La promotion de la sécurité routière a du potentiel

Traduction partielle du rapport final de gfs.bern concernant l'enquête des villes, sur demande de PRO VELO Suisse

L'essentiel en bref

Lausanne présente, avec deux tiers des personnes interrogées contre un peu plus d'un tiers à Berne, Bâle et Zürich, la plus importante part de non cyclistes. La topographie invoquée comme principale raison, n'explique pourtant pas entièrement cette différence.

La majorité des personnes interrogées utilisent le vélo dans leurs loisirs, suivi par les déplacements pendulaires, liés aux achats ou à d'autres raisons. A Lausanne et à Zürich, l'utilisation du vélo pour les trajets pendulaires ou liés aux achats est moins appréciée que dans les autres villes. Berne présente la plus grosse proportion de personnes qui déclarent ne pas savoir faire du vélo.
Les différences ne sont toutefois pas aussi importantes que celles observées entre les sexes : près de deux fois plus de femmes que d'hommes déclarent ne pas savoir faire du vélo

A Lausanne, la perception de la dangerosité de la circulation routière constitue, après la topographie, un facteur d'influence important pour les cyclistes ainsi que pour les non cyclistes. Les cyclistes les plus satisfaits se trouvent à Bâle, où presque aucun problème n'est évoqué. Pour les cyclistes zurichois, la situation précaire aux abords des chantiers est prépondérante, alors que les non cyclistes soulignent principalement la commodité des transports publics. Malgré un risque de vol de plus en plus ressenti, les cyclistes bernois sont bien conscients de l'amélioration de la situation ces dernières années.

En regard de la fréquence des trajets à vélo, la promotion de la sécurité routière possède très distinctement un potentiel important ; en effet, les non cyclistes sachant faire du vélo considèrent plus résolument que les cyclistes occasionnels ou quotidiens, la pratique du vélo dans la circulation routière comme dangereuse.

A l'aide d'une analyse de cluster (Clusteranalyse), les cyclistes peuvent être classés en trois groupes : les amateurs de vélo non critiques, les amateurs de vélo frustrés par le vol et les cyclistes critiques et orientés bénéfices. Ces trois groupes se distinguent dans leur évaluation de la thématique vélo. Pour les amateurs de vélo frustrés par le vol, le risque de vol est au centre, alors que les cyclistes critiques et orientés bénéfices considèrent le vélo avant tout comme un moyen de locomotion rapide et pratique.

Les non cyclistes peuvent être classés en deux groupes – les non cyclistes purs et durs et les non cyclistes de commodité. Le premier groupe est composé de personnes, qu'aucune mesure particulière n'est susceptible de faire monter sur un vélo. Les non cyclistes de commodité se singularisent par leur perception de la dangerosité de la circulation routière et constituent un public cible important pour des mesures ciblées dans ce domaine.

2. Les constats

2.1 Comparaison entre Lausanne, Berne, Bâle et Zurich

2.1.6 Bilan intermédiaire

Lausanne présente, avec deux tiers des personnes interrogées contre un peu plus d'un tiers à Berne, Bâle et Zürich, la plus importante part de non cyclistes. La majorité des personnes interrogées utilisent le vélo dans leurs loisirs, suivi par les déplacements pendulaires, liés aux achats ou à d'autres raisons. A Lausanne et à Zürich, l'utilisation du vélo pour les trajets pendulaires ou liés aux achats est moins appréciée que dans les autres villes. Berne présente la plus grosse proportion de personnes qui déclarent ne pas savoir faire du vélo. Les différences ne sont toutefois pas aussi importantes que celles observées entre les sexes : près de deux fois plus de femmes que d'hommes déclarent ne pas savoir faire du vélo

A Lausanne, la perception de la dangerosité de la circulation routière constitue, après la topographie, un facteur d'influence important pour les cyclistes ainsi que pour les non cyclistes. Les cyclistes les plus satisfaits se trouvent à Bâle, où presque aucun problème n'est évoqué. Pour les cyclistes zurichois, la situation précaire aux abords des chantiers est prépondérante, alors que les non cyclistes soulignent principalement la commodité des transports publics. Malgré un risque de vol de plus en plus ressenti, les cyclistes bernois sont bien conscients de l'amélioration de la situation ces dernières années.

