



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

**SuisseMobile** 

**Office fédéral des routes OFROU**

Adrian Fischer, Markus Lamprecht, Rahel Bürgi  
Lamprecht & Stamm Sozialforschung und Beratung AG, juillet 2021

---



## **La pratique du vélo en Suisse 2020**

Analyse de l'enquête La Suisse à vélo 2019  
et analyse secondaire de Sport Suisse 2020

## Impressum

- Mandant et édition : Office fédéral des routes OFROU, domaine Mobilité douce, Berne  
Fondation SuisseMobile, Berne
- Auteurs : Adrian Fischer, Markus Lamprecht, Rahel Bürgi  
Lamprecht & Stamm Sozialforschung und Beratung AG  
Forchstrasse 212, 8032 Zurich  
[www.lssfb.ch](http://www.lssfb.ch)
- Conseil technique  
et soutien : Lorenz Schweizer, Lukas Stadtherr, SuisseMobile, Berne  
Martin Urwyler, Silvio Zala, Office fédéral des routes OFROU, Berne  
Susanne Frauenfelder, Ulrike Marx, Suisse Rando, Berne
- Distribution : Le présent rapport peut être téléchargé sur les sites Web suivants :  
[www.mobilite-douce.ch](http://www.mobilite-douce.ch) et [www.suissemobile.org](http://www.suissemobile.org)
- Copyright : OFROU / SuisseMobile / LSSFB, juillet 2021
- Citation : Adrian Fischer, Markus Lamprecht et Rahel Bürgi : La pratique du vélo  
en Suisse 2020. Éd. Office fédéral des routes OFROU et fondation  
SuisseMobile, Berne 2021

# **La pratique du vélo en Suisse 2020**

**Analyse de l'enquête La Suisse à vélo2019  
et analyse secondaire de Sport Suisse 2020**

Adrian Fischer, Markus Lamprecht, Rahel Bürgi  
Lamprecht & Stamm Sozialforschung und Beratung AG

Étude réalisée sur mandat de  
la fondation SuisseMobile et  
de l'Office fédéral des routes OFROU

Juillet 2021

# Table des matières

<b>Das Wichtigste in Kürze.....</b>	<b>6</b>
<b>L'essentiel en bref.....</b>	<b>8</b>
<b>L'essenziale in breve.....</b>	<b>10</b>
<b>The most important points at a glance .....</b>	<b>12</b>
<b>1. Introduction .....</b>	<b>14</b>
<b>2. Bases, infrastructure et offres .....</b>	<b>16</b>
<b>3. Le vélo comme activité physique et sportive .....</b>	<b>17</b>
3.1 Pratique du vélo par la population suisse .....	17
3.2 Fréquence et durée d'utilisation du vélo .....	18
3.3 Utilisation du vélo dans la vie de tous les jours et pour des tours .....	20
<b>4. Utilisation des itinéraires cyclables balisés et des itinéraires de La Suisse à vélo .....</b>	<b>22</b>
4.1 Utilisation des itinéraires cyclables balisés.....	22
4.2 Utilisation des itinéraires de La Suisse à vélo .....	23
4.3 Buts des trajets sur les itinéraires cyclables.....	28
4.4 Utilisation des itinéraires de La Suisse à vélo par des visiteurs étrangers .....	28
4.5 Tours d'un ou de plusieurs jours.....	29
<b>5. Profil des cyclistes.....</b>	<b>31</b>
5.1 Sociodémographie .....	31
5.2 Diffusion et popularité de la pratique du vélo dans les régions .....	35
5.3 Motivations des cyclistes .....	37
<b>6. Tours à vélo de plusieurs jours et vacances à vélo.....</b>	<b>39</b>
6.1 Tours à vélo de plusieurs jours .....	39
6.2 Pratique du vélo lors de séjours de vacances .....	41
6.3 Hébergement et nuitées générées .....	41
6.4 Vacances à vélo.....	44
<b>7. Accompagnement et taille des groupes.....</b>	<b>46</b>
<b>8. Préparation des tours à vélo et navigation en cours de route .....</b>	<b>49</b>
8.1 Préparation des tours à vélo .....	49

8.2	Navigation en cours de route.....	52
<b>9.</b>	<b>Utilisation des moyens de transport et mobilité combinée.....</b>	<b>56</b>
<b>10.</b>	<b>Dépenses et chiffre d'affaires.....</b>	<b>59</b>
<b>11.</b>	<b>Importance et évaluation de l'infrastructure et des offres .....</b>	<b>62</b>
11.1	Importance de divers aspects et offres en lien avec les tours à vélo et satisfaction à leur égard 62	
11.2	Facteurs de dérangement possibles lors des tours à vélo .....	68
<b>12.</b>	<b>Notoriété de SuisseMobile et de La Suisse à vélo .....</b>	<b>71</b>
<b>13.</b>	<b>Méthodes d'enquête et d'analyse.....</b>	<b>73</b>
13.1	Enquête Sport Suisse 2020.....	73
13.2	Enquête La Suisse à vélo 2019 .....	75

## Das Wichtigste in Kürze

Grundlage der vorliegenden Studie sind die repräsentative Bevölkerungsbefragung «Sport Schweiz 2020» und die «Befragung Veloland 2019» auf den Routen von Veloland Schweiz. Beide Erhebungen wurden im Jahr 2019 durchgeführt, d.h. noch vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie in der Schweiz.

Die folgenden Punkte fassen die wichtigsten Befunde der Studie zusammen:

- Velofahren ist in der Schweiz weit verbreitet. 42 Prozent der Wohnbevölkerung im Alter ab 15 Jahren nennen Velofahren als ausgeübte Bewegungs- und Sportaktivität. Ein Zehntel der Schweizer Wohnbevölkerung benutzt fürs Velofahren zumindest ab und zu ein E-Bike. Velofahren hat zwischen 2007 und 2019 an Popularität gewonnen ([vgl. Abschnitt 3.1](#)).
- Im Mittel fährt man pro Jahr an 40 Tagen Velo und ist an einem solchen Tag eine Stunde im Sattel. Es gibt ein breites Spektrum der Velonutzung: von der sporadischen Nutzung an wenigen Tagen bis hin zu Personen, die (fast) täglich im Velosattel sind. Gleiches gilt für die Nutzung des E-Bikes ([vgl. Abschnitt 3.2](#)).
- Mehrheitlich wird das Velo sowohl im Alltag als auch für kürzere oder längere Velotouren in der Freizeit verwendet. Von der Schweizer Wohnbevölkerung unternehmen hochgerechnet 2.4 Millionen Personen pro Jahr im Mittel 15 kürzere oder längere Velotouren ([vgl. Abschnitt 3.2](#)).
- Signalisierte Velorouten werden jährlich von einem Fünftel der Wohnbevölkerung genutzt, signalisierte Mountainbikerouten von einem Zehntel. BMX- und Bikeanlagen sprechen ein kleines Segment von einem Prozent an ([vgl. Abschnitt 4.1](#)).
- Die Bekanntheit und Nutzung der Routen von Veloland Schweiz hat zwischen 2013 und 2019 markant zugenommen. Von der Schweizer Wohnbevölkerung haben über eine Million Personen die Routen von Veloland Schweiz schon genutzt. Im Mittel fährt man pro Jahr an 5 Tagen auf einer Veloland-Route. Häufig werden die Routen auch mit E-Bikes genutzt ([vgl. Abschnitt 4.2](#)).
- Die Routen von Veloland Schweiz werden mehrheitlich für Velotouren genutzt, es gibt aber auch Personen, die die Routen für Trainingsfahrten, für den Arbeitsweg oder für andere Zwecke nutzen ([vgl. Abschnitt 4.3](#)).
- Zu den einheimischen Nutzenden der Veloland-Routen kommen noch schätzungsweise 115'000 ausländische Gäste, die in der Schweiz Velotouren machen, und dazu bewusst Routen von Veloland Schweiz wählen ([vgl. Abschnitt 4.4](#)).
- Die Routen werden am häufigsten für Tagesausflüge vom Wohnort aus, aber auch für Velotouren im Rahmen von Ferienaufenthalten und vielfach für Mehrtagestouren genutzt ([vgl. Abschnitt 4.5](#)).
- Velofahren ist bei Frauen und Männern ähnlich stark verbreitet. Neben der Alltagsverwendung nutzen Männer das Velo im Vergleich zu den Frauen häufiger auch für Velotouren. E-Bikes werden etwas öfter von Frauen verwendet. Velofahren und die Nutzung der Veloland-Routen haben besonders in den Altersgruppen ab 45 Jahren zugenommen. Je höher das Einkommen, desto eher fährt man Velo. Bei Ausländer/innen ist Velofahren weniger verbreitet ([vgl. Abschnitt 5.1](#)).
- In der Deutschschweiz wird mehr Velo gefahren als in der französischen und der italienischen Schweiz, die Romands haben aber aufgeholt. In der Deutschschweiz wird das Velo häufiger für

Alltagsfahrten verwendet, in der Romandie beschränkt sich die Velonutzung relativ häufig auf Freizeitfahrten und Velotouren. E-Bikes kommen in der Deutschschweiz häufiger zum Einsatz als in den anderen Sprachregionen ([vgl. Abschnitt 5.2](#)).

- Auf den Routen von Veloland Schweiz werden viele mehrtägige Velotouren unternommen. Die grosse Mehrheit der mehrtägigen Touren ist selbst organisiert. Bei jeder zwölften Tour übernimmt ein Reiseveranstalter oder ein Reisebüro die Organisation ([vgl. Abschnitt 6.1](#)).
- Während Ferienaufenthalten wird das Velo überwiegend für Velotouren eingesetzt. Im Mittel dauern die Ferienaufenthalte eine Woche. Davon wird an 4 Tagen das Velo benutzt ([vgl. Abschnitt 6.2](#)).
- Zur Übernachtung nutzen Velotouristen neben Hotels oft auch Campingplätze. Mehrtagestouren und Velotouren im Rahmen von Ferienaufenthalten generieren nach einer groben Schätzung über 1.7 Millionen bezahlte Logiernächte in der Schweiz ([vgl. Abschnitt 6.3](#)).
- Die meisten Velotouren werden zu zweit unternommen. Auf Mehrtagestouren sind öfters auch grössere Gruppen miteinander unterwegs. Etwa auf jeder zehnten Velotour fahren Kinder mit ([vgl. Abschnitt 7](#)).
- Zur Planung und Information vor einer Velotour wird am häufigsten das Internet, Karten und Smartphone-Apps verwendet. Für Mehrtagestouren werden oft auch Bücher und Routenführer beigezogen. Ältere Velofahrende wählen häufiger bereits bekannte Touren aus, für welche sie sich nicht speziell zu informieren brauchen ([vgl. Abschnitt 8.1](#)).
- Die Wegweiser auf den Routen von Veloland Schweiz sind ein beliebtes Hilfsmittel zur Orientierung unterwegs. Die Wegweiser, Smartphone-Apps und GPS-Geräte haben zwischen 2013 und 2019 als Orientierungshilfen an Bedeutung gewonnen ([vgl. Abschnitt 8.2](#)).
- Für die Mehrheit der Velotouren werden neben dem Velo keine zusätzlichen Verkehrsmittel benötigt. Falls weitere Verkehrsmittel hinzukommen, spielen Bahn und motorisierte Individualverkehrsmittel (Auto, Wohnmobil) eine ähnlich wichtige Rolle. Bei Mehrtagestouren kommt den öffentlichen Verkehrsmitteln eine grössere Bedeutung zu ([vgl. Abschnitt 9](#)).
- Ein durchschnittlicher Velotourentag ohne auswärtige Übernachtung ist mit Ausgaben von rund 30 Franken verbunden. Bei Touren mit auswärtigen Übernachtungen sind die Kosten pro Tourentag deutlich höher. Die einheimischen Velotourenfahrenden und die ausländischen Velotouristen generieren zusammen einen jährlichen Umsatz von rund 3 Milliarden Franken ([vgl. Abschnitt 10](#)).
- Besonders wichtig sind den Velofahrenden auf ihren Touren eine attraktive Landschaft und das Erleben der Natur. Sie sind mit diesen Aspekten auch sehr zufrieden. Etwas weniger zufrieden sind sie mit den Distanzangaben in regelmässigen Abständen sowie dem Angebot an Servicestationen und Ladestationen für E-Bikes ([vgl. Abschnitt 11.1](#)).
- Am stärksten stört die Velofahrenden der motorisierte Verkehr, herumliegender Abfall sowie beschädigte, fehlende oder fehlerhaft Wegweiser. Während sie dem motorisierten Verkehr häufig und herumliegendem Abfall ab und zu begegnen, kommen Unzulänglichkeiten mit den Wegweisern eher selten vor ([vgl. Abschnitt 11.2](#)).
- Die Routen von Veloland Schweiz sind in der Deutschschweiz bekannter als in der französischsprachigen und der italienischsprachigen Schweiz. Ein Fünftel der Schweizer Wohnbevölkerung und ein Viertel der Velofahrenden kennen SchweizMobil ([vgl. Abschnitt 12](#)).

## L'essentiel en bref

Les bases de cette étude sont l'enquête «Sport Suisse 2020» auprès de la population ainsi que l'enquête «La Suisse à vélo 2019» auprès des usagers de ses itinéraires. Ces deux enquêtes se sont déroulées en 2019, soit encore avant la pandémie du Covid-19 en Suisse.

Les principaux résultats sont résumés ci-après:

- La pratique du vélo est largement répandue en Suisse. 42 pourcents de la population résidente âgée d'au moins 15 ans mentionnent le vélo comme activité de mouvement ou de sport. Un dixième de la population utilise un vélo électrique au moins de temps à autre. La pratique du vélo a gagné en popularité entre 2007 et 2019 ([cf. paragraphe 3.1](#)).
- En moyenne, on est en selle pendant une heure lors de 40 jours par an. L'utilisation du vélo correspond à un large spectre allant d'un recours sporadique lors de quelques jours à des personnes qui sont (presque) quotidiennement en selle. Il en est de même pour l'utilisation de vélos électriques ([cf. paragraphe 3.2](#)).
- Le vélo est utilisé en majorité aussi bien pour les déplacements quotidiens que pour des tours de loisirs plus ou moins longs. Extrapolé à l'ensemble de la population suisse, 2,4 millions de personnes entreprennent 15 tours à vélo plus ou moins longs en moyenne par année ([cf. paragraphe 3.2](#)).
- En moyenne annuelle, un cinquième de la population résidente utilise des itinéraires cyclables balisés et un dixième ceux pour le VTT. Les installations pour BMX et VTT ne sont mentionnées que par un petit pourcent ([cf. paragraphe 4.1](#)).
- La notoriété et l'utilisation des itinéraires de «La Suisse à vélo» ont nettement augmenté entre 2013 et 2019. Parmi la population résidente, plus d'un million de personnes a déjà utilisé ces itinéraires. En moyenne, on emprunte 5 jours par an un itinéraire de «La Suisse à vélo». Les itinéraires sont aussi souvent parcourus à vélo électrique ([cf. paragraphe 4.2](#)).
- Les itinéraires de «La Suisse à vélo» sont généralement empruntés pour des tours à vélo, mais aussi pour l'entraînement, les trajets pendulaires ou d'autres motifs ([cf. paragraphe 4.3](#)).
- En plus des utilisateurs domiciliés en Suisse, les itinéraires de «La Suisse à vélo» sont encore parcourus par environ 115'000 visiteurs de l'étranger qui voyagent à vélo en Suisse et choisissent sciemment ces itinéraires ([cf. paragraphe 4.4](#)).
- Les itinéraires sont le plus souvent utilisés pour des excursions d'une journée à partir du domicile mais aussi pour des sorties à vélo à partir du lieu de vacances et fréquemment pour des tours de plusieurs jours ([cf. paragraphe 4.5](#)).
- Le vélo est largement répandu aussi bien auprès des femmes que des hommes. A côté des déplacements quotidiens, les hommes utilisent aussi plus souvent le vélo pour des tours que les femmes. Les femmes recourent un peu plus souvent au vélo électrique. La pratique du vélo et l'utilisation des itinéraires de «La Suisse à vélo» a particulièrement progressé pour les groupes d'âge à partir de 45 ans. Plus le revenu est élevé, plus on recourt au vélo. La pratique du vélo est moins répandue parmi la population résidente étrangère ([cf. paragraphe 5.1](#)).
- Le vélo est plus pratiqué en Suisse alémanique que dans les autres régions linguistiques mais l'écart avec les francophones a diminué. Le vélo est plus utilisé pour les déplacements quotidiens en Suisse alémanique alors qu'en Suisse romande le vélo se limite assez souvent aux loisirs et aux tours. Les vélos électriques sont plus utilisés en Suisse alémaniques que dans les autres régions linguistiques ([cf. paragraphe 5.2](#)).



- Beaucoup de tours à vélo de plusieurs jours sont entrepris sur les itinéraires de «La Suisse à vélo». La grande majorité est organisée directement. Un organisateur ou une agence de voyage intervient dans un cas sur douze ([cf. paragraphe 6.1](#)).
- A partir des lieux de vacances, le vélo est surtout utilisé pour des tours. Les séjours durent en moyenne une semaine avec 4 journées de vélo ([cf. paragraphe 6.2](#)).
- Les touristes à vélo dorment aussi souvent dans des campings en plus des hôtels. Selon une estimation grossière, les voyages et excursions à vélo à partir des lieux de vacances génèrent plus de 1,7 million de nuitées payées en Suisse ([cf. paragraphe 6.3](#)).
- La plupart des tours à vélo est entreprise à deux. Lors de voyages de plusieurs jours, des groupes plus grands sont plus souvent en route ensemble. Des enfants sont de la partie dans à peu près un tour sur dix ([cf. paragraphe 7](#)).
- Pour préparer et s'informer avant une tour à vélo, Internet, cartes et applis pour smartphone sont le plus souvent utilisés. Pour les voyages de plusieurs jours, des livres et des guides sont aussi souvent consultés. Les cyclistes plus âgés effectuent des tours déjà connus pour lesquels ils n'ont plus besoin de chercher des informations ([cf. paragraphe 8.1](#)).
- Les indicateurs sur les itinéraires «La Suisse à vélo» sont une aide appréciée pour se diriger en cours de route. Entre 2013 et 2019, les indicateurs, applis pour smartphone et appareils GPS ont gagné en importance pour naviguer.
- Pour la majorité des tours à vélo, aucun autre moyen de transport n'est nécessaire. Au besoin, chemin de fer et transports individuels (auto, camping-car) sont d'égale importance. Lors des voyages de plusieurs jours, les transports publics jouent un plus grand rôle ([cf. paragraphe 9](#)).
- Une journée moyenne de vélo sans nuitée est liée à des dépenses d'environ 30 francs. Lors de voyages avec des nuitées à l'extérieur, les coûts sont nettement plus élevés. Les touristes à vélo, aussi bien suisses qu'étrangers, génèrent ensemble un chiffre annuel d'affaires de quelque 3 milliards de francs ([cf. paragraphe 10](#)).
- Lors de leurs tours, les cyclistes accordent plus particulièrement de l'importance à l'attrait des paysages et à la découverte de la nature. Ils sont aussi très satisfaits de ces aspects. Ils sont moins contents en ce qui concerne l'espacement entre les indications de distance ainsi que les offres en stations de services et de recharge pour les vélos électriques ([cf. paragraphe 11.1](#)).
- Les cyclistes sont le plus dérangés par le trafic motorisé auquel ils sont souvent confrontés, par les déchets abandonnés qu'ils rencontrent de temps à autres ainsi que par les indicateurs endommagés, manquants ou erronés, ce qui arrive plutôt rarement ([cf. paragraphe 11.2](#)).
- Les itinéraires de «La Suisse à vélo» sont plus connus en Suisse alémanique qu'en Suisse romande ou italienne. Un cinquième de la population résidente de Suisse et un quart des cyclistes connaissent SuisseMobile ([cf. paragraphe 12](#)).

## L'essenziale in breve

Il presente studio poggia sul sondaggio rappresentativo tra la popolazione «Sport Svizzera 2020» e sul «Sondaggio La Svizzera in bici 2019» svolto sui percorsi di La Svizzera in bici. Le due rilevazioni sono state condotte nel 2019, ossia prima dello scoppio della pandemia da coronavirus in Svizzera.

I punti seguenti riassumono i principali risultati dello studio.

- La pratica della bici è molto popolare in Svizzera. Il 42 per cento della popolazione residente dai 15 anni in su indica il ciclismo tra le attività di movimento e sportive praticate. Un decimo della popolazione residente in Svizzera va in bicicletta utilizzando almeno ogni tanto una e-bike. Tra il 2007 e il 2019 la popolarità della pratica della bici è cresciuta ([cfr. capitolo 3.1](#)).
- In media, un ciclista usa la bici 40 giorni all'anno e in questi giorni trascorre un'ora in sella. L'uso della bici varia considerevolmente: va da chi ne fa un uso sporadico di pochi giorni all'anno a chi è in sella (praticamente) ogni giorno. Lo stesso vale per l'uso delle e-bike ([cfr. capitolo 3.2](#)).
- La maggior parte dei ciclisti utilizza la bici sia nella vita quotidiana, sia per gite brevi o lunghe nel tempo libero. Rapportando i dati a tutta la popolazione residente in Svizzera, 2,4 milioni di persone compiono ogni anno in media 15 gite in bici più o meno lunghe ([cfr. capitolo 3.2](#)).
- I percorsi per bici segnalati vengono utilizzati ogni anno da un quinto della popolazione residente, quelli segnalati per mountain bike da un decimo. Gli impianti per BMX e per bike interessano solo un piccolo segmento pari all'uno per cento ([cfr. capitolo 4.1](#)).
- Tra il 2013 e il 2019, la notorietà e l'utilizzo dei percorsi di La Svizzera in bici sono aumentati in modo considerevole. Tra la popolazione residente in Svizzera più di un milione di persone ha già utilizzato i percorsi di La Svizzera in bici. In media si utilizza un percorso di La Svizzera in bici 5 giorni all'anno. Spesso li si percorrono anche in sella a una e-bike ([cfr. capitolo 4.2](#)).
- I percorsi di La Svizzera in bici vengono utilizzati in prevalenza per gite in bici, ma c'è anche chi li utilizza per uscite di allenamento, per il tragitto casa-lavoro o per altri scopi ([cfr. capitolo 4.3](#)).
- Agli utenti indigeni dei percorsi di La Svizzera in bici si aggiungono circa 115'000 ospiti stranieri che fanno gite in bici in Svizzera utilizzando in modo mirato i percorsi di La Svizzera in bici ([cfr. capitolo 4.4](#)).
- I percorsi vengono utilizzati soprattutto per gite di un giorno da casa, ma anche per gite in bici nell'ambito di soggiorni di vacanza e spesso per gite di più giorni ([cfr. capitolo 4.5](#)).
- La bicicletta è altrettanto popolare tra le donne che tra gli uomini. Accanto all'uso nella vita quotidiana, per rapporto alle donne gli uomini usano più spesso la bicicletta anche per fare gite. Le donne usano un po' più spesso degli uomini le e-bike. La pratica della bici e l'utilizzo dei percorsi di La Svizzera in bici hanno conosciuto una crescita soprattutto tra le persone di età dai 45 anni in su. Più alto è il reddito, più si va in bicicletta. La pratica della bici è meno frequente tra la popolazione straniera ([cfr. capitolo 5.1](#)).
- Nella Svizzera tedesca si va più spesso in bici che nella Svizzera francese e italiana, ma i romandi hanno recuperato terreno. Nella Svizzera tedesca si utilizza maggiormente la bici nella vita quotidiana, mentre nella Svizzera romanda il suo utilizzo è più spesso riservato al tempo libero e alle gite in bici. L'uso delle e-bike è più frequente nella Svizzera tedesca che nelle altre regioni linguistiche ([cfr. capitolo 5.2](#)).

- Sui percorsi di La Svizzera in bici si compiono spesso gite di più giorni, la maggior parte delle quali viene organizzata autonomamente. Una gita su dodici viene organizzata da un operatore turistico o da un'agenzia viaggi ([cfr. capitolo 6.1](#)).
- Durante i soggiorni di vacanza si usa la bici in prevalenza per fare gite. I soggiorni di vacanza durano in media una settimana e durante questo periodo la bici viene utilizzata 4 giorni ([cfr. capitolo 6.2](#)).
- Oltre che agli alberghi, per il pernottamento i cicloturisti fanno anche spesso capo ai campeggi. Secondo una stima approssimativa, le gite in bici di più giorni e quelle nell'ambito di soggiorni di vacanza generano in Svizzera oltre 1,7 milioni di pernottamenti a pagamento ([cfr. capitolo 6.3](#)).
- La maggior parte delle gite in bici viene compiuta viaggiando in due. Le gite di più giorni avvengono anche spesso in gruppi di più persone. La partecipazione di bambini interessa una gita in bici su dieci ([cfr. capitolo 7](#)).
- Per preparare una gita in bici e raccogliere informazioni si consultano soprattutto internet, mappe e app per smartphone. Per le gite di più giorni si ricorre spesso anche a libri e guide dei percorsi. I ciclisti più anziani scelgono più spesso itinerari che conoscono già e per i quali non hanno bisogno di procurarsi informazioni specifiche ([cfr. capitolo 8.1](#)).
- Gli indicatori di direzione sui percorsi di La Svizzera in bici sono un mezzo apprezzato per orientarsi strada facendo. Tra il 2013 e il 2019, l'importanza degli indicatori di direzione, delle app per smartphone e degli apparecchi GPS quali strumenti di orientamento è cresciuta ([cfr. capitolo 8.2](#)).
- La maggior parte delle gite in bici avviene utilizzando esclusivamente la bici, senza altri mezzi di trasporto. Quando si ricorre ad altri mezzi di trasporto, il treno e i mezzi di trasporto individuali motorizzati (auto, camper) vengono utilizzati praticamente nella stessa misura. I mezzi pubblici svolgono un ruolo più importante nelle gite di più giorni ([cfr. capitolo 9](#)).
- In media, durante una gita in bici di un giorno senza pernottamento fuori casa si spendono circa 30 franchi. Nelle gite con pernottamenti fuori casa la spesa per ogni giorno di gita è nettamente superiore. I cicloescursionisti indigeni e i cicloturisti stranieri generano insieme un fatturato annuo pari a circa 3 miliardi di franchi ([cfr. capitolo 10](#)).
- I fattori particolarmente importanti per chi fa una gita in bici sono l'attrattiva paesaggistica e la frequentazione della natura. E i ciclisti sono molto soddisfatti di questi aspetti. Sono invece un po' meno soddisfatti delle indicazioni delle distanze a intervalli regolari, nonché dell'offerta di stazioni di servizio e stazioni di ricarica per e-bike ([cfr. capitolo 11.1](#)).
- Ciò che dà più fastidio ai ciclisti è il traffico motorizzato, i rifiuti sparsi per terra e gli indicatori di direzione danneggiati, mancanti o con indicazioni sbagliate. Il traffico motorizzato lo incontrano spesso, i rifiuti sparsi per terra ogni tanto, mentre i difetti legati alla segnaletica sono piuttosto rari ([cfr. capitolo 11.2](#)).
- I percorsi di La Svizzera in bici sono più noti nella Svizzera tedesca che nella Svizzera francese e italiana. Un quinto della popolazione residente in Svizzera e un quarto dei ciclisti conoscono SvizzeraMobile ([cfr. capitolo 12](#)).

## The most important points at a glance

This study is based on the representative population survey "Sport Switzerland 2020" and the "Survey Cycling in Switzerland 2019" on the "Cycling in Switzerland" routes. Both surveys were conducted in 2019, i.e. before the outbreak of the Corona pandemic in Switzerland.

The most important findings are summarised in the following bullet points:

- Cycling is very common in Switzerland. 42 per cent of the Swiss population aged 15 and over name cycling as a physical activity and a sport. One tenth of the Swiss population uses an e-bike for cycling on an occasional basis. Cycling gained popularity between 2007 and 2019 ([cf. Section 3.1](#)).
- On average, people cycle 40 days a year and spend one hour on the bike on each of these days. There is a broad spectrum of bicycle use: from sporadic use on a few days to people who are in the saddle (almost) every day. The same applies to e-bike use ([cf. Section 3.2](#)).
- The majority of people use bicycles both in everyday life as well as for shorter or longer cycling tours in their free time. Of the Swiss population, 2.4 million people undertake an average of 15 shorter or longer cycling tours per year ([cf. Section 3.2](#)).
- Signposted cycle routes are used annually by one fifth of the population, signposted mountain bike routes by one tenth. BMX and other bike facilities appeal to a small one percent ([cf. Section 4.1](#)).
- The awareness and use of the Cycling in Switzerland routes increased significantly between 2013 and 2019. Of the Swiss population, over one million people have already used the Cycling in Switzerland routes. On average, people ride one of said routes on 5 days per year. The routes are also frequently used with e-bikes ([cf. Section 4.2](#)).
- Most of the Cycling in Switzerland routes are used for cycling tours, but there are also people who use the routes to train, to commute to work or for other purposes ([cf. Section 4.3](#)).
- In addition to the national users of the Cycling in Switzerland routes, there are an estimated 115,000 foreign visitors who cycle in Switzerland and consciously choose Cycling in Switzerland routes ([cf. Section 4.4](#)).
- The routes are most often used for day trips starting from home, but also for cycling tours as part of a holiday and often for multi-day trips ([cf. Section 4.5](#)).
- Cycling is similarly prevalent among women and men. Besides everyday use, men also use the bicycle more frequently for cycling tours compared to women. E-bikes are used slightly more often by women. Cycling and the use of Cycling in Switzerland routes have increased especially among those aged 45 and older. The higher the income, the more likely people are to cycle. Cycling is less common among foreigners ([cf. Section 5.1](#)).
- German-speaking Switzerland cycles more than French-speaking and Italian-speaking Switzerland, but the French-speakers have caught up. In German-speaking Switzerland the bicycle is used more for everyday trips, while in French-speaking Switzerland, bicycle use is often limited to free time rides and cycling tours. E-bikes are used more frequently in German-speaking Switzerland than in the other language regions ([cf. Section 5.2](#)).
- Many multi-day cycling tours are undertaken on the Cycling in Switzerland routes. The vast majority of the multi-day tours are independently organised. One in twelve tours are organised by a tour operator or travel agency ([cf. Section 6.1](#)).

- During holidays, the bicycle is mainly used for cycling tours. On average, holidays last one week. During this period, the bicycle is used on 4 days ([cf. Section 6.2](#)).
- For overnight stays, cycle tourists often use campsites as well as hotels. According to a rough estimate, multi-day tours and cycle tours as part of a holiday generate over 1.7 million paid overnight stays in Switzerland ([cf. Section 6.3](#)).
- Most cycling tours are undertaken in pairs. On multi-day tours, larger groups are often on the road together. Children join around every tenth cycling tour ([cf. Section 7](#)).
- The internet, maps and apps are the most common tools when planning and gathering information before a bike tour. For multi-day tours, books and route guides are also regularly consulted. Older cyclists more often choose known tours where they do not need to gather new information ([cf. Section 8.1](#)).
- The signposts on the Cycling in Switzerland routes are a popular tool when navigating on the road. Between 2013 and 2019 signposts, apps and GPS devices gained popularity as tools of navigation ([cf. Section 8.2](#)).
- For most cycling tours, no additional means of transport are needed apart from the bicycle. If other means of transport are added, rail and private motorised transport (car, camper van) play a similarly important role. For multi-day tours, public transport has gained in importance ([cf. Section 9](#)).
- An average day's cycling tour without an overnight stay away from home involves expenses of around 30 Swiss francs. For tours with overnight stays away from home, the costs per tour day are significantly higher. Domestic cyclists and foreign cyclists together generate an annual turnover of around 3 billion Swiss francs ([cf. Section 10](#)).
- An interesting landscape and experiencing nature are particularly important to cyclists when on a tour. This is an area in which they are satisfied. They are somewhat less satisfied with how regularly the distances are indicated and the availability of service and charging stations for e-bikes ([cf. Section 11.1](#)).
- Cyclists are most bothered by motorised traffic, litter and damaged, missing or faulty signposts. While they frequently encounter motorised traffic and find litter now and then, inadequacies with signposts are rare ([cf. Section 11.2](#)).
- The Cycling in Switzerland routes are better known in German-speaking Switzerland than in French-speaking and Italian-speaking Switzerland. One fifth of the Swiss population and one quarter of cyclists are familiar with SwitzerlandMobility ([cf. Section 12](#)).

# 1. Introduction

Le vélo figure parmi les activités de loisirs les plus populaires en Suisse. Un standard généralement élevé d'aménagement des infrastructures cyclables, tant pour les déplacements dans la vie de tous les jours que pour le cyclisme de loisirs, ainsi qu'un réseau d'itinéraires balisés couvrant tout le territoire national contribuent à rendre le vélo attrayant pour de larges couches de la population. En Suisse, le vélo est également très important pour le tourisme. Tant la population suisse que les visiteurs étrangers utilisent les offres à disposition, soutenant ainsi l'économie régionale par leurs dépenses.

Dans son rôle de coordinatrice générale de la mobilité douce touristique ainsi que d'organisation nationale spécialisée dans le cyclisme de loisirs, SuisseMobile s'est dotée d'un système de monitoring complet. Ce système a pour but d'observer, mesurer et documenter l'évolution et les tendances des offres de mobilité douce, de leur utilisation et de leurs effets. Il s'agit en particulier de mettre en parallèle les différentes offres de SuisseMobile (notamment La Suisse à vélo, La Suisse à VTT et La Suisse à pied) et d'en rendre compte à l'aide d'indicateurs appropriés permettant de les comparer entre elles. Le monitoring prévoit de relever à intervalles réguliers certains indicateurs et paramètres de comportement des utilisateurs. Il est assuré avec le soutien de l'Office fédéral des routes (OFROU) et en étroite coordination avec Suisse Rando.

Le présent rapport examine les nombreuses facettes de la pratique du vélo en Suisse. La bicyclette a en effet de multiples usages : on s'en sert dans la vie de tous les jours, par exemple pour se rendre au travail ou en visite ou faire des achats, mais également pendant les loisirs, pour des tours plus ou moins longs. Il existe en outre différentes activités sportives qui se pratiquent à vélo, ainsi que divers types de vélos. La présente étude examine toutes ces facettes de la pratique du vélo, tout en mettant l'accent sur le cyclisme de loisirs, autrement dit sur les tours à vélo. La pratique du VTT et les tours à VTT sont traités dans un autre rapport.

