



Prix Vélo Villes 2021

Rapport final Suisse



Impressum:

© PRO VELO Suisse, mai 2022

Reproduction autorisée, moyennant mention de la source.

www.prixvelo.ch

PRO VELO Suisse

Birkenweg 13

3013 Berne

www.pro-velo.ch

Rédaction: Anita Wenger

Relecture: Christoph Merkli

Traduction: Vanja Guérin

Avec le soutien de:



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral des routes OFROU



Partenaire médiatique:

 **PRO VELO** info

Table des matières

1	Résumé	4
2	Objectif du Prix Vélo Villes	6
3	Méthode et participation	6
4	Classement et notation	8
4.1	Classement	8
4.2	Notes	9
4.3	Évolution de la note moyenne	12
4.4	Répartition régionale	13
5	Analyse des catégories	15
5.1	Aperçu général toutes catégories confondues	15
5.2	Analyse par catégorie	16
5.2.1	Climat général	16
5.2.2	Sécurité routière	18
5.2.3	Confort	19
5.2.4	Réseau cyclable	21
5.2.5	Places de stationnement	22
5.2.6	Vélo et autorités	24
5.3	Points forts et points faibles	26
5.4	Bilan des six catégories	26
6	Comparaison entre les différentes catégories de villes	27
6.1	Grandes villes (≥ 100 000 habitants)	27
6.2	Villes moyennes (30 000 à 99 999 habitant·es)	30
6.3	Petites villes (≤ 29 999 habitant·es)	32
7	Thématique particulière: influence du coronavirus sur la pratique du vélo	35

Annexe 1: notes moyennes par affirmation et par catégorie

Annexe 2: variables démographiques

1 Résumé

Aux yeux des personnes ayant participé à l'enquête en ligne, Berthoud reste la ville la plus cyclophile de Suisse. Zuchwil se hisse pour la première fois à la deuxième marche du podium (2017: Coire), tandis que Winterthour doit partager sa troisième place avec Muttenz. Zurich et Sion se placent en dernière position du classement général, Fribourg leur ayant cédé la lanterne rouge.

Dans la catégorie des grandes villes, Winterthour garde sa première place. Berne détrône Bâle de la deuxième marche du podium. Lausanne et Genève enregistrent une forte progression et devancent Zurich, qui ferme la marche. Parmi les villes de taille moyenne, Coire dégringole du premier au troisième rang. König devient la nouvelle tête de liste, devant Uster. Dans la catégorie des petites villes, Berthoud devance Zuchwil et Muttenz.

On observe en moyenne une légère progression par rapport à 2017 (+0,1), mais la note moyenne reste insuffisante (3,7).

Les plus fortes progressions sont enregistrées par quatre villes romandes: Fribourg (+0,7), Genève et Lausanne (+0,6 dans les deux cas), et Yverdon-les-Bains (+0,3). Berne, König et Münsingen ont elles aussi gagné du terrain (+0,2). Les reculs les plus importants sont enregistrés par Coire (-0,5) et Olten (-0,2).

Si l'on observe l'évolution depuis la première enquête, réalisée en 2005, Fribourg reste la ville qui fait le plus grand bond en avant (+0,9). Berthoud, Lausanne et Berne ont elles aussi accompli de grands progrès en 16 ans puisqu'elles gagnent 0,7 point. Schaffhouse, en revanche, a perdu 0,3 point durant la même période.

En 2021, la catégorie «réseau cyclable» reste la mieux notée (moyenne suisse: 4,1). Les affirmations qui obtiennent les meilleures évaluations sont la possibilité de circuler en contresens dans les rues à sens unique (4,5) ainsi que la cohabitation avec les piéton·nes et la possibilité d'atteindre rapidement ses destinations (4,3 dans les deux cas). Les catégories «places de stationnement» et «vélo et autorités» enregistrent une progression notable. Depuis 2017, les éléments suivants en particulier affichent une hausse sensible dans ces catégories: protection contre le vol, promotion du vélo, sentiment d'être pris·e au sérieux par les autorités et améliorations au cours des dernières années.

Les catégories qui décrochent les moins bonnes notes en 2021 sont le confort (3,3) et la sécurité routière (3,4), en particulier les affirmations relatives à la possibilité de contourner les chantiers, à la praticabilité des routes (surface sans secousses), à la distance de dépassement, à l'absence d'obstacles sur le chemin et à la sécurité sur les grands axes et aux intersections. Les notes les plus basses ont été attribuées au déblaiement de la neige et à la possibilité de contourner les chantiers (3,0), ainsi qu'aux affirmations «suffisamment de bandes/pistes cyclables» et «distance de dépassement suffisante» (3,1).

La crise sanitaire a eu un effet positif sur la pratique du vélo des personnes ayant participé à l'enquête. Tandis qu'un quart des personnes interrogées ont indiqué circuler plus souvent à vélo depuis le début de la crise qu'avant, seules 5% d'entre elles ont indiqué le

contraire. Près de deux tiers des personnes circulant plus souvent à vélo utilisaient les transports publics avant la crise, un tiers la voiture ou la moto.

Seules les villes et les communes ayant atteint un nombre minimum de participant-es à l'enquête (PE), défini en fonction du nombre d'habitant-es, ont été intégrées au classement (grandes villes: 500 PE, villes moyennes: 130, petites villes: 100). Au total, 46 villes y figurent au total, à savoir les 6 plus grandes villes de Suisse, 10 villes de taille moyenne et 30 petites villes et communes (2017: 34 villes au total). Parmi les villes de taille moyenne, Biel/Bienne, Thoune et La Chaux-de-Fonds ont dû quitter le classement par manque de participant-es, tandis que Lancy, Sion et Uster y sont entrées. En ce qui concerne les villes et les communes de petite taille, le seuil a été abaissé en 2021 à 100 au lieu des 130 participations requises en 2017, ce qui a fait grimper le nombre de villes (ré)intégrées au classement: de 18 en 2017, il est passé à 30 en 2021. Montreux et Morges, en revanche, n'ont cette fois pas décroché le sésame.

2 Objectif du Prix Vélo Villes

Tous les quatre ans, PRO VELO réalise une enquête en ligne pour connaître la satisfaction des cyclistes vis-à-vis de l'infrastructure, de la sécurité, de la politique des transports et des mesures de promotion du vélo dans les villes suisses. Les résultats renseignent les autorités concernées mais également les associations et les spécialistes intéressé-es ainsi que le grand public sur la convivialité de leur ville pour les cyclistes et les effets des politiques engagées. Réalisée à large échelle, cette enquête permet en outre d'effectuer des comparaisons entre les villes, tandis que sa périodicité tous les quatre ans permet d'examiner l'évolution de la situation dans l'intervalle d'une législature. L'édition 2021 de l'enquête était la cinquième après 2005, 2009, 2013 et 2017.

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 Vélo Villes, qui classe les villes en trois catégories en fonction de leur taille et récompense les plus cyclophiles.

3 Méthode et participation

L'enquête est réalisée sur la base d'un questionnaire en ligne disponible en français et en allemand, qui peut être consulté sur prixvelo.ch. Toutes les communes de Suisse pouvaient être évaluées. Pour obtenir des résultats suffisamment représentatifs, seules les villes ayant atteint un nombre défini de participant-es ont été prises en compte, selon la répartition ci-après.

- Villes de plus de 100 000 habitant-es: au moins 500 participant-es à l'enquête (PE)
- Villes de 30 000 à 99 999 habitant-es: au moins 130 PE
- Villes et communes de moins de 30 000 habitant-es: au moins 100 PE

Le questionnaire consistait essentiellement à évaluer 31 affirmations réparties en six catégories (A climat général, B sécurité routière, C confort, D réseau cyclable, E places de stationnement et F vélo et autorités). Afin d'améliorer la convivialité du questionnaire, certaines questions ont été retirées, déplacées ou reformulées par rapport à la dernière enquête. Pour que les résultats restent toutefois comparables avec les éditions passées, les notes moyennes des années précédentes (à partir de 2009¹) ont été recalculées sur la base des réponses au nouveau questionnaire. Par conséquent, il est possible que les données recalculées ne correspondent plus à celles qui figuraient dans les rapports finaux des éditions précédentes. Les modifications réalisées dans les différentes catégories sont signalées dans les chapitres concernés.

Pour l'analyse des résultats, nous avons utilisé l'échelle de notation scolaire de 1 à 6 pour retranscrire l'échelle d'évaluation à six niveaux du questionnaire («absolument faux», «faux», «plutôt faux», «plutôt vrai», «vrai», «tout à fait vrai»). L'évaluation «plutôt vrai» correspond donc à la note «suffisante» de 4. Toutes les évaluations inférieures sont considérées comme des notes «insuffisantes».

Le tableau 1 contient des informations sur l'échantillon et les principaux résultats des enquêtes en ligne 2021 et 2017.

¹ Les notes de l'édition 2005 n'ont pas pu être recalculées, car nous disposons uniquement des valeurs moyennes.

	2021	2017
Nombre de participant·es à l'enquête (PE) ²	18 905	16 678
Nombre d'évaluations complètes dans toute la Suisse ³	16 423	16 678
Nombre d'évaluations prises en compte dans l'analyse (taille de l'échantillon N) ⁴	12 373	12 083
Nombre de communes classées	46	34
Note moyenne sur l'ensemble des catégories ⁵	3,7	3,6
Note globale (appréciation donnée à l'affirmation «Il est agréable de faire du vélo dans cette commune»)	4,0	4,1

Tableau 1: échantillon et principaux résultats des enquêtes en ligne 2021 et 2017.

La moyenne nationale correspond à la moyenne des 12 373 évaluations attribuées aux 46 villes prises en compte dans l'analyse. Pour calculer cette valeur, nous avons eu pour la première fois recours à une pondération en fonction de la taille des villes⁶, que nous avons également appliquée de manière rétroactive aux éditions précédentes (à partir de 2009). Cette pondération évite que la variation des taux de participation entre les différentes communes, par exemple en fonction de leur convivialité pour les cyclistes, ne vienne biaiser la moyenne nationale. Il existe néanmoins d'autres raisons susceptibles d'avoir biaisé certains résultats, notamment les reformulations mentionnées précédemment ou encore la liste des communes prises en compte dans l'analyse.

Pour réaliser l'enquête, nous avons utilisé pour la première fois la plateforme umfrageonline.ch, qui était accessible depuis le nouveau site prixvelo.ch.

Un communiqué de presse national et des annonces sur les canaux nationaux et régionaux ont donné le coup d'envoi de l'enquête. Des articles ont été publiés dans les journaux destinés aux membres pour inciter ces dernier·ères à participer à l'enquête. En guise de communication et d'incitation supplémentaires, une carte au format A5 mettant en avant les prix du concours a en outre été distribuée. Enfin, des supports de communication en ligne et des modèles d'affiche ont été mis à disposition. Environ 45 villes et communes ont contribué activement à l'appel à participation en informant sur l'enquête via leurs canaux de communication (principalement communiqué de presse, actualités et médias sociaux) et par la distribution de cartes. Les plateformes et les réseaux des associations régionales de PRO VELO ont également joué un rôle important dans la communication, de même que les infolettres de partenaires et de sponsors. La participation n'a en revanche pas été au

² En 2021, le nombre de participant·es à l'enquête (PE) était une fois de plus déterminant pour qu'une ville puisse être prise en compte dans le classement. Est considéré·e comme PE toute personne ayant commencé le questionnaire en ligne, qu'elle l'ait rempli intégralement ou non.

³ Évaluations complètes toutes communes confondues.

⁴ Seules les évaluations des 46 communes classées ont été prises en compte dans l'analyse (N).

⁵ Le questionnaire a été partiellement modifié pour l'enquête 2021. Pour que les résultats restent comparables avec les éditions passées, les notes moyennes des années précédentes (à partir de 2009) ont été recalculées. Elles ne correspondent donc plus aux classements ni aux rapports des années concernées.

⁶ Dans l'analyse pondérée, chaque participant·e se voit attribuer un coefficient de pondération, qui reflète le rapport entre le nombre d'habitant·es de la commune et la population totale de la Suisse. Ainsi, deux communes ayant le même nombre d'habitant·es auront la même influence sur la moyenne générale même si davantage de personnes ont participé à l'enquête dans l'une des communes.

rendez-vous en Suisse italienne, si bien qu'aucune commune italophone n'a atteint le nombre de participant·es requis pour figurer au classement.

4 Classement et notation

Toutes les communes de Suisse pouvaient être sélectionnées, donc évaluées, dans le questionnaire en ligne (environ 2170). Le Tableau 2 fait état du nombre de communes ayant récolté des évaluations complètes en 2021 et 2017.

Communes ayant récolté...	2021	2017
... au moins 500 évaluations	7	6
... entre 130 et 499 évaluations	19	28
... entre 100 et 129 évaluations	13	8
... entre 50 et 99 évaluations	17	13
... entre 5 et 49 évaluations	173	152
... moins de 5 évaluations	667	623

Tableau 2: nombre de communes ayant récolté des évaluations complètes

Sur les 896 communes évaluées, 46 ont atteint le nombre minimum d'évaluations requises pour être prises en compte dans l'évaluation, ce qui correspond à 5,1% des communes (2017: 34 sur 830 = 4,1%).

La note moyenne d'une ville correspond à la moyenne des notes attribuées aux différentes catégories, qui sont à leur tour le résultat de la moyenne des appréciations données à diverses affirmations. La note finale nationale («toutes les villes») correspond à la moyenne des 12 373 évaluations attribuées aux 46 villes prises en compte dans l'analyse. Cette note est désignée ci-après sous le terme de «moyenne suisse».

4.1 Classement

Berthoud reste la ville la plus cyclophile de Suisse (voir Tableau 3). Zuchwil se hisse pour la première fois à la deuxième marche du podium (2017: Coire), tandis que Winterthour doit partager sa troisième place avec Muttenz. Zurich et Sion arrivent en queue de peloton, Fribourg ayant cédé la lanterne rouge au chef-lieu du Valais.

Les six plus grandes villes de Suisse (au moins 100 000 habitant·es) ont toutes atteint le nombre minimum de participant·es pour figurer au classement.

Parmi les villes de taille moyenne, Uster, Lancy et Sion apparaissent pour la première fois dans le classement. En revanche, Biel/Bienne, Thoun et La Chaux-de-Fonds n'y figurent plus, car elles n'ont pas atteint le nombre requis d'évaluations. Parmi les autres villes de taille moyenne qui restent invisibles dans le classement se trouvent notamment Vernier, Emmen et Zoug. Aucune d'entre elles n'a suffisamment communiqué sur l'enquête. Inversement, toutes les villes qui ont participé activement à la communication de l'enquête apparaissent dans le classement.

En ce qui concerne les villes et les communes de petite taille, le seuil de participation a été abaissé en 2021 à 100, au lieu des 130 évaluations requises en 2017. Par conséquent, le nombre de communes classées dans cette catégorie a sensiblement augmenté: au total, 30 communes de petite taille figurent au classement. Ce n'est pas le cas de Montreux et Morges, qui n'ont cette fois pas décroché le sésame.

Le taux de participation à l'enquête par habitant·e varie entre 0,24% (Zurich) et 1,96% (Lyss).

4.2 Notes

Le graphique 1 montre que la note moyenne des 46 villes est de 3,7 (2017: 3,6). Dans l'échelle de notation scolaire, il s'agit d'une note insuffisante. Au total, 19 villes sur 46 atteignent une moyenne de 4,0 ou plus, c'est-à-dire une note suffisante. La meilleure note, de 4,7, est décrochée par Berthoud (meilleure note 2017: 4,6, Berthoud), la moins bonne, de 3,4, par Zurich et Sion (2017: 3,0, Fribourg).