En regard de la fréquence des trajets à vélo, la promotion de la sécurité routière possède très distinctement un potentiel important ; en effet, les non cyclistes sachant faire du vélo considèrent plus résolument que les cyclistes occasionnels ou quotidiens, la pratique du vélo dans la circulation routière comme dangereuse.

A l'aide d'une analyse de cluster (Clusteranalyse), les cyclistes peuvent être classés en trois groupes : les amateurs de vélo non critiques, les amateurs de vélo frustrés par le vol et les cyclistes critiques et orientés bénéfices. Ces trois groupes se distinguent dans leur évaluation de la thématique vélo. Pour les amateurs de vélo frustrés par le vol, le risque de vol est au centre, alors que les cyclistes critiques et orientés bénéfices considèrent le vélo avant tout comme un moyen de locomotion rapide et pratique.

Les non cyclistes peuvent être classés en deux groupes – les non cyclistes purs et durs et les non cyclistes de commodité. Le premier groupe est composé de personnes, qu'aucune mesure particulière n'est susceptible de faire monter sur un vélo. Les non cyclistes de commodité se singularisent par leur perception de la dangerosité de la circulation routière et constituent un public cible important pour des mesures ciblées dans ce domaine.

2.2 Situation des villes

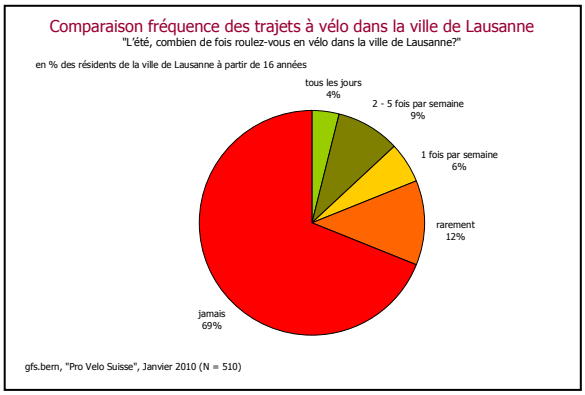
2.2.3 Situation de la ville de Lausanne

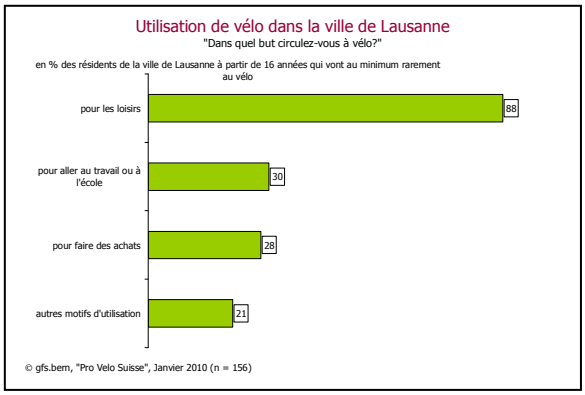
L'analyse comparative du chapitre 2.1 montre pour la ville de Lausanne :

- La proportion la plus élevée de personne qui ne font jamais de vélo
- La plus faible approbation quant à la rapidité et au confort du vélo
- La plus forte perception de la dangerosité du trafic routier

A Lausanne, plus des deux tiers des personnes interrogées ne font jamais de vélo. Si l'on y ajoute ceux qui utilisent leur vélo moins d'une fois par semaine, la proportion s'élève à 4 personnes sur 5. Seul 4 % des sondés empruntent leur vélo chaque jour. La grande majorité des cyclistes interrogés (88%) utilisent leur vélo dans le cadre des loisirs. L'utilisation pour se rendre au travail ou pour faire des achats est moindre, étant avancée par seulement 30 % respectivement 28% des sondés. Seul un cinquième des cyclistes avancent une autre utilisation de leur petite reine. Des différences significatives peuvent être observée à Lausanne en matière de fréquence de l'utilisation par rapport aux raisons ainsi qu'à l'utilisation pour les trajets pendulaires et d'achats : les cyclistes réguliers utilisent leur vélo à 44% pour des déplacements pendulaires alors que les cyclistes occasionnels à 8 % seulement. En ce qui concerne les déplacements pour faire des achats, 36 % des cyclistes réguliers empruntent leur vélo contre 15% des cyclistes occasionnels.

