

Le fossé entre cyclistes et non-cyclistes se creuse



Résumé

Étude réalisée sur mandat de PRO VELO Suisse
Février 2018

Équipe de projet

Lukas Golder, politologue et spécialiste des médias

Martina Mousson, politologue

Cloé Jans, politologue

Stephan Tschöpe, politologue

Daniel Bohn, informaticien, développeur d'applications

Katrin Wattenhofer, politologue

Résumé

Les six villes sélectionnées pour la présente étude donnent un bon aperçu du paysage citoyen en Suisse et fournissent des indications importantes sur l'état de l'évolution de la place du vélo dans notre pays. Les grandes villes sont représentées par Bâle, Berne et Lausanne, les villes de taille moyenne par Lucerne et les petites villes par Dübendorf et Berthoud¹. Dans chacune de ces villes, environ 500 habitants ont été invités à donner leur avis, indépendamment de leur rapport avec le trafic cycliste.

Des utilisateurs de vélo fervents, mais moins nombreux

La moitié des personnes interrogées dans les six villes utilise un vélo au moins occasionnellement. Seule une minorité y a recours comme moyen de transport quotidien.

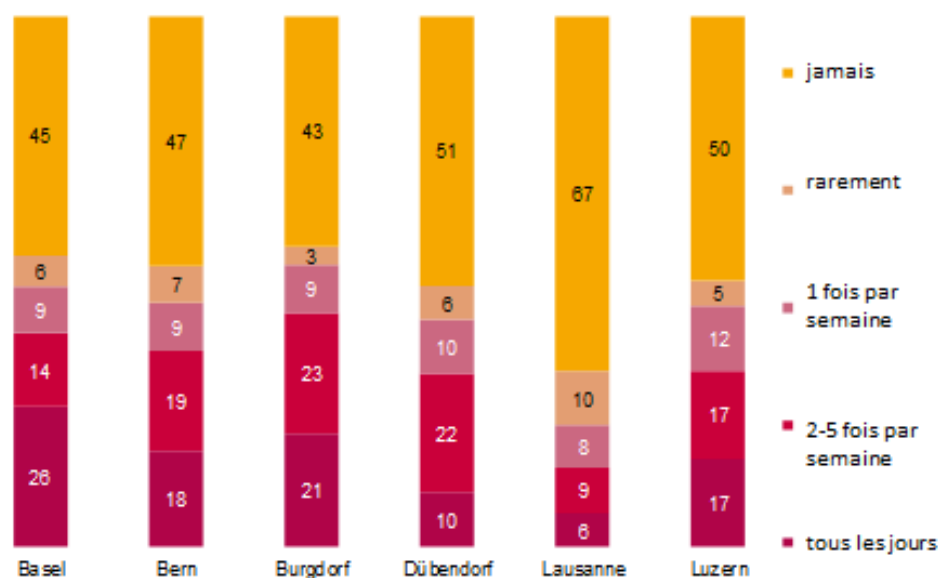
La faible utilisation quotidienne est parfois due aux obstacles naturels, comme c'est le cas avec la topographie particulière de Lausanne, par exemple. À l'inverse, lorsque les conditions de circulation à vélo sont satisfaisantes, celles-ci favorisent l'utilisation de ce moyen de transport. L'importance que revêtent les efforts fournis sur les plans de l'infrastructure et de la politique des transports ne doit donc pas être sous-estimée.

Graphique 1

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)

Le vélo est avant tout utilisé pour les loisirs et faire des courses, mais il occupe également une part importante dans les trajets entre le domicile et le travail, en particulier dans les villes d'une certaine taille.

