météo est aussi une raison pour ne pas utiliser son vélo. (Langues: fr, de)

Pour plus d'informations:

PRIX Villes cyclables 2014
Pro Velo Suisse

www.villes-cyclables.ch
www.pro-velo.ch

03.06.2014

Communiqué de presse du 9 mai 2014

PRIX Villes cyclables : Berthoud reste la ville cyclophile n° 1

15 000 cyclistes ont élu via un sondage en ligne les villes les plus cyclophiles de Suisse. Berthoud a été de nouveau élue ville la plus cyclophile de Suisse, immédiatement suivie de Coire et de Winterthour. Le réseau cyclable est le point le mieux noté par les usagers, tandis que les stationnements vélos et la promotion du vélo ont reçu les plus mauvaises notes. Les villes sont invitées à investir davantage dans des campagnes de sensibilisation en faveur du vélo et dans la prévention des vols, par exemple en améliorant les équipements de stationnement dans les gares.

Roland Fischer, conseiller national et membre du comité de PRO VELO, se réjouit de ce que les villes évaluées ont, à quelques exceptions près, amélioré leurs notes : selon lui, il est clair que les efforts visant à rendre l'usage du vélo plus sûr et plus attrayant ont porté leurs fruits. Cependant, le fait que la meilleure note, celle de Burgdorf, se situe toujours en dessous du 5 devrait inciter tout un chacun à progresser encore afin d'améliorer le cadre général pour les cyclistes. D'après Roland Fischer, ce ne sera possible que si la perception du vélo comme moyen de locomotion bon pour la santé et l'environnement gagne du terrain.

Grande marge de progression dans les villes romandes

Rien n'a encore vraiment changé depuis le dernier sondage « Villes cyclables » : la Suisse romande reste sous-représentée dans le classement de tête des villes les plus cyclophiles. Bienne, médaille de bronze des villes moyennes et 11^e au classement général, semble la municipalité romande la plus cyclophile. En revanche, l'intérêt des usagers romands pour le sondage a été particulièrement élevé : Genève a récolté plus de sondages que Bâle, et Lausanne en a enregistré trois fois plus que Winterthur.

Dans la catégorie des villes moyennes, outre Bienne, figurent au classement Neuchâtel (en 7^e position) et Fribourg (9^e). Pour ce qui est des grandes villes (plus de 100 000 habitants), Lausanne et Genève se situent juste avant Zurich, bonne dernière dans le classement. A l'exception de Bienne, toutes les villes bien classées se trouvent en Suisse alémanique.

La voix des cyclistes

Le classement est tiré des résultats du questionnaire en ligne auquel ont répondu quelque 15 000 cyclistes à l'automne 2013. Les 28 villes ou communes qui figurent au classement ont été évaluées par au moins 130 participants. Les 34 questions du sondage étaient subdivisées par thèmes : réseau cyclable, climat général, sécurité, confort, stationnement et importance accordée au vélo. Dans toutes les villes, le réseau cyclable est l'élément le mieux noté ; à l'opposé, les éléments les plus défavorables sont le stationnement et l'importance accordée au vélo. Les cyclistes apprécient la grande souplesse de déplacement urbain offerte par le vélo. La cohabitation avec les piétons n'est pas

considérée comme problématique. Par contre, l'absence chronique de stationnements est sujet à critiques. Les vols et le vandalisme sont un autre point sensible. Concernant le déneigement, notamment, les cyclistes ne se sentent pas pris au sérieux par les autorités. Il en est de même pour la sécurité des cyclistes autour des chantiers et les feux de circulation, souvent inadaptés au vélo.

Les quatorze villes notées « satisfaisant » ou « bien » sont toutes situées en Suisse alémanique, à l'exception de Bienne. Elles sont réparties sur huit cantons, avec pas moins de cinq villes pour le seul canton de Berne.

Des résultats confirmés par une enquête téléphonique

Parallèlement au sondage en ligne, une enquête téléphonique a été menée sur mandat par l'institut gfs.bern dans les villes de Bâle, Berne, Lausanne, Lucerne et Zurich, auprès d'un échantillon représentatif de 500 personnes pour chaque ville. Les résultats ne sont évidemment pas directement comparables à ceux du sondage en ligne, puisque le volume de réponses n'est pas comparable et que l'enquête portait également sur des non-cyclistes, mais cette démarche a permis d'en savoir plus sur les raisons qui poussent certaines personnes à ne pas rouler à vélo : le principal argument avancé est la qualité des transports publics, suivi par celui des intempéries (pluie, froid). Une proportion de 10 à 18 % a déclaré ne pas savoir rouler à vélo.

Le PRIX Villes cyclables a reçu le soutien de l'Office fédéral des routes. Les prix à gagner pour la participation au sondage sont sponsorisés par Stromer et Veloplus.

En bref :

Tous les quatre ans, PRO VELO Suisse récompense la ville la plus cyclophile de Suisse par le PRIX Villes cyclables. Environ 15 000 cyclistes ont répondu au questionnaire en ligne de l'automne 2013, qui répartit sur 34 questions leurs avis sur le réseau cyclable, le climat général, la sécurité, le confort, le stationnement et le statut du vélo en général. Le classement compte 28 villes qui ont été notées par au moins 130 personnes. Les résultats du sondage renseignent les pouvoirs publics et les spécialistes intéressés sur la satisfaction de la population dans ce domaine et sur le succès des mesures mises en œuvre pour promouvoir le vélo. Les rapports finaux sur le PRIX Villes cyclables et sur l'enquête téléphonique peuvent être consultés sous www.villes-cyclables.ch.

Renseignements

Daniel Bachofner, chef de projet, PRO VELO Suisse, 079 442 96 85
Roland Fischer, conseiller national et membre du comité
de PRO VELO Suisse, 079 422 76 60

PRO VELO Suisse est l'association faîtière nationale des cyclistes en Suisse. Elle représente les intérêts des cyclistes à l'échelle nationale et regroupe 40 associations régionales et quelque 34 000 membres individuels.



Rangliste PRIX Velostädte 2014
Classement PRIX villes cyclables 2014

<i>Stadt ville</i>	<i>TN part*</i>	<i>EW HAB**</i>	<i>Note</i>	<i>Rang_total class_total</i>	
Kleinstadt / petite ville (<29'999)					
1	Burgdorf	236	15'374	4.76	1
2	Zuchwil	158	8'682	4.36	4
3	Solothurn	397	16'066	4.31	5
4	Langenthal	142	14'938	4.18	6
5	Zug	243	25'743	4.15	8
6	Baar	164	21'787	4.15	9
7	Kreuzlingen	161	19'544	4.13	10
8	Münsingen	204	10'845	4.05	13
9	Frauenfeld	237	22'665	3.90	17
10	Grenchen	174	15'928	3.83	19
11	Baden	135	17'641	3.63	20
12	Gossau	164	17'314	3.58	23
Mittelgrosse Stadt / ville moyenne (30'000-99'999)					
1	Chur	486	33'756	4.40	2
2	Köniz	132	38'823	4.16	7
3	Biel-Bienne	258	51'203	4.11	11
4	Schaffhausen	212	34'630	4.09	12
5	Thun	338	42'623	3.95	15
6	Uster	215	32'265	3.93	16
7	Neuchâtel	189	32'819	3.60	21
8	Luzern	663	77'491	3.58	22
9	Freiburg	260	34'897	3.41	24
10	St.Gallen	208	72'959	3.35	27
Grossstadt / grande ville (>100'000)					
1	Winterthur	209	101'308	4.38	3
2	Basel	836	163'216	4.04	14
3	Bern	1327	124'381	3.89	18
4	Lausanne	718	127'821	3.41	25
5	Genève	938	184'538	3.38	26
6	Zürich	1013	372'857	3.20	28

