

AU TRAVAIL A VÉLO...

Une enquête nationale sur la pratique utilitaire du vélo en Suisse



Institut de géographie et durabilité | Université de Lausanne

Contact: Patrick.rerat@unil.ch | @PatrickRerat

Unil

UNIL | Université de Lausanne

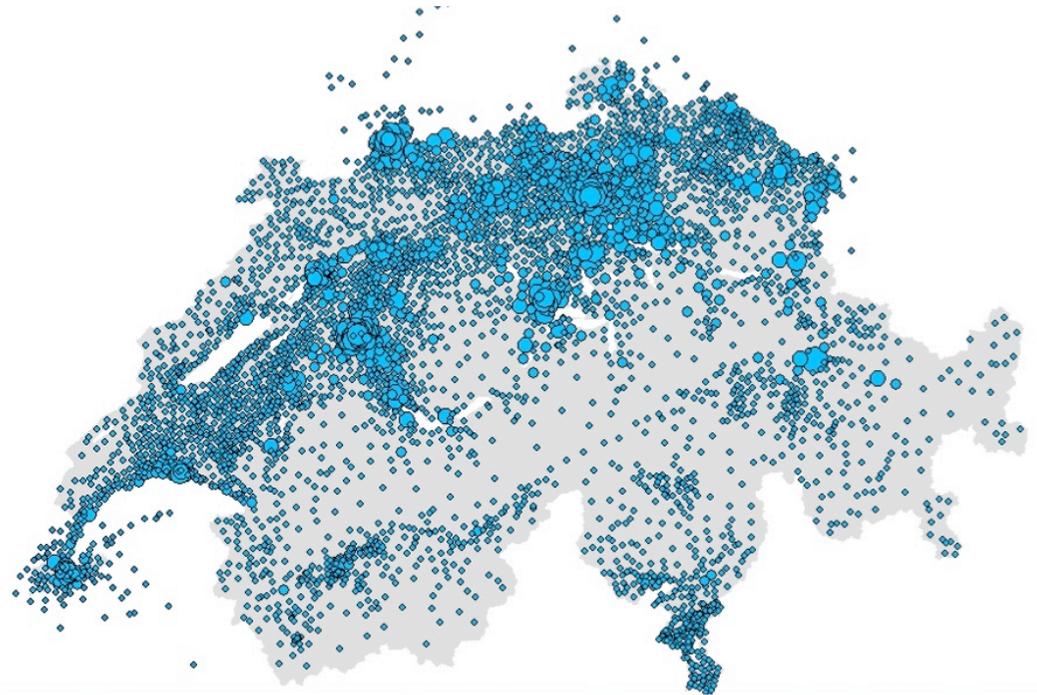
DÉMARCHE

Un questionnaire a été envoyé aux participant·e·s de *bike to work* 2016 grâce à PRO VELO.

14'000 d'entre eux ont répondu (soit 31%).

Ils ont permis de constituer une base de données inédite sur la pratique du vélo comme moyen de transport.

Voici une sélection de résultats...



Lieu de résidence des répondant·e·s

TYPE DE VÉLO



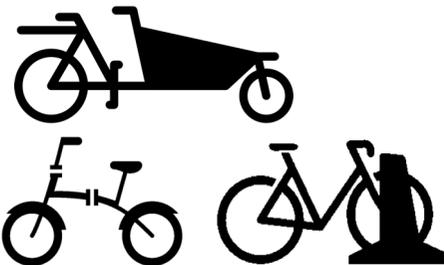
83%

Le vélo à assistance électrique est utilisé par 16% des participant·e·s.



