

Une volonté d'apaisement

Étude sur demande de la Conférence des villes sur la mobilité

Équipe

Urs Bieri: Politologue et spécialiste des médias

Jonas Kocher: Politologue

Alexander Frind: Politologue

José Kress: Politologue

Daniel Bohn: Informaticien spécialisé dans le développement d'applications

Noah Herzog: Employé de commerce CFC

Table des matières

1	INTRODUCTION	4
1.1	Mandat et problématique.....	4
1.2	Sondage et échantillon	4
2	COCKPIT	6
3	CONSTATS SPÉCIFIQUES À LA VILLE	9
4	SYNTHÈSE	12
5	ANNEXE	13
5.1	gfs.bern-Team.....	13

1 Introduction

1.1 Mandat et problématique

La Conférence des villes pour la mobilité a chargé l'institut de recherche gfs.bern de l'exécution d'un sondage en lien dans des villes intéressées par le thème de la mobilité urbaine.

Ce n'est pas le comportement des utilisateurs qui était au cœur du sondage. L'objectif était de mesurer la satisfaction générale quant à la mobilité dans son lieu de résidence et les avis sur les thèmes des émissions, le ratio entre le transport motorisé et les déplacements à pied et à vélo et la shared mobility. Avec un bloc de questions relatives aux offres de location de vélo ou aux plateformes de mobilité, des nouvelles facettes du transport dans les villes ont été mises en lumière.

Le questionnaire a été élaboré dans le cadre d'un atelier en février 2018 avec des représentantes et représentants des villes participantes puis finalisé. Le présent rapport général clôt le rapport et apporte une perspective comparative entre les villes participantes.

1.2 Sondage et échantillon

La vue d'ensemble suivante donne les données techniques principales du sondage :

Tableau 1: Détails méthodiques

Donneur d'ordres	Conférence des villes pour la mobilité
Population de base	Les habitantes et les habitants des villes participantes à partir de 16 ans, qui vivent depuis au moins six mois dans la ville concernée et peuvent répondre au sondage en allemand ou en français.
Collecte des données	Sondage en ligne
Type d'échantillonnage	at random
Période du sondage	30 août au 22 octobre 2018
Taille des échantillons	N Basel = 968 N Bern = 1'557 N Fribourg = 1'062 N Lausanne = 854 N Nyon = 1'188 N St. Gallen = 1'147 N Zürich = 1'244
Erreur d'échantillonnage	Pour N = 8'020 \pm 1.1 pour cent pour 50/50 et probabilité de 95 pour cent Pour N = 854 \pm 3.4 pour cent pour 50/50 et probabilité de 95 pour cent
Pondération	Âge/sexe interlocked

©gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre 2018

Au total, 8 020 habitantes et habitants à partir de 16 ans ont été sondés dans sept villes de Suisse alémanique et de Romandie (Bâle, Berne, Fribourg, Lausanne, Nyon, Saint-Gall, Zurich). L'échantillonnage a été effectué de manière aléatoire dans les registres des habitants des villes correspondantes. Les autorités des villes se sont chargées de l'échantillonnage.

L'invitation au sondage a eu lieu par écrit. Pour cela, 5 000 personnes ont reçu un courrier dans chaque ville. Le retour correspond ainsi à un épuisement de 23 pour cent.

Environ une semaine avant la fin du sondage, les sondés ont reçu un rappel par écrit. Les deux courriers contenaient toutes les informations sur le but et le contenu du sondage, le donneur d'ordres et les détails de connexion.

Afin d'illustrer les situations sociodémographiques des villes participantes, les données liées à la structure des âges et des sexes de la ville correspondante ont été pondérées.

Dans un échantillon, deux facteurs sont décisifs pour la qualité des informations acquises ultérieurement : D'un côté, la qualité des données se définit par l'importance de l'erreur d'échantillonnage. Ce indice indique la probabilité d'erreur et l'importance des erreurs dans un énoncé statistique. D'un côté, on mise dans une recherche par sondage le plus souvent sur une mesure de sécurité de 95 pour cent, autrement dit, on accepte une probabilité d'erreur de 5 pour cent pour laquelle le contexte statistique prouvé n'est pas présent ainsi dans la population. D'un autre côté, les énoncés statistiques sont soumis à une erreur d'échantillonnage qui dépend de la taille de l'échantillon et de la répartition de base de la variable au sein de la population, plus l'échantillon étant grand, plus l'erreur est petite.