Les questions auxquelles la présente étude répond sont pour l'essentiel les suivantes :

- Combien de personnes pratiquent-elles le vélo en Suisse ? Combien de jours par an enfourchent-elles leur vélo et pendant combien de temps en moyenne ?
- Combien de personnes se servent-elles d'un vélo de course et à quelle fréquence roulent-elles à vélo électrique ?
- Qui fait des tours à vélo plus ou moins longs pendant ses loisirs ?
- Combien de personnes utilisent-elles les itinéraires cyclables balisés et les itinéraires de La Suisse à vélo ?
- Quelle est la popularité de la pratique du vélo et de l'utilisation des itinéraires de La Suisse à vélo dans les différents groupes de population ? Quelles différences sociales et régionales observe-t-on ?
- Comment les cyclotouristes s'informent-ils avant un tour et comment s'orientent-ils en cours de route ? Quelle est l'importance à cet égard d'Internet, des applis pour smartphone et des autres moyens d'aide ?
- Dans quelle mesure d'autres moyens de transport que le vélo sont-ils également utilisés lors des tours à vélo ? Et de quels moyens de transport s'agit-il principalement ?
- À quelle fréquence entreprend-on des tours à vélo de plusieurs jours ? Qui fait des vacances durant lesquelles la pratique du vélo occupe une place de premier plan ? Quelles

offres d'hébergement sont-elles utilisées lors des tours à vélo de plusieurs jours ou des tours effectués lors de séjours de vacances ?

- Combien les cyclotouristes dépensent-ils pour aller au point de départ des tours à vélo et revenir du point d'arrivée ainsi que pour les repas et les éventuelles nuitées en cours de route ? Quel est le chiffre d'affaires généré par les tours à vélo de la population indigène et des cyclotouristes étrangers ?
- Qu'est-ce qui est particulièrement important lors des tours à vélo et quel est le degré de satisfaction des cyclistes à l'égard de l'infrastructure et des offres en lien avec ces tours ?
- Qu'est-ce qui dérange les cyclistes et à quelle fréquence les facteurs de dérangement possibles se présentent-ils effectivement en cours de route ?

Les deux enquêtes ci-dessous permettent de répondre à ces questions.

- Dans l'enquête Sport Suisse 2020, représentative de l'ensemble de la population, on a interrogé 12 120 personnes sur leurs activités physiques et sportives, leur consommation sportive et leur utilisation des différentes infrastructures et offres. Les personnes qui ont cité le vélo comme activité physique ou sportive pratiquée ont été interrogées en détail sur leur pratique et sur leur utilisation des offres de La Suisse à vélo.
- Dans l'enquête La Suisse à vélo 2019, 2610 cyclistes recrutés dans 76 lieux sur les itinéraires de La Suisse à vélo ont été invités à répondre au questionnaire en ligne de l'enquête. Ils ont ainsi été interrogés en détail sur le trajet parcouru, sur leur pratique du cyclotourisme en général et sur leur satisfaction à l'égard de l'infrastructure et des offres.

L'enquête Sport Suisse avait déjà été réalisée en 1999, 2007 et 2013 (voir les rapports Sport Suisse 2000, 2008 et 2014), tandis que sur les itinéraires de La Suisse à vélo, les utilisateurs avaient déjà été interrogés en 2002, 2004 et 2013. Il est ainsi possible de faire des comparaisons chronologiques et de décrire l'évolution et les changements intervenus au fil du temps pour divers aspects. Ces possibilités de comparaison sont toutefois limitées, pour plusieurs raisons : changement de la méthodologie d'enquête, modification de certaines questions et adaptation des calculs d'extrapolation. Pour l'enquête Sport Suisse, les comparaisons chronologiques se limitent donc aux années 2007 à 2019 et pour l'enquête La Suisse à vélo aux années 2013 et 2019.

Les dernières éditions des deux enquêtes ont été réalisées en 2019, soit avant que la pandémie de COVID-19 n'atteigne la Suisse en février 2020. Les effets spécifiques de la pandémie ne sont donc pas pris en considération et n'affectent pas les séries chronologiques.

Nous tenons à remercier tous les partenaires impliqués de l'excellente collaboration et de leur grand engagement. Un chaleureux merci en particulier à Lorenz Schweizer et Lukas Stadtherr de SuisseMobile, à Susanne Frauenfelder, Ulrike Marx et Pietro Cattaneo de Suisse Rando ainsi qu'à Gabrielle Bakels, Martin Urwyler et Silvio Zala de l'OFROU. Le projet a été mené à bien en collaboration avec Polyquest AG, qui a réalisé toute l'enquête auprès des cyclistes sur les itinéraires de La Suisse à vélo – du choix des lieux de recrutement des participants et du recrutement lui-même au traitement des données, en passant par la programmation et la réalisation du questionnaire en ligne. Merci donc à Roman Scherer, chef de projet, pour sa précieuse et fructueuse collaboration. Enfin, nos remerciements vont à tous les cyclistes et aux autres personnes qui ont accepté de participer aux enquêtes et de donner des renseignements sur leurs activités sportives en général et sur leur pratique du vélo en particulier.

## 2. Bases, infrastructure et offres

La fondation SuisseMobile œuvre en faveur d'une offre de loisirs et de tourisme axée sur la mobilité douce non seulement à vélo et à VTT, mais également à pied, en rollers et en canoë, sans oublier les randonnées hivernales, les randonnées en raquettes à neige, le ski de fond et la luge. En ce qui concerne le vélo, SuisseMobile coordonne le développement, l'exploitation et la commercialisation d'un réseau d'itinéraires balisés de manière uniforme comptant actuellement 9 itinéraires nationaux, 54 itinéraires régionaux et 54 itinéraires locaux, tous estampillés La Suisse à vélo (tableau 2.1).

Toutes les informations utiles sur les itinéraires et sur l'offre de services de SuisseMobile sont à disposition sur le site Web de cette dernière ([suissemobile.ch](http://suissemobile.ch)), sur une appli pour smartphone ainsi que sur des cartes. Pour le marketing national et international de son offre, la fondation SuisseMobile collabore étroitement avec Suisse Tourisme.

Les itinéraires et les offres de La Suisse à vélo sont développés en étroite collaboration avec les autorités et les services cantonaux compétents ainsi qu'avec les communes et les organisations de tourisme, de manière à en garantir le développement durable et assurer une bonne communication. Actuellement, les itinéraires du réseau La Suisse à vélo totalisent environ 10 500 kilomètres. Le balisage est réglé de manière uniforme, conformément à la norme suisse pour la signalisation du trafic lent. Les itinéraires cyclables sont balisés par des indicateurs de direction rouges, munis d'un pictogramme blanc représentant un vélo ainsi que d'un champ d'itinéraire bleu clair. Ce champ contient un numéro à un seul chiffre pour les itinéraires nationaux, à deux chiffres pour les itinéraires régionaux et à trois chiffres pour les itinéraires locaux.

T 2.1 : Indicateurs relatifs au réseau d'itinéraires La Suisse à vélo de SuisseMobile

	Nombre d'itinéraires	Longueur totale (en kilomètres)
Nationaux	9	3 400
Régionaux	54	5 900
Locaux	54	1 900
Total	117	11 200

Source : SuisseMobile – La Suisse à vélo 2021

Outre les itinéraires de La Suisse à vélo, il existe d'autres itinéraires cyclables (notamment des itinéraires urbains) balisés spécifiquement pour les déplacements dans la vie de tous les jours, de sorte qu'il est également possible de circuler à vélo par exemple sur des routes à faible trafic dans les agglomérations. La présente étude se focalise toutefois sur les itinéraires estampillés La Suisse à vélo.



### 3. Le vélo comme activité physique et sportive

#### 3.1 Pratique du vélo par la population suisse

*En Suisse, on roule beaucoup à vélo et à vélo électrique*

La pratique du vélo jouit d'une grande popularité en Suisse, comme le montre le fait que 42 % de la population résidante de 15 ans et plus cite le vélo parmi les activités physiques et sportives qu'elle pratique (tableau 3.1). Cela signifie, après extrapolation, que près de trois millions d'habitants et habitantes du pays sont en selle au moins de temps à autre. Homme et femmes pratiquent le vélo dans la même mesure. En moyenne, on est en selle lors de 40 jours par an pendant environ une heure. Après extrapolation, la population résidante suisse de 15 ans et plus pédale donc pendant près de 150 millions d'heures par année au total.

Le vélo inclut les deux sous-catégories « vélo de course » et « vélo électrique ». Près de 3 % de la population indique pratiquer le vélo de course comme activité sportive. Les hommes sont nettement majoritaires. En ce qui concerne le vélo électrique, un dixième de la population résidante de 15 ans et plus s'en sert au moins de temps à autre<sup>1</sup>. En moyenne, on est en selle d'un vélo électrique lors de 45 jours par an, pour un total, après extrapolation, d'environ 37 millions d'heures.

Outre la pratique du vélo, on a également mesuré celle du VTT en tant qu'activité physique et sportive distincte. Près de 8 % de la population pratique le VTT, avec, comme pour le vélo de course, une majorité d'hommes. Les cyclistes sont environ un sur vingt (5 %) à pratiquer également le VTT, tandis qu'un bon quart (27 %) des vététistes roulent aussi à vélo de route. Si l'on cumule les deux types de pratique, 48 % de la population résidante suisse a une activité physique ou sportive reposant sur l'utilisation d'une bicyclette<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Dans l'enquête Sport Suisse 2020 représentative de l'ensemble de la population de 15 ans et plus, il était possible d'indiquer le vélo de course comme activité physique ou sportive distincte, tandis que l'utilisation du vélo électrique était mesurée par deux canaux différents : d'une part, les personnes interrogées pouvaient l'indiquer comme activité physique ou sportive ; d'autre part, toutes celles qui déclaraient pratiquer le « vélo en général » ou le « vélo de course » devaient préciser si elles utilisaient aussi un vélo électrique. La pratique du vélo électrique a été citée comme activité physique ou sportive par 5,3 % de la population. S'y ajoutent 4,9 % de la population qui a indiqué pratiquer le vélo ou le vélo de course et se servir parfois ou exclusivement d'un vélo électrique.

<sup>2</sup> La pratique du vélo analysée dans le présent rapport n'inclut pas celle du VTT. Cette dernière ainsi que l'utilisation des itinéraires de La Suisse à VTT sont traitées dans un autre rapport.

T 3.1 : Vue d'ensemble de la pratique du vélo et du VTT

	Citation (en % de la population)	Nombre de personnes (extrapolation en milliers)	Âge moyen (ans)	Part des femmes (en %)	Fréquence de la pratique (nombre moyen de jours par an)	Nombre moyen d' heures par activité	Nombre moyen d' heures par année	Nombre d' heures de pratique par la population résidente (en millions h)
Pratique du vélo (total, hors VTT)	42,0	2 940	47	50	40	1	50	147,0
- Vélo de course	2,7	190	43	21	30	2	63	11,8
- Vélo électrique	10,2	710	52	59	45	1	52	37,1
Pratique du VTT	7,9	550	45	24	25	2	50	27,6

Jeu de données : Sport Suisse 2020. Nombre de personnes interrogées : 12 120.

### *La pratique du vélo est de plus en plus populaire*

Depuis 2007, la pratique du vélo a beaucoup gagné en popularité. Cette année là, un peu moins de 36 % de la population résidente suisse citait le vélo comme activité physique ou sportive pratiquée. Douze ans plus tard, cette proportion atteignait 42 % (tableau 3.2). Étant donné que durant cet intervalle de temps, la population résidente s'est accrue, cela représente à l'échelle suisse une augmentation de quelque 900 000 cyclistes entre 2007 et 2019.

T 3.2 : Évolution de la pratique du vélo et du VTT de 2007 à 2019 (parts en % et extrapolation en milliers)

	2007		2013		2019	
	Part de la population résidente (15 à 74 ans)	Nombre de personnes (extrapolation en milliers)	Part de la population résidente (15 à 74 ans)	Nombre de personnes (extrapolation en milliers)	Part de la population résidente (15 ans et plus)*	Nombre de personnes (extrapolation en milliers)*
Pratique du vélo	35,6	2 030	39,1	2 380	42,0	2 940
Pratique du VTT	6,1	350	6,3	390	7,9	550

*Jeux de données* : Sport Suisse 2008, 2014 et 2020. Nombre de personnes interrogées : 2007 : 10 262 ; 2013 : 10 652 ; 2019 : 12 120. Remarque : \* l'univers de l'enquête Sport Suisse 2020 est la population résidente suisse de 15 ans et plus, tandis que dans les deux éditions précédentes de l'enquête, l'univers se limitait à la population résidente suisse de 15 à 74 ans. Cet élargissement de l'univers aux personnes de plus de 74 ans est pris en compte dans l'extrapolation. Une petite partie de l'augmentation du nombre de personnes est donc attribuable au groupe d'âge des plus de 74 ans. L'extrapolation tient compte également de la croissance de la population suisse.

## 3.2 Fréquence et durée d'utilisation du vélo

### *Utilisation du vélo : un large éventail de pratiques*

En moyenne, les cyclistes utilisent leur vélo lors de 40 jours par an pendant une heure ([voir tableau 3.1](#)). Toutefois, il ressort du tableau 3.3 que la fréquence et la durée d'utilisation

présentent une grande diversité. L'éventail va des utilisateurs occasionnels qui sortent leur vélo de la cave ou du garage cinq jours par an au plus aux personnes qui sont en selle pratiquement tous les jours. Près de 30 % dépassent 100 jours d'utilisation par an. Lors d'un tel jour, un peu plus d'un quart (26 %) sont en selle pendant 30 minutes au maximum et près d'un septième (14 %) pendant plus de deux heures.

T 3.3 : Fréquence (nombre de jours par an) et durée (minutes/heures par activité) d'utilisation du vélo (parts en % de tous les cyclistes)

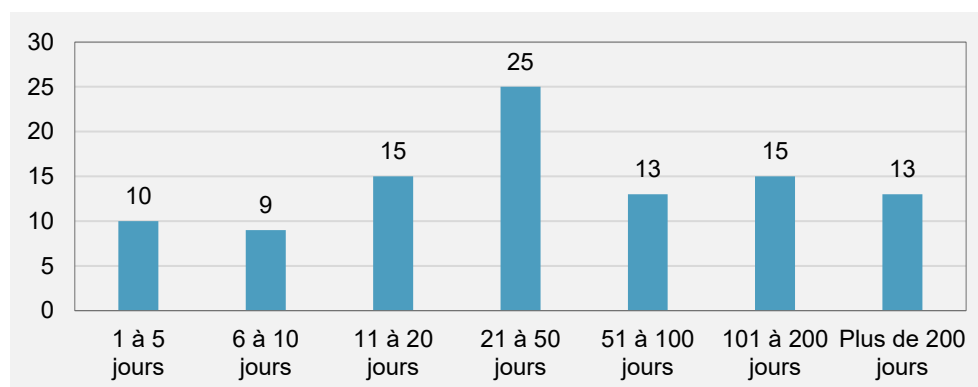
	1 à 5 jours	6 à 10 jours	11 à 20 jours	21 à 50 jours	51 à 100 jours	101 à 200 jours	Plus de 200 jours	Total
Jusqu'à 30 min	1	2	2	4	4	6	7	26
31 min à 1 h	1	3	5	7	5	6	5	32
> 1 h à 2 h	2	4	6	8	4	2	2	28
> 2 h à 3 h	1	1	2	3	1	1		9
> 3 h à 5 h	1		1	1	1			4
Plus de 5 h				1				1
<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>10</b>	<b>16</b>	<b>24</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>14</b>	<b>100</b>

Jeu de données : Sport Suisse 2020. Nombre de personnes interrogées : 12 120 (5089 cyclistes). Remarque : les cellules du tableau avec au moins 5 % de cyclistes sont plus foncées.

#### *Utilisation du vélo électrique occasionnelle et dans la vie de tous les jours*

L'utilisation du vélo électrique présente aussi un large éventail de pratiques, allant d'une utilisation occasionnelle (dix jours par an au plus pour un cycliste sur cinq) à une utilisation très régulière dans la vie de tous les jours (plus de 100 jours par an pour un bon quart des cyclistes) (figure 3.1). La majorité des cyclistes roule pendant une heure au plus par jour d'utilisation (figure 3.2)<sup>3</sup>.

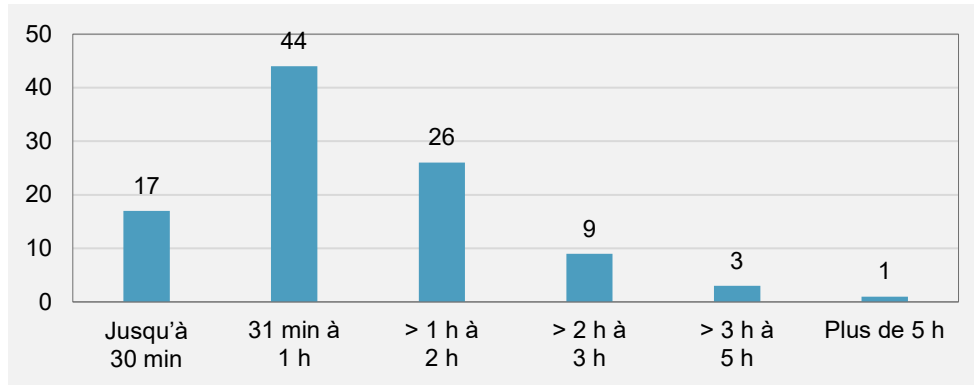
F 3.1 : Fréquence d'utilisation du vélo électrique (parts en % des utilisateurs selon le nombre de jours d'utilisation)



<sup>3</sup> Étant donné que l'utilisation du vélo électrique a été mesurée par deux canaux différents, le nombre de jours par an et la durée par activité ne peuvent pas être présentés conjointement dans un seul tableau.

Jeu de données : Sport Suisse 2020. Nombre de personnes interrogées : 11 301 (1140 utilisateurs de vélo électrique).

F 3.2 : Durée d'utilisation du vélo électrique par jour d'utilisation (parts en % de tous les utilisateurs)



Jeu de données : Sport Suisse 2020. Nombre de personnes interrogées : 12 120 (610 citant le vélo électrique comme activité physique ou sportive pratiquée)

### 3.3 Utilisation du vélo dans la vie de tous les jours et pour des tours

#### *Utilisation fréquente du vélo dans la vie de tous les jours et pour des tours*

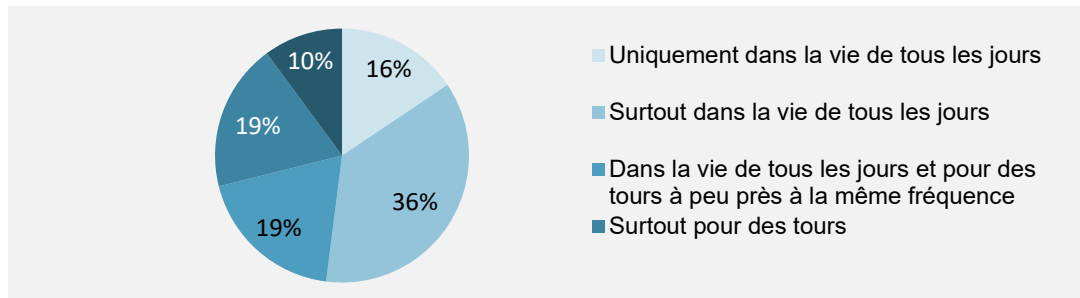
La majorité des cyclistes se servent de leur vélo aussi bien dans la vie de tous les jours que pour des tours plus ou moins longs pendant leurs loisirs (figure 3.3). Pour la moitié d'entre eux, ce sont les déplacements dans la vie de tous les jours qui dominent, tandis que près d'un tiers (29 %) ont utilisé leur vélo surtout ou exclusivement pour des tours<sup>4</sup>. Il en résulte, après extrapolation à l'ensemble de la population résidante suisse de 15 ans et plus, que 2,4 millions de personnes ont effectué au moins de temps à autre un tour à vélo plus ou moins long.

Il est possible d'estimer combien de tours à vélo plus ou moins longs la population résidante suisse effectue par année pendant ses loisirs à partir des informations collectées sur la fréquence de la pratique du vélo et sur le type d'utilisation de ce dernier. Si l'on admet que chez les personnes qui utilisent leur vélo principalement dans la vie de tous les jours, un trajet sur dix est un tour effectué pendant les loisirs et que chez celles qui font surtout des tours de loisirs, deux trajets sur trois relèvent de ce type de tours, il en résulte une moyenne annuelle de quinze tours plus ou moins longs par pratiquant des tours de loisirs, soit, après extrapolation, un total de quelque 35 millions de jours de tours par année relevant du cyclisme de loisirs<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Pour des informations sur les différences sociodémographiques et régionales dans la pratique du vélo, voir le [chapitre 5](#).

<sup>5</sup> Une comparaison avec le nombre de jours de tours de loisirs effectués en 2013 n'est possible que sous réserve, car l'utilisation du vélo dans la vie de tous les jours et/ou pour des tours avait alors été mesurée sur une échelle à trois et non à cinq niveaux. En 2013, après extrapolation, le nombre total de jours de tours à vélo s'élevait à 34 millions.

F 3.3 : Utilisation du vélo dans la vie de tous les jours et pour des tours (parts en %)



Jeu de données : Sport Suisse 2020. Nombre de personnes interrogées : 11 301 (cyclistes : 4417). Réponse à la question : « Faites-vous du vélo surtout dans la vie de tous les jours ou faites-vous aussi des tours plus ou moins longs pendant vos loisirs ? »

#### *Un quart de la population suisse fait des tours à vélo de longue durée*

Tous les cyclistes qui n'utilisent pas leur vélo uniquement dans la vie de tous les jours ont été interrogés sur le nombre de tours d'une durée d'au moins trois heures qu'ils font par année. Chez un quart d'entre eux, les trajets à vélo effectués pendant les loisirs sont plus courts : ils ne font jamais de tours d'au moins trois heures (tableau 3.4). Les autres font au moins un tour de longue durée (trois heures ou plus) par année. Il en résulte que près des deux tiers (63 %) des cyclistes, soit exactement un quart de la population résidente, font au moins un tour de longue durée par année. Après extrapolation, cela représente 1,75 million de personnes. Ces personnes font dix tours de longue durée par année en moyenne, avec cependant la moitié d'entre elles qui n'en font pas plus de cinq (médiane).

T 3.4 : Utilisation du vélo pour des tours d'au moins trois heures (parts en % et extrapolation à l'ensemble de la population résidente en milliers)

Part de tous les cyclistes de loisirs	74 %
Part de tous les cyclistes	63 %
Part de la population résidente	25 %
Nombre de personnes (extrapolation en milliers)	1 750

Jeu de données : Sport Suisse 2020. Nombre de personnes interrogées : 11 301.

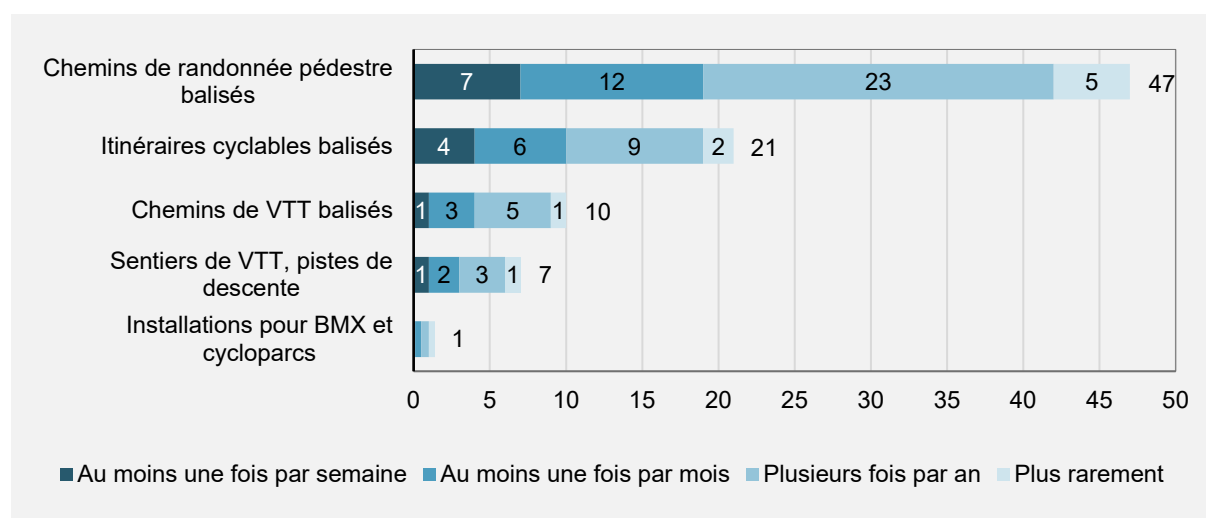
## 4. Utilisation des itinéraires cyclables balisés et des itinéraires de La Suisse à vélo

### 4.1 Utilisation des itinéraires cyclables balisés

*Près de la moitié des cyclistes utilisent les itinéraires cyclables balisés*

Un peu plus d'un cinquième (21 %) de la population résidante suisse a cité les itinéraires cyclables balisés comme des lieux où elle avait pratiqué une activité sportive ou comme une infrastructure sportive utilisée dans les douze mois précédents (figure 4.1). Les itinéraires cyclables balisés pouvaient être cités parmi un large éventail de lieux et d'infrastructures se prêtant à la pratique d'un sport<sup>6</sup>. Parmi tous les cyclistes, 43 % ont explicitement cité ces itinéraires. D'autres groupes d'utilisateurs empruntent également les itinéraires cyclables balisés, par exemple à VTT ou en patins à roulettes. Quant aux chemins de VTT balisés, ils sont utilisés par un dixième de la population. Enfin, un petit segment d'utilisateurs fréquente les installations spéciales pour BMX et les cycloparcs.

F 4.1 : Utilisation des itinéraires cyclables balisés et comparaison avec d'autres infrastructures (part en % de la population résidante qui avait utilisé les infrastructures dans les douze mois précédents)



Jeu de données : Sport Suisse 2020. Nombre de personnes interrogées : 11 301.

<sup>6</sup> Il était possible d'indiquer parmi un large éventail d'infrastructures sportives – allant des installations traditionnelles (salles de gymnastique, terrains de football, etc.) aux chemins et itinéraires balisés (chemins de randonnées pédestre, itinéraires cyclables, etc.), en passant par les espaces dédiés à l'exercice physique à proximité du domicile et les infrastructures en plein air (parcours Vita, pistes de ski de fond, chemins de fer de montagne, téléphériques, remontées mécaniques, etc.) – si l'on en avait utilisées dans les douze mois précédents et, le cas échéant, à quelle fréquence. Dans le questionnaire Sport Suisse 2020, l'utilisation des infrastructures est mesurée en deux temps et pour une période de temps déterminée, ce qui n'était pas le cas dans les éditions précédentes de l'enquête. La comparaison avec les enquêtes précédentes n'est donc pas possible.

## 4.2 Utilisation des itinéraires de La Suisse à vélo

### *Plus d'un million d'utilisateurs suisses*

Outre qu'on les a interrogés sur leur utilisation des infrastructures, on a également demandé aux cyclistes s'ils connaissaient les itinéraires de La Suisse à vélo et, le cas échéant, s'ils les avaient déjà utilisés. Six sur dix (61 %) connaissaient ces itinéraires, 28 % ne les connaissaient pas et 11 % n'étaient pas sûrs de les connaître. Parmi ceux qui les connaissaient, deux tiers (67 %) les avaient déjà utilisés, un quart (25 %) ne les avaient (encore) jamais utilisés et 8 % ne pouvaient se prononcer avec certitude. Cela signifie qu'environ 40 % des cyclistes ou un sixième de la population résidente suisse de 15 ans et plus avaient déjà utilisé les itinéraires de La Suisse à vélo (tableau 4.1). Après extrapolation, cela représente nettement plus qu'un million de personnes.

### *Nette augmentation de la notoriété et de l'utilisation des itinéraires de La Suisse à vélo*

De 2013 à 2019, la notoriété et l'utilisation des itinéraires de La Suisse à vélo ont nettement augmenté. Durant cette période, ils ont gagné quelque 400 000 nouveaux utilisateurs au sein de la population résidente suisse.

T 4.1 : Notoriété et utilisation des itinéraires de La Suisse à vélo

	Part en % de tous les cyclistes	Part de la population résidente		Nombre de personnes (extrapolation)	
		Part en %	Variation 2013-2019 en points de pourcentage*	Extrapolation en milliers	Augmentation 2013-2019 en milliers*
Connaissent les itinéraires	61	24	+ 4	1 700	350
Utilisent les itinéraires	41	16	+ 6	1 150	400

Jeu de données : Sport Suisse 2020. Nombre de personnes interrogées : 11 301. Remarque : \* la variation se réfère à la population résidente de 15 à 74 ans. L'augmentation du nombre de personnes tient compte à la fois de l'augmentation de la part de la population résidente suisse connaissant ou utilisant les itinéraires et de la croissance de cette population.

### *Les itinéraires de La Suisse à vélo sont beaucoup utilisés à vélo électrique*

Tous les cyclistes interrogés devaient indiquer s'ils utilisaient un vélo électrique pour leur trajet. C'était le cas pour quatre sur dix d'entre eux (tableau 4.2). Si l'on considère uniquement ceux qui avaient choisi sciemment d'emprunter un itinéraire de La Suisse à vélo, la part des adeptes du vélo électrique est un peu plus élevée. Les vélos électriques avec plaque d'immatriculation jaune tendent à être moins utilisés pour les tours à vélo que pour les trajets effectués à d'autres fins (p. ex. pour se rendre au travail)<sup>7</sup>. Sur les itinéraires de La Suisse à vélo, la part des utilisateurs de vélo électrique est plus élevée chez les femmes (49 %) que chez les hommes (38 %). Dans le groupe d'âge des plus de 60 ans, environ 60 % roulent à vélo électrique.

<sup>7</sup> Pour des informations détaillées sur les différents buts des trajets à vélo, voir la [section 4.3](#).

T 4.2 : Utilisation du vélo électrique sur les itinéraires de La Suisse à vélo (parts en %)

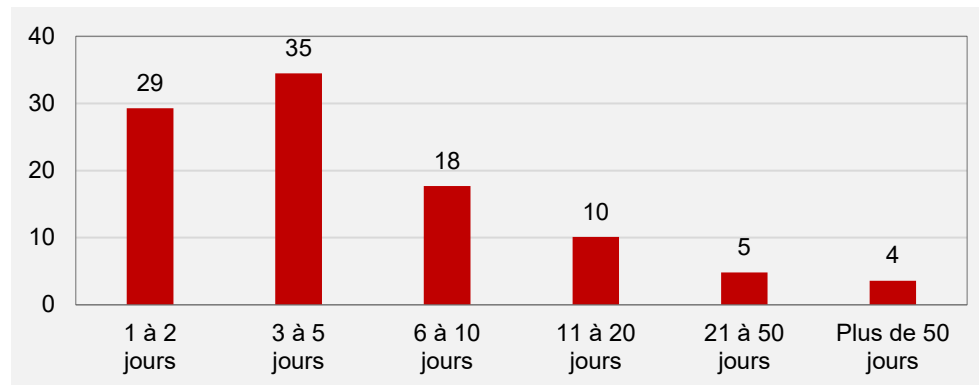
	Vélo électrique avec assistance jusqu'à 25 km/h (pas de plaque)	Vélo électrique avec assistance jusqu'à 45 km/h (plaque jaune)	Total vélo électrique
Tous les trajets à vélo	33	6	39
Tours et voyages à vélo	37	4	41
Autres buts	27	8	35
<i>Itinéraire de La Suisse à vélo choisi sciemment</i>			
Tous les trajets à vélo	37	6	43
Tours et voyages à vélo	37	4	41
Autres buts	35	10	44

Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118.

### *Plus de 300 millions de kilomètres parcourus sur les itinéraires de La Suisse à vélo*

Les cyclistes qui utilisent les itinéraires de La Suisse à vélo l'ont fait lors de onze jours par an en moyenne (moyenne arithmétique), avec cependant la moitié d'entre eux qui l'ont fait lors de cinq jours au plus (médiane). La figure 4.2 montre qu'un dixième des utilisateurs des itinéraires les empruntent plus de 20 jours par an. Après extrapolation, il apparaît que la population indigène utilise les itinéraires de La Suisse à vélo lors de 5,7 millions de jours par an au total<sup>8</sup>.

F 4.2 : Nombre de jours d'utilisation par an des itinéraires de La Suisse à vélo (part en % des utilisateurs)



Jeu de données : Sport Suisse 2020. Nombre de personnes interrogées : 11 301 (1732 utilisateurs des itinéraires de La Suisse à vélo).

L'enquête La Suisse à vélo 2019 permet de connaître la durée approximative moyenne des trajets sur les itinéraires de La Suisse à vélo, ainsi que le nombre de kilomètres parcourus par trajet. Les trajets durent 4,3 heures en moyenne, dont 3 heures de roulage (tableau 4.3). Si l'on considère uniquement les trajets dont le but était un tour ou voyage à vélo, la durée des trajets augmente à

<sup>8</sup> L'extrapolation se fonde sur la valeur médiane de cinq jours.



5,3 heures en moyenne, dont 3,8 heures de roulage. De plus, lorsque l'itinéraire de La Suisse à vélo a été choisi sciemment, la durée des trajets progresse encore légèrement pour atteindre 5,5 heures en moyenne, dont 3,9 heures de roulage. Enfin, le temps de roulage est légèrement inférieur lors des tours à vélo électrique que lors de ceux à vélo sans assistance au pédalage : 3,5 heures en moyenne pour les premiers contre 3,9 heures pour les seconds.