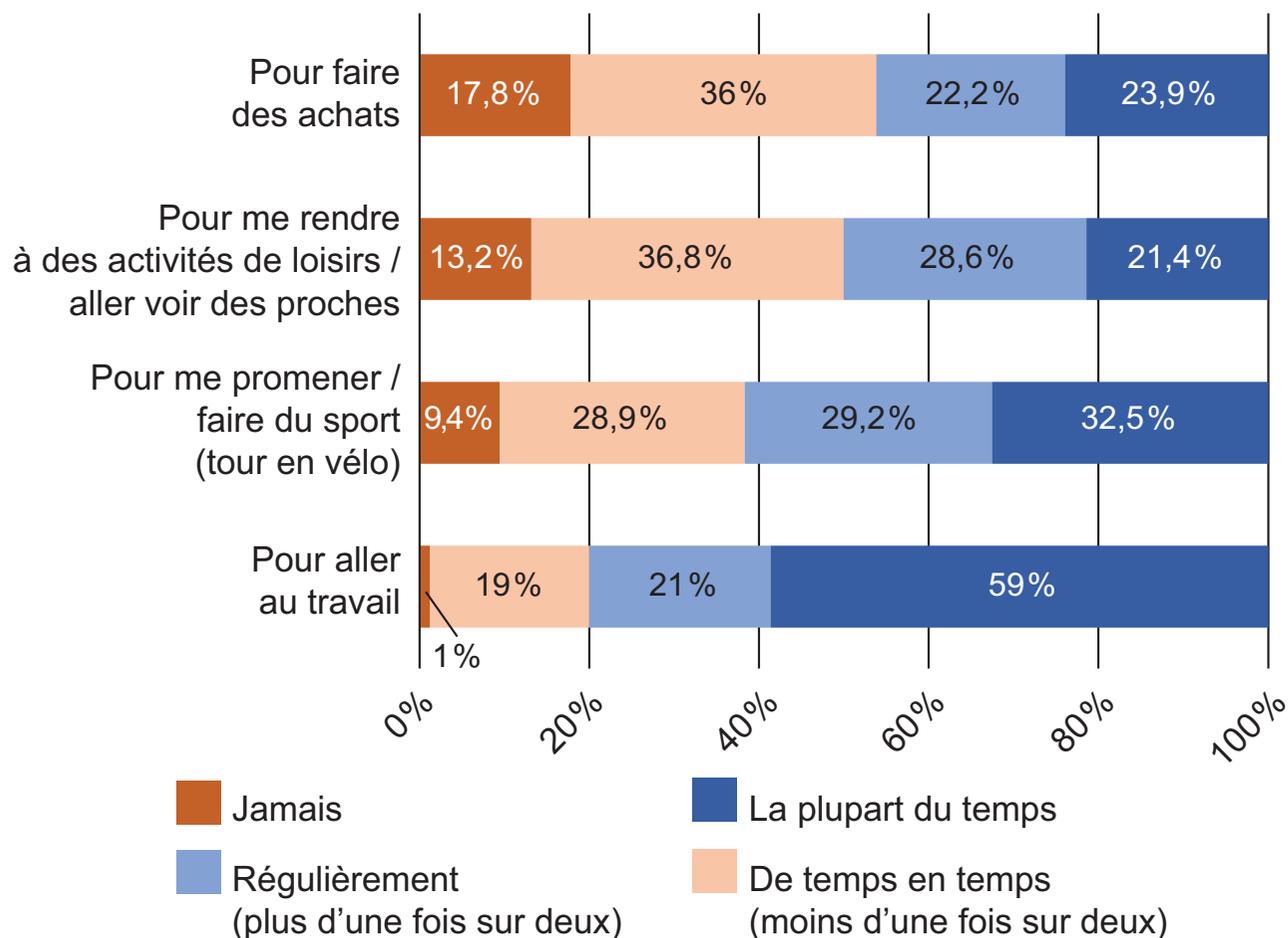
16%

Il touche un public plus féminin mais aussi plus âgé. Il est davantage présent dans les couronnes des villes et dans les zones rurales.