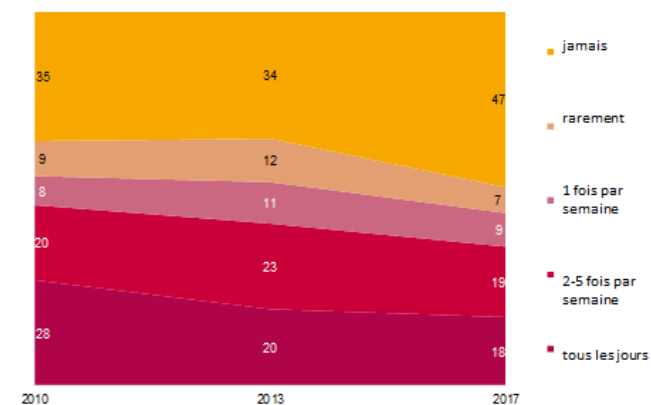
Parallèlement à ces utilisations régulières et variées, on observe cependant également une tendance fâcheuse: l'augmentation de la proportion des non-cyclistes, et ce en particulier dans les grandes villes et chez les plus jeunes sondés.

¹ Jusqu'à 29 999 habitants = petite ville; de 30 000 à 99 999 habitants = ville de taille moyenne; plus de 100 000 habitants = grande ville.

Graphique 2

Évolution de la fréquence des déplacements à vélo: Berne

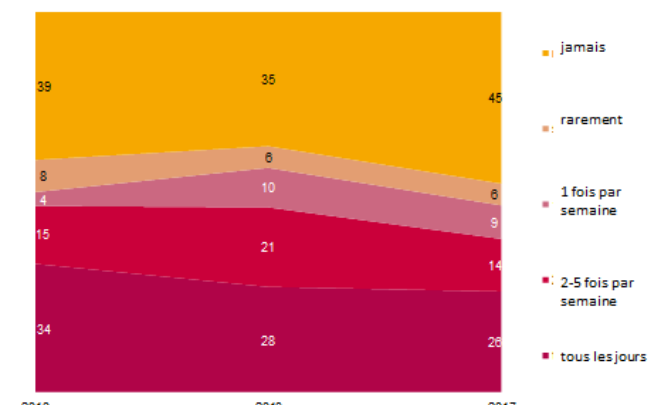
"L'été, combien de fois roulez-vous en vélo dans votre ville"
% habitant-es de la ville de Berne, dès 16 ans



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

Évolution de la fréquence des déplacements à vélo: Bâle

"L'été, combien de fois roulez-vous en vélo dans votre ville"
% habitant-es de la ville de Bâle, dès 16 ans



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

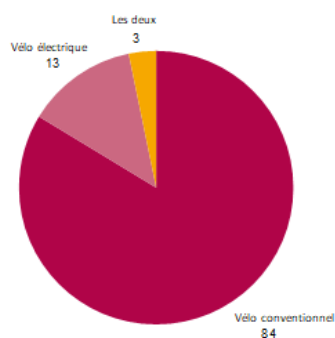
Si le marché du vélo s'est diversifié grâce aux vélos électriques (ci-après parfois VAE, pour vélo à assistance électrique) et autres vélos spéciaux, il n'a pas développé de nouveaux potentiels pour autant. La part de la population possédant un VAE est encore minoritaire; la tendance est toutefois à la hausse. Selon les données récoltées à Lausanne, ces vélos sont considérés comme étant inutiles ou trop chers. Ce dernier facteur risque de poser problème particulièrement pour les plus jeunes.

Graphique 3

Type de vélo – cyclistes

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

% habitant-es dès 16 ans, qui prennent le vélo au moins «rarement»

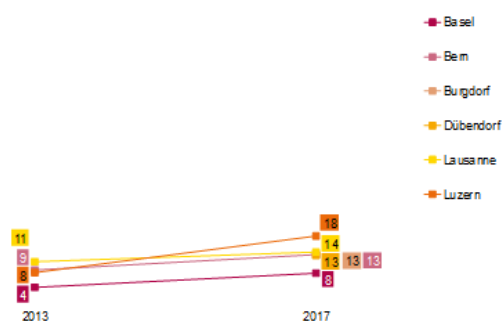


© gfs.bern, PRO VELO Suisse, septembre 2017 (n = 1491)