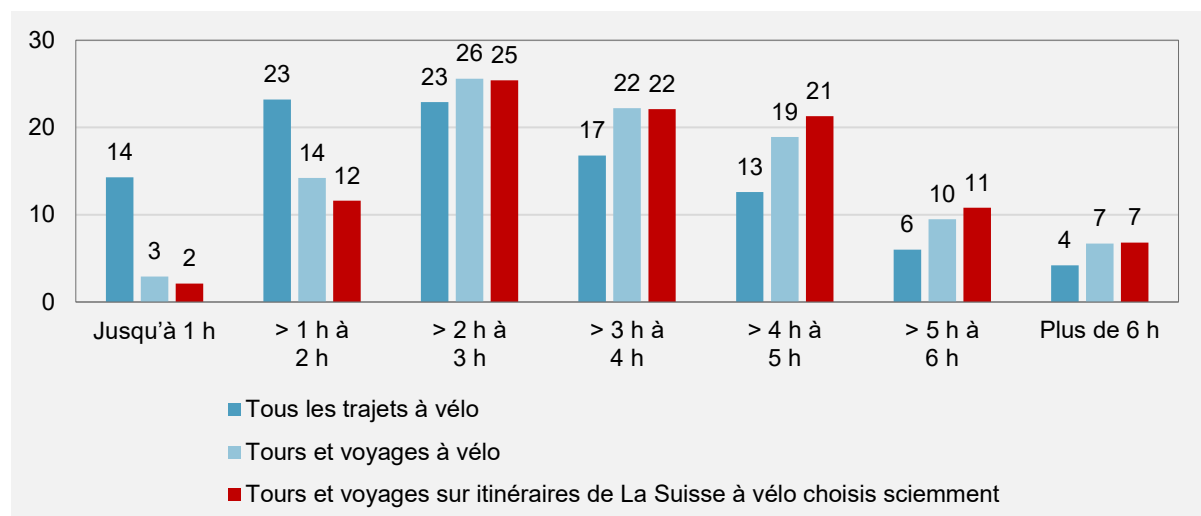
T 4.3 : Durée (en heures) des trajets et tours à vélo et distance parcourue (en kilomètres)

	Durée des trajets		Temps de roulage		Distance parcourue	
	Moyenne arithmétique	Médiane	Moyenne arithmétique	Médiane	Moyenne arithmétique	Médiane
Tous les trajets à vélo	4,3	4,0	3,0	3,0	53	50
Tours et voyages à vélo	5,3	5,0	3,8	3,5	61	57
Autres buts	3,1	2,5	2,1	2,0	43	38
<i>Itinéraire de La Suisse à vélo choisi sciemment</i>						
Tous les trajets à vélo	4,8	4,5	3,4	3,0	58	55
Tours et voyages à vélo	5,5	5,2	3,9	4,0	62	60

Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118.

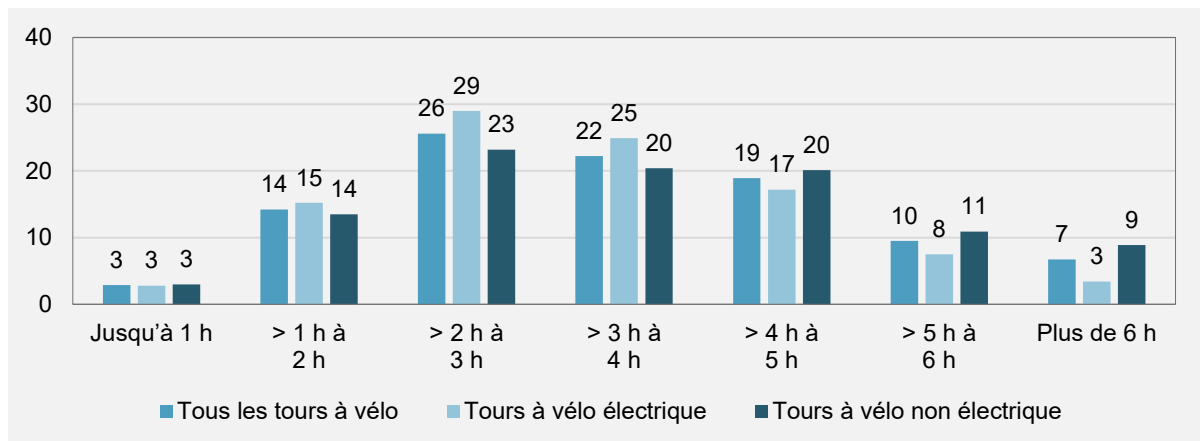
Les figures 4.3 à 4.6 présentent la distribution des temps de roulage et des distances parcourues lors des trajets et tours à vélo. Les utilisateurs de vélo électrique et ceux de vélo sans assistance au pédalage parcourent à peu près la même distance journalière lors de leurs tours, à savoir 60 kilomètres en moyenne pour les premiers et 62 kilomètres pour les seconds. De plus, la fourchette des distances parcourues est plus large lors des tours à vélo sans assistance au pédalage (figure 4.6).

F 4.3 : Distribution des temps de roulage par journée de tour (part en % des cyclistes)



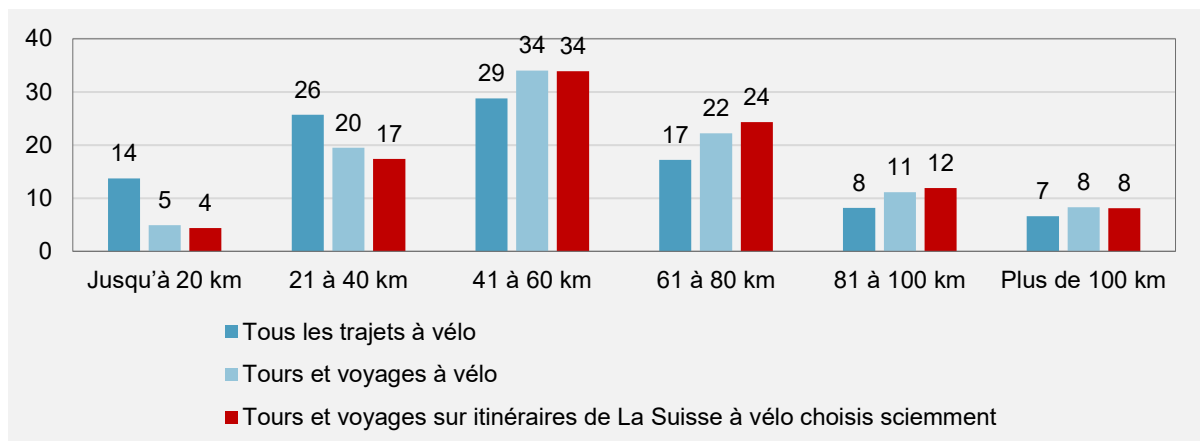
Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118.

F 4.4 : Distribution des temps de roulage par journée de tour selon le type de vélo utilisé (part en % des cyclistes)



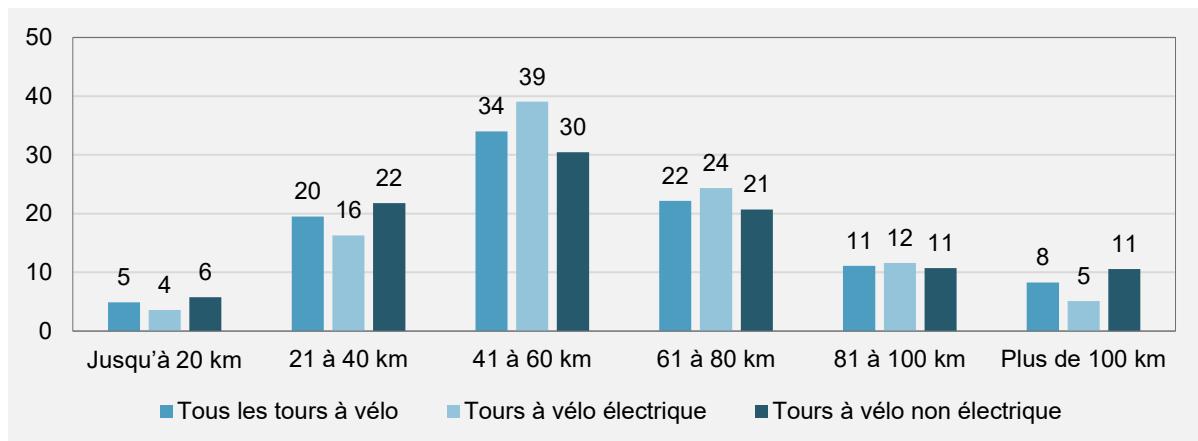
Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118 (1138 lors de tours et voyages à vélo).

F 4.5 : Distribution des distances parcourues par journée de tour (part en % des cyclistes)



Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118 (1138 lors de tours et voyages à vélo).

F 4.6 : Distribution des distances parcourues par journée de tour selon le type de vélo utilisé (part en % des cyclistes)



Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118 (1138 lors de tours et voyages à vélo).

Les données du tableau 4.3 permettent d'estimer grossièrement, par extrapolation, la durée totale d'utilisation des itinéraires de La Suisse à vélo par la population résidente suisse, ainsi que la distance parcourue. Au total, les habitants et habitantes de la Suisse roulent pendant 17 millions d'heures par an sur ces itinéraires, y parcourant 315 millions de kilomètres.

T 4.4 : Importance de l'utilisation des itinéraires de La Suisse à vélo par la population résidente suisse en 2013 et 2019 (estimations)

	2013		2019	
	Durée d'utilisation	Distance parcourue	Durée d'utilisation	Distance parcourue
Part de la population résidente utilisant les itinéraires de La Suisse à vélo	12,3 %		16,4 %	
Nombre de jours d'utilisation des itinéraires (médiane)	5 jours		5 jours	
Durée des trajets et tours à vélo sur les itinéraires et distance parcourue (médianes)	3 h	50 km	3 h	55 km
Nombre d'heures et de kilomètres par personne et par année (médianes)	15 h	250 km	15 h	275 km
Durée d'utilisation des itinéraires et distance parcourue (extrapolations)*	11 millions h	190 millions km	17 millions h	315 millions km

Jeux de données : Sport Suisse 2014 et 2020 ; enquêtes La Suisse à vélo 2013 et 2019. Nombre de personnes interrogées : Sport Suisse 2013 : 10 652 ; 2019 : 11 301 ; enquêtes La Suisse à vélo 2013 : 2 859 ; 2019 : 2118. \* Les extrapolations tiennent compte de la croissance de la population suisse.

### 4.3 Buts des trajets sur les itinéraires cyclables

*Les itinéraires sont utilisés principalement mais non seulement pour des tours à vélo*

Les itinéraires cyclables balisés et les itinéraires de La Suisse à vélo ne sont pas utilisés uniquement par les cyclistes ni seulement pour des tours à vélo, mais également par d'autres groupes d'utilisateurs et à des fins complètement différentes. Les cyclistes interrogés étaient un peu plus de la moitié (54 %) à effectuer un tour à vélo (tableau 4.5). Pour le reste, les itinéraires de La Suisse à vélo sont assez souvent utilisés pour des trajets d'entraînement ainsi que pour se rendre au travail ou gagner des lieux de loisirs. Lorsque les itinéraires de La Suisse à vélo sont choisis sciemment, la part des cyclotouristes augmente à deux tiers, mais ces itinéraires sont aussi choisis sciemment à d'autres fins (pour se rendre au travail ou en visite, faire des achats, etc.).

T 4.5 : Buts des trajets sur les itinéraires de La Suisse à vélo

	Part de tous les cyclistes	Trajets sur itinéraires de La Suisse à vélo choisis sciemment
Tours et voyages à vélo	54	68
Entraînement	16	9
Trajet vers un lieu de loisirs	9	6
Trajet vers le lieu de travail ou de formation	8	5
Visite d'autres personnes	7	6
Achats	4	3
Autre but	2	2

Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118.

### 4.4 Utilisation des itinéraires de La Suisse à vélo par des visiteurs étrangers

*Plus de 100 000 visiteurs étrangers utilisent les itinéraires de La Suisse à vélo*

Outre la population résidante suisse, les vacanciers ou les excursionnistes d'un jour étrangers font aussi des tours à vélo en Suisse, utilisant les itinéraires de La Suisse à vélo. Les données à disposition ne permettent cependant d'en estimer le nombre que très grossièrement. Parmi tous les cyclistes interrogés, 12 % provenaient de l'étranger, mais si l'on considère uniquement les cyclistes qui faisaient un tour à vélo, la part des visiteurs étrangers atteint 19 %. Cette proportion ne peut toutefois pas être rapportée aux 2,4 millions de personnes indigènes qui – selon l'extrapolation de la [section 3.3](#) – font au moins de temps à autre des tours plus ou moins longs<sup>9</sup>. Si l'on admet que la part des cyclistes étrangers se situait globalement entre 5 et 7 %, le nombre de visiteurs étrangers qui on fait des tours à vélo en Suisse est compris entre 120 000 et 160 000.

<sup>9</sup> Il y a deux raisons à cela : d'une part, lors de l'enquête La Suisse à vélo, seuls ont été interrogés des cyclistes qui utilisaient les itinéraires de SuisseMobile. Or ces itinéraires sont davantage fréquentés par les visiteurs étrangers que les autres routes et voies cyclables sur lesquelles la population indigène fait aussi des tours à vélo. D'autre part, la part des visiteurs étrangers dépend fortement du lieu et de la période où les cyclistes ont été interrogés (période des vacances ou non).

Parmi tous les cyclistes qui avaient choisi sciemment un itinéraire de La Suisse à vélo, 14 % avaient leur domicile à l'étranger. Dans ce cas également, cette proportion ne peut pas être rapportée aux 1,15 million d'utilisateurs indigènes des itinéraires de La Suisse à vélo résultant de l'extrapolation du [tableau 4.1](#). Si l'on admet ici une part de 10 % de cyclistes étrangers, on arrive à 115 000 visiteurs étrangers ayant choisi sciemment un itinéraire de La Suisse à vélo. Par rapport à 2013, cela représente une augmentation d'environ 25 000 personnes. Selon une estimation prudente, les visiteurs étrangers roulent deux jours par an en moyenne sur les itinéraires de La Suisse à vélo. Cela signifie qu'aux 5,7 millions de jours d'utilisation de ces itinéraires par la population résidente suisse, il faut ajouter quelque 230 000 jours d'utilisation attribuables aux visiteurs étrangers.

#### 4.5 Tours d'un ou de plusieurs jours

##### *Nombreux tours de plusieurs jours sur les itinéraires de La Suisse à vélo*

Il ressort de l'enquête que 70 % des trajets effectués sur les itinéraires de La Suisse à vélo étaient des trajets ou tours d'un jour sans nuitée en dehors du domicile (tableau 4.6). Un trajet sur dix s'inscrivait dans le cadre d'un séjour de vacances et un sur cinq faisait partie d'un tour de plusieurs jours avec au moins deux étapes consécutives et une nuitée en dehors du domicile<sup>10</sup>. Si l'on considère uniquement les trajets effectués sur des itinéraires de La Suisse à vélo choisis sciemment, les parts respectivement de ceux effectués pendant un séjour de vacances et de ceux de plusieurs jours sont plus élevées<sup>11</sup>. Et lorsque seuls les tours à vélo proprement dits – et non tous les trajets – effectués sur les itinéraires de La Suisse à vélo sont pris en considération, la part des tours d'un jour sans nuitée à l'extérieur s'élève à 45 %.

T 4.6 : Types d'utilisation des itinéraires (parts en %)

	Toutes les utilisations		Tours et voyages à vélo	
	Tous les trajets à vélo	Trajets sur itinéraires de La Suisse à vélo choisis sciemment	Tous les tours à vélo	Trajets sur itinéraires de La Suisse à vélo choisis sciemment
Trajets et tours d'un jour sans nuitée en dehors du domicile	70	59	51	45
Trajets et tours d'un jour lors de séjours de vacances	11	14	16	17
Tours de plusieurs jours	19	27	33	38

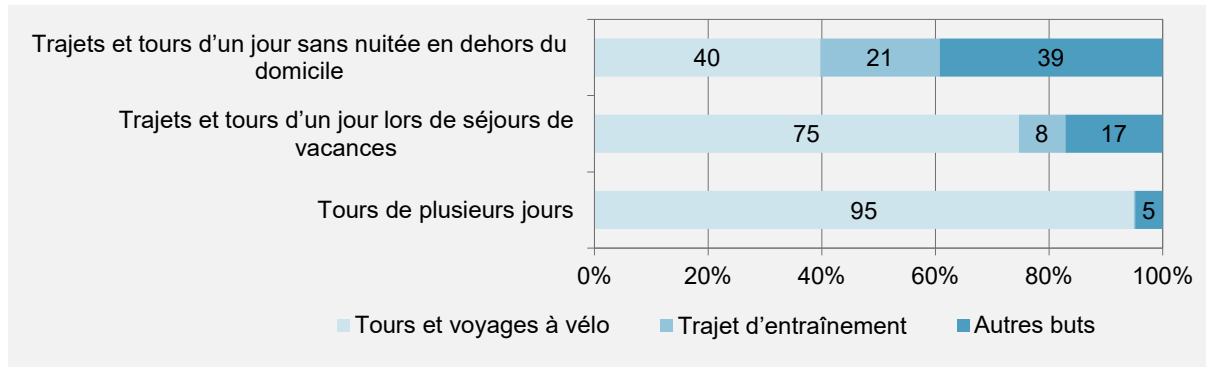
Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118.

<sup>10</sup> S'agissant des trajets et tours d'un jour sans nuitée en dehors du domicile, soit on part à vélo directement depuis son domicile, soit on utilise un autre moyen de transport pour se rendre au point de départ du tour (voir [chapitre 9](#)). Par séjour de vacances, on entend également les séjours ne comportant qu'une seule nuitée (p. ex. week-end). La fréquence des différents types de tours à vélo dépend fortement du lieu et de la période où les cyclistes ont été interrogés. Les parts présentées doivent donc être interprétées avec prudence.

<sup>11</sup> Pour des informations détaillées sur la pratique du vélo pendant les vacances et sur les tours de plusieurs jours, voir le [chapitre 6](#).

Analysées sous un autre angle, les données disponibles montrent que quatre trajets à vélo sur dix entrepris depuis le lieu de domicile et sans nuitée à l'extérieur sont des tours à vélo et qu'un trajet sur cinq est un trajet d'entraînement (figure 4.7). Quant aux trajets effectués lors de séjours de vacances ou sur plusieurs jours, il s'agit en grande majorité de tours.

F 4.7 : Relation entre le but des trajets à vélo et le type d'utilisation des itinéraires (parts en %)



Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118.

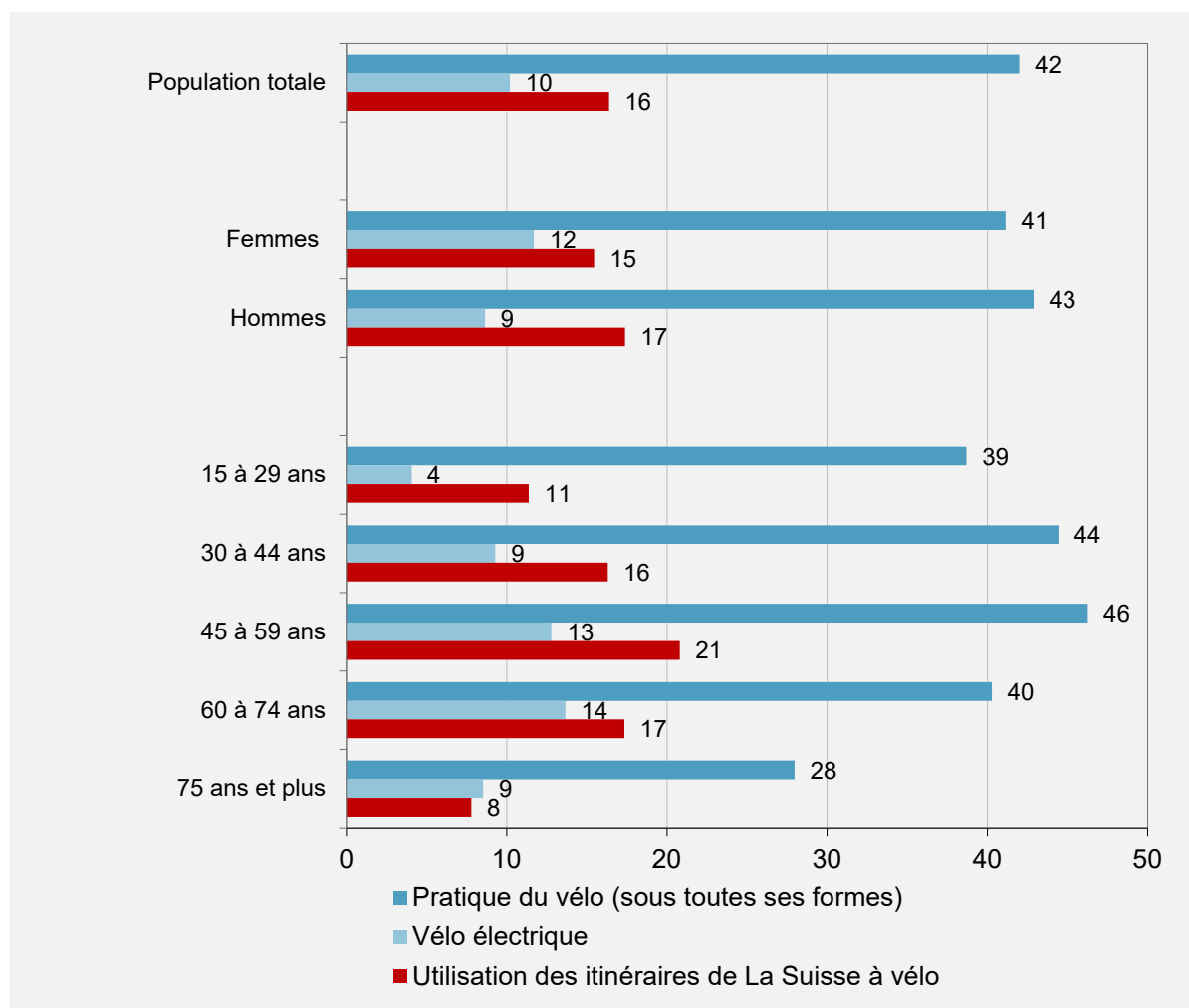
## 5. Profil des cyclistes

### 5.1 Sociodémographie

*L'âge mûr est celui où l'on roule le plus à vélo, les femmes davantage à vélo électrique que les hommes*

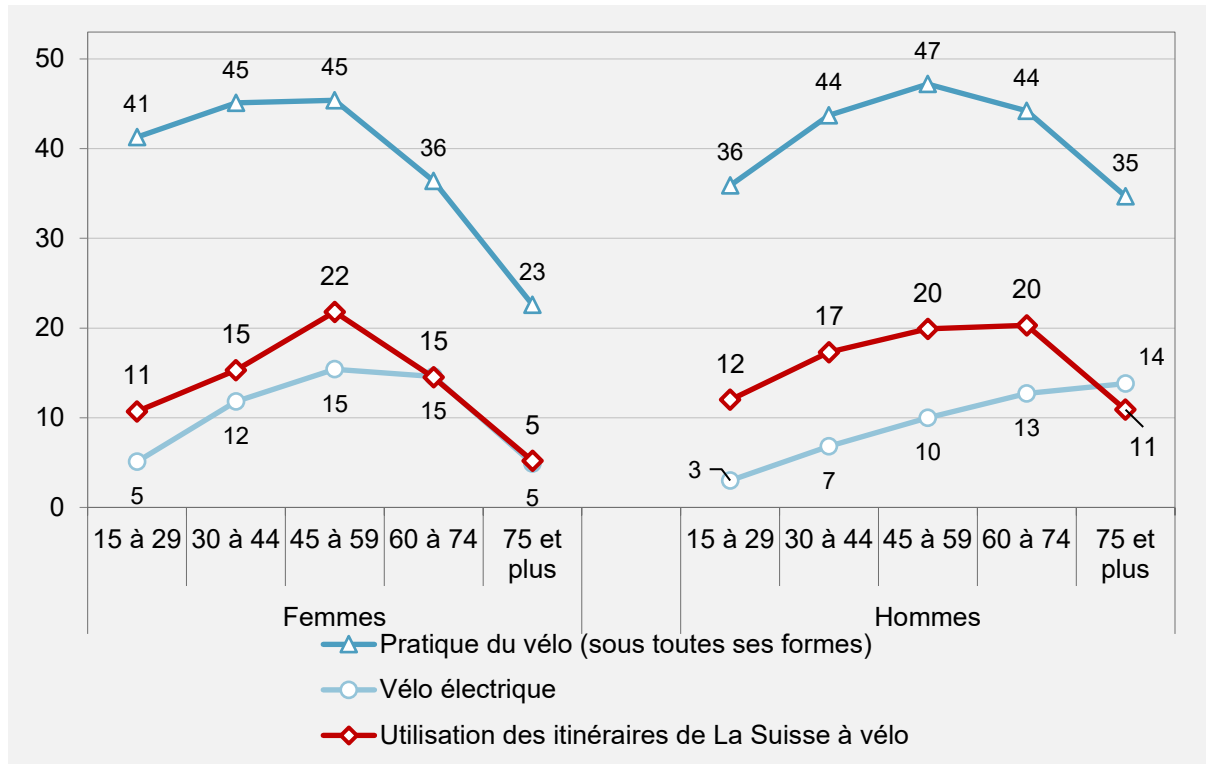
Le vélo est apprécié autant par les femmes que par les hommes. On rencontre cependant plus d'hommes que de femmes sur les itinéraires de La Suisse à vélo et la part des femmes y roulant à vélo électrique est légèrement supérieure à celle des hommes. C'est dans le groupe d'âge des 45 à 59 ans que la pratique du vélo est la plus répandue (figure 5.1) et c'est également dans ce groupe d'âge que l'on utilise le plus souvent les itinéraires de La Suisse à vélo. L'utilisation du vélo électrique est particulièrement appréciée dans la seconde moitié de la vie. Il est intéressant de constater que les femmes se mettent au vélo électrique plus tôt que les hommes et que chez ces derniers, si elle commence plus tard, l'utilisation de ce type de vélo progresse en revanche continuellement jusqu'à un âge avancé (figure 5.2).

F 5.1 : Pratique du vélo et utilisation des itinéraires de La Suisse à vélo selon le sexe et l'âge (parts en % des groupes de population concernés)



Jeu de données : Sport Suisse 2020. Nombre de personnes interrogées : 12 120 (11 301 utilisateurs des itinéraires de La Suisse à vélo).

F 5.2 : Pratique du vélo et utilisation des itinéraires de La Suisse à vélo selon le sexe et l'âge, avec présentation séparée femmes/hommes (parts en % dans les différents groupes d'âge)



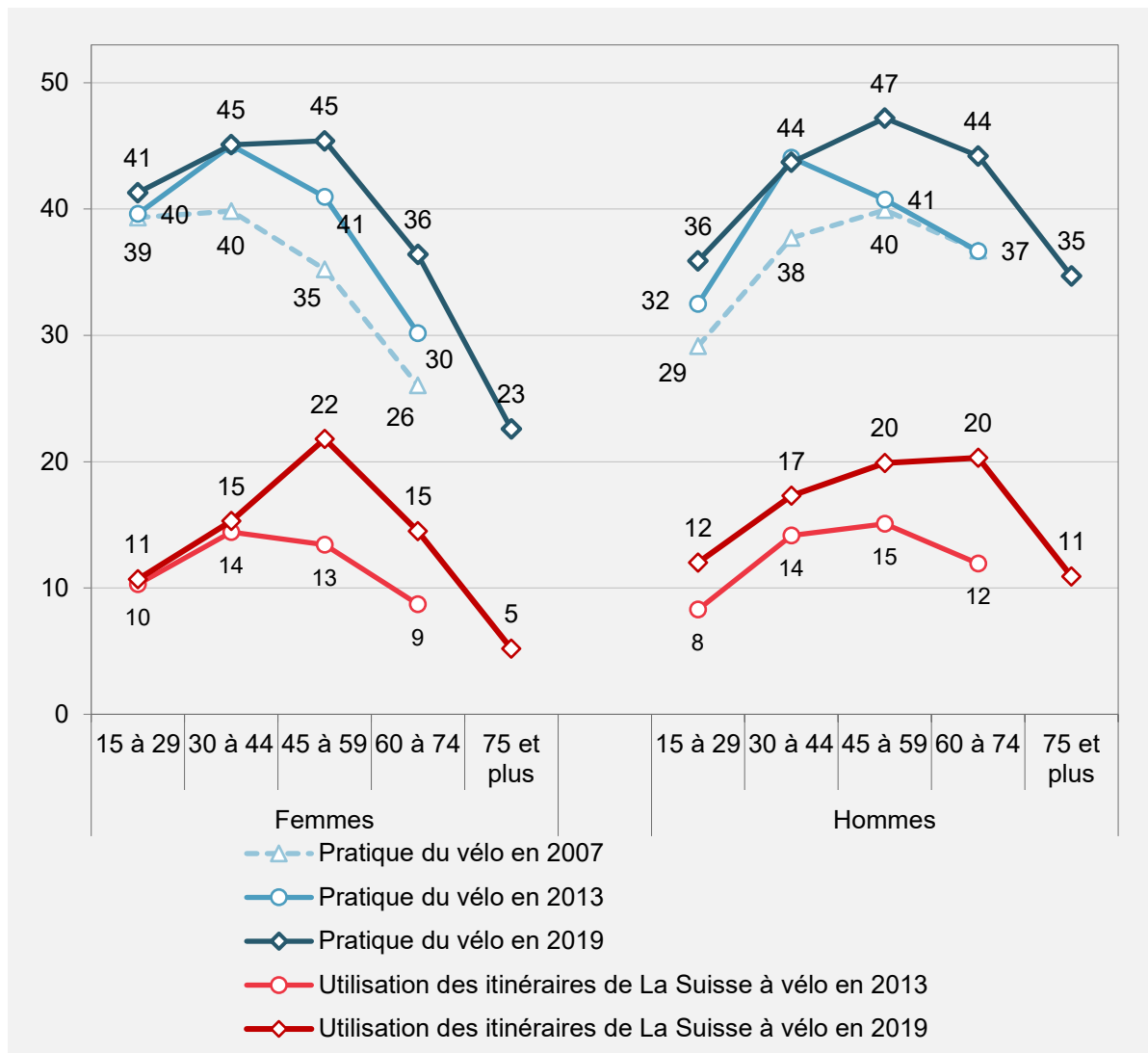
Jeu de données : Sport Suisse 2020. Nombre de personnes interrogées : 12 120 (11 301 utilisateurs des itinéraires de La Suisse à vélo).

#### *Utilisation croissante des itinéraires de La Suisse à vélo, surtout par les personnes d'un certain âge*

De 2013 à 2019, tant la pratique du vélo que l'utilisation des itinéraires de La Suisse à vélo ont nettement augmenté surtout dans les groupes d'âge de 45 ans et plus (figure 5.3), ce qui s'explique certainement en partie par la diffusion du vélo électrique. Chez les femmes, la pratique du vélo et l'utilisation des itinéraires de La Suisse à vélo sont restées stables – en chiffres relatifs – dans les deux groupes d'âge les plus jeunes, tandis que chez les hommes, l'utilisation des itinéraires présente une légère hausse également dans ces deux groupes d'âge.



F 5.3 : Évolution de la pratique du vélo et de l'utilisation des itinéraires de La Suisse à vélo selon le sexe et l'âge de 2007 à 2019 (parts en % dans les différents groupes d'âge)

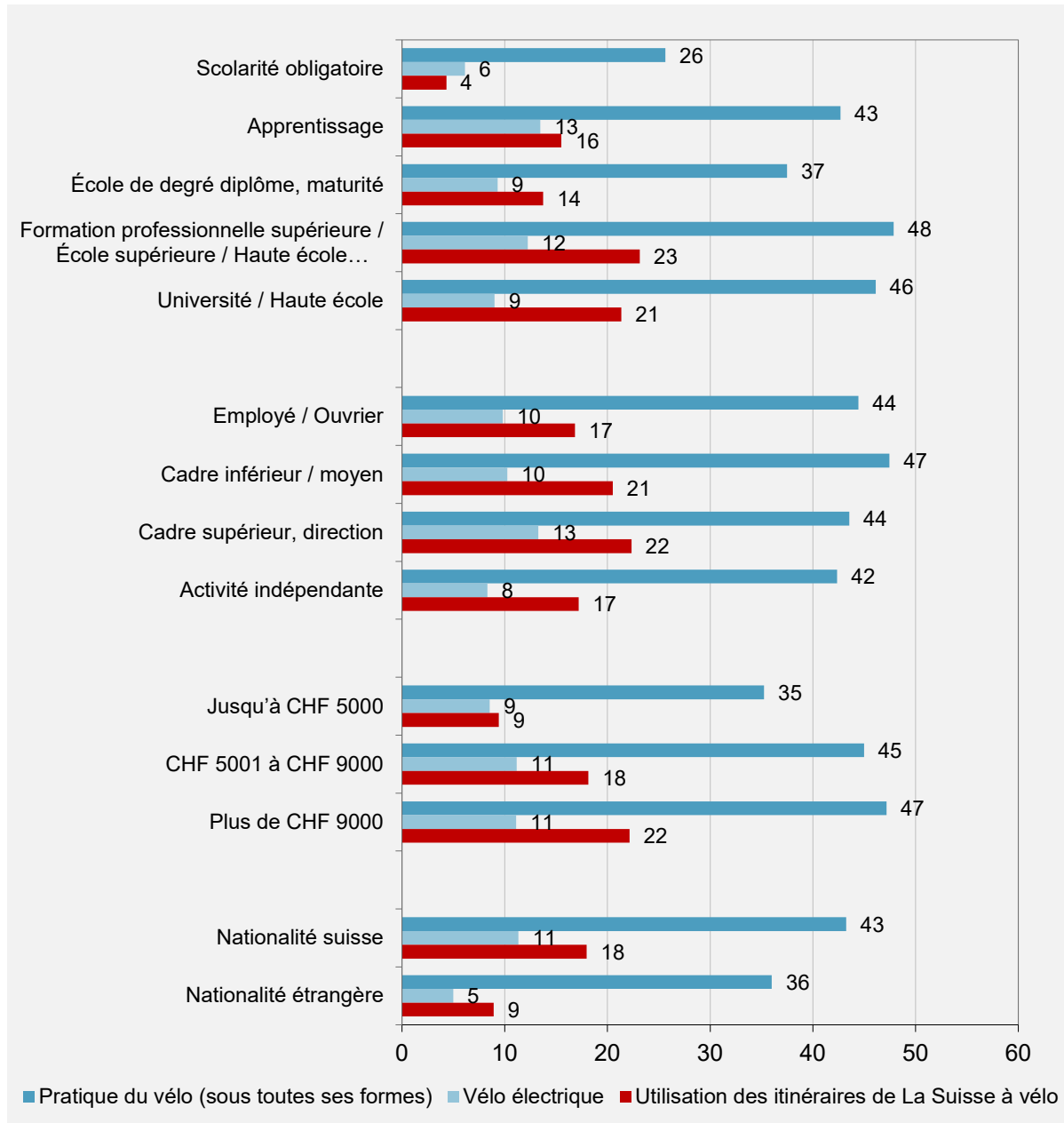


Jeux de données : Sport Suisse 2008, 2014 et 2020. Nombre de personnes interrogées : 2007 : 10 262 ; 2013 : 10 652 ; 2019 : 12 120 (11 301 utilisateurs des itinéraires de La Suisse à vélo).