Notamment dans les analyses de sous-groupes, le groupe examiné représente rapidement moins de 50 sondés ce qui, avec une erreur d'échantillon de ± 14 pour cent, rend presque impossible une interprétation adéquate. Pour cette raison, nous n'effectuons pas d'analyse des sous-groupes dans 50 cas.

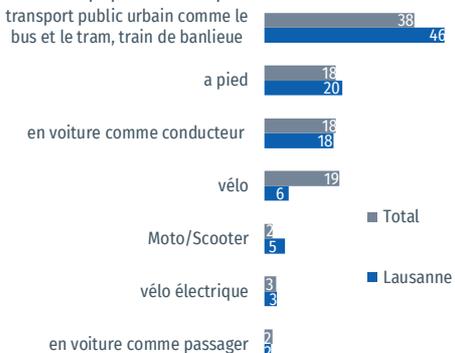
L'autre élément d'une analyse de qualité est la garantie de la représentativité. La représentativité ne signifie rien d'autre que chaque personne de la population de base doit avoir la même chance de pouvoir participer au sondage. Si des groupes sont systématiquement exclus lors de l'échantillonnage, un sondage n'est pas représentatif.

2 Cockpit

Graphique 1

Option habituelle de transport au quotidien

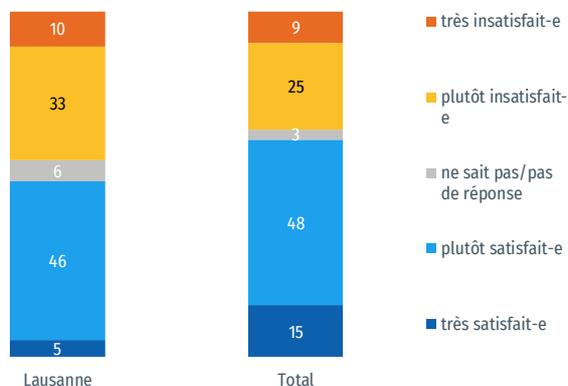
en % de la population de plus de 16 ans de la ville de Lausanne



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain 2018 (N Lausanne = 854, N Total = 8020)

Satisfaction concernant la situation du trafic

en % de la population de plus de 16 ans de la ville de Lausanne

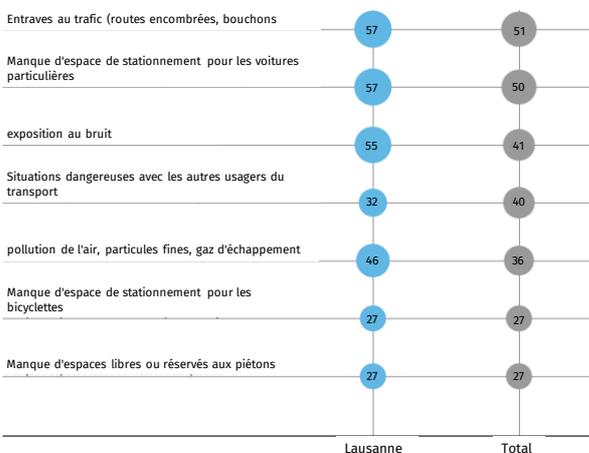


© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain 2018 (N Lausanne = 854, N Total = 8020)

Graphique 2

Nuisances provoquées par la circulation

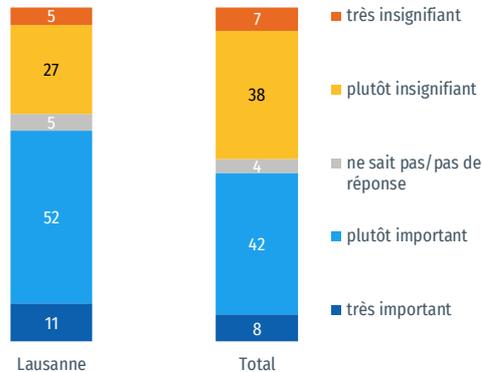
en % de la population de plus de 16 ans de ville Lausanne fraction "très/plutôt fréquemment"