Évolution du type de vélo utilisé: VAE – cyclistes

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

% habitant-es dès 16 ans, qui prennent le vélo au moins «rarement»



© gfs.bern, PRO VELO Suisse, septembre 2017 (N= entre 150 et 300)

Efficacité et confort, d'une part, attitude non respectueuse et risque d'accident, de l'autre

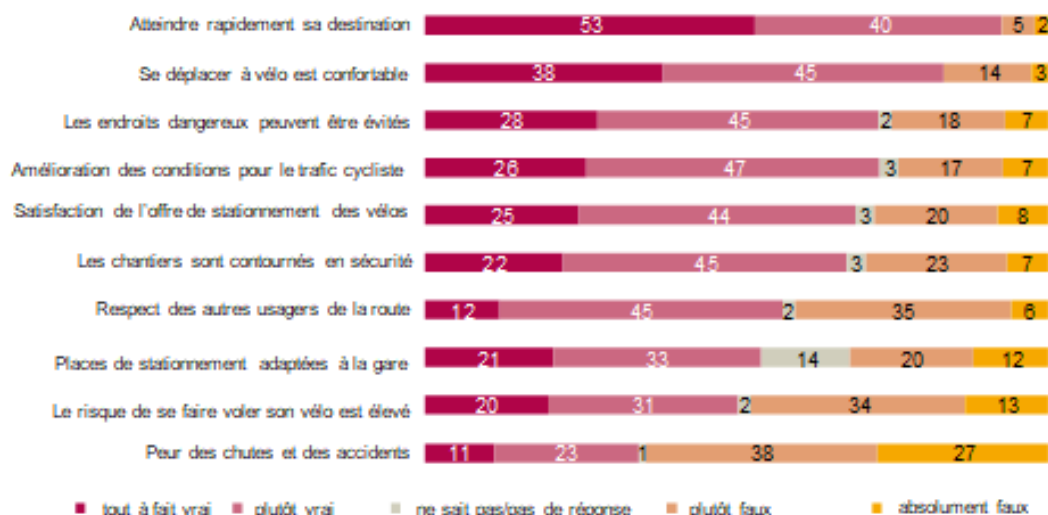
De manière générale, le vélo est un moyen de transport apprécié pour son efficacité et son confort. La majorité des sondés est en outre globalement satisfaite des conditions de circulation à vélo et estime que la sécurité est suffisante. Les cyclistes n'ont donc pas très peur des accidents ou des chutes. Seule la crainte du vol de vélo rassemble environ la moitié des sondés, bien que dans l'ensemble, ces derniers soient satisfaits de l'offre en matière de stationnement.

De nombreux cyclistes réguliers notent cependant des tensions dans le trafic et ressentent de la part d'autres usagers de la route une accentuation d'un certain manque de respect, ce qui est moins le cas chez les sondés qui ne font jamais ou que rarement du vélo.

Affirmations relatives à la pratique du vélo: vélo traditionnel – cyclistes

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

% habitant-es dès 16 ans, qui prennent le vélo au moins «rarement»