*TN: Teilnehmende an der Internet-Umfrage 2013

*part: participant-es à l'enquête internet 2013

**Einwohnerzahl 2011

**Nombre d'habitants 2011

Affirmation	Note 2013	Catégorie
«Il est agréable de faire du vélo dans ma localité»	4.3	
Climat 1: suis pris au sérieux	3.9	4.0
Climat 2: le TIM se comporte de manière respectueuse	3.6	
Climat 3: pas de conflits avec les piétons	4.5	
Climat 4: les TP sont respectueux	4.1	
Climat 5: les cyclistes sont respectueux	4.4	
Climat 6: peux dépasser les voitures par la droite	3.5	
Sécurité 1: me sens en sécurité	4.0	3.7
Sécurité 2: suffisamment de pistes/bandes cyclables	3.5	
Sécurité 3: pistes/bandes cyclables suffisamment larges	3.8	
Sécurité 4: itinéraires dénués d'obstacles	3.6	
Sécurité 5: distance de dépassement suffisante	3.5	
Sécurité 6: la priorité est respectée	3.8	
Sécurité 7: en sécurité sur les routes principales et les intersections	3.5	
Sécurité 8: les zones dangereuses peuvent être contournées	3.7	
Confort 1: la pratique du vélo est confortable	4.0	3.7
Confort 2: bordures de trottoirs accessibles aux cyclistes	3.8	
Confort 3: feux adaptés aux cyclistes	3.2	
Confort 4: les chantiers peuvent être contournés	3.2	
Confort 5: les vélos peuvent être embarqués dans les TP	3.2	
Confort 6: j'atteins directement mes destinations	4.6	
Réseau 1: bonne signalisation	3.9	4.3
Réseau 2: contresens cyclables	4.2	
Réseau 3: centre-ville facilement accessible	4.9	
Réseau 4: les routes principales sont adaptées aux vélos	3.9	
Réseau 5: les routes secondaires sont praticables au quotidien	4.4	
Stationnement 1: offre globalement satisfaisante	3.7	3.6
Stationnement 2: offre suffisante à la gare	3.7	
Stationnement 3: offre suffisante pour faire ses achats	4.2	
Stationnement 4: ne crains pas le vol	3.0	
Autorités 1: l'infrastructure cyclable s'est améliorée	3.9	3.6
Autorités 2: je me sens pris au sérieux par les autorités	3.7	
Autorités 3: l'infrastructure cyclable est bien entretenue	3.8	
Autorités 4: déneigement satisfaisant	3.1	
Autorités 5: promotion du vélo satisfaisante	3.3	

Ans de naissance		1970
Sexe (proportion de femmes)		0.42
Formation		
	élève (< 15 ans)	0.01
	école obligatoire	0.02
	apprentissage	0.25
	maturité	0.11
	haute école/ UNI/ EPF	0.59
	pas de diplôme	-
	pas de réponse	0.03
A quelle fréquence faites-vous du vélo en été?		
	tous les jours	0.61
	2-5x par semaine	0.31
	1x par semaine	0.06
	rarement	0.02
	jamais	-
A quelle fréquence faites-vous du vélo en hiver?		
	tous les jours	0.32
	2-5x par semaine	0.34
	1x par semaine	0.12
	rarement	0.17
	jamais	0.06
A quelle fréquence circulez-vous en voiture ou en deux-roues motorisé?		
	tous les jours	0.08
	2-5x par semaine	0.21
	1x par semaine	0.20
	rarement	0.30
	jamais	0.21
Dans quel but circulez-vous à vélo? (aller au travail/ à l'école)		0.77
Dans quel but circulez-vous à vélo? (les loisirs)		0.91
Dans quel but circulez-vous à vélo? (faire les achats)		0.75
Dans quel but circulez-vous à vélo? (accompagner les enfants)		0.22
Quel type de vélo utilisez-vous majoritairement?		
	vélo de ville	0.69
	VTT	0.15
	vélo de course	0.07
	VAE inférieur à 25 km/h	0.06
	VAE supérieur à 25 km/h h (plaque d'immatriculation jaune)	0.03
Quel type de cycliste êtes-vous?		
	débutant-e	-
	cycliste inexercé-e	0.01
	cycliste moyen-ne	0.17
	cycliste compétent-e	0.60
	expert-e	0.21
Comment vous sentez-vous dans la circulation routière		
	en insécurité	0.01
	souvent en insécurité	0.05
	en sécurité moyenne	0.13
	d'ordinaire en sécurité	0.31
	en sécurité	0.50
Au cours des 12 derniers mois, avez-vous vécu un accident vélo?		0.07
Au cours des 12 derniers mois, avez-vous vécu un vélo volé?		0.14
Au cours des 12 derniers mois, avez-vous vécu un vélo vandalisé?		0.19
Note moyenne par catégorie		
Climat général		4.0
Sécurité		3.7
Confort		3.7
Réseau cyclable		4.3
Stationnement		3.7
Vélo et autorités		3.6
Note moyenne général		3.8

Amélioration sensible de l'infrastructure cyclable dans les villes

L'essentiel en bref



Effets positifs des politiques cyclables dans les villes

Étude mandatée par PRO VELO Suisse, septembre 2013

Groupe de projet

Lukas Golder politologue et sociologue des médias

Cindy Beer sociologue

Stephan Tschöpe politologue

Philippe Rochat politologue

Carole Gauch politologue

Johanna Schwab administratrice

Table des matières

L'essentiel en bref.....	3
Le mandat et la base de données	3
Vélos conventionnels pour les loisirs	3
Un climat plus clément pour les cyclistes	6
Non-cyclistes: le confort avant tout.....	8
Conditions générales de circulation à vélo.....	10
Bilan.....	13
Annexe.....	16
L'équipe de gfs.bern.....	16

Berne, le 29 octobre 2013
Copyright by gfs.bern
Non destiné à la publication

L'essentiel en bref

Le mandat et la base de données

PRO VELO Suisse, représentée par Marianne Fässler, cheffe de projet et secrétaire générale adjointe, a chargé l'Institut de recherche gfs.bern d'effectuer un suivi de l'enquête sur les villes cyclables réalisée en 2010 à Berne, Bâle, Zurich et Lausanne. En 2013, la ville de Lucerne a été intégrée à l'enquête. L'objectif de l'étude est de dresser un état des lieux de l'infrastructure cyclable, de la politique des transports et du trafic cycliste dans les villes mentionnées. À cet effet, des comparaisons ont été établies entre les cinq villes et des questions ciblées ont été posées tant aux cyclistes qu'aux non-cyclistes. Le questionnaire n'ayant subi que quelques modifications mineures entre 2010 et 2013, nous avons pu mettre en évidence les changements intervenus ces trois dernières années dans les quatre villes initiales.