1%

FRÉQUENCE D'UTILISATION DU VÉLO

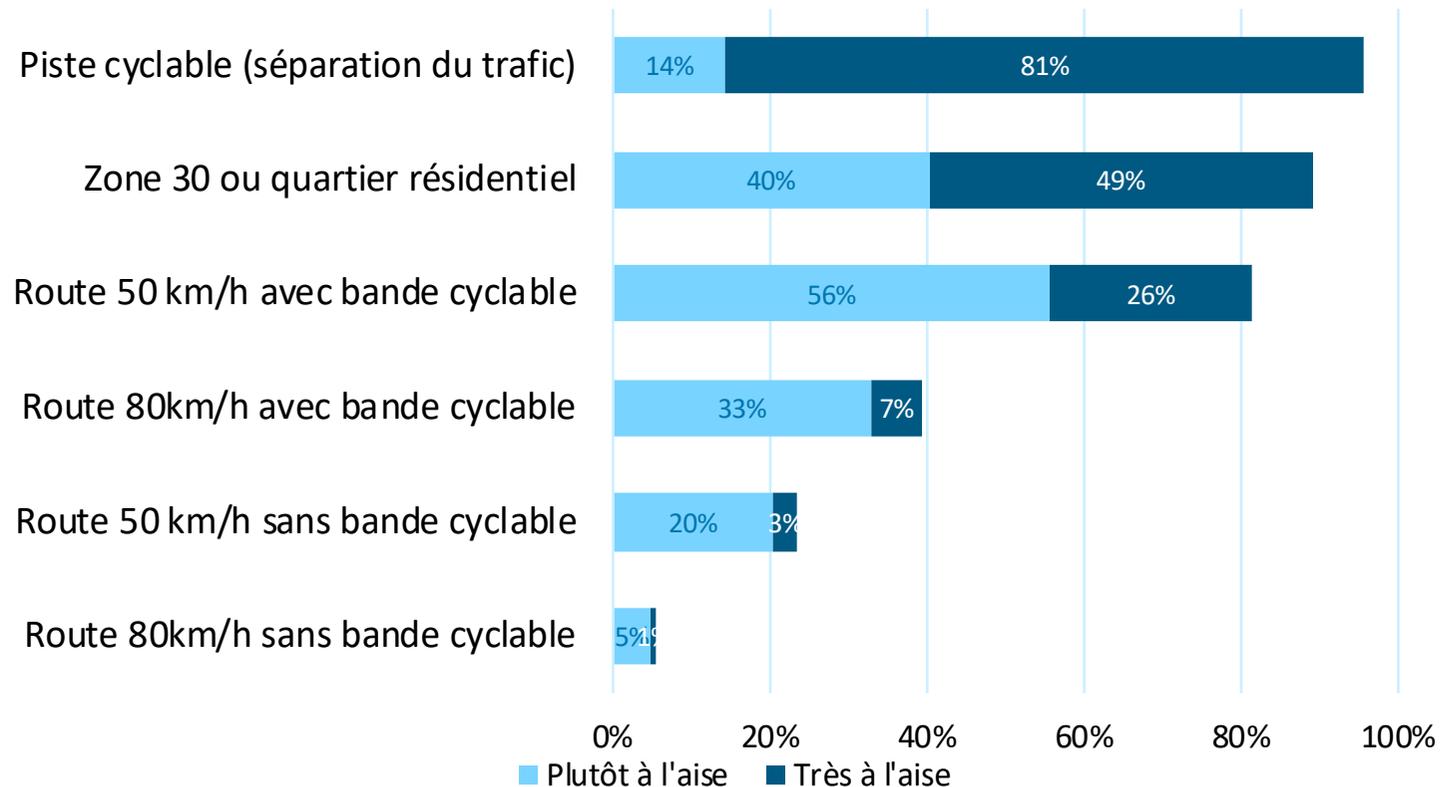


15% des cyclistes utilisent quasi systématiquement le vélo pour tout déplacement.

Les autres combinent le vélo avec d'autres modes en fonction des activités (avant tout les transports en commun).

95% ont le permis, 50% une voiture qui est toujours à disposition.

COHABITATION AVEC LE TRAFIC ROUTIER



Une grande sensibilité aux infrastructures est observée. Le niveau d'aisance diminue en fonction du degré de cohabitation avec le trafic ainsi que de la vitesse et du volume de ce dernier.

TROIS FAMILLES DE MOTIVATIONS



Bien-être physique et psychique
(faire de l'exercice, se changer les idées, plaisir de rouler à vélo)

Indépendance

(mode de transport simple, flexible, rapide)



Engagement civique
(geste pour l'environnement, mobilité durable)