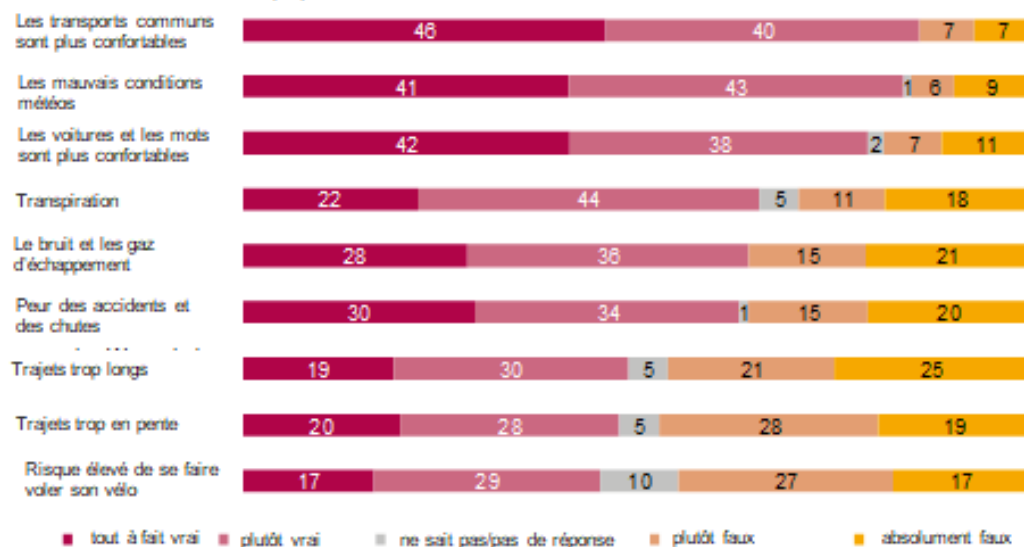
© gfs.bern, PRO VELO Suisse, septembre 2017 (n = 1247)

Les motifs de non-utilisation du vélo sont avant tout liés à la sensation d'un manque de confort. La grande majorité des habitants qui ne circulent pas ou que peu à vélo considèrent que les transports publics (ci-après les TP), la voiture ou la moto sont simplement plus confortables. De nombreux sondés évoquent en outre l'exposition à la pluie et au vent. Enfin, près de la moitié des sondés considèrent la longueur des trajets, les montées et le risque de vol comme des aspects problématiques.

Motifs de non-utilisation du vélo – non-cyclistes

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

% habitant-es dès 16 ans, qui prennent le vélo au moins «rarement»



© gfs.bern, PRO VELO Suisse, septembre 2017 (n = 1709)

Un autre frein à l'utilisation du vélo se situe au niveau de la capacité à en faire. Près d'un quart des sondés qui ne font que rarement voire jamais du vélo indiquent qu'ils ne savent pas en faire. Le nombre des personnes qui ne maîtrisent pas la pratique du vélo augmente particulièrement chez les jeunes et ce, surtout dans les villes d'une certaine taille.²

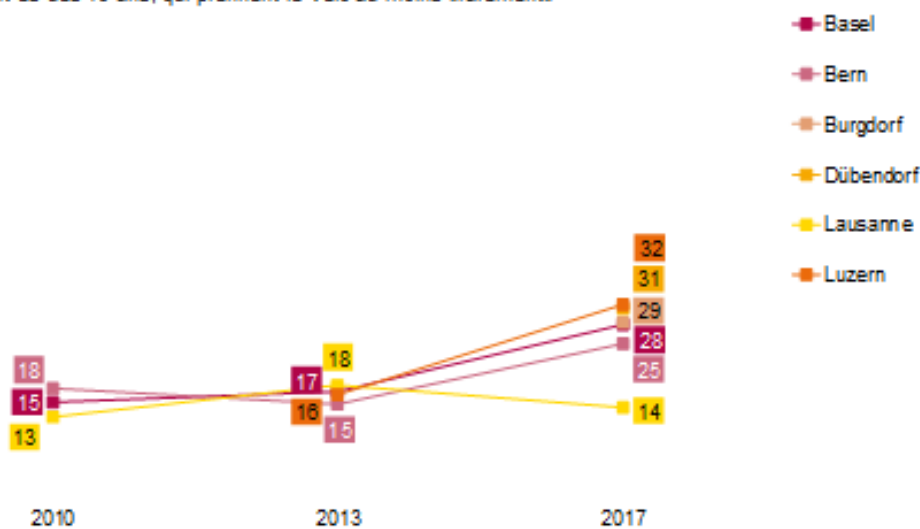
Graphique 6

Évolution des motifs de non-utilisation du vélo – non-cyclistes

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

„Je ne peux pas me déplacer à vélo"