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain 2018 (N Lausanne = 854, N Total = 8020)

Charge des frais mensuels pour la mobilité quotidienne

en % de la population de plus de 16 ans de la ville de Lausanne

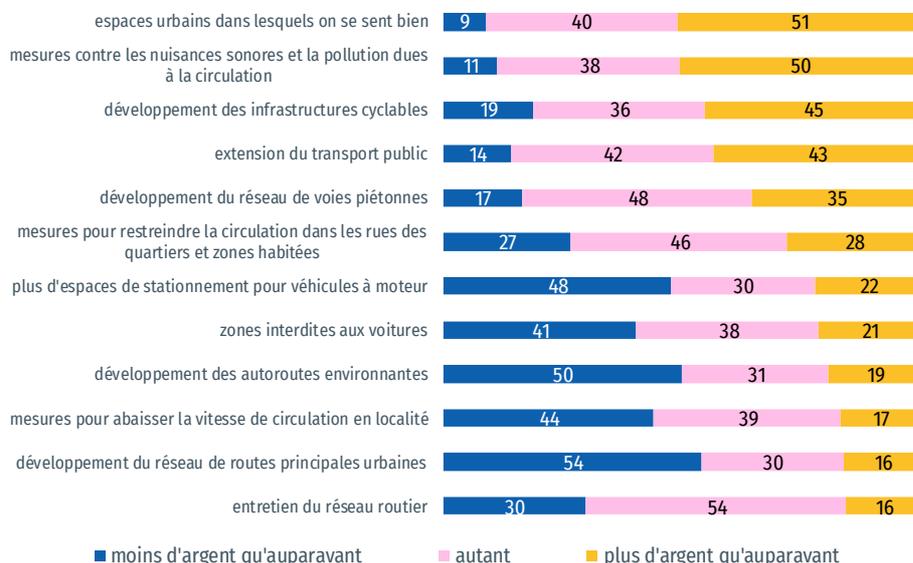


© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain 2018 (N Lausanne = 854, N Total = 8020)

Graphique 3

Évaluation des mesures en matière de politique des transports

en % de la population de plus de 16 ans de la ville de Lausanne

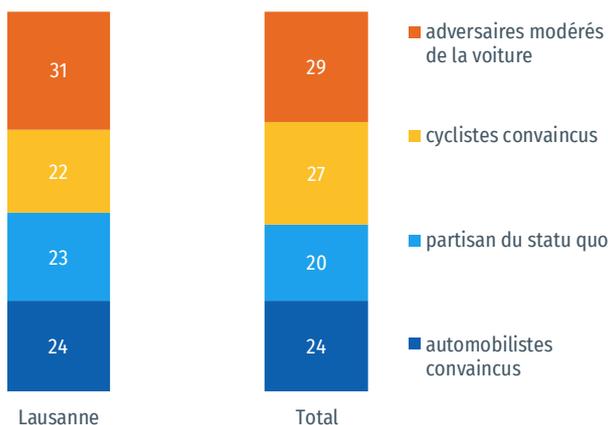


© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain 2018 (N =854)

Graphique 4

Cluster mesures en matière de politique des transports

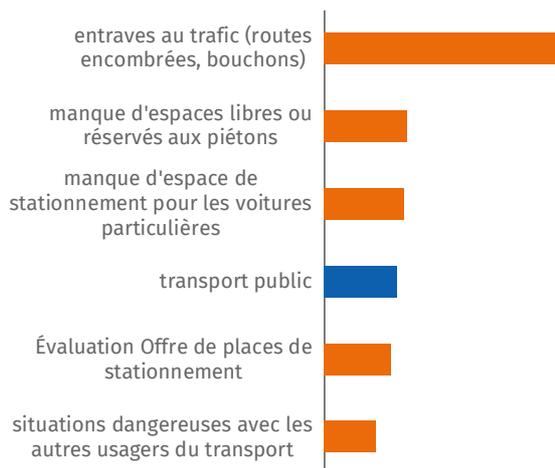
en % de la population de plus de 16 ans de la ville de Lausanne



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain 2018 (N Lausanne = 854, N Total = 8020)