Le questionnaire a été élaboré en collaboration avec PRO VELO Suisse. Entre le 10 septembre et le 14 octobre 2013, une enquête a été réalisée auprès d'un échantillon représentatif de 500 habitant-e-s d'au moins 16 ans des villes de Berne, Bâle, Zurich, Lausanne et Lucerne. La marge d'erreur est donc de plus ou moins 4,5% pour toutes les villes: si la valeur obtenue est de 50%, on considère que la valeur réelle se situe entre 45,5% et 54,5%, le niveau de confiance étant de 95%. Il convient de prendre ces données en considération, en particulier pour la comparaison entre les deux enquêtes.

Au total, 2505 entretiens ont été réalisés.

Tableau 1

Rapport technique succinct «PRO VELO Suisse»

Mandant	PRO VELO Suisse
Population	habitant-e-s dès 16 ans
Origine des adresses	annuaire Swisscom
Collecte des données	téléphonique, assistée par ordinateur (CATI)
Type d'échantillonnage	au hasard/par ville, méthode anniversaire au sein des foyers
Période de réalisation de l'enquête	10 septembre - 14 octobre 2013 jour médian: 18 septembre 2013
Taille des échantillons	N _{Bâle} = 502, N _{Berne} = 500, N _{Lausanne} = 500, N _{Lucerne} = 500, N _{Zurich} = 503
Marge d'erreur	± 4,5% pour 50/50
Modes d'échantillonnage	sexe/âge croisés
Durée des entretiens	
Moyenne	27,1 minutes
Écart type	4,8 minutes

© gfs.bern, «PRO VELO Suisse», septembre/octobre 2013

Vélos conventionnels pour les loisirs

En moyenne, 54% des citoyen-e-s de 16 ans et plus se déplacent à vélo au moins occasionnellement. Une part de 46% admet toutefois ne jamais faire de vélo. Dans ce domaine, des différences sont constatées entre les villes: à Bâle, 28% des personnes

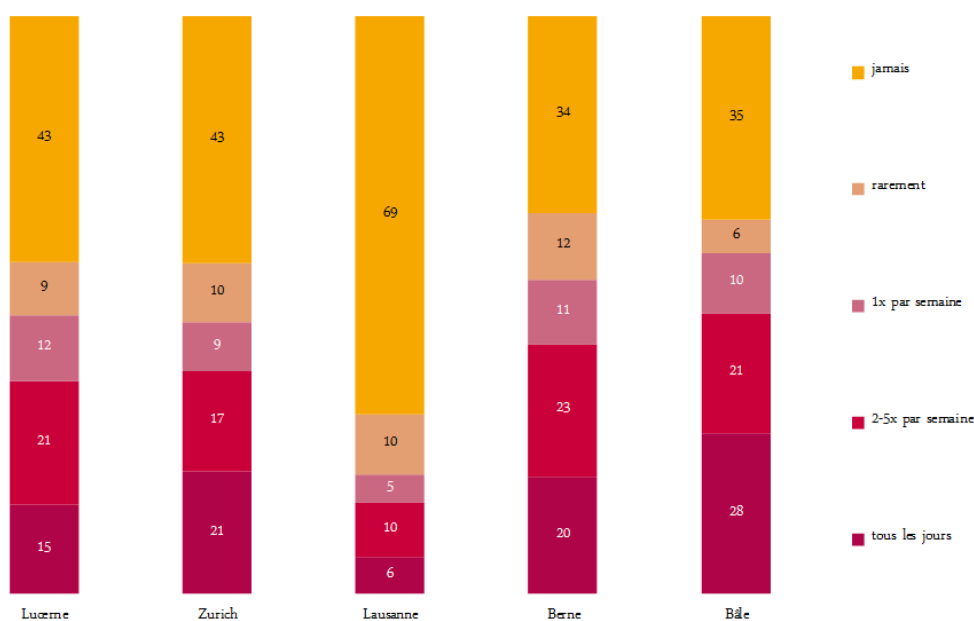
interrogées utilisent le vélo quotidiennement, contre 21% à Zurich, 20% à Berne, 15% à Lucerne et 6% à Lausanne. Si l'on considère les personnes qui se déplacent au moins occasionnellement à vélo, des proportions similaires sont recensées dans les villes suisses allemandes de Berne (66% au moins occasionnellement), Bâle (65% au moins occasionnellement), Lucerne (57% au moins occasionnellement) et Zurich (57% au moins occasionnellement) en ce qui concerne la fréquence d'utilisation du vélo. À Lausanne, seule une minorité de 31% se déplace au moins occasionnellement à vélo: les Lausannois sont donc 69% à ne jamais faire de vélo. Cette proportion correspond à la valeur obtenue en 2010. À Zurich, la part des personnes ne se déplaçant jamais à vélo a légèrement augmenté par rapport à 2010 (+4 points pour cent). À Berne, elle est restée plus ou moins stable (-1 point pour cent) alors qu'elle a légèrement diminué à Bâle (-4 points pour cent).

Graphique 1

Fréquence d'utilisation du vélo dans les villes de Bâle, Berne, Lausanne, Zurich et Lucerne

«L'été, combien de fois roulez-vous en vélo dans la ville de Bâle, Berne, Lausanne, Zurich ou Lucerne?»

en % des habitant·e·s d'au moins 16 ans des villes de Bâle, Berne, Lausanne, Lucerne et Zurich



© gfs.bern, «PRO VELO Suisse», septembre/octobre 2013 (N = 2505), sig.

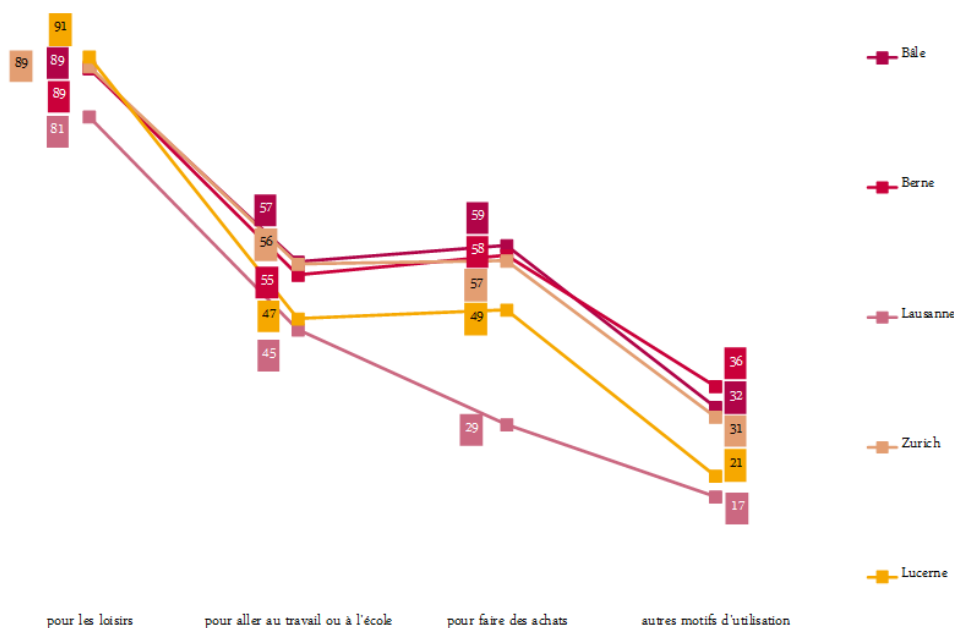
Les personnes qui se déplacent au moins occasionnellement à vélo ont des motivations similaires dans toutes les villes. Le vélo est majoritairement utilisé pour les loisirs et, à l'exception de la ville de Lausanne, plus fréquemment pour faire des achats que pour se rendre au travail ou à l'école.

