



# **PRIX Villes cyclables 2018**

## **Rapport final**

Impressum:

© PRO VELO Suisse, mai 2018

Reproduction autorisée, moyennant mention de la source.

[www.villes-cyclables.ch](http://www.villes-cyclables.ch)

PRO VELO Suisse

Birkenweg 13

3013 Berne

[www.pro-velo.ch](http://www.pro-velo.ch)

Rédaction: Daniel Bachofner, Christoph Merkli, Anita Wenger

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

Pour faciliter la lecture, le masculin générique est utilisé dans le présent rapport pour désigner les deux sexes.

**Table des matières**

1.	Résumé .....	4
2.	Objectif des enquêtes sur les villes cyclables .....	7
3.	Méthode et participation .....	7
3.1	Enquête en ligne .....	7
3.2	Sondage téléphonique .....	8
3.3	Comparabilité de l'enquête en ligne et du sondage téléphonique .....	8
4.	Classement et notes .....	9
4.1	Classement .....	10
4.2	Notes .....	11
4.3	Répartition régionale .....	13
5.	Note globale .....	15
6.	Comparaison des moyennes par catégorie .....	16
7.	Catégories de questions .....	17
7.1	Climat général .....	17
7.2	Sécurité .....	18
7.3	Confort .....	20
7.4	Réseau cyclable .....	21
7.5	Stationnement .....	23
7.6	Vélo et autorités .....	24
7.7	Bilan des six catégories .....	25
8.	Villes .....	27
8.1	Grandes villes (≥ 100 000 habitants) .....	27
8.2	Villes moyennes (30 000 - 99 999 habitants) .....	28
8.3	Petites villes (≤ 29 999 habitants) .....	29
9.	Données complémentaires .....	30
9.1	Âge, sexe, niveau de formation .....	30
9.2	Mobilité, utilisation du vélo .....	31
9.3	Typologie des participants .....	32
9.4	Stationnement à la gare .....	33
9.5	Accidents .....	33
9.6	Vol et vandalisme .....	33
10.	Sondage téléphonique .....	34
10.1	Méthode .....	34
10.2	Résultats .....	34
10.2.1	Utilisation du vélo .....	34
10.2.2	Satisfaction .....	35
10.2.3	Motifs de non-utilisation ou d'utilisation occasionnelle du vélo .....	37
10.2.4	Constats et thèses .....	38
Annexe	.....	38

## 1. Résumé

Exactement comme en 2014, les cyclistes qui ont participé à l'enquête ont élu la ville de Berthoud comme la plus cyclophile de Suisse, suivie de Coire et de Winterthour. C'est donc à nouveau une petite ville qui monte sur la première marche du podium, une ville de taille moyenne sur la deuxième et une grande ville sur la troisième. Quant à la lanterne rouge, elle est reprise par la ville de Fribourg.

Pour figurer dans le classement général, villes et communes devaient décrocher au moins 130 évaluations. Le classement comprend cette année 18 petites villes, dix villes de taille moyenne et les six plus grandes villes de Suisse (34 villes au total, soit six de plus qu'en 2014). Les six villes de plus de 100 000 habitants ont largement dépassé le minimum requis d'évaluations. Le classement des villes de taille moyenne a vu apparaître La Chaux-de-Fonds et disparaître Uster, tandis que les petites villes et communes ont gagné onze nouveaux noms (quatre en Suisse romande) et en ont perdu cinq.

Dans le classement des grandes villes, le podium est identique à 2014. Zurich fait un bond en avant en passant de la 6<sup>e</sup> à la 4<sup>e</sup> place, tandis que Lausanne prend la place de Genève en fin de cortège. Coire devance Köniz et Thoune dans le classement des villes de taille moyenne. Reinach (BL), Muttenz et Riehen font une apparition triomphale dans le classement des petites villes. Soleure gagne une place et remporte cette année la médaille d'argent.

La note moyenne, toutes villes confondues, perd 0,05 point par rapport à 2014. Autrement dit, les villes ont été légèrement moins bien évaluées. Même la ville lauréate est concernée, puisqu'elle cède 0,1 point. Les cyclistes sont-ils devenus plus critiques? La situation s'est-elle effectivement détériorée? Pour répondre à ces questions, il faut examiner les résultats des différentes catégories de questions.

C'est la ville de Saint-Gall qui enregistre la plus forte progression, devant Zurich, Granges et Lucerne. Le plus grand recul concerne Schaffhouse, puis Bienne, Fribourg et Lausanne.

Si l'on considère la progression depuis la première enquête réalisée en 2005, c'est La Chaux-de-Fonds qui arrive en tête, avec une amélioration de 0,94 point (elle n'apparaissait toutefois pas dans le classement des éditions 2009 et 2013). Coire (+0,85), Berthoud (+0,71) et Olten (+0,70) ont également fait un grand bond en avant en 12 ans. Certaines villes enregistrent un léger recul par rapport à 2005. C'est notamment le cas de Genève et de Schaffhouse.

Sur le plan régional, les petites villes de Reinach (BL), Muttenz et Riehen font une première apparition remarquable, puisqu'elles se placent parmi les sept premières du classement général. La «Région-Énergie Birsstadt», à laquelle appartiennent les trois communes, a déployé des efforts importants pour encourager la population à participer au PRIX Villes cyclables – et elle avait manifestement de bonnes raisons de le faire.

La Suisse alémanique conserve une avance considérable sur sa voisine romande. La francophonie est représentée par Martigny (10<sup>e</sup> position), Yverdon-les-Bains (16<sup>e</sup> position) Morges et Montreux (17<sup>e</sup> position ex æquo) dans le classement des petites villes, par Biel/Bienne, Neuchâtel (milieu de classement) et Fribourg (dernière position) dans celui des villes de taille moyenne, et par Lausanne et Genève (dernières places dans leur catégorie) dans le classement des grandes villes. Le fossé entre l'est et l'ouest de la Suisse est donc toujours aussi net.

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 – toutes villes et toutes catégories confondues. 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 voient attribuer des valeurs insuffisantes.

La catégorie de questions qui obtient de loin la meilleure évaluation est celle qui porte sur le réseau cyclable. Toutes les autres catégories décrochent des notes proches les unes des autres.

Toutes villes et catégories confondues, c'est la question relative à l'accessibilité du centre-ville qui obtient la meilleure note. Les affirmations «J'atteins rapidement et directement mes destinations» et «Je trouve que la cohabitation entre piétons et vélos se passe bien» décrochent également de bonnes notes. Les mêmes constats avaient été faits en 2014.

L'affirmation à laquelle le plus grand nombre de cyclistes répondent par la négative est «Je ne crains pas le vol ou les actes de vandalisme», suivie par «Les feux sont adaptés aux cyclistes», «Je peux contourner les chantiers en toute sécurité» et «Je suis satisfait de l'évacuation de la neige». Des évaluations analogues avaient été données à ces affirmations en 2013.

Parmi les participants, 82% se situent dans la classe d'âge de la population active (25-64 ans). Les élèves et les étudiants (6-24 ans), qui constituent pourtant 30% des cyclistes, ne sont pratiquement pas représentés.

54% des participants sont des hommes, ce qui correspond exactement au Microrecensement de 2015. Les 57% de titulaires d'un diplôme universitaire ou de haute école dépassent en revanche largement les données du Microrecensement de 2015. Ils ont donc été proportionnellement nombreux à répondre au questionnaire.

La plupart des participants sont des cyclistes réguliers: 92% se déplacent plusieurs fois par semaine à vélo en été, 66% en hiver. Il n'est donc pas étonnant que les trois quarts des participants se considèrent comme des cyclistes compétents, voire comme des experts, et qu'ils se sentent en sécurité ou d'ordinaire en sécurité dans la circulation.

Ils empruntent également d'autres moyens de transport, mais peu fréquemment: seuls 29% indiquent se déplacer plusieurs fois par semaine en voiture ou en moto. La grande majorité utilise le vélo dans plusieurs buts, à savoir pour se rendre au travail, pour faire ses achats et pour les loisirs. Parmi les types de vélos les plus utilisés, la part de vélos électriques a doublé en quatre ans, atteignant désormais 16%.

Parallèlement à l'enquête en ligne a eu lieu un sondage téléphonique à Bâle, Berne, Lausanne, Lucerne, Berthoud et Dübendorf. Environ 500 entretiens ont été menés dans chaque ville, auprès d'autant de cyclistes que de non-cyclistes.

Une nette majorité des cyclistes interrogés sont satisfaits des conditions de circulation à vélo dans leur ville. Outre la topographie, ce sont la qualité de l'infrastructure et le sentiment de sécurité qui déterminent l'utilisation (ou non) du vélo. Les cyclistes considèrent le vélo comme un moyen de transport confortable et efficace. Les non-cyclistes apprécient en revanche le confort des transports publics ou de leur voiture et considèrent la pluie et le froid comme des facteurs dissuasifs.

Environ la moitié des habitants des six villes sondées se déplacent au moins occasionnellement à vélo. Ils sont de moins en moins nombreux dans les grandes villes, sachant que la proportion de personnes qui ne savent pas faire du vélo est en augmentation.

## **2. Objectif des enquêtes sur les villes cyclables**

L'enquête en ligne et le sondage téléphonique 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 des mesures de promotion du vélo dans les villes suisses. Les résultats de l'enquête renseignent les autorités concernées, mais également les associations et les spécialistes intéressés ainsi que le grand public, sur la convivialité de leur ville pour les cyclistes et sur les effets des politiques engagées. Réalisée tous les quatre ans, cette enquête nationale permet de comparer les résultats des différentes villes et d'examiner l'évolution de la situation dans l'intervalle d'une législature. L'édition 2017 de l'enquête sur les villes cyclables est la quatrième de ce type, les trois premières ayant été réalisées en 2005, 2009 et 2013.

Pour les cyclistes, l'enquête constitue une occasion de communiquer aux autorités de leur ville les zones dangereuses ou problématiques du réseau cyclable.

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

## **3. Méthode et participation**

### **3.1 Enquête en ligne**

L'enquête se base sur un formulaire rempli en ligne (voir annexe). La participation a fortement progressé au fil du temps: alors que seuls 2500 questionnaires évaluable avaient été remplis en 2005, leur nombre atteignait déjà près de 10 000 en 2009, 15 000 en 2013 et 16 691 en 2017. La majorité des participants sont des personnes qui se déplacent souvent et depuis longtemps à vélo et qui se sentent en sécurité dans la circulation. Seules des modifications mineures ont été apportées au questionnaire 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 au classement final, soit 34 villes en 2017 (2013: 28). 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, ainsi que dans les magazines destinés aux membres de PRO VELO. Un site Internet bilingue a été créé spécifiquement pour cette campagne ([www.velostaedte.ch](http://www.velostaedte.ch) ou [www.villes-cyclables.ch](http://www.villes-cyclables.ch)) et pour le questionnaire en ligne.

Une carte promotionnelle a été conçue et distribuée à grande échelle. Elle met 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 de 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 dans six villes auprès de 500 personnes par ville. Les mêmes questions ont été posées qu'en 2013 et 2009, date de la première édition du sondage. Le sondage téléphonique s'est basé sur un échantillon représentatif d'environ 50% de cyclistes et de 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. Les auteurs en tirent les conclusions suivantes:

- L'un des constats du sondage téléphonique, selon lequel la part de non-cyclistes augmenterait dans les grandes villes, semble contredire la croissance observée du trafic cycliste. Ce phénomène pourrait s'expliquer par une augmentation du nombre de cyclistes réguliers qui, circulant davantage à vélo (sachant que la mobilité augmente de manière générale), viendraient ainsi «gonfler» les chiffres des comptages automatiques. D'autre part, il semblerait que le nombre de personnes qui ne se déplacent absolument jamais à vélo soit en hausse. La catégorie intermédiaire des cyclistes occasionnels serait donc moins représentée, ce qui constituerait une explication plausible aux deux phénomènes mis en évidence par le sondage.
- Plus les questions sont différenciées, 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 les évaluations individuelles.
- La plupart des personnes qui ont participé à l'enquête en ligne sont des cyclistes convaincus et critiques, qui s'estiment expérimentés et se sentent en sécurité dans la circulation. Il est probable qu'une grande partie d'entre eux soient membres de PRO VELO.



