

Prix Villes cyclables 2014

Rapport final

PRO VELO
SUISSE



Impressum:

© PRO VELO Suisse, mai 2014

Reproduction autorisée, moyennant mention de la source.

Auteurs: Daniel Bachofner, Christoph Merkli

PRO VELO Suisse

Case postale 6711

3001 Berne

www.pro-velo.ch

Réalisé avec le soutien de l'Office fédéral des routes OFROU.

Table des matières

1.	Résumé	4
2.	Objectif des enquêtes sur les villes cyclables	6
3.	Méthode et participation	6
3.1	Enquête en ligne	6
3.2	Sondage téléphonique	7
3.3	Comparabilité de l'enquête en ligne et du sondage téléphonique	7
4.	Notes moyennes	8
4.1	Classement	9
4.2	Notes	9
4.3	Répartition régionale	9
5.	Comparaison entre la note moyenne et l'évaluation globale	11
6.	Catégories de questions	13
6.1	Climat général (note moyenne: 4,0; 2009: 3,9; 2005: 3,6)	13
6.2	Sécurité (note moyenne: 3,7; 2009: 3,6; 2005: 3,3)	14
6.3	Confort (note moyenne: 3,7; 2009: 3,5; 2005: 3,6)	15
6.4	Réseau cyclable (note moyenne: 4,3; 2009: 4,3; 2005: 3,6)	16
6.5	Stationnement (note moyenne: 3,6; 2009: 3,5; 2005: 3,4)	17
6.6	Vélo et autorités (note moyenne: 3,6; 2009: 3,4; 2005: 3,1)	18
6.7	Bilan des six catégories	19
7.	Données complémentaires	21
7.1	Sexe	21
7.2	Accidents	21
7.3	Vol et vandalisme	22
7.4	Le cas particulier des installations de stationnement	22
7.5	Corrélations entre diverses évaluations	22
8.	Villes	23
8.1	Grandes villes (> 100 000 habitants)	23
8.2	Villes moyennes (30 000 - 99 999 habitants)	24
8.3	Petites villes (< 30 000 habitants)	25
9.	Sondage téléphonique	26
9.1	Méthode	26
9.2	Résultats	26
9.2.1	Utilisation du vélo	26
9.2.2	Motifs de non-utilisation ou d'utilisation occasionnelle du vélo	27
9.2.3	Satisfaction	28
Annexe	29

1. Résumé

Les cyclistes qui ont participé à l'enquête ont une fois de plus élu la ville de Berthoud comme la plus cyclophile de Suisse, suivie par Coire et Winterthour, qui ont échangé leur place depuis 2009. Zuchwil entre pour la première fois dans le classement et décroche la 4^e place, quasiment à égalité avec Winterthour. En fin de classement, Fribourg cède la lanterne rouge à Zurich. Dans la catégorie des petites villes, Berthoud devance Zuchwil et Soleure. Dans celle des grandes villes (plus de 100 000 habitants), c'est Winterthour qui monte sur la première marche du podium devant Bâle et Berne. Enfin, Coire prend la tête des villes de taille moyenne, suivie par Köniz et Bienne.

Au total, 28 villes ont décroché les 130 évaluations nécessaires pour figurer au classement final.

La ville cyclable de Berthoud obtient la note moyenne de 4,8, ce qui est encore légèrement en-deçà de la note «bien». Par rapport à 2009, ce sont les villes de Berthoud, Coire et Neuchâtel qui ont le plus progressé avec 0,4 point de plus. Seules les villes de Thoune et Saint-Gall ont vu leur nombre de points baisser.

Coire a effectué un véritable bond en avant depuis la première enquête (2005) en gagnant quasiment un point. Berthoud, Berne et Fribourg ont elles aussi enregistré une progression supérieure à la moyenne. Aucune ville n'a totalisé moins de points en 2013 qu'en 2005; la plus faible progression concerne les villes de Zurich et Genève.

En examinant la répartition géographique des 14 villes ayant obtenu l'évaluation «suffisant» ou «bien», on constate qu'elles se situent toutes en Suisse allemande – à l'exception de Biel/Bienne – et qu'elles sont réparties sur huit cantons, sachant que cinq se trouvent dans le canton de Berne.

La note moyenne, toutes villes et catégories confondues, est de 3,8. La note globale, c'est-à-dire l'appréciation donnée à l'affirmation «Il est agréable de faire du vélo dans ma localité», est de 4,3. Dans la plupart des villes, cette note globale est supérieure à la moyenne des notes détaillées. Berthoud, la ville cyclable 2014, obtient l'excellente note globale de 5,6. La plupart des villes romandes ainsi que Gossau (SG), Saint-Gall et Zurich se sont vu attribuer des valeurs insuffisantes.

Au sein des différentes catégories d'évaluation, la catégorie «réseau cyclable» arrive en première position, les catégories «stationnement» et «vélo et autorités» en dernière position. Toutes catégories confondues, c'est l'affirmation relative à l'accessibilité du centre-ville qui obtient la meilleure note (4,9), suivie par la possibilité d'atteindre rapidement et directement ses destinations (4,6) et la cohabitation avec les piétons (4,5). La moins bonne note (3,1) concerne le déneigement et le vol de vélo/vandalisme. Le confort des feux de signalisation et l'aménagement autour des chantiers sont également jugés insuffisants (3,2).

14% des personnes qui ont rempli le questionnaire indiquent que leur vélo a fait l'objet d'un vol au cours des douze derniers mois, 18% d'un acte de vandalisme.

Le sondage téléphonique réalisé dans les villes de Bâle, Berne, Lausanne, Lucerne et Zurich confirme la plupart des résultats de l'enquête en ligne: la satisfaction générale des cyclistes vis-à-vis des conditions de circulation est réjouissante et a progressé depuis le dernier sondage. C'est à Bâle que le niveau de satisfaction est le plus élevé et à Lausanne qu'il est le plus bas. Pour les deux sondages, la meilleure évaluation concerne la possibilité d'atteindre rapidement ses destinations, la moins bonne le risque de vol et l'offre de stationnement, en particulier dans les gares. Dans l'ensemble, l'infrastructure cyclable a été mieux évaluée qu'il y a quatre ans.

Pas moins de 46% des personnes interrogées ont indiqué ne jamais se déplacer à vélo. Les principaux motifs invoqués sont le confort des transports publics et le mauvais temps, suivis par le confort des modes de transport individuels motorisés. La topographie ne joue un rôle déterminant qu'à Lausanne.

La part des utilisateurs de VAE est de 8,7% dans l'enquête en ligne et de 4 à 11% dans le sondage téléphonique.

2. Objectif des enquêtes sur les villes cyclables

Le sondage téléphonique et l'enquête en ligne ont pour but de connaître la satisfaction de la population vis-à-vis de l'infrastructure cyclable, de la sécurité, de la politique des transports et de la promotion du trafic cycliste dans les villes suisses. Sur cette base, les autorités concernées mais également les associations et les spécialistes intéressés ainsi que le grand public peuvent tirer des conclusions sur la convivialité de leur ville pour les cyclistes et les effets des politiques engagées. Réalisée tous les quatre ans, cette enquête nationale permet par ailleurs d'effectuer des comparaisons entre les villes et d'examiner l'évolution de la situation dans l'intervalle d'une législature. L'édition 2013 de l'enquête sur les villes cyclables était la troisième, les deux premières ayant été réalisées en 2005 et 2009.

Pour les cyclistes, l'enquête constitue une occasion de communiquer aux autorités de leur ville les zones dangereuses ou problématiques du réseau cyclable. À ce titre, elle permet de renforcer la confiance entre les deux parties.

Les résultats sont publiés en même temps que la remise du Prix Villes cyclables.