Graphique 22

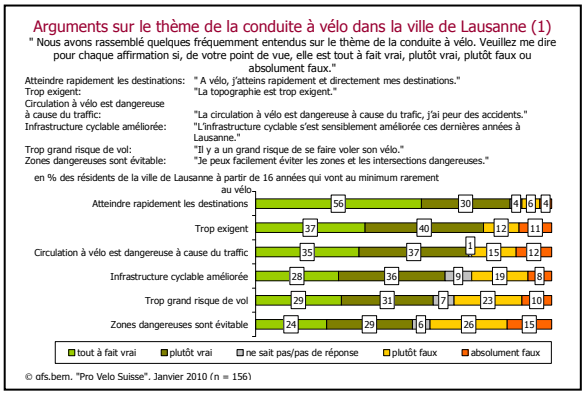


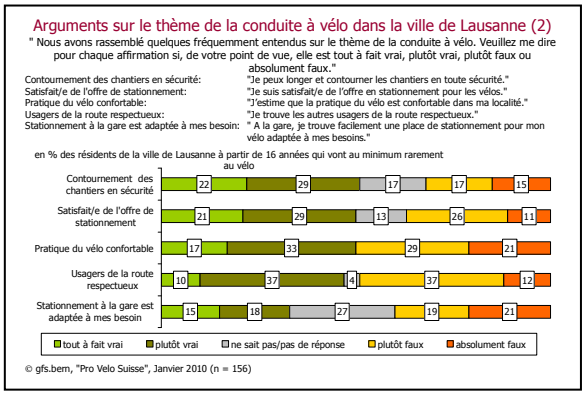


Les cyclistes lausannois estiment atteindre rapidement leur destination grâce au vélo. Toutefois, une majorité (77%) estime que la topographie de Lausanne, très exigeante, joue un rôle significatif. Une part importante de cyclistes (71%) considère que faire du vélo dans la circulation est dangereux. Pourtant les améliorations de la situation des cyclistes sont bien reconnues. Les cyclistes peuvent en majorité aisément contourner les endroits dangereux et les chantiers ; ils sont également satisfaits de l'offre en places de stationnement. Le risque de vol est perçu comme un majeur problème par 60% des personnes interrogées. 40% des cyclistes rencontrent également des difficultés pour

trouver une place de stationnement adaptée aux abords de la gare. Une proportion équivalente de cyclistes considère la pratique du vélo confortable, respectivement peu confortable. La topographie joue dans ce résultat certainement un rôle. Près de la moitié des cyclistes (49%) considèrent les autres usagers de la route comme peu respectueux.

Graphique 23

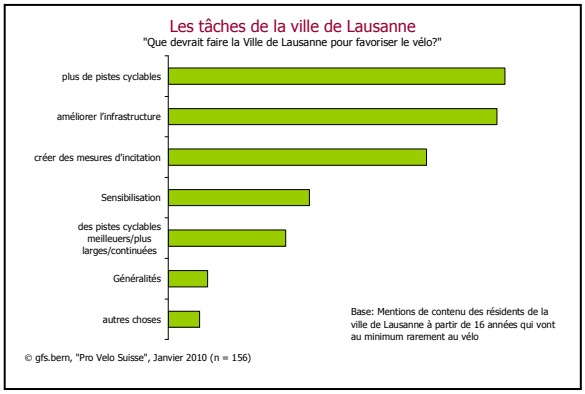


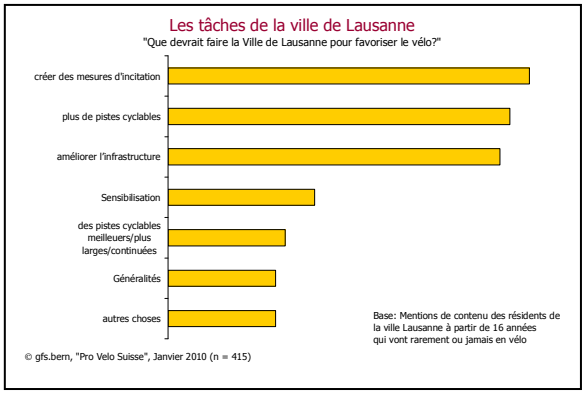


Questionnés quant à leurs propositions d'amélioration, la plupart des cyclistes mentionnent des pistes cyclables supplémentaires mais également l'amélioration de l'infrastructure dans son ensemble (par ex. plus de places de stationnement, de meilleures possibilités d'embarquement des vélos dans les TP) ainsi que le développement de mesures incitatives au centre-ville (par ex. transport gratuit dans les TP, prêt de vélo, vélos électriques à prix réduits). Concernant les pistes cyclables, il est important ne pas se contenter de les améliorer, mais également de mettre en place des pistes continues et plus larges. Les cyclistes estiment également que la sensibilisation des autres usagers de la route aux intérêts des cyclistes, notamment des campagnes d'information, seraient nécessaires.