#### 4. Classement et notes

Le classement 2017 comprend 34 villes (2009: 19; 2013: 28).

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

La moyenne des villes désigne la moyenne des notes de chacune des villes du classement (il ne s'agit donc pas de la moyenne des 16 700 appréciations données). Cette valeur a légèrement fléchi entre 2013 et 2017 (de 0,05 point), mais elle a progressé de 0,46 point par rapport à la première édition de l'enquête (2005). Pour simplifier, nous parlerons ci-après de «moyenne suisse».

Toutes les communes de Suisse pouvaient être évaluées à l'aide du formulaire en ligne. La répartition du nombre d'évaluations par commune est la suivante:

Nombre de villes avec plus de 130 évaluations	= 34	(2014: 28)
entre 100 et 130 évaluations	= 8	(2014: 8)
entre 50 et 100 évaluations	= 13	(2014: 13)
entre 5 et 50 évaluations	= 152	(2014: 170)
moins de 5 évaluations	= 623	(2014: 631)

Sur les 830 communes évaluées, 34 ont atteint le minimum requis de 130 évaluations, ce qui correspond à une proportion de 4,1% (2013: 28 sur 850 = 3,3%).

#### 4.1 Classement

Commune	Rang 2017	Rang 2013	Rang 2009	Rang 2005	Comparaison 2013/2017	Note moyenne A-F* 2017	Note moyenne A-F 2013	Note moyenne A-F 2009	Note moyenne A-F 2005	Comparaison note moyenne 2013/2017	N (= nombre de participants 2017)	Comparaison note moyenne 2005/2017
Berthoud	1	1	1	2		4,66	4,75	4,43	3,95	-0,09	241	0,71
Coire	2	2	3	5		4,40	4,47	4,06	3,55	-0,07	392	0,85
Winterthur	3	3	2	1		4,35	4,35	4,32	4,01		962	0,34
Reinach (BL)	4					4,33					153	
Soleure	5	4			1	4,31	4,28			0,03	175	
Muttenz	6					4,28					232	
Riehen	6					4,28					165	
Bâle	8	11	5	3	-3	4,09	4,01	3,93	3,71	0,08	899	0,38
Köniz	9	5			4	4,07	4,14			-0,07	165	
Baar	10	6			4	4,02	4,13			-0,11	156	
Thoune	11	12	4	6	-1	3,96	3,90	3,99	3,52	0,06	456	0,44
Berne	12	13	6	10	-1	3,94	3,86	3,78	3,35	0,08	596	0,59
Granges	12	15			-2	3,94	3,75			0,19	175	
Münsingen	14	10			4	3,90	4,03			-0,13	242	
Kreuzlingen	15	8			7	3,88	4,08			-0,2	309	
Martigny	16					3,83					198	
Allschwil	17					3,82					249	
Frauenfeld	18	14			4	3,81	3,81				304	
Oltén	19			13		3,78			3,08		155	0,70
Biel/Bienne	20	9	7	8	11	3,74	4,07	3,78	3,50	-0,33	414	0,24
Neuchâtel	21	16			5	3,73	3,63			0,1	243	
Aarau	22			7		3,72			3,51		249	0,21
Dübendorf	23					3,70					277	
St-Gall	24	21			3	3,69	3,32			0,37	369	
Lucerne	24	17	8	9	8	3,69	3,55	3,57	3,39	0,14	284	0,30
Schaffhouse	26	7		4	19	3,67	4,10		3,71	-0,43	309	-0,04
Yverdon-I-B	27					3,60					158	
Montreux	28					3,52					190	
Morges	28					3,52					161	
La Chaux-d-F	30			16		3,44			2,50		152	0,94
Zurich	31	22	11	12	9	3,37	3,16	3,18	3,11	0,21	1754	0,26
Genève	32	20	10	11	12	3,17	3,36	3,31	3,32	-0,19	665	-0,15
Lausanne	33	18	9	14	15	3,14	3,39	3,35	3,00	-0,25	457	0,14
Fribourg	34	19	12	15	15	3,05	3,37	3,13	2,82	-0,32	177	0,23
<b>Moyenne des villes</b>						<b>3,84</b>	<b>3,89</b>	<b>3,74</b>	<b>3,38</b>	<b>-0,05</b>	<b>12 083</b>	<b>0,46</b>

Tableau 1: classement et notes moyennes 2005-2017

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

Vert: meilleure note; plus grande progression

Rouge: moins bonne note; plus grand recul

Aux yeux des participants de l'enquête en ligne, Berthoud reste la ville la plus cyclophile de Suisse (voir tableau 1), suivie de Coire et de Winterthur, exactement comme en 2013. Fribourg arrive en queue de peloton, Zurich lui ayant cédé la lanterne rouge.

Les six grandes villes (plus de 100 000 habitants) ont toutes obtenu le minimum requis d'évaluations pour figurer dans le classement.

Parmi les villes de taille moyenne, Saint-Gall gagne les quatre places que perd Schaffhouse par rapport à 2013. Uster disparaît du classement tandis que La Chaux-de-Fonds y entre, décrochant la 9<sup>e</sup> place sur 10.

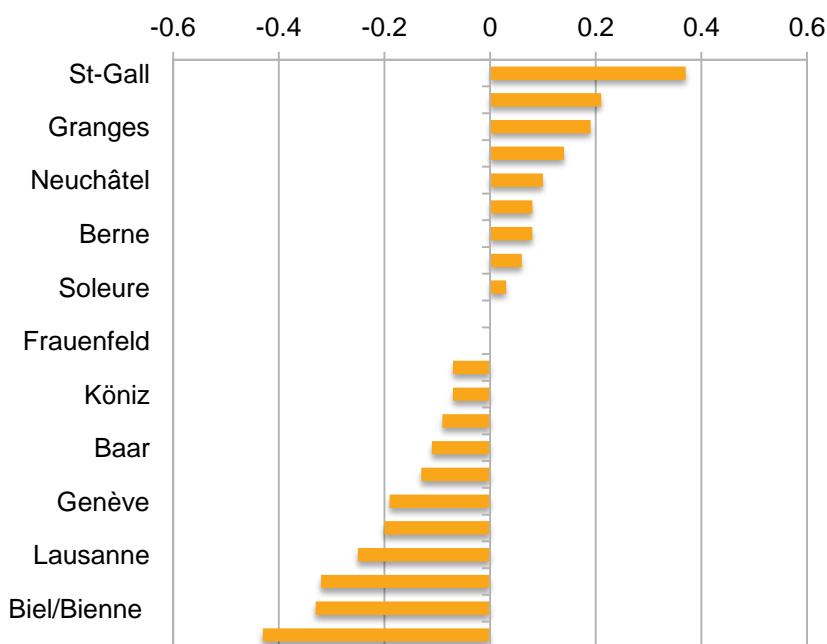
Le nombre de participants étant moindre pour les petites villes, les changements de position dans le classement sont plus nombreux dans cette catégorie. Zuchwil et Zoug n'apparaissent pas dans le classement 2017, alors que le trio Reinach-MuttENZ-Riehen, de Bâle-Campagne, y fait une entrée remarquée. En Suisse romande, les villes de Martigny, Yverdon-les Bains, Morges et Montreux s'invitent pour la première fois dans le classement.

#### **4.2 Notes**

La note moyenne des 34 villes est de 3,84 (2013: 3,89) – une note insuffisante selon l'échelle de notation scolaire. Dix des 34 villes du classement atteignent la note suffisante de 4. La meilleure note (4,66) est attribuée à Berthoud, la moins bonne (3,05) à Fribourg.

C'est Saint-Gall qui enregistre la plus grande progression par rapport à 2013, devant Zurich et Granges. Les villes qui ont perdu le plus de points sont Schaffhouse, Biel/Bienne et Fribourg. Parmi les grandes villes, les perdantes sont Lausanne et Genève. Mais même la ville lauréate de Berthoud a dû céder 0,1 point par rapport à 2013.

### Évolution de la note moyenne 2013-2017



Graphique 1: comparaison des moyennes entre 2013 et 2017; «vers la droite» = amélioration, «vers la gauche» = recul.

Si l'on observe l'évolution depuis 2005, c'est La Chaux-de-Fonds qui enregistre la plus grande progression (+0,94 point), sachant qu'elle ne figurait pas dans les classements 2010 et 2014. Coire (+0,85), Berthoud (+0,71) et Olten (+0,70) ont également fait un grand bond en avant en 12 ans. Certaines villes enregistrent un très léger recul par rapport à 2005. C'est notamment le cas de Genève (-0,15) et de Schaffhouse (-0,04). Les grandes villes de Winterthour, Bâle et Berne affichent quant à elles une progression constante d'une année sur l'autre.

La dispersion des notes est intéressante: les notes moyennes attribuées aux différentes affirmations présentent une dispersion de presque exactement 2 points, par exemple entre 2,5 et 4,5. Cela concerne toutes les catégories et toutes les affirmations, indépendamment de la valeur absolue.

### 4.3 Répartition régionale

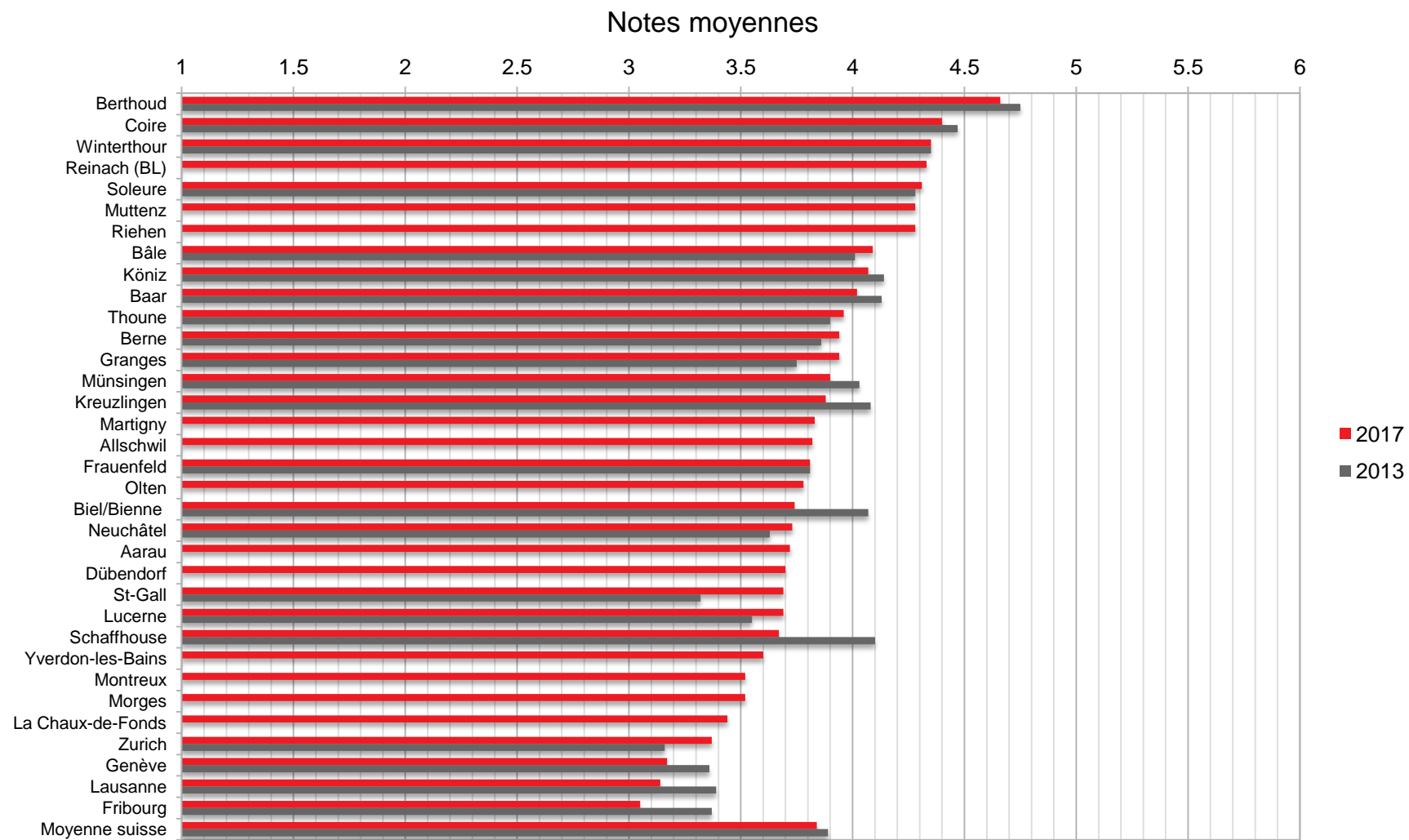
Sur le plan régional, les petites villes de Reinach (BL), MuttENZ et Riehen font une première apparition remarquable, puisqu'elles se placent directement aux rangs 2 et 4 du classement des petites villes. La «Région-Énergie Birsstadt», à laquelle appartiennent les trois communes, a déployé des efforts importants pour encourager la population à participer au PRIX Villes cyclables – des efforts qui ont manifestement payé.