#### *Les étrangers domiciliés en Suisse ont moins d'affinité pour le vélo que les Suisses*

Les personnes ayant un niveau d'éducation et des revenus élevés roulent plus souvent à vélo et utilisent davantage les itinéraires de La Suisse à vélo. L'éducation et les revenus n'ont par contre guère d'influence sur l'utilisation du vélo électrique. De plus, les étrangers vivant en Suisse roulent beaucoup plus rarement à vélo, connaissent et utilisent moins les itinéraires de La Suisse à vélo et ne circulent pas autant à vélo électrique que les Suisses.

F 5.4 : Pratique du vélo et utilisation des itinéraires de La Suisse à vélo selon le niveau d'éducation, la situation professionnelle, le revenu du ménage et la nationalité (parts en % des groupes de population concernés)



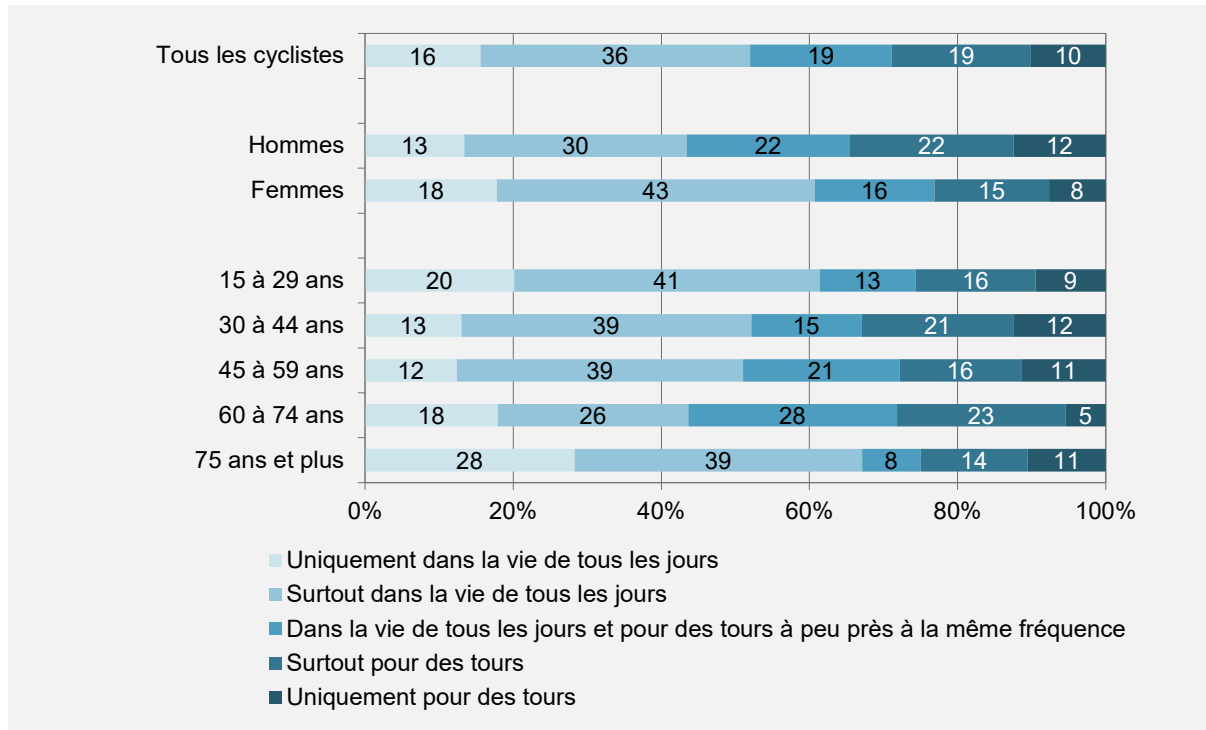
Jeu de données : Sport Suisse 2020. Nombre de personnes interrogées : 12 120 (11 301 utilisateurs des itinéraires de La Suisse à vélo).

#### *L'utilisation du vélo dans la vie de tous les jours est plus importante chez les femmes*

Le vélo est apprécié autant par les femmes que par les hommes, qui n'en font cependant pas la même utilisation : plus de 60 % des femmes se servent du vélo principalement dans la vie de tous les jours, ce qui n'est le cas que d'un peu plus de 40 % des hommes (figure 5.5). Ceux-ci sont environ un tiers à se mettre en selle surtout ou le plus souvent pour effectuer des tours. De plus,

tant chez les cyclistes de moins de 30 ans que chez ceux de 75 ans et plus, l'utilisation dans la vie de tous les jours est plus importante que dans les groupes d'âge intermédiaires.

F 5.5 : Types d'utilisation du vélo selon le sexe et l'âge (part en %)



Jeu de données : Sport Suisse 2020. Nombre de personnes interrogées : 11 301 (4417 cyclistes). Réponse à la question : « Faites-vous du vélo surtout dans la vie de tous les jours ou faites-vous aussi des tours plus ou moins longs pendant vos loisirs ? »

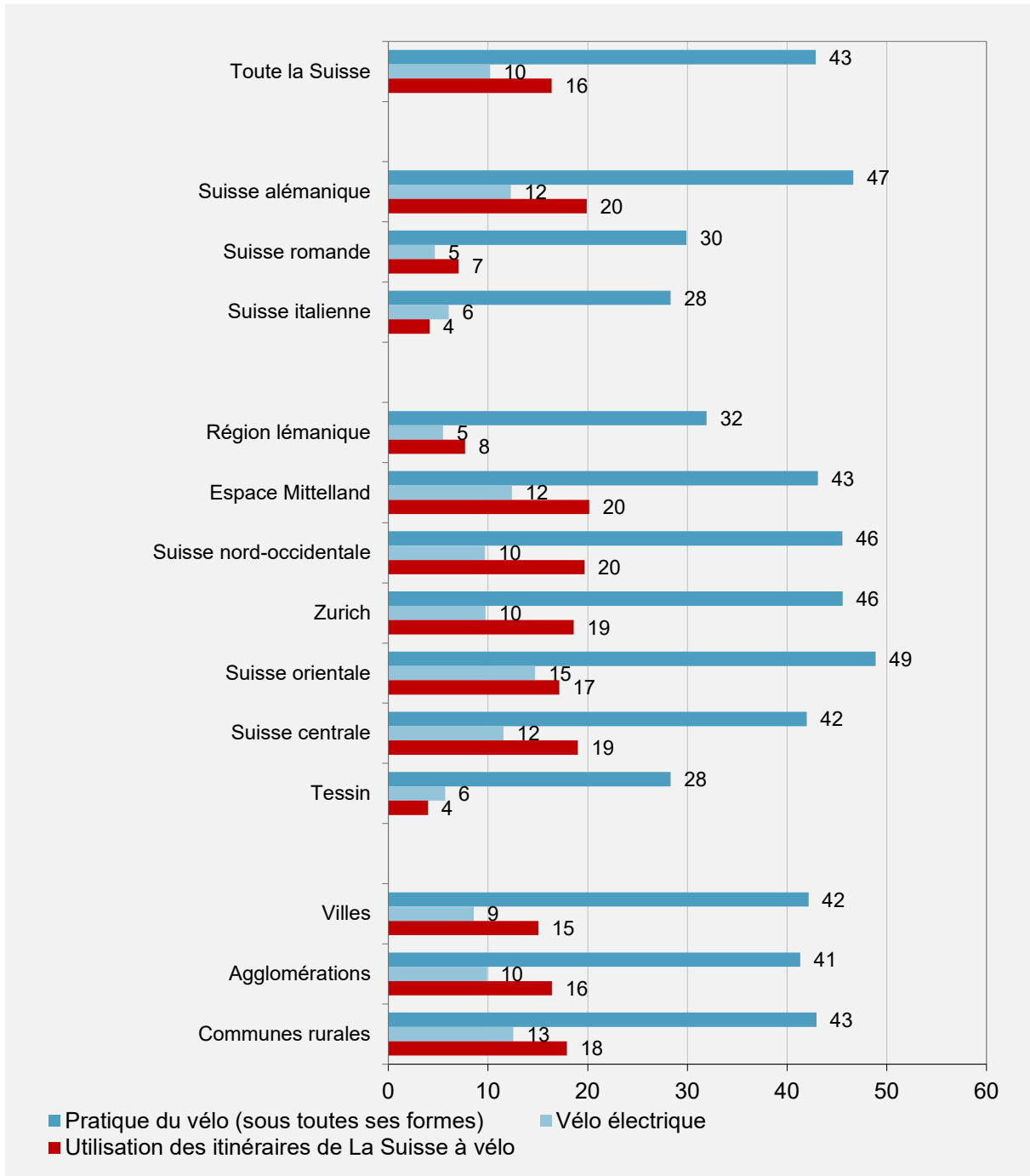
## 5.2 Diffusion et popularité de la pratique du vélo dans les régions

*Les Suisses alémaniques ont une grande affinité pour le vélo, les Suisses romands sont en phase de rattrapage*

Le vélo ne jouit pas de la même popularité dans toutes les régions du pays. Alors qu'en Suisse alémanique, près de la moitié (47 %) de la population résidante est en selle au moins de temps à autre, ce ratio n'est que de 30 % en Suisse romande et de 28 % en Suisse italienne (figure 5.6). Il est cependant réjouissant de constater que de 2013 à 2019, la part des cyclistes a davantage augmenté en Suisse romande (+ 4,2 points de pourcentage) qu'en Suisse alémanique (+ 2,5 points de pourcentage). En Suisse italienne, on n'observe par contre pas d'évolution significative de la part des cyclistes. Les régions linguistiques présentent également des différences en ce qui concerne la part des cyclotouristes et, plus encore, l'utilisation des itinéraires de La Suisse à vélo : en Suisse alémanique, la part des personnes qui utilisent ces itinéraires est presque trois fois plus élevée qu'en Suisse romande. De même, on roule davantage en vélo électrique en Suisse alémanique qu'en Suisse latine. On n'observe en revanche pas de grosses différences d'utilisation du vélo entre les différentes régions de Suisse alémanique.

Enfin, il est intéressant de constater que la popularité de la pratique du vélo ne présente pour ainsi dire pas de différences entre la ville et la campagne, si ce n'est que le vélo électrique est davantage utilisé dans les régions rurales que dans les villes et les agglomérations.

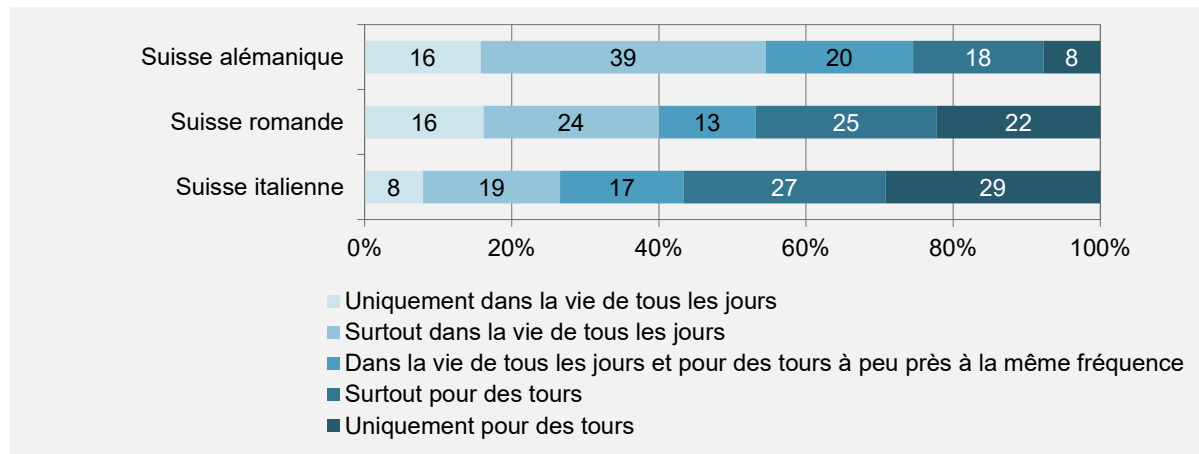
F 5.6 : Pratique du vélo et utilisation des itinéraires de La Suisse à vélo selon la région et le type d'habitat (lieu de domicile des personnes, parts en %)



Jeu de données : Sport Suisse 2020. Nombre de personnes interrogées : 12 120 (11 301 utilisateurs des itinéraires de La Suisse à vélo).

Si le vélo est moins populaire en Suisse latine, c'est entre autres parce qu'il y est beaucoup moins utilisé dans la vie de tous les jours qu'en Suisse alémanique (figure 5.7). Son champ d'utilisation y est donc limité.

F 5.7 : Types d'utilisation du vélo selon la région linguistique (parts en %)



Jeu de données : Sport Suisse 2020. Nombre de personnes interrogées : 11 301 (4417 cyclistes). Réponse à la question : « Faites-vous du vélo surtout dans la vie de tous les jours ou faites-vous aussi des tours plus ou moins longs pendant vos loisirs ? »

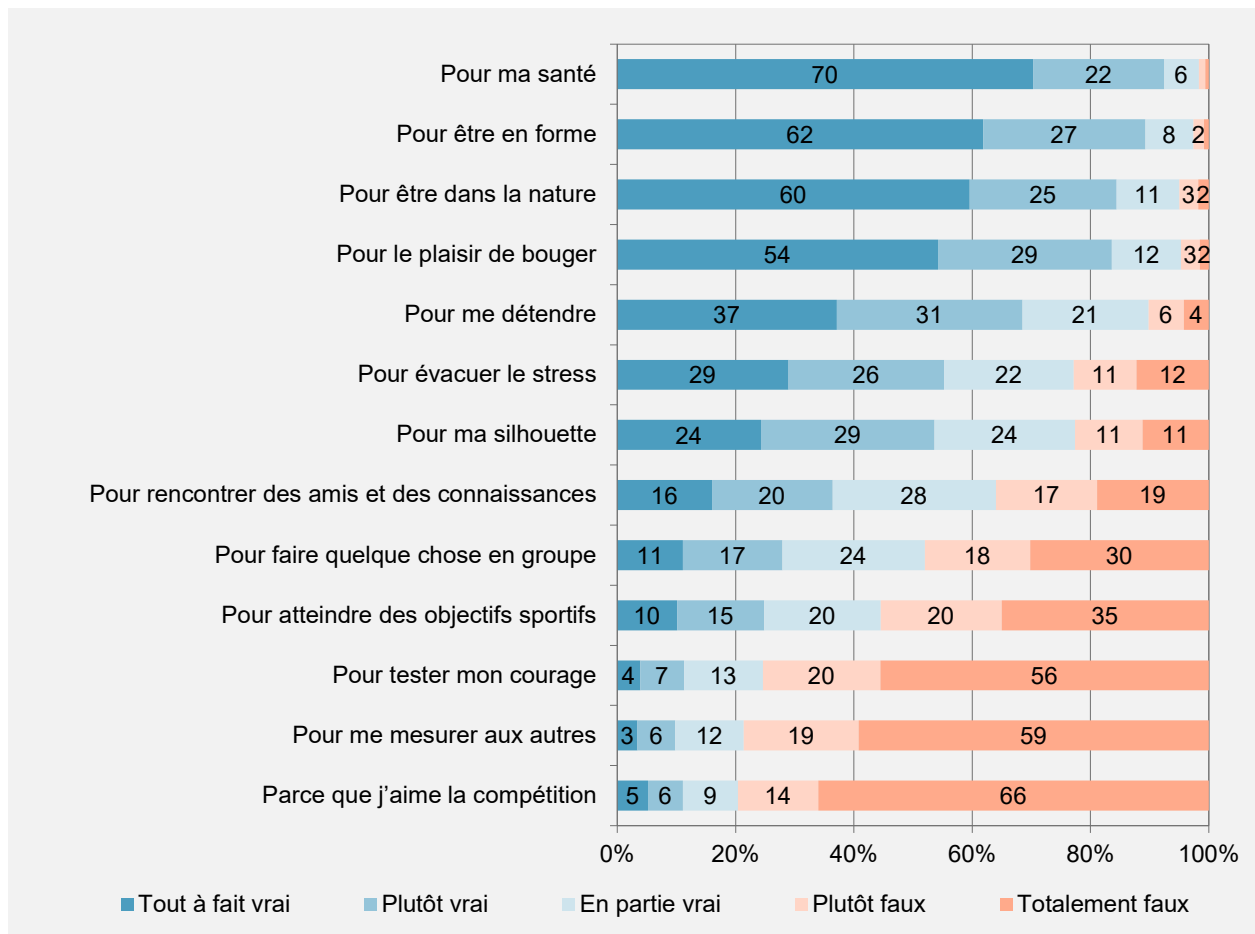
### 5.3 Motivations des cyclistes

*Santé, maintien de la forme, contact avec la nature et plaisir de bouger, telles sont les motivations des cyclistes*

Les cyclistes font du sport et en particulier du vélo pour préserver leur santé, garder la forme et être en contact avec la nature, ainsi que pour le plaisir de bouger. La poursuite d'objectifs de performance ou l'envie de se mesurer aux autres sont moins importantes (figure 5.8). Par rapport aux pratiquants d'autres sports, les cyclistes accordent une plus grande importance au fait d'être dans la nature et au plaisir de bouger<sup>12</sup>.

<sup>12</sup> Les motivations sportives des personnes interrogées ont été relevées en relation avec la pratique d'un sport en général et non pas spécifiquement avec celle du vélo. De plus, elles n'ont été relevées qu'auprès des personnes qui se sont déclarées sportives. Celles qui ont indiqué ne pas pratiquer de sport, mais simplement faire occasionnellement un peu de vélo ou d'exercice physique, n'ont pas été interrogées sur leurs motivations.

F 5.8 : Motivations sportives des cyclistes (parts en %)



Jeu de données : Sport Suisse 2020. Nombre de personnes interrogées : 9433 (courage) et 9544 (santé) (uniquement personnes pratiquant un sport ; 4271 à 4311 cyclistes).

## 6. Tours à vélo de plusieurs jours et vacances à vélo

### 6.1 Tours à vélo de plusieurs jours

*De nombreux tours de plusieurs jours sont effectués sur les itinéraires de La Suisse à vélo*

Environ un cinquième (19 %) des personnes interrogées dans l'enquête La Suisse à vélo 2019 étaient en train d'effectuer un tour de plusieurs jours<sup>13</sup>. En particulier les visiteurs étrangers étaient souvent engagés dans de tels tours : 56 % de leurs trajets à vélo étaient des tours de plusieurs jours. Plus d'un quart des cyclistes qui avaient choisi sciemment un itinéraire de La Suisse à vélo effectuaient un tour de plusieurs jours, et si l'on considère uniquement les tours et fait abstraction des autres utilisations des itinéraires ([voir section 4.3](#)), un tiers de tous les tours faisaient partie de tours de plusieurs jours (tableau 6.1). Enfin, les trois quarts des tours de plusieurs jours étaient des tours pour lesquels les cyclistes avaient choisi sciemment un itinéraire de La Suisse à vélo.

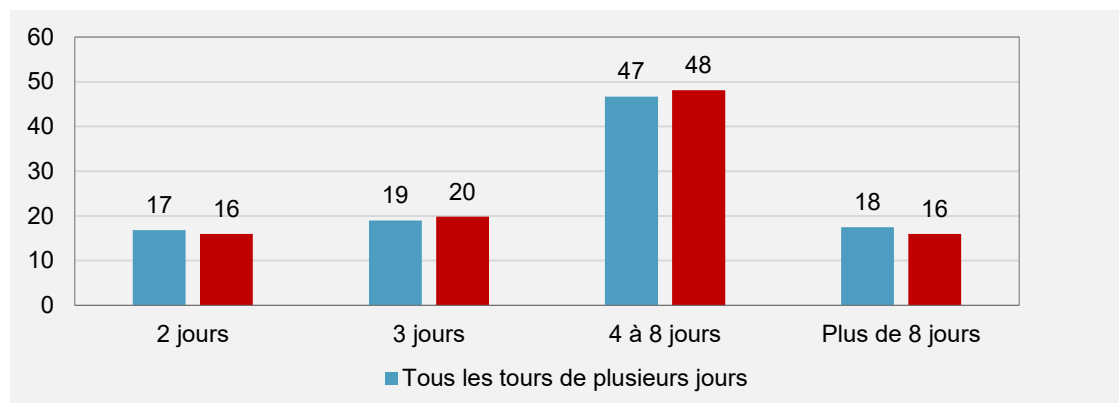
T 6.1 : Part des tours de plusieurs jours (en %)

	Tous les trajets à vélo	Itinéraire de La Suisse à vélo choisi sciemment
Toutes les utilisations	19	27
Tours et voyages à vélo	33	39

Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118.

La durée des tours de plusieurs jours était de presque une semaine (6,3 jours) en moyenne et près de la moitié de ces tours ont duré de quatre à huit jours (figure 6.1).

F 6.1 : Durée des tours à vélo de plusieurs jours (parts en %)



Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118 (394 lors de tours de plusieurs jours).

<sup>13</sup> Comptent au nombre des tours à vélo de plusieurs jours tous les tours avec au moins deux étapes consécutives et une nuitée en dehors du domicile. Toutefois, du fait que les résultats dépendent du lieu et de la période où les cyclistes ont été interrogés et qu'un certain flou entoure la distinction entre les tours à vélo de plusieurs jours et ceux effectués lors de séjours de vacances, les parts présentées doivent être interprétées avec prudence.

*Tours de plusieurs jours : plus d'un million de jours au total*

Le nombre de tours à vélo de plusieurs jours entrepris en Suisse ne peut être estimé que très grossièrement. La part des cyclotouristes domiciliés en Suisse engagés dans de tels tours était de 26 %. En raison des limitations décrites à la [note de bas de page 13](#), cette proportion ne peut cependant pas être rapportée aux 35 millions de jours de tours par année qui – selon l'extrapolation de la [section 3.3](#) – sont effectués par la population résidente suisse. Si l'on admet une part se situant entre 3 et 5 %, le nombre de jours qui font partie de tours de plusieurs jours est compris entre 1,1 et 1,8 million. S'y ajoutent environ 170 000 jours de tours à vélo effectués par des visiteurs étrangers<sup>14</sup>.

Sur les 5,7 millions de jours de tours effectués par la population indigène sur les itinéraires de La Suisse à vélo ([voir section 4.2](#)), on estime que 570 000 à 860 000 jours faisaient partie de tours de plusieurs jours<sup>15</sup>. S'y ajoutent approximativement 90 000 jours de tours à vélo effectués par des visiteurs étrangers.

La grande majorité des tours de plusieurs jours sont organisés par les cyclistes eux-mêmes (tableau 6.2). Ceux-ci n'ont recouru aux services d'une agence de voyage ou d'un autre prestataire que pour un tour sur douze. Par rapport à 2013, il n'en résulte pas moins une tendance à l'augmentation de la part des tours de plusieurs jours organisés par des tiers.

T 6.2 : Organisation des tours à vélo de plusieurs jours (parts en %)

	2013		2019	
	Tous les tours de plusieurs jours	Tours de plusieurs jours sur itinéraires de La Suisse à vélo choisis sciemment	Tous les tours de plusieurs jours	Tours de plusieurs jours sur itinéraires de La Suisse à vélo choisis sciemment
Organisé par soi-même	(92)	(93)	88	89
Par une agence de voyage ou un autre prestataire	(5)	(4)	8	7
Par d'autres (amis, connaissances, etc.)	(3)	(2)	4	4

Jeux de données : enquêtes La Suisse à vélo 2013 et 2019. Nombre de personnes interrogées en 2013 : 830 (125 lors de tours de plusieurs jours ; sans questionnaire en ligne SuisseMobile, uniquement questionnaire pour précisions *[follow-up]*) ; 2019 : 2118 (394 cyclistes effectuant un tour de plusieurs jours). Remarque : en raison du petit nombre de cas de l'enquête de 2013, les pourcentages sont présentés entre parenthèses et les variations entre 2013 et 2019 doivent être interprétées avec prudence.

<sup>14</sup> Une part de 61 % des tours à vélo effectués par les visiteurs étrangers interrogés faisaient partie de tours de plusieurs jours. Cette proportion ne peut cependant pas être directement rapportée aux 350 000 à 490 000 jours de tours qui – selon l'extrapolation de la [section 4.4](#) – ont été effectués par des visiteurs étrangers. Si l'on admet une part de 40 %, le nombre de jours de tours faisant partie de tours de plusieurs jours est compris entre 140 000 et 195 000.

<sup>15</sup> Une part de 33 % des tours à vélo effectués par des personnes domiciliées en Suisse et pour lesquels un itinéraire de La Suisse à vélo avait été choisi sciemment faisaient partie de tours de plusieurs jours. Pour l'estimation, on a admis une part comprise entre 10 et 15 %.



## 6.2 Pratique du vélo lors de séjours de vacances

*Les trois quarts des trajets à vélo effectués lors de séjours de vacances sont des tours*

Il ressort de l'enquête La Suisse à vélo 2019 qu'un trajet à vélo sur huit (12 %) s'inscrivait dans le cadre d'un séjour de vacances<sup>16</sup>. De plus, trois quarts des trajets effectués lors de séjours de vacances étaient des tours ; les autres avaient par exemple pour but de s'entraîner ou de se rendre dans un lieu de loisirs. La durée des séjours de vacances est d'une semaine en moyenne, dont quatre jours avec un tour à vélo (tableau 6.3).

Si l'on considère uniquement les visiteurs étrangers, plus d'un cinquième (22 %) des trajets à vélo ont été effectués lors de séjours de vacances. Comme on pouvait s'y attendre, les séjours de vacances des visiteurs étrangers sont un peu plus longs que ceux des cyclistes indigènes, notamment parce que les séjours de deux jours (p. ex. week-end) comptent comme des séjours de vacances.

T 6.3 : Durée moyenne des vacances et nombre de jours de vacances avec des tours à vélo

	Durée des vacances		Jours avec tour à vélo	
	Moyenne arithmétique	Médiane	Moyenne arithmétique	Médiane
Tous les vacanciers	10,6	7	5,9	4
Visiteurs domiciliés en Suisse	10,5	7	5,9	4
Visiteurs étrangers	11,0	10	5,9	5

Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118 (245 lors de tours à vélo pendant des séjours de vacances).

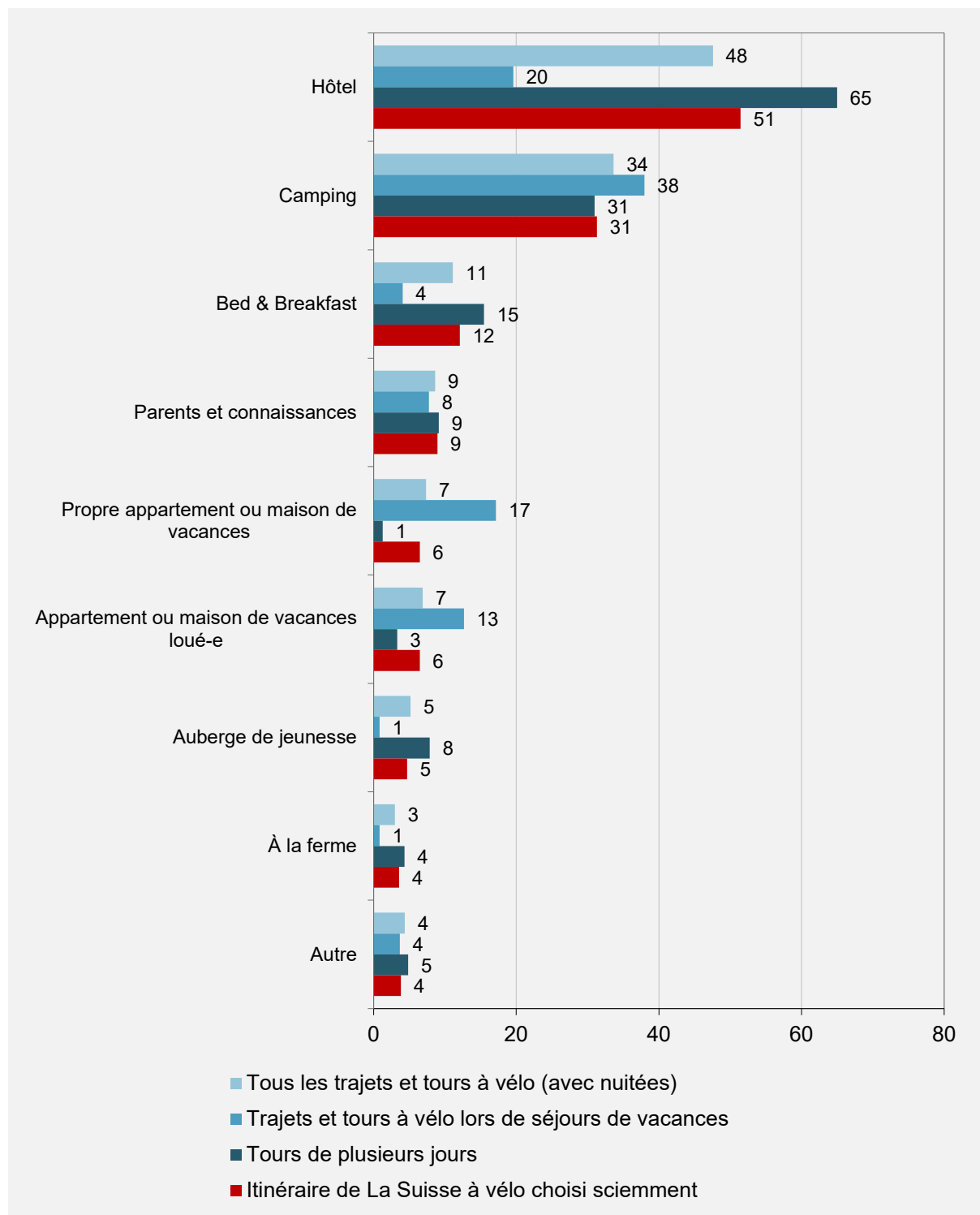
## 6.3 Hébergement et nuitées générées

*Les cyclotouristes dorment souvent dans des campings*

La figure 6.2 montre où les cyclistes passaient la nuit lors de tours de plusieurs jours ou de trajets et tours effectués lors de séjours de vacances. Lors des tours de plusieurs jours, l'hébergement le plus souvent choisi était l'hôtel, mais le camping était aussi très apprécié. S'agissant des trajets et tours effectués lors de séjours de vacances, la tente, la caravane ou le camping-car étaient même plus souvent utilisés que l'hôtel. Toujours lors des séjours de vacances, les appartements de vacances (propres ou loués) jouaient aussi un rôle important, tandis que surtout lors des tours de plusieurs jours, on dormait aussi dans des Bed & Breakfast ou des auberges de jeunesse, voire à la ferme. Enfin, un cyclotouriste sur dix environ a profité de l'hospitalité de parents ou de connaissances.

<sup>16</sup> Comptent au nombre des tours et trajets à vélo effectués lors de séjours de vacances tous les trajets avec au moins une nuitée en dehors du domicile (et retour au lieu de vacances). Les parts présentées dépendent du lieu et de la période où les cyclistes ont été interrogés (p. ex. pendant la période des vacances estivales ou non) et doivent donc être interprétées avec prudence.

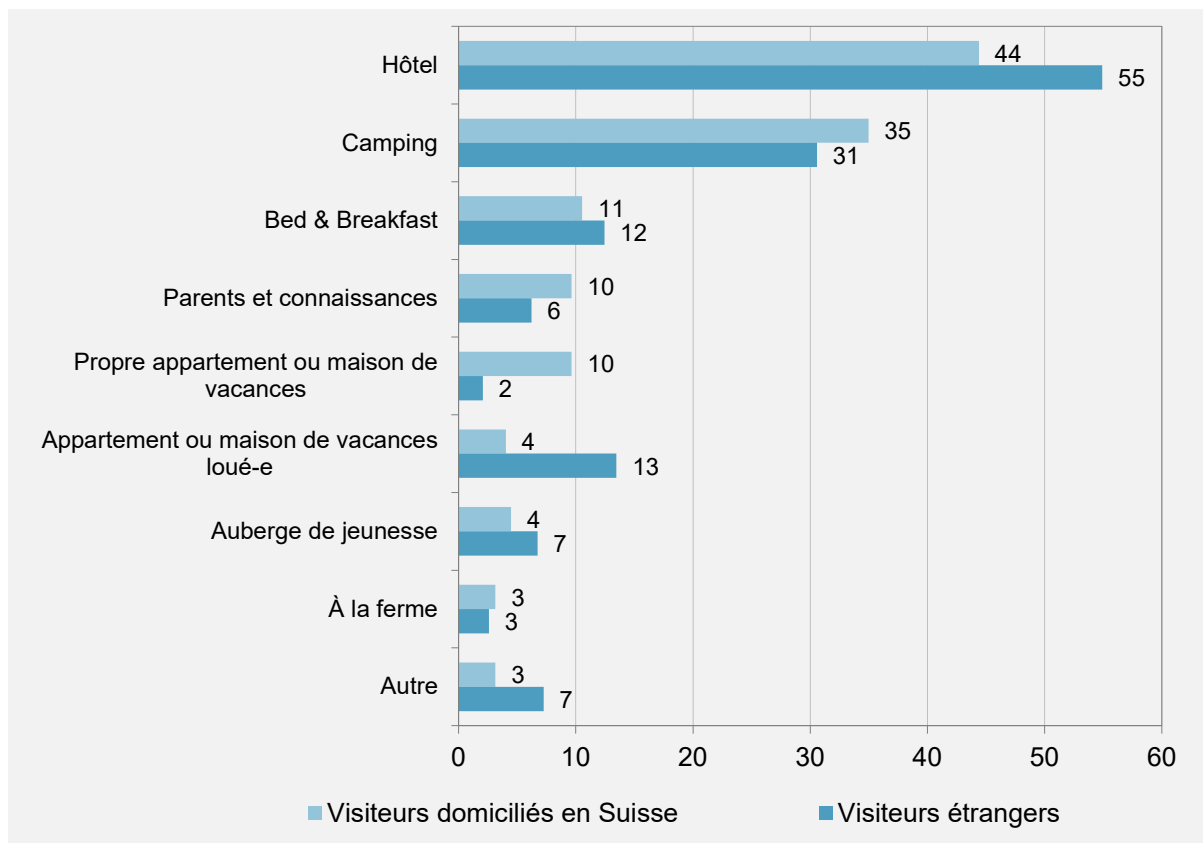
F 6.2 : Types d'hébergement selon le type de trajets et tours à vélo ainsi que lorsque l'itinéraire de La Suisse à vélo a été choisi sciemment (part en % des cyclistes, avec indication de l'hébergement concerné ; il était possible de donner plusieurs réponses)



Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118 (639 avec nuitées).