Influence sur la satisfaction

en % de la population de plus de 16 ans de la ville de Lausanne



© gfs.bern Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain 2018 (N = 854), degré d'explication 23%

Explication : La méthode utilisée de la régression linéaire décrit la présence de l'influence de variables indépendantes (ici : sociodémographie, transports les plus utilisés et répercussions par le trafic) sur une variable dépendante (satisfaction avec la mobilité). À l'aide de la couleur, il est possible de différencier si un élément entraîne une satisfaction plutôt élevée (en bleu) ou plutôt faible (en orange). Les arguments qui n'apparaissent pas dans le graphique n'ont aucune influence.

À Lausanne, la possession d'une voiture est légèrement plus répandue que la moyenne de toutes les villes. Selon une moyenne de 61% de l'ensemble des personnes interrogées qui possèdent une voiture, le chiffre à Lausanne est légèrement plus élevé (64%). En revanche, l'utilisation de la bicyclette est visiblement inférieure à la moyenne - si nous avons une utilisation de 60% dans toutes les villes considérées, à Lausanne, c'est une minorité, bien qu'elle représente encore 41%. Enfin, nous trouvons une fréquence comparable à celle de l'étude globale en ce qui concerne les abonnements aux transports publics. Une personne sur deux a un abonnement demi-tarif, l'abonnement général est inférieur à la moyenne. Les abonnements aux associations tarifaires sont légèrement supérieurs à la moyenne.

Dans la vie quotidienne individuelle, les transports publics jouent un rôle important, voire supérieur à la moyenne par rapport à l'étude globale. La voiture, par contre, est plus courante comme moyen de transport, mais elle est beaucoup moins utilisée que dans les autres villes. La marche, par contre, joue un rôle plus important en comparaison.

Dans l'ensemble, Lausanne se présente ainsi comme une ville avec un nombre de voitures supérieur à la moyenne. Par conséquent, la circulation publique et la marche à pied ne sont nullement évitées. Les transports publics, en particulier, semblent être un moyen de transport central dans la vie quotidienne. En particulier, il est souligné que l'on peut se passer de la voiture, car le trafic public est très bien développé sur le lieu de résidence.

Néanmoins, les Lausannois sont moins satisfaits de la situation de la circulation dans leur ville que nous ne le constatons pour l'ensemble des villes. Alors que 63 pour cent des personnes interrogées sont satisfaites de leur situation routière, cette part à Lausanne ne représente qu'une faible majorité de 51 pour cent. D'autre part, 43 pour cent sont plus ou moins insatisfaits.

Il est significatif qu'il y a non seulement une satisfaction un peu plus profonde, mais aussi une vision différenciée du problème. Outre les embouteillages, les Lausannois mettent particulièrement l'accent sur le bruit et la pollution de l'air, ainsi que sur le manque de places de stationnement pour les résidents. Les situations dangereuses avec les autres usagers de la route constituent un problème inférieur à la moyenne à Lausanne. Si l'on tente de déterminer par des analyses statistiques supplémentaires quels éléments influencent particulièrement la (in)satisfaction, c'est précisément ces éléments. En particulier, le problème des places de stationnement semble favoriser l'insatisfaction générale de la population lausannoise dans une mesure beaucoup plus grande que dans la plupart des villes.

Contrairement à d'autres villes, l'insatisfaction à Lausanne est supérieure à la moyenne chez les 40-65 ans, c'est-à-dire surtout dans le groupe qui évalue de plus en plus le trafic du point de vue de la population active, mais qui possède aussi de plus en plus une voiture qui a besoin d'une place de parking. La satisfaction augmente visiblement dès l'âge de 65 ans.