La frontière linguistique reste clairement perceptible en 2017: la Suisse alémanique conserve une avance considérable sur sa voisine romande. Dans le classement général, Martigny est la ville romande la mieux placée (16<sup>e</sup> position). La Suisse romande est représentée par Martigny (10<sup>e</sup> position), Yverdon-les-Bains (16<sup>e</sup> position) Morges et Montreux (17<sup>e</sup> position ex æquo) dans le classement des petites villes, par Biel/Bienne, Neuchâtel (milieu de classement), La Chaux-de-Fonds et Fribourg (dernière position) dans celui des villes de taille moyenne, et par Lausanne et Genève (dernières places dans leur catégorie) dans le classement des grandes villes.

Le classement compte au total 25 villes alémaniques (Biel/Bienne incluse) et 9 villes romandes, ce qui, en termes de proportion, correspond bien à la répartition linguistique de la Suisse. Le fossé entre l'est et l'ouest est par contre toujours aussi net. Si La Chaux-de-Fonds remporte le trophée de la plus grande progression en 12 ans, Fribourg, Lausanne et Genève voient leur score nettement diminuer par rapport à 2013.

La représentation des cantons est très variable: Bâle-Campagne est représenté par les trois communes déjà mentionnées, Berne par six communes, Vaud par quatre communes, les cantons de Zurich, Soleure et Thurgovie par trois communes et Neuchâtel par deux communes.

Parmi les communes de taille intermédiaire qui n'ont pas atteint les 130 évaluations requises figurent notamment Uster, Sion, Kriens, Wädenswil, Langenthal et Neuhausen am Rheinfall. L'enquête n'a pas été communiquée au Tessin, ce qui explique que les grandes villes tessinoises n'apparaissent pas dans le classement.

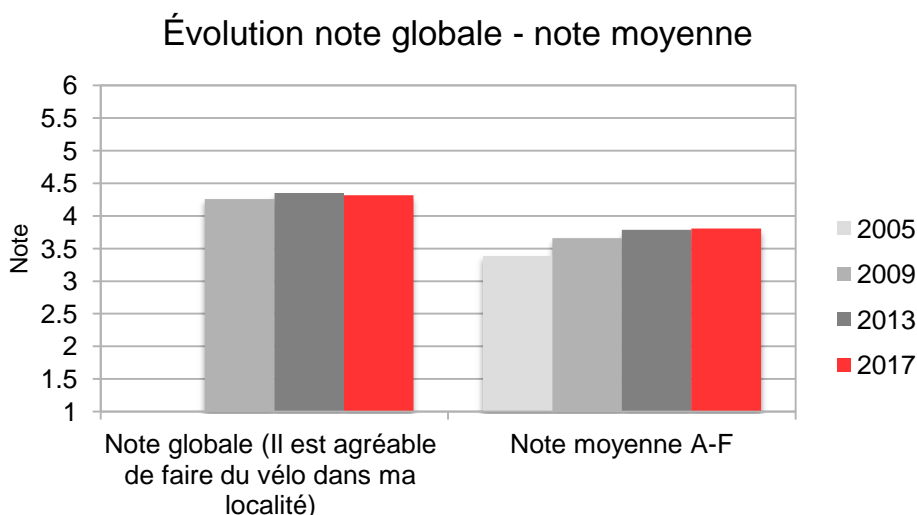


Graphique 2: notes moyennes des 34 communes classées, 2017 et 2013.

## 5. Note globale

Il est intéressant de noter que, dans ce type de sondages, plus les questions sont précises, plus les participants sont critiques. Car tant que les questions restent générales, on ne pense pas nécessairement à ce qui va bien ou moins bien dans le détail.

Pour cette raison, l'enquête commence par une appréciation générale à donner à l'affirmation «Il est agréable de faire du vélo dans ma localité». Cette évaluation, que nous désignons sous le terme de «note globale», n'entre pas dans le calcul de la note moyenne et n'influence donc pas le classement. Elle permet toutefois d'observer la plausibilité des résultats par une comparaison avec la note moyenne.



Graphique 3: évolution des notes globales et moyennes entre 2005 et 2017.

L'hypothèse se confirme: l'appréciation donnée à l'affirmation «Il est agréable de faire du vélo dans ma localité» est sensiblement meilleure que la note moyenne A-F. En 2017, la note globale moyenne est de 4,32 alors que la moyenne des questions A à F se monte à 3,81, ce qui correspond à -0,5 point.

Les meilleures notes globales sont attribuées à Berthoud (5,5), Winterthour (5,4) et Coire (5,1). Ce sont les villes les mieux placées qui enregistrent les plus grandes différences entre note globale et note moyenne: 1,0 pour Winterthour, 0,9 pour Riehen et 0,8 pour Bâle, Berthoud et Soleure. On observe toutefois la tendance inverse pour deux villes: la note globale perd 0,1 point par rapport à la note moyenne à Fribourg, 0,3 point à La Chaux-de-Fonds.

La note globale moyenne a légèrement fléchi par rapport à 2013, passant de 4,35 à 4,32. Ce n'est pas le cas de la note moyenne, qui a légèrement progressé, passant de 3,79 à 3,81. Ces écarts sont trop minimes pour pouvoir être interprétés comme de vraies tendances.

## 6. Comparaison des moyennes par catégorie

Moyenne des villes	2005*	2009	2013	2017	Différence 2013-17
Catégorie A: climat général	3,6	3,88	4,01	3,96	-0,05
Catégorie B: sécurité	3,52	3,55	3,69	3,64	-0,05
Catégorie C: confort	2,8	3,37	3,49	3,58	0,09
Catégorie D: réseau cyclable	3,81	4,28	4,33	4,32	-0,01
Catégorie E: stationnement	3,35	3,46	3,66	3,78	0,12
Catégorie F: vélo et autorités	3,27	3,43	3,56	3,6	0,04
<b>Note moyenne catégories A-F</b>	<b>3,39</b>	<b>3,66</b>	<b>3,79</b>	<b>3,81</b>	<b>0,02</b>

Tableau 2: notes moyennes des catégories de questions, 2005-2017.

vert: meilleures notes/progressions

rouge: moins bonnes notes/évolutions

\*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.

Le «réseau cyclable» reste la catégorie la mieux notée, devant le «climat général». La moins bonne note revient aux catégories «confort», «vélo et autorités» et «sécurité». La note moyenne des catégories A à F a légèrement progressé par rapport à 2013, pour atteindre 3,81. Les catégories «climat général», «sécurité» et «réseau cyclable» voient leur note baisser par rapport à 2013. Les trois autres enregistrent en revanche une progression.



## 7. Catégories de questions

Les notes ont jusqu'à présent été présentées au centième de point près pour permettre des comparaisons fines. Dans les chapitres suivants, seuls les dixièmes de point sont repris, ce afin de faciliter la lecture.

### 7.1 Climat général

Les questions relatives au climat général ont pour but de sonder le sentiment général des cyclistes dans la circulation, au contact des autres usagers de la route. Toutes villes confondues, le climat général obtient la même note qu'en 2013; la tendance à la hausse constatée entre 2005 et 2013 pour cette catégorie ne s'est pas confirmée en 2017.

Affirmations	2005*	2009	2013	2017	Différence 2013-2017
A1: me sens respecté	3,8	3,8	3,9	3,9	0,0
A2: TIM respectueux	3,0	3,4	3,7	3,6	0,0
A3: bonne cohabitation piétons/vélos	4,1	4,5	4,5	4,5	-0,1
A4: TP respectueux	4,0	3,9	4,1	4,1	0,1
A5: cyclistes respectueux	3,9	4,3	4,4	4,3	-0,1
A6: peux dépasser les automobiles sur leur droite	2,8	3,4	3,6	3,4	-0,1
<b>A: moyenne</b>	<b>3,6</b>	<b>3,9</b>	<b>4,0</b>	<b>4,0</b>	<b>0,0</b>

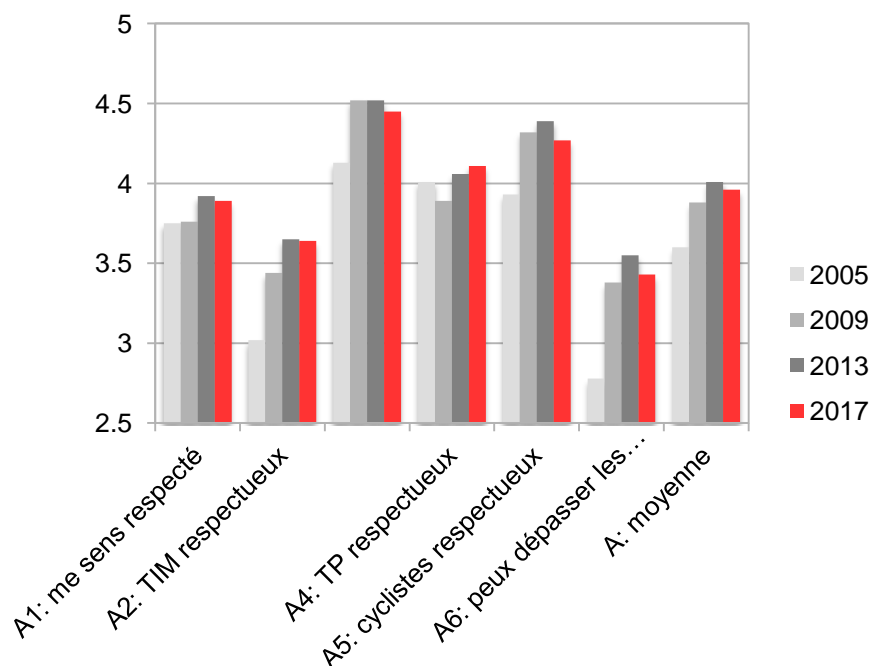
Tableau 3: évaluation des affirmations de la catégorie «climat général», 2005-2017.

vert: meilleures notes/progressions

rouge: moins bonnes notes/évolutions

\*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.

### A. Climat général



Graphique 4: évaluation des affirmations de la catégorie «climat général», 2005-2017.

Les mêmes tendances générales se dégagent depuis 2005 des appréciations données aux différentes affirmations: la cohabitation avec les piétons (A3), les autres cyclistes (A5) et les transports publics (A4) obtiennent des notes supérieures à 4, contrairement à la cohabitation avec le trafic individuel motorisé.

La moins bonne est toujours attribuée à l'affirmation A6 (dépasser les automobiles sur leur droite).