Les non cyclistes considèrent les mesures incitatives comme primordiales pour la pratique du vélo. Ils revendiquent également des pistes cyclables plus nombreuses et mieux conçues ainsi qu'une amélioration de l'infrastructure dans son ensemble. Le besoin de sensibilisation des autres usagers de la route est aussi sensible chez les non cyclistes.

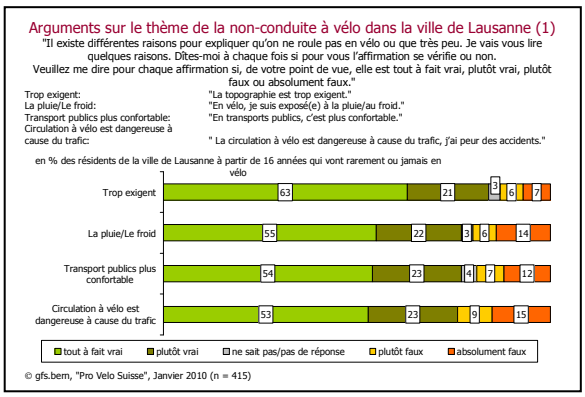
Graphique 24

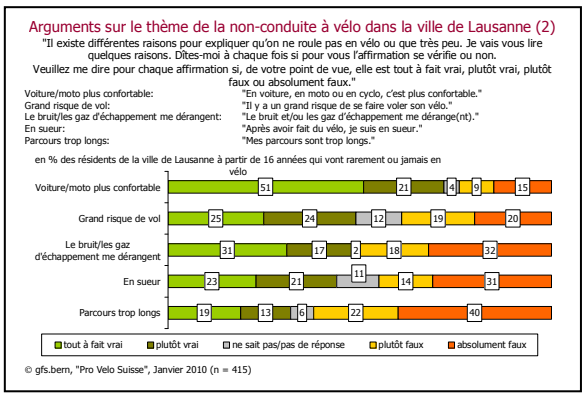




Comme on pouvait s'y attendre, la topographie lausannoise constitue un facteur très important pour les non cyclistes. Quatre personnes sur cinq estiment trop pénible la pratique du vélo dans la ville. La pluie et le froid jouent également un rôle essentiel ; ce qui positionne les transports publics mais également le trafic individuel motorisé comme moyens de transport plus commodes. Trois quarts des non cyclistes interrogés sont d'avis que la pratique du vélo dans la circulation routière est dangereuse. Une grosse minorité (49%) considère le risque de vol comme problématique. Les nuisances dues au bruit et aux gaz d'échappement (48%) ainsi qu'à la transpiration (44%) ne sont problématiques que pour une minorité. Une importante majorité de non cyclistes (62 %) estime que leurs trajets ne seraient pas trop longs pour être faits à vélo.

Graphique 25





Plus des deux tiers des lausannois ne font jamais de vélo. Le nombre de cyclistes s'élève seulement à environ 20 pourcent. Ceux qui utilisent leur vélo le font prioritairement dans le cadre de leurs loisirs. Seulement un tiers utilise le vélo pour se rendre au travail ou pour faire des achats.

Malgré la topographie peu engageante de Lausanne, les cyclistes estiment atteindre rapidement leur destination. Toutefois, la conscience de la dangerosité de la circulation routière est très répandue. Les améliorations de la situation des cyclistes sont largement reconnues, même si le risque de vol ainsi que l'offre en stationnement à la gare comptent encore parmi les problèmes non résolus.

L'amélioration des pistes cyclables, le développement de mesures incitatives ainsi que l'amélioration de l'infrastructure dans son ensemble sont plébiscités par les cyclistes et les non cyclistes.