Graphique 2

Filtre déplacements à vélo dans les villes de Bâle, Berne, Lausanne, Zurich et Lucerne

«Dans quel but circulez-vous à vélo dans la ville de Bâle, Berne, Lausanne, Zurich ou Lucerne?»

en % des habitant-e-s d'au moins 16 ans des villes de Bâle, Berne, Lausanne, Lucerne et Zurich



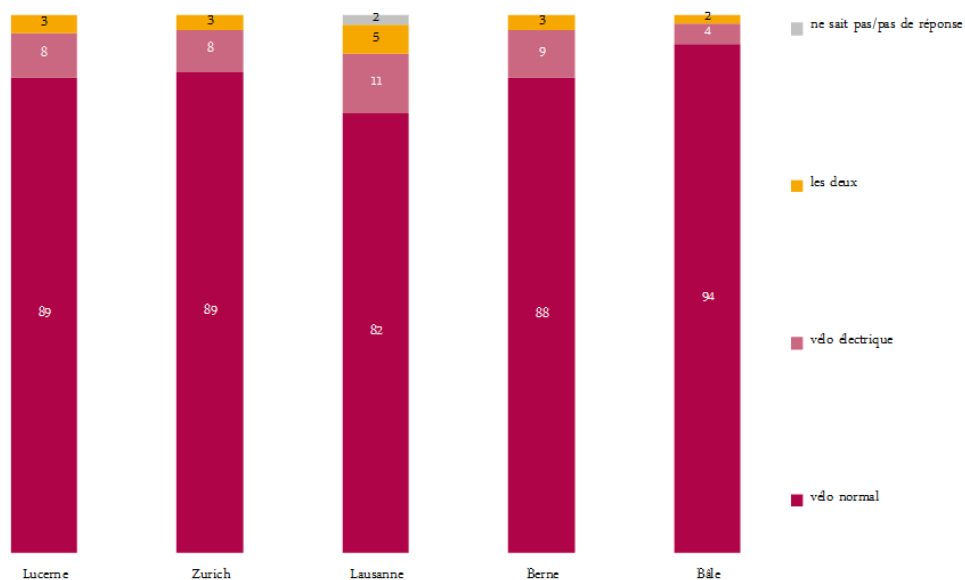
© gfs.bern, «PRO VELO Suisse», septembre/octobre 2013 (n = 1388)

Les cyclistes utilisent majoritairement des vélos conventionnels. La proportion de vélos à assistance électrique (VAE) est comparativement élevée à Lausanne (11%), sachant que 5% des personnes interrogées déclarent utiliser les deux types de vélos. C'est à Bâle que les VAE sont les moins répandus: seules 4% des personnes interrogées en utilisent et 2% utilisent les deux types de vélos.

Filterre type de vélo utilisé dans les villes de Bâle, Berne, Lausanne, Zurich et Lucerne

«Quel genre de vélo utilisez-vous essentiellement? Un vélo conventionnel ou un vélo électrique?»

en % des habitant-e-s d'au moins 16 ans des villes de Bâle, Berne, Lausanne, Lucerne et Zurich qui circulent au moins occasionnellement à vélo



© gfs.bern, «PRO VELO Suisse», septembre/octobre 2013 (n = 1388), sig.

Un climat plus clément pour les cyclistes

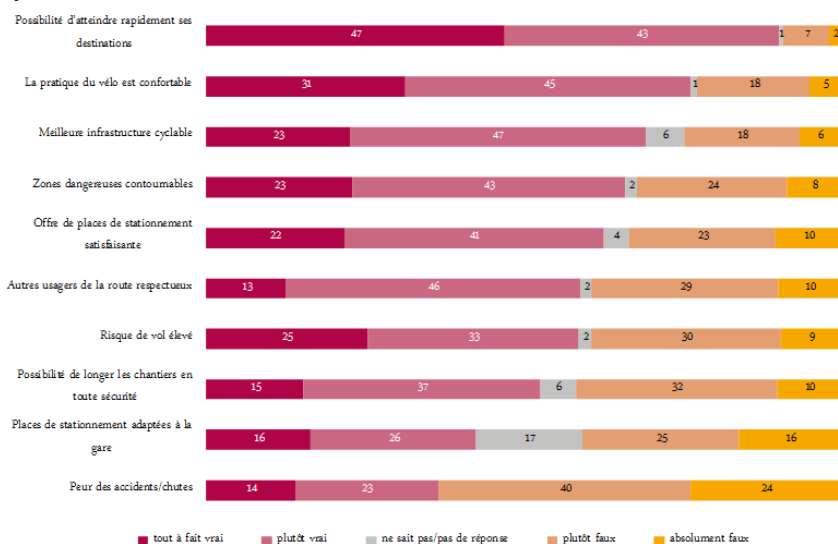
Les affirmations sur le thème des déplacements à vélo, mais également sur les motifs de non-utilisation du vélo, permettent de comparer la situation pour les cyclistes et les non-cyclistes dans les cinq villes de l'enquête. Dans un premier temps, observons l'évaluation des affirmations toutes villes confondues.

L'affirmation selon laquelle le vélo permet d'atteindre rapidement ses destinations recueille la plus grande adhésion. La pratique du vélo est par ailleurs souvent considérée comme confortable. Dans l'ensemble, l'infrastructure cyclable semble s'être sensiblement améliorée ces dernières années. La plupart des cyclistes sont d'avis que les zones dangereuses peuvent être contournées, que l'offre de stationnement est satisfaisante et que les autres usagers de la route les respectent. Néanmoins, une majorité estime que les risques de vol sont élevés. Plus de 40% considèrent que longer les chantiers est plutôt dangereux alors que plus de la moitié se sentent plutôt en sécurité. Une minorité (42% tout à fait et plutôt vrai) juge les places de stationnement à la gare satisfaisantes et 37% déclarent craindre les accidents et les chutes.

Filter affirmations sur le thème des déplacements à vélo dans les villes de Bâle, Berne, Lausanne, Zurich et Lucerne

«Nous avons rassemblé quelques arguments fréquemment entendus sur le thème des déplacements à vélo. Veuillez me dire pour chaque affirmation si, de votre point de vue, elle est tout à fait vraie, plutôt vraie, plutôt fausse ou absolument fausse.»

en % des habitant-e-s d'au moins 16 ans des villes de Bâle, Berne, Lausanne, Lucerne et Zurich qui circulent au moins occasionnellement à vélo



© gfs.bern, «PRO VELO Suisse», septembre/octobre 2013 (n = 1388)

En comparaison, les cyclistes les plus satisfaits sont ceux qui résident à **Bâle**. Ils sont plus nombreux que la moyenne à approuver pratiquement tous les arguments favorables à la pratique du vélo: rapidité de déplacement, amélioration des infrastructures cyclables, comportement respectueux des autres usagers de la route, possibilité d'éviter les zones dangereuses, offre de stationnement satisfaisante et places de stationnement adaptées à la gare. Les cyclistes bâlois sont également les moins nombreux à craindre les chutes et les accidents.