Les notes attribuées au climat général varient entre 3,3 et 4,6 et 21 villes sur 34 obtiennent une évaluation supérieure ou égale à 4. Berthoud arrive une fois de plus en tête avec la note de 4,6 (contre 4,7 en 2013). Cinq villes décrochent un 4,4. Les derniers rangs sont occupés par Genève, Zurich, Fribourg et Lausanne.

Quelques notes s'écartent de la moyenne: à la question A2 (TIM), Genève décroche un petit 2,6; à l'affirmation A3 (piétons), seules Zurich, Montreux, Lausanne et Genève obtiennent des notes insuffisantes; même constat pour la question A5 (cyclistes) concernant les villes de Zurich, Berne, Lucerne et Bâle; l'affirmation A6 (dépasser les automobiles) ne dépasse la note de 4 qu'à Winterthur, Berthoud, Soleure, Reinach et Coire, toutes les autres notes étant insuffisantes (jusqu'à 2,6).

## 7.2 Sécurité

Sur l'ensemble des villes, la sécurité obtient la note moyenne de 3,7. Cela correspond à une très légère baisse par rapport à 2013.

Affirmations	2005*	2009	2013	2017	Différence 2013-2017
B1: me sens en sécurité	3,3	3,9	4,0	4,0	0,0
B2: suffisamment de voies cyclables	3,6	3,4	3,5	3,5	0,0
B3: voies cyclables suffisamment larges	3,5	3,8	3,8	3,7	-0,1
B4: peu d'obstacles	3,7	3,4	3,6	3,6	0,0
B5: distance de dépassement suffisante		3,4	3,5	3,4	-0,1
B6: priorités respectées		3,7	3,8	3,8	0,0
B7: en sécurité sur les grands axes aux intersections		3,4	3,6	3,5	0,0
B8: zones dangereuses facilement contournables		3,6	3,7	3,7	0,0
<b>B: moyenne</b>	<b>3,5</b>	<b>3,6</b>	<b>3,7</b>	<b>3,6</b>	<b>0,0</b>

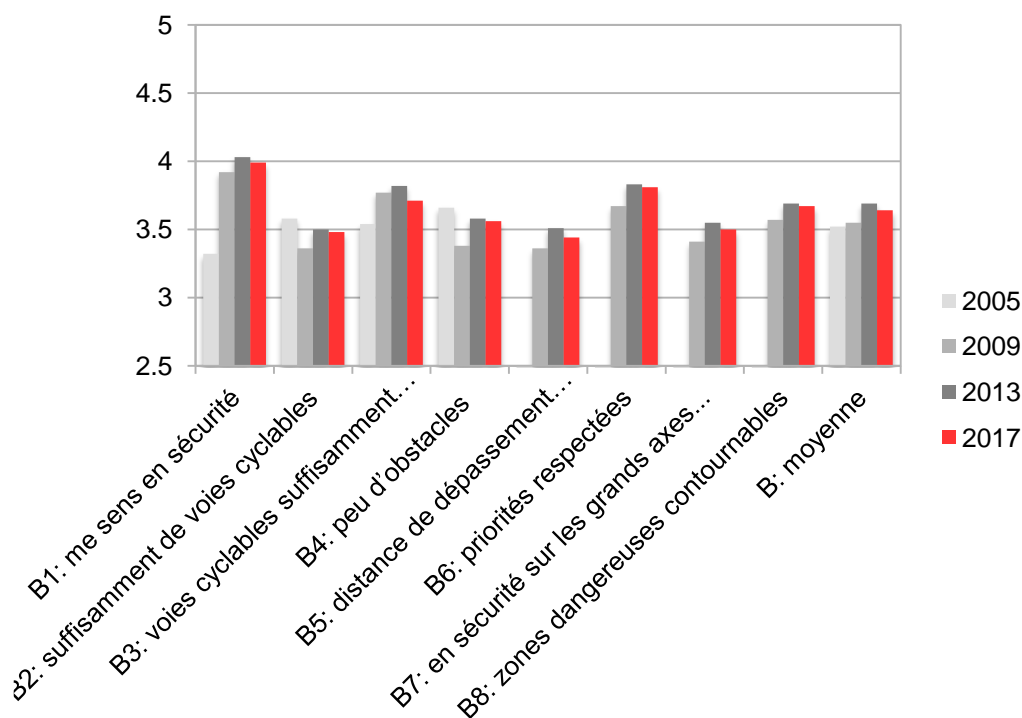
Tableau 4: évaluation des affirmations de la catégorie «sécurité», 2005-2017.

vert: meilleures notes/progressions

rouge: moins bonnes notes/évolutions

\*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.

## B. Sécurité



Graphique 5: évaluation des affirmations de la catégorie «sécurité», 2005-2017.

Bien que la moyenne de la catégorie soit insuffisante (3,6 contre 3,7 en 2013), l'affirmation générale «Je me sens en sécurité» obtient la note tout juste suffisante de 4. Les aspects qui ont abaissé la moyenne sont la distance de dépassement insuffisante (B5), les lacunes du réseau cyclable (B2) et le sentiment d'insécurité sur les grands axes et aux intersections (B7). Dans cette catégorie, les différences par rapport à 2013 sont minimales.

Dans les villes évaluées, les notes attribuées à la sécurité varient entre 2,8 et 4,7. Elles ne dépassent la barre de 4 que dans sept villes sur 34. Une fois de plus, Berthoud est la gagnante de la catégorie, suivie par Winterthour. Les villes de Fribourg, Lausanne et Genève obtiennent des notes inférieures à 3.

L'appréciation donnée à l'affirmation B1 (sentiment général de sécurité) varie entre 3 (Fribourg, Lausanne, La Chaux-de-Fonds et Genève?) et 5 (Berthoud). L'affirmation B2 (suffisamment de voies cyclables) obtient une note inférieure à 3 dans six villes, ce qui doit être interprété comme le reflet d'un véritable malaise. Seuls les cyclistes des villes les mieux positionnées sont peu ou prou satisfaits des voies cyclables. La notation est en revanche moins sévère en ce qui concerne la largeur des voies cyclables (B3). Les affirmations B5 (distance de dépassement) et B7 (grands axes) recueillent des notes similaires à l'affirmation B2.

### 7.3 Confort

Sur l'ensemble des villes, le confort est la catégorie qui obtient la plus mauvaise note (3,6), bien qu'elle ait gagné 0,1 point par rapport à 2013.

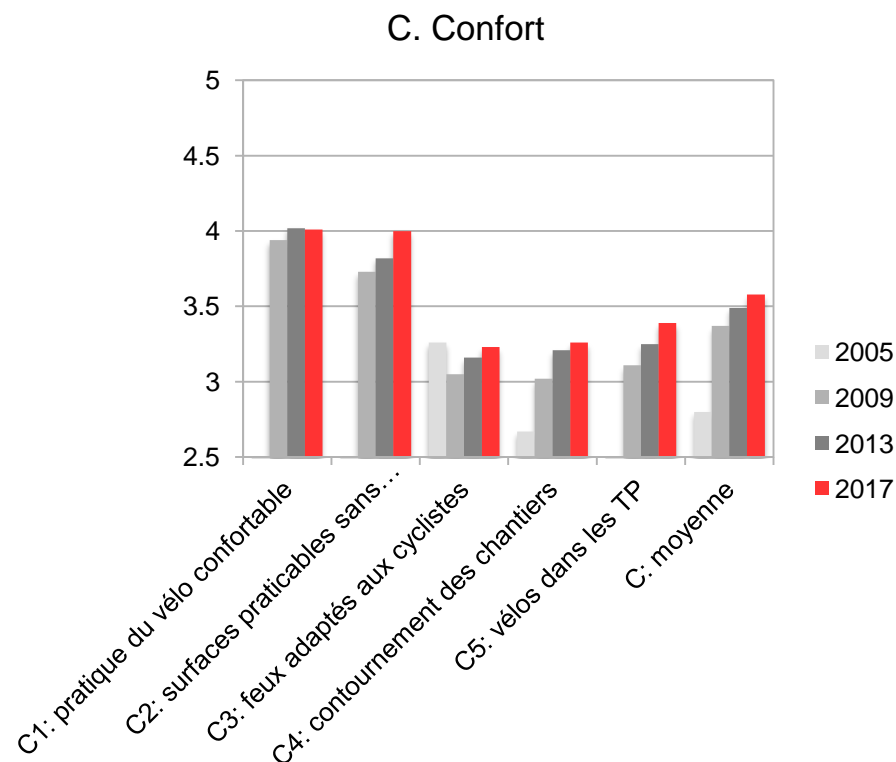
Affirmations	2005*	2009	2013	2017	Différence 2013-2017
C1: la pratique du vélo est confortable		3,9	4,0	4,0	0,0
C2: surfaces praticables sans secousses		3,7	3,8	4,0	0,2
C3: feux adaptés aux cyclistes	3,3	3,1	3,2	3,2	0,1
C4: les chantiers peuvent être contournés	2,7	3,0	3,2	3,3	0,0
C5: les vélos peuvent être embarqués dans les TP	2,5	3,1	3,3	3,4	0,1
<b>C: moyenne</b>	<b>2,8</b>	<b>3,4</b>	<b>3,5</b>	<b>3,6</b>	<b>0,1</b>

Tableau 5: évaluation des affirmations de la catégorie «confort», 2005-2017.

vert: meilleures notes/progressions

rouge: moins bonnes notes/évolutions

\*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.



Graphique 6: évaluation des affirmations de la catégorie «confort», 2005-2017.

Au sein de cette catégorie, l'affirmation C1 (confort général) obtient la note de 4, tout comme l'affirmation C2 (surfaces praticables sans secousses), qui enregistre une progression de 0,2 point, grâce à laquelle la note moyenne de la catégorie gagne 0,1 point par rapport à 2013. Les affirmations C3, C4 et C5 ne dépassent pas la note clairement insuffisante de 3,4.

Si l'on considère les villes séparément, les notes attribuées au confort varient entre 2,8 (Fribourg) et 4,6 (Berthoud). Seules 9 villes sur 34 décrochent une évaluation suffisante.

L'affirmation C1 (confort général) obtient des notes entre 3 et 5, l'affirmation C3 (feux) des notes entre 2,5 et 4,5 (les plus mauvaises de cette catégorie). Les affirmations C3 (feux) et C4 (chantiers) font partie des quatre appréciations les moins bien notées toutes catégories et toutes villes confondues.

#### 7.4 Réseau cyclable

Sur l'ensemble des villes, la catégorie «réseau cyclable» obtient la meilleure moyenne de toutes les catégories (4,3), comme en 2009 et en 2013, bien qu'elle stagne depuis 2009. C'est en effet entre 2005 et 2009 qu'elle a enregistré la plus grande progression.