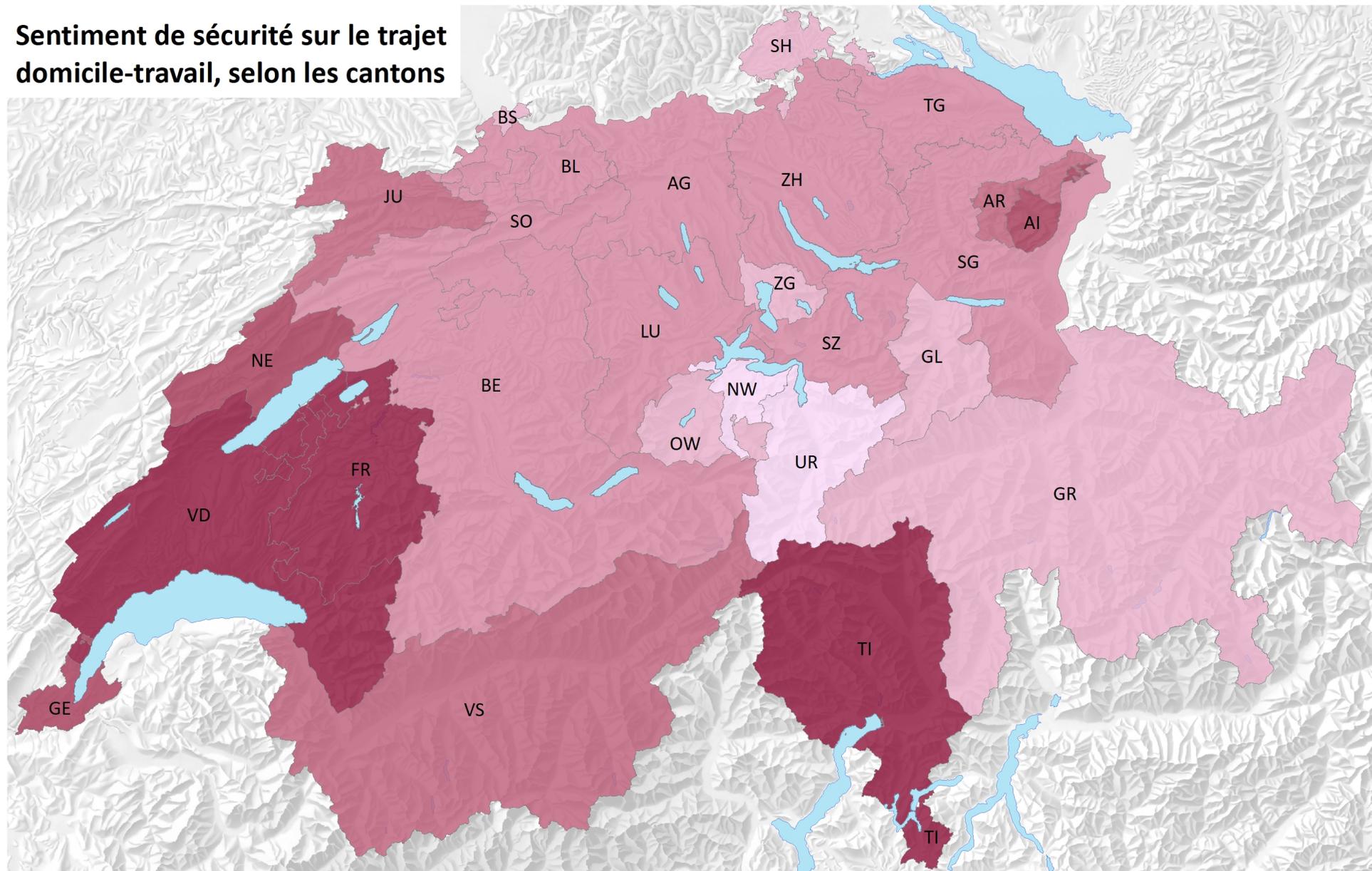
14% ne se sentent pas en sécurité sur le trajet domicile-travail



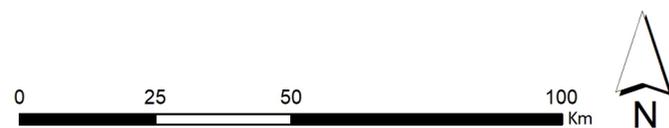
32% ne se sentent pas respectés par les autres usagers de la route

- Ces chiffres sont élevés car les personnes interrogées ont entre 20 et 65 ans (pas d'enfant, d'adolescent, de sénior) et adoptent d'ores et déjà des stratégies d'évitement de certains carrefours ou des axes les plus fréquentés.
- Les cyclistes ne sont pas égaux face aux problèmes de sécurité. De grandes différences existent entre les villes et les cantons.