% habitant-es dès 18 ans, qui prennent le vélo au moins «rarement»



© gfs.bern, PRO VELO Suisse, septembre 2017 (n = entre 150 et 300)

Degré de satisfaction élevé, mais en baisse

Globalement, les cyclistes sont satisfaits des conditions de circulation à vélo. Le degré de satisfaction présente cependant un potentiel d'amélioration, dans la mesure où une grande partie des sondés n'est que plutôt satisfaite. Les personnes interrogées utilisant rarement le vélo ou ne sachant pas en faire sont plutôt critiques. D'un point de vue régional, Lausanne se distingue par une appréciation générale négative et Berthoud par une appréciation positive.

On note cependant qu'au fil du temps, le degré de satisfaction générale a baissé dans toutes les villes, mis à part à Lausanne. En mettant en parallèle cette observation avec la baisse de la proportion du nombre des cyclistes, on constate la création d'un fossé entre la perception des cyclistes et celle des non-cyclistes.

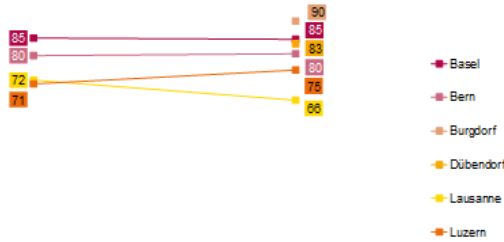
² Les données de la présente étude ne permettent pas de fournir d'indications quant aux raisons précises à l'origine de cette évolution. Il apparaît cependant que la tendance observée n'est pas due à une distorsion de l'échantillon.

Graphique 7

Évolution de la satisfaction vis-à-vis des conditions de circulation à vélo – cyclistes

"Dans l'ensemble, dans quelle mesure êtes-vous entièrement satisfait-e des conditions pour rouler à vélo dans votre ville? En êtes-vous très satisfait-e, plutôt satisfait-e, plutôt insatisfait-e ou pas du tout satisfait-e?"

% habitant-es dès 16 ans, qui prennent le vélo au moins «rarements»

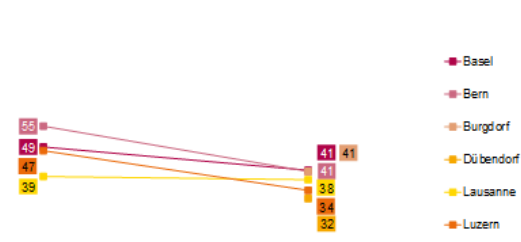


© gfs.bern, PRO VELO Suisse, septembre 2017 (n = entre 150 et 300)

Évolution de la satisfaction vis-à-vis des conditions de circulation à vélo – non-cyclistes

"Dans l'ensemble, dans quelle mesure êtes-vous entièrement satisfait-e des conditions pour rouler à vélo dans votre ville? En êtes-vous très satisfait-e, plutôt satisfait-e, plutôt insatisfait-e ou pas du tout satisfait-e?"

% habitant-es dès 16 ans, qui prennent le vélo au moins «rarements»