Les non cyclistes considèrent que faire du vélo à Lausanne est trop ardu et préfèrent les transports publics ainsi que les transports individuels motorisés, qui offrent également une meilleure protection contre la pluie et le froid. Une remarquable majorité de non cyclistes considère qu'il est dangereux d'utiliser le vélo dans la circulation.

3. Synthèse

Cette étude devrait permettre de répondre, sommairement et sur la base de données chiffrées, aux questions suivantes :

- Quelles sont les raisons d'utilisation du vélo au centre-ville ?
- Quelles différences et spécificités ressortent entre les villes étudiées ?
- Quelle attitude générale envers la politique de circulation routière et son développement peut-elle être constatés ?
- Quels sont les comportements prépondérants parmi les non cyclistes ?

Nous pouvons résumer nos réponses à ces questions sous forme de constats condensés :

Constat 1 :
Dans les quatre villes étudiées, la pratique du vélo est largement majoritaire dans le cadre des loisirs. Les trajets pendulaires, les déplacements liés aux achats ou à d'autres types d'utilisation sont évoqués par des proportions variables de personnes.

Constat 2 :
Les cyclistes les plus satisfaits vivent à Bâle. A Lausanne, tant la topographie que la forte perception de la dangerosité de la circulation routière, pèsent négativement sur l'utilisation du vélo. Les cyclistes zurichois sont contrariés par les nombreux chantiers, ce qui influence le confort des trajets à vélo. A Berne, la pratique du vélo est associée à la notion de confort et l'amélioration de la situation durant les dernières années est largement relevée. La pratique du vélo reste associée à un problème de transpiration.

La différentiation préalable de trois groupes cibles (cycliste régulier – utilisation au minimum une fois par semaine ; cyclistes occasionnels – utilisation moins d'une fois par semaine ; non cyclistes) ne s'est pas montrée concluante. En effet, les différences sont trop faibles pour permettre d'identifier – sur la base des seuls indicateurs de fréquence – les cyclistes potentiels. Les personnes qui savent faire du vélo mais n'en font jamais ne se différencient presque pas des cyclistes occasionnels dans leur comportement. Des groupes ont néanmoins pu être identifié à l'aide d'une analyse de cluster (Clusteranalyse) aussi bien pour les cyclistes que les non cyclistes. Leurs caractéristiques distinctives résident dans leur perméabilité à des mesures ciblées.

Constat 3 :
Les cyclistes se différencient principalement par leur perception du risque de vol ainsi que par leur examen de l'utilisation du vélo. Ce dernier mène soit à un usage extensif du vélo soit à un comportement critique quant aux problèmes quotidiens qui en découlent.

Constat 4 :
Les non cyclistes n'utilisent pas le vélo soit par conviction soit simplement pour des raisons de commodité. Les non cyclistes purs et durs sont fondamentalement critiques par rapport à l'utilisation personnelle du vélo, alors que les non cyclistes de commodité mettent avant tout en avant leur perception de la dangerosité de la circulation routière.

Des différents constats ci-dessus découle les thèses fouillées suivantes, qui constituent le second élément de réponse aux questions de départ et laisse la porte ouverte à différentes possibilités d'action.

Thèse 1 :
Dans toutes les villes étudiées, le vélo rencontre la plus importante utilisation dans le cadre des loisirs. Cette utilisation extensive durant le temps libre permet de dresser un profil type d'usagers qui pratiquent le vélo pour se rendre, par exemple, à la piscine ou dans une zone verte. Une attention particulière devrait être portée aux liaisons confortables, rapides et sûres vers ces destinations.

Thèse 2 :
Dans chacune ville étudiée, des problématiques spécifiques ont pu être mises en lumière tant pour les cyclistes que les non cyclistes et des améliorations potentielles esquissées, notamment le contournement des chantiers ou la réduction du risque de vol. Dans toutes les villes, la perception de la dangerosité de la circulation routière joue un rôle considérable auprès des cyclistes et des non cyclistes.

Thèse 3 :
De par l'importante signification de la sécurité dans la circulation routière, les mesures en matière de politique de la circulation jouent un rôle secondaire dans le choix d'utiliser le vélo au quotidien par rapport aux considérations utilitaires ou de commodité. Les mesures de promotion de la sécurité routière ont par contre un potentiel significatif auprès des personnes qui ne font jamais de vélo ou seulement occasionnellement.