À **Lausanne**, il apparaît clairement que le niveau de satisfaction des cyclistes et la fréquence d'utilisation du vélo ne sont pas seulement liés à la topographie. Les cyclistes lausannois sont les moins nombreux à estimer que la pratique du vélo est confortable, que les zones dangereuses sont facilement contournables, que longer les chantiers est possible en toute sécurité et que des places de stationnement adaptées sont disponibles à la gare. Inversement, ils sont nombreux à craindre les chutes et les accidents.

En ce qui concerne la possibilité d'atteindre rapidement ses destinations, les cyclistes **lucernois** partagent à part quasiment égale l'insatisfaction des Lausannois, qui s'explique cette fois essentiellement par la topographie du chef-lieu vaudois. C'est en revanche à Lucerne que le risque de vol est jugé le moins élevé et que longer les chantiers semble être le moins dangereux.

À **Zurich**, les autres usagers de la route sont considérés comme étant moins respectueux que dans les autres villes, ce qui est également le cas à Lausanne. Les cyclistes zurichois sont par ailleurs les moins enclins à penser que l'infrastructure cyclable s'est améliorée. Aux côtés des Lausannois, ils sont les plus nombreux à ne pas se sentir en sécurité lorsqu'ils doivent longer des chantiers.

C'est à **Berne** que le risque de vol est jugé le plus élevé. La satisfaction vis-à-vis de l'offre de stationnement y est en outre inférieure à la moyenne.

Tableau 2

Filtre affirmations sur le thème des déplacements à vélo (tout à fait ou plutôt vrai)

	LU	ZH	LS	BE	BS	TOTAL
J'atteins rapidement mes destinations	86	90 (0)	87 (0)	93 (-1)	94 (-1)	90
La pratique du vélo est confortable	76	70 (+6)	60 (+11)	81 (+1)	87 (+1)	76
L'infrastructure cyclable s'est améliorée	69	62 (+5)	76 (+2)	65 (-3)	76 (+11)	70
Les zones dangereuses sont contournables	61	63 (+7)	59 (+5)	64 (+4)	79 (+6)	66
L'offre de stationnement est satisfaisante	67	59 (+3)	66 (+15)	53 (+2)	70 (+8)	63
Les usagers de la route sont respectueux	62	50 (-6)	51 (+4)	63 (+12)	64 (+6)	59
Le risque de vol est élevé	56	57 (-3)	58 (-2)	64 (+2)	58 (+7)	58
Possible de longer les chantiers en toute sécurité	62	40 (+5)	40 (-11)	56 (+7)	58 (+5)	52
Place de stationnement adaptée à la gare	45	41 (+1)	38 (+5)	39 (+1)	49 (+5)	42
Peur des accidents/chutes*	35	39	53	33	31	37
n	288	290	171	361	325	1388

* Demandé pour la première fois en 2013

À Lucerne, l'enquête a été réalisée pour la première fois en 2013.

vert: taux d'approbation le plus élevé; rouge: taux d'approbation le plus bas; entre parenthèses: écart par rapport à 2010

Par rapport à 2010, la proportion des cyclistes qui estiment que les zones dangereuses peuvent être contournées a augmenté dans l'ensemble. De même, la pratique du vélo est jugée plus confortable qu'en 2010 dans toutes les villes, en particulier à Zurich (+6 points pour cent) et à Lausanne (+11 points pour cent). La satisfaction vis-à-vis des places de stationnement a également nettement augmenté à Lausanne (+15 points pour cent) ainsi qu'à Bâle (+8 points pour cent). Les cyclistes bâlois sont plus nombreux que la moyenne à estimer que la situation générale s'est améliorée pour les cyclistes (+11 points pour cent) par rapport à 2010. À Berne, c'est surtout l'évaluation du comportement des autres usagers de la route qui a connu une évolution positive (+12 points pour cent). Bien que les Lausannois se montrent plus critiques sur le niveau de sécurité à proximité des chantiers (-11 points pour cent), que les Zurichois jugent les autres usagers de la route moins respectueux (-6 points pour cent) et que les Bâlois estiment que le risque de vol a augmenté (+7 points pour cent), les personnes interrogées dressent dans l'ensemble un tableau plus favorable qu'en 2010.

Non-cyclistes: le confort avant tout

Toutes villes confondues, la majorité des non-cyclistes estiment que les transports publics sont plus confortables que le vélo. La plupart déclarent être dissuadés par la pluie et le froid et jugent la voiture ou la moto plus confortable. De plus, ils craignent

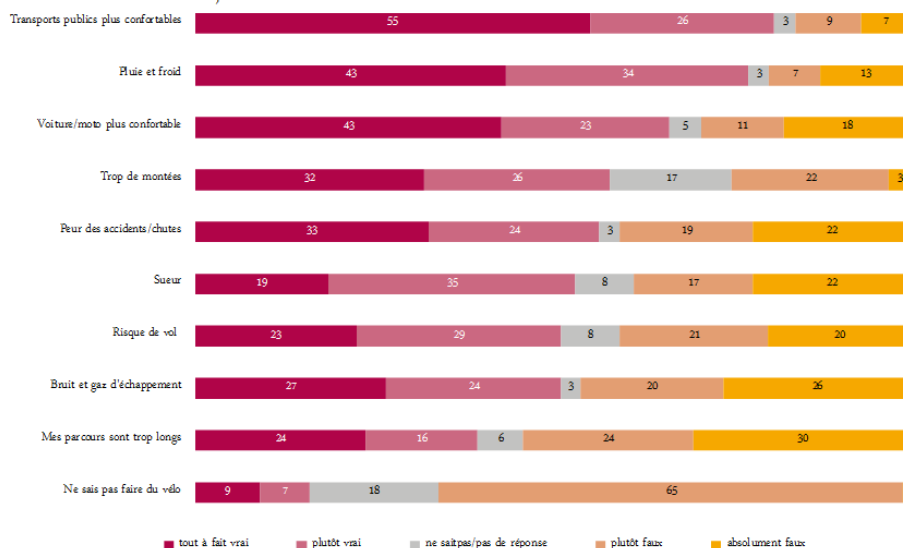
davantage les chutes et les accidents que les cyclistes (57% tout à fait et plutôt vrai). En revanche, le risque de vol est moins élevé pour les non-cyclistes que pour les cyclistes (52% tout à fait et plutôt vrai). Ils sont 54% à estimer que la sueur constitue un obstacle à l'utilisation du vélo et 51% à se sentir gênés par le bruit et les gaz d'échappement. Une minorité (40%) considère que les distances à parcourir sont trop longues.