Sentiment de sécurité sur le trajet domicile-travail, selon les cantons



"Vous sentez-vous en sécurité sur le trajet domicile-travail?" - % de non



SENTIMENT DE SÉCURITÉ

Rang	Ville	% de (plutôt) non	Rang	Ville	% de (plutôt) non
1	Zoug	4,4%	13	Berne	13,2%
2	Berthoud	4,9%	14	Lucerne	13,8%
3	Coire	5,2%	15	Uster	14,0%
4	Baar	6,1%	16	Wettingen	14,5%
5	Soleure	6,3%	17	Köniz	14,5%
6	Winterthour	6,4%	18	Baden	15,9%
7	Rapperswil-Jona	7,8%	19	Bienne	18,9%
8	Bâle	7,9%	20	Fribourg	21,8%
9	Aarau	8,9%	21	Ostermundigen	21,8%
10	Thoune	9,4%	22	Zurich	22,3%
11	Kriens	10,8%	23	Genève	22,4%
12	St-Gall	11,6%	24	Lausanne	34,2%

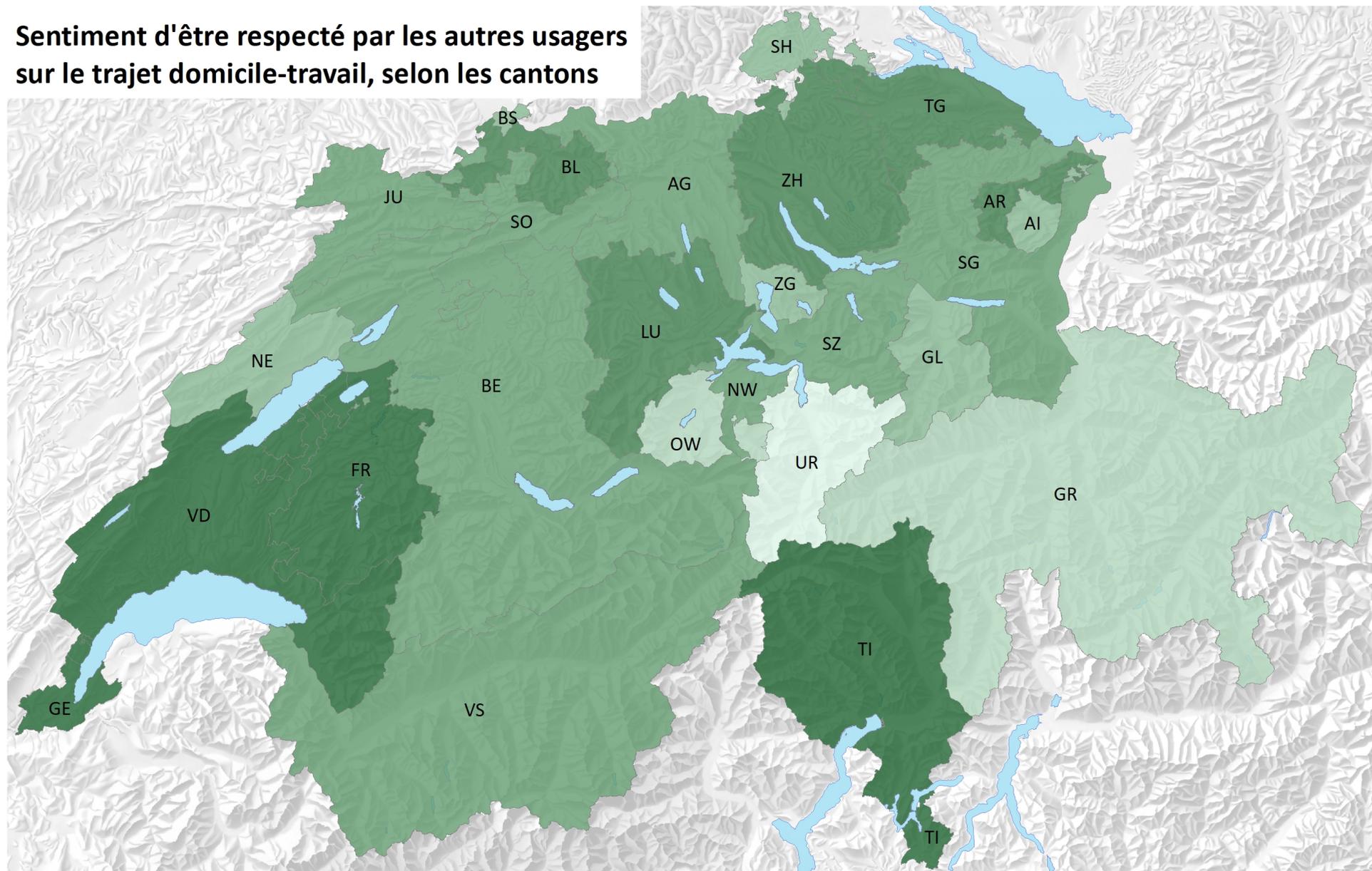
Sentiment de sécurité sur le trajet domicile-travail