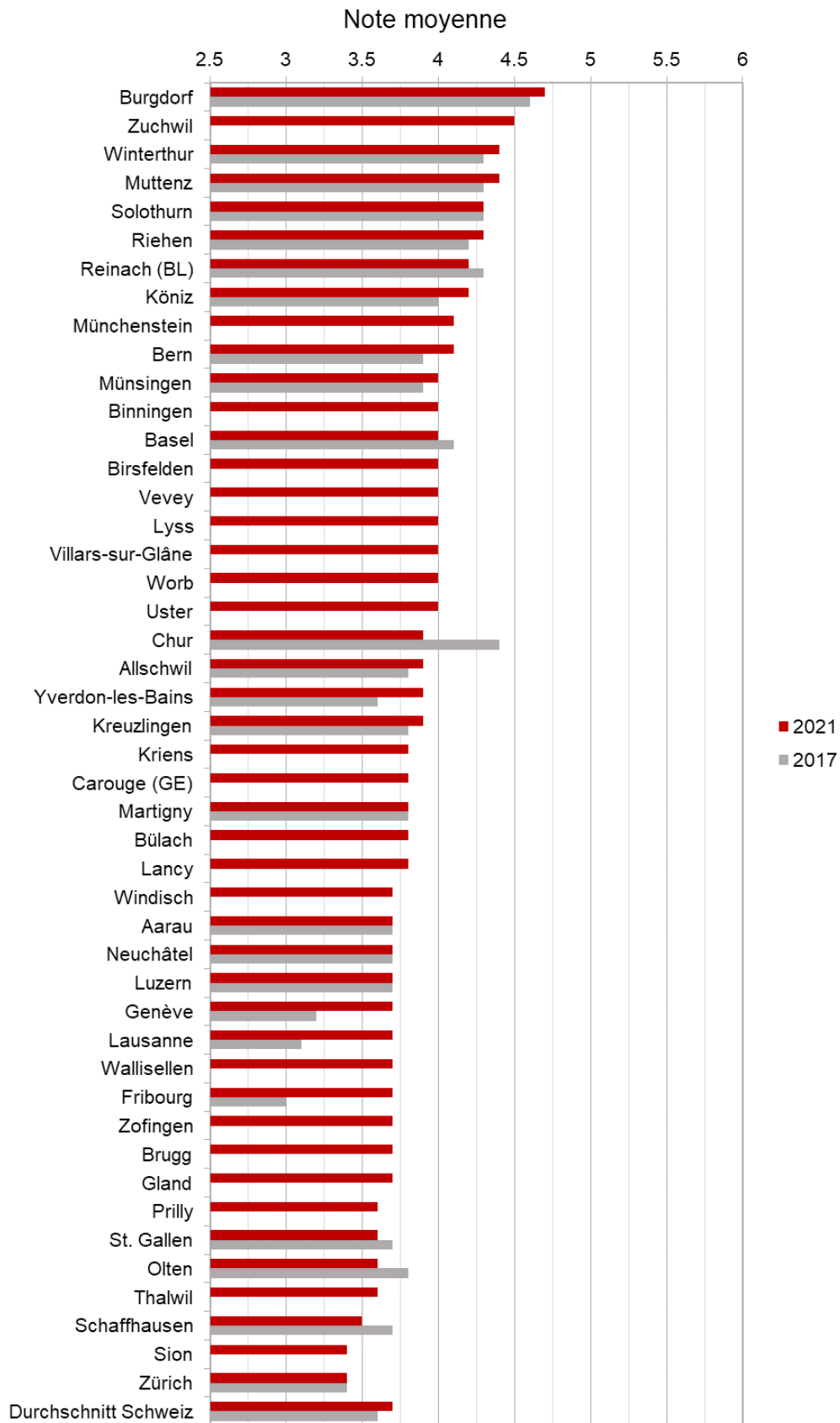
Rang au classement final 2021	Commune	Note moyenne 2021	Note moyenne 2017	Nombre de participant-es à l'enquête 2021 (PE) ⁷	Nombre d'évaluations analysées en 2021 (N) ⁸	Nombre d'habitantes	Participation 2021 (%) ⁹
1	Berthoud	4,7	4,6	198	175	16 420	1,1
2	Zuchwil	4,5		108	102	8682	1,2
3	Winterthour	4,4	4,3	561	515	111 851	0,5
3	MuttENZ	4,4	4,3	214	174	17 809	1,0
5	Soleure	4,3	4,3	150	128	16 777	0,8
5	Riehen	4,3	4,2	104	92	21 339	0,4
7	Reinach (BL)	4,2	4,3	118	107	1926	0,6
7	Köniz	4,2	4,0	262	232	41 784	0,6
9	Münchenstein	4,1		102	90	12 099	0,7
9	Berne	4,1	3,9	767	699	133 883	0,5
11	Münsingen	4,0	3,9	138	129	12 724	1,0
11	Binningen	4,0		121	115	15 678	0,7
11	Bâle	4,0	4,1	1060	970	172 258	0,6
11	Birsfelden	4,0		110	97	10 303	0,9
11	Lyss	4,0		326	300	15 282	2,0
11	Vevey	4,0		116	105	19 891	0,5
11	Villars-sur-Glâne	4,0		105	84	12 094	0,7
11	Worb	4,0		130	119	11 316	1,1
11	Uster	4,0		226	209	34 722	0,6
20	Coire	3,9	4,4	362	342	35 897	1,0
20	Allschwil	3,9	3,8	208	197	21 157	0,9
20	Yverdon-les-Bains	3,9	3,6	250	235	30 157	0,8
20	Kreuzlingen	3,9	3,8	210	197	22 004	0,9
24	Kriens	3,8		166	144	27 444	0,5
24	Carouge (GE)	3,8		142	128	22 458	0,6
24	Martigny	3,8	3,8	113	97	18 309	0,5
24	Bülach	3,8		206	190	20 447	0,9
24	Lancy	3,8		143	133	32 851	0,4
29	Windisch	3,7		117	107	6658	1,6
29	Aarau	3,7	3,7	133	118	21 506	0,5
29	Neuchâtel	3,7	3,7	272	244	33 489	0,7
29	Genève	3,7	3,2	1701	1548	201 818	0,8
29	Lucerne	3,7	3,7	387	358	81 691	0,4
29	Lausanne	3,7	3,1	745	680	139 111	0,5
29	Wallisellen	3,7		142	132	16 324	0,8
29	Zofingen	3,7		122	98	11 656	0,8
29	Fribourg	3,7	3,0	281	259	38 365	0,7
29	Brugg	3,7		104	97	12 527	0,8
29	Gland	3,7		158	140	13 109	1,1
40	Prilly	3,6		118	102	12 399	0,8
40	St-Gall	3,6	3,7	570	524	75 833	0,7
40	Thalwil	3,6		138	120	17 990	0,7
40	Olten	3,6	3,8	250	231	18 363	1,3
44	Schaffhouse	3,5	3,7	290	266	36 587	0,7
45	Sion	3,4		137	123	34 708	0,4
45	Zurich	3,4	3,4	1079	996	415 367	0,2
	Toutes les villes (Ø suisse)	3,7	3,6	13 460	12 373		

Tableau 3: classement et notes moyennes de l'ensemble des villes

⁷ En 2021, le nombre de participant-es à l'enquête (PE) était une fois de plus déterminant pour qu'une ville puisse être prise en compte dans le classement. Est considéré-e comme PE toute personne ayant commencé le questionnaire en ligne, qu'elle l'ait rempli intégralement ou non.

⁸ Seules les évaluations complètes ont été prises en compte dans l'analyse (N).

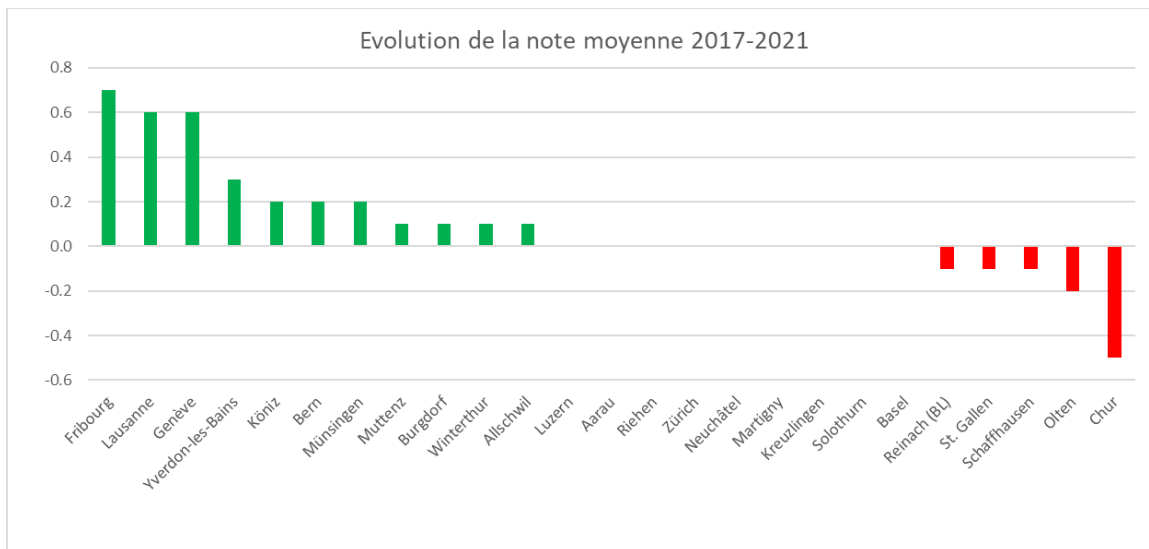
⁹ Nombre d'évaluations analysées (N) par rapport au nombre d'habitantes



Graphique 1: comparaison des notes moyennes des communes classées entre 2021 et 2017

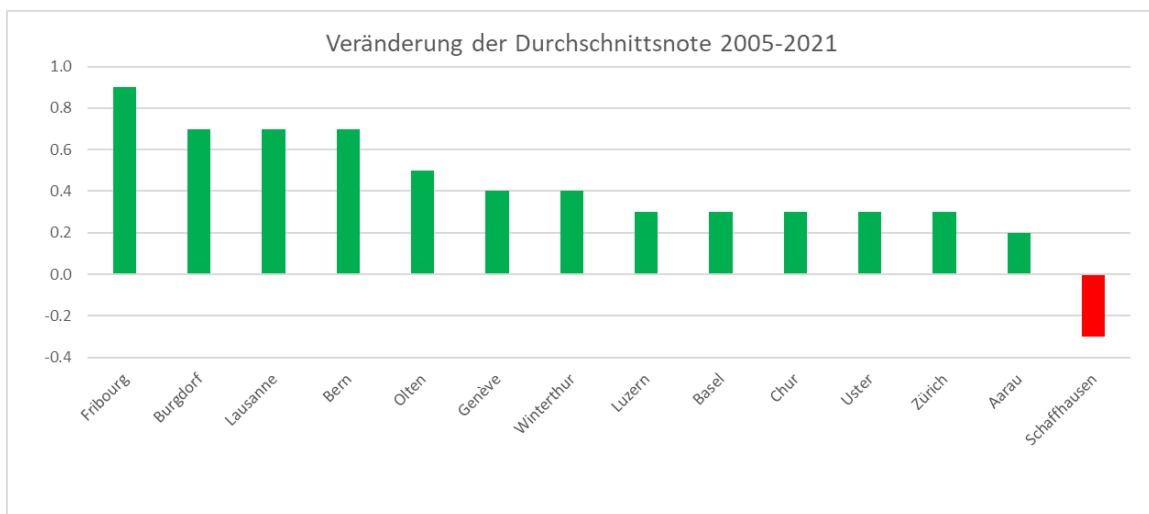
4.3 Évolution de la note moyenne

Comme le montre le graphique 2, 11 villes se sont améliorées par rapport à 2017, tandis que 5 villes ont vu leur moyenne baisser. C'est Fribourg qui fait le plus grand bond en avant (+0,7), juste devant Lausanne et Genève (+0,6 dans les deux cas). Les reculs les plus importants sont enregistrés par Coire (-0,5) et Olten (0,2).



Graphique 2: évolution de la note moyenne entre 2017 et 2021

Si l'on examine l'évolution entre la toute première enquête, réalisée en 2005, et la dernière (graphique 3), c'est toujours Fribourg qui enregistre la plus forte progression (+0,9), suivie par Berthoud, Lausanne et Berne (+0,7 dans les trois cas). Schaffhouse, en revanche, est jugée moins favorable aux cyclistes actuellement qu'en 2005 (-0,3).



Graphique 3: évolution de la note moyenne entre 2005 et 2021

4.4 Répartition régionale

On retrouve dans le classement 33 villes alémaniques et 13 villes romandes. La Suisse italienne n'est pas représentée, car le questionnaire n'a pas été traduit en italien et aucune communication n'a été réalisée au Tessin ni dans les vallées italophones des Grisons. Les régions suivantes sont sous-représentées: Suisse centrale (uniquement Lucerne et Kriens), Suisse du sud-ouest (uniquement Coire) et région du lac de Constance (uniquement St-Gall et Kreuzlingen).

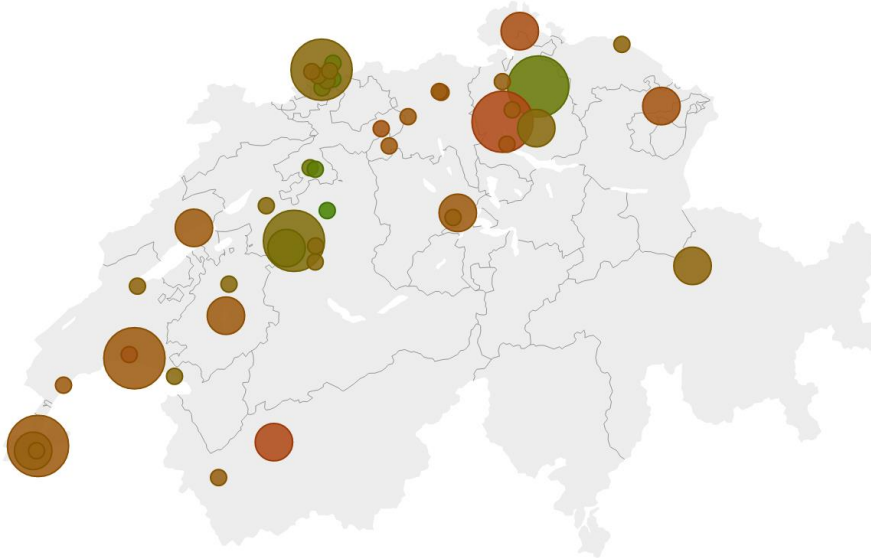
Tandis que la frontière linguistique était encore clairement perceptible dans le classement 2017, avec des notes suffisantes à bonnes en Suisse alémanique (à l'exception de Zurich) et des notes insuffisantes en Suisse romande, la barrière de röstis n'est plus aussi nette en 2021. Il suffit de comparer les graphiques 4 et 5 pour s'en rendre compte. Bien que les premières places soient toujours occupées par des villes alémaniques, ce ne sont plus seulement des villes du bassin lémanique et du Valais qui occupent les dernières, mais aussi des communes de l'agglomération zurichoise et de Suisse orientale. Les villes qui décrochent les meilleures notes se situent essentiellement sur la ligne Bâle-Soleure-Berne. Seule exception au nord de la Suisse: la ville de Winterthur, qui se hisse à la première marche du podium des grandes villes (catégorie A).

Dans le classement général, Vevey et Villars-sur-Glâne sont les villes romandes les mieux placées, avec une note moyenne de 4,0 (11^e position dans les deux cas). La ville d'Yverdon-les-Bains se trouve également dans la première moitié du tableau (3,9). Les dix villes romandes restantes se classent en deuxième partie de liste. Parmi les villes romandes, c'est Sion (3,4) et Prilly (3,6) qui ferment la marche.