Graphique 5

Filtre motifs de non-utilisation du vélo dans les villes de Bâle, Berne, Lausanne, Zurich et Lucerne

«Il y a diverses raisons qui expliquent pourquoi on ne fait pas de vélo ou que rarement. Je vous lis quelques-unes de ces raisons. Veuillez me dire si ces raisons vous concernent ou non. Vous pouvez me répondre par me concerne tout à fait, me concerne assez, ne me concerne pas vraiment ou ne me concerne pas du tout.»

en % des habitant-e-s d'au moins 16 ans des villes de Bâle, Berne, Lausanne, Lucerne et Zurich
qui circulent rarement ou ne circulent jamais à vélo



© gfs.bern, «PRO VELO Suisse», septembre/octobre 2013 (n = 1117)

Si l'on considère les villes séparément, on remarque à Bâle que les motifs les moins souvent invoqués sont la distance à parcourir, le bruit et les gaz d'échappement et le fait d'être en sueur après avoir fait du vélo. Les Bâlois comme les Bernois sont les moins nombreux à considérer la voiture ou la moto plus confortable que le vélo. Aux côtés des Zurichois, ce sont également eux qui craignent le moins les chutes et les accidents. Cette peur, le problème de la sueur ainsi que celui du bruit et des gaz d'échappement sont particulièrement répandus à Lausanne. Comparativement, les Lausannois sont moins nombreux que la moyenne à trouver les transports publics plus confortables, bien que le confort constitue un argument de premier plan. C'est à Lucerne que la pluie, le froid et les longues distances constituent les motifs les plus fréquemment invoqués. Les Lucernois sont également plus nombreux à considérer que la voiture et la moto sont plus confortables. Dans la capitale fédérale, le risque de vol est jugé particulièrement élevé par les non-cyclistes. Inversement, c'est à Zurich qu'il est considéré le plus bas.

Tableau 3

Filtre motifs de non-utilisation du vélo (tout à fait ou plutôt vrai)

	LU	ZH	LS	BE	BS	TOTAL
Transports publics plus confortables	82	82 (-6)	73 (-4)	89 (+6)	84 (-1)	81
Pluie et froid	82	78 (+3)	77 (0)	74 (-5)	75 (+4)	77
Voiture/moto plus confortable	77	65 (-7)	67 (-5)	60 (-4)	60 (+5)	66
Trop de montées	60	47	84	44	37	58
Peur des accidents/chutes*	60	50	65	50	50	57
Sueur	56	53 (0)	62 (+18)	45 (-14)	42 (-1)	54
Risque de vol	50	42 (-11)	52 (+3)	58 (+7)	56 (+8)	52
Bruit et gaz d'échappement	58	44 (-7)	59 (+11)	45 (-4)	43 (-9)	51
Parcours trop longs	45	41 (+3)	39 (+8)	37 (+3)	35 (+8)	40
Ne sais pas faire du vélo	17	10 (-2)	18 (+6)	15 (-3)	17 (+2)	16
n	259	265	449	253	206	1354

* Demandé pour la première fois en 2013

À Lucerne, l'enquête a été réalisée pour la première fois en 2013.

vert: taux d'approbation le plus élevé; rouge: taux d'approbation le plus bas; entre parenthèses: évolution par rapport à 2010

Si l'on observe l'évolution des motifs de non-utilisation du vélo, il apparaît que l'argument du confort des transports publics est moins souvent invoqué qu'en 2010 dans toutes les villes sauf à Berne (+6 points pour cent). Les Bâlois sont les seuls à mieux considérer le confort de la voiture et de la moto qu'en 2010 (+4 points pour cent). Enfin, c'est seulement à Zurich que les non-cyclistes jugent le risque de vol moins élevé (-11 points pour cent). À Lausanne, les personnes interrogées invoquent surtout l'argument du bruit et des gaz d'échappement ainsi que le problème de la sueur pour expliquer leur choix de ne pas se déplacer à vélo. L'argument de la distance a surtout gagné du terrain à Lausanne et à Bâle (+8 points pour cent dans les deux cas).

Conditions générales de circulation à vélo

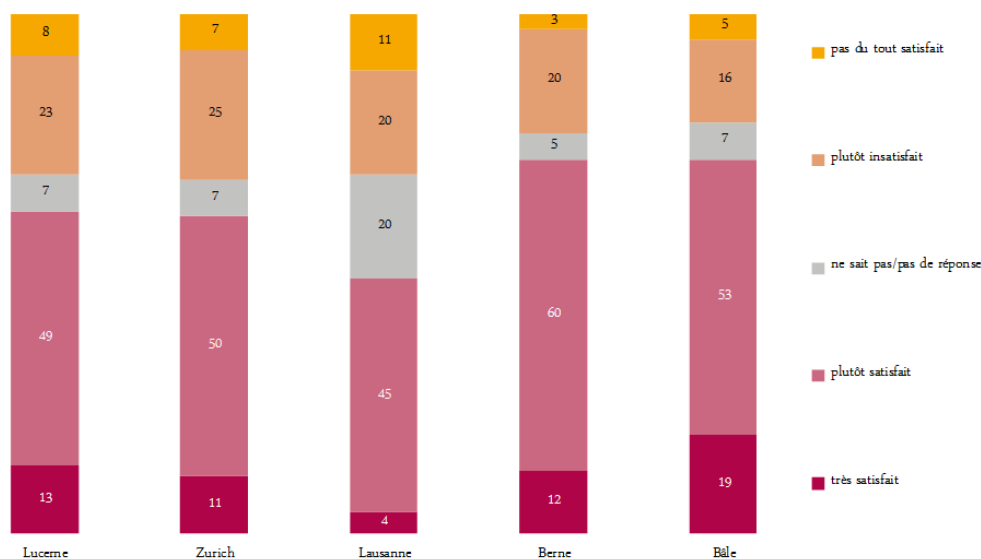
Le niveau de satisfaction vis-à-vis des conditions générales de circulation à vélo a été recensé pour la première fois en 2013. Sans surprise, c'est uniquement à Lausanne que les personnes au moins plutôt satisfaites des conditions générales de circulation sont minoritaires (49%). Seules 4% des personnes interrogées s'estiment très satisfaites des conditions de circulation à vélo. C'est à Bâle que les cyclistes comme les non-cyclistes sont les plus satisfaits (72% tout à fait et plutôt satisfaits), sachant que 19% d'entre eux se déclarent très satisfaits. Le niveau de satisfaction est également élevé à Berne (72% tout à fait et plutôt satisfaits), bien que les Bernois soient moins nombreux que les Bâlois à se déclarer très satisfaits. À Lucerne, 62% des personnes interrogées sont au moins plutôt satisfaites, soit 1% de plus qu'à Zurich.

Graphique 6

Satisfaction vis-à-vis des conditions de circulation à vélo dans les villes de Bâle, Berne, Lausanne, Zurich et Lucerne

«Dans l'ensemble, dans quelle mesure êtes-vous satisfait·e des conditions de circulation à vélo dans votre ville? En êtes-vous très satisfait·e, plutôt satisfait·e, plutôt insatisfait·e ou pas du tout satisfait·e?»

en % des habitant·e·s d'au moins 16 ans des villes de Bâle, Berne, Lausanne, Lucerne et Zurich



© gfs.bern, «PRO VELO Suisse», septembre/octobre 2013 (N = 2505), sig.