Les visiteurs étrangers descendent un peu plus souvent à l'hôtel, dans des Bed & Breakfast ou des auberges de jeunesse que les cyclotouristes domiciliés en Suisse. De plus, alors que les cyclistes indigènes dorment plus souvent dans leur propre appartement ou maison de vacances que dans un logement de vacances loué, c'est l'inverse qui est vrai pour les visiteurs étrangers.

F 6.3 : Type d'hébergement selon le lieu de domicile des visiteurs (part en % des cyclistes, avec indication de l'hébergement concerné ; il était possible de donner plusieurs réponses)



Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118 (639 avec nuitées).

Par rapport à 2013, les parts des nuitées respectivement en auberge de jeunesse et à la ferme ont diminué, tandis que les hôtels présentent au contraire une légère progression. Ce glissement en faveur de l'hôtel s'observe également pour les trajets et tours à vélo avec nuitée à l'extérieur effectués sur des itinéraires de La Suisse à vélo choisis sciemment.

### *Les tours à vélo génèrent plus de 1,7 million de nuitées payantes*

Une estimation grossière montre que les tours à vélo de plusieurs jours et ceux effectués lors de séjours de vacances en Suisse génèrent entre 1,7 et 3,1 millions de nuitées payantes, dont 600 000 à 850 000 lors de tours effectués sur des itinéraires de La Suisse à vélo choisis sciemment<sup>17</sup>.

## **6.4 Vacances à vélo**

L'enquête Sport Suisse 2020 couvrait également les vacances sportives dans lesquelles la pratique du vélo occupait une place de premier plan. Dans les douze mois précédents, près de 5 % de la population résidante de 15 ans et plus avait fait de telles vacances sportives (figure 6.4). De plus, presque 1 % avait fait des vacances sportives axées sur la pratique du vélo de course<sup>18</sup>. C'est dans le groupe d'âge des 45 à 59 ans que les vacances à vélo sont les plus prisées. On constate en outre qu'elles sont plus populaires en Suisse alémanique qu'en Suisse romande et en Suisse italienne.

---

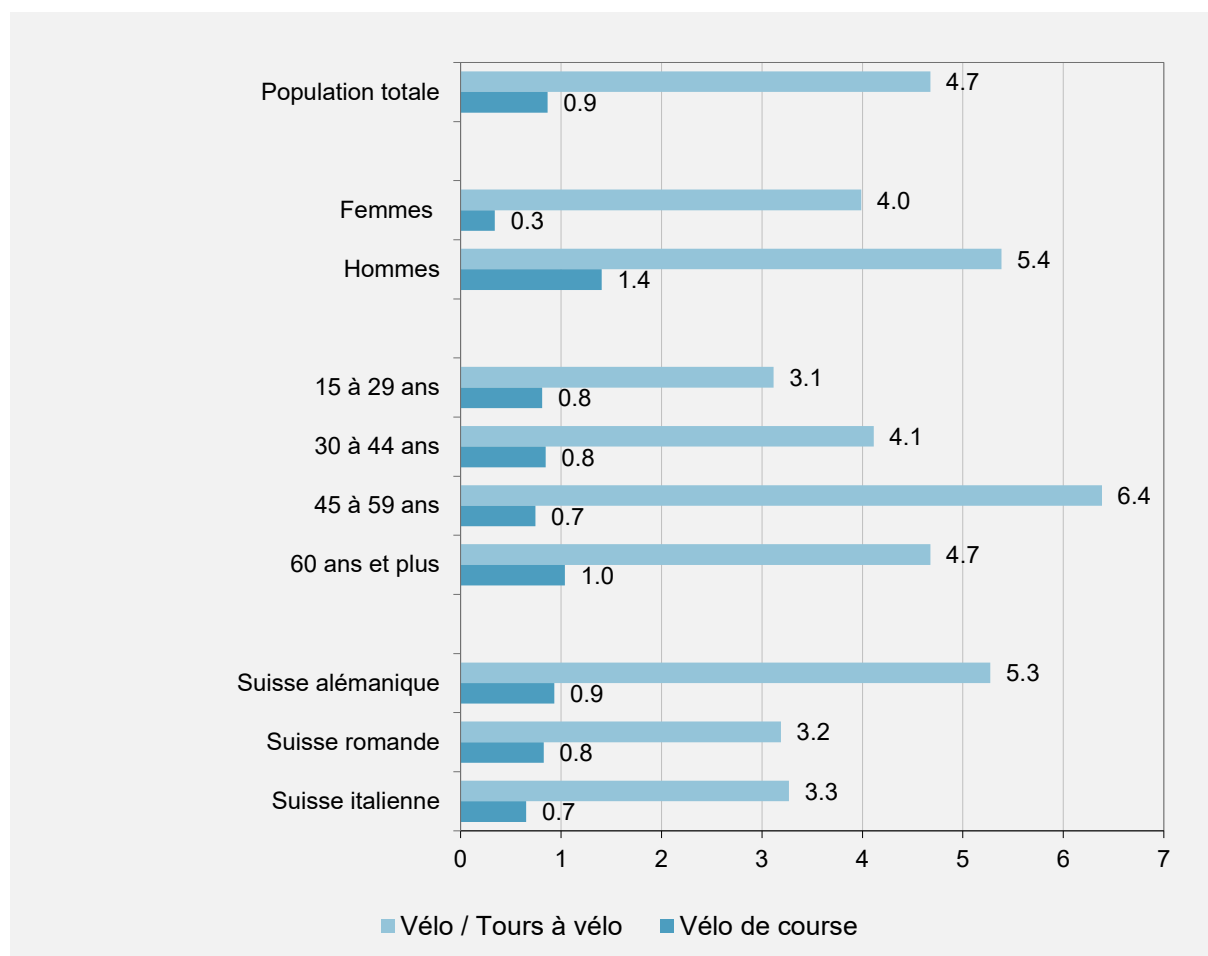
<sup>17</sup> Si l'on considère uniquement les cyclistes interrogés domiciliés en Suisse, on constate que 41 % de leurs tours à vélo soit ont été effectués lors de séjours de vacances, soit faisaient partie de tours de plusieurs jours. Cette part de 41 % se décompose comme suit : 37 % étaient des tours avec une nuitée payante (hôtel, camping, etc.) et 4 % des tours sans nuitée payante (hébergement chez des parents ou des connaissances, propre appartement ou maison de vacances, etc.). Toutefois, étant donné que les méthodes utilisées respectivement pour l'enquête La Suisse à vélo 2019 et l'enquête Sport Suisse 2020 ne sont pas les mêmes, cette part de 37 % ne peut pas être rapportée directement au total de 35 millions de jours de tours à vélo dont il est question à la [section 3.3](#) (voir les remarques des notes de bas de page 13 et 16 et la présentation des méthodes d'enquête au [chapitre 13](#)). Si l'on admet que la part des tours ayant généré une nuitée payante se situait entre 5 et 10 %, le total des jours de tours de ce type est compris entre 1,75 et 3,5 millions par année. Le nombre de nuitées est cependant inférieur à celui des jours de tours comportant une nuitée (un tour de deux jours, par exemple, ne génère qu'une nuitée). Selon l'enquête La Suisse à vélo 2019, sur 100 jours de tours avec une nuitée payante, les personnes domiciliées en Suisse ont généré 82 nuitées. Les tours à vélo effectués par la population suisse génèrent donc entre 1,45 et 2,9 millions de nuitées payantes par année.

Quant aux visiteurs étrangers, ils effectuent en moyenne trois jours de tours à vélo en Suisse (compte tenu des excursions d'un jour, des tours de plusieurs jours et de ceux effectués lors de séjours de vacances). Les cyclotouristes étrangers – dont le nombre estimé se situe entre 120 000 et 160 000 ([voir section 4.4](#)) – effectuent donc entre 350 000 et 490 000 jours de tours en Suisse. Or 78 % des tours des visiteurs étrangers comportent une nuitée payante. Après extrapolation, il en résulte entre 280 000 et 375 000 jours de tours de ce type. Sur 100 de ces jours de tours, les visiteurs étrangers ont généré 86 nuitées payantes. Les cyclotouristes étrangers génèrent donc entre 240 000 et 330 000 nuitées payantes par année.

S'agissant des tours à vélo des personnes domiciliées en Suisse qui avaient choisi sciemment des itinéraires de La Suisse à vélo, 31 % de ces tours comportaient une nuitée payante. Si l'on admet, aux fins de l'extrapolation, une part comprise entre 10 et 15 %, il en résulte entre 570 000 et 860 000 jours de tours de ce type par année, qui génèrent de 460 000 à 690 000 nuitées payantes. S'y ajoutent les nuitées payantes des utilisateurs étrangers, estimées à 150 000.

<sup>18</sup> Pour ce qui est du VTT, 2,3 % de la population résidante avait fait des vacances à VTT dans les douze mois précédents. Les résultats détaillés sont présentés dans un rapport distinct sur la pratique du VTT en Suisse.

F 6.4 : Vacances à vélo (parts en % des personnes qui, dans les douze mois précédents, avaient fait des vacances sportives axées sur la pratique du vélo ou du vélo de course)



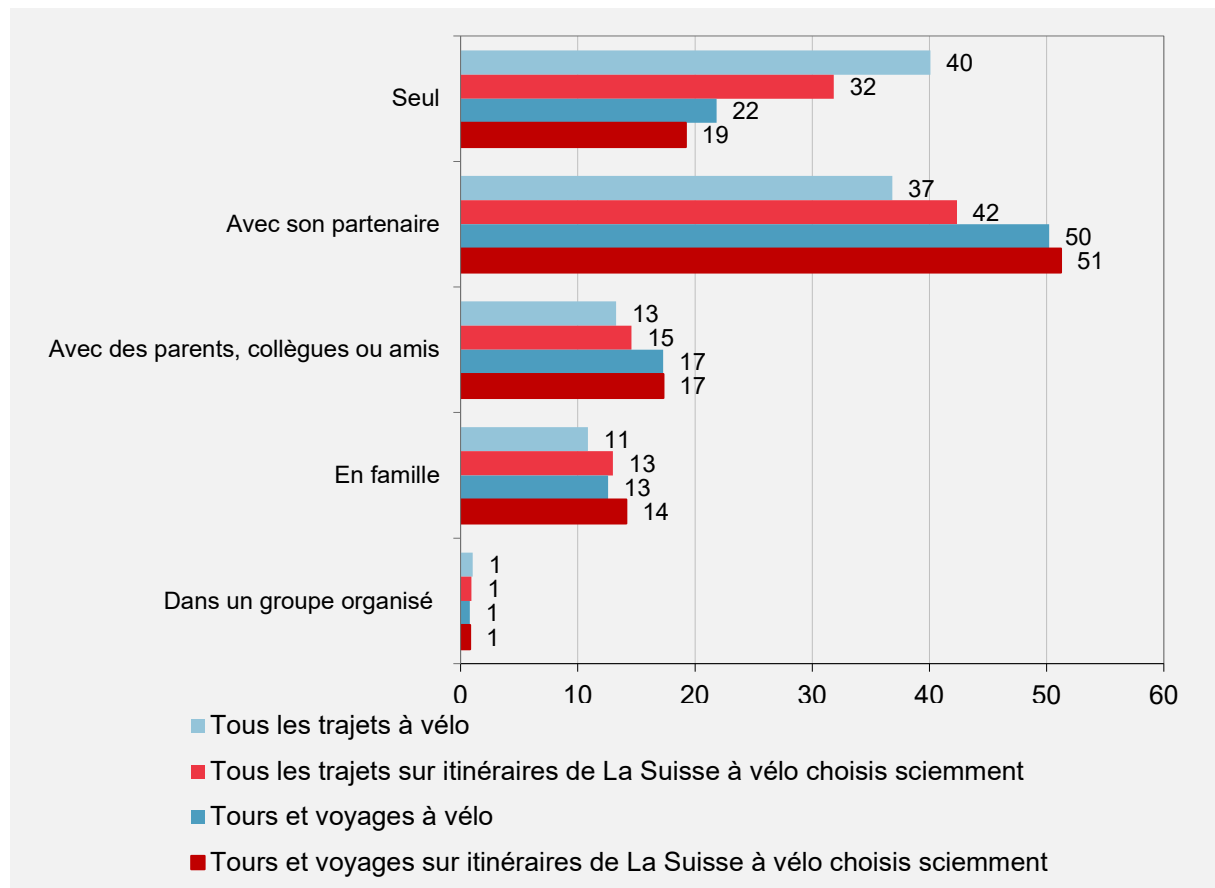
Jeu de données : Sport Suisse 2020. Nombre de personnes interrogées : 3465 (module de base).

## 7. Accompagnement et taille des groupes

*Les tours à vélo sont effectués le plus souvent à deux*

La pratique du vélo se décline en différentes configurations. Pour se rendre au travail ou faire des achats, on roule généralement seul, tandis que les tours à vélo se font dans la plupart des cas à plusieurs. Parmi les personnes interrogées lors de l'enquête La Suisse à vélo 2019, 40 % roulaient en solitaire et presque autant (37 %) en couple (figure 7.1). Si l'on considère uniquement les tours et voyages à vélo, la moitié étaient entrepris avec son partenaire, un bon cinquième (22 %) seul et environ un sixième (17 %) en compagnie de parents, de collègues ou d'amis. La part des personnes interrogées qui étaient en route dans un groupe organisé est très faible<sup>19</sup>. Lorsqu'on entreprend un tour sur un itinéraire de La Suisse à vélo sciemment choisi, on le fait le plus souvent avec son partenaire. De plus, rouler en famille est un peu plus fréquent dans ce type de tours que dans les autres trajets et tours.

F 7.1 : Accompagnement lors des trajets à vélo (part en % des cyclistes, avec indication de l'accompagnement concerné ; il était possible de donner plusieurs réponses)



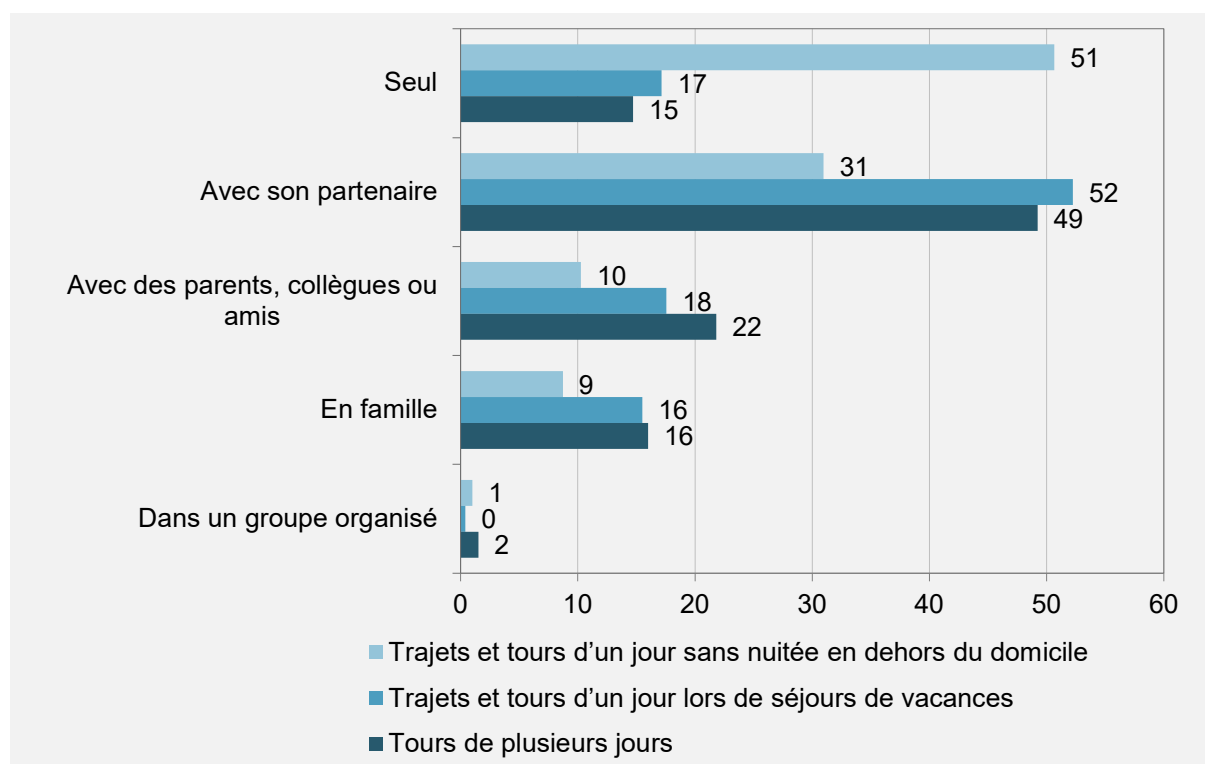
Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118.

<sup>19</sup> Il est probable que cette part soit en réalité plus élevée, car dans les groupes organisés – ainsi que dans les autres grands groupes – on n'a généralement interrogé qu'une seule personne.

*Les groupes organisés sont plus fréquents lors des tours de plusieurs jours*

En règle générale, les trajets à vélo entrepris lors de séjours de vacances ou de tours de plusieurs jours ne le sont pas en solitaire. De plus, ce sont les tours de plusieurs jours qui sont le plus souvent effectués avec des parents, des collègues ou des amis (figure 7.2).

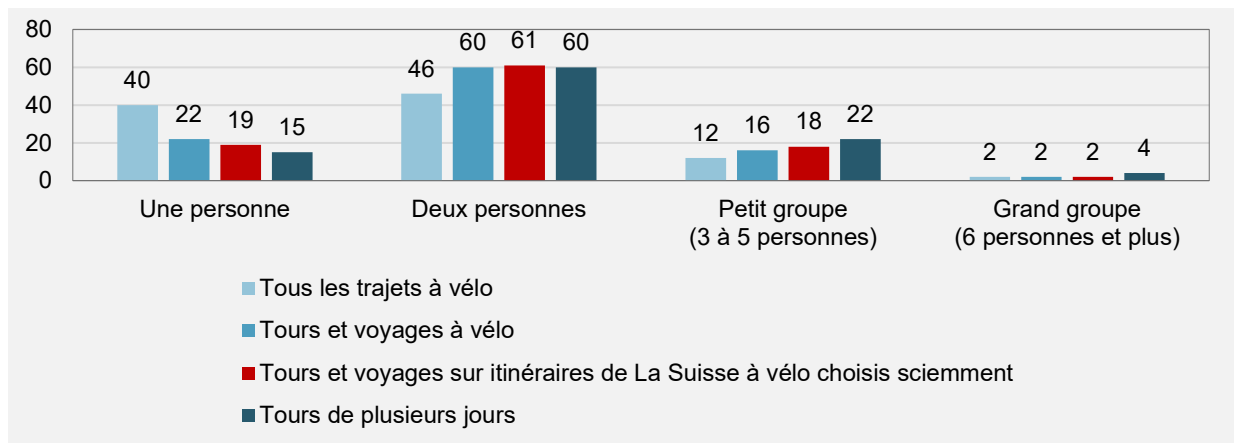
F 7.2 : Accompagnement lors des trajets à vélo selon le type de trajets et tours (part en % des cyclistes, avec indication de l'accompagnement concerné ; il était possible de donner plusieurs réponses)



Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118.

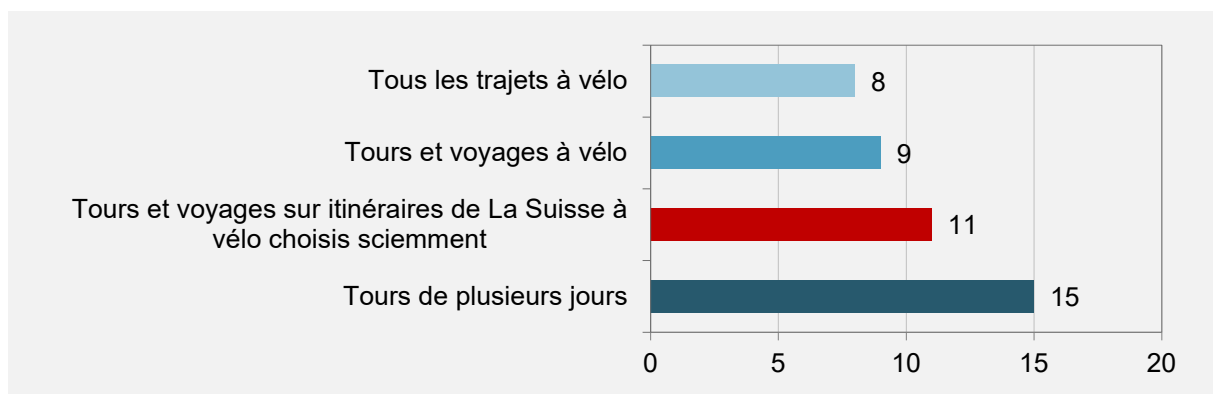
Si l'on considère tous les trajets à vélo, ils sont effectués par 1,9 personne en moyenne. Lors des tours à vélo, cette moyenne augmente à 2,2 personnes. Lors des tours effectués sur des itinéraires de La Suisse à vélo choisis sciemment, elle est également de 2,2 personnes. Lors des tours de plusieurs jours, on est le plus souvent en route à deux, mais c'est également lors de ces tours que l'on rencontre le plus fréquemment des groupes organisés plus ou moins grands (figure 7.3). Globalement, les tours de plusieurs jours sont effectués par 2,4 personnes en moyenne. Enfin, on trouve des enfants jusqu'à 14 ans dans un tour de plusieurs jours sur sept (figure 7.4).

F 7.3 : Nombre de personnes / Taille du groupe (part en % des utilisateurs)



Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118.

F 7.4 : Trajets à vélo en compagnie d'enfants jusqu'à 14 ans (parts en %)



Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118.



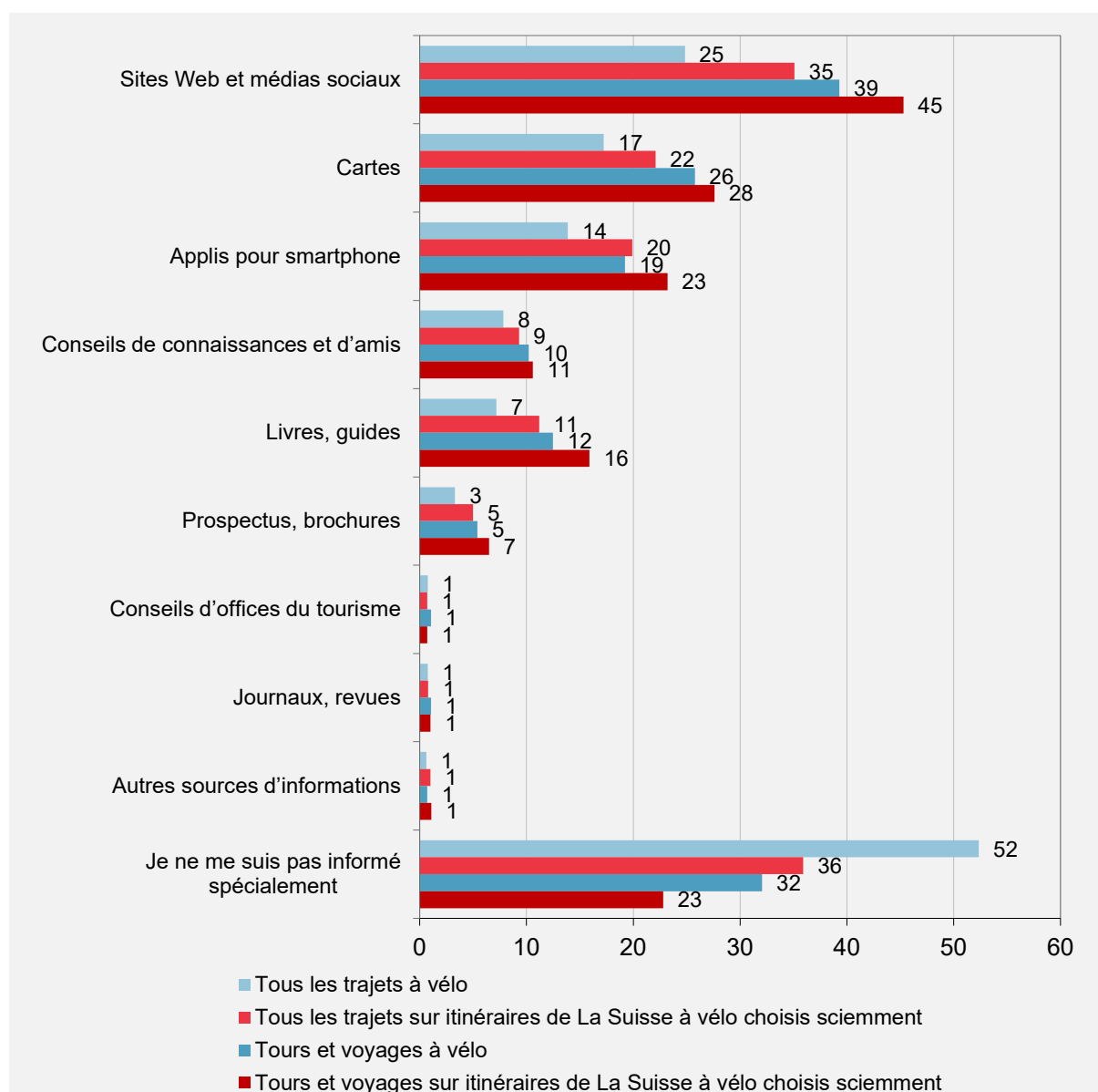
## 8. Préparation des tours à vélo et navigation en cours de route

### 8.1 Préparation des tours à vélo

*Internet est la source d'informations la plus utilisée*

Dans l'enquête La Suisse à vélo 2019, les cyclistes ont été interrogés sur comment ils s'informaient et préparaient leurs trajets et tours à vélo. On ne s'étonnera guère de constater que pour de nombreux trajets, ils n'ont pas eu besoin de s'informer spécialement, en particulier pour les trajets effectués dans la vie de tous les jours et les trajets routiniers (pour se rendre au travail, en visite, etc.). En revanche, si l'on considère uniquement les tours et voyages à vélo, la part des cyclistes qui ne se sont pas informés spécialement et nettement plus petite (figure 8.1).

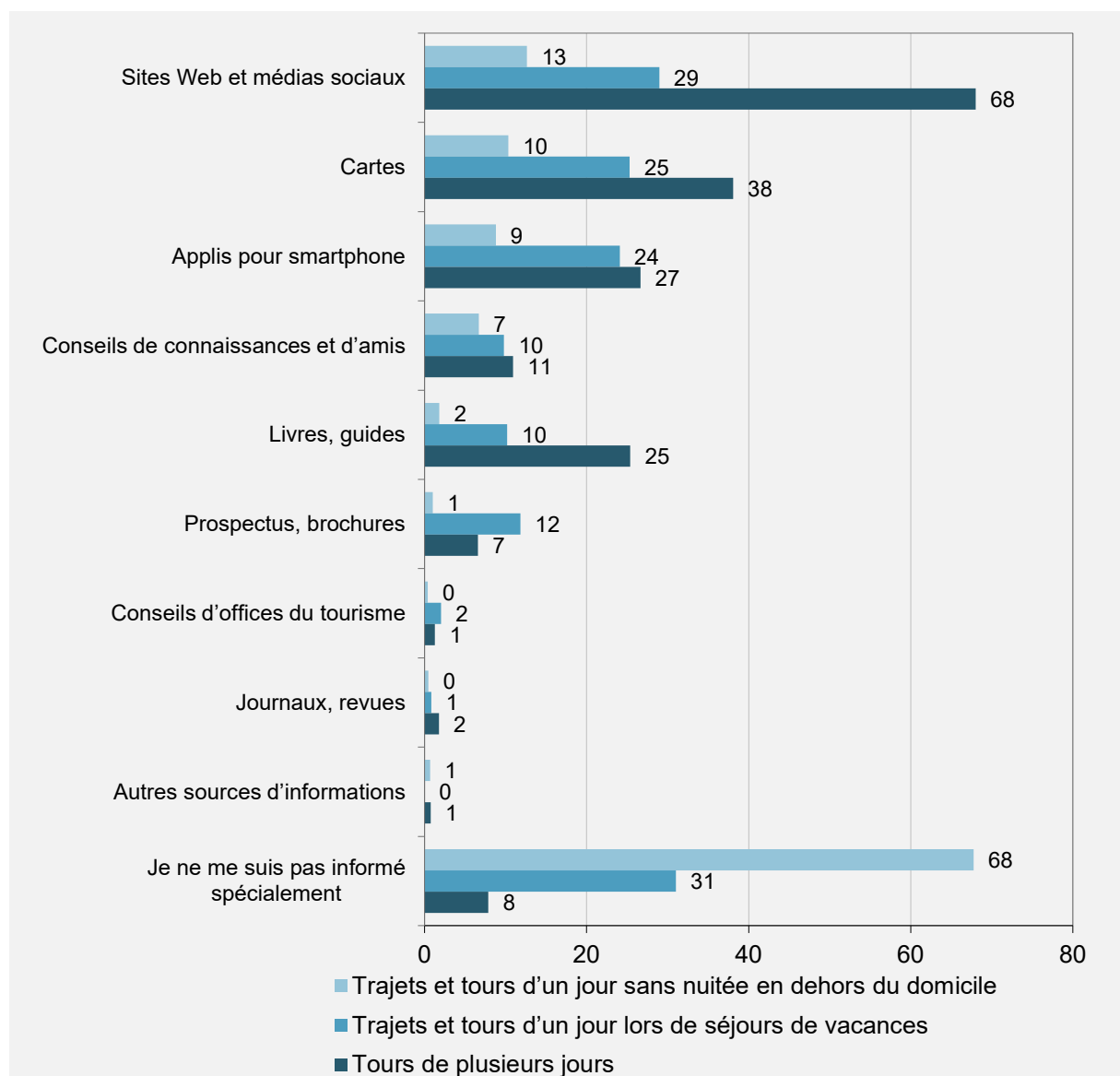
F 8.1 : Information avant les trajets et tours à vélo (part en % des cyclistes, avec indication de la source d'informations utilisée ; il était possible de donner plusieurs réponses)



Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118.

La part de ceux qui ne se sont pas informés spécialement diminue encore si l'on considère uniquement les tours effectués sur des itinéraires de La Suisse à vélo choisis sciemment. Parmi les cyclistes effectuant de tels tours, un peu moins de la moitié se sont informés sur Internet ou sur les médias sociaux, près de 30 % ont consulté des cartes (imprimées) et pratiquement un quart se sont servi d'une appli pour smartphone (figure 8.1). Enfin, ceux qui effectuaient un tour de plusieurs jours étaient peu nombreux à ne pas s'être informés spécialement. Les sources d'informations les plus utilisées pour préparer des tours de plusieurs jours sont Internet, les cartes, les applis pour smartphone ainsi que les livres et les guides (figure 8.2).

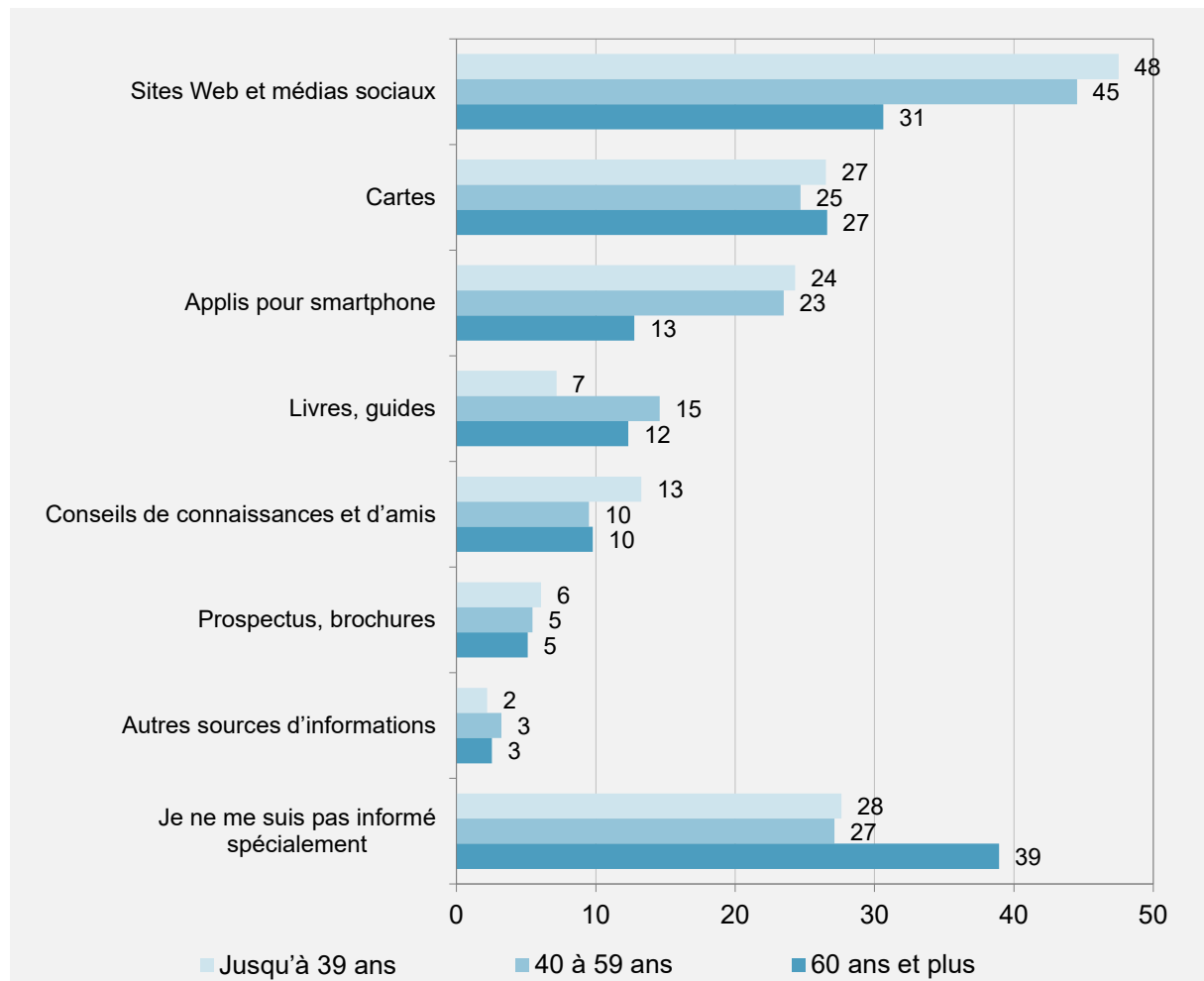
F 8.2 : Information avant les trajets et tours à vélo selon le type de trajets et tours (part en % des cyclistes, avec indication de la source d'informations utilisée ; il était possible de donner plusieurs réponses)



Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118.