Affirmations	2005*	2009	2013	2017	Différence 2013-2017
D1: j'atteins directement mes destinations	4,0	4,6	4,6	4,6	0,0
D2: bonne signalisation	3,6	3,8	3,9	3,9	0,0
D3: contresens cyclables	4,1	4,2	4,2	4,3	0,1
D4: centre-ville facilement accessible	4,0	4,8	4,9	4,9	0,0
D5: circulation confortable sur les grands axes		3,8	3,9	3,9	0,0
D6: itinéraires parallèles aux grands axes	3,5	4,4	4,4	4,4	0,0
<b>D: moyenne</b>	<b>3,8</b>	<b>4,3</b>	<b>4,3</b>	<b>4,3</b>	<b>0,0</b>

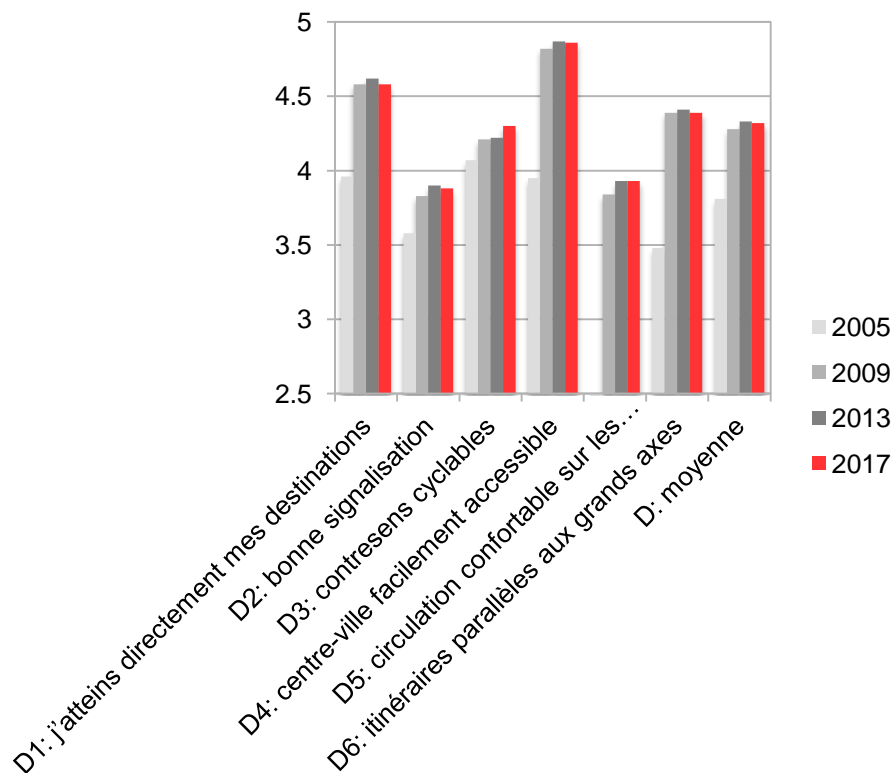
Tableau 6: évaluation des affirmations de la catégorie «réseau cyclable», 2005-2017.

vert: meilleures notes/progressions

rouge: moins bonnes notes/évolutions

\*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.

## D. Réseau cyclable



Graphique 7: évaluation des affirmations de la catégorie «réseau cyclable», 2005-2017.

L'accessibilité du centre-ville est considérée comme le grand point fort des réseaux cyclables urbains. Seule l'infrastructure cyclable des grands axes (D5) et la signalisation (D2) sont jugées juste insuffisantes.

Les différences par rapport à 2013 sont mineures: seule l'affirmation D3 (contresens) gagne un petit dixième de point.

Deux des meilleures appréciations de l'enquête sont attribuées à des affirmations de la catégorie «réseau cyclable», à savoir D1 (atteindre directement ses destinations) et D4 (accessibilité du centre-ville). À noter que ce sont des affirmations qui décrochent dans toutes les villes des notes supérieures ou égales à 4. Winterthour, Berthoud, Coire et Muttenz culminent même avec 5,3 ou plus, alors que Genève, Fribourg, Lausanne et Zurich doivent se contenter d'un maximum de 4,5.

## 7.5 Stationnement

Sur l'ensemble des villes, la catégorie «stationnement» obtient la note insuffisante de 3,8, enregistrant ainsi une amélioration minime, mais constante.

Affirmations	2005*	2009	2013	2017	Différence 2013-2017
E1: offre de stationnement satisfaisante	3,6	3,5	3,7	3,9	0,1
E2: stationnement à la gare	3,3	3,4	3,7	3,8	0,1
E3: stationnement pour faire ses achats	3,8	4,1	4,2	4,2	0,1
E4: ne crains pas le vol	2,7	2,9	3,1	3,2	0,2
<b>E: moyenne</b>	<b>3,4</b>	<b>3,5</b>	<b>3,7</b>	<b>3,8</b>	<b>0,1</b>

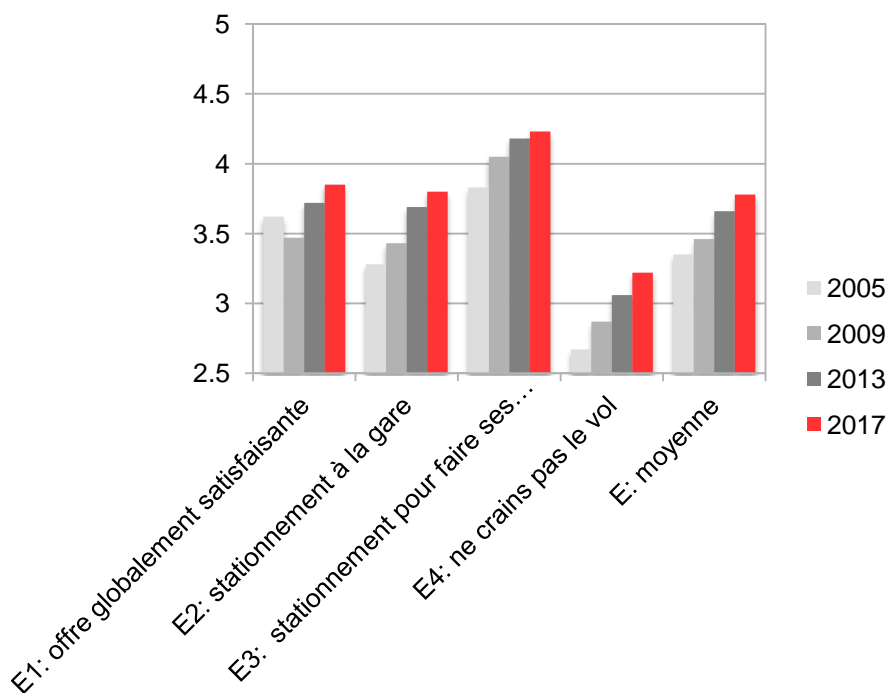
Tableau 7: évaluation des affirmations de la catégorie «stationnement», 2005-2017.

vert: meilleures notes/progressions

rouge: moins bonnes notes/évolutions

\*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.

### E. Stationnement



Graphique 8: évaluation des affirmations de la catégorie «stationnement», 2005-2017.

Seules les conditions de stationnement pour faire ses achats (E3) sont jugées satisfaisantes: le nombre de places de stationnement est insuffisant de manière générale et en particulier à la gare.

Le risque de vol constitue le principal problème, bien qu'on constate une amélioration sur ce point. La note moyenne attribuée à cette affirmation (3,2) est la plus basse de l'enquête. Le problème semble se poser particulièrement à Genève, qui doit se contenter d'un maigre 2,2. La meilleure note concerne la ville de Berthoud, qui décroche un 4.

Cette crainte du vol est-elle justifiée? Le chapitre «vol et vandalisme» ci-après donne des éléments de réponse.

Dans l'enquête 2005, le stationnement ne constituait pas encore une catégorie à part entière – contrairement à 2009 et 2013 – mais un aspect de la catégorie «confort». Pour pouvoir observer l'évolution de la situation en matière de stationnement, les questions qui s'y référaient dans 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 2005, les installations de stationnement n'ont été prises en compte qu'une fois.

## 7.6 Vélo et autorités

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 l'une des moins bonnes notes de toutes les catégories, à savoir 3,6. Elle n'enregistre toutefois pas de baisse par rapport à 2013.

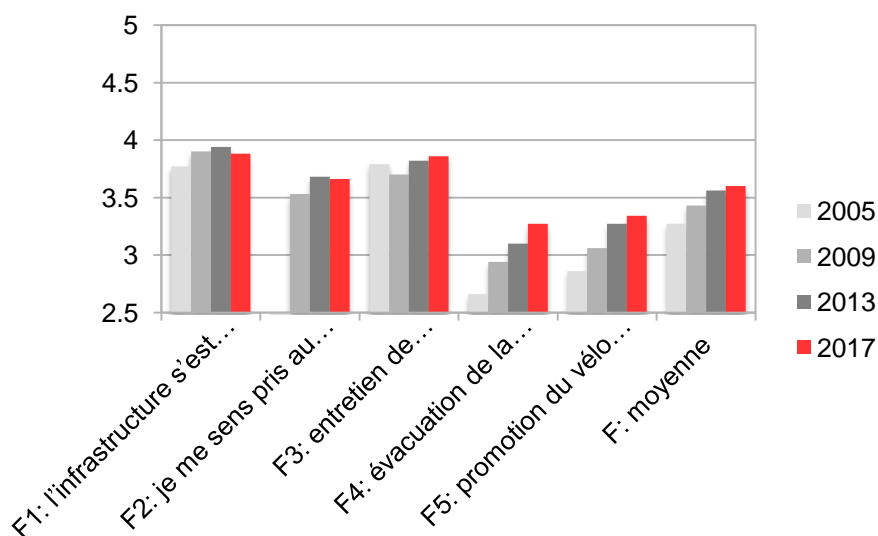
Affirmations	2005*	2009	2013	2017	Différence 2013-2017
F1: l'infrastructure s'est améliorée	3,8	3,9	3,9	3,9	-0,1
F2: je me sens pris au sérieux		3,5	3,7	3,7	0,0
F3: l'entretien de l'infrastructure est satisfaisant	3,8	3,7	3,8	3,9	0,0
F4: évacuation de la neige et de la glace	2,7	2,9	3,1	3,3	0,2
F5: promotion du vélo	2,9	3,1	3,3	3,3	0,1
<b>F: moyenne</b>	<b>3,3</b>	<b>3,4</b>	<b>3,6</b>	<b>3,6</b>	<b>0,0</b>

Tableau 8: évaluation des affirmations de la catégorie «vélo et autorités», 2005-2017.

vert: meilleures notes/progressions; rouge: moins bonnes notes/évolutions

\*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.

## F. Vélo et autorités



Graphique 9: évaluation des affirmations de la catégorie «vélo et autorités», 2005-2017.

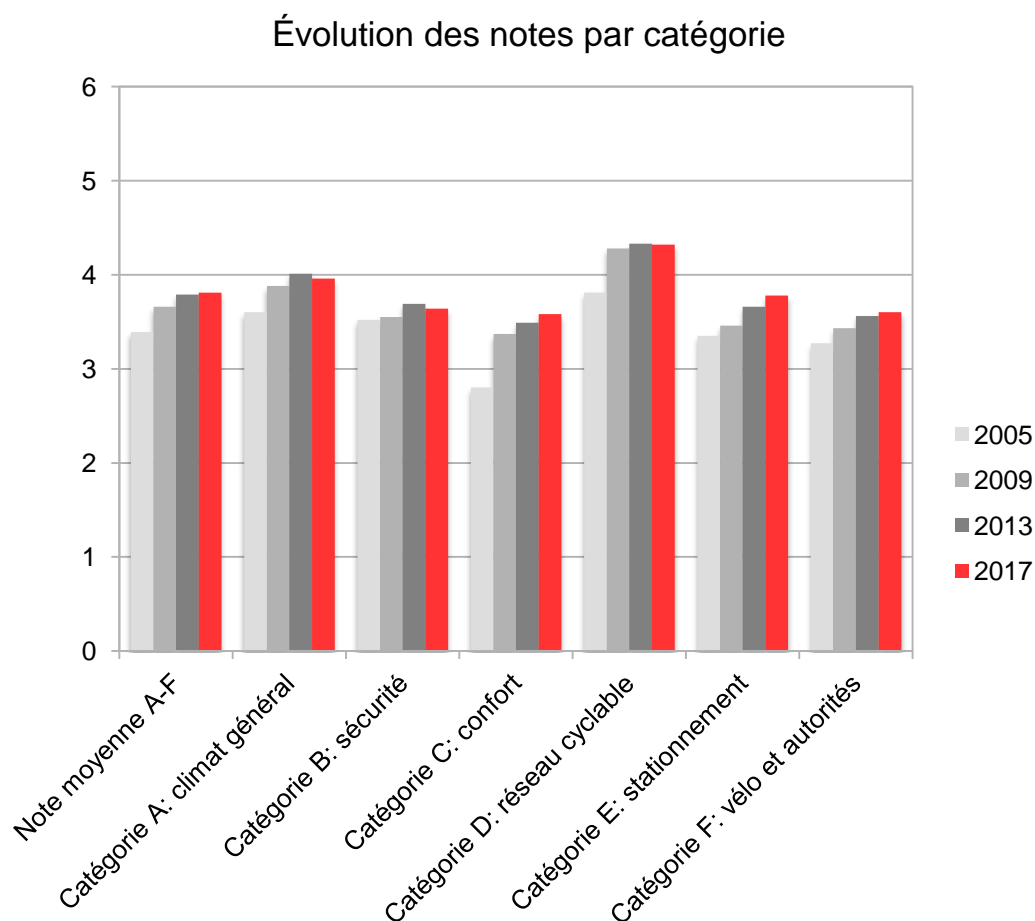


Toutes les affirmations proposées dans cette catégorie obtiennent une évaluation insuffisante. Les affirmations F4 (évacuation de la neige) et F5 (promotion) restent à un niveau très bas (3,3), qui a toutefois à nouveau progressé par rapport à la dernière enquête.