Note: villes avec plus de 50 réponses



UNIL | Université de Lausanne

Sentiment d'être respecté par les autres usagers sur le trajet domicile-travail, selon les cantons



"Vous sentez-vous respecté par les autres usagers de la route sur le trajet domicile-travail?" - % de non



0 25 50 100 Km



RESPECT PAR LES AUTRES USAGERS

Rang	Ville	% de (plutôt) non	Rang	Ville	% de (plutôt) non
1	Berthoud	13,3%	13	Berne	29,8%
2	Baar	20,0%	14	Uster	32,9%
3	Coire	20,2%	15	Baden	34,9%
4	Bâle	20,6%	16	St-Gall	35,0%
5	Zoug	20,9%	17	Ostermundigen	38,9%
6	Winterthur	22,1%	18	Wettingen	40,3%
7	Aarau	26,0%	19	Bienne	40,6%
8	Thoune	27,4%	20	Zurich	41,0%
9	Köniz	28,6%	21	Kriens	43,4%
10	Soleure	29,0%	22	Fribourg	45,5%
11	Rapperswil-Jona	29,2%	23	Genève	50,0%
12	Lucerne	29,6%	24	Lausanne	55,3%

Sentiment d'être respecté par les autres usagers de la route

Note: villes avec plus de 50 réponses



UNIL | Université de Lausanne

EFFETS DE *BIKE TO WORK*

Des personnes se (re)mettent au vélo

- 1 participant sur 10 n'utilisait pas le vélo pour les trajets pendulaires

Bike to work permet à certain·e·s de...

- Acquérir des équipements adaptés
- Échanger des expériences sur les itinéraires
- Surmonter certaines barrières grâce à la pratique (météo, effort, etc.)

La pratique utilitaire du vélo est plus visible et légitime



Unil

UNIL | Université de Lausanne

APERÇU DES AUTRES RÉSULTATS...



Individus

Types de vélo, de véhicule et d'abonnement

Niveau d'aisance dans la pratique du vélo selon les situations

Motivations et freins



Usages

Profil des pendulaires utilisant le vélo

Caractéristiques des trajets effectués à vélo (fréquences, distances, motifs)



Territoire

Lieux de résidence et de travail

Existence/absence d'infrastructures et d'aménagements cyclables

Image du vélo

CONCLUSIONS

- La **pratique** utilitaire du vélo est **très diversifiée** en termes de distance, de fréquence, de type de vélo, de motivations, de freins, etc. Cette diversité est à prendre en compte dans les politiques cyclables.
- Les **infrastructures** actuelles sont **lacunaires** en Suisse. Elles restreignent la pratique du vélo aux personnes les plus convaincues, motivées et compétentes.
- Promouvoir le vélo passe par un **urbanisme cyclable** (itinéraires efficaces, directs, sécurisés et appropriables par le plus grand nombre) et par sa **légitimation** comme moyen de transport à part entière.

POUR EN SAVOIR PLUS...

Le livre peut être commandé aux Editions Alphil. Il est également disponible **gratuitement** en format pdf: www.alphil.com

Actualités autour du livre:
<https://bit.ly/2UCxs4I>

Courriel: patrick.rerat@unil.ch

Twitter: @PatrickRerat

« Au travail à vélo... »