Les personnes d'un certain âge choisissent plus fréquemment, pour leurs tours à vélo, des parcours qu'elles connaissent déjà et sur lesquels elles n'ont pas besoin de s'informer au préalable (figure 8.3). Lorsqu'il s'agit néanmoins de s'informer au préalable, les cyclistes utilisent le plus souvent Internet, quel que soit leur groupe d'âge. Les applis pour smartphone jouissent quant à elles pratiquement de la même popularité chez les jeunes cyclotouristes et chez ceux de 40 à 59 ans. Par contre, les jeunes ne consultent plus guère les livres et les guides.

F 8.3 : Information avant les tours et voyages à vélo selon l'âge (part en % des cyclotouristes, avec indication de la source d'informations utilisée ; il était possible de donner plusieurs réponses)



Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118 (1145 lors de tours et voyages à vélo).

#### *Internet et les applis gagnent en importance*

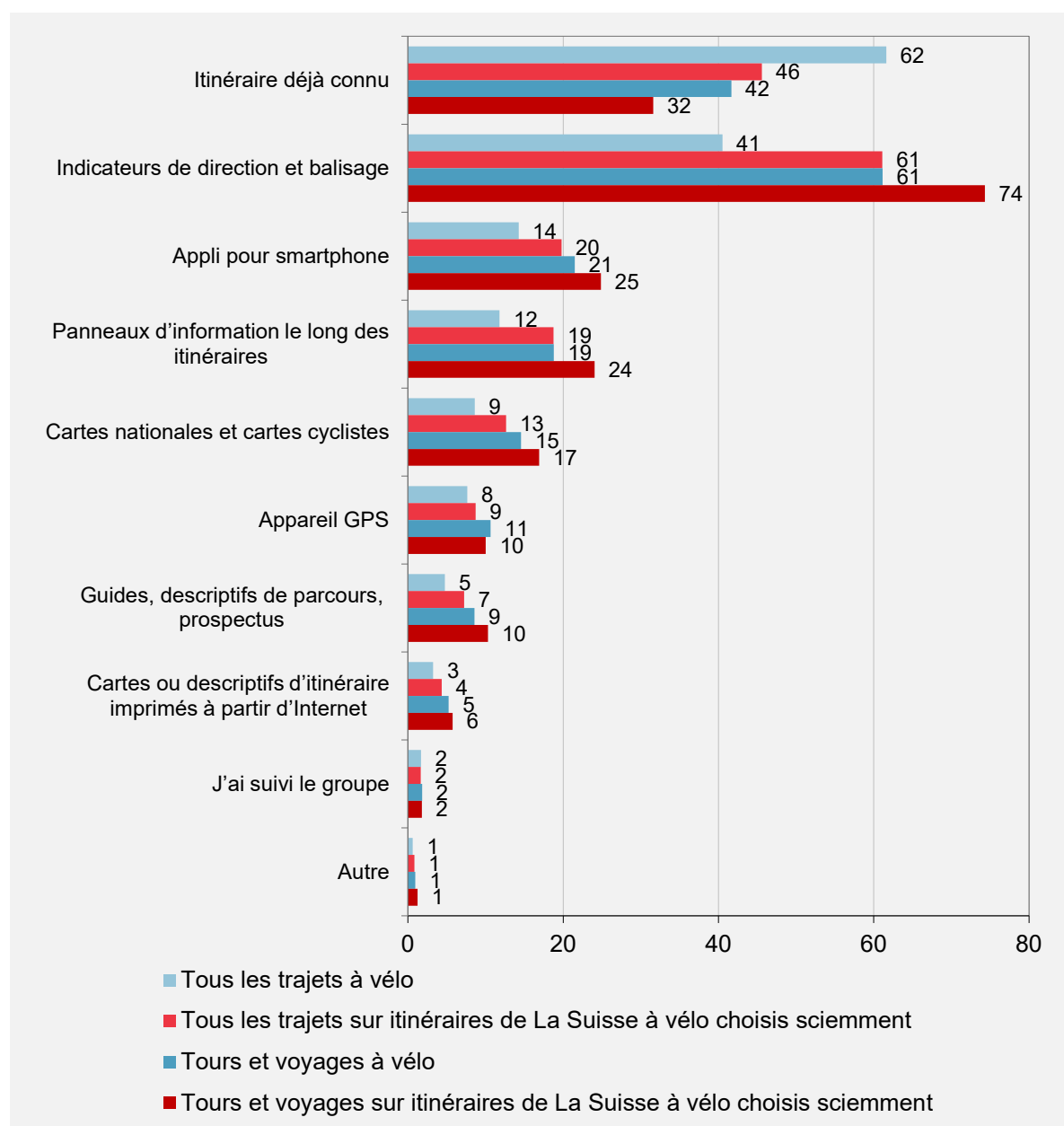
Il n'est possible de rendre compte de l'évolution des comportements en matière d'information entre 2013 et 2019 que sous réserve. Si l'on considère uniquement les cyclistes effectuant des tours à vélo, il apparaît qu'Internet et les applis pour smartphone ont gagné en importance, au détriment des autres sources d'informations, comme les cartes, les livres, les guides et les prospectus.

## 8.2 Navigation en cours de route

*Les indicateurs de direction sont une aide à l'orientation très appréciée*

Pour de nombreux trajets à vélo, les utilisateurs connaissent déjà le parcours, si bien qu'ils n'ont pas besoin d'aide à l'orientation (figure 8.5). C'est toutefois beaucoup plus rarement le cas lors des tours à vélo, surtout lors des tours effectués sur des itinéraires de La Suisse à vélo choisis sciemment. Lors des tours, les cyclistes s'orientent très souvent à l'aide des indicateurs de direction et du balisage des parcours. De plus, sur les itinéraires de La Suisse à vélo choisis sciemment, les applis pour smartphone et les panneaux d'information installés le long des itinéraires sont également souvent utilisés.

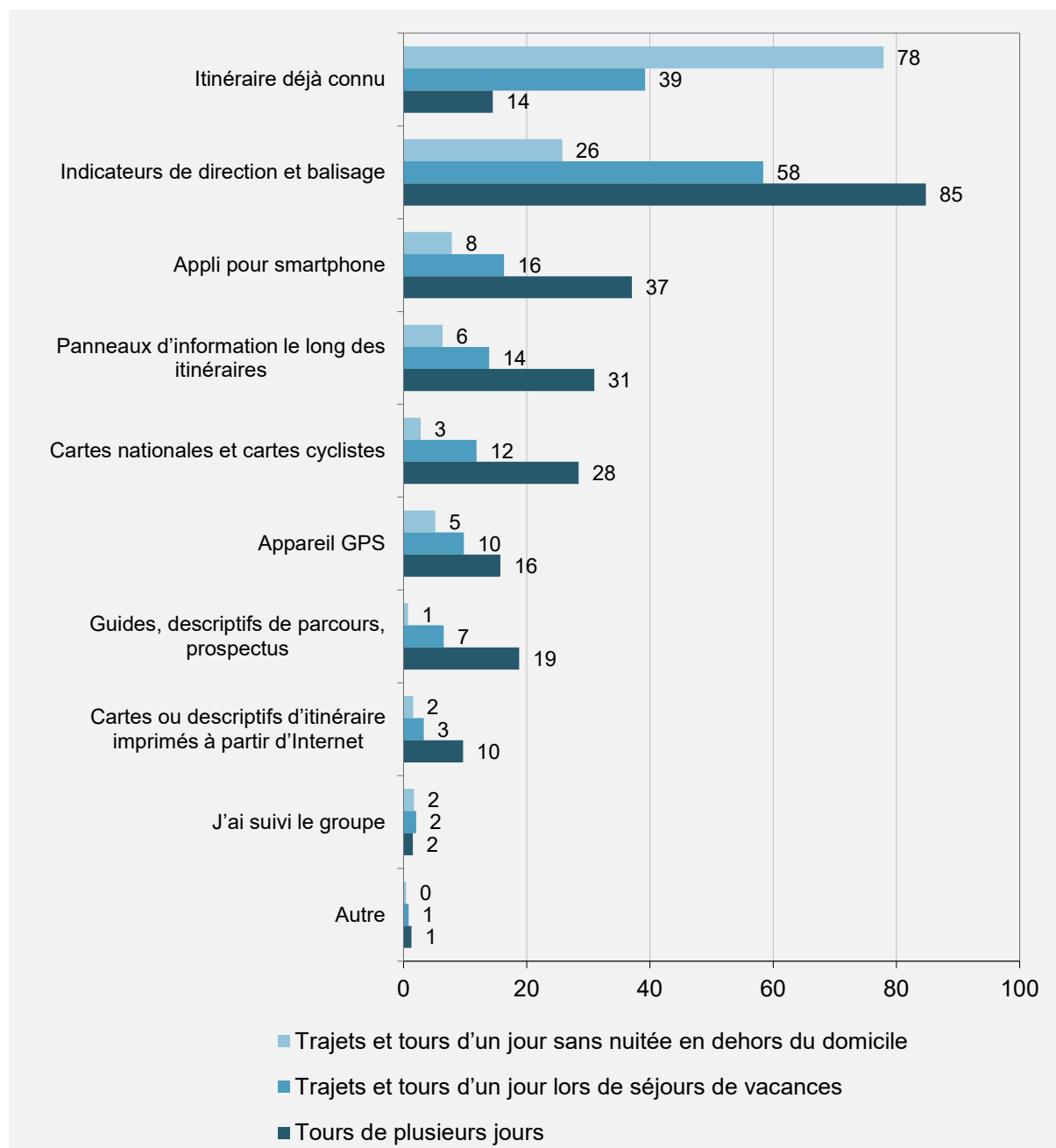
F 8.5 : Navigation en cours de route (part en % des cyclistes, avec indication de l'aide à l'orientation utilisée ; il était possible de donner plusieurs réponses)



Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118.

Ces aides à l'orientation sont encore davantage utilisées lors des tours de plusieurs jours (figure 8.6). De plus, les cyclistes consultent des guides, des descriptifs de parcours ou des prospectus lors d'un tour de plusieurs jours sur cinq.

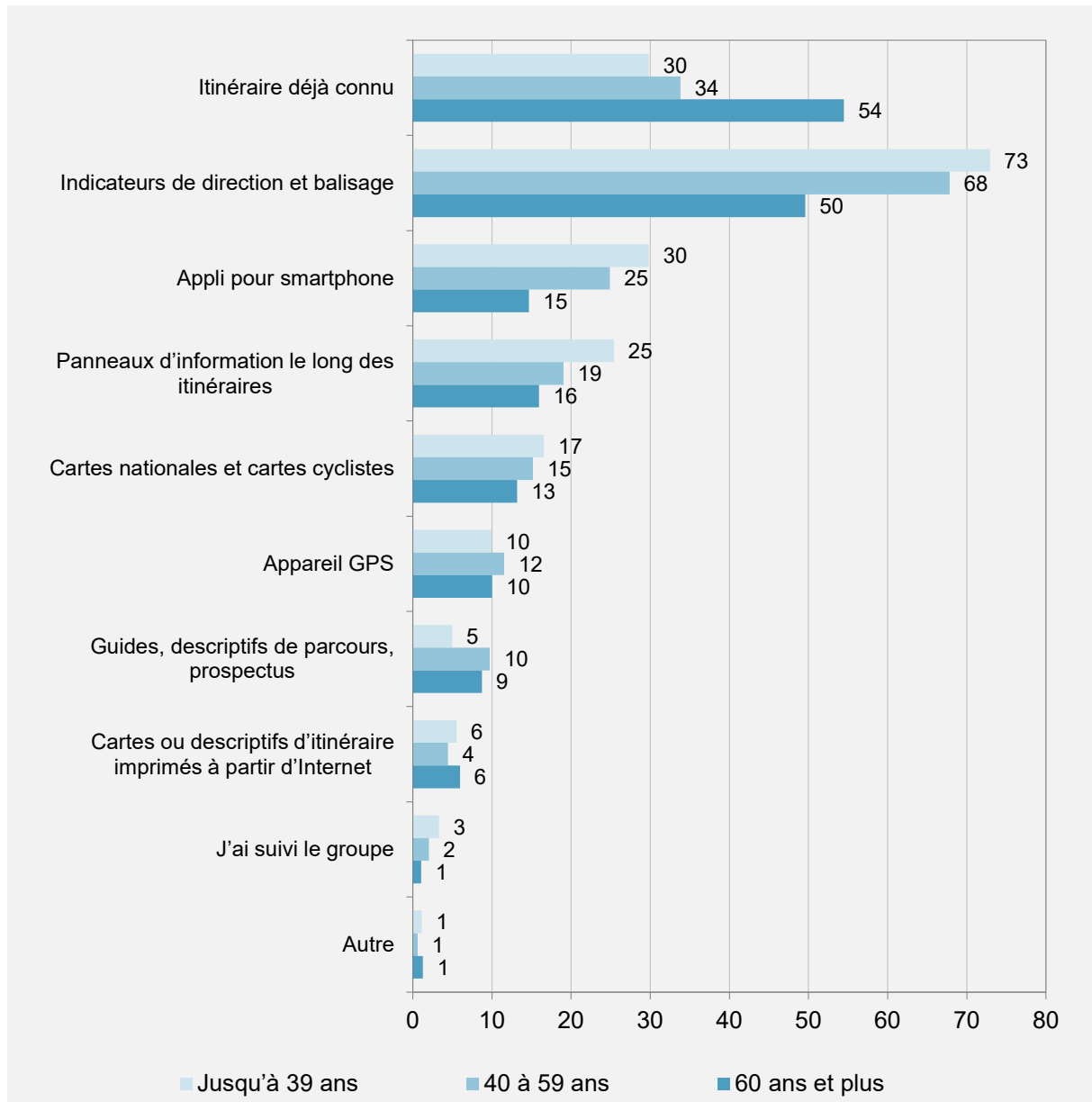
F 8.6 : Navigation en cours de route selon le type de trajets et tours à vélo (part en % des cyclistes, avec indication de l'aide à l'orientation utilisée ; il était possible de donner plusieurs réponses)



Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118.

Connaissant déjà souvent le parcours qu'ils vont emprunter, les cyclotouristes d'un certain âge n'ont besoin ni de s'informer préalablement ni d'utiliser des aides à la navigation supplémentaires en cours de route (figure 8.7). Si l'on fait abstraction de cette réalité, les indicateurs de direction sont la principale aide à l'orientation, quel que soit le groupe d'âge. Un petit tiers des cyclotouristes les plus jeunes s'orientent à l'aide d'une appli pour smartphone.

F 8.7 : Navigation en cours de route selon l'âge (part en % des cyclistes, avec indication de l'aide à l'orientation utilisée ; il était possible de donner plusieurs réponses)

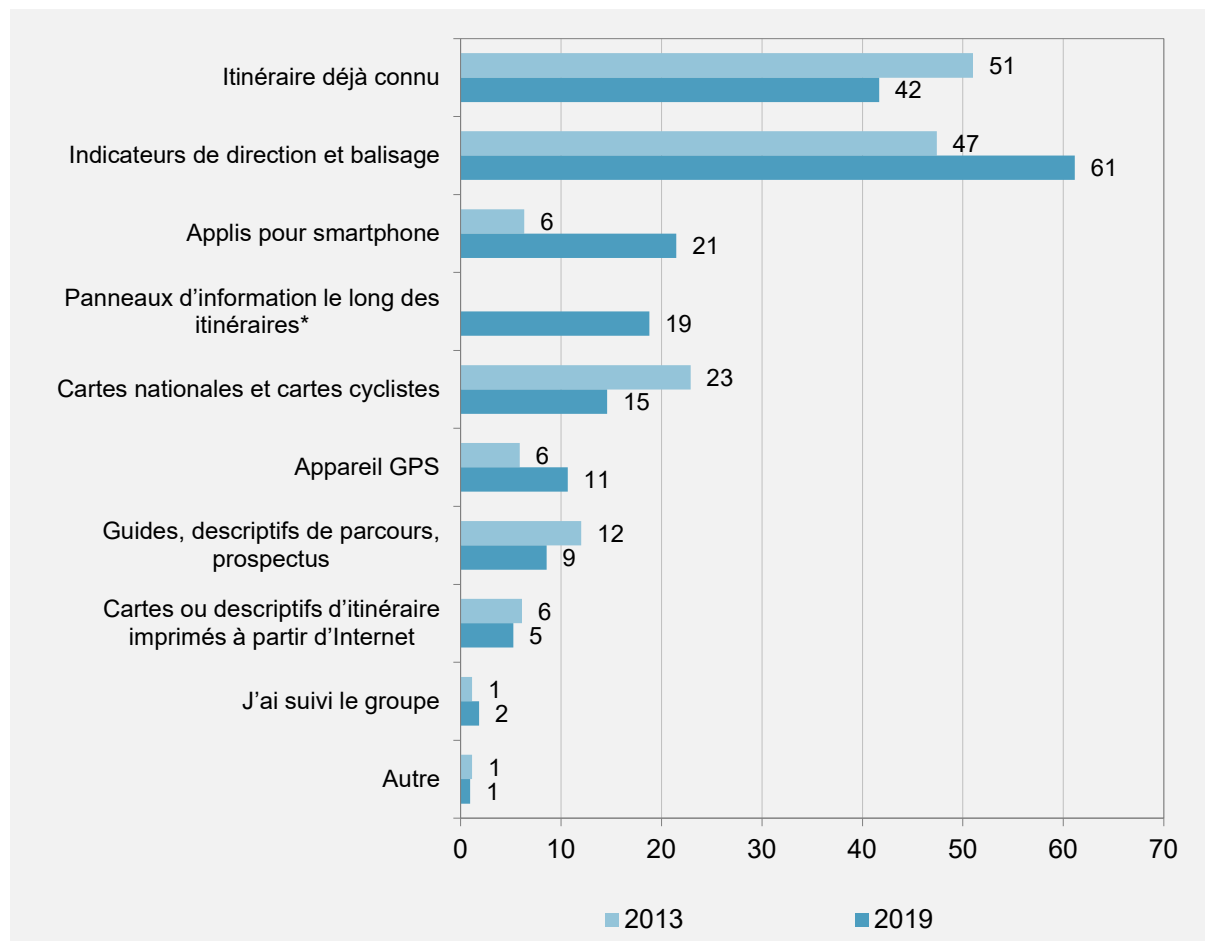


Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118 (1145 lors de tours et voyages à vélo).

*Les indicateurs de direction, les applis et les appareils GPS gagnent en importance*

La manière dont on s'oriente en cours de route lors des tours à vélo a considérablement évolué de 2013 à 2019. Désormais, davantage de cyclistes se repèrent à l'aide des indicateurs de direction et du balisage. De plus, l'utilisation d'applis pour smartphone et d'appareils GPS est plus largement répandue (figure 8.8). Les cartes et les guides ainsi que les descriptifs de parcours et les prospectus sont par contre moins utilisés.

F 8.8 : Navigation en cours de route en 2013 et 2019 (part en % des cyclistes, avec indication de la source d'informations utilisée ; il était possible de donner plusieurs réponses)



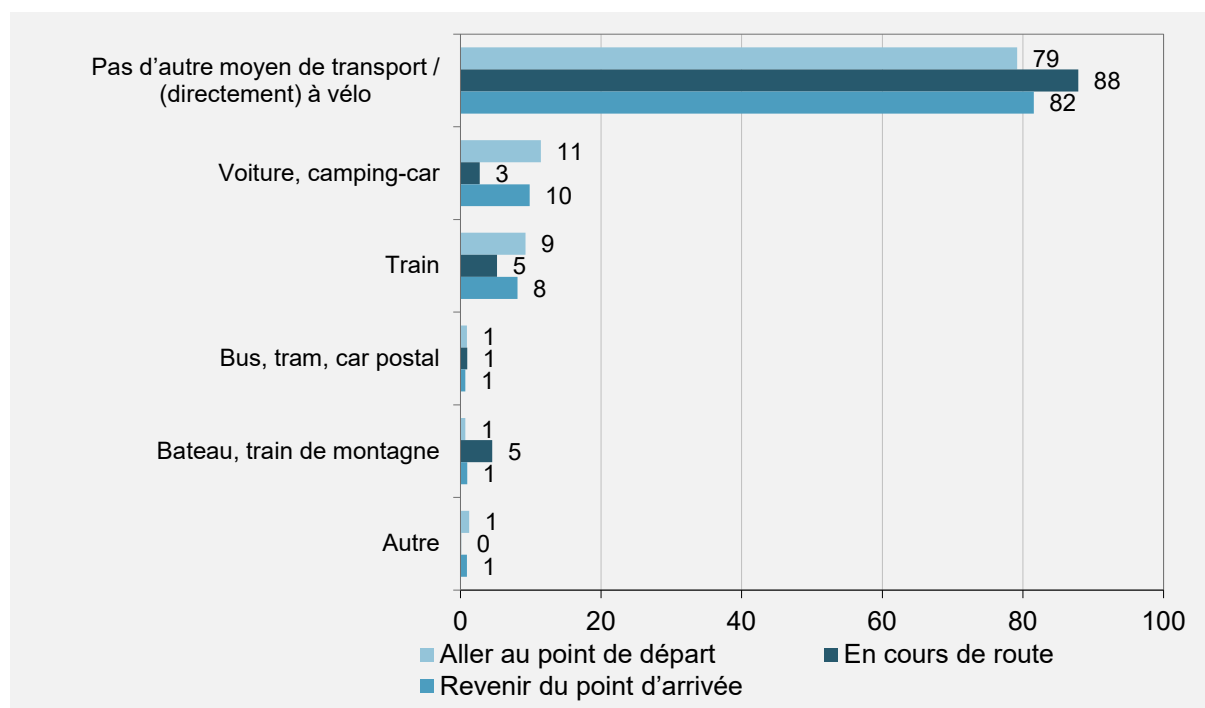
Jeux de données : enquêtes La Suisse à vélo 2013 et 2019. Nombre de personnes interrogées : 2013 : 830 (uniquement questionnaire pour précisions [follow-up], 441 lors de tours et voyages à vélo); 2019 : 2118 (1145 lors de tours et voyages à vélo). Remarque : \* l'utilisation des panneaux d'information le long des itinéraires n'a été relevée qu'en 2019.

## 9. Utilisation des moyens de transport et mobilité combinée

*La plupart des tours à vélo commencent devant sa porte*

La grande majorité des trajets et tours se font sans utilisation d'autres moyens de transport que le vélo. Huit trajets à vélo sur dix commencent directement devant le domicile ou le logement de vacances (figure 9.1). On ne se sert de sa voiture ou prend le train avant de monter en selle que lors d'un trajet à vélo sur dix. Une fois en route, on n'utilise que rarement un autre moyen de transport que le vélo pour franchir certains tronçons du trajet. Lorsqu'on le fait, cet autre moyen de transport est le plus souvent le train ou le bateau.

F 9.1 : Moyens de transport utilisés, tous trajets à vélo confondus, pour aller au point de départ, en cours de route et pour revenir du point d'arrivée (parts en % des cyclistes, avec indication du moyen de transport utilisé ; il était possible de donner plusieurs réponses)

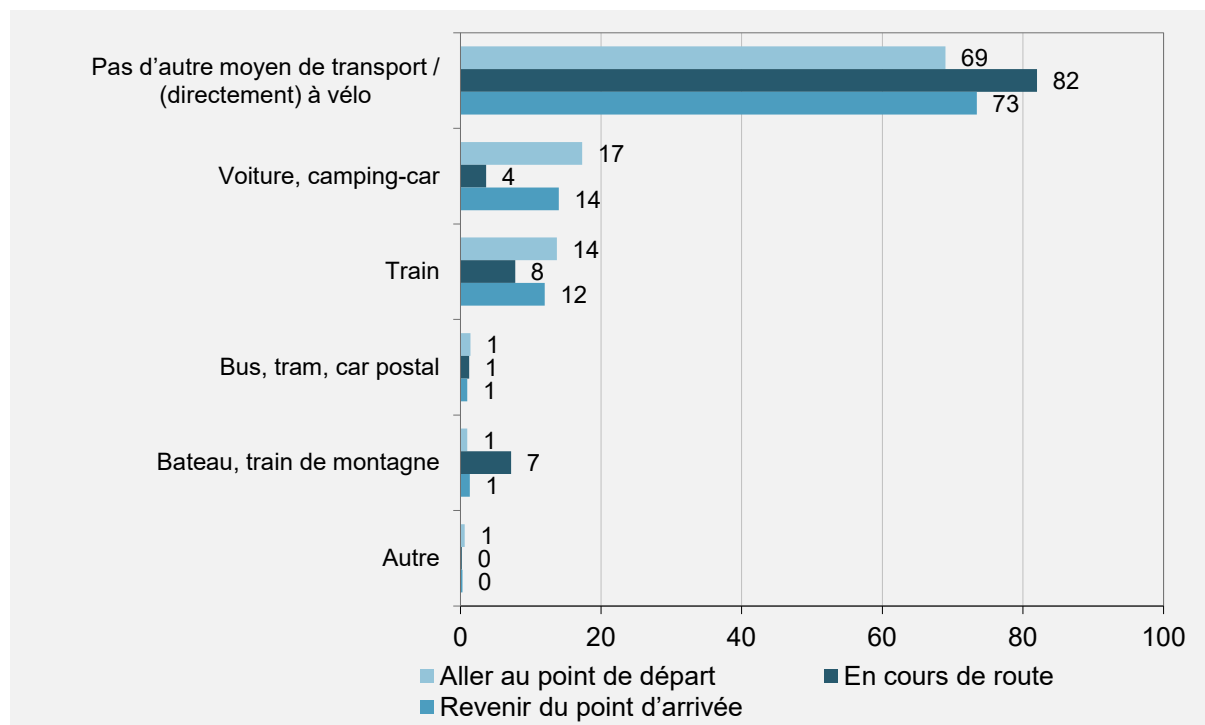


Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118.

Si l'on considère uniquement les tours à vélo, on part aussi directement à vélo dans la plupart des cas (figure 9.2). On utilise sa voiture comme autre moyen de transport lors d'un tour sur six et le train lors d'un tour sept.



F 9.2 : Moyens de transport utilisés lors des tours à vélo pour aller au point de départ, en cours de route et pour revenir du point d'arrivée (parts en % des cyclotouristes, avec indication du moyen de transport utilisé ; il était possible de donner plusieurs réponses)

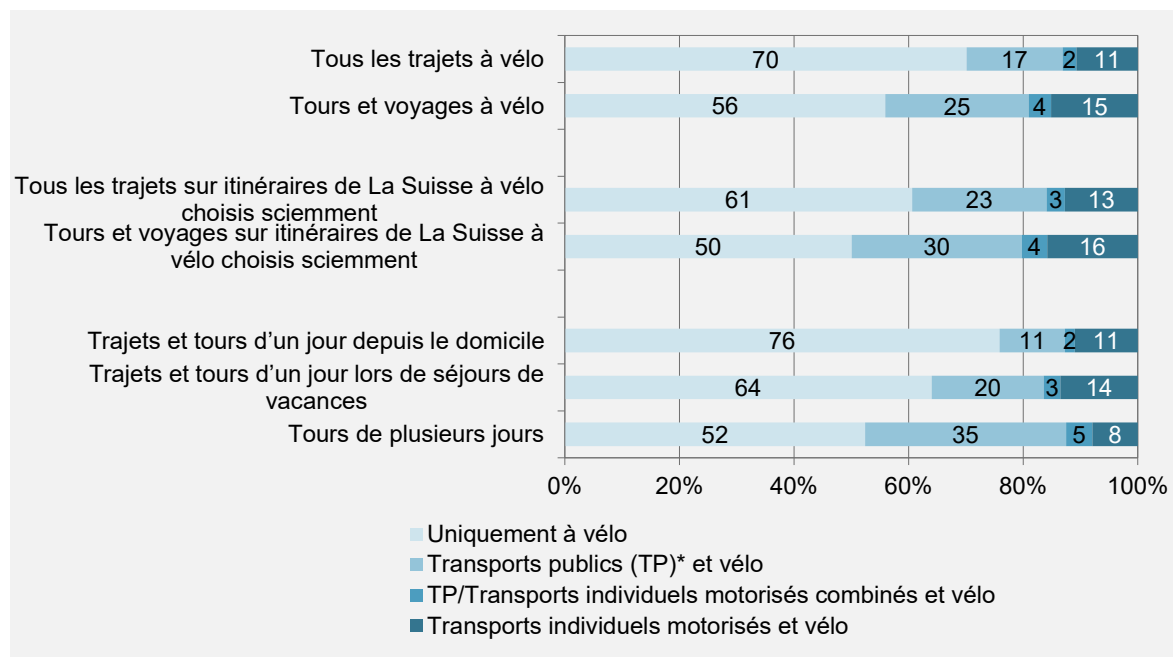


Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118 (1145 lors de tours et voyages à vélo).

Compte tenu de tous les moyens de transport utilisés à quelque moment que ce soit des trajets à vélo, on constate que sept trajets sur dix sont accomplis exclusivement à la force du mollet (éventuellement avec assistance au pédalage). Lorsque d'autres moyens de transport que le vélo sont utilisés, les transports publics jouent un rôle plus important que les transports individuels motorisés, notamment parce que pour les tronçons en cours de route, les cyclistes prennent surtout le train ou le bateau. Si l'on fait abstraction des autres moyens de transport utilisés en cours de route et ne tient pas compte du bateau et du train de montagne, l'utilisation des transports publics et celle des transports individuels motorisés lors des tours à vélo sont pratiquement à l'équilibre (figure 9.4)<sup>20</sup>. De plus, lors des tours effectués sur des itinéraires de La Suisse à vélo choisis sciemment et lors des tours de plusieurs jours, ce sont les transports publics qui l'emportent.

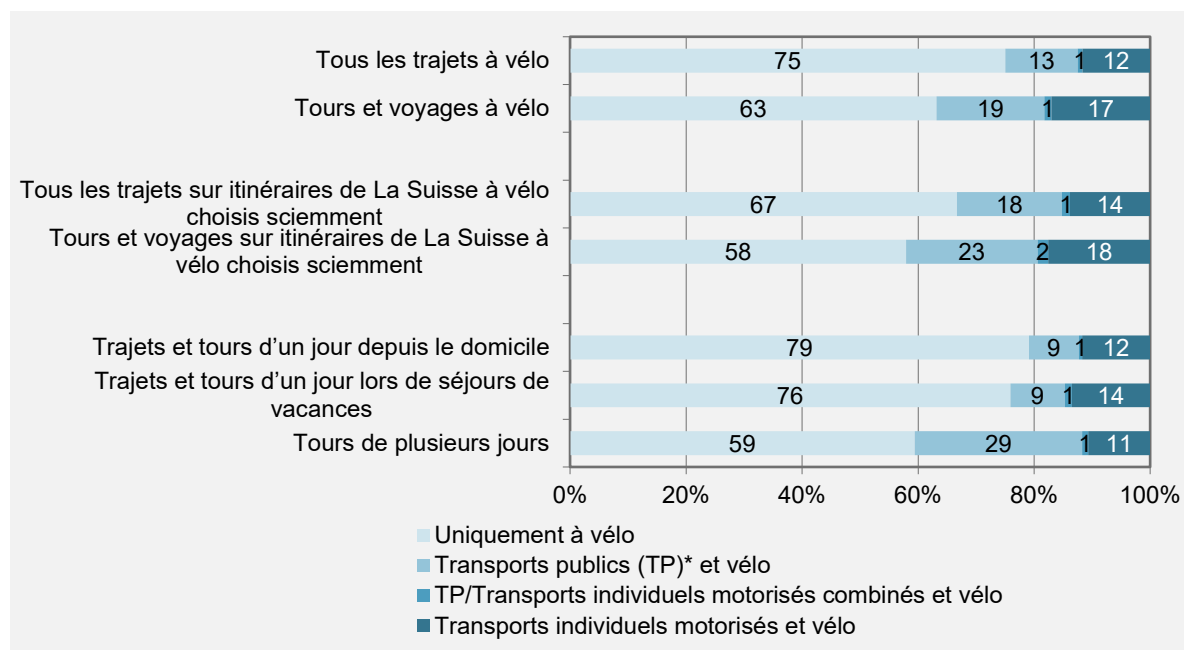
<sup>20</sup> Cette analyse supplémentaire est faite parce que les autres moyens de transport utilisés en cours de route dépendent fortement du lieu où les cyclistes ont été interrogés.

F 9.3 : Moyens de transport utilisés lors des trajets et tours à vélo, selon le type de tour et sur des itinéraires de La Suisse à vélo choisis sciemment (aller au point de départ, en cours de route et revenir du point d'arrivée, part en %)



Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118. Remarque : \* dans ce diagramme, les transports publics incluent le train (de montagne), le bus, le tram, le car postal et le bateau.

F 9.4 : Moyens de transport utilisés pour aller au point de départ et revenir du point d'arrivée, selon le type de tour et sur des itinéraires de La Suisse à vélo choisis sciemment (sans les moyens de transport en cours de route, ni le bateau et le train de montagne)



Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118. Remarque : \* dans ce diagramme, les transports publics incluent uniquement le train, le bus, le tram et le car postal. Le bateau et le train de montagne ne sont pas pris en considération. Ils peuvent s'ajouter comme moyens de transport supplémentaires dans tous les types de trajets et tours à vélo.