Dans les sous-groupes toutes villes confondues, des différences sont constatées entre les sexes. Les hommes s'estiment partout plus satisfaits des conditions de circulation que les femmes, sachant que la différence entre les sexes n'est particulièrement marquée qu'à Bâle et Lausanne. Le niveau de satisfaction varie également en fonction de l'âge. Plus les personnes interrogées sont jeunes, plus elles se déclarent satisfaites des conditions de circulation à vélo. Cette différence est marquée dans toutes les villes sauf à Berne. De grandes différences sont aussi constatées en fonction de la fréquence d'utilisation du vélo dans toutes les villes: les personnes qui ne circulent jamais à vélo ou qui ne savent pas faire du vélo se déclarent moins satisfaites que les cyclistes, qu'ils soient occasionnels ou non.

Ces différences apparaissent clairement sur le graphique 7. L'arbre de réponses («answer tree») est un système de classification sous forme d'arborescence. Il part d'une variable dépendante, la variable cible (dans ce cas, la satisfaction), et s'élargit sur une série de variables indépendantes (par exemple diverses caractéristiques démographiques telles que le sexe, l'âge, la fréquence d'utilisation du vélo). Cette technique permet d'examiner dans quelle mesure les variables indépendantes se différencient de la variable cible. Comme on peut le voir sur le graphique, le degré de satisfaction varie en premier lieu en fonction de la fréquence d'utilisation du vélo. Les personnes qui se déplacent au moins occasionnellement à vélo se déclarent plus satisfaites. Au sein de ce groupe, une différenciation peut s'effectuer par ville. Il apparaît que les cyclistes bâlois sont les plus satisfaits. Une différenciation supplémentaire par sexe peut encore être opérée. Conclusion: les cyclistes bâlois de sexe masculin sont le sous-groupe qui présente le meilleur niveau de satisfaction.

Inversement, le sous-groupe le moins satisfait est constitué de personnes francophones âgées de plus de 38 ans qui ne se déplacent jamais à vélo.

Graphique 7

Satisfaction vis-à-vis des conditions de circulation à vélo

«Dans l'ensemble, dans quelle mesure êtes-vous satisfait-e des conditions de circulation à vélo dans votre ville? En êtes-vous très satisfait-e, plutôt satisfait-e, plutôt insatisfait-e ou pas du tout satisfait-e?»

en % des habitant-e-s d'au moins 16 ans des villes de Bâle, Berne, Lausanne, Lucerne et Zurich



© gfs.bern, «PRO VELO Suisse », septembre/octobre 2013 (N = 2505)

t./p. = très/plutôt

Explication: la technique de l'arbre de réponses permet d'effectuer des différenciations au sein d'une population de base (dans ce cas: habitant-e-s dès 16 ans) pour une variable dépendante (dans ce cas: satisfaction). La méthode commence par la variable indépendante qui présente les écarts les plus importants (dans ce cas: fréquence d'utilisation du vélo). Des regroupements peuvent être effectués si les écarts sont minimes (dans ce cas: Lausanne, Lucerne et Zurich sont regroupées). Ces sous-groupes sont ensuite subdivisés en d'autres sous-groupes si d'autres différences importantes existent entre eux et que le nombre de cas est suffisamment élevé.

Exemple de lecture: 90% des Bâlois de sexe masculin âgés de 16 ans ou plus qui se déplacent au moins occasionnellement à vélo sont satisfaits des conditions de circulation à vélo dans leur ville.

Le test d'influence, réalisé à l'aide de la méthode de l'analyse de régression, indique la probabilité de satisfaction ou d'insatisfaction vis-à-vis des conditions de circulation à vélo dans la ville concernée.

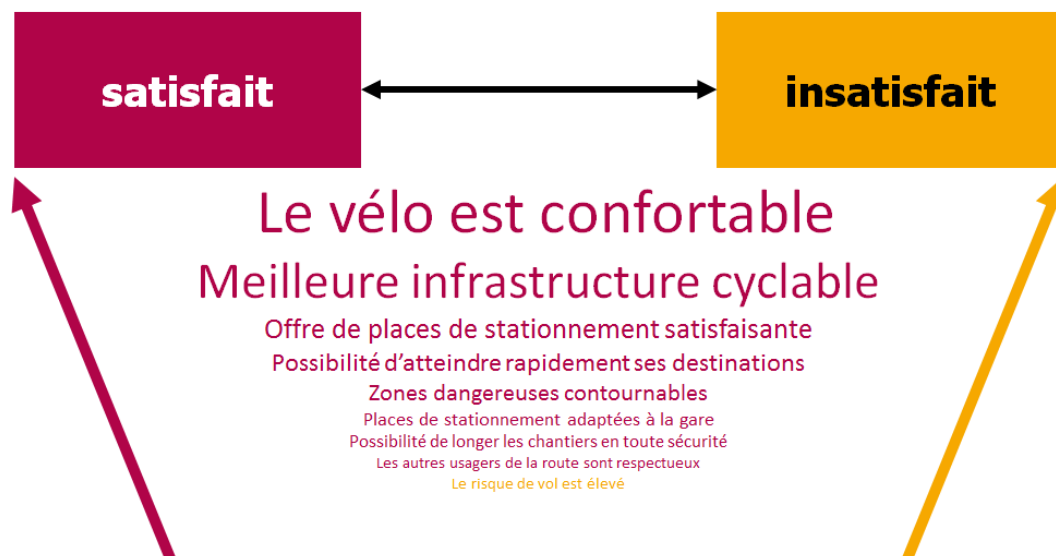
Dans l'ensemble, les affirmations testées dans ce cas expliquent 42% de la variance de la satisfaction. La satisfaction découle principalement de l'approbation à l'affirmation selon laquelle la pratique du vélo est confortable. Le fait que l'infrastructure cyclable se soit améliorée compte également pour une part significative. D'autres facteurs jouent également un rôle plus ou moins important, à savoir la satisfaction vis-à-vis de l'offre de stationnement, la possibilité d'atteindre rapidement ses destinations, la possibilité de contourner les zones dangereuses, la disponibilité de places de stationnement adaptées à la gare, la possibilité de longer les chantiers en toute sécurité et le comportement respectueux des autres usagers de la route. L'insatisfaction s'explique, bien que ce facteur ne soit guère déterminant, par un risque de vol jugé élevé.

Graphique 8

Analyse de régression: satisfaction vis-à-vis des conditions de circulation à vélo dans la ville en fonction des affirmations sur le thème des déplacements à vélo (toutes les villes)

«Dans l'ensemble, dans quelle mesure êtes-vous satisfait-e des conditions de circulation à vélo dans votre ville? En êtes-vous très satisfait-e, plutôt satisfait-e, plutôt insatisfait-e ou pas du tout satisfait-e?»

Habitant-e-s d'au moins 16 ans des villes de Bâle, Berne, Lausanne, Lucerne et Zurich qui circulent au moins occasionnellement à vélo



© gfs.bern, «PRO VELO Suisse», septembre/octobre 2013 (n = 1388), R² = .419

Explication: la méthode de la régression linéaire explique l'influence de variables indépendantes (dans ce cas: affirmations sur le thème des déplacements à vélo) sur une variable dépendante (satisfaction vis-à-vis des conditions de circulation). Les couleurs permettent de classifier les éléments en fonction du taux de satisfaction (rouge: satisfaction élevée; jaune: satisfaction basse). Les arguments qui n'apparaissent pas dans le graphique n'ont pas d'influence sur les résultats.

La satisfaction vis-à-vis des conditions de circulation à vélo dépend principalement des habitudes des personnes interrogées, c'est-à-dire de leur pratique ou non du vélo, ainsi que de leur conviction personnelle: les personnes qui sont convaincues que le vélo est confortable présentent un haut niveau de satisfaction. La politique cyclable et les améliorations qui en découlent jouent également un rôle déterminant. Ainsi, les cyclistes qui perçoivent les résultats des mesures engagées (amélioration de l'infrastructure, offre de places de stationnement, sécurité à proximité des chantiers et des zones dangereuses) se déclarent plus satisfaits.

Si l'on fait abstraction dans toutes les villes des convictions personnelles telles que la perception du confort, on constate des différences mais également des recoupements. À Zurich, les principales sources d'insatisfaction sont les suivantes: une majorité de cyclistes estiment qu'il n'y a pas suffisamment de pistes/bandes cyclables et que l'infrastructure est lacunaire. Inversement, l'offre de places de stationnement et l'amélioration de l'infrastructure cyclable ont un effet positif sur la satisfaction globale. Les mêmes tendances se dessinent à Berne et Lausanne. À Bâle, la satisfaction s'explique également par l'amélioration de l'infrastructure cyclable, ainsi que par la disponibilité de places de stationnement adaptées à la gare. Le risque de vol constitue la principale source d'insatisfaction, bien que peu marquée, ce qui est également le cas à Lucerne. Dans cette ville, les facteurs de satisfaction sont l'amélioration de l'infrastructure cyclable, la possibilité d'atteindre rapidement ses destinations, la sécurité à proximité des chantiers, l'offre de places de stationnement dans la ville et à la gare et, en dernier lieu, la possibilité de contourner les zones dangereuses.

Bilan

La fréquence d'utilisation du vélo varie d'une ville à l'autre. Les cyclistes les plus assidus sont les Bâlois. La pratique du vélo pendant les loisirs domine dans toutes les villes. Les vélos conventionnels restent largement répandus, bien que la fréquence d'utilisation des vélos à assistance électrique (VAE) ne soit pas négligeable à Lausanne, en particulier. Cette spécificité n'a rien de surprenant au vu de la topographie de la ville.

C'est d'ailleurs à Lausanne que l'insatisfaction des cyclistes est la plus élevée. À Bâle, les cyclistes se déclarent en revanche particulièrement satisfaits. Dans l'ensemble, le niveau de satisfaction est plutôt réjouissant et il a progressé depuis 2010. L'évaluation de la satisfaction varie toutefois non seulement régionalement mais aussi en fonction de critères sociodémographiques, tels que le sexe et l'âge. À noter que le niveau de satisfaction dépend également des habitudes et des convictions personnelles, ainsi que de la perception indirecte des résultats de la politique cyclable engagée.

Nous avons identifié quatre résultats majeurs.

Résultat 1

Dans l'ensemble, l'évaluation de l'infrastructure cyclable s'est améliorée depuis 2010. C'est toujours à Bâle que les cyclistes sont les plus satisfaits. Les Bâlois se déplacent d'ailleurs fréquemment à vélo. À Lausanne, la faible proportion de cyclistes s'explique, d'une part, par la topographie et, d'autre part, par une perception plus marquée des dangers de la circulation routière. Comme à Lausanne, les cyclistes zurichois jugent les autres usagers de la route moins respectueux que dans les autres villes et sont particulièrement critiques vis-à-vis de la sécurité à proximité des chantiers, alors que le risque de vol est jugé moins élevé qu'avant. Ce qui n'est pas le cas à Berne, où le vol est considéré comme une menace encore plus présente. C'est à Lucerne que les cyclistes craignent le moins le vol et se sentent le plus en sécurité lorsqu'ils doivent longer des chantiers.

Les non-cyclistes expliquent majoritairement leur choix par des raisons de confort, mais également par des raisons de sécurité.

Résultat 2

La satisfaction vis-à-vis des conditions générales de circulation à vélo ne varie pas seulement régionalement mais aussi en fonction de critères sociodémographiques. Ainsi, les jeunes ont tendance à être plus satisfaits que les moins jeunes et les femmes le sont moins que les hommes. Enfin, les cyclistes les plus assidus sont généralement les plus satisfaits.

Résultat 3

Le confort et la perception de l'amélioration de l'infrastructure cyclable constituent les deux principaux facteurs de satisfaction des cyclistes vis-à-vis des conditions de circulation à vélo dans leur ville. Inversement, le risque de vol constitue une source, bien que mineure, d'insatisfaction.

Résultat 4

Le vélo est principalement utilisé pour les loisirs. Les VAE sont encore peu répandus, bien que leur part soit déjà non négligeable à Lausanne.

Hypothèse de travail 1

Les habitudes et les convictions personnelles ne sont pas les seuls facteurs ayant une influence sur la satisfaction des cyclistes vis-à-vis des conditions de circulation à vélo. L'amélioration des infrastructures cyclables à tous les niveaux peut potentiellement relever le niveau de satisfaction des cyclistes et inciter les non-cyclistes à se déplacer plus souvent à vélo.

Annexe

L'équipe de gfs.bern



LUKAS GOLDER

Chef de projet senior, membre de la direction, politologue et sociologue des médias

Domaines de spécialité:

Analyse intégrée de la communication et analyse de campagne, analyses d'impact médiatique, votations, élections. Modernisation de l'État, réformes de la politique de santé. Publications dans des recueils, des magazines spécialisés, la presse quotidienne et sur Internet.



CINDY BEER

Cheffe de projet, sociologue

Domaines de spécialité:

Gestion de communication, analyse de contenus médiatiques, études ad hoc, méthodes qualitatives



STEPHAN TSCHÖPE

Responsable Analyse et services, politologue

Domaines de spécialité:

Analyse des données complexes, programmation informatique et programmation des enquêtes, extrapolations, baromètre des partis, visualisation



PHILIPPE ROCHAT

Assistant de projet, politologue

Domaines de spécialité:

Analyses médiatiques, recherches, visualisations



CAROLE GAUCH

Politologue et sociologue des médias

Domaines de spécialité:

Analyses médiatiques, recherches, visualisations



JOHANNA SCHWAB

Administratrice

Domaines de spécialité:

Publication assistée par ordinateur, visualisations, administration de projet, administration de conférence

gfs.bern
Hirschengraben 5
Case postale 6323
CH – 3001 Berne
Tél. +41 31 311 08 06
Fax +41 31 311 08 19
info@gfsbern.ch
www.gfsbern.ch

En sa qualité de membre de l'Association suisse des recherches de marché et sociales, l'Institut de recherche gfs.bern garantit qu'aucun entretien n'est réalisé sous le couvert d'intentions publicitaires, de ventes ou de prises de commande, déclarées ou non.

Plus d'informations sur www.schweizermarktforschung.ch



**SCHWEIZER
MARKTFORSCHUNG**

Kein Verkauf - Wissenschaftlich - Anonym

gfs.bern
Menschen. Meinungen. Märkte.