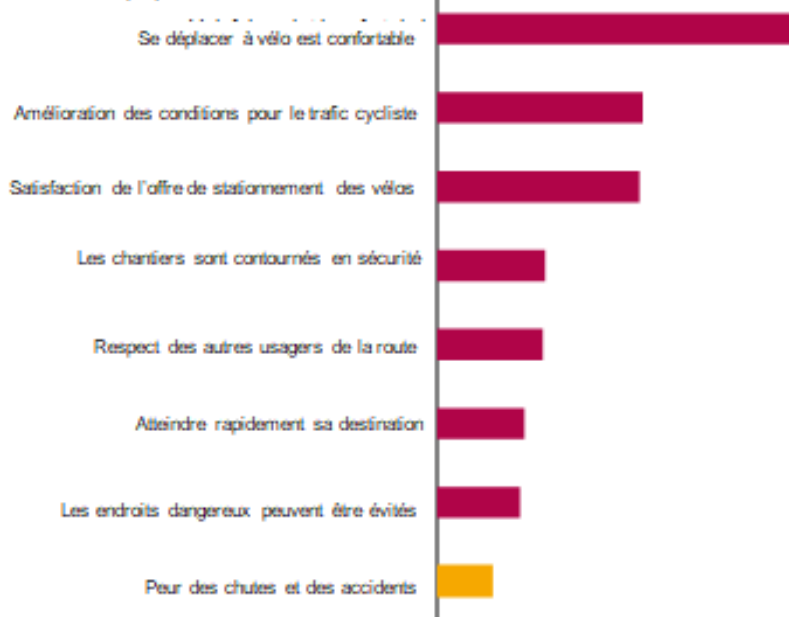
© gfs.bern, PRO VELO Suisse, septembre 2017 (n = entre 170 et 340)

Les facteurs favorisant la satisfaction sont non seulement le confort de la pratique du vélo mais aussi les améliorations visibles de la situation ainsi que des infrastructures de qualité. Ce dernier point concerne avant tout l'offre de places de stationnement, mais également la signalisation. La peur des accidents et des chutes est en revanche de nature à diminuer la satisfaction.

Graphique 8

Influence sur le degré de satisfaction vis-à-vis des conditions de circulation à vélo – cyclistes

% habitant-es dès 16 ans, qui prennent le vélo au moins «rarements»



© gfs.bern, PRO VELO Suisse, septembre 2017 (n = 1491), degré d'explication 34%

Explication: la méthode de la régression linéaire illustre la présence de l'influence de variables indépendantes (en l'occurrence: des affirmations relatives à la pratique du vélo) par rapport à une variable fixe (la satisfaction vis-à-vis des conditions). La couleur permet de distinguer si un élément entraîne une hausse (rouge) ou une baisse (jaune) du degré de satisfaction. Les arguments qui ne figurent pas dans le graphique n'ont pas d'influence statistique sur le degré de satisfaction.

Si l'on souhaite promouvoir la pratique du vélo, on peut ainsi s'appuyer sur les facteurs moteurs évoqués. En outre, il convient de tenir compte des particularités régionales, par exemple la promotion d'une attitude respectueuse entre usagers de la route, à Bâle, ou une signalisation favorisant la sécurité du trafic le long des rails de tram à Berne. Lauréate du Prix Vélo 2013, la ville de Berthoud semble être exemplaire à plusieurs égards et pourrait faire office de modèle pour d'autres (petites) villes.

Principaux résultats concernant les villes



À **Lausanne**, la satisfaction vis-à-vis de l'infrastructure est moins élevée que dans les autres villes sondées, et la peur des accidents et des vols plus présente. Les Lausannois sont aussi comparativement peu satisfaits des possibilités de stationnement pour vélos. Si l'on compare avec les années précédentes, il semblerait d'ailleurs que les points problématiques se soient accentués. Le contraste suivant est en outre frappant: en effet, si la part des sondés ne sachant pas faire de vélo y est la plus faible des six villes étudiées, c'est à Lausanne que l'on compte le plus de non-utilisateurs du vélo. Parmi les motifs de non-utilisation évoqués, les montées et le risque de vol sont particulièrement soulignés.



La situation à **Berthoud** est à l'opposé: par rapport aux autres villes, le vélo y est le plus largement utilisé, la satisfaction vis-à-vis des infrastructures cyclables est la plus élevée et la peur des accidents, en toute logique, plutôt faible. Par ailleurs, la majorité des sondés à Berthoud manifeste un intérêt pour des pistes cyclables distinctes pour les VAE, mais l'offre de vélos en libre service suscite une attirance relativement faible.