Le classement est tout autre si l'on tient compte des meilleures progressions (voir point 4.3). Parmi les 11 villes qui ont été mieux évaluées en 2021 qu'en 2017, ce sont quatre villes romandes qui occupent les premières places (Fribourg, Lausanne, Genève et Yverdon-les-Bains).

Elles sont suivies par trois communes de la région de Berne, à savoir Berne, Köniz et Münsingen (+0,2 dans les trois cas).

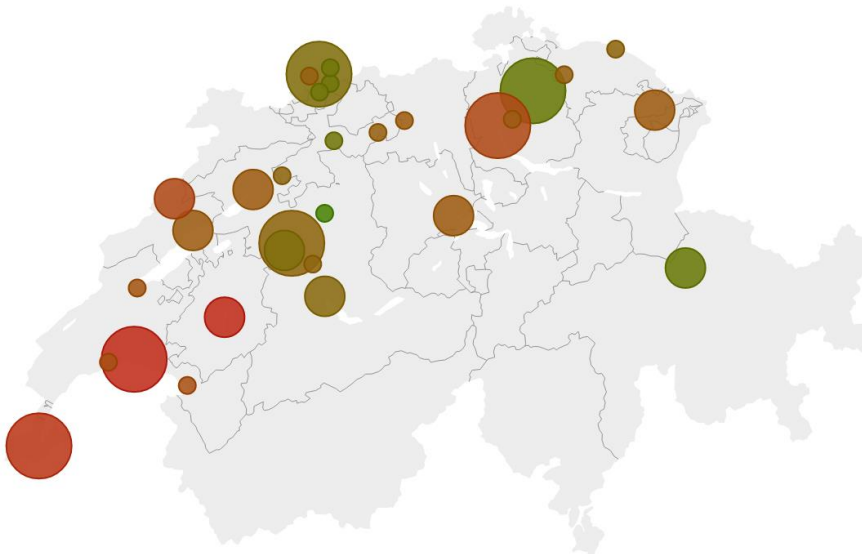
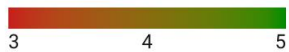
Prix Vélo Villes: notes moyennes 2021



Grafik: PRO VELO Suisse / Prix Vélo Villes 2021 • Erstellt mit Datawrapper

Graphique 4: répartition régionale des notes moyennes 2021. Les trois dimensions de cercle symbolisent les trois catégories de villes (petites, moyennes et grandes).

Prix Vélo Villes: notes moyennes 2017



Grafik: PRO VELO Suisse / Prix Vélo Villes 2021 • Erstellt mit Datawrapper

Graphique 5: répartition régionale des notes moyennes 2017. Les trois dimensions de cercle symbolisent les trois catégories de villes (petites, moyennes et grandes).

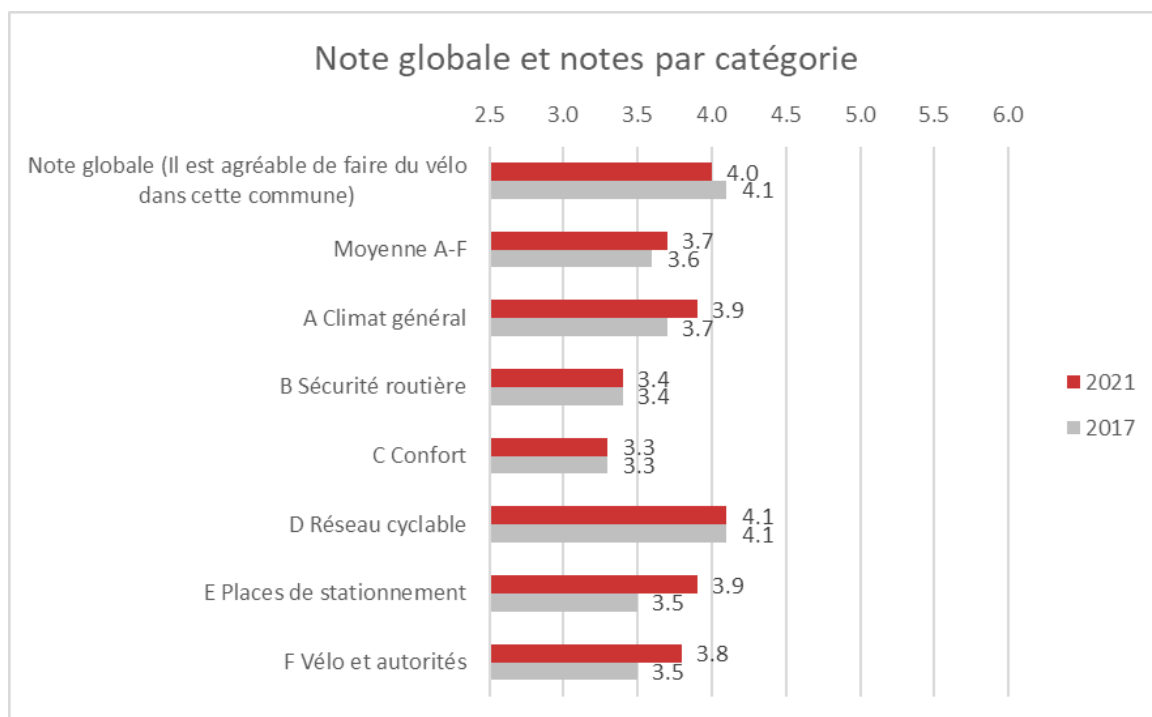
5 Analyse des catégories

5.1 Aperçu général toutes catégories confondues

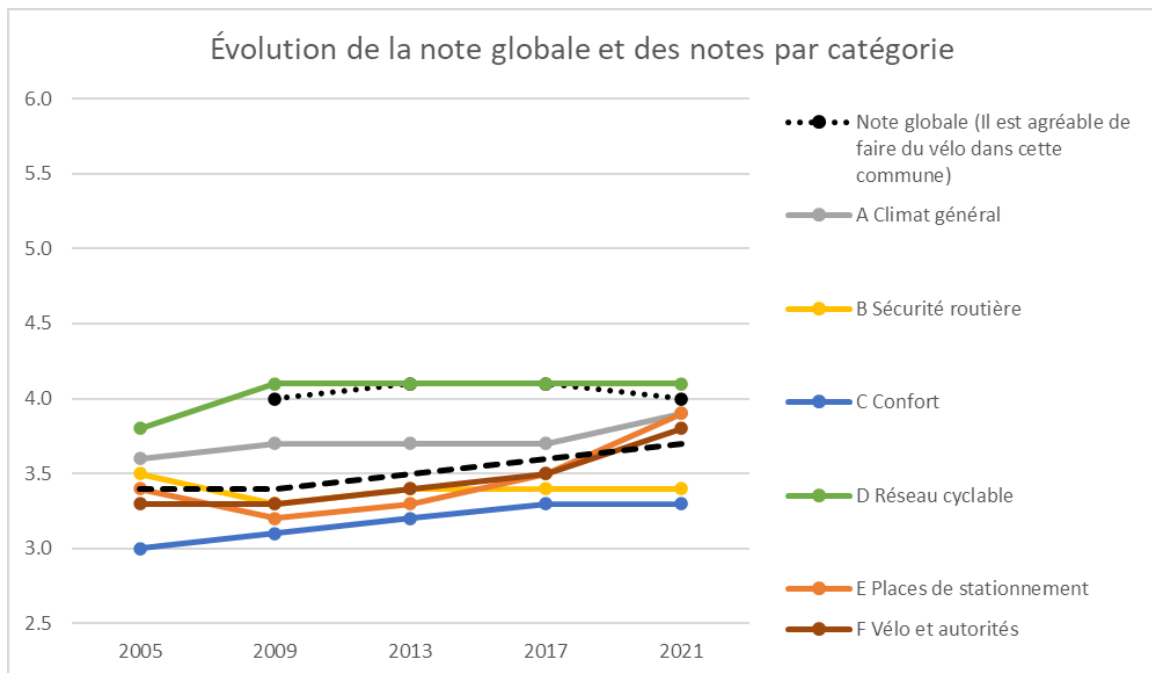
Le Graphique 6 illustre les moyennes suisses des notes globales, des notes par catégorie et des notes moyennes pour 2021 et 2017. Toutes les catégories obtiennent une évaluation insuffisante, à l'exception du réseau cyclable qui décroche la note de 4,1. La catégorie «confort» arrive en dernière position avec la note de 3,3. Si la note moyenne sur l'ensemble des catégories (A à F) a progressé de 0,1 point par rapport à 2017, elle reste toutefois insuffisante (3,7). Les catégories «climat général», «places de stationnement» et «vélo et autorités» se sont améliorées, tandis que les catégories «sécurité routière», «confort» et «réseau cyclable» décrochent la même note qu'en 2017.

Bien qu'elle perde 0,1 point, l'évaluation de l'affirmation générale «Il est agréable de faire du vélo dans cette commune» reste de 0,3 point supérieure à la note moyenne. Le constat se confirme donc d'une enquête sur l'autre: chez beaucoup de cyclistes, les appréciations globales sont meilleures que les appréciations détaillées. En 2021, l'écart est toutefois moins élevé que par le passé.

On observe une tendance à la hausse pour 4 catégories sur 6 au fil du temps. Les deux catégories qui échappent à la règle sont la «sécurité routière» et le «réseau cyclable», qui stagnent depuis quelques années à 3,4 et 4,1 (graphique 7).



Graphique 6: note globale, note moyenne et notes par catégorie pour 2021 et 2017.



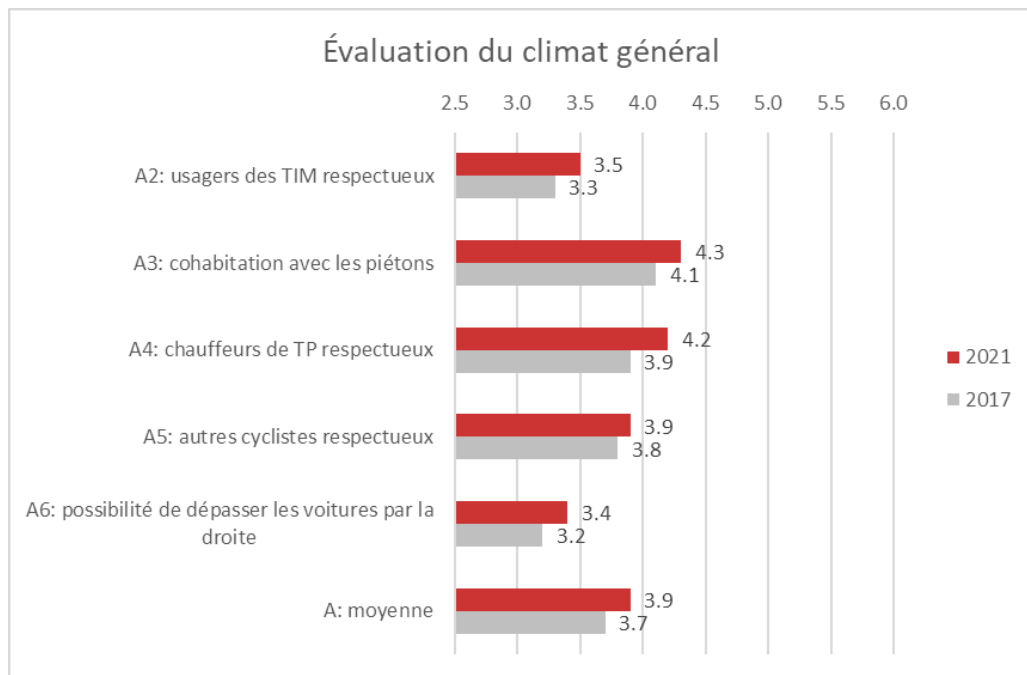
Graphique 7: évolution de la note globale, de la note moyenne et des notes par catégorie.

5.2 Analyse par catégorie

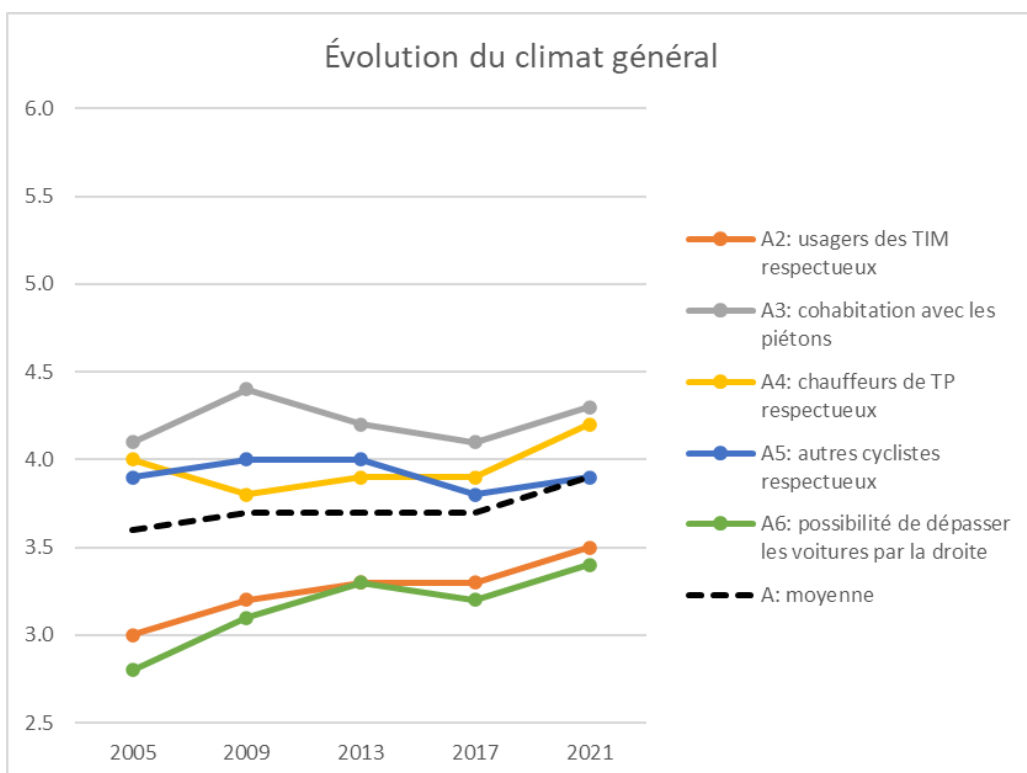
5.2.1 Climat général

La note attribuée à la catégorie «climat général» correspond à l'appréciation par les cyclistes de la cohabitation avec les autres usager-ères de la route. Les résultats sont représentés sur les graphiques Graphique 8 et Graphique 9. Obtenant la note de 3,9, la qualité du climat général est considérée comme juste **insuffisante**. Seules les affirmations relatives à la cohabitation avec les piéton-nes (4,3) et avec les TP (4,2) obtiennent des notes suffisantes. Des notes nettement insuffisantes ont en revanche été attribuées à la possibilité de dépasser les automobilistes en file sur leur droite (3,4) et au comportement des usager-ères des TIM (3,5). Le comportement des autres cyclistes est jugé juste insuffisant (3,9). Toutes les évaluations ont légèrement progressé par rapport à 2017. Sur l'ensemble des villes, on observe dans cette catégorie une légère tendance à la hausse au fil du temps. La plus forte progression (près d'un demi-point) concerne les deux affirmations relatives à la cohabitation avec les usager-ères des TIM.

Les notes attribuées au climat général varient entre 3,6 et 4,7. Sur les 46 villes évaluées, 39 décrochent une note suffisante. Dans cette catégorie, Berthoud arrive une fois de plus en tête avec la note de 4,7, suivie par Zuchwil (4,6) et Muttenz (4,5). Zurich (3,6) ainsi que Genève et Lausanne (3,8 dans les deux cas) ferment la marche.



Graphique 8: évaluation du climat général en 2021 et 2017¹⁰

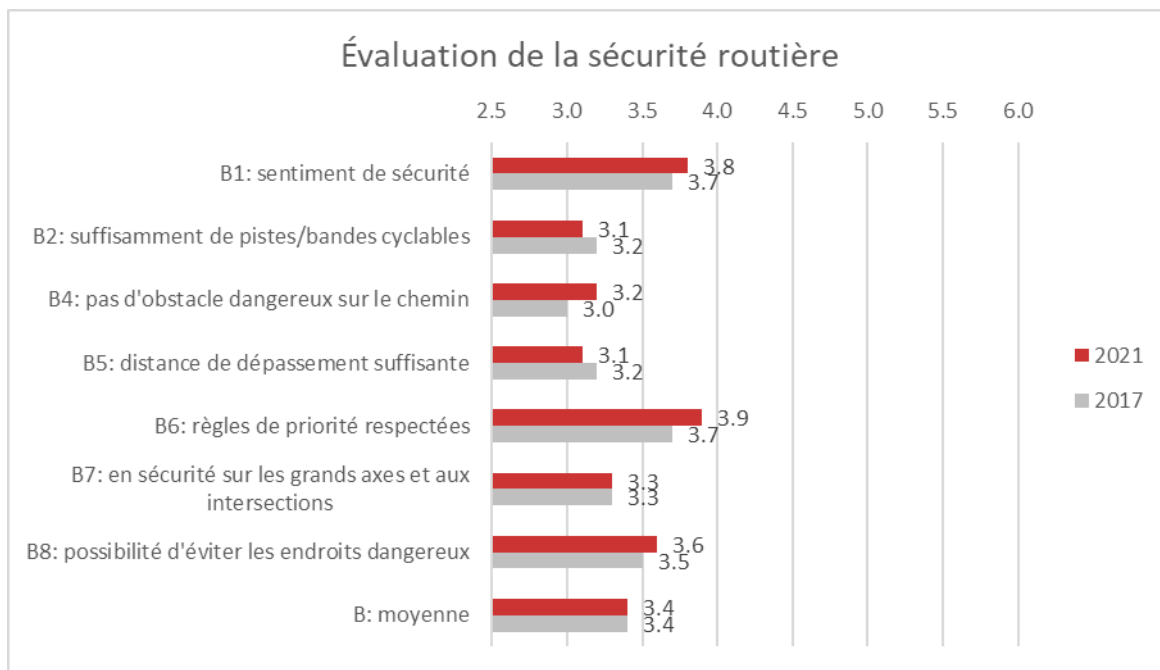


Graphique 9: évolution de la catégorie «climat général»

¹⁰ L'affirmation A1 «Je me sens respecté·e par les autres usager·ères de la route» a été retirée du questionnaire 2021. Pour que les résultats restent comparables, la note moyenne des années précédentes (à partir de 2009) a été recalculée. Elle ne correspond donc plus aux rapports des années concernées. Les VAE sont désormais explicitement mentionnés dans l'affirmation A5.

5.2.2 Sécurité routière

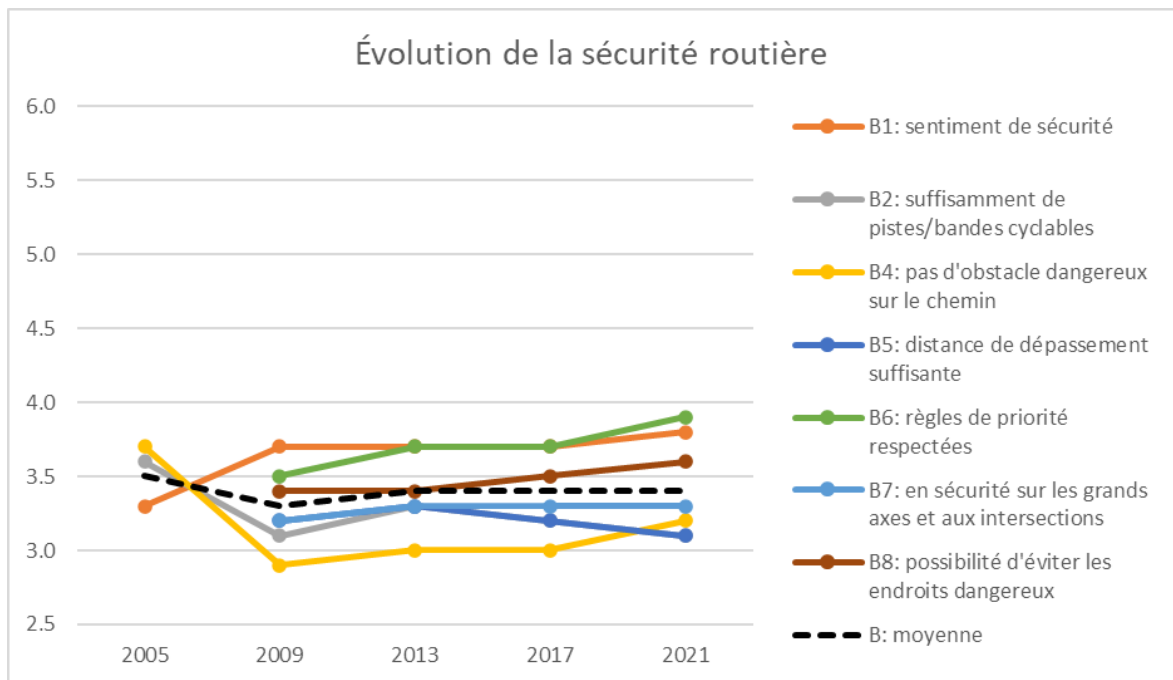
Les graphiques Graphique 10 et Graphique 11 illustrent l'appréciation donnée par les cyclistes à la sécurité routière dans leur ville. Sur l'ensemble des villes, la catégorie «sécurité routière» obtient la même note insuffisante qu'en 2017 (3,4). Aucune affirmation n'atteint la note suffisante de 4. Les affirmations les moins bien évaluées sont «suffisamment de pistes/bandes cyclables» et «distance de dépassement suffisante» (3,1 dans les deux cas), tandis que les mieux évaluées sont le respect des règles de priorité (3,9) et le sentiment général de sécurité (3,8). Dans cette catégorie, aucune tendance claire ne se dessine au fil du temps pour la moyenne des villes. Si l'on considère les différentes affirmations séparément, on observe une évolution positive pour les «règles de priorité respectées», l'absence «d'obstacle dangereux sur le chemin»¹¹ et la «possibilité d'éviter les endroits dangereux». Inversement, l'appréciation de la distance de dépassement s'est détériorée.



Graphique 10: évaluation de la sécurité routière en 2021 et 2017¹²

¹¹ L'amélioration dans beaucoup de villes de la note moyenne attribuée à l'affirmation «pas d'obstacle dangereux sur le chemin» pourrait partiellement s'expliquer par la suppression, dans le questionnaire 2021, des exemples d'obstacles (véhicules à l'arrêt, poteaux, rails de tram).

¹² L'ancienne affirmation B3 «pistes/bandes cyclables suffisamment larges» a été intégrée dans la catégorie «confort». Pour que les résultats restent comparables, la note moyenne des années précédentes (à partir de 2009) a été recalculée. Elle ne correspond donc plus aux rapports des années concernées. Dans le questionnaire 2017 figuraient des exemples d'obstacles (véhicules à l'arrêt, poteaux, rails de tram) dans l'affirmation B4 «Il n'y a pas d'obstacle dangereux sur mon chemin» et des exemples contextuels (intersections, giratoires, etc.) dans l'affirmation B6 «Les voitures me dépassent en respectant une distance suffisante».



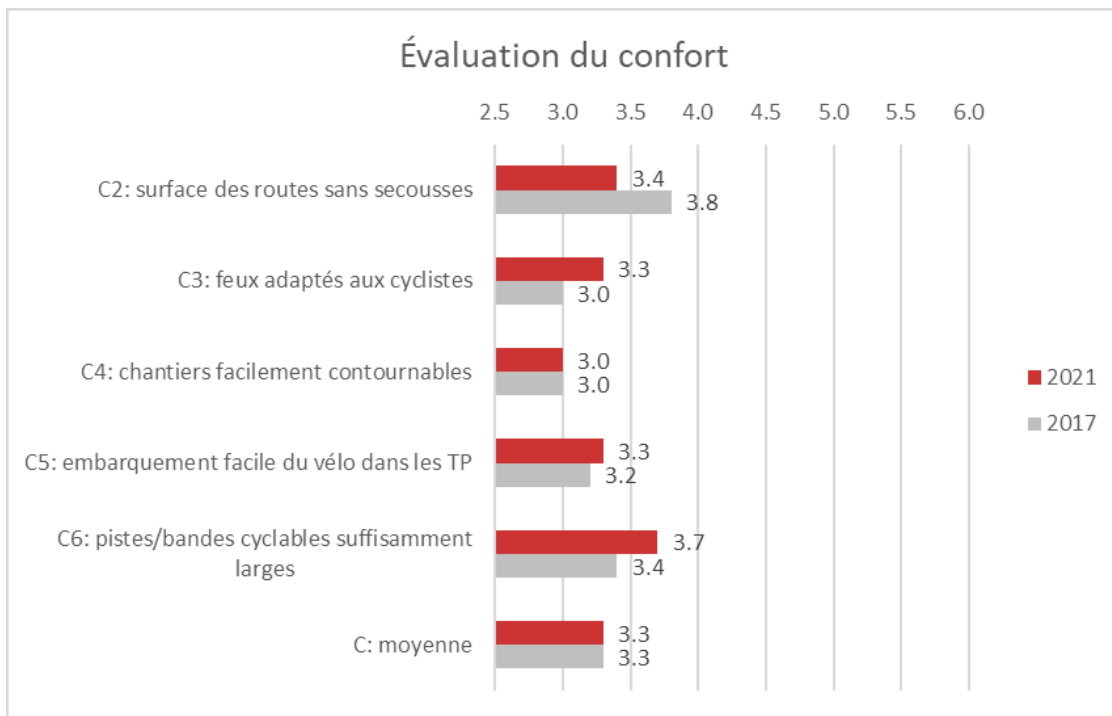
Graphique 11: évolution de la catégorie «sécurité routière»

Des notes entre 3,0 et 4,7 ont été attribuées à la sécurité routière dans les différentes villes. Sur les 46 villes évaluées, seules 9 décrochent une note suffisante. La meilleure note (4,7) est une fois de plus décernée à Berthoud, suivie par Winterthur, Muttenz et Riehen (4,4). Les dernières places sont occupées par Sion (3,1) et Zurich (3,0).

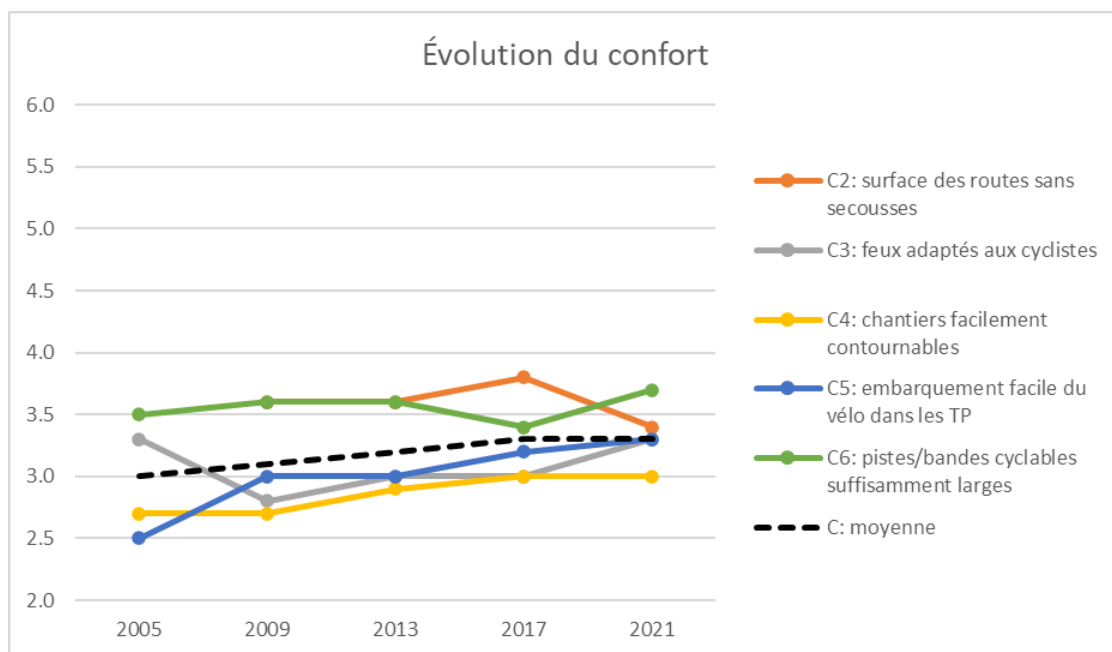
Dans le questionnaire, il a en outre été demandé aux participant·es si il·elles avaient eu un accident au cours des douze derniers mois. Résultat: 14% ont indiqué avoir eu un accident, 2% plusieurs accidents.

5.2.3 Confort

Cette catégorie regroupe les appréciations des cyclistes au sujet du confort de circulation dans leur ville. Les graphiques Graphique 12 et Graphique 13 attestent de conditions de circulation jugées inconfortables par les cyclistes: la catégorie «confort» obtient la note insuffisante de 3,3. Aucune affirmation n'atteint la note suffisante de 4. La moins bonne note a été attribuée à la possibilité de contourner les chantiers (3,0), la meilleure à la largeur des pistes/bandes cyclables (3,7). L'évaluation de cette catégorie a néanmoins légèrement progressé au fil du temps en moyenne. Depuis 2017, on observe des tendances diverses. Tandis que la largeur des pistes/bandes cyclables et l'adaptation des feux aux cyclistes gagnent 0,3 point, la praticabilité des routes (surface sans secousses) recule de 0,4 point.



Graphique 12: évaluation du confort en 2021 et 2017¹³



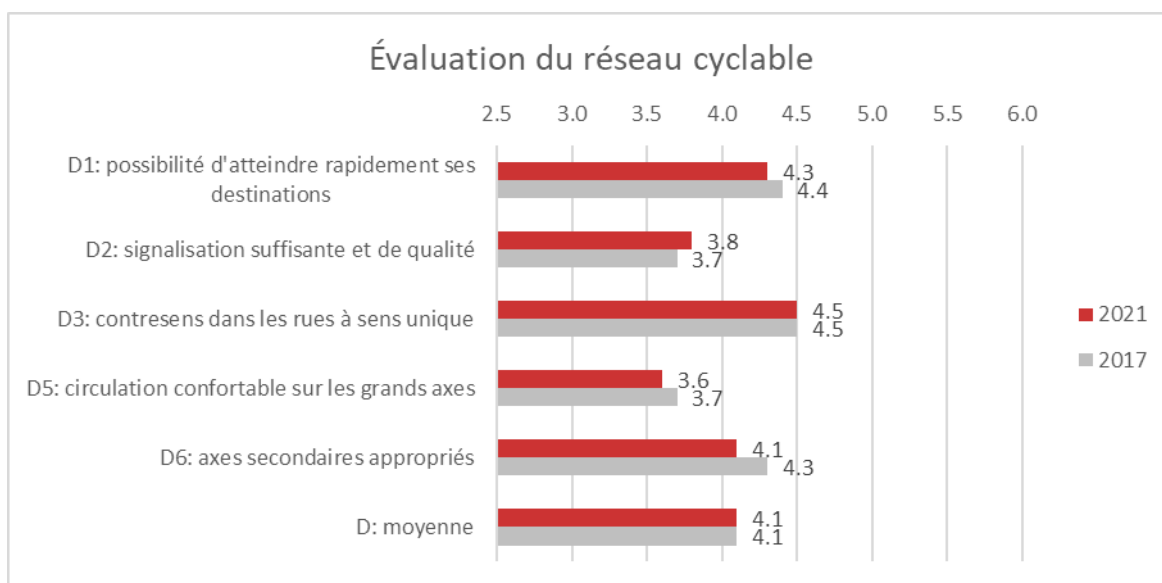
Graphique 13: évolution de la catégorie «confort»

¹³L'affirmation C1 «J'estime que la pratique du vélo est confortable dans ma localité» a été retirée du questionnaire 2021. L'affirmation C6 «Les pistes/bandes cyclables sont suffisamment larges» a été déplacée de la catégorie B «sécurité routière» à la catégorie C «confort». Pour que les résultats restent comparables, la note moyenne des années précédentes (à partir de 2009) a été recalculée. Elle ne correspond donc plus aux rapports des années concernées. Dans le questionnaire 2021, l'affirmation C5 «Je peux facilement embarquer mon vélo dans les transports publics locaux» mentionne explicitement les TP locaux, ce qui n'était pas le cas dans les précédents questionnaires.

Les notes attribuées au confort varient entre 2,8 et 4,5. Sur les 46 villes évaluées, seules 4 décrochent une note suffisante. La meilleure note (4,5) est une fois de plus décernée à Berthoud, suivie par Zuchwil (4,2), MuttENZ (4,1) et Winterthour (4,0). Les dernières places sont occupées par Schaffhouse (2,9) et Zurich (2,8).

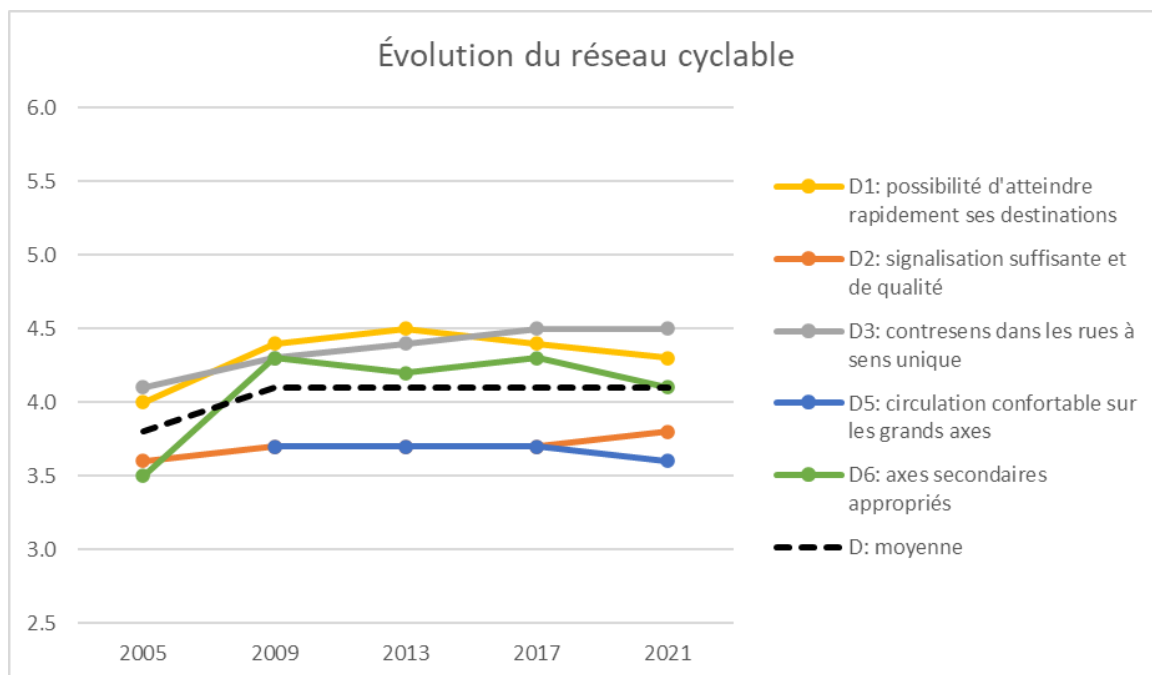
5.2.4 Réseau cyclable

Cette catégorie renseigne sur la manière dont les cyclistes évaluent la qualité du réseau cyclable de leur ville. Les résultats sont représentés sur les graphiques Graphique 14 et Graphique 15. Sur l'ensemble des villes, le réseau cyclable décroche la note juste suffisante de 4,1. Sur les 5 affirmations, 3 obtiennent une évaluation suffisante. La possibilité de circuler en contresens dans les rues à sens unique (4,5) et celle d'atteindre rapidement ses destinations (4,3) sont les points forts des réseaux cyclables urbains. La circulation sur les grands axes (3,6) et la signalisation (3,8) restent en revanche les points noirs. Les changements par rapport à 2017 sont minimes. C'est la qualité des axes secondaires qui enregistre la plus forte progression (+0,6), la circulation sur les grands axes la plus forte baisse (-0,1).



Graphique 14: évaluation du réseau cyclable en 2021 et 2017¹⁴

¹⁴ L'affirmation D4 «Je peux me rendre facilement au centre-ville à vélo» n'a pas été reprise dans le questionnaire 2021. Pour que les résultats restent comparables, la note moyenne des années précédentes (à partir de 2009) a été recalculée. Elle ne correspond donc plus aux rapports des années concernées.



Graphique 15: évolution de la catégorie «réseau cyclable»

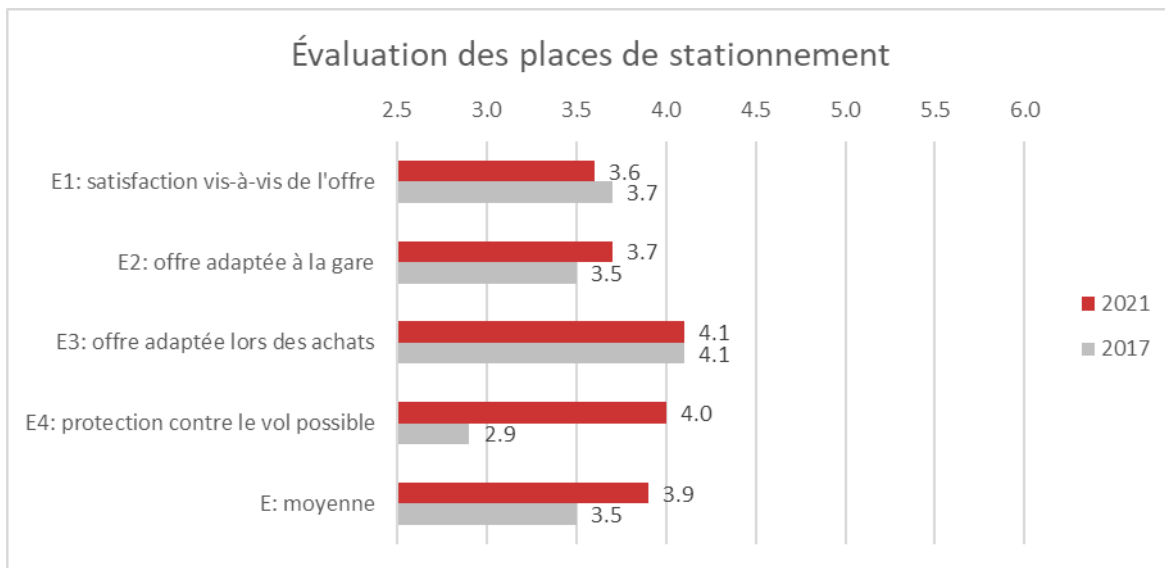
Des notes entre 3,4 et 4,9 ont été attribuées au réseau cyclable dans les différentes villes. Sur les 46 villes évaluées, 31 décrochent une note suffisante. La meilleure note (4,9) est une fois de plus décernée à Berthoud, suivie par Winterthur et Riehen (4,8). Sion (3,4), ainsi que Thalwil et Gland (3,5 dans les deux cas) ferment la marche.

5.2.5 Places de stationnement

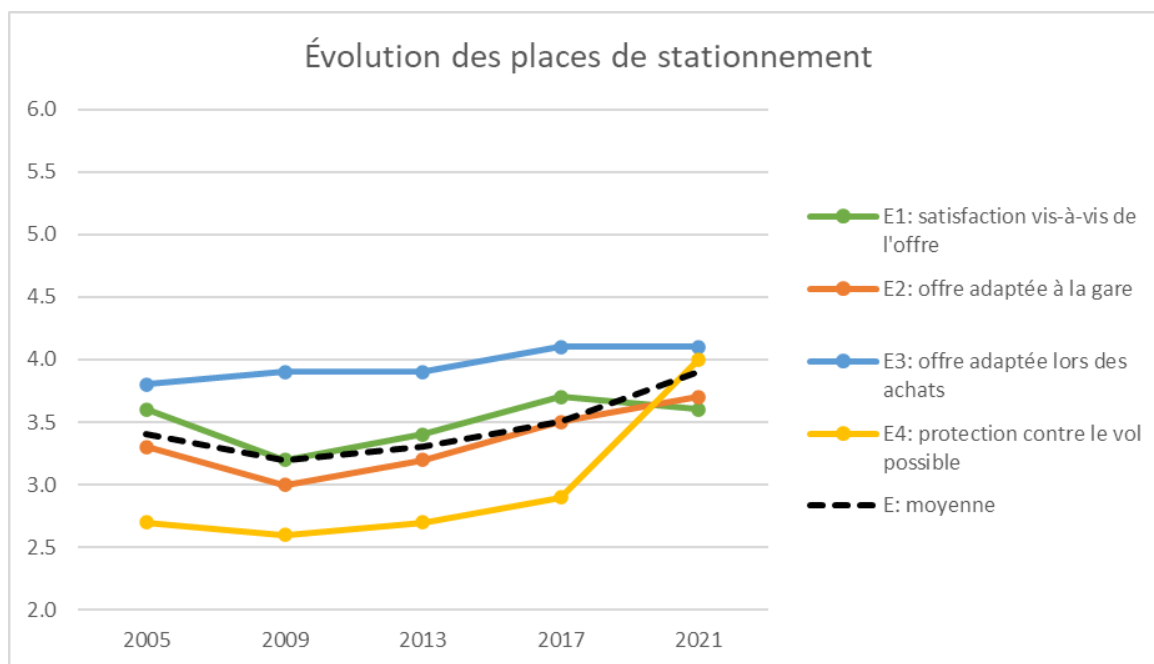
Dans cette catégorie, les cyclistes évaluent la disponibilité et la qualité des places de stationnement pour vélos dans leur ville. Les résultats sont représentés sur les graphiques Graphique 16 et Graphique 17. L'offre de places de stationnement est jugée juste **insuffisante**, avec une note moyenne de 3,9. Seule l'offre de stationnement lors des achats est considérée comme suffisante (4,1). Les moins bonnes notes ont été attribuées à la satisfaction générale vis-à-vis de l'offre (3,6) et à l'offre de stationnement à la gare (3,7). L'affirmation relative à la protection contre le vol enregistre la plus forte progression par rapport à 2017 (+1,1). Ce bond en avant doit toutefois être relativisé, car la formulation de cette question a été sensiblement modifiée (2017: je ne crains pas le vol ou les actes de vandalisme; 2021: je peux protéger mon vélo contre le vol). Il ne faut donc pas considérer que la qualité des places de stationnement s'est autant améliorée ces quatre dernières années dans l'ensemble des villes.

Depuis 2009, toutes les appréciations ont progressé dans cette catégorie, dont 3 sur 4 de manière considérable (protection contre le vol¹⁵, offre adaptée à la gare, satisfaction vis-à-vis de l'offre). La hausse est moins forte pour l'offre lors des achats, car la note attribuée à cette affirmation a toujours été très élevée.

¹⁵ Voir remarque du paragraphe précédent



Graphique 16: évaluation des places de stationnement en 2021 et 2017¹⁶



Graphique 17: évolution de la catégorie «places de stationnement»¹⁷

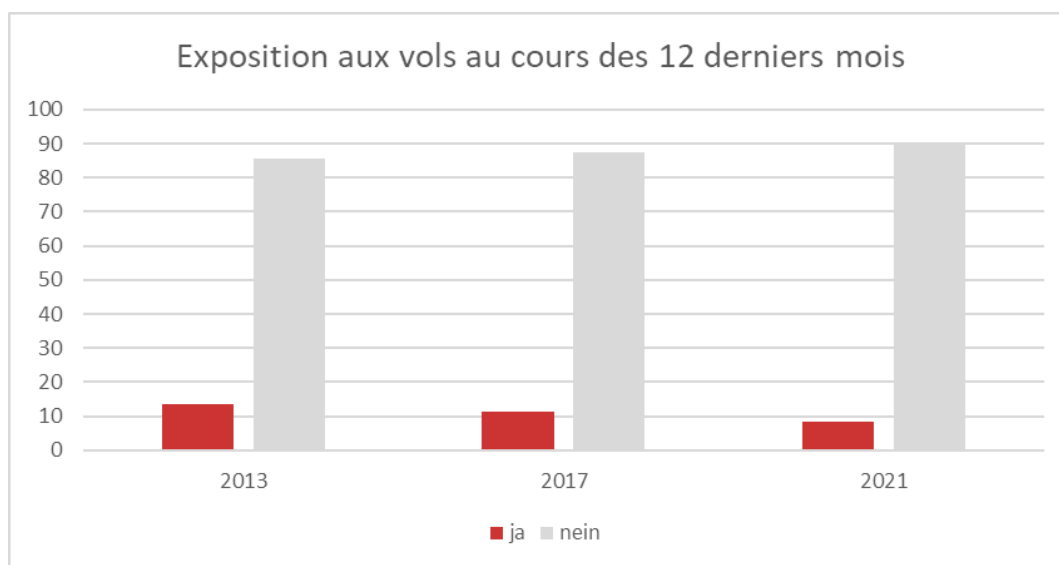
Des notes entre 3,5 et 4,9 ont été attribuées aux places de stationnement dans les différentes villes. Sur les 46 villes évaluées, 29 décrochent une note suffisante. Berthoud remporte à nouveau la meilleure note (4,9), suivie par Zuchwil et Worb (4,7 dans les deux

¹⁶ Dans l'enquête de 2005, le stationnement ne constituait pas encore une catégorie à part entière mais un élément de la catégorie C «confort». Pour pouvoir examiner l'évolution de la situation dans ce domaine, les questions relatives au stationnement de l'enquête 2005 ont été intégrées à l'évaluation à la fois en tant qu'élément de la catégorie «confort» et en tant que catégorie propre. Pour établir la note moyenne de 2005, les installations de stationnement n'ont été prises en compte qu'une fois. L'affirmation E4 «Je peux protéger mon vélo contre le vol» est le résultat d'une reformulation: en 2017, l'affirmation était «Je ne crains pas le vol ou les actes de vandalisme».

¹⁷ Voir note 15

cas). Lausanne (3,5), ainsi que Genève et Schaffhouse (3,6 dans les deux cas) ferment la marche.

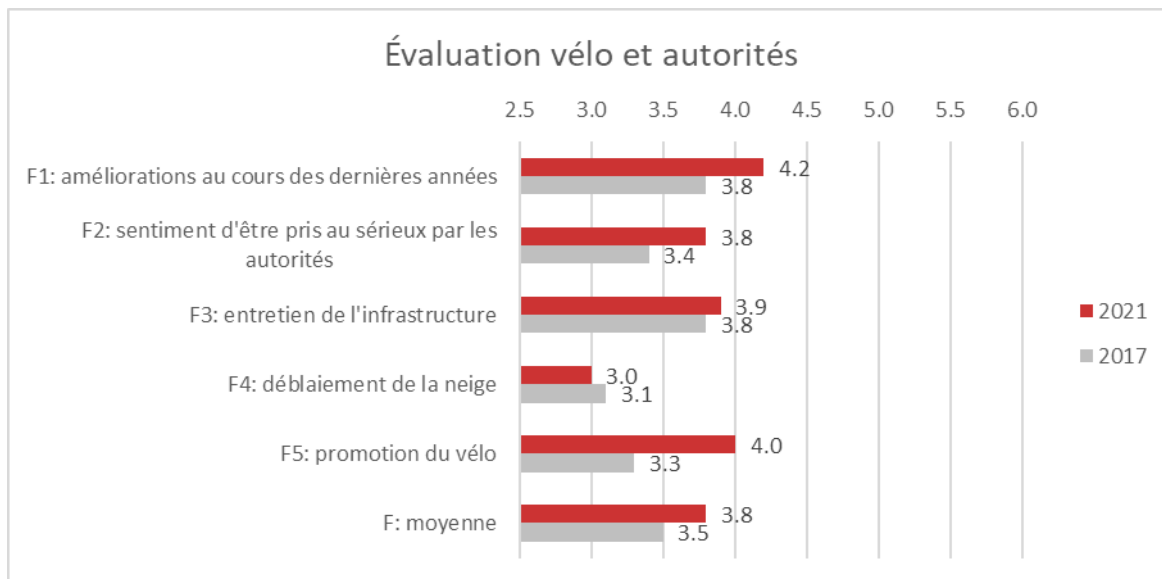
Une question distincte a par ailleurs été posée sur le thème du vol (Graphique 18). En 2021, 8,4% des participant-es ont indiqué avoir été concerné-es par un vol de vélo au cours des douze derniers mois. Mais l'exposition aux vols a baissé de manière constante depuis 2013. On observe une tendance analogue en ce qui concerne les actes de vandalisme: en 2021, 9,6% des participant-es ont indiqué avoir été exposé-es à des actes de vandalisme au cours des douze derniers mois, ce qui correspond à un recul de près de 50% par rapport à 2013 (18,4%).



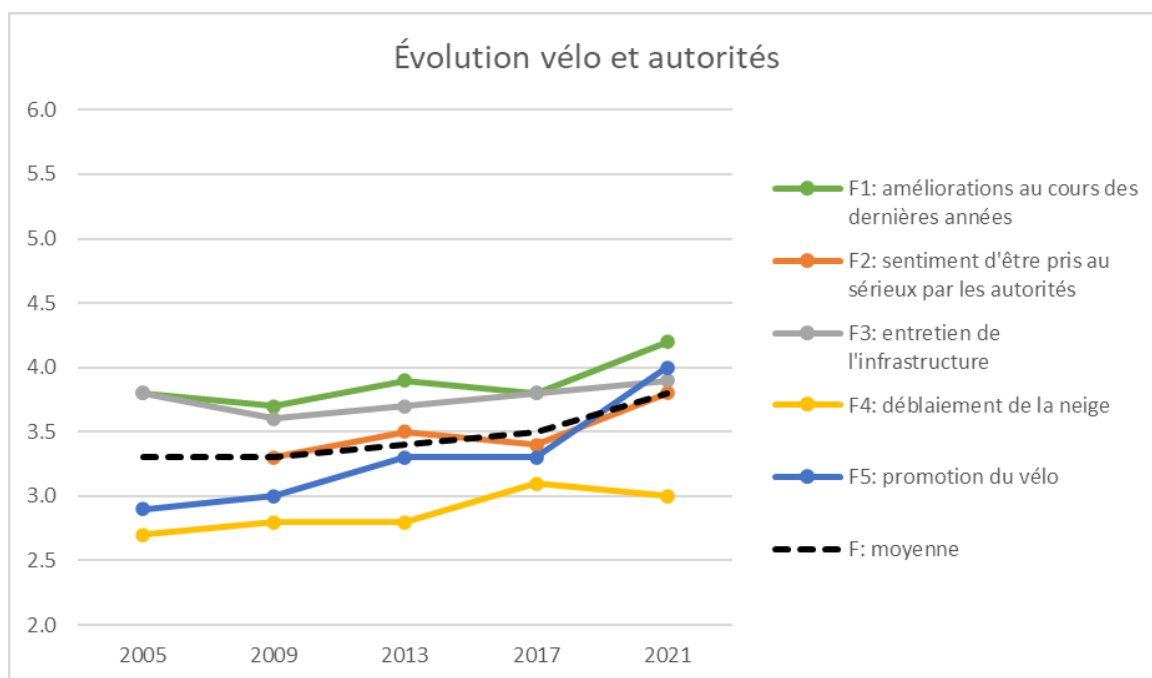
Graphique 18: exposition aux vols au cours des douze derniers mois en 2013, 2017 et 2021.

5.2.6 Vélo et autorités

Cette catégorie analyse la manière dont les cyclistes évaluent l'importance accordée au vélo par la politique et l'administration locales. Les résultats sont représentés sur les graphiques Graphique 19 et Graphique 20. La note moyenne sur l'ensemble des villes est de 3,8. L'affirmation la mieux évaluée concerne l'amélioration de la situation au cours des dernières années (4,2), tandis que le déblaiement de la neige reste le principal point d'insatisfaction (3,0). Sur les 5 affirmations, 4 ont enregistré une progression au fil du temps. La plus forte concerne la promotion du vélo (+1,1 entre 2005 et 2021). L'affirmation relative au déblaiement de la neige, en revanche, affiche un léger recul en 2021 par rapport à 2017 (-0,1).



Graphique 19: évaluation de la catégorie «vélo et autorités» en 2021 et 2017¹⁸



Graphique 20: évolution de la catégorie «vélo et autorités»

Les notes attribuées à la catégorie «vélo et autorités» varient de 3,1 à 4,8 dans les différentes villes. Sur les 46 villes évaluées, 14 décrochent une note suffisante. Berthoud est à nouveau en tête de classement dans cette catégorie (4,8), devant Zuchwil (4,5) et Berne (4,4). Les derniers rangs sont occupés par Zofingue, Olten et Thalwil (3,1 dans les trois cas).

¹⁸ L'affirmation F5 «Cette localité fait la promotion du vélo» est le résultat d'une reformulation. En 2017, l'affirmation était «La promotion du vélo occupe une place importante dans ma localité».

5.3 Points forts et points faibles

Le Tableau 4 montre quelles catégories et quelles affirmations décrochent les meilleures notes à l'échelle nationale et quels domaines présentent le plus grand potentiel d'amélioration.

	Catégorie ou affirmation	Notes
Points forts	D3: contresens dans les rues à sens unique	4,5
	A3: cohabitation avec les piéton·nes	4,3
	D1: possibilité d'atteindre rapidement ses destinations	4,3
	F1: améliorations au cours des dernières années	4,2
	A4: chauffeur·euses de TP respectueux·euses	4,2
	D6: axes secondaires appropriés	4,1
	E3: offre de stationnement adaptée lors des achats	4,1
	D Catégorie réseau cyclable	4,1
	<i>Affirmation générale: «Il est agréable de faire du vélo dans cette commune»</i>	4,0
	F5: promotion du vélo	4,0
E4: protection contre le vol possible	4,0	
Points faibles	A2: usager·ères des TIM respectueux·euses	3,5
	C2: surface des routes sans secousses	3,4
	A6: possibilité de dépasser les voitures en file sur leur droite	3,4
	B Catégorie sécurité routière	3,4
	C Catégorie confort	3,3
	C3: feux adaptés aux cyclistes	3,3
	B7: en sécurité sur les grands axes et aux intersections	3,3
	C5: les vélos peuvent être embarqués dans les TP	3,3
	B4: pas d'obstacle dangereux sur le chemin	3,2
	B5: distance de dépassement suffisante	3,1
	B2: suffisamment de pistes/bandes cyclables	3,1
	C4: chantiers facilement contournables	3,0
F4: déblaiement de la neige	3,0	

Tableau 4: points forts et points faibles 2021; catégories et affirmations les mieux et les moins bien évaluées

5.4 Bilan des six catégories

Les conclusions ci-après peuvent être tirées de cette évaluation moyenne nationale.

Éléments positifs

- La tendance à la (légère) hausse de la note moyenne se confirme, bien que celle-ci ne soit toujours pas suffisante (3,7).
- La note globale s'est maintenue à un niveau juste suffisant (4,0).

- La catégorie D «réseau cyclable» reste en 2021 la catégorie la mieux évaluée et la seule qui obtient une note suffisante (4,1).
- Les affirmations qui décrochent les meilleures notes en 2021 relèvent des catégories «réseau cyclable» (possibilité de circuler à contresens dans les rues à sens unique 4,5, possibilité d'atteindre rapidement ses destinations 4,3) et «climat général» (cohabitation avec les piéton·nes 4,3).
- Les catégories E «places de stationnement» et F «vélo et autorités» enregistrent une progression notable. Depuis 2017, les éléments suivants en particulier affichent une hausse sensible: protection contre le vol¹⁹, promotion du vélo, sentiment d'être pris·e au sérieux par les autorités et améliorations au cours des dernières années.

Éléments négatifs

- La note moyenne a certes légèrement progressé au fil du temps, mais elle reste insuffisante (3,7).
- Les catégories qui décrochent les moins bonnes notes en 2021 sont la C «confort» (3,3) et la B «sécurité routière» (3,4), en particulier les affirmations relatives à la possibilité de contourner les chantiers, à la praticabilité des routes (surface sans secousses), à la distance de dépassement, à l'absence d'obstacles sur le chemin et à la sécurité sur les grands axes et aux intersections.
- Les affirmations les moins bien notées relèvent des catégories «vélo et autorités» (déblaiement de la neige 3,0), «confort» (possibilité de contourner les chantiers 3,0) et «sécurité routière» (suffisamment de bandes/pistes cyclables 3,1, distance de dépassement suffisante 3,1).

6 Comparaison entre les différentes catégories de villes

Les 46 villes évaluées ont été regroupées par catégories en fonction de leur taille et un classement a été établi pour chaque catégorie. Les conclusions ci-après peuvent être tirées de la comparaison entre les différentes catégories de villes.

- Les petites et les grandes villes décrochent sensiblement plus de notes moyennes suffisantes que les villes de taille moyenne.
- Dans la catégorie «vélo et autorités», les grandes villes s'en tirent beaucoup mieux que les petites villes et les villes de taille moyenne. C'est également le cas dans la catégorie «réseau cyclable», bien que l'écart soit moins marqué.
- Dans les catégories «climat général» et «places de stationnement», en revanche, les petites villes et les villes moyennes enregistrent de meilleures notes que les grandes.
- Enfin, dans les catégories «sécurité routière» et «confort», ce sont les petites villes qui se distinguent des villes moyennes et grandes par des notes légèrement supérieures.

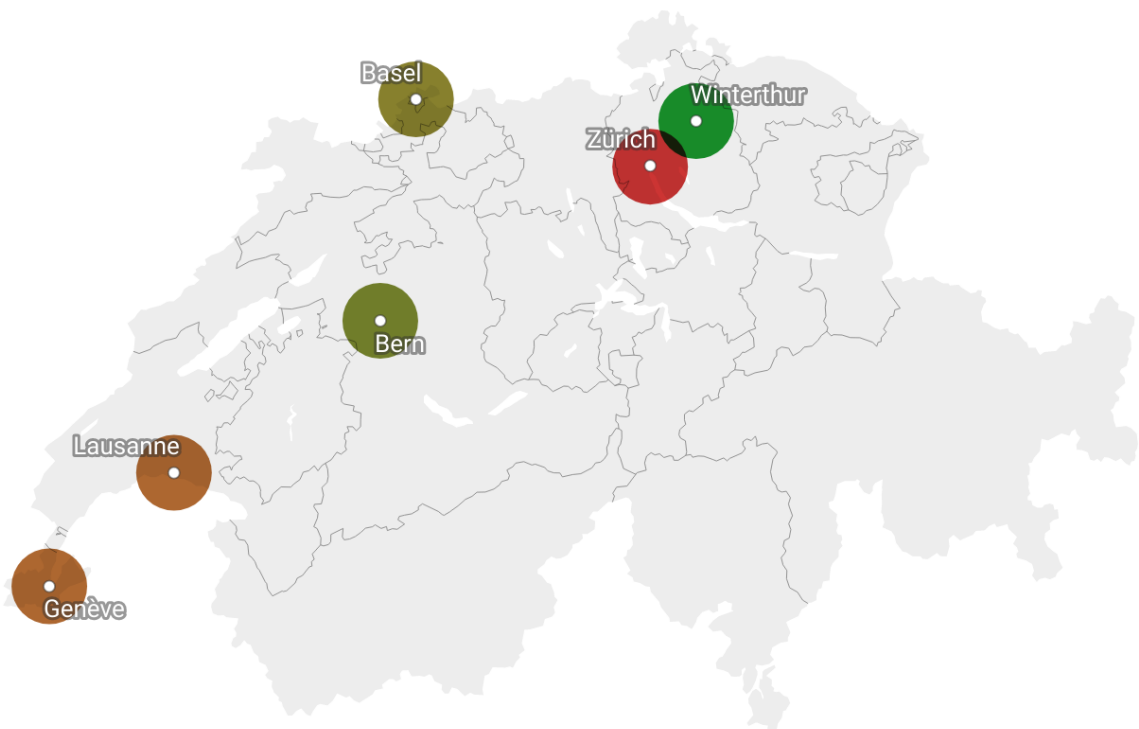
6.1 Grandes villes (≥ 100 000 habitants)

Le Graphique 21 compare les notes moyennes des grandes villes en 2021. Le Graphique 22 illustre l'évolution des notes moyennes attribuées aux grandes villes. Winterthour reste

¹⁹ À relativiser du fait de la reformulation de l'affirmation concernée (voir point 5.2.5).

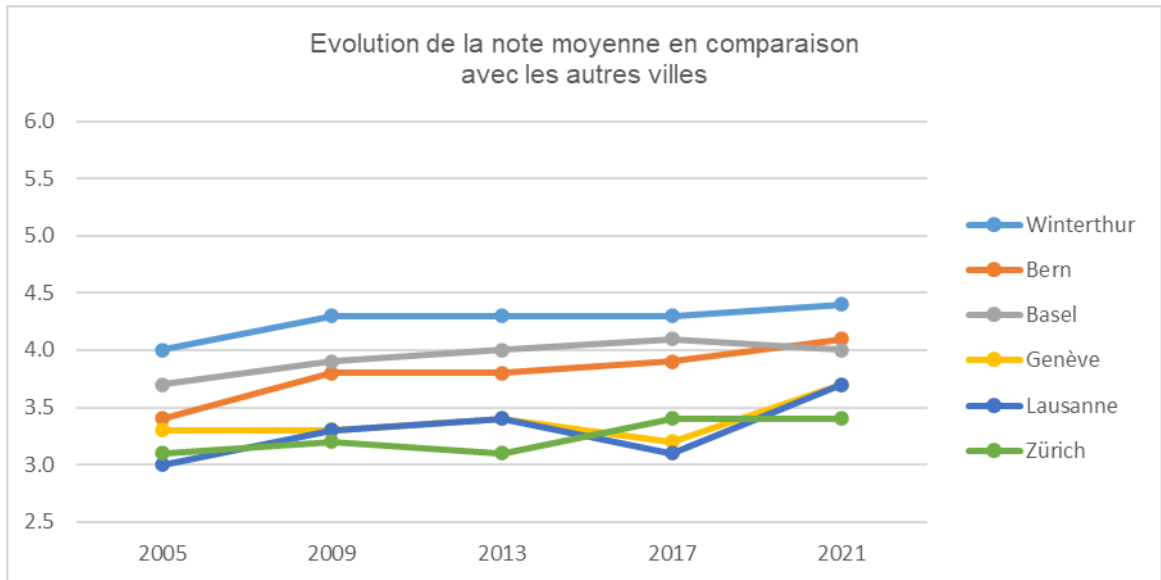
en moyenne la grande ville la plus cyclophile de Suisse (4,4). Ayant progressé de manière constante depuis 2013, Berne (4,1) décroche pour la première fois une note suffisante et vole la deuxième place à Bâle (4,0). Genève et Lausanne (3,7 dans les deux cas) ont fait un grand bond en avant depuis 2017, arrivant ex æquo à la quatrième place. En 2021, la lanterne rouge change de région linguistique puisqu'elle est cédée à Zurich.

Prix Vélo Villes: notes moyennes des grandes villes 2021



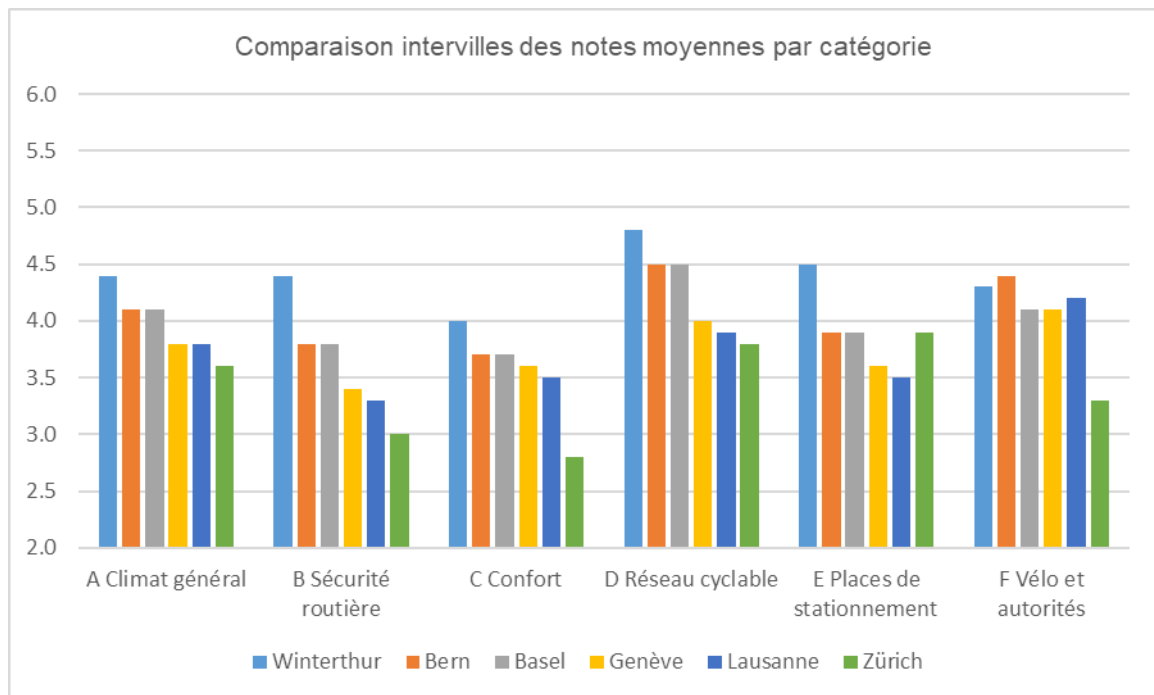
Grafik: PRO VELO Suisse / Prix Vélo Villes 2021 • Erstellt mit Datawrapper

Graphique 21: notes moyennes 2021; comparaison entre les grandes villes



Graphique 22: évolution des notes moyennes; comparaison entre les grandes villes

Les notes moyennes par catégorie illustrées sur le Graphique 23 montrent elles aussi la solide première place occupée par la ville de Winterthur, qui obtient une note suffisante dans toutes les catégories et devance nettement les autres villes dans 5 catégories sur 6. Berne lui vole la vedette dans la catégorie «vélo et autorités». Quant à la ville de Zurich, dernière du classement, elle se distingue presque aussi nettement des valeurs centrales puisqu'elle ne décroche aucune note suffisante et qu'elle arrive en dernière position dans 5 catégories sur 6. Dans la catégorie «places de stationnement», en revanche, ce sont les deux villes romandes qui ferment la marche. Zurich les talonne dans la catégorie «réseau cyclable». Les écarts les plus importants concernent la sécurité routière et le confort, où Zurich se trouve à respectivement 1,4 et 1,2 point derrière Winterthur.

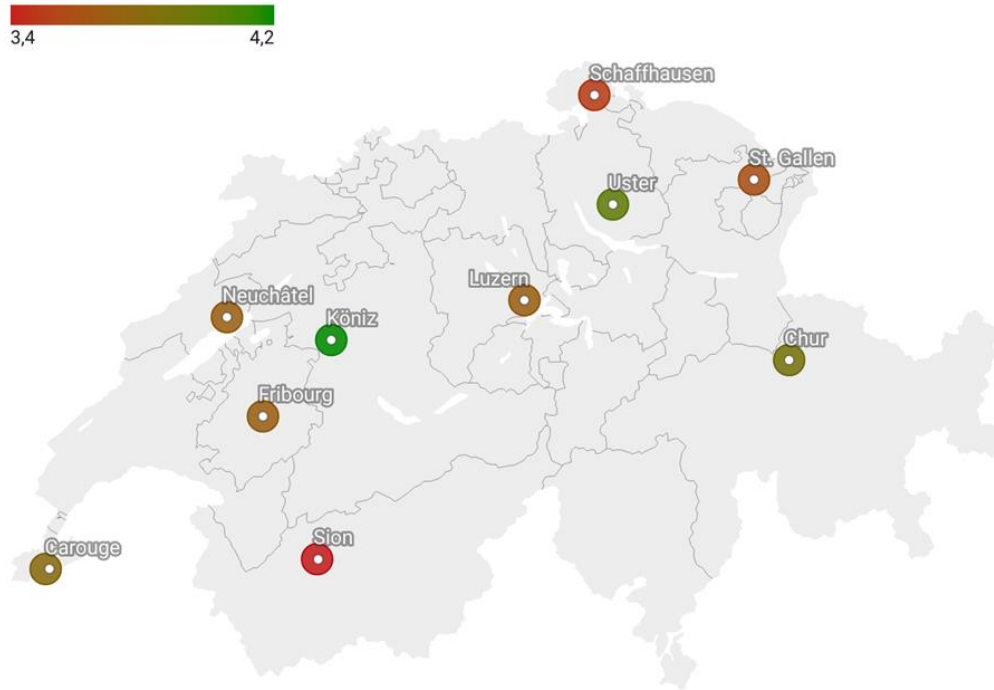


Graphique 23: notes moyennes 2021 par catégorie; comparaison entre les grandes villes

6.2 Villes moyennes (30 000 à 99 999 habitant-es)

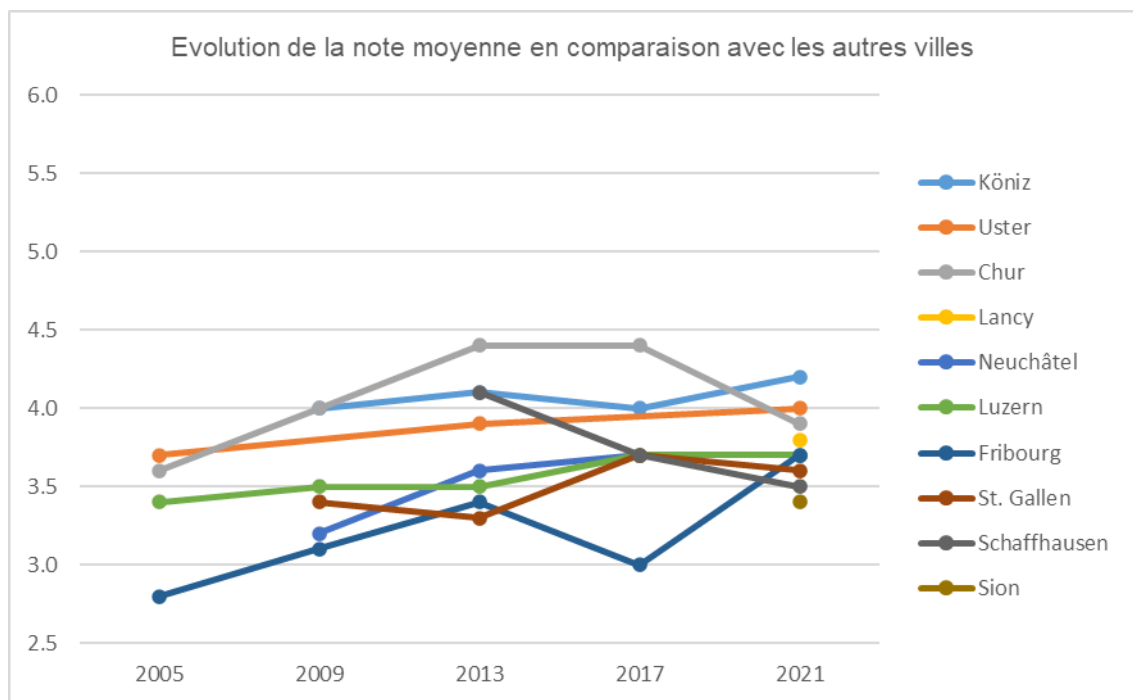
Le Graphique 24 compare les notes moyennes des villes de taille moyenne en 2021. Les meilleures et moins bonnes notes sont réparties de manière relativement équilibrée sur la carte de la Suisse, à une petite différence près qu'aucune ville romande de taille moyenne n'obtient une note suffisante. Le Graphique 25 montre l'évolution des notes au fil du temps. En 2021, la commune de Köniz prend la première place avec la note de 4,2, suivie par Uster, qui décroche la note de 4,0. Longtemps en tête de classement, la ville de Coire accuse en 2021 un net recul (-0,5), devant se contenter de la troisième place avec la note insuffisante de 3,9. C'est la ville de Sion qui prend cette année la dernière place, avec la note de 3,4. Un autre élément marquant de cette édition est la forte progression de Fribourg, qui gagne 0,7 point. Schaffhouse, en revanche, enregistre une baisse constante depuis 2013.

Prix Vélo Villes: notes moyennes des villes moyennes 2021



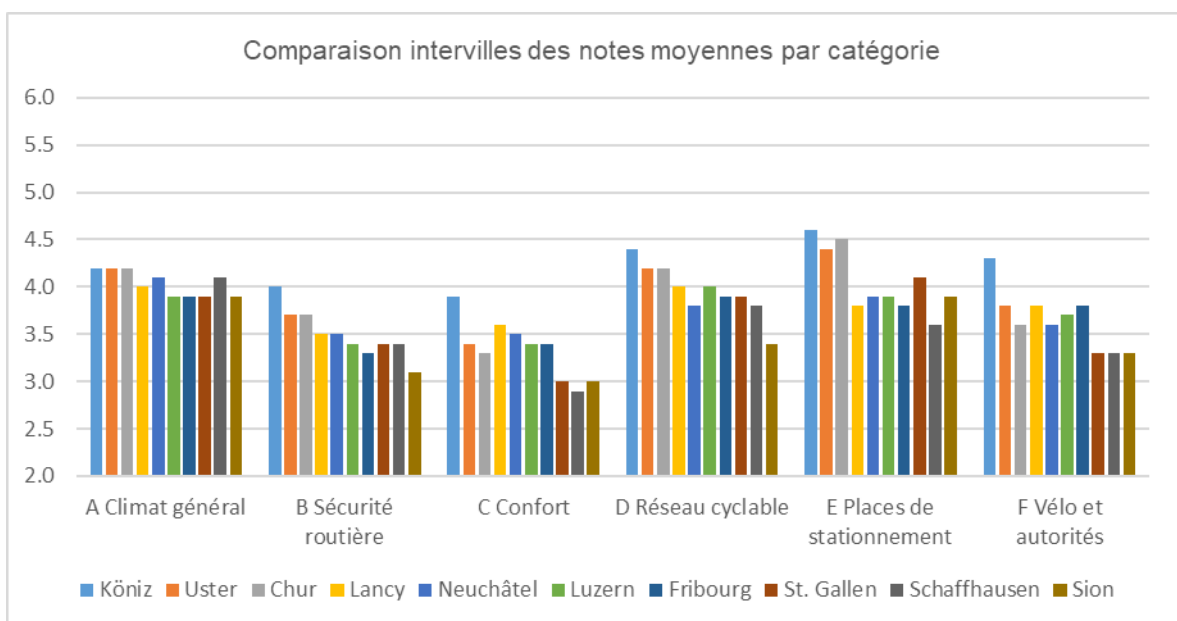
Grafik: PRO VELO Suisse / Prix Vélo Villes 2021 • Erstellt mit Datawrapper

Graphique 24: notes moyennes 2021; comparaison entre les villes moyennes



Graphique 25: évolution des notes moyennes; comparaison entre les villes moyennes

Les notes moyennes par catégorie illustrées sur le Graphique 26 montrent elles aussi l'avance relativement confortable de la commune de Köniz, qui obtient une note suffisante dans 5 catégories sur 6 et la meilleure note dans toutes les catégories, bien qu'elle doive la partager avec Uster et Coire dans la catégorie «climat général». La ville de Sion, dernière du classement, n'obtient aucune note suffisante et se place relativement loin derrière les autres dans les catégories «sécurité routière» et «réseau cyclable». Dans d'autres catégories, elle partage sa dernière position avec d'autres villes, et la cède même à Schaffhouse dans les catégories «confort» et «places de stationnement». L'écart entre les villes les mieux et les moins bien évaluées est d'environ 1 point dans toutes les catégories sauf le climat général.

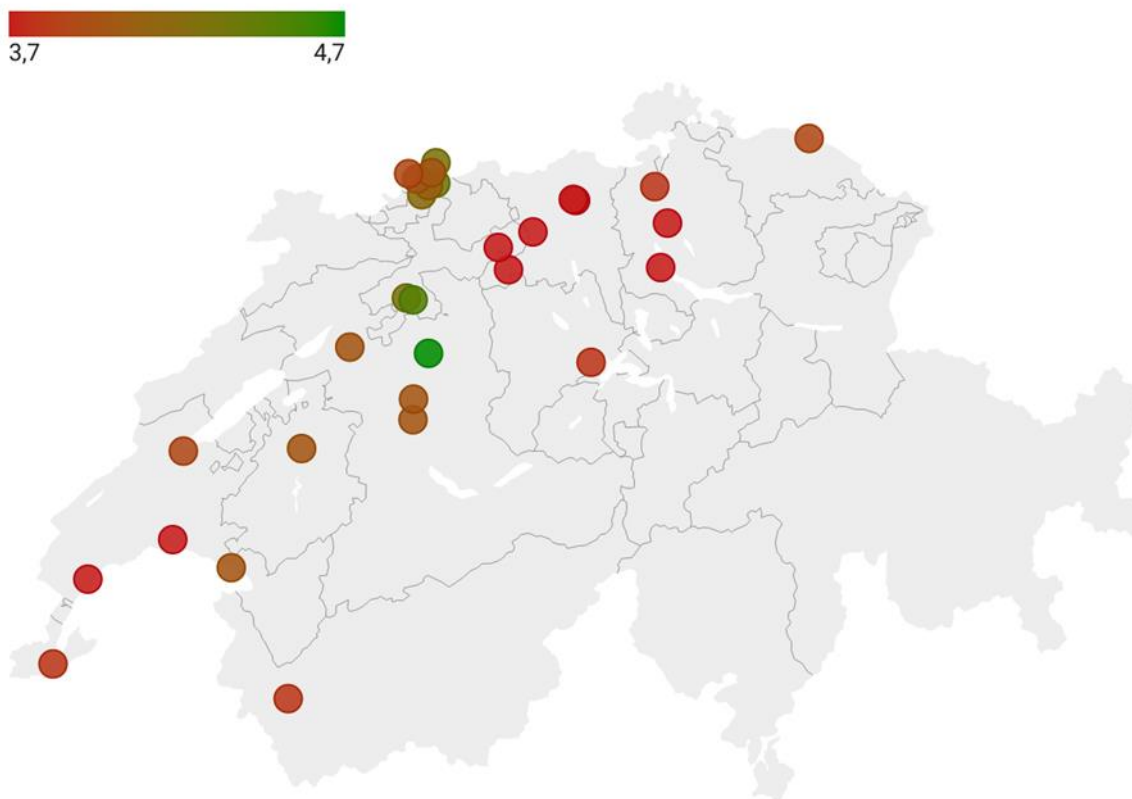


Graphique 26: notes moyennes 2021 par catégorie; comparaison entre les villes moyennes

6.3 Petites villes (≤ 29 999 habitant-es)

Le Graphique 27 compare les notes moyennes des villes et des communes de petite taille en 2021. Les villes qui décrochent les meilleures notes se situent sur la ligne nord-sud Bâle-Soleure-Berne, tandis que celles qui obtiennent les moins bonnes se trouvent en direction de la Suisse orientale et en Suisse romande. Berthoud, la lauréate du classement général, est nécessairement en tête de liste dans sa catégorie. Elle décroche la note moyenne de 4,7, devant Zuchwil (4,5) et Muttentz (4,4). Le trio Thalwil, Olten et Prilly arrive en dernière position avec la note de 3,6.

Prix Vélo Villes: notes moyennes des petites villes 2021



Grafik: PRO VELO Suisse / Prix Vélo Villes 2021 • Erstellt mit Datawrapper

Graphique 27: notes moyennes 2021; comparaison entre les villes et communes de petite taille

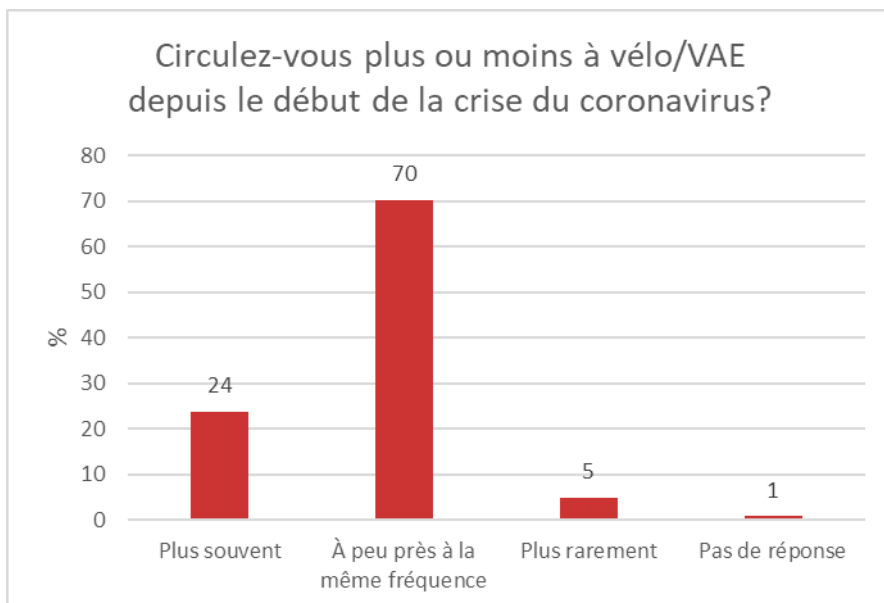
Le Tableau 5 montre clairement que Berthoud enregistre une avance confortable dans toutes les catégories, toujours avec des notes suffisantes variant entre 4,5 (confort) et 4,9 (réseau cyclable et places de stationnement). Sur les 30 villes évaluées, 14 décrochent une note suffisante, 16 une note insuffisante. Prilly, Olten et Thalwil occupent ensemble la dernière place, avec la note de 3,6. Elles partagent toutefois les moins bonnes notes avec d'autres villes et communes: Gland les rejoint dans les catégories «sécurité routière» et «réseau cyclable», Wallisellen et Brugg dans la catégorie «confort». Carouge et Zofingue arrivent en dernière position dans la catégorie «places de stationnement». Dans la catégorie «vélo et autorités», Zofingue est également en queue de peloton. L'écart le plus important entre la meilleure et les moins bonnes notes concerne cette dernière catégorie, où Berthoud enregistre une avance de 1,7 point par rapport à Zofingue, Olten et Thalwil. Parmi les villes déjà classées en 2017, c'est Yverdon-les-Bains qui a le plus progressé (+0,3), suivie par Münsingen (+0,2). Olten et Reinach (BL) voient en revanche leur note baisser par rapport à 2017.

	A Climat général	B Sécurité routière	C Confort	D Réseau cyclable	E Places de stationnement	F Vélo et autorités	Moyenne A-F	Évolution depuis 2017
Berthoud	4,7	4,7	4,5	4,9	4,9	4,8	4,7	0,1
Zuchwil	4,6	4,3	4,2	4,7	4,7	4,5	4,5	
Muttenz	4,5	4,4	4,1	4,7	4,5	4,1	4,4	0,1
Soleure	4,4	4,2	3,8	4,6	4,6	4,1	4,3	0,0
Riehen	4,4	4,4	3,9	4,8	4,3	3,9	4,3	0,0
Reinach (BL)	4,4	4,1	3,8	4,5	4,6	4,0	4,2	-0,1
Münchenstein	4,4	4,0	3,7	4,5	4,5	3,5	4,1	
Münsingen	4,3	3,8	3,6	4,3	4,4	3,9	4,0	0,2
Binningen	4,3	3,8	3,7	4,5	4,3	3,8	4,0	
Birsfelden	4,3	3,9	3,6	4,4	4,4	3,6	4,0	
Vevey	4,2	3,7	3,5	4,1	4,2	4,3	4,0	
Lyss	4,2	3,8	3,5	4,3	4,4	3,8	4,0	
Villars-sur-Glâne	4,2	3,7	3,7	3,9	4,4	4,2	4,0	
Worb	4,3	3,6	3,5	4,2	4,7	3,5	4,0	
Allschwil	4,2	3,8	3,4	4,3	4,0	3,5	3,9	0,1
Yverdon-les-Bains	4,0	3,5	3,5	3,8	4,4	3,9	3,9	0,3
Kreuzlingen	4,2	3,6	3,2	4,2	4,2	3,7	3,9	0,0
Kriens	4,0	3,6	3,3	4,0	4,4	3,6	3,8	
Carouge (GE)	4,0	3,5	3,5	4,1	3,7	4,0	3,8	
Martigny	4,2	3,6	3,4	4,2	3,9	3,7	3,8	0,0
Bülach	4,2	3,6	3,3	3,9	4,3	3,4	3,8	
Windisch	4,3	3,6	3,3	4,0	4,1	3,2	3,7	
Aarau	4,0	3,6	3,3	4,1	4,0	3,4	3,7	0,0
Wallisellen	4,1	3,5	3,1	3,9	4,1	3,5	3,7	
Zofingen	4,1	3,6	3,4	4,1	3,7	3,1	3,7	
Brugg	4,2	3,5	3,1	4,0	3,9	3,3	3,7	
Gland	4,0	3,4	3,3	3,5	4,2	3,6	3,7	
Prilly	4,0	3,3	3,3	3,7	3,8	3,8	3,6	
Olten	4,0	3,3	3,2	3,9	3,9	3,1	3,6	-0,2
Thalwil	4,2	3,5	3,0	3,5	4,1	3,1	3,6	

Tableau 5: notes moyennes 2021 par catégorie; évolution de la note moyenne A-F depuis 2017; comparaison entre les petites villes

7 Thématique particulière: influence du coronavirus sur la pratique du vélo

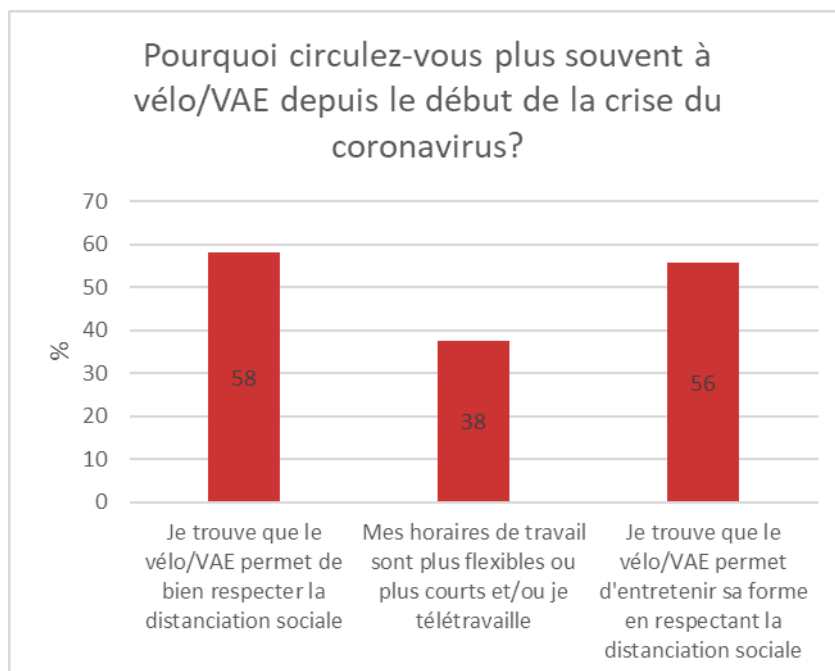
Dans le contexte de la crise sanitaire, une question a été ajoutée sur l'influence du coronavirus sur la pratique du vélo. Comme le montre le Graphique 28, 94% des personnes interrogées ont indiqué circuler au moins à la même fréquence à vélo/VAE qu'avant la crise, près d'un tiers plus souvent. Seules 5% d'entre elles ont indiqué circuler plus rarement à vélo qu'avant.



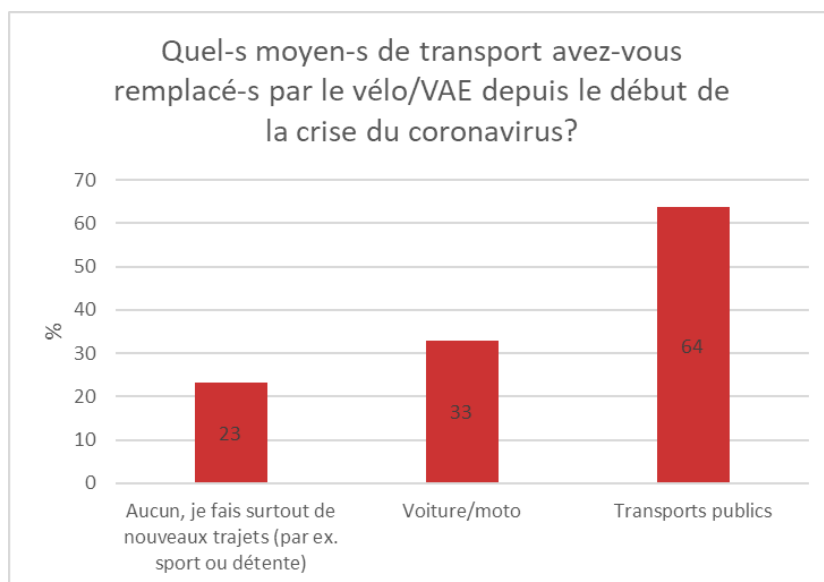
Graphique 28: pratique du vélo depuis le début de la crise sanitaire

Une bonne moitié des personnes ayant indiqué circuler plus souvent à vélo/VAE qu'avant la crise le motivent par le fait que le vélo/VAE permet d'entretenir sa forme tout en respectant la distanciation sociale ou simplement de respecter la distanciation sociale, 38% par le fait que leurs horaires de travail sont plus flexibles ou plus courts et/ou qu'elles télétravaillent (Graphique 29).

Près de deux tiers des personnes circulant plus souvent à vélo/VAE qu'avant la crise ont indiqué avoir remplacé les transports publics par le vélo/VAE, un tiers la voiture ou la moto, tandis que 23% ont indiqué n'avoir remplacé aucun moyen de transport mais effectuer de nouveaux trajets (Graphique 30).



Graphique 29: motifs de l'utilisation plus fréquente du vélo/VAE depuis le début de la crise sanitaire²⁰



Graphique 30: moyen-s de transport remplacé-s depuis le début de la crise sanitaire²¹

²⁰ Plusieurs réponses étaient possibles.

²¹ Plusieurs réponses étaient possibles.

Annexe 1: tableau des notes moyennes attribuées aux différentes affirmations et catégories

Catégorie	Affirmation	2021
	Note globale: «Il est agréable de faire du vélo dans cette commune»	4,0
A Climat général	A2: usager·ères des TIM respectueux·euses	3,5
A Climat général	A3: cohabitation avec les piéton·nes	4,3
A Climat général	A4: chauffeur·euses de TP respectueux·euses	4,2
A Climat général	A5: autres cyclistes respectueux·euses	3,9
A Climat général	A6: possibilité de dépasser les voitures en file par la droite	3,4
A Climat général	A: moyenne	3,9
B Sécurité routière	B1: sentiment de sécurité	3,8
B Sécurité routière	B2: suffisamment de pistes/bandes cyclables	3,1
B Sécurité routière	B4: pas d'obstacle dangereux sur le chemin	3,2
B Sécurité routière	B5: distance de dépassement suffisante	3,1
B Sécurité routière	B6: règles de priorité respectées	3,9
B Sécurité routière	B7: en sécurité sur les grands axes et aux intersections	3,3
B Sécurité routière	B8: possibilité d'éviter les endroits dangereux	3,6
B Sécurité routière	B: moyenne	3,4
C Confort	C2: surface des routes sans secousses	3,4
C Confort	C3: feux adaptés aux cyclistes	3,3
C Confort	C4: chantiers facilement contournables	3
C Confort	C5: embarquement facile du vélo dans les TP	3,3
C Confort	C6: pistes/bandes cyclables suffisamment larges	3,7
C Confort	C: moyenne	3,3
D Réseau cyclable	D1: possibilité d'atteindre rapidement ses destinations	4,3
D Réseau cyclable	D2: signalisation suffisante et de qualité	3,8
D Réseau cyclable	D3: contresens dans les rues à sens unique	4,5
D Réseau cyclable	D5: circulation confortable sur les grands axes	3,6
D Réseau cyclable	D6: axes secondaires appropriés	4,1
D Réseau cyclable	D: moyenne	4,1
E Places de stationnement	E1: satisfaction vis-à-vis de l'offre	3,6
E Places de stationnement	E2: offre adaptée à la gare	3,7
E Places de stationnement	E3: offre adaptée lors des achats	4,1
E Places de stationnement	E4: protection contre le vol possible	4
E Places de stationnement	E: moyenne	3,9
E Places de stationnement	F1: améliorations au cours des dernières années	4,2
F Vélo et autorités	F2: sentiment d'être pris·es au sérieux par les autorités	3,8
F Vélo et autorités	F3: entretien de l'infrastructure	3,9
F Vélo et autorités	F4: déblaiement de la neige	3
F Vélo et autorités	F5: promotion du vélo	4
F Vélo et autorités	F: moyenne	3,8

Annexe 2: variables démographiques

Classes d'âge 2021 (%)

6-17 ans	1
18-24 ans	4
25-44 ans	37
45-64 ans	28
65-79 ans	5
Plus de 80 ans	0
Aucune indication	25

Genre 2021 (%)

Femme	43,7
Homme	54,8
Autre	1,1

Fréquence d'utilisation du vélo 2021 (%)

	En été	En hiver
Tous les jours	51,3	31,2
2-5x par semaine	37,8	37,4
1x par semaine	5,3	11,3
Moins souvent	3,7	12,3
Jamais	1,5	5,3

Fréquence d'utilisation de la voiture ou d'un deux-roues motorisé 2021 (%)

Tous les jours	5,2
2-5x par semaine	19,0
1x par semaine	20,0
Moins souvent	28,7
Jamais	19,3

Types de cycliste 2021 (%)

Expert·e	26,9
Expérimenté·e	50,1
Moyen·ne	21,1
Inexpérimenté·e	1,3
Débutant·e	0,6

Types de vélos utilisés 2021 (%)

Vélo non motorisé	81.4
VAE 25 km/h	30.8
VAE 45 km/h	10.6
Bikesharing	4.7