À Lausanne, par exemple, la charge financière mensuelle des dépenses de transport est ressentie comme plus forte par rapport à la moyenne des villes germanophones. Le 63% de la population lausannoise interrogées pense que le poids financier de ces dépenses est

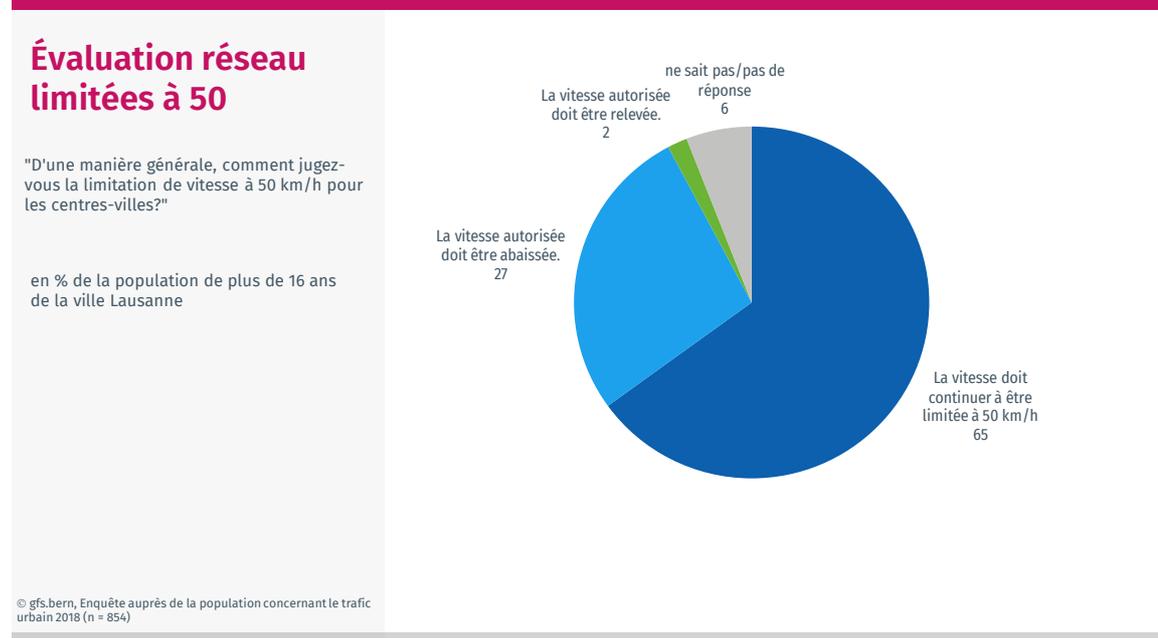
plutôt important ou très important. Toutefois, la charge financière ne contribue pas directement à l'insatisfaction à l'égard de la situation de la circulation en milieu urbain. Cela indique que les frais de transports sont perçus comme un problème personnel, et non pas comme une conséquence d'une volonté politique.

Par rapport à l'étude globale, il n'y a que de légères différences dans l'évaluation des mesures de politique des transports. Par exemple, on aimerait un peu plus d'argent pour l'expansion des transports publics, mais aussi pour des mesures contre le bruit et la pollution environnementale causée par les transports. Un peu moins d'argent serait investi dans des zones sans voiture. Dans l'ensemble, Lausanne a aussi un grand désir pour plus d'espaces urbains où l'on se sent à l'aise et pour l'expansion de l'infrastructure cyclable.

Tous les développements futurs, tels que l'expansion de la circulation piétonne et cyclable, les zones de rencontre et le covoiturage, sont bien accueillis en moyenne dans l'étude globale ; les services de location de bicyclettes sont utilisés par une personne sur dix et sont donc légèrement supérieurs à la moyenne générale. Avec 58 pour cent d'intérêt plus ou moins fort, les applications pour la mobilité sont d'intérêt légèrement supérieur à la moyenne. En comparaison de 27 pour cent, il y a également une proportion relativement élevée de personnes qui rendraient également leurs données de trafic disponibles pour l'optimisation des flux de trafic.

3 Constats spécifiques à la ville

Graphique 5



Les Lausannois sont visiblement favorables à la limitation de vitesse des autorités ; d'une part, la limitation de vitesse de 50 km/h dans le centre est bien accueillie par la majorité, tandis que les minorités peuvent même imaginer une réduction.

Il est intéressant de noter que l'opinion sur les limitations de vitesse ne dépend pas seulement de l'âge : Avec l'augmentation de l'âge, on souhaite une réduction croissante de la vitesse générale (jusqu'à 39 ans 22%, contre 65 ans 34%). Dans l'ensemble, cependant, une vitesse de 50 est également considérée comme appropriée pour les personnes