Les cyclistes de **Dübendorf** expriment une satisfaction mesurée en ce qui concerne la situation générale et la sécurité relatives au trafic cycliste mais apprécient davantage que les autres villes le fait d'atteindre rapidement leurs destinations et sont très satisfaits de l'offre en matière de stationnement. Comparé aux habitants non-cyclistes dans les centres-villes, ceux dans les deux villes d'agglomération (Berthoud et Dübendorf) apprécient davantage le confort des moyens de transport motorisés. Ils mentionnent en outre plus que dans les autres villes les facteurs du mauvais temps et de la transpiration, ce qui peut s'expliquer par la longueur tendanciellement plus élevée des parcours (pour aller au travail), un motif qui est également très fréquemment cité parmi les raisons de non-utilisation du vélo. Enfin, les problématiques du bruit et des gaz d'échappement sont plus présentes dans le trafic d'agglomération que dans les villes.



À **Bâle**, les cyclistes sont globalement satisfaits des conditions de circulation à vélo, la sécurité et l'offre de stationnement à la gare. En ce qui concerne les aspects relatifs à la sécurité, le degré de satisfaction a augmenté par rapport à 2013. En revanche, l'attitude des différents usagers de la route est jugée moins respectueuse et les cyclistes se sentent par conséquent moins bien considérés dans le trafic. Notons par ailleurs qu'à Bâle, non seulement le nombre des non-cyclistes mais aussi celui des sondés qui se reconnaissent dans les arguments contre l'utilisation du vélo sont en forte hausse. Les aspects qui dérangent le plus sont le bruit et les gaz d'échappement ainsi que la transpiration lorsqu'on fait du vélo. La peur des accidents a également augmenté, comparé à d'autres villes, mais demeure faible. Une majorité grandissante des sondés indique en outre ne pas connaître les bons parcours cyclables dans la ville. Ce frein est avant tout mentionné par les jeunes sondés.



Les cyclistes de **Berne** expriment un sentiment encore plus critique face au climat général dans le trafic. Bien que les Bernois soient globalement satisfaits de la signalisation et de la sécurité du trafic, ils ont peur d'avoir des accidents et ressentent de la part des autres usagers de la route moins de respect à leur égard comparé à quatre ans auparavant. Par rapport à 2013, la satisfaction concernant l'offre de stationnement a cependant augmenté et atteint un niveau élevé, et le risque de vol est considéré comme nettement inférieur. Par ailleurs, le projet de pont cyclable entre Breitenrain et Länggasse suscite l'approbation de la majorité des cyclistes bernois. Les non-cyclistes apprécient quant à eux davantage que dans les autres villes les avantages des TP. Le mauvais temps ainsi que la peur des accidents, la transpiration et les gaz d'échappement les gênent cependant de plus en plus. En outre, les non-cyclistes de Berne estiment que les cyclistes souffrent d'un problème d'image et que les mesures prises en faveur du trafic cycliste sont suffisantes, ce qui est le signe d'un climat tendu.



À **Lucerne**, les cyclistes redoutent peu les accidents et sont globalement satisfaits de leurs conditions de trafic. Les différentes tendances ne traduisent pas non plus de mécontentement particulier, à une exception près: l'offre en matière de stationnement. Malgré les nouvelles places installées derrière la gare, l'offre globale reste modeste. Manifestement, le nouveau parc à vélos de Hirschmatt est encore largement méconnu. Cependant, les cyclistes qui le connaissent l'apprécient. La ville de Lucerne compte toutefois la plus grande proportion de non-cyclistes. La peur des accidents y est supérieure à la moyenne et cette préoccupation est en progression.

Conclusions

Constat 1

Environ la moitié des résidents de Suisse fait du vélo au moins de façon occasionnelle; dans les grandes villes, la tendance est à la baisse. La proportion des personnes qui ne savent pas faire de vélo est également en augmentation, en particulier chez les jeunes.

Thèse 1

Afin de favoriser la promotion du trafic cycliste, il convient de 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.