## 10. Dépenses et chiffre d'affaires

*Dépenses d'environ 30 francs lors des tours d'un jour sans nuitée à l'extérieur et nettement plus élevées lors des tours avec nuitée à l'extérieur*

Entreprendre un tour à vélo occasionne généralement différentes dépenses. Seuls les trajets effectués dans la vie de tous les jours (pour se rendre au travail, faire des achats, etc.) ne coûtent généralement rien. C'est pourquoi le présent chapitre n'examine en détail que les dépenses occasionnées par les tours à vélo, autrement dit par les trajets relevant de la catégorie « tours et voyages à vélo ». Dès que le tour comporte une nuitée, les frais d'hébergement sont le plus gros poste de dépenses. Ils se montent à 96 francs en moyenne (tableau 10.1). Un tiers des cyclotouristes ont fait état de frais d'hébergement. De plus, alors que l'on a des frais de repas lors de la plupart des tours à vélo, les dépenses pour des souvenirs ou autres dépenses similaires sont comparativement rares. Si l'on additionne toutes les dépenses et les répartit uniformément sur tous les tours à vélo, on constate qu'une journée moyenne de tour à vélo en Suisse coûte 83 francs.

T 10.1 : Dépenses par personne et par jour lors de tours à vélo moyens

	Montant par personne avec dépenses	Part des personnes avec dépenses (en %)	Dépenses lors d'un tour à vélo moyen (moyenne arithmétique arrondie)
Aller au point de départ et revenir du point d'arrivée	47	28	13
Transports publics en cours de route	24	14	3
Repas	42	83	35
Nuitée	96	31	30
Autres dépenses (souvenirs, etc.)	24	8	2
Dépenses totales	–	–	83

Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118 (1097 lors de tours et voyages à vélo et avec indications valables relatives aux dépenses).

Si les tours à vélo ne comportent pas de nuitée à l'extérieur, c'est-à-dire qu'ils n'ont pas lieu lors de séjours de vacances et ne font pas partie de tours de plusieurs jours, les dépenses s'élèvent à 29 francs en moyenne (tableau 10.2). Les tours de plusieurs jours sont ceux pour lesquels les dépenses sont de loin les plus élevées, avec pour principaux postes de dépenses la nuitée et les repas. C'est également le cas lorsque les tours sont effectués sur des itinéraires de La Suisse à vélo choisis sciemment (tableau 10.3).

## T 10.2 : Dépenses par personne et par jour lors de tours à vélo moyens, selon le type de tour (en francs)

	Tours d'un jour sans nuitée en dehors du domicile	Tours d'un jour lors de séjours de vacances	Tours de plusieurs jours
Aller au point de départ et revenir du point d'arrivée	7	5	28
Transports publics en cours de route	2	5	4
Repas	19	31	63
Nuitée	–	19	86
Autres dépenses (souvenirs, etc.)	1	2	4
Dépenses totales	29	62	185

Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118 (1097 lors de tours et voyages à vélo et avec indications valables relatives aux dépenses).

## T 10.3 : Dépenses par personne et par jour lors de tours à vélo moyens effectués sur des itinéraires de La Suisse à vélo choisis sciemment, selon le type de tour (en francs)

	Tours d'un jour sans nuitée en dehors du domicile	Tours d'un jour lors de séjours de vacances	Tours de plusieurs jours
Aller au point de départ et revenir du point d'arrivée	9	4	30
Transports publics en cours de route	3	5	4
Repas	21	31	69
Nuitée	–	19	92
Autres dépenses (souvenirs, etc.)	1	2	5
Dépenses totales	34	61	200

Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118 (1097 lors de tours et voyages à vélo et avec indications valables relatives aux dépenses).

Étant donné que les tours à vélo effectués par des visiteurs étrangers comportent généralement des nuitées, les dépenses moyennes par journée de tour (127 francs) sont plus élevées que pour les cyclotouristes indigènes (73 francs). Lorsque les tours sont effectués sur des itinéraires de La Suisse à vélo choisis sciemment, les dépenses moyennes par journée de tour des visiteurs étrangers sont de 147 francs et celles des cyclotouristes indigènes de 89 francs.

Par rapport à 2013, le montant et la composition des dépenses par journée de tour n'ont pas beaucoup varié.

*Le chiffre d'affaires généré par les cyclotouristes indigènes et étrangers s'élève à environ 3 milliards de francs*

Compte tenu d'un nombre moyen de quinze tours à vélo par an, les cyclotouristes domiciliés en Suisse dépensent 1095 francs par personne et par année en moyenne. Cela signifie, après extrapolation aux quelque 2,4 millions de cyclotouristes, que les tours à vélo de la population résidente suisse génèrent un chiffre d'affaires annuel d'environ 2,6 milliards de francs<sup>21</sup>. Les tours à vélo des visiteurs étrangers génèrent quant à eux – également après extrapolation – un chiffre d'affaires compris entre 45 et 63 millions de francs,

Les cyclotouristes domiciliés en Suisse qui utilisent les itinéraires de La Suisse à vélo le font lors de cinq jours par an en moyenne ([voir section 4.2](#)). Avec des dépenses moyennes de 89 francs par journée de tour effectuée sur des itinéraires de La Suisse à vélo choisis sciemment, il en résulte un chiffre d'affaires de 510 millions de francs. S'y ajoutent environ 30 millions de francs dépensés par les visiteurs étrangers qui choisissent sciemment de faire leurs tours sur ces itinéraires.

---

<sup>21</sup> Il est probable que le chiffre d'affaires généré par les cyclotouristes indigènes soit en réalité inférieur à cette estimation, car les cyclistes n'ont été interrogés que le long des itinéraires de La Suisse à vélo et l'on sait que sur ces itinéraires, la part des tours à vélo avec nuitée à l'extérieur est plus élevée que sur les autres itinéraires. De plus, un certain flou entoure la délimitation entre les tours à vélo à proprement parler et les trajets plus courts effectués pendant les loisirs.

## **11. Importance et évaluation de l'infrastructure et des offres**

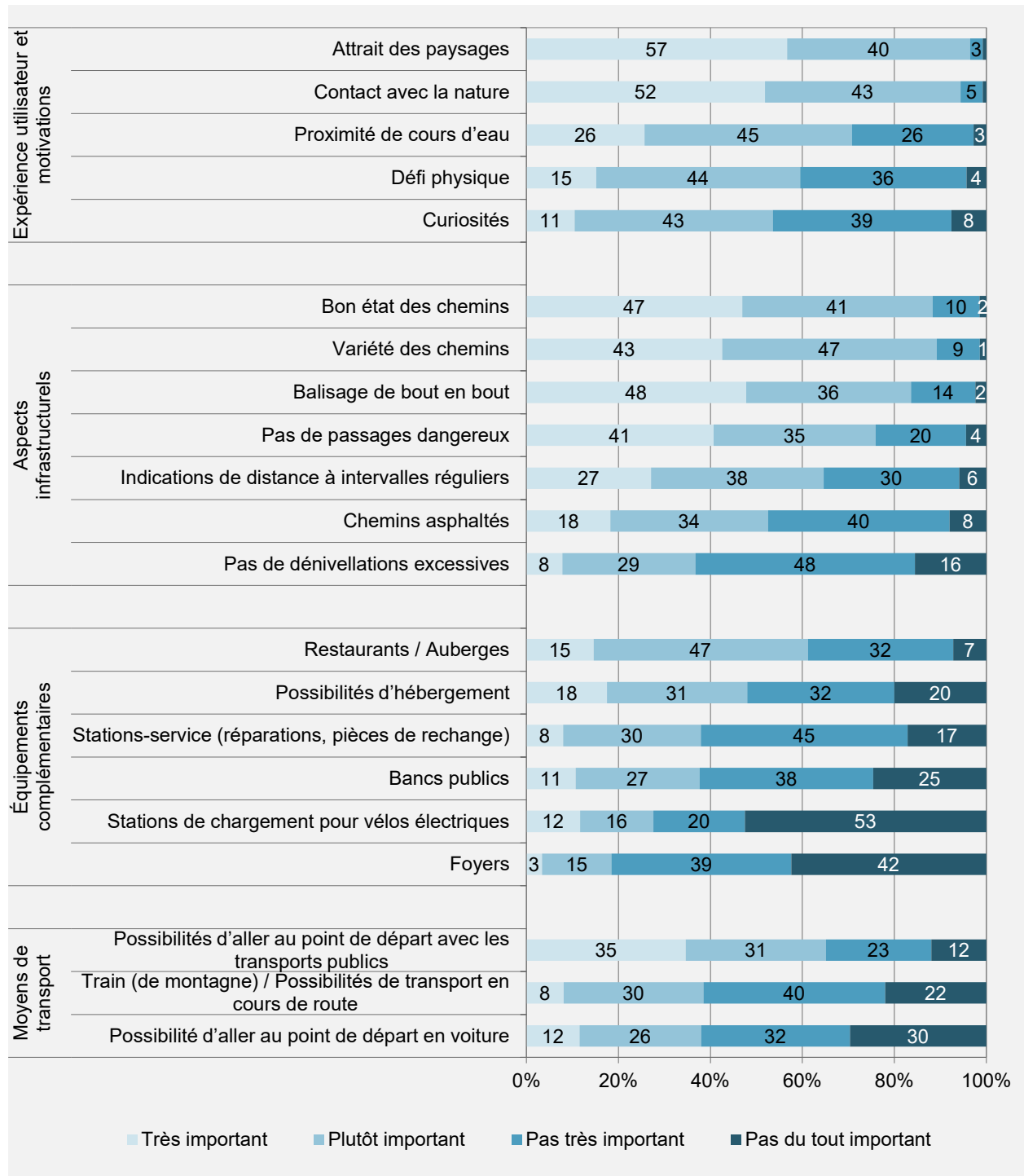
### **11.1 Importance de divers aspects et offres en lien avec les tours à vélo et satisfaction à leur égard**

*Satisfaction globale élevée, potentiel d'optimisation en ce qui concerne les indications de distance ainsi que les stations-service et de recharge*

Lors de l'enquête La Suisse à vélo 2019, les cyclistes ont également été interrogés sur divers aspects pouvant rendre les tours à vélo plus agréables ou attrayants. Ils devaient indiquer l'importance de ces aspects à leurs yeux et leur degré de satisfaction à leur égard. Les résultats sont présentés aux figures 11.1 et 11.2.

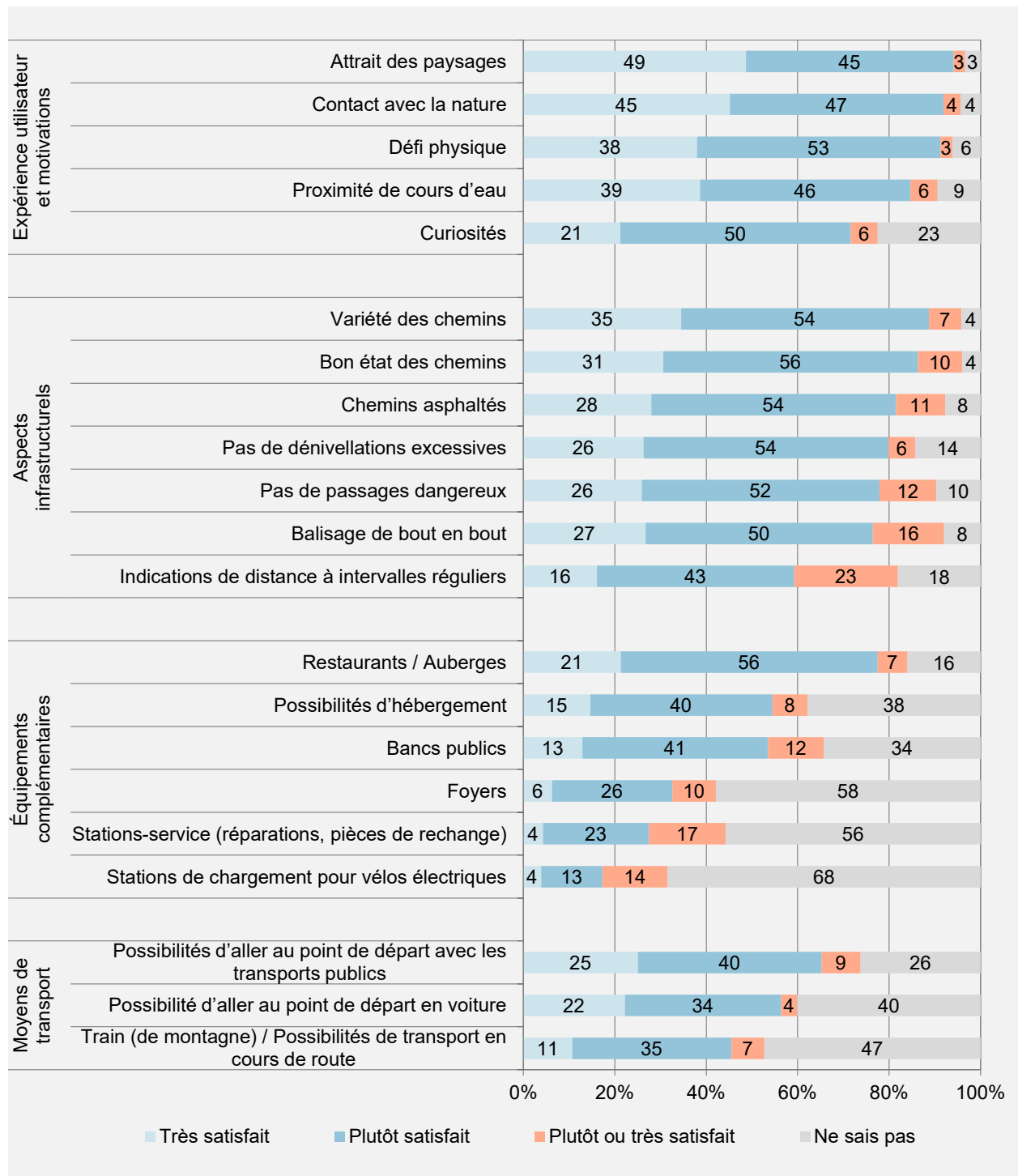
Les deux aspects que les cyclistes jugent les plus importants pour le choix des itinéraires sont l'attrait des paysages et le contact avec la nature. Ces aspects sont aussi ceux pour lesquels le degré de satisfaction des cyclistes est le plus élevé. Ont également une grande importance la variété des chemins et leur bon état, un balisage de bout en bout et l'absence de passages dangereux. La satisfaction concernant ces aspects est généralement élevée, même si des voix critiques se sont fait entendre sur les indications de distance et le balisage. Les stations-service et de recharge ne sont importantes que pour une minorité de cyclistes, mais ceux qui en sont tributaires sont nombreux à estimer que la situation actuelle est insatisfaisante. C'est ainsi que pour 58 % des adeptes du vélo électrique, les stations de recharge sont (très) importantes, mais seulement 45 % d'entre eux sont (très) satisfaits de l'offre actuelle et tous les autres plutôt insatisfaits, voire très insatisfaits.

F 11.1 : Importance de divers aspects en lien avec les tours à vélo (parts en %)



Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118.

F 11.2 : Satisfaction à l'égard de divers aspects en lien avec les tours à vélo (parts en %)

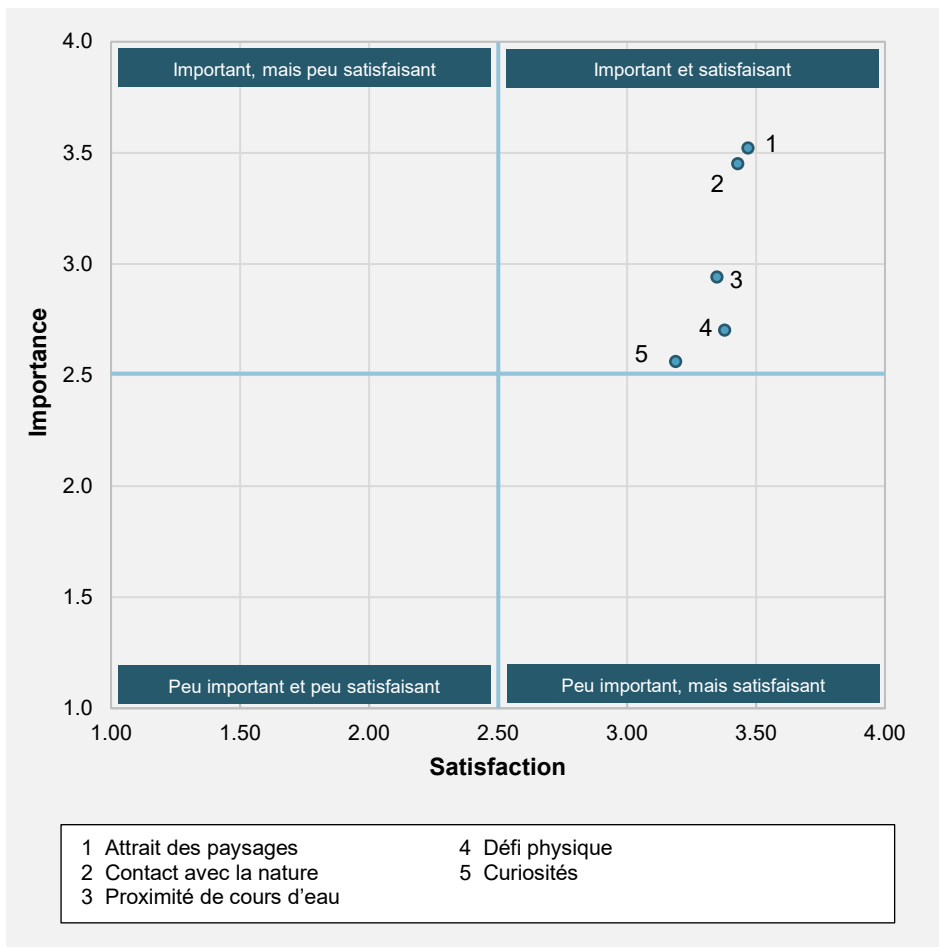


Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118.



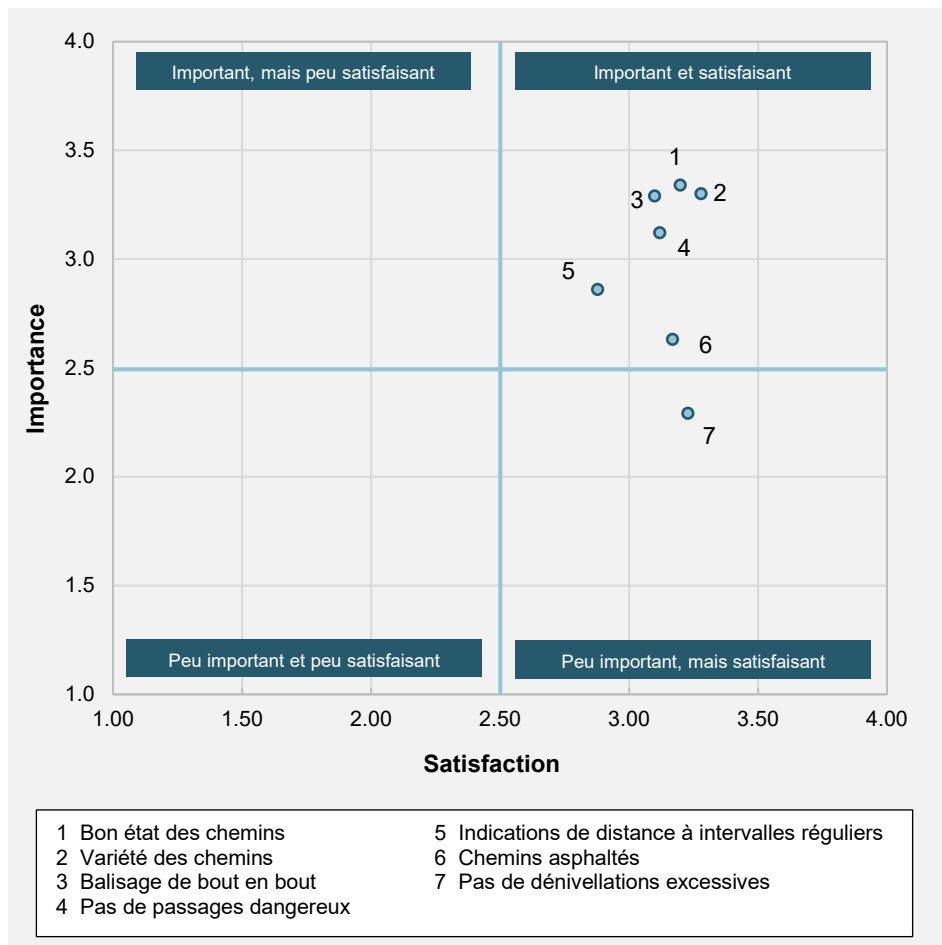
Les matrices d'analyse de portefeuille des figures 11.3 à 11.5 montrent quel est le rapport entre importance et satisfaction pour les divers aspects, à quels aspects il faut prêter une attention particulière et lesquels il est souhaitable d'améliorer. La plupart des aspects combinent une grande importance et une satisfaction élevée. Ces aspects doivent donc être gérés de manière que cela reste le cas. Aucun aspect ne se situe dans le quadrant supérieur gauche combinant grande importance et faible satisfaction. On distingue un potentiel d'amélioration pour les indications de distance à intervalles réguliers ainsi que pour les stations-service et de recharge.

F 11.3 : Importance et satisfaction en ce qui concerne l'expérience utilisateur et les motivations (valeurs moyennes)



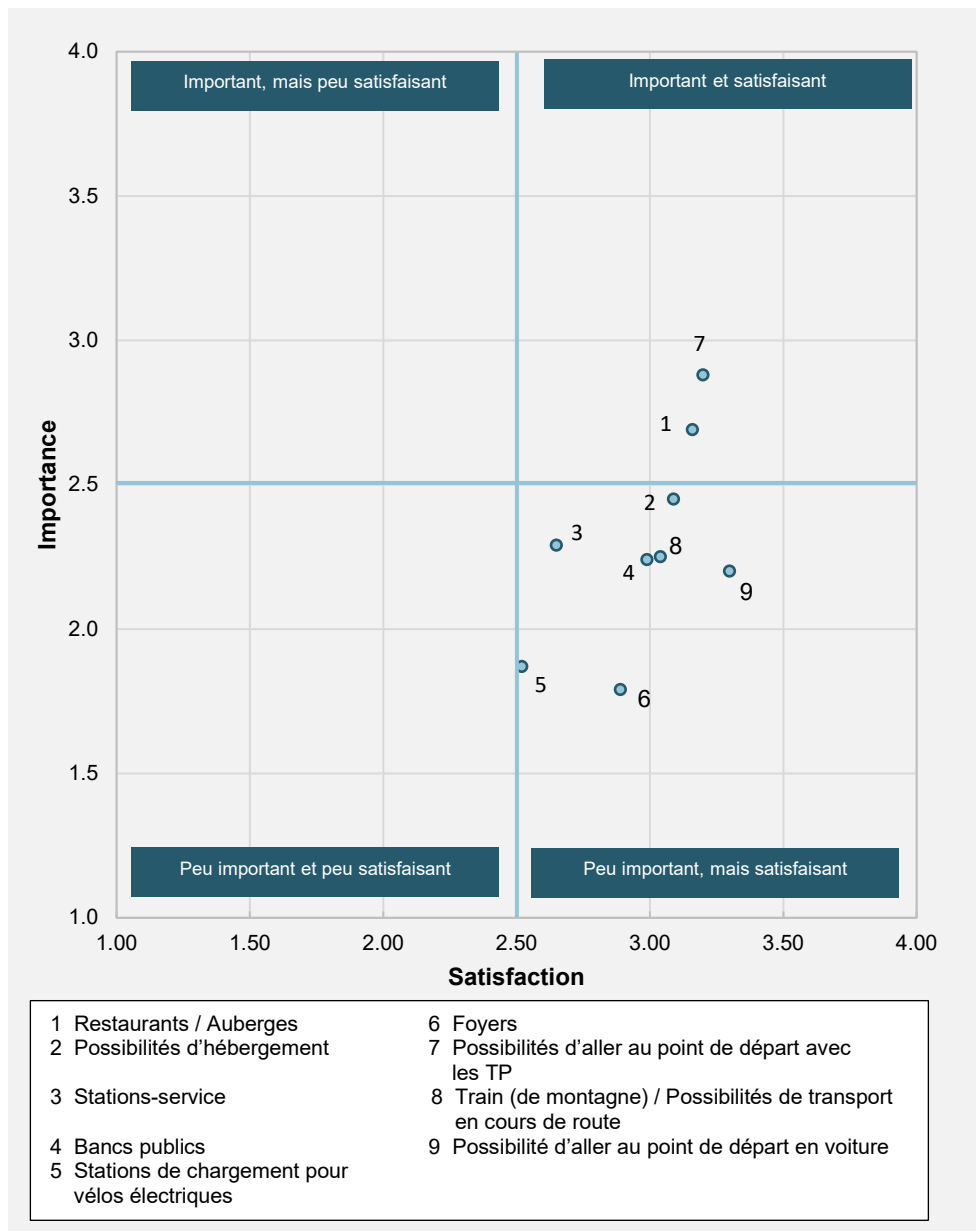
Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118.

F 11.4 : Importance et satisfaction en ce qui concerne les aspects infrastructurels (valeurs moyennes)



Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118.

F 11.5 : Importance et satisfaction en ce qui concerne les équipements complémentaires et la connexion avec les moyens de transport (valeurs moyennes)



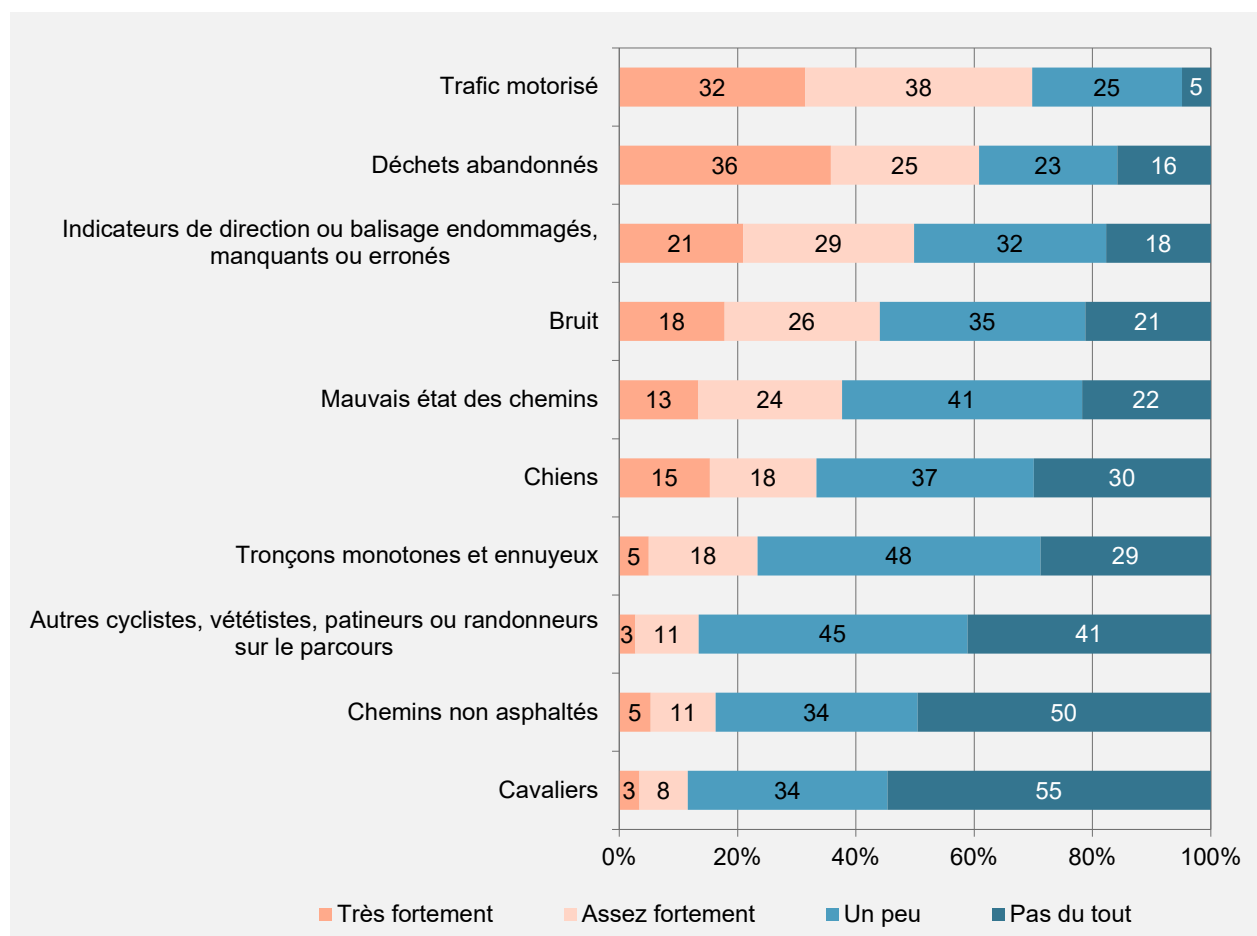
Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118.

## 11.2 Facteurs de dérangement possibles lors des tours à vélo

*Le facteur le plus dérangent est le trafic motorisé*

Le plaisir et la satisfaction ressentis lors des tours à vélo peuvent être gâchés par différents facteurs de dérangement. Le plus dérangent est le trafic motorisé (figure 11.6). Les déchets abandonnés assombrissent également l'humeur de la majorité des cyclistes. Quant aux défauts des indicateurs de direction et du balisage, elles dérangent plus ou moins fortement les cyclistes ou les laissent plus ou moins indifférents, à parts égales. La majorité des cyclistes ressentent tous les autres facteurs comme peu ou pas dérangement.

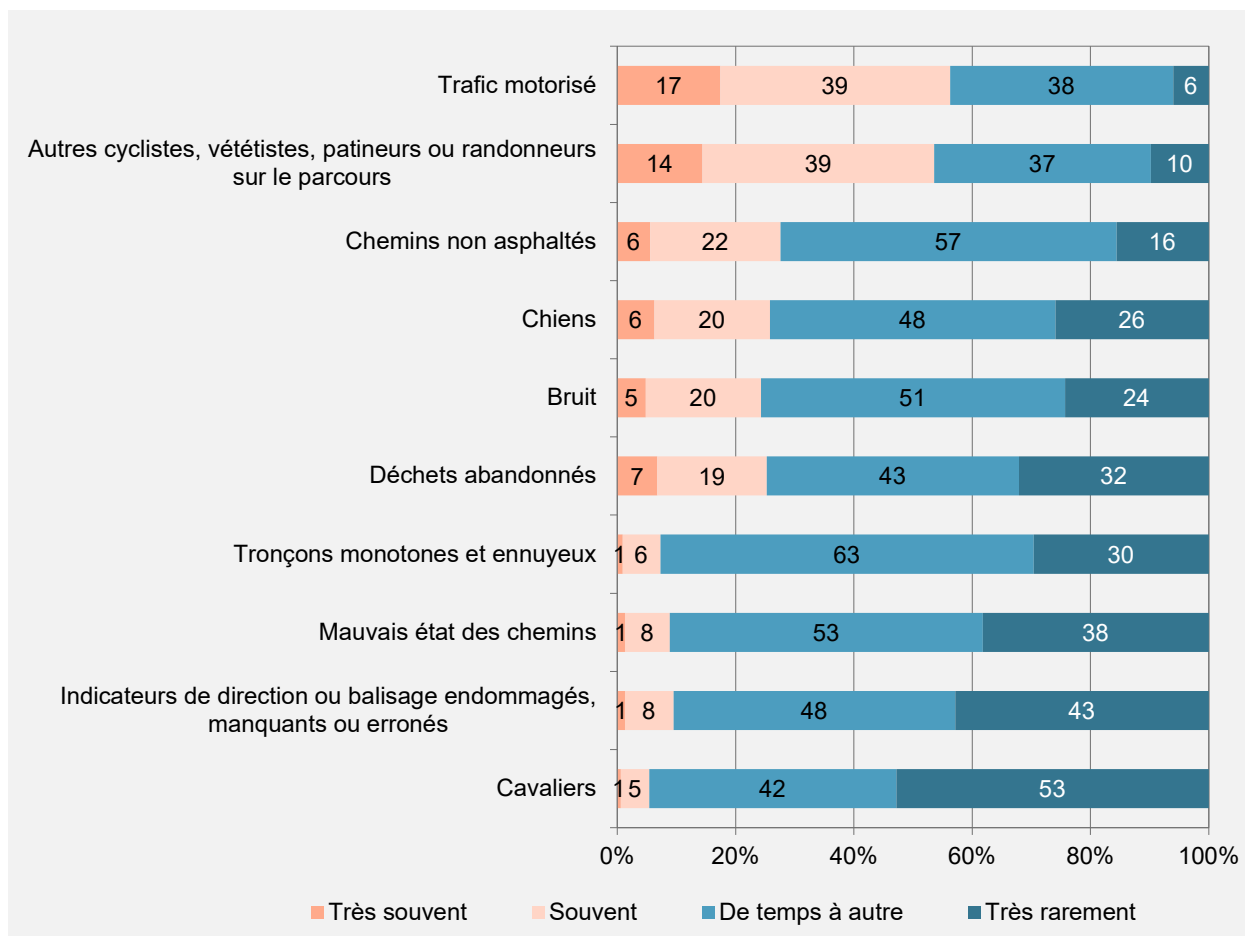
F 11.6 : Mesure dans laquelle les cyclistes se sentent dérangés par divers aspects lors de leurs trajets à vélo (parts en %)



Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118.

Si l'on examine la fréquence à laquelle les facteurs de dérangement possibles se présentent effectivement en cours de route, le trafic motorisé figure de nouveau au premier rang. Les cyclistes indiquent même être plus fréquemment dérangés par ce dernier que par les autres pratiquants de la mobilité douce empruntant le même parcours (figure 11.7). Les déchets abandonnés et les défauts des indicateurs de direction et du balisage sont plus rares.