Par rapport à 2013, les cyclistes se sentent davantage 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 2,8 (Fribourg) et 4,7 (Berthoud). Genève et La Chaux-de-Fonds se disputent les notes les plus basses avec Fribourg, tandis que Berthoud conserve une avance considérable, par exemple par rapport à Coire (4,2).

### 7.7 Bilan des six catégories



Graphique 10: moyennes des catégories et moyenne globale, 2005-2017.

		Meilleure note 2017	Moins bonne note 2017	Note moyenne 2017
<b>Points forts et points faibles</b>	Affirmations			
Meilleure note	D4: centre-ville facilement accessible	5,37	4,36	<b>4,86</b>
Deuxième meilleure note	D1: j'atteins directement mes destinations	5,07	4,1	<b>4,58</b>
Troisième meilleure note	A3: cohabitation piétons et vélos	4,97	3,64	<b>4,45</b>
Troisième moins bonne note	C4: chantiers	4,3	2,62	<b>3,26</b>
Deuxième moins bonne note	C3: feux adaptés aux cyclistes	4,49	2,54	<b>3,23</b>
Moins bonne note	E4: vol	4,02	2,2	<b>3,22</b>

Tableau 9: affirmations les mieux et les moins bien notées, 2017.

Les conclusions suivantes peuvent être tirées de cette évaluation générale:

- La catégorie de questions «réseau cyclable» reste la mieux notée.
- Les catégories qui obtiennent les moins bonnes notes sont le «confort», la «sécurité» et «vélo et autorités».
- Les catégories «climat général», «sécurité» et «réseau cyclable» voient leur note légèrement baisser par rapport à 2013, tandis que les trois autres enregistrent une légère hausse.
- On constate une différence positive de 0,02 point entre 2013 et 2017, ce qui n'est pas suffisant pour pouvoir être considéré comme une amélioration.
- La plus grande progression concerne le catégorie «stationnement».
- Les meilleures notes sont attribuées à l'accessibilité des centres-villes et à la cohabitation avec les piétons (comme en 2013).
- Les moins bonnes notes sont attribuées aux problématiques du vol (comme en 2013), des feux et des chantiers.

## 8. Villes

Les 34 villes évaluées ont été regroupées par catégories en fonction de leur taille et une comparaison a été établie pour chaque catégorie.

Les petites villes obtiennent de meilleures notes que les grandes: Lausanne, Genève et Zurich sont toutes trois en fin de classement; seule la ville de Bâle s'en tire avec de très bonnes notes. Inversement, les petites villes de Berthoud, Muttenz, Soleure, Riehen et Reinach se placent en tête de classement, tandis que Montreux et Morges décrochent les moins bonnes notes (dans une catégorie). Les cyclistes des grandes villes sont donc moins satisfaits que leurs voisins des petites villes.

### 8.1 Grandes villes (≥ 100 000 habitants)

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

Tableau 10: notes attribuées aux grandes villes par catégorie, 2017.

vert = meilleure note

rouge = moins bonne note

Winterthour est la grande ville cycliste de Suisse. Aucune catégorie n'obtient une note inférieure à 4. La ville de Bâle affiche elle aussi une moyenne suffisante malgré son mauvais résultat dans la catégorie «stationnement». Berne se place à nouveau en 3<sup>e</sup> position, devant confortablement la ville suivante de 0,5 point.

Zurich passe de la 6<sup>e</sup> à la 4<sup>e</sup> place. La note attribuée à la catégorie «réseau cyclable» (4) est de loin la meilleure.

Genève et Lausanne occupent les dernières places, la lanterne rouge ayant été cédée à Lausanne. Les différences entre les voisines romandes sont toutefois minimales, certaines catégories décrochant de meilleures notes à Lausanne qu'à Genève et inversement.

## 8.2 Villes moyennes (30 000 - 99 999 habitants)

Ville	A Climat général	B Sécurité	C Confort	D Réseau cyclable	E Stationnement	F Vélo et autorités	Moyenne A-F
Coire	4,4	4,3	4,1	4,9	4,5	4,2	4,4
Köniz	4,1	3,8	3,8	4,5	4,2	4,0	4,1
Thoune	4,1	3,9	3,7	4,5	3,8	3,7	4,0
Biel/Bienne	3,9	3,5	3,5	4,5	3,6	3,5	3,7
St-Gall	3,8	3,4	3,3	4,2	3,9	3,5	3,7
Schaffhouse	4,0	3,6	3,2	4,2	3,6	3,3	3,7
Lucerne	3,8	3,4	3,6	4,2	3,4	3,7	3,7
Neuchâtel	4,0	3,5	3,5	4,2	3,6	3,5	3,7
La Chaux-d-F	3,7	3,1	3,2	3,8	3,6	3,1	3,4
Fribourg	3,4	2,8	2,8	3,6	3,0	2,8	3,1

Tableau 11: notes attribuées aux villes de taille moyenne par catégorie, 2017.

vert = meilleure note

rouge = moins bonne note

Comme en 2013, Coire est la gagnante incontestée de la catégorie des villes de taille moyenne: aucune note n'est inférieure à 4,1. La ville grisonne se place d'ailleurs en tête dans toutes les catégories. Les deux villes suivantes, à savoir Köniz et Thoune, enregistrent elles aussi une moyenne suffisante.

Parmi les villes de taille moyenne, c'est Saint-Gall qui fait le plus grand bond en avant puisqu'elle gagne 0,4 point par rapport à 2013. Fribourg arrive loin derrière, se plaçant d'ailleurs en dernière position du classement général: sa meilleure note, attribuée au réseau cyclable, n'est que de 3,6.

### 8.3 Petites villes ( $\leq 29\,999$ habitants)

Ville	A Climat général	B Sécurité	C Confort	D Réseau cyclable	E Stationnement	F Vélo et autorités	Moyenne A-F
Berthoud	4,6	4,7	4,6	4,9	4,5	4,7	4,7
Muttenz	4,4	4,2	4,2	4,8	4,0	4,1	4,3
Soleure	4,4	4,3	4,1	4,8	4,2	4,1	4,3
Riehen	4,3	4,3	4,0	4,8	4,1	4,1	4,3
Reinach (BL)	4,4	4,3	4,2	4,8	4,2	4,1	4,3
Baar	4,1	3,9	4,0	4,6	3,8	3,8	4,0
Kreuzlingen	4,0	3,6	3,6	4,4	4,1	3,6	3,9
Münsingen	4,1	3,6	3,8	4,4	3,9	3,6	3,9
Granges	4,2	3,9	3,5	4,4	4,2	3,6	3,9
Frauenfeld	4,0	3,6	3,4	4,2	4,0	3,7	3,8
Allschwil	4,1	3,7	3,7	4,4	3,6	3,5	3,8
Martigny	4,1	3,5	3,6	4,4	3,8	3,5	3,8
Olten	4,0	3,6	3,7	4,4	3,8	3,3	3,8
Dübendorf	3,8	3,5	3,4	4,1	4,0	3,4	3,7
Aarau	3,9	3,6	3,5	4,4	3,5	3,5	3,7
Yverdon-l-B	3,9	3,3	3,2	3,9	4,0	3,3	3,6
Montreux	3,8	3,3	3,4	3,7	3,2	3,7	3,5
Morges	3,9	3,2	3,2	3,8	3,6	3,4	3,5

Tableau 12: notes attribuées aux petites villes par catégorie, 2017.

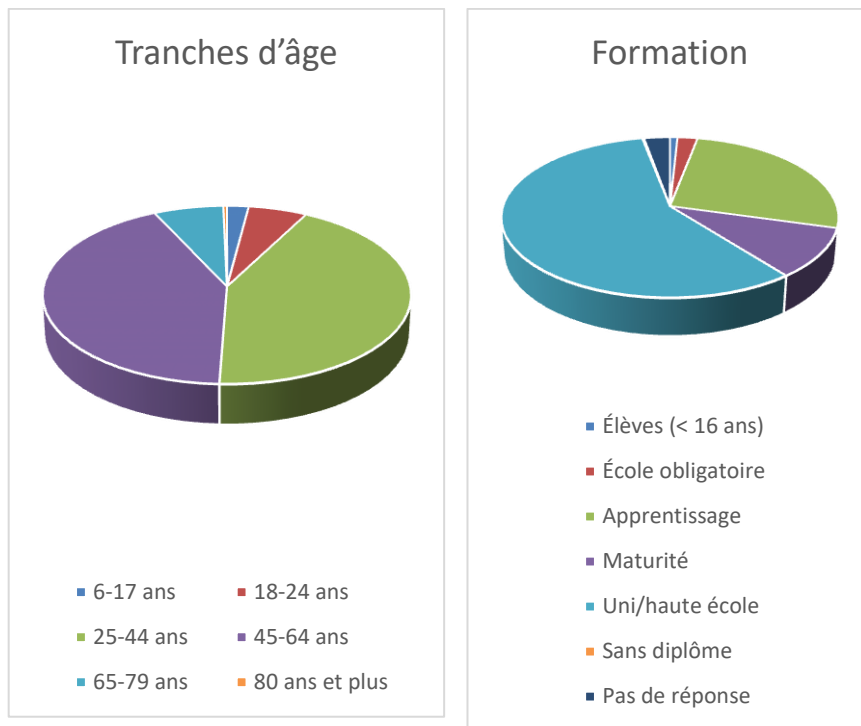
vert = meilleure note

rouge = moins bonne note

Sans surprise, Berthoud caracole en tête du classement des petites villes. Elle arrive en tête dans toutes les catégories, décrochant même un 4,9 dans la catégorie «réseau cyclable». Berthoud affiche une avance confortable de 0,4 point sur les positions 2 à 5 (4,7 contre 4,3 pour les quatre suivantes). Six villes obtiennent une moyenne suffisante, les douze autres devant se contenter de notes inférieures à 4. Montreux et Morges occupent les dernières places, mais elles partagent le titre de détentrices des moins bonnes notes par catégorie avec Yverdon-les-Bains et son 3,2 dans la catégorie «confort», avec Dübendorf et son 3,8 dans la catégorie «climat général», et avec Olten et son 3,3 dans la catégorie «vélo et autorités».