Constat 2

La grande majorité des citoyens est satisfaite des conditions de circulation à vélo. Les éléments déterminants qui favorisent l'utilisation du vélo sont, outre la topographie, la qualité des infrastructures ou encore des aspects liés à la sécurité. Les particularités régionales jouent également. La baisse de la proportion de cyclistes se reflète également dans le degré de satisfaction vis-à-vis des conditions. Les personnes ne circulant pas à vélo expriment en effet des avis très critiques.

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 de façon ciblée et géographiquement différenciée.

Constat 3

Bien que, actuellement, la grande majorité de la population fasse encore du vélo, l'utilisation des VAE est à la hausse. Quel que soit le type de vélo qu'ils utilisent, les besoins des cyclistes sont pour l'heure globalement identiques.

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 avec et ceux sans assistance électrique.

Constat 4

Aux yeux des personnes qui circulent à vélo, il s'agit d'un mode de transport confortable et efficace. Si la majorité d'entre elles se dit satisfaite de la situation générale, certains besoins se font jour. Ils portent avant tout sur la signalisation (pour plus de sécurité) et l'infrastructure (offre de stationnement), mais aussi sur l'attitude respectueuse des différents usagers de la route.

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

Équipe de gfs.bern



LUKAS GOLDER

Co-directeur, politologue et expert en médias, MAS FH en gestion de la communication

Activités principales:

Analyses de communication et de campagne intégrées, analyses de l'image et de la réputation, analyses médiatiques/analyses de l'impact médiatique, recherche sur la jeunesse et les changements sociaux, votations, élections, modernisation de l'état, réformes politiques dans le domaine de la santé.

Publications sous forme de recueils, de magazines spécialisés, de presse quotidienne et sur Internet



MARTINA MOUSSON

Directrice de projet, politologue

Activités principales:

analyse des sujets politiques et des enjeux, votations et élections fédérales (tendances ssr, analyses vox, baromètres électoraux), analyses de l'image et de la réputation, analyses de communication intégrées, analyses de contenu des médias, méthode qualitative, thèmes sociaux (recherche sur la jeunesse, racisme, famille, couche moyenne)



CLOÉ JANS

Directrice de projets, politologue, commentatrice de presse

Points forts

Analyses de l'image et la réputation, recherche sur la jeunesse et la société, votations/campagnes/élections, Issue Monitoring/recherche d'accompagnement sur des thèmes politiques, réformes politiques et questions dans le domaine de la santé, méthodes qualitatives



STEPHAN TSCHÖPE

Chargé d'analyse et services, politologue

Activités principales:

coordination des services, analyse statistique complexe des données, traitement des données et programmations d'enquêtes, projections, analyses des partis et structures des données collectées, analyses de communication intégrées, visualisations



NOAH HERZOG

Secrétariat et administration, employée de commerce CFC

Activités principales:

Desktop publishing, visualisation, administration de projets, administration d'exposé



DANIEL BOHN

Collaborateur au projet, Informaticien spécialisé dans le développement d'applications

Activités principales:

Analyse des données quantitatives et qualitatives, Traitement des données, Visualisation



KATRIN WATTENHOFER

Stagiaire, politologue

Activités principales:

Analyse de données, programmations, méthodes qualitatives, recherches analyses de média, visualisations

gfs.bern ag
Effingerstrasse 14
Case postale
CH – 3001 Berne
Téléphone +41 31 311 08 06
Fax +41 31 311 08 19
info@gfsbern.ch
www.gfsbern

L'institut de recherche gfs.bern est membre de l'Association suisse des recherches de marché et sociales, qui garantit l'absence de toute intention – ouverte ou cachée – de publicité, de vente ou de commande dans leurs enquêtes.

Informations complémentaires sur <https://www.vsms-asms.ch/fr/>

**SCHWEIZER
MARKTFORSCHUNG**
Kein Verkauf - Wissenschaftlich - Anonym

**gfs.bern**
Menschen. Meinungen. Märkte.