3. Méthode et participation

3.1 Enquête en ligne

En 2013, l'enquête était exclusivement basée sur un formulaire en ligne (voir annexe). Le nombre de participant-e-s s'est fortement étoffé au fil du temps: alors que seuls 2500 questionnaires évaluables avaient été remis en 2005, leur nombre atteignait déjà près de 10 000 en 2009 et plus de 15 000 en 2013. Au vu des supports de diffusion de l'enquête et du type de questions posées, on peut partir du principe que les participant-e-s étaient à quelques exceptions près tous des cyclistes. Le questionnaire n'a pas été modifié afin que les résultats restent comparables.

Toutes les communes de Suisse pouvaient être évaluées à l'aide du formulaire en ligne. Pour obtenir des résultats suffisamment représentatifs, seules les villes ayant obtenu 130 évaluations ont été intégrées dans le classement final, soit 28 villes (2010: 19 ayant obtenu plus de 100 réponses). Les villes d'Aarau et d'Olten ne figurent par exemple plus au classement final. À noter que l'enquête n'a pas été réalisée au Tessin.

Un communiqué de presse a donné le coup d'envoi de l'enquête. La communication a par ailleurs été assurée sur divers canaux nationaux et régionaux électroniques et sur papier, notamment dans le numéro 6/2013 du *velojournal* et le numéro 4/2013 du *PRO VELO Info*. Un site Internet bilingue a été développé spécifiquement pour cette campagne (www.velostaedte.ch ou www.villes-cyclables.ch) et pour le questionnaire en ligne.

Une carte a été mise au point et largement distribuée. Elle mettait en avant les prix à gagner pour encourager les cyclistes à participer à l'enquête. Certaines villes se sont engagées activement dans la diffusion des cartes et ont inséré le lien vers l'enquête sur leur site Internet et dans leur bulletin d'information. L'enquête avait pour partenaires médiatiques le *velojournal*, vis-à-vis des cyclistes, et le magazine «Commune Suisse», vis-à-vis des villes et des communes.

Les plateformes et les réseaux des associations régionales de PRO VELO ont également joué un rôle important dans la communication et le travail médiatique à l'échelle régionale.

3.2 Sondage téléphonique

En plus de l'enquête en ligne, un sondage téléphonique a été réalisé auprès de 500 personnes par ville dans cinq villes. Les mêmes questions ont été posées qu'en 2009, date de la première édition du sondage. Des données de référence sont désormais disponibles pour quatre des cinq villes concernées, si bien qu'une comparaison dans le temps est également possible pour le sondage téléphonique. Ce dernier étant basé sur un échantillon représentatif de 500 personnes par ville, 34% (Bâle) à 69% (Lausanne) des sondé-e-s étaient des non-cyclistes.

3.3 Comparabilité de l'enquête en ligne et du sondage téléphonique

Même si l'enquête en ligne et le sondage téléphonique ont été réalisés pendant la même période et sur le même thème, les résultats ne peuvent pas être comparés statistiquement car une méthode différente a été utilisée auprès d'échantillons non comparables. Ils peuvent toutefois être confrontés dans le but de mettre en évidence et d'interpréter les similitudes et les différences.

Dans l'ensemble, les mêmes tendances se dessinent en ce qui concerne l'appréciation de l'infrastructure cyclable. Dans le sondage téléphonique (représentatif), les notes sont toutefois bien souvent supérieures à celles de l'enquête en ligne. On constate par ailleurs que la part des utilisateurs de VAE est plus importante chez les personnes sondées par téléphone que chez les cyclistes ayant rempli le questionnaire en ligne. Les auteurs en tirent les conclusions suivantes:

- Plus la question est différenciée, plus les réponses sont critiques. Les appréciations formulées lors du sondage téléphonique, mais également en réponse à l'affirmation générale «Il est agréable de faire du vélo dans ma localité» posée au début du questionnaire, sont donc plus positives que la moyenne des évaluations.
- La plupart des personnes qui ont participé à l'enquête en ligne sont probablement des cyclistes convaincus et critiques, et en majorité des membres de PRO VELO informés par le journal des membres ou tout autre canal de communication interne à l'association.
- La part plus élevée d'utilisateurs de VAE parmi les participant-e-s au sondage téléphonique s'explique par le fait qu'une faible proportion de cyclistes occasionnels, c'est-à-dire de personnes se déplaçant rarement en VAE et seulement pendant les loisirs, a répondu à l'enquête en ligne.

4. Notes moyennes

En 2013, 28 villes figurent au classement final contre 19 en 2009.

La note moyenne d'une ville correspond à la moyenne des notes attribuées aux différentes catégories, qui sont à leur tour le résultat de la moyenne des appréciations données à diverses affirmations.

Commune	Rang 2013	Rang 2009	Rang 2005	Comparaison 2009/2013	Note moyenne 2013	Note moyenne 2009	Note moyenne 2005	Comparaison 2009/2013	Comparaison 2005/2013	Participation absolue
Berthoud	1	1	2	-	4,8	4,4	4,0	0,4	0,8	236
Coire	2	3	6	1	4,5	4,1	3,6	0,4	0,9	486
Winterthour	3	2	1	-1	4,4	4,3	4,1	0,1	0,3	209
Zuchwil	4			nouveau	4,4			nouveau	nouveau	158
Soleure	5			nouveau	4,3			nouveau	nouveau	397
Langenthal	6			nouveau	4,2			nouveau	nouveau	142
Köniz	7	5		-2	4,2	4,0		0,2	nouveau	132
Zoug	8	3	3	-5	4,1	4,1	3,8	0,0	0,3	243
Baar	9			nouveau	4,1			nouveau	nouveau	164
Kreuzlingen	10			nouveau	4,1			nouveau	nouveau	161
Biel/Bienne	11	9	6	-2	4,1	3,8	3,6	0,3	0,5	258
Schaffhouse	12	5	4	-7	4,1	4,0	3,7	0,1	0,4	212
Münsingen	13			nouveau	4,1			nouveau	nouveau	204
Bâle	14	5	4	-9	4,0	4,0	3,7	0,0	0,3	836
Thoune	15	5	6	-10	3,9	4,0	3,6	-0,1	0,3	338
Uster	16		4	nouveau	3,9		3,7	nouveau	0,2	215
Frauenfeld	17			nouveau	3,9			nouveau	nouveau	237
Berne	18	9	10	-9	3,9	3,8	3,3	0,1	0,6	1327
Granges	19			nouveau	3,8			nouveau	nouveau	174
Suisse*					3,8	3,7	3,4	0,1	0,4	
Baden	20			nouveau	3,6			nouveau	nouveau	135
Neuchâtel	21	17		-4	3,6	3,2		0,4	nouveau	189
Lucerne	22	12	10	-10	3,6	3,6	3,3	-0,0	0,3	663
Gossau SG	23			nouveau	3,6			nouveau	nouveau	164
Fribourg	24	19	16	-5	3,4	3,1	2,8	0,3	0,6	260
Lausanne	25	14	15	-11	3,4	3,4	3	0,0	0,4	718
Genève	26	16	10	-10	3,4	3,3	3,3	0,1	0,1	938
St-Gall	27	14		-13	3,3	3,4		-0,1	nouveau	208
Zurich	28	17	13	-11	3,2	3,2	3,1	0,0	0,1	1013

Tableau: classement et notes moyennes 2005-2013

Légende:

1 = très mauvais, 2 = mauvais, 3 = insuffisant, 4 = suffisant, 5 = bien, 6 = très bien

vert: progressions les plus importantes

orange: évolutions les plus médiocres

*La moyenne «Suisse» correspond aux notes moyennes des 914 communes qui ont été évaluées par au moins une personne. Cette note est inférieure d'environ 0,5 point à la moyenne des 28 communes du classement final.

Dans le cadre de l'enquête en ligne, 700 communes ont été évaluées par moins de cinq personnes et 164 par cinq à cinquante personnes. Parmi ces communes figurent également des villes moyennes de plus de 30 000 habitants. Le groupe intermédiaire (>50 et <130) comprend 22 villes, dont Aarau et Olten, qui étaient encore intégrées au classement en 2010.