## 9. Données complémentaires

### 9.1 Âge, sexe, niveau de formation



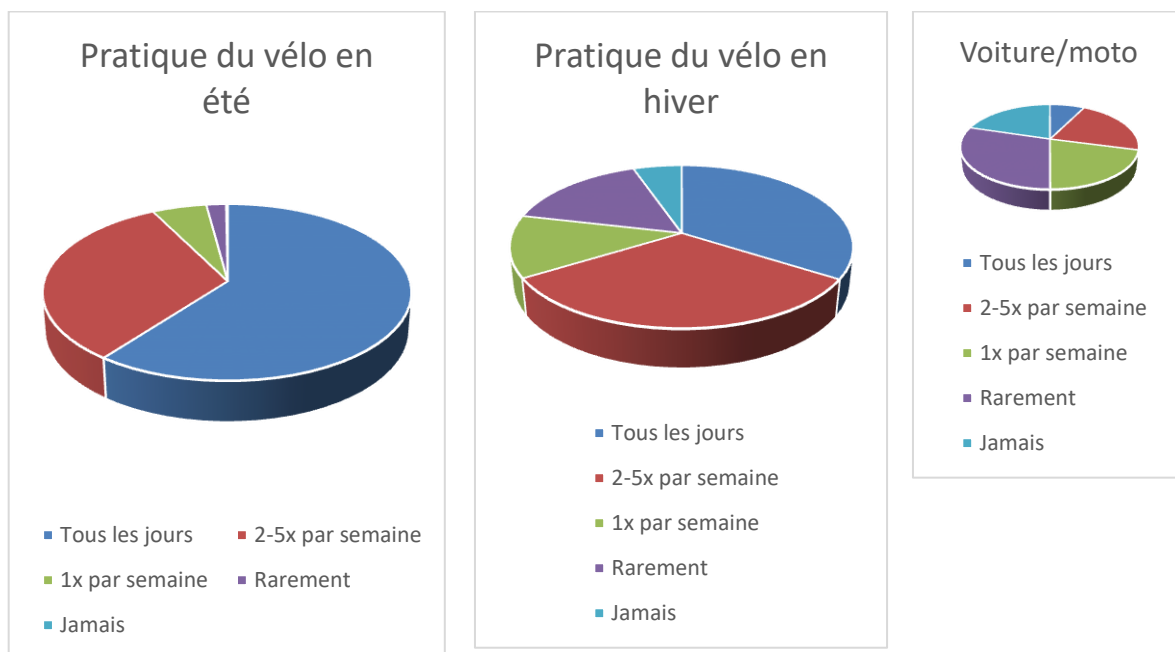
Graphique 11: données sociodémographiques relatives aux participants de l'enquête 2017 (âge, sexe, formation).

Les 25-44 ans et les 45-64 ans, qui regroupent l'essentiel des personnes en âge de travailler, forment 82% des participants. Les enfants et les jeunes, qui constituent pourtant une part importante des cyclistes, ne sont représentés qu'à hauteur de 7%.

À l'échelle de la Suisse, les participants se composent de 54% d'hommes et de 45% de femmes. La proportion d'hommes a donc à nouveau légèrement baissé par rapport à la dernière enquête, pour atteindre en 2017 le niveau du Microrecensement 2015 (cyclistes).

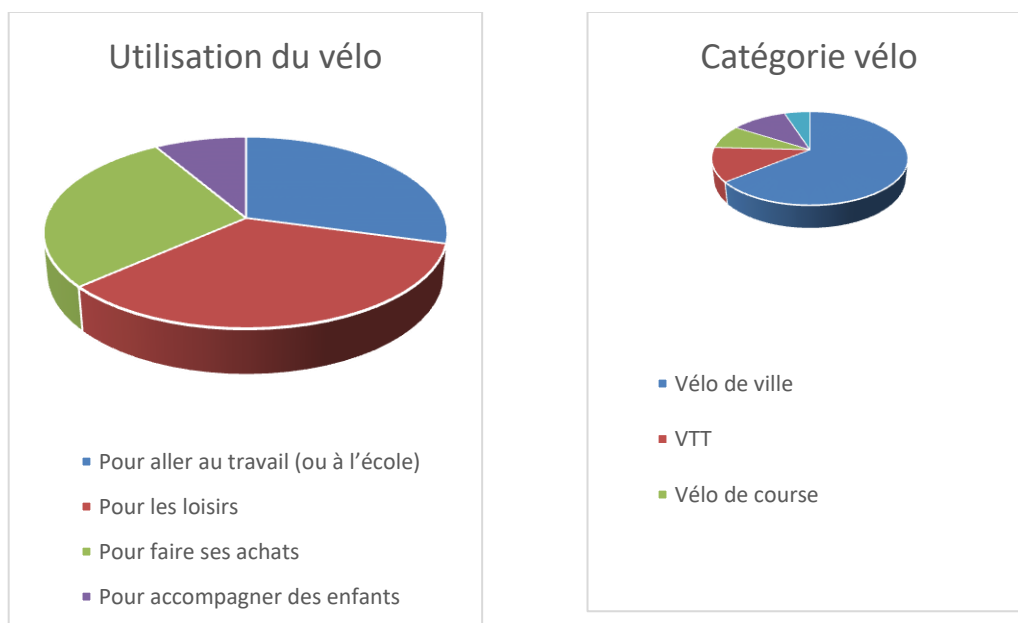
Plus de la moitié des participants sont titulaires d'un diplôme d'études supérieures. Ce groupe est donc surreprésenté par rapport à sa proportion dans la population totale, en particulier dans les grandes villes. Ce phénomène s'explique en grande partie par le fait que ce sont majoritairement les évaluations des cyclistes des grandes villes et des agglomérations qui ont été prises en compte.

## 9.2 Mobilité, utilisation du vélo



Graphique 12: utilisation du vélo et de véhicules motorisés par les participants de l'enquête 2017.

Les participants sont des cyclistes réguliers et assidus: 92% d'entre eux se déplacent au moins deux fois par semaine à vélo en été, 66% en hiver. Ils utilisent peu ou jamais de véhicule motorisé: 49% se déplacent moins d'une fois par semaine en voiture ou en moto. Ces valeurs sont à peu près équivalentes à celles de 2013.



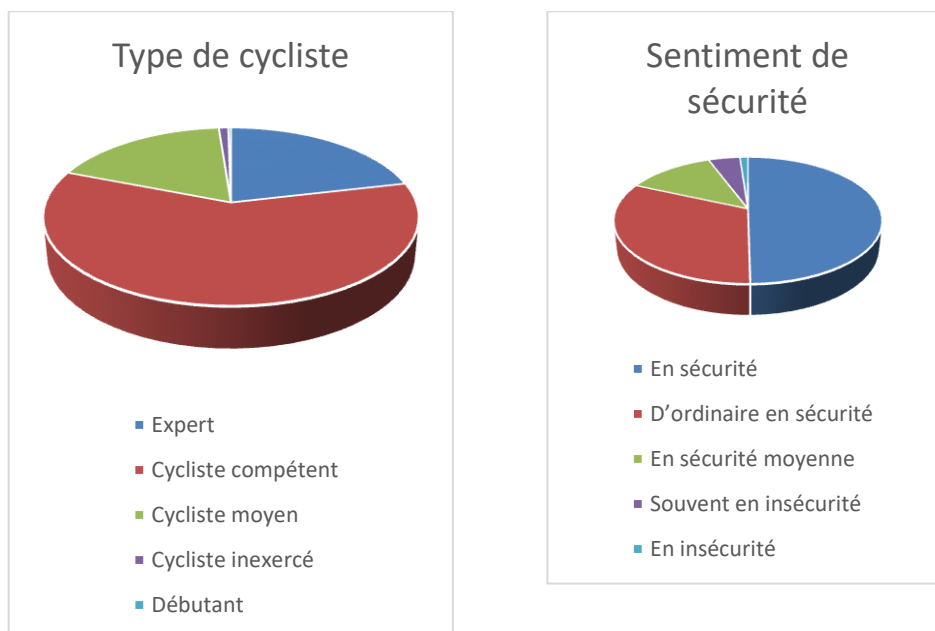
Graphique 13: usages du vélo et types de vélos utilisés par les participants de l'enquête 2017.

Si la quasi-totalité (91%) des cyclistes participants pédalent pendant leurs loisirs, ils sont néanmoins 78% à se rendre au travail à vélo et 75% à l'utiliser également pour faire

leurs achats. En revanche, seuls 23% s'en servent pour accompagner des enfants. Ces valeurs sont à peu près équivalentes à celles de 2013.

Les vélos de course et les VTT sont beaucoup moins cités que les vélos de ville, lesquels sont toutefois de plus en plus concurrencés par les vélos à assistance électrique (VAE): 16% se déplacent en VAE (11% en VAE lent, 5% en VAE rapide), contre 8,5% en 2013. Ces chiffres correspondent à la fois aux observations que l'on peut faire sur le terrain et aux chiffres de vente des VAE, qui montent en flèche depuis quelques années.

### 9.3 Typologie des participants



Graphique 14: typologie des participants de l'enquête 2017.

Sans surprise, les participants se composent à 58% de cyclistes «compétents», et même de 21% de cyclistes «experts». Ces derniers pédalent probablement tous les jours et par tous les temps. Ces valeurs sont pratiquement identiques à celles de 2013.

En ce qui concerne le sentiment général de sécurité des cyclistes, 49% indiquent se sentir en sécurité, 31% d'ordinaire en sécurité. Ils sont donc 80% à ne pas se sentir en insécurité dans la circulation. Cette proportion est largement supérieure à celle de la population générale, ce qui vient confirmer ce que d'autres sondages ont déjà révélé: Plus on se déplace à vélo, plus on se sent en sécurité dans la circulation; les personnes qui se sentent le plus en insécurité sont celles qui ne font jamais de vélo.



#### **9.4 Stationnement à la gare**

L'enquête 2017 comprend une nouvelle question, celle du critère considéré comme le plus important pour le stationnement à la gare. Les réponses à cette question sont décrites dans les rapports propres à chaque ville. Une analyse générale ne présente pas d'intérêt puisque les installations de stationnement à la gare sont très variables d'une ville à l'autre.

#### **9.5 Accidents**

La proportion de cyclistes ayant été victimes d'un accident au cours des 12 derniers mois est précisée dans les rapports propres à chaque ville et comparée à la moyenne générale.

La proportion moyenne de cyclistes accidentés dans les 34 villes du classement s'élève à 9% (contre 7% en 2013).

Les réponses ne sont pas analysées plus en détail dans le présent rapport ni mises en relation avec d'autres résultats (par exemple avec des réponses relevant de la catégorie «sécurité»).

#### **9.6 Vol et vandalisme**

La proportion de cyclistes s'étant fait voler ou vandaliser leur vélo au cours des 12 derniers mois est précisée dans les rapports propres à chaque ville et comparée à la moyenne générale.

Les proportions moyennes pour les 34 villes du classement sont les suivantes:

Vol: 11,5% (contre 13,5% en 2013)

Vandalisme: 16% (contre 18,5% en 2013)

Les réponses ne sont pas analysées plus en détail dans le présent rapport.

## 10. Sondage téléphonique

### 10.1 Méthode

PRO VELO Suisse a chargé l'institut de recherche gfs.bern, qui avait réalisé le sondage représentatif de 2013, d'en effectuer un nouveau dans les villes de Berne, Bâle, Lausanne, Lucerne, Berthoud et Dübendorf. Dans chaque ville, le sondage a été réalisé par téléphone en septembre et en octobre 2017 sur la base d'un questionnaire uniforme auprès d'un échantillon d'environ 500 habitants de 16 ans ou plus. Environ 50% de non-cyclistes ont 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.

### 10.2 Résultats

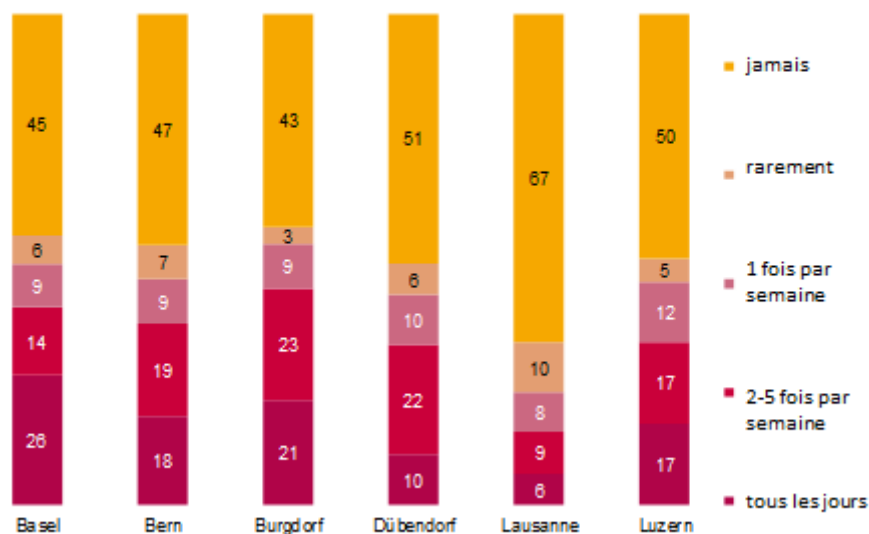
#### 10.2.1 Utilisation du vélo

La moitié des citoyens de 16 ans et plus se déplacent au moins occasionnellement à vélo. Ils sont 26% à pédaler quotidiennement à Bâle, 21% à Berthoud, 18% à Berne, 17% à Lucerne, 10% à Dübendorf et 6% à Lausanne.