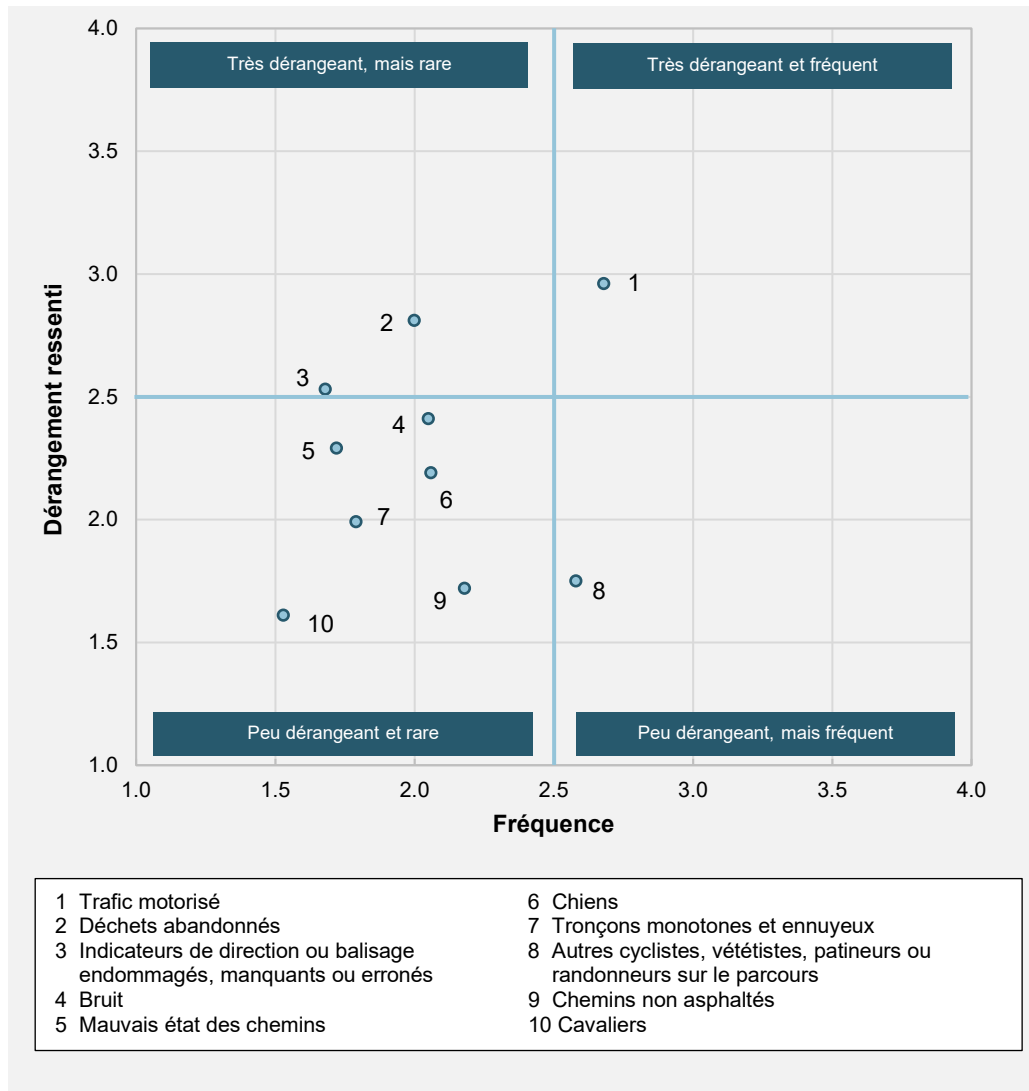
F 11.7: Fréquence à laquelle divers facteurs de dérangement possibles se présentent effectivement en cours de route (parts en %)



Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118.

La matrice d'analyse de portefeuille met en évidence la problématique du trafic motorisé (figure 12.8). Ce facteur de dérangement est le seul qui se situe dans le quadrant supérieur droit, autrement dit qui dérange fortement et se présente souvent en cours de route.

F 11.8 : Dérangeant ressenti et fréquence (valeurs moyennes)



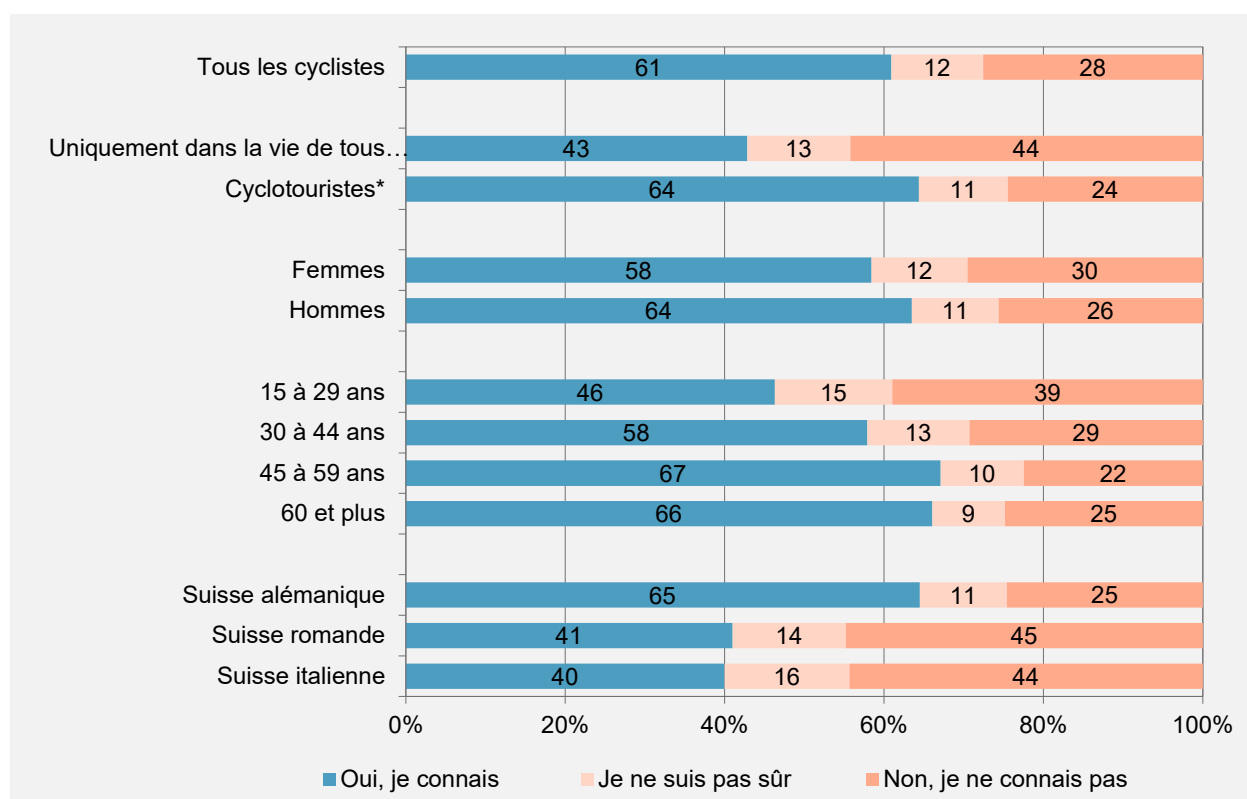
Jeu de données : enquête La Suisse à vélo 2019. Nombre de personnes interrogées : 2118.

## 12. Notoriété de SuisseMobile et de La Suisse à vélo

*Les itinéraires de La Suisse à vélo sont plus connus en Suisse alémanique*

Le nombre de cyclistes qui connaissent et utilisent les itinéraires de La Suisse à vélo a été présenté à la [section 4.2](#). Le présent chapitre examine plus en détail la notoriété des itinéraires de La Suisse à vélo et de SuisseMobile. Six cyclistes sur dix connaissent les itinéraires de La Suisse à vélo (figure 12.1). Ceux qui n'utilisent leur vélo que dans la vie de tous les jours les connaissent toutefois nettement moins que ceux qui font des tours à vélo plus ou moins longs pendant leurs loisirs. De plus, les itinéraires sont plus connus par les hommes et les personnes de plus de 45 ans que par les femmes et les plus jeunes. Il y a également d'importantes différences entre les régions linguistiques : en Suisse alémanique, deux cyclistes sur trois connaissent les itinéraires de La Suisse à vélo, contre seulement deux sur cinq en Suisse latine.

F 12.1 : Notoriété des itinéraires de La Suisse à vélo (parts en %)



Jeu de données : Sport Suisse 2020. Nombre de personnes interrogées : 11 301 (4599 cyclistes). Remarque : \* cyclistes effectuant des tours à vélo plus ou moins longs pendant leurs loisirs.

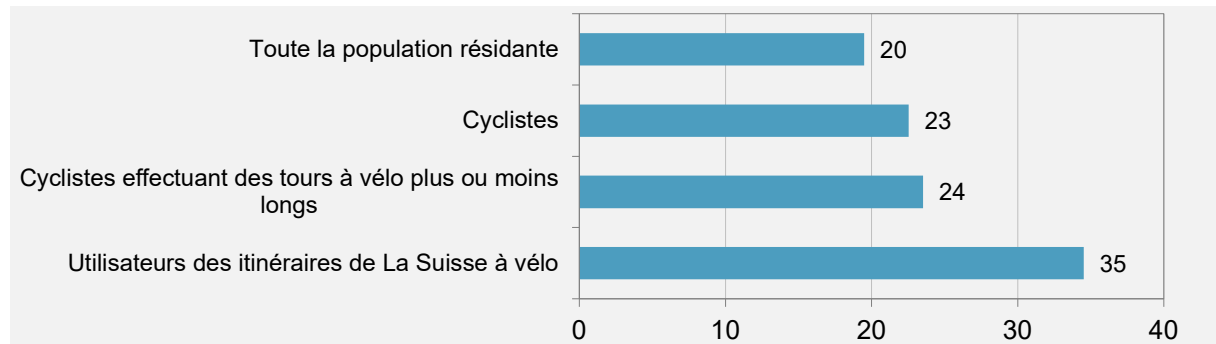
De 2013 à 2019, la notoriété des itinéraires de La Suisse à vélo parmi les cyclistes présente une légère augmentation de 3 points de pourcentage. On constate toutefois que si elle s'est accrue en Suisse alémanique (+ 5 points de pourcentage), elle a au contraire reculé en Suisse romande (- 7 points de pourcentage)<sup>22</sup>.

<sup>22</sup> En Suisse italienne, le trop petit nombre de cas ne permet pas de déterminer avec certitude comment la notoriété des itinéraires de La Suisse à vélo a varié.

*Un tiers des utilisateurs des itinéraires de La Suisse à vélo connaît SuisseMobile*

La notoriété de SuisseMobile a été mesurée indépendamment des activités physiques et sportives pratiquées. Un cinquième de la population résidente suisse de 15 ans et plus avait déjà entendu parler de SuisseMobile. Si l'on considère uniquement les cycliste et les cyclotouristes, près d'un quart connaissaient SuisseMobile et parmi ceux qui avaient déjà utilisé les itinéraires de La Suisse à vélo, un bon tiers savaient que SuisseMobile est l'organisation responsable de ces itinéraires.

F 12.2 : Notoriété de SuisseMobile (part en % des personnes qui avaient déjà entendu parler de SuisseMobile)



Jeu de données : Sport Suisse 2020. Nombre de personnes interrogées : 840 (module complémentaire SuisseMobile). Réponse à la question : « Avez-vous déjà entendu parler de SuisseMobile, le réseau national destiné à la mobilité douce ? »



## 13. Méthodes d'enquête et d'analyse

Les analyses du présent rapport se fondent pour l'essentiel sur deux enquêtes. Dans l'enquête Sport Suisse 2020, on a mesuré en détail non seulement la pratique d'activités physiques et sportives par la population suisse, mais également, entre autres, l'utilisation des différentes infrastructures sportives, les motivations sportives des pratiquants ainsi que les voyages et vacances sportives qu'ils faisaient. Le questionnaire incluait en outre plusieurs questions concernant spécifiquement SuisseMobile. Les personnes qui ont cité le vélo comme activité physique ou sportive pratiquée ont été interrogées sur cette pratique (dans la vie de tous les jours ou lors de tours plus ou moins longs pendant les loisirs) ainsi que sur leur utilisation du vélo électrique. On a également demandé aux participants à l'enquête s'ils connaissaient et utilisaient les itinéraires de La Suisse à vélo. Enfin, on a mesuré la notoriété de SuisseMobile. Dans l'enquête La Suisse à vélo 2019, les participants ont été recrutés directement sur les itinéraires de La Suisse à vélo et on les a interrogés, d'une part, sur le tour qu'ils étaient en train d'effectuer et, d'autre part, sur leur pratique du vélo en général, leur demandant en outre d'évaluer divers aspects de l'infrastructure cyclable ainsi que les différentes offres disponibles.

### 13.1 Enquête Sport Suisse 2020

Tous les six ans, l'enquête Sport Suisse rend compte en détail des derniers développements intervenus dans le sport et analyse le comportement, les motivations, la consommation et les besoins de la population suisse dans ce secteur. L'enquête est coordonnée et financée par l'Office fédéral du sport (OFSP), conjointement avec Swiss Olympic, le Bureau de prévention des accidents (bpa) et la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents (Suva). Elle est en outre soutenue par l'Office fédéral de la statistique (OFS). SuisseMobile, SuisseRando et Antidoping Suisse participent également au projet en qualité de partenaires. Les cantons de Berne, Bâle-Campagne, Grisons, St-Gall, Zoug et Zurich ainsi que les villes de Zurich, Winterthour, St-Gall et Rapperswil-Jona étaient également impliqués dans cette édition de l'enquête, avec des échantillons complémentaires et des études d'approfondissement. Depuis 2000, l'enquête est réalisée par l'Observatoire Suisse du Sport (c/o Lamprecht & Stamm Sozialforschung und Beratung AG).

S'agissant du groupe cible des adultes, l'édition 2020 de l'étude Sport Suisse a été menée pour la première fois sous une forme mixte : les personnes cibles avaient le choix entre participer à un entretien téléphonique assisté par ordinateur, comme lors des éditions précédentes, ou répondre à un questionnaire en ligne. Cette nouvelle méthodologie d'enquête avait pour but de contrer une tendance observée dans toute la Suisse, à savoir la baisse de la joignabilité des personnes à sonder ainsi que de leur disponibilité à participer à des enquêtes téléphoniques, de manière à obtenir un taux de retour le plus élevé possible.

Le questionnaire a été élaboré par l'Observatoire Suisse du Sport sur la base des enquêtes précédentes, en étroite collaboration avec les organes responsables et les partenaires de l'étude. Il a en outre dû être adapté aux nouvelles conditions-cadres méthodologiques de l'enquête. Le questionnaire est à disposition, sur demande, auprès de l'Observatoire Suisse du Sport ([www.sportobs.ch](http://www.sportobs.ch)). Comme en 2007 et 2013, l'institut LINK a été chargé de la réalisation de

l'enquête. Les entretiens téléphoniques ont été menés depuis les centrales téléphonique de l'institut à Zurich (allemand), Lausanne (français) et Lugano (italien).

L'enquête de terrain a officiellement débuté le 7 mars 2019. Afin de si possible exclure tout effet saisonnier, les entretiens ont eu lieu en trois phases espacées d'environ sept semaines les unes des autres. L'enquête de terrain a officiellement pris fin le 17 août 2019. Toute l'enquête a donc été réalisée avant que la pandémie de COVID-19 ne gagne la Suisse, en février 2020.

La méthodologie n'était pas la seule nouveauté : pour l'enquête Sport Suisse 2020, on a interrogé pour la première fois les personnes de plus de 74 ans. L'univers de l'enquête – au sein duquel l'échantillon de base a été recruté – est donc constitué de l'ensemble de la population résidente suisse de 15 ans et plus à même de répondre aux questions en allemand, français ou italien. Indépendamment de cet échantillon de base représentatif de l'ensemble de la population, des échantillons complémentaires ont été constitués, afin d'interviewer d'autres jeunes et habitants des cantons et des villes participant à l'enquête. En outre, plus de 800 entretiens téléphoniques supplémentaires ont été réalisés et intégrés à l'enquête à la faveur d'un sous-projet de l'Université de Berne et de la Haute école spécialisée du Nord-Ouest de la Suisse (FHNW). Ce sont donc les données de 12 120 personnes au total qui ont pu être exploitées dans le cadre de l'étude. Près des quatre cinquièmes des personnes interrogées ont rempli le questionnaire en ligne.

Le taux de retour a atteint 51 %. La principale raison pour laquelle des entretiens n'ont pas pu avoir lieu est l'absence de numéro de téléphone (68 %), loin devant le refus d'être interviewé (14 %) ou les problèmes liés à la langue, l'âge ou l'état de santé des personnes (8 %). Les personnes interrogées devaient consacrer environ 40 minutes à l'enquête, quelle que soit la méthode choisie.

Parmi les personnes interrogées, 51 % sont des femmes, 17 % des ressortissants étrangers et 14 % des Suisses binationaux. La population résidente étrangère est donc quelque peu sous-représentée dans l'enquête, et c'est pourquoi il faudrait plus correctement parler de population résidente assimilée linguistiquement. Il convient en outre de relever qu'en raison de la méthode utilisée, des questions posées et de la manière de prendre contact avec les personnes interrogées, l'enquête n'est pas représentative des personnes âgées. Il en a été tenu compte dans les extrapolations.

Près de quatre participants sur cinq (78 %) ont répondu au questionnaire en allemand, 14 % en français et 8 % en italien. Afin que l'échantillon global composé des différents échantillons partiels soit représentatif de la population résidente suisse, on a appliqué divers facteurs de pondération, tenant compte en particulier des différences de taille des échantillons selon les régions et les groupes d'âge. Les résultats publiés dans le présent rapport reposent donc sur des données pondérées, sauf pour ce qui est des nombres de cas, qui n'ont pas été pondérés et correspondent au nombre effectif de personnes interrogées.

Sport Suisse est la plus vaste enquête sur le comportement sportif de la population réalisée en Suisse. Les données sont collectées et analysées sur la base de critères scientifiques très stricts. Malgré cela, il faut garder à l'esprit que les enquêtes par échantillonnage présentent toujours une certaine marge d'erreur. La principale valeur de contrôle statistique de cette marge d'erreur est l'intervalle de confiance, qui se calcule selon la formule suivante :

$$IC = \pm 2 \sqrt{(p(100-p)/n)}$$

IC = intervalle de confiance

p = part de personnes interrogées ayant fourni une réponse donnée (en points de pourcentage)

n = taille de l'échantillon non pondérée

À titre d'exemple, si 42,0 % des personnes faisant partie de l'échantillon déclarent faire du vélo, la valeur « réelle » extrapolée à l'univers de l'enquête se situe, avec une probabilité de 95 %, entre 41,1 et 42,9 % (intervalle de confiance :  $\pm 0,90$  point de pourcentage).

Selon les données de l'OFS, la population résidante suisse âgée de 15 à 85 ans comptait 7 072 904 personnes début 2019. Compte tenu de l'intervalle de confiance, on peut donc affirmer que le 1 % des personnes interrogées correspond à environ 70 000 personnes. Toutefois, en 2019, la population résidante suisse avait sensiblement augmenté par rapport à 2013. Les extrapolations tiennent compte aussi bien de cette croissance de la population que de l'élargissement de l'enquête au groupe d'âge des plus de 74 ans.

### 13.2 Enquête La Suisse à vélo 2019

L'enquête La Suisse à vélo 2019 a été menée sur mandat de SuisseMobile, avec le soutien de l'Office fédéral des routes (OFROU). Elle a été réalisée par la communauté de travail de Polyquest AG et par Lamprecht & Stamm Sozialforschung und Beratung AG, en étroite collaboration avec les mandants.

Pour interroger les cyclistes utilisant les itinéraires de La Suisse à vélo, on a choisi de procéder à un recrutement face à face sur le terrain, autrement dit directement sur le réseau des itinéraires, suivi d'un questionnaire en ligne. Ce dernier est à disposition, sur demande, auprès de l'Observatoire Suisse du Sport ([www.sportobs.ch](http://www.sportobs.ch)). L'acquisition des participants à l'enquête a eu lieu au moyen de cartes de recrutement au format A6, sur lesquelles étaient notés l'adresse électronique, le nom, le prénom, le lieu de domicile et la langue du cycliste. Le lendemain, l'adresse électronique était saisie sur ordinateur et un courriel invitant à participer à l'enquête envoyé au cycliste.

Le recrutement pour l'enquête a débuté le 31 mai 2019 et s'est achevé le 14 septembre. Il s'est déroulé dans 76 lieux, dont on a veillé à ce qu'ils soient les mêmes que lors de l'enquête de 2013. Il avaient alors été choisis de manière à inclure le plus grand nombre possible d'itinéraires nationaux et régionaux et à couvrir de manière appropriée les différentes grandes régions linguistiques et touristiques.

Le tableau 13.1 présente les différents lieux de recrutement ainsi que, pour chaque lieu, le nombre de cartes de recrutement remplies, le nombre de questionnaires analysables et le taux de retour. Le nombre total de cartes de recrutement remplies s'est élevé à 3870 et au terme de la phase de terrain, fin septembre, on disposait de 2118 questionnaires analysables. Cela représente un très bon taux de retour de 55 %.

Le tableau 13.2 présente quant à lui certaines caractéristiques sociodémographiques des cyclistes interrogés et les compare avec celles des cyclistes qui ont participé à l'enquête Sport Suisse 2020.

Il en ressort que dans l'enquête La Suisse à vélo 2019, les femmes sont légèrement sous-représentées et les personnes de plus de 60 ans surreprésentées.

L'enquête réalisée en 2013 sur les itinéraires de La Suisse à vélo reposait sur trois piliers : un bref questionnaire sur le terrain, un questionnaire en ligne visant à obtenir des précisions (*follow-up*) et un autre questionnaire en ligne sur le site Web de SuisseMobile. Dans la présente étude, seules les données provenant du questionnaire de terrain et du questionnaire *follow-up* ont été prises en considération pour les comparaisons chronologiques.

T 13.1 : Lieux de recrutement, nombre de cartes de recrutement remplies et nombre de questionnaires analysables

Lieu	Cartes remplies	Questionnaires analysables	Taux de retour	Lieu	Cartes remplies	Questionnaires analysables	Taux de retour
Illarsaz (Aigle)	32	12	38 %	Unterbach	74	34	46 %
Leytron	12	5	42 %	Wichtrach	207	135	65 %
Aran	24	12	50 %	Golaten	35	27	77 %
Bénex	10	5	50 %	Brugg	38	26	68 %
Tamins	60	30	50 %	Pringy (Gruyères)	3	1	33 %
Trimmis	196	107	55 %	Faulensee	1	0	0 %
Gams	27	18	67 %	Rotkreuz/Zweiern	17	11	65 %
Horn	310	164	53 %	Oberägeri	11	4	36 %
Münsterlingen	611	308	50 %	Wurmsbach	29	14	48 %
Büsingen	87	33	38 %	Walenstadt	9	4	44 %
Fisibach	20	8	40 %	Schöftland	9	7	78 %
Laufenburg	12	8	67 %	Küblis	4	2	50 %
Pratteln	49	27	55 %	Grandson	37	17	46 %
Frenkendorf	556	308	55 %	Delémont	37	17	46 %
Emmen (Reussdamm)	13	4	31 %	Berthoud	17	5	29 %
Stans	13	4	31 %	Karthause Ittingen	9	5	56 %
Avegno	23	11	48 %	Uster	49	24	49 %
Giubiasco	60	30	50 %	Thurau	3	3	100 %
Schlatt-Haslen	15	12	80 %	Schübelbach	19	10	53 %
Appenzell	11	6	55 %	Weinfelden	11	5	45 %
Sarnen	119	72	61 %	Barberêche	14	8	57 %
Langenbühl	6	4	67 %	Konolfingen	31	20	65 %
Farvagny	8	5	63 %	Hüswil	8	4	50 %
Hagenwil b. Amriswil	15	9	60 %	Ruswil	2	1	50 %
Sennhof	30	16	53 %	Weggis	3	3	100 %
Glattbrugg	6	6	100 %	Wetzikon	53	27	51 %
Schinznach-Bad	31	18	58 %	Avenches Plages	45	30	67 %
Aarwangen	1	0	0 %	Busswil b.B.	12	7	58 %
Büren an der Aare	34	21	62 %	Bassersdorf	4	3	75 %
Hagneck	207	120	58 %	Salmsach	19	11	58 %
Gletterens	67	40	60 %	Oensingen	3	2	67 %
Bavois	2	1	50 %	Arth	13	9	69 %
La Punt-Chamues-ch	146	86	59 %	Altnau	40	24	60 %
Ftan	17	6	35 %	Hitzkirch	5	1	20 %
Saignelégier	31	19	61 %	Unterengstringen	19	9	47 %
Sonvilier	30	22	73 %	Saint-Gall	20	11	55 %
Travers	56	31	55 %	Montagny les Monts	6	3	50 %
Arzier	6	5	83 %	Augutbrücke	1	1	100 %

T 13.2 : Caractéristiques sociodémographiques des personnes interrogées et comparaison avec la distribution de ces caractéristiques dans l'enquête Sport Suisse 2020 (parts en %)

	Enquête La Suisse à vélo 2019	Enquête Sport Suisse 2020	
		Tous les cyclistes	Cyclistes effectuant des tours à vélo plus ou moins longs
<i>Sexe</i>			
Femmes	40	50	48
Hommes	60	50	52
<i>Âge</i>			
15 à 29 ans	7	17	15
30 à 44 ans	19	26	28
45 à 59 ans	35	31	32
60 ans et plus	39	26	24
<i>Domicile</i>			
Suisse	88	100	100
Étranger	12	0	0

# Publications dans le domaine de la mobilité douce

Commande et téléchargement: [www.mobilite-douce.ch](http://www.mobilite-douce.ch)

## Guides de recommandations sur la mobilité douce

N°	Titre	Année	Langue			
			d	f	i	e
1	<i>Directives concernant le balisage des chemins de randonnée pédestre (éd. OFEFP)</i> → remplacé par n° 6	1992	x	x	x	
2	Construire en bois sur les chemins pédestres (éd. OFEFP)	1992	x	x	x	
3	<i>Revêtement des routes forestières et rurales : goudronnées ou gravelées ?</i> (éd. OFEFP) → remplacé par n° 11	1995	x	x		
4	<i>Signalisation de direction pour les vélos en Suisse</i> → remplacé par n° 10	2003		d / f / i		
5	Conception d'itinéraires cyclables	2008		d / f / i		
6	Signalisation des chemins de randonnée pédestre	2008	x	x	x	
7	Stationnement des vélos – Recommandations pour la planification, la réalisation et l'exploitation	2008	x	x	x	
8	La conservation des voies de communication historiques – Guide de recommandations techniques	2008	x	x	x	
9	Construction et entretien des chemins de randonnée pédestre	2009	x	x	x	
10	Signalisation de direction pour vélos, VTT et engins assimilés à des véhicules	2010		d / f / i		
11	Obligation de remplacement des chemins de randonnée pédestre – Guide de recommandations à l'égard de l'art. 7 de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR)	2012	x	x	x	
12	Recommandation pour la prise en considération des inventaires fédéraux au sens de l'article 5 LPN dans les plans directeurs et les plans d'affectation	2012	x	x	x	
13	Planification du réseau de chemins de randonnée pédestre	2014	x	x	x	
14	Planification des réseaux de cheminements piétons	2015	x	x	x	
15	Prévention des risques et responsabilité sur les chemins de randonnée pédestre – Guide	2017	x	x	x	
16	Diagnostic et aménagements piétons – Manuel de planification des mesures	2019	x	x	x	
17	Gestion des cycles aux carrefours – Manuel d'infrastructure	2021	x	x		

## Documentation sur la mobilité douce

N°	Titre	Année	Langue			
			d	f	i	e
101	<i>Responsabilités en cas d'accidents sur les chemins de randonnée pédestre</i> (éd. OFEFP) → remplacé par n° 15	1996	x	x	x	
102	Evaluation einer neuen Form für gemeinsame Verkehrsbereiche von Fuss- und Fahrverkehr im Innerortsbereich	2000	x	r		
103	Nouvelles formes de mobilité sur le domaine public	2001		x		
104	Projet Plan directeur de la mobilité douce	2002	x	x	x	
105	Efficacité des investissements publics dans la mobilité douce	2003	x	r		r
106	PROMPT Schlussbericht Schweiz (inkl. Zusammenfassung des PROMPT Projektes und der Resultate)	2005	x			
107	Concept de statistique du trafic lent	2005	x	r		r

N°	Titre	Année	Langue			
			d	f	i	e
108	Problemstellenkataster Langsamverkehr – Erfahrungsbericht am Beispiel Langenthal	2005	x			
109	CO <sub>2</sub> -Potenzial des Langsamverkehrs – Verlagerung von kurzen MIV-Fahrten	2005	x	r		r
110	Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Vergleichende Auswertung der Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994 und 2000	2005	x	r		r
111	Verfassungsgrundlagen des Langsamverkehrs	2006	x			
112	La mobilité douce dans les projets d'agglomération	2007	x	x	x	
113	Objectifs de qualité des chemins de randonnée pédestre de Suisse	2007	x	x		
114	Expériences faites avec des chaussées à voie centrale banalisée à l'intérieur des localités (CD-ROM)	2006	x	x		
115	Mobilité des enfants et des adolescents – Constats et tendances tirés des micro-recensements de 1994, 2000 et 2005 sur le comportement de la population en matière de transports	2008	x	r		r
116	Forschungsauftrag Velomarkierungen – Schlussbericht	2009	x	r	r	
117	Wandern in der Schweiz 2008 – Bericht zur Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2008» und zur Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten	2009	x	r	r	
118	Aides financières destinées à la conservation des voies de communication historiques en vertu de l'article 13 de la PLN – Relèvement exceptionnel des taux de subvention : mise en œuvre de l'art. 5, al. 4, de l'OPN par l'OFROU	2009	x	x	x	
119	Velofahren in der Schweiz 2008 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2008»	2009	x	r		
120	Coûts occasionnés par la construction des infrastructures de mobilité douce les plus courantes – Vérification destinée à l'évaluation des projets d'agglomération transports et urbanisation	2010	x	x	x	
121	Parkings à vélos publics – Recommandations pour le recensement (2 <sup>e</sup> édition révisée)	2011	x	x	x	
122	Ordonnance concernant l'inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse (OIVS) – Ordonnance et rapport explicatif	2010	x	x	x	
123	Tour d'horizon de la formation suisse en matière de mobilité douce – Analyse et recommandation pour les étapes à venir	2010	x	x	x	
124	Fondements économiques des chemins de randonnée pédestre en Suisse	2011	x	r	r	r
125	Le piéton dans l'entre-deux des villes – Vers les IFF* de demain, urbaines et multimodales (*installations à forte fréquentation)	2012	x	x		
126	Zur Bedeutung des Bundesgerichtsentscheides Rüti (BGE 135 II 209) für das ISOS und das IVS	2012	x			
127	Vélostations – Recommandations pour leur planification et leur mise en service	2013	x	x	x	
128	Aide à la traduction de la terminologie de l'inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse	2013		d / f / i		
129	Concept Offre de formation Mobilité douce	2013	x	x		
130	Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts Eine Übersicht über das Wissen und die Forschungslücken	2014	x			
131	Wandern in der Schweiz 2014 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten	2015	x	r	r	r
132	Velofahren in der Schweiz 2014 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Erhebungen auf den Routen von Veloland Schweiz	2015	x	r	r	r
133	Mountainbiken in der Schweiz 2014 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Erhebungen auf den Routen von Mountainbikeland Schweiz	2015	x	r	r	r
134	Service cantonal des réseaux piétons – Tâches et organisation	2015	x	x	x	



N°	Titre	Année	Langue			
			d	f	i	e
135	Mobilité des enfants et des adolescents. Evolution de 1994 à 2010 – Analyse basée sur les micro-recensements «Mobilité et transports»	2015	x	r		r
136	Voies express vélo – Document de base	2016	x	x		
137	Délimitation des catégories des chemins de randonnée pédestre – Outil décisionnel destiné aux responsables des chemins de randonnée pédestre	2017	x	x	x	
138	Systèmes publics de vélos en libre-service en Suisse. Évolution et modèles commerciaux – État des lieux	2018	x			
139	La mobilité douce au fil de l'eau – Recommandations et exemples en matière de coordination de la mobilité douce avec des projets de renaturation et de protection contre les crues	2019	x	x		
140	Systèmes d'orientation piétons – Recommandations	2019	x	x		
141	Mobilité des enfants et des adolescents. Évolution de 1994 à 2015 – Analyse basée sur les microrecensements « mobilité et transports »	2019	x	r	r	r
142	Randonnée et VTT – Outil décisionnel pour la cohabitation et la séparation	2019	x	x		
143	Chemins de randonnée hivernale et itinéraires de raquettes à neige – Guide pour la planification, la signalisation, la gestion et l'information	2020	x	x	x	
144	Les comptages de vélos dans les agglomérations suisses – 2018	2019		x		
145	Mobilité douce et loisirs de proximité	2020	x	x	x	
146	Les comptages de vélos dans les agglomérations suisses – 2019	2020		x		
147	Pas à pas. Flâneur d'Or – Prix des aménagements piétons 10 Flâneurs d'Or plus tard	2021	x	x	x	
148	Randonnée en Suisse 2020 – Analyse secondaire de l'enquête « Sport Suisse 2020 » et enquête menée auprès des randonneurs dans différentes régions de randonnée	2021	x	x	r	r
149	La pratique du vélo en Suisse 2020 – Analyse de l'enquête La Suisse à vélo 2019 et analyse secondaire de Sport Suisse 2020	2021	x	x	r	r
150	La pratique du VTT en Suisse 2020 – Analyse de l'enquête La Suisse à VTT 2019 et analyse secondaire de Sport Suisse 2020	2021	x	x	r	r
151	Le vélo chez les jeunes : pratiques, images et trajectoires cyclistes – Une étude des cas à Yverdon-les-Bains	2021	r	x		
152	Passage de clôture pour randonneurs et vététistes	2021	x	x	x	

x = texte intégral r = résumé

## Documentation sur l'inventaire fédéral des voies de communication historiques (IVS): monographies cantonales

Commande et téléchargement: [www.ivs.admin.ch](http://www.ivs.admin.ch)

Les monographies cantonales retracent l'histoire des transports et présentent divers témoins du passé particulièrement intéressants de par leur construction, leur aspect dans le paysage ou d'autres caractéristiques. Des informations sur la genèse, la structure, l'objectif et l'utilité de l'IVS complètent ces publications, qui s'adressent à un large public.