4.1 Classement

Aux yeux des participant-e-s à l'enquête en ligne, Berthoud reste la ville la plus cyclophile de Suisse (voir graphique à la page suivante). Coire arrive en deuxième position, devançant ainsi Winterthour, l'ancienne médaillée d'argent. Les places suivantes sont occupées par de nouvelles arrivantes: Zuchwil, Soleure et Langenthal. Zurich arrive en queue de peloton, Fribourg lui ayant cédé la lanterne rouge. Les plus mauvais élèves sont Saint-Gall, Zurich, Lausanne, Genève, Thoune et Lucerne et Gossau (SG) est la nouvelle arrivante la moins bien classée.

4.2 Notes

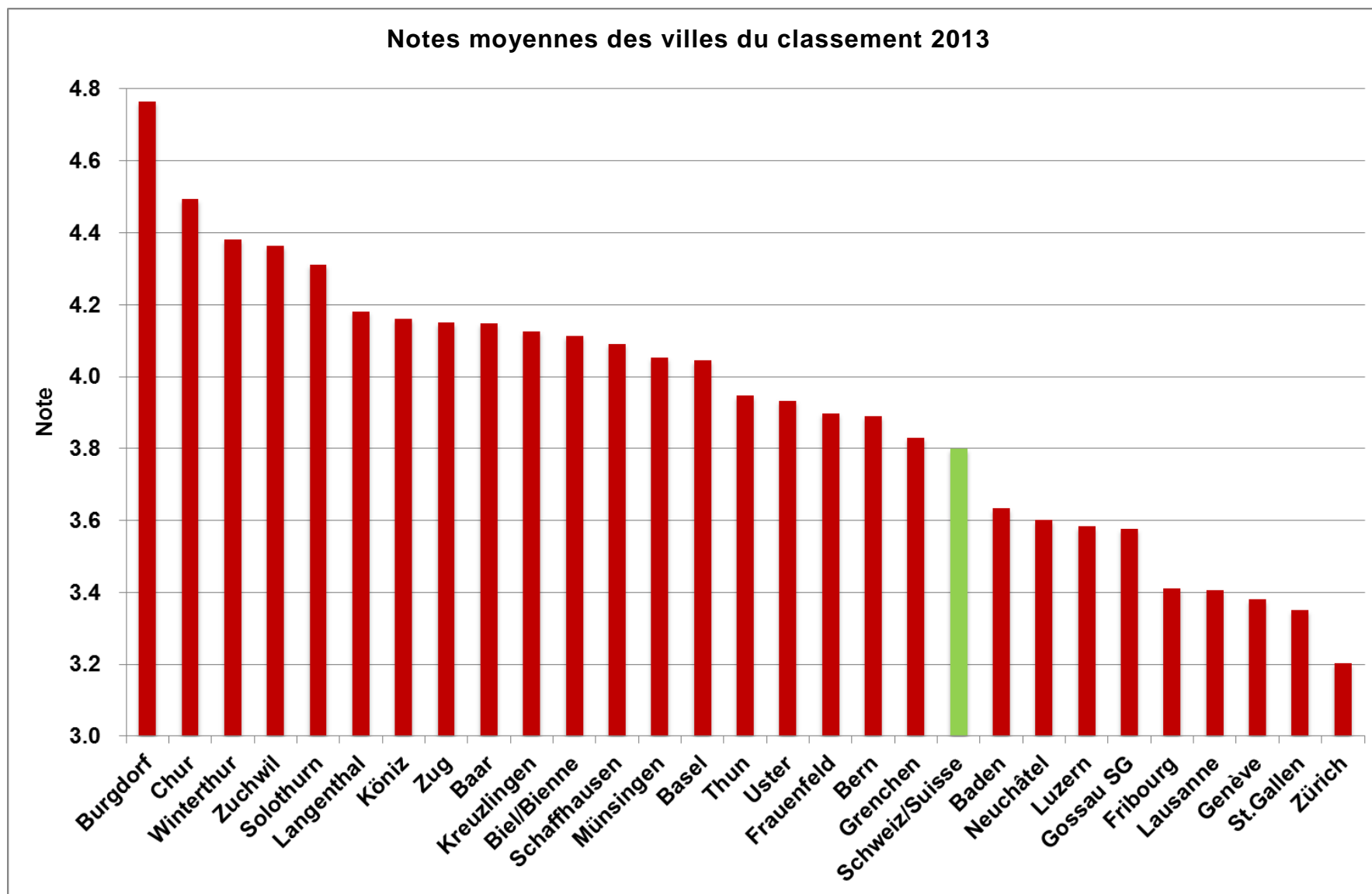
En obtenant la note de 4,8, la ville de Berthoud prend la tête du classement mais manque de peu l'évaluation «bien». Tout comme Coire et Neuchâtel, Berthoud gagne 0,4 point par rapport à 2009, ce qui correspond à la plus importante progression. Seules les villes de Thoune et Saint-Gall ont vu leur note baisser d'un petit dixième de point. Si l'on considère la période de 2005 à 2013, c'est la ville de Coire qui enregistre la meilleure amélioration en gagnant quasiment un point entier. Arrive ensuite Berthoud avec 0,8 point de plus, puis Berne et Fribourg avec une amélioration de 0,6 point. Aucune ville évaluée depuis 2005 n'a totalisé moins de points en 2013 qu'à l'époque; la plus faible progression concerne les villes de Zurich et Genève, avec seulement 0,1 point de plus. Les notes comparativement faibles des deux plus grandes villes de Suisse abaissent la moyenne du pays vers la note insuffisante de 3,8, ce qui correspond malgré tout à une amélioration par rapport à 2009 (3,7) et à 2005 (3,4).

4.3 Répartition régionale

La frontière linguistique reste perceptible en 2013: la première ville francophone est Biel/Bienne, placée au 11^e rang, la première ville exclusivement francophone est Neuchâtel, qui n'arrive qu'en 21^e position. Tout comme les autres villes romandes, à savoir Fribourg, Lausanne et Genève, la ville de Neuchâtel obtient une note inférieure à la moyenne nationale. Elle affiche tout de même la meilleure progression par rapport à 2009 aux côtés de Berthoud et de Coire. Avec 0,3 point de plus, Biel/Bienne et Fribourg ont également été sensiblement mieux évaluées qu'il y a quatre ans. En revanche, les notes attribuées à Lausanne et Genève n'ont guère évolué.

Mis à part les différences manifestes entre les régions linguistiques, les villes les mieux notées sont réparties dans tout le pays (à l'exception de la Suisse italienne, qui n'a pas participé à l'enquête). Les quatorze villes qui obtiennent une note suffisante se trouvent dans les cantons de Berne (5), des Grisons (1), de Zurich (1), de Soleure (2), de Zoug (2), de Thurgovie (1), de Schaffhouse (1) et de Bâle-Ville (1).

Notes moyennes des villes du classement 2013



5. Comparaison entre la note moyenne et l'évaluation globale

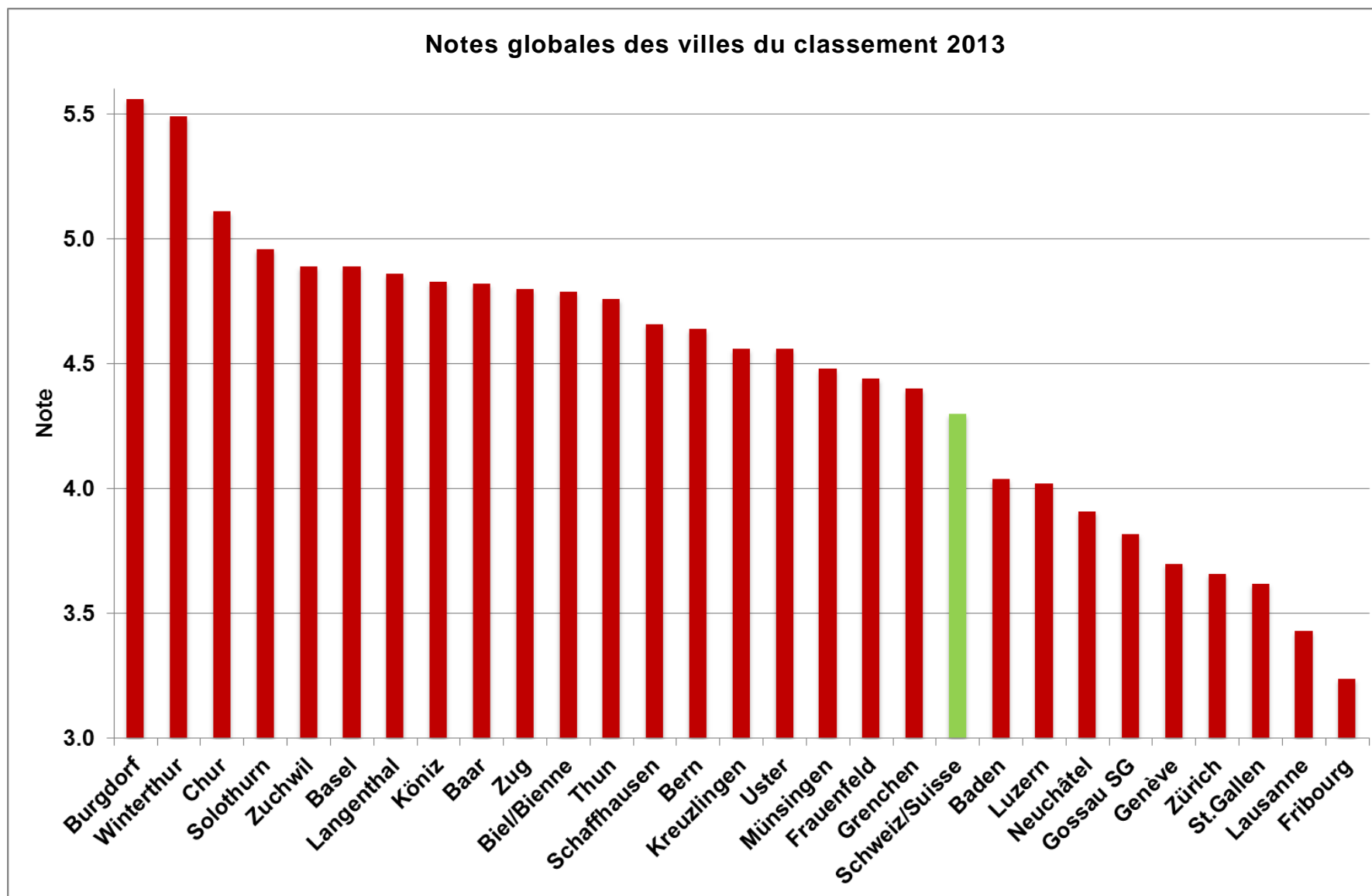
La note moyenne d'une ville se compose de la moyenne des notes des six catégories, lesquelles correspondent à leur tour à la moyenne des 4 à 6 appréciations données à diverses affirmations au sein de chaque catégorie. Une mauvaise note donnée à une ou plusieurs de ces affirmations peut donc se traduire par une moyenne inférieure à la note globale attribuée spontanément. L'évaluation donnée à l'affirmation «Il est agréable de faire du vélo dans ma localité» confirme ce phénomène.

La comparaison entre la moyenne des notes et l'évaluation globale («Il est agréable de faire du vélo dans ma localité») montre que le niveau de satisfaction général est plus élevé que la moyenne des évaluations données à différents aspects désignés individuellement (voir graphique à la page suivante).

Alors que la moyenne des notes des catégories est insuffisante (3,8), la note globale franchit nettement le seuil du niveau «suffisant» pour atteindre 4,3. Cette tendance générale ne se confirme toutefois pas dans toutes les villes: la note globale est inférieure à la note moyenne à Fribourg tandis que les deux chiffres sont identiques à Genève. L'écart entre les deux notes varie d'une ville à l'autre, ce qui explique les différences de positionnement des villes entre les deux modes de classement.

Dans l'ensemble, les cyclistes qui ont participé à l'enquête sont plutôt d'accord avec l'affirmation «Il est agréable de faire du vélo dans ma localité». À Berthoud, Winterthour, Coire et Soleure, la note globale correspond même à l'évaluation «bien», sachant qu'elle atteint la très bonne note de 5,6 (!) à Berthoud, la ville cyclable 2014. Les villes romandes de Neuchâtel, Lausanne, Genève et Fribourg ainsi que les villes alémaniques de Gossau (SG), Saint-Gall et Zurich obtiennent quant à elles des valeurs insuffisantes.

Dans l'ensemble, la note globale a légèrement progressé depuis 2009 (+0,2). C'est Coire et Biel/Bienne qui enregistrent la meilleure amélioration (+0,4), suivies par Berthoud et Köniz (+0,3). Cette moyenne a diminué à Thoun et Lucerne ainsi qu'à Saint-Gall, qui connaît le plus important recul (-0,4).



6. Catégories de questions

6.1 Climat général (note moyenne: 4,0; 2009: 3,9; 2005: 3,6)

Les questions relatives au climat général ont pour but d'identifier comment les cyclistes se sentent dans la circulation vis-à-vis des autres usagers de la route. Toutes villes confondues, la note attribuée au climat général est suffisante et s'est améliorée d'un dixième par rapport à 2009.

Affirmations	Note 2005*	Note 2009	Note 2013	Δ 13/09
pas de conflits avec les piétons	4,1	4,5	4,5	0,0
les cyclistes sont respectueux	3,9	4,3	4,4	0,1
les TP sont respectueux	4,0	3,9	4,1	0,2
suis pris au sérieux		3,8	3,9	0,1
le TIM se comporte de manière respectueuse	3,0	3,4	3,6	0,2
peux dépasser les voitures par la droite	2,8	3,4	3,5	0,1
Moyenne de la catégorie	3,6	3,9	4,0	0,1

Tableau: évaluation des affirmations de la catégorie «climat général»; années 2005, 2009 et 2013
vert: meilleures notes/progressions

orange: notes/évolutions les plus médiocres

*L'enquête 2005 ne se réfère pas exactement aux mêmes affirmations que les enquêtes suivantes; la moyenne 2005 ne correspond donc pas forcément à celle des notes détaillées.

La cohabitation avec les piétons, les autres cyclistes et les transports publics obtiennent des notes suffisantes, contrairement à la cohabitation avec le trafic individuel motorisé. Le climat général s'est légèrement amélioré depuis 2009, en particulier en ce qui concerne la cohabitation avec les autres cyclistes, les transports publics et le trafic individuel motorisé. La cohabitation avec les piétons est restée stable, à un niveau comparativement élevé.

Les notes attribuées au climat général varient entre 3,3 et 4,7 et 21 villes sur 28 obtiennent une évaluation suffisante. Berthoud arrive une fois de plus en tête avec la note de 4,7. La ville cyclable 2014 est talonnée par Coire et Zuchwil avec la note de 4,5. Genève arrive en queue de peloton, devant Zurich qui ferme la marche avec 3,3 points. Par rapport à 2009, la plus grande ville de Suisse perd un dixième de point, tout comme Lucerne et Saint-Gall. Coire enregistre de loin la meilleure progression dans cette catégorie avec 0,4 point de plus.

Par rapport à 2005, ce sont les villes de Coire, Bienne et Fribourg qui ont fait le plus grand bond en avant (+0,6), une évolution positive pour deux villes bilingues. Avec un petit dixième de point en plus, Zurich effectue une avancée très timide.

6.2 Sécurité (note moyenne: 3,7; 2009: 3,6; 2005: 3,3)

Toutes villes confondues, la catégorie «sécurité» obtient la note insuffisante de 3,7, soit une progression d'un dixième depuis 2009 et de quatre dixième par rapport à 2005.

Affirmations	Note 2005*	Note 2009	Note 2013	Δ 13/09
me sens en sécurité	3,3	3,9	4,0	0,1
pistes/bandes cyclables suffisamment larges	3,5	3,8	3,8	0,0
la priorité est respectée		3,7	3,8	0,1
les zones dangereuses peuvent être contournées		3,6	3,7	0,1
itinéraires dénués d'obstacles	3,7	3,4	3,6	0,2
suffisamment de pistes/bandes cyclables	3,6	3,4	3,5	0,1
distance de dépassement suffisante		3,4	3,5	0,1
en sécurité sur les routes principales et les intersections		3,4	3,5	0,1
Moyenne de la catégorie	3,3	3,6	3,7	0,1

Tableau: évaluation des affirmations de la catégorie «sécurité»; années 2005, 2009 et 2013

vert: meilleures notes/progressions

orange: notes/évolutions les plus médiocres

*L'enquête 2005 ne se référait pas exactement aux mêmes affirmations que les enquêtes suivantes; la moyenne 2005 ne correspond donc pas forcément à celle des notes détaillées.

Bien que la moyenne de la catégorie soit inférieure à 4, l'affirmation générale «Je me sens en sécurité» obtient une évaluation suffisante. Les aspects qui ont abaissé la moyenne sont les lacunes du réseau cyclable, la distance de dépassement insuffisante et l'insécurité sur les grands axes et aux intersections.

Si les obstacles ont diminué sur les parcours des cyclistes, ces derniers jugent toujours la largeur des pistes et des bandes cyclables insuffisante.

Dans les villes évaluées, les notes attribuées à la sécurité varient entre 2,9 et 4,8 et sont suffisantes dans 13 d'entre elles. Une fois de plus, Berthoud est la gagnante de la catégorie – suivie par Winterthour – et Zurich la grande perdante: c'est la seule ville qui obtient une note inférieure à 3.

La meilleure progression (+0,5) est enregistrée par la ville de Coire. Quatre villes ont subi un recul: St-Gall (-0,2), Thoune, Lucerne et Zurich (-0,1). En huit ans, ce sont les villes de Berthoud et Biel/Bienne qui ont le plus progressé (+0,8), tandis que Lausanne et Zurich ont quasiment stagné avec une amélioration d'un petit dixième de point.

6.3 Confort (note moyenne: 3,7; 2009: 3,5; 2005: 3,6)

Toutes villes confondues, la catégorie «confort» obtient la note insuffisante de 3,7, ce qui correspond tout de même à une progression respective de 0,2 et 0,3 point par rapport à 2009 et 2005. La note attribuée au confort est la plus basse de toutes les catégories.

Affirmations	Note 2005*	Note 2009	Note 2013	Δ 13/09
j'atteins directement mes destinations		4,6	4,6	0,0
la pratique du vélo est confortable		3,9	4,0	0,1
bordures de trottoirs accessibles aux cyclistes		3,7	3,8	0,1
feux adaptés aux cyclistes	3,3	3,0	3,2	0,2
les chantiers peuvent être contournés	2,7	3,0	3,2	0,2
les vélos peuvent être embarqués dans les TP	2,5	3,1	3,2	0,1
Moyenne de la catégorie	3,4	3,5	3,7	0,2

Tableau: évaluation des affirmations de la catégorie «confort»; années 2005, 2009 et 2013
vert: meilleures notes/progressions

orange: notes/évolutions les plus médiocres

*L'enquête 2005 ne se référerait pas exactement aux mêmes affirmations que les enquêtes suivantes; la moyenne 2005 ne correspond donc pas forcément à celle des notes détaillées.

Comme pour la catégorie «sécurité», bien que la moyenne de la catégorie «confort» soit inférieure à 4, l'affirmation générale «La pratique du vélo est confortable» obtient une évaluation suffisante. La possibilité d'atteindre directement ses destinations est également saluée par les cyclistes. Les mauvaises notes sont attribuées à la coordination des feux, aux chantiers et à l'embarquement des vélos dans les transports publics. Pour ce dernier point, la ville de Genève obtient la moins bonne note de toute l'enquête (1,8).

Les cyclistes jugent que la coordination des feux et l'aménagement autour des chantiers ont progressé depuis 2009 et ils sont toujours aussi satisfaits de la possibilité d'atteindre rapidement et directement leurs destinations.

Les notes attribuées au confort varient entre 3,0 et 4,7 et 11 villes sur 28 obtiennent une évaluation suffisante. Sans surprise, la ville la plus confortable pour les cyclistes est Berthoud et la ville la moins confortable Zurich. La meilleure progression (+0,8) est enregistrée par la ville de Coire. De son côté, Saint-Gall stagne au même niveau qu'en 2009. À Berthoud, Coire et Lausanne (!), la moyenne de la catégorie a bondi de 0,9 point par rapport à 2005. À Schaffhouse et à Zurich, elle a par contre baissé d'un dixième de point.

6.4 Réseau cyclable (note moyenne: 4,3; 2009: 4,3; 2005: 3,6)

Toutes villes confondues, la catégorie «réseau cyclable» obtient la meilleure moyenne de toutes les catégories (4,3), comme en 2009 et en 2005. Phénomène moins réjouissant: la note attribuée au réseau cyclable stagne depuis 2009. C'est la seule catégorie qui ne dispose plus que d'une très faible marge de progression. Grâce à l'avancée spectaculaire réalisée entre 2005 et 2009, la moyenne de cette catégorie reste celle qui a enregistré la plus grande progression depuis 2005.

Affirmations	Note 2005*	Note 2009	Note 2013	Δ 13/09
centre-ville facilement accessible	3,9	4,8	4,9	0,1
les routes secondaires sont praticables au quotidien		4,4	4,4	0,0
contresens cyclables	4,1	4,2	4,2	0,0
bonne signalisation	3,6	3,8	3,9	0,1
les routes principales sont adaptées aux vélos		3,8	3,9	0,1
Moyenne de la catégorie	3,6	4,3	4,3	0,0

Tableau: évaluation des affirmations de la catégorie «réseau cyclable»; années 2005, 2009 et 2013

vert: meilleures notes/progressions

orange: notes/évolutions les plus médiocres

*L'enquête 2005 ne se référait pas exactement aux mêmes affirmations que les enquêtes suivantes; la moyenne 2005 ne correspond donc pas forcément à celle des notes détaillées.

L'accessibilité des centres-villes semble être le point fort des réseaux cyclables urbains. Seules l'infrastructure cyclable des routes principales et la signalisation sont jugées juste insuffisantes.

Les différences par rapport à 2009 sont minimes: de légères améliorations sont perceptibles en ce qui concerne l'accessibilité des centres-villes, la signalisation et les routes principales.

Le réseau cyclable est la seule catégorie qui obtient la note 5 dans deux villes, à savoir Berthoud et Winterthur. À Berthoud, l'affirmation «Je peux me rendre facilement au centre-ville à vélo» est celle qui recueille la plus grande adhésion (5,5). Lausanne, Fribourg et Neuchâtel arrivent en fin de classement avec la note de 3,7.

Coire enregistre une fois de plus la meilleure progression, avec 0,4 point de plus, et Saint-Gall le recul le plus important, avec 0,2 point de moins. Un fléchissement est également observé à Thoune, Lucerne, Genève, Zurich et Lausanne.

Ce sont les villes de Berthoud et Coire qui ont fait le plus grand bond en avant depuis 2005 en gagnant un point entier, alors que Winterthur, troisième au classement général, a enregistré la plus faible progression (+0,3). Aucun réseau cyclable n'a donc été moins bien évalué qu'en 2005 mais certains ont perdu quelques dixièmes de point depuis 2009.

6.5 Stationnement (note moyenne: 3,6; 2009: 3,5; 2005: 3,4)

Toutes villes confondues, la catégorie «stationnement» obtient une note insuffisante. La moyenne a néanmoins progressé d'un dixième de point par rapport à 2009. Sachant que la même évolution avait été constatée entre les deux premières enquêtes, il s'agit de la plus faible amélioration en huit ans.

Affirmations	Note 2005*	Note 2009	Note 2013	Δ 13/09
offre suffisante pour faire ses achats	3,8	4,0	4,2	0,2
offre globalement satisfaisante	3,6	3,5	3,7	0,2
offre suffisante à la gare	3,3	3,4	3,7	0,3
ne crains pas le vol	2,7	2,9	3,0	0,1
Moyenne de la catégorie	3,3	3,5	3,6	0,1

Tableau: évaluation des affirmations de la catégorie «stationnement»; années 2005, 2009 et 2013
vert: meilleures notes/progressions

orange: notes/évolutions les plus médiocres

*L'enquête 2005 ne se référait pas exactement aux mêmes affirmations que les enquêtes suivantes; la moyenne 2005 ne correspond donc pas forcément à celle des notes détaillées.

Seule l'offre de stationnement pour faire ses achats est jugée suffisante. Le nombre de places de stationnement est insuffisant de manière générale et en particulier à la gare. Le risque de vol est considéré comme un grand problème. Depuis 2009, l'offre de stationnement à la gare s'est sensiblement améliorée. La plus faible progression concerne le risque de vol.

Dans les villes évaluées, les notes attribuées aux installations de stationnement varient entre 2,9 et 4,6. Comme en 2009, Coire est en tête et Genève en queue de classement. C'est d'ailleurs à Genève que le risque de vol est jugé le plus élevé: ce point recueille la deuxième moins bonne note de l'enquête (2,0).

La plus grande progression concerne la ville romande de Neuchâtel (+0,6), alors que l'évolution la plus négative se réfère aux villes de Schaffhouse et Thoune, qui perdent toutes deux un dixième de point.

Si l'on considère l'évolution de la situation sur les huit dernières années, c'est Coire qui enregistre l'amélioration la plus spectaculaire (1,2 point), toutes catégories confondues. Seule la ville de Genève obtient une moins bonne évaluation (-0,1).

6.6 Vélo et autorités (note moyenne: 3,6; 2009: 3,4; 2005: 3,1)

Les cyclistes sont-ils pris au sérieux et traités de manière équitable par les autorités en tant qu'usagers de la route? Toutes villes confondues, la catégorie «vélo et autorités» obtient la moins bonne note de toutes les catégories. Signe encourageant: la moyenne a progressé de 0,2 point par rapport à 2009 et de 0,5 point par rapport à 2005.

Affirmations	Note 2005*	Note 2009	Note 2013	Δ 13/09
l'infrastructure cyclable s'est améliorée	3,8	3,9	3,9	0,0
l'infrastructure cyclable est bien entretenue	3,8	3,7	3,8	0,1
je me sens pris au sérieux par les autorités		3,5	3,7	0,2
promotion du vélo satisfaisante	2,9	3,1	3,3	0,2
déneigement satisfaisant	2,7	2,9	3,1	0,2
Moyenne de la catégorie	3,1	3,4	3,6	0,2

Tableau: évaluation des affirmations de la catégorie «vélo et autorités»; années 2005, 2009 et 2013

vert: meilleures notes/progressions

orange: notes/évolutions les plus médiocres

*L'enquête 2005 ne se référait pas exactement aux mêmes affirmations que les enquêtes suivantes; la moyenne 2005 ne correspond donc pas forcément à celle des notes détaillées.

Toutes les affirmations proposées dans cette catégorie obtiennent une évaluation insuffisante. Une amélioration est toutefois perceptible. Les cyclistes estiment en particulier que la promotion du vélo est insuffisante et que le déneigement des pistes et des bandes cyclables n'est pas satisfaisant.

Par rapport à 2009, les cyclistes se sentent mieux pris au sérieux par les autorités, perçoivent les efforts de leurs élus pour promouvoir le vélo et sont plus satisfaisants du déneigement.

Dans les villes évaluées, les notes varient entre 3,0 (St-Gall) et 4,8 (Berthoud).

Depuis 2009, la meilleure amélioration est enregistrée par la ville de Fribourg (+0,5);

Winterthour (!) et Genève sont les seules à avoir perdu un dixième de point.

Au cours des huit dernières années, c'est la ville de Coire qui a le plus progressé (+1,2), à l'inverse de Genève qui a perdu trois dixièmes de point.

6.7 Bilan des six catégories

Catégorie	Note moyenne 2005	Note moyenne 2009	Note moyenne 2013	Évolution 2009-2013	Évolution 2005-2013
1. Réseau cyclable	3,6	4,3	4,3	0,0	0,7
2. Climat général	3,6	3,9	4,0	0,1	0,4
3. Sécurité	3,3	3,6	3,7	0,1	0,4
4. Confort	3,4	3,4	3,7	0,3	0,3
5. Stationnement	3,4	3,5	3,6	0,1	0,2
6. Vélo et autorités	3,1	3,4	3,6	0,2	0,5
Toutes les catégories	3,4	3,7	3,8	0,1	0,4

Tableau: moyennes des catégories par date et évolution depuis 2009 et 2005

vert = meilleure note/évolution

orange = moins bonne note/évolution

Le **réseau cyclable** a toujours été la catégorie la mieux évaluée par les cyclistes. L'affirmation relative à l'accessibilité des centres-villes obtient la meilleure note (4,9), toutes catégories confondues. Seules l'infrastructure cyclable des routes principales et la signalisation sont jugées juste insuffisantes.

La catégorie «réseau cyclable» est également celle qui a enregistré la meilleure progression depuis 2005, mais pas depuis 2009. Les améliorations saluées dans certaines villes sont compensées par les détériorations perçues dans d'autres villes.

À l'échelle nationale, le **climat général** est encore jugé globalement insatisfaisant. Les cyclistes cohabitent bien avec les piétons et les autres cyclistes mais restent insatisfaits de la cohabitation avec les véhicules motorisés, en particulier lorsqu'il s'agit de les dépasser par la droite.

L'amélioration du climat général au cours des huit dernières années est surtout imputable aux quatre premières.

La **sécurité** n'atteint pas la moyenne des catégories avec la note de 3,7. La situation n'est toutefois pas si inquiétante, car les cyclistes ont validé l'affirmation «À vélo, je me sens en sécurité» en lui attribuant un 4. Ils regrettent néanmoins les lacunes du réseau cyclable, le fait que la distance de dépassement soit insuffisante et l'insécurité sur les grands axes et aux intersections.

Ce critère est également en situation de quasi-stagnation depuis 2009 alors qu'il avait connu une progression sensible au cours des quatre premières années.

La catégorie **confort** obtient également la note de 3,7. Des écarts relativement importants sont constatés entre les différentes questions au sein de la catégorie: alors que la possibilité d'atteindre directement ses destinations obtient la deuxième meilleure note de toute l'enquête et que la pratique du vélo est jugée confortable, les affirmations relatives à la coordination des feux de signalisation, à la possibilité de contourner les

chantiers et à l'embarquement des vélos dans les transports publics font chuter la moyenne en-deçà du seuil de satisfaction.

Le confort est néanmoins la catégorie qui a connu la meilleure progression depuis 2009, sachant qu'elle était alors encore en fin de classement.

En obtenant la note de 3,6, le **stationnement** fait partie des deux principaux sujets de mécontentement des cyclistes. La moyenne aurait d'ailleurs été encore plus basse si l'on n'avait pas tenu compte de l'offre de stationnement pour faire ses achats, que les cyclistes ont jugé suffisante. La note la plus basse de toute l'enquête est liée à la crainte de se faire voler son vélo.

Cette catégorie est également celle qui a le moins progressé depuis 2005.

À égalité avec la précédente en termes de note moyenne, la catégorie **vélo et autorités** se place en dernière position. Aucune affirmation n'obtient une évaluation suffisante. Le déneigement est le deuxième point le moins bien noté de toute l'enquête. Une amélioration sensible est tout de même remarquée, bien que l'insatisfaction des cyclistes dans ce domaine soit bien ancrée.

Les conclusions suivantes peuvent être tirées de cette évaluation moyenne nationale:

- les deux pôles de la précédente enquête restent inchangés: le «réseau cyclable» conserve la première place du classement, la catégorie «vélo et autorités» la dernière;
- l'accessibilité des centres-villes et la cohabitation avec les piétons obtiennent une fois de plus les meilleures notes;
- les moins bonnes notes sont toujours attribuées aux problématiques du vol et du déneigement;
- aucune catégorie n'a été moins bien notée en 2013 qu'en 2009 ou en 2005: la tendance est donc positive dans tous les domaines, à l'exception de quelques affirmations isolées au sein des catégories;
- le rythme de progression a ralenti dans l'ensemble: par rapport à 2009, les notes ont gagné au maximum trois dixièmes de point; toutes catégories confondues, l'amélioration se limite à un dixième de point.

7. Données complémentaires

7.1 Sexe

À l'échelle de la Suisse, les personnes ayant participé à l'enquête se composaient de 58% d'hommes et de 42% de femmes. Par rapport à 2009, la proportion d'hommes a donc augmenté de 2%.

Si l'évaluation moyenne est quasiment identique pour les deux sexes, des écarts importants sont constatés sur des questions particulières. Pour les grandes villes, les phénomènes suivants sont observés:

- Une différence de 0,2 point ou plus est constatée dans 55 cas sur 638 (8,6%). Les femmes attribuent de meilleures notes dans 21 cas, les hommes dans 34 cas. Sur tous les autres points, les avis des hommes et des femmes sont moins différenciés ou identiques.
- À Winterthour, les différences sont particulièrement manifestes. Plusieurs questions relevant des catégories «confort», «vélo et autorités» et «stationnement» ont été sensiblement mieux notées par les femmes; les écarts varient entre 0,2 et 0,6 point (207 formulaires ont été remplis pour la ville de Winterthour).
- L'écart le plus important est observé à Winterthour pour la quatrième question de la catégorie «confort» (les chantiers peuvent être contournés): alors que les femmes lui attribuent la note de 3,97, les hommes se contentent d'une moyenne de 3,33 (écart de 0,64 point).
- Les femmes ont tendance à se montrer plus critiques vis-à-vis des questions de sécurité. Cette observation vaut surtout pour les villes de Lucerne et Zurich, dans une moindre mesure pour celles de Berne, Lausanne et Genève.
- La première question de la catégorie «sécurité» (je me sens en sécurité) obtient au moins 0,2 point de moins chez les femmes que chez les hommes dans cinq villes sur six. À Winterthour, aucune différence n'est constatée sur cette question.
- Des différences importantes sont observées pour la question: «Quel type de cycliste êtes-vous» (moyen – compétent – expert). Dans les six villes évaluées, les hommes sont beaucoup plus nombreux que les femmes à s'estimer experts.

7.2 Accidents

En 2013, 7% des cyclistes ayant participé à l'enquête ont été victimes d'un accident. La question ayant été formulée différemment il y a quatre ans, les résultats ne sont pas comparables. L'analyse des réponses montre que les cyclistes qui ont été victimes d'un accident au cours des douze derniers mois accordent plus de poids aux risques potentiels.

Des différences sont également constatées dans les réponses relevant de la catégorie «climat général»: les personnes qui ont été impliquées dans un accident se sentent moins prises au sérieux et considèrent les automobilistes et les motards comme étant moins respectueux. En matière de confort, les cyclistes concernés donnent également des réponses plus critiques (-0,34 point): ils sont beaucoup plus insatisfaits des bordures de trottoirs, des feux et des possibilités d'embarquer les vélos dans les transports publics que le reste des participant-e-s à l'enquête.

7.3 Vol et vandalisme

14% des personnes qui ont rempli le questionnaire indiquent que leur vélo a fait l'objet d'un vol au cours des douze derniers mois, 18% d'un acte de vandalisme. La question ayant été formulée différemment il y a quatre ans, les résultats ne sont pas comparables. Sur un effectif de 3,7 millions de cyclistes¹, cela représente plus d'un demi-million de vélos volés par année et plus de 660 000 actes de vandalisme!

7.4 Le cas particulier des installations de stationnement

Dans l'enquête de 2005, le stationnement ne constituait pas une catégorie à part entière – contrairement à 2009 et 2013 – mais un élément de la catégorie «confort». Pour pouvoir comparer les catégories concernées entre 2009 et 2005, les questions relatives au stationnement de l'enquête 2005 ont été intégrées à l'évaluation à la fois en tant qu'élément de la catégorie «confort» et en tant que catégorie propre. Pour établir la note moyenne de 2005, les installations de stationnement n'ont été prises en compte qu'une fois.

7.5 Corrélations entre diverses évaluations

Les rapports entre les différents résultats ont été analysés afin d'identifier les éventuelles corrélations et en tirer des déductions. Ces analyses de régression ont par exemple permis de tirer les conclusions suivantes:

- Bordures de trottoirs: il existe une certaine corrélation entre cet élément et le confort, c'est-à-dire que la possibilité de franchir les bordures de trottoirs à vélo semble jouer un rôle dans le confort des cyclistes. En revanche, le lien avec la sécurité n'est pas significatif, c'est-à-dire que les bordures de trottoirs ne sont manifestement pas considérées comme des obstacles dangereux.
- Sécurité sur les grands axes et aux intersections: cette question exprime plus que toute autre le sentiment général de sécurité des cyclistes. C'est donc essentiellement par des mesures relatives aux routes principales et aux intersections que le sentiment de sécurité peut être amélioré.
- Vélo et autorités: les cyclistes perçoivent les mesures engagées et reconnaissent les progrès accomplis, en particulier grâce aux mesures mises en place par les autorités.
- Le fait de se sentir pris au sérieux influence également les réponses qui concernent le confort, le sentiment de sécurité et la question générale «Il est agréable de faire du vélo dans ma localité».

¹ Derniers chiffres officiels du nombre de vignettes vendues en 2010

8. Villes

Les 28 villes évaluées ont été regroupées par catégories en fonction de leur taille et un classement a été établi pour chaque catégorie. Vous trouverez des données détaillées en annexe.

8.1 Grandes villes (> 100 000 habitants)

Ville	Climat général	Sécurité	Confort	Réseau cyclable	Stationnement	Vélo et autorités	Moyenne
Winterthour	4,4	4,5	4,3	5,0	4,1	4,1	4,4
Bâle	4,1	4,0	3,9	4,7	3,6	3,9	4,0
Berne	4,0	3,8	3,9	4,6	3,4	3,7	3,9
Lausanne	3,7	3,2	3,5	3,5	3,0	3,5	3,4
Genève	3,5	3,2	3,4	4,0	2,9	3,3	3,4
Zurich	3,3	2,9	3,0	3,8	3,1	3,1	3,2

Tableau: notes attribuées aux grandes villes par catégorie

vert = meilleure note

orange = moins bonne note

Winterthour est la grande ville cycliste de Suisse. Aucune catégorie n'obtient une note inférieure à 4,1. Le réseau cyclable est même salué par un 5, ce qui correspond à la meilleure note de toutes les catégories et de toutes les villes. La ville de Bâle affiche elle aussi une moyenne suffisante malgré la faiblesse – à en juger par les évaluations des cyclistes – de ses installations de stationnement.

La dernière du classement final, la ville de Zurich, arrive logiquement au dernier rang des grandes villes. Elle a toutefois cédé la lanterne rouge à Lausanne pour le critère «réseau cyclable» et à Genève pour le critère «stationnement».

Les deux grandes villes de Suisse romande obtiennent la même moyenne, loin derrière leurs équivalentes alémaniques, exception faite de Zurich.

8.2 Villes moyennes (30 000 - 99 999 habitants)

Ville	Climat général	Sécurité	Confort	Réseau cyclable	Stationnement	Vélo et autorités	Moyenne
Coire	4,4	4,4	4,4	4,9	4,6	4,2	4,5
Köniz	4,2	4,0	4,0	4,5	4,3	3,9	4,2
Biel/Bienne	4,2	4,0	4,0	4,7	3,9	3,9	4,1
Schaffhouse	4,3	4,1	3,7	4,5	4,1	3,9	4,1
Thoune	4,1	3,9	3,9	4,5	3,6	3,6	3,9
Uster	4,1	3,8	3,9	4,5	3,8	3,6	3,9
Neuchâtel	4,0	3,5	3,5	4,0	3,4	3,3	3,6
Lucerne	3,8	3,4	3,5	4,1	3,3	3,4	3,6
Fribourg	3,7	3,2	3,3	3,7	3,2	3,3	3,4
St-Gall	3,7	3,2	3,0	3,8	3,4	3,0	3,3

Tableau: notes des villes moyennes par catégorie

vert = meilleure note

orange = moins bonne note

Coire est la gagnante incontestée de la catégorie des villes de taille moyenne: aucune note n'est inférieure à 4,2. La ville grisonne se place d'ailleurs en tête dans toutes les catégories. Les deux villes suivantes, à savoir Köniz et Biel/Bienne enregistrent elles aussi une moyenne suffisante. Mais Schaffhouse tombe sous le seuil de satisfaction dans la catégorie «confort», notamment, alors que Köniz recule dans la catégorie «vélo et autorités» et Biel/Bienne dans la catégorie «stationnement».

Parmi les perdantes, Saint-Gall et Fribourg sont au coude-à-coude. Saint-Gall prend la lanterne rouge à cause de ses mauvais scores dans les catégories «confort» et «vélo et autorités», alors que son réseau cyclable et ses installations de stationnement sont mieux évaluées que ceux de Fribourg. Les deux villes n'obtiennent la moyenne dans aucune catégorie.

8.3 Petites villes (< 30 000 habitants)

Ville	Climat général	Sécurité	Confort	Réseau cyclable	Stationnement	Vélo et autorités	Moyenne
Berthoud	4,7	4,8	4,7	5,0	4,5	4,8	4,8
Zuchwil	4,5	4,2	4,3	4,7	4,3	4,1	4,4
Soleure	4,4	4,3	4,1	4,8	4,2	4,1	4,3
Langenthal	4,4	4,1	4,1	4,7	4,0	3,8	4,2
Zoug	4,2	4,1	4,0	4,7	3,9	3,9	4,1
Baar ZG	4,3	4,0	4,1	4,7	3,9	3,9	4,1
Kreuzlingen	4,2	4,0	3,9	4,6	4,3	3,8	4,1
Münsingen	4,1	3,8	4,0	4,6	4,1	3,8	4,1
Frauenfeld	4,1	3,8	3,6	4,4	3,9	3,5	3,9
Granges	4,2	3,8	3,6	4,2	3,5	3,6	3,8
Baden	4,0	3,6	3,5	4,0	3,3	3,4	3,6
Gossau SG	3,9	3,2	3,3	3,9	4,1	3,1	3,6

Tableau: notes des petites villes par catégorie

vert = meilleure note

orange = moins bonne note

Sans surprise, Berthoud caracole en tête du classement des petites villes. La ville cyclable 2014 devance ses concurrentes dans toutes les catégories et obtient un 5 pour son réseau cyclable, la meilleure note de toutes les catégories et de toutes les villes, un privilège qu'elle partage avec Winterthour. La plupart des petites villes obtiennent une moyenne générale suffisante, mais seules Berthoud, Zuchwil et Soleure n'ont aucune note sous le seuil de satisfaction. Le dernier rang est occupé par Gossau (SG), qui n'atteint une évaluation suffisante que dans la catégorie «stationnement». Baden est quasiment dans le même cas de figure, avec des notes (juste) suffisantes pour le climat général et le réseau cyclable.

9. Sondage téléphonique

9.1 Méthode

PRO VELO Suisse a chargé l'Institut de recherche gfs.bern d'effectuer un suivi du sondage réalisé en 2009 à Berne, Bâle, Zurich et Lausanne. En 2013, la ville de Lucerne a été intégrée au sondage. Dans chaque ville, l'enquête a été réalisée en septembre et en octobre sur la base d'un questionnaire uniforme auprès d'un échantillon représentatif de 500 habitant-e-s de 16 ans ou plus. Des non-cyclistes ont donc également été interrogés. La marge d'erreur est de plus ou moins 4,5%. Un rapport final renseigne de manière détaillée sur les résultats du sondage.

9.2 Résultats

9.2.1 Utilisation du vélo

En moyenne, 54% des citoyen-ne-s de 16 ans et plus se déplacent à vélo au moins occasionnellement. La proportion des personnes interrogées qui utilisent quotidiennement leur vélo est de 28% à Bâle, 21% à Zurich, 20% à Berne, 15% à Lucerne et 6% à Lausanne. Dans les villes alémaniques, entre 57% et 66% des personnes interrogées se déplacent au moins occasionnellement à vélo; à Lausanne, cette proportion est seulement de 31%. À Zurich, la part des personnes ne se déplaçant jamais à vélo a légèrement augmenté par rapport à 2009. À Berne, elle est restée plus ou moins stable alors qu'elle a légèrement diminué à Bâle (-4 points pour cent).

Les cyclistes utilisent majoritairement des vélos conventionnels. C'est à Lausanne que la proportion de vélos à assistance électrique (VAE) est la plus élevée (11%) et à Bâle qu'elle est la plus faible (4%).

9.2.2 Motifs de non-utilisation ou d'utilisation occasionnelle du vélo

	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 sait pas faire du vélo	17	10 (-2)	18 (+6)	15 (-3)	17 (+2)	16
n	259	265	397	229	206	1354

Tableau: motifs de non-utilisation ou d'utilisation occasionnelle du vélo
 en vert: taux d'approbation le plus élevé; en rouge; taux d'approbation le plus bas
 entre parenthèses: évolution par rapport à 2009
 Source: gfs.bern; 2013

La grande majorité des non-cyclistes et des cyclistes occasionnels estime que les transports publics sont plus confortables que le vélo (81%). Ils sont 77% à craindre la pluie et le froid, 66% à juger la voiture ou la moto plus confortable et 58% à se laisser dissuader par les montées; dans l'ensemble, ils ont plus peur des accidents et des chutes que les cyclistes (57%). Ils sont 54% à estimer que la sueur constitue un obstacle à l'utilisation du vélo et 51% à se considérer gênés par le bruit et les gaz d'échappement. En revanche, les non-cyclistes et les cyclistes occasionnels sont moins enclins que les cyclistes à juger le risque de vol élevé (52%). Enfin, ils sont 40% à reculer devant des parcours trop longs.

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 2009 dans

toutes les villes sauf à Berne (+6 points pour cent). La même tendance se dessine pour la voiture et la moto, la ville de Bâle faisant toutefois figure d'exception (+4% points pour cent). C'est seulement à Zurich que les non-cyclistes jugent le risque de vol moins élevé qu'en 2009 (-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).

9.2.3 Satisfaction

	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 adéquate 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	156	330	325	1388

Tableau: taux d'adhésion des cyclistes à diverses affirmations
en vert: taux d'approbation le plus élevé; en rouge; taux d'approbation le plus bas
entre parenthèses: évolution par rapport à 2009
Source: gfs.bern; 2013

C'est à Lausanne que l'insatisfaction des cyclistes est la plus élevée et que leur proportion est la plus faible. 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 2009.

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.

Par rapport à 2009, 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 2009 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 que la moyenne à estimer que la situation générale s'est améliorée pour les cyclistes (+11 points pour cent) par rapport à 2009. 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 jugent plus 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 2009.

Annexe

Tableau des notes moyennes attribuées aux différentes affirmations et catégories.
Questionnaire
Rapport succinct gfs.bern