#### Fréquence des déplacements à vélo: comparaison

" L'été, combien de fois roulez-vous en vélo dans votre ville "

% habitant-es dès 16 ans



© gfs.bern, PRO VELO Suisse, septembre 2017 (N par ville = ca. 500)

Graphique 15: à quelle fréquence faites-vous du vélo? Réponses des sondés des six villes en 2017.

Dans les villes alémaniques, entre 42% et 53% des personnes interrogées se déplacent au moins une fois par semaine à vélo; à Lausanne, cette proportion est seulement de 23%. Dans les grandes villes où une comparaison dans le temps est possible, les chiffres sont inférieurs à 2009 et à 2013.

Les cyclistes utilisent majoritairement des vélos conventionnels, mais le VAE gagne partout du terrain. C'est à Lucerne que la proportion de VAE est la plus élevée (18%) et à Bâle qu'elle est la plus faible (8%).

## 10.2.2 Satisfaction

	BS	BE	BD	DB	LS	LU	TOTAL
J'atteins rapidement mes destinations	93 (=)	94 (+1)	94	95	88 (+1)	93 (+7)	93
Le pratique du vélo est confortable	89 (+2)	83 (+3)	93	87	52 (-7)	81 (-5)	83
L'infrastructure cyclable s'est améliorée	71 (+5)	77 (+12)	82	66	60 (-16)	77 (+7)	73
Les zones dangereuses sont contournables	75 (-3)	72 (+8)	84	78	51 (-8)	71 (+10)	73
L'offre de stationnement est satisfaisante	64 (-6)	61 (+7)	78	84	54 (-11)	63 (-4)	68
Les usagers de la route sont respectueux	57 (-7)	54 (-9)	61	56	54 (+2)	56 (-6)	56
Le risque de vol est élevé	55 (-3)	45 (-19)	46	56	61 (+3)	44 (-12)	50
Possible de longer les chantiers en toute sécurité	64 (+6)	69 (+13)	76	63	60 (+19)	67 (+5)	67
Place de stationnement adéquate à la gare	54 (+5)	51 (+13)	65	60	38 (+1)	43 (-2)	53
Peur des accidents/chutes	33 (+1)	37 (+5)	25	31	52 (-1)	36 (+1)	38
n	276	266	283	248	166	252	1491

Tableau 13: satisfaction des cyclistes vis-à-vis des différents aspects considérés, 2017 (tout à fait vrai ou plutôt vrai). BS Bâle. BE Berne. BD Berthoud. DB Dübendorf. LS Lausanne. LU Lucerne.

En vert: taux d'approbation le plus élevé; en rouge; taux d'approbation le plus bas; entre parenthèses: évolution par rapport à 2013.

Source: gfs.bern; 2017

C'est à Lausanne que l'insatisfaction des cyclistes est la plus élevée et que leur proportion est la plus faible. À Berthoud et à Dübendorf, les cyclistes se déclarent en revanche particulièrement satisfaits. Ils le sont un peu moins, et dans la même mesure, dans les trois grandes villes alémaniques de Bâle, Berne et Lucerne. Dans l'ensemble, le niveau de satisfaction est plutôt réjouissant et il a progressé depuis 2013.

L'affirmation selon laquelle le vélo permet d'atteindre rapidement ses destinations recueille la plus grande adhésion (93%). La pratique du vélo est par ailleurs souvent considérée comme confortable (83%). Dans l'ensemble, les conditions générales de circulation à vélo semblent s'être sensiblement améliorées ces dernières années (73%). La plupart des cyclistes sont d'avis que les zones dangereuses peuvent être contournées, que l'offre de stationnement est satisfaisante et qu'il est possible de longer les chantiers en toute sécurité.

La satisfaction a très légèrement progressé entre 2013 et 2017: 23 valeurs sont supérieures à 2013, 16 sont inférieures (concerne BS, BE, LS et LU). Les principales différences entre les deux éditions du sondage portent sur la perception du risque de vol (Berne -19), la possibilité de longer les chantiers en toute sécurité (Lausanne +19, Berne +13), les conditions générales de circulation à vélo (Lausanne -16) et le stationnement à la gare (Berne +13). Les différences sont minimes pour Lucerne, tandis que nous ne disposons d'aucune base de comparaison pour Berthoud et Dübendorf.

### 10.2.3 Motifs de non-utilisation ou d'utilisation occasionnelle du vélo

	BS	BE	BD	DB	LS	LU	TOTAL
Transports publics plus confortables	87 (+3)	91 (+2)	87	88	78 (+4)	83 (+1)	85
Pluie et froid	80 (+5)	87 (+13)	88	90	76 (-1)	87 (+5)	84
Voiture/moto plus confortable	73 (+13)	76 (+17)	89	88	71 (+4)	84 (+7)	80
Trop de montées	36 (-1)	42 (-2)	33	31	80 (-4)	47 (-13)	47
Peur des accidents/chutes	59 (+9)	66 (+15)	66	61	59 (-6)	70 (+10)	63
Sueur	64 (+22)	66 (+21)	72	78	56 (-6)	65 (+9)	66
Le risque de vol est élevé	44 (-12)	46 (-12)	38	41	56 (+4)	41 (-8)	45
Bruit et gaz d'échappement	68 (+25)	67 (+22)	71	69	51 (-8)	64 (+5)	64
Parcours trop longs	46 (+12)	45 (+8)	62	61	39 (=)	49 (+4)	50
Ne sait pas faire du vélo	28 (+11)	25 (+10)	29	31	14 (-4)	32 (+16)	26
n	256	271	234	288	386	274	1709

Tableau 14: motifs de non-utilisation ou d'utilisation occasionnelle du vélo, 2017 (tout à fait vrai ou plutôt vrai).

BS Bâle. BE Berne. BD Berthoud. DB Dübendorf. LS Lausanne. LU Lucerne.

En vert: taux d'approbation le plus élevé; en rouge; taux d'approbation le plus bas; entre parenthèses: évolution par rapport à 2013

Source: gfs.bern; 2017

La grande majorité des non-cyclistes et des cyclistes occasionnels estiment que les transports publics sont plus confortables que le vélo (85%) et craignent la pluie et le froid. 80% considèrent que la voiture ou la moto sont plus confortables. Les montées constituent moins un obstacle qu'en 2013, au vu de la progression du nombre de VAE en circulation: elles dissuadent 47% des sondés, contre 57% en 2013. Dans l'ensemble, les non-cyclistes ont plus peur des accidents et des chutes que les cyclistes (respectivement 63% et 38%). 66% estiment que la sueur constitue un obstacle à l'utilisation du vélo et 64% se considèrent 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 (respectivement 45% et 50%).

Dans l'ensemble, les motifs de non-utilisation du vélo ont gagné du terrain, c'est-à-dire que les valeurs (en %) ont globalement progressé par rapport à 2013. Cela ne concerne toutefois ni le critère des montées, ni celui du risque de vol. À Bâle et à Berne, l'affirmation relative au bruit et aux gaz d'échappement a recueilli une très forte adhésion.

#### 10.2.4 Constats et thèses

L'institut de sondage gfs.bern formule les quatre thèses suivantes sur la base des résultats du sondage et des constats formulés.

Thèse 1: afin de favoriser la promotion du trafic cycliste, il faut mettre en place des **mesures permanentes** visant à **maintenir ou à consolider** la place du vélo dans le paysage des transports. Les personnes qui se détournent du vélo ou qui ne savent pas en faire doivent être abordées, par exemple dans les écoles, de façon à ce que davantage de personnes se mettent ou se remettent au vélo en ville.

Thèse 2: les améliorations apportées aux **infrastructures cyclables** sont visibles et ont en outre une **influence sur le degré de satisfaction** des habitants. Les travaux réalisés dans ce domaine peuvent être poursuivis et il s'agit de communiquer dessus à grande échelle. De plus, il convient de répondre aux besoins d'une façon ciblée et géographiquement différenciée.

Thèse 3: l'arrivée des **VAE** n'entraîne pas nécessairement l'apparition de nouveaux groupes de cyclistes; on observe plutôt une **mutation chez les personnes qui circulent déjà en deux-roues**. Il est important de veiller à prendre en compte les besoins des utilisateurs de VAE sans pour autant créer de nouveau clivage, entre les cyclistes qui roulent avec et ceux qui roulent sans assistance électrique.

Thèse 4: on décèle un certain risque de **polarisation entre cyclistes et non-cyclistes**. La situation actuelle sur la route comporte quelques insécurités. Il convient de faire activement preuve de respect et de prudence vis-à-vis des autres usagers de la route et de veiller à assurer une sécurité routière suffisamment efficace. Les mesures favorisant la compréhension mutuelle entre ces différents usagers sont utiles sur ces plans.

#### Annexe

Tableau: notes moyennes attribuées aux différentes affirmations et catégories.

#### Autres documents

Questionnaire de l'enquête en ligne 2017

Rapport succinct gfs.bern sur le sondage téléphonique 2017

## Notes par affirmation et note globale 2017

(note moyenne des 34 villes du classement).

Catégorie	Affirmation/catégorie	2017
Question générale	Il est agréable de faire du vélo dans ma localité	4,32
A Climat général	A Climat général 1	3,89
A Climat général	A Climat général 2	3,64
A Climat général	A Climat général 3	4,45
A Climat général	A Climat général 4	4,11
A Climat général	A Climat général 5	4,27
A Climat général	A Climat général 6	3,43
A Climat général	A Climat général moyenne	3,96
B Sécurité	B Sécurité 1	3,99
B Sécurité	B Sécurité 2	3,48
B Sécurité	B Sécurité 3	3,71
B Sécurité	B Sécurité 4	3,56
B Sécurité	B Sécurité 5	3,44
B Sécurité	B Sécurité 6	3,81
B Sécurité	B Sécurité 7	3,5
B Sécurité	B Sécurité 8	3,67
B Sécurité	B Sécurité moyenne	3,64
C Confort	C Confort 1	4,01
C Confort	C Confort 2	4
C Confort	C Confort 3	3,23
C Confort	C Confort 4	3,26
C Confort	C Confort 5	3,39
C Confort	C Confort moyenne	3,58
D Réseau cyclable	D Réseau cyclable 1	4,58
D Réseau cyclable	D Réseau cyclable 2	3,88
D Réseau cyclable	D Réseau cyclable 3	4,3
D Réseau cyclable	D Réseau cyclable 4	4,86
D Réseau cyclable	D Réseau cyclable 5	3,93
D Réseau cyclable	D Réseau cyclable 6	4,39
D Réseau cyclable	D Réseau cyclable moyenne	4,32
E Stationnement	E Stationnement 1	3,85
E Stationnement	E Stationnement 2	3,8
E Stationnement	E Stationnement 3	4,23
E Stationnement	E Stationnement 4	3,22
E Stationnement	E Stationnement moyenne	3,78
F Vélo et autorités	F Vélo et autorités 1	3,88
F Vélo et autorités	F Vélo et autorités 2	3,66
F Vélo et autorités	F Vélo et autorités 3	3,86
F Vélo et autorités	F Vélo et autorités 4	3,27
F Vélo et autorités	F Vélo et autorités 5	3,34
F Vélo et autorités	F Vélo et autorités moyenne	3,6

Tableau 15: notes moyennes par affirmation et note globale 2017.

**Vert**: trois meilleures notes. **Rouge**: trois moins bonnes notes. **Orange**: moyenne des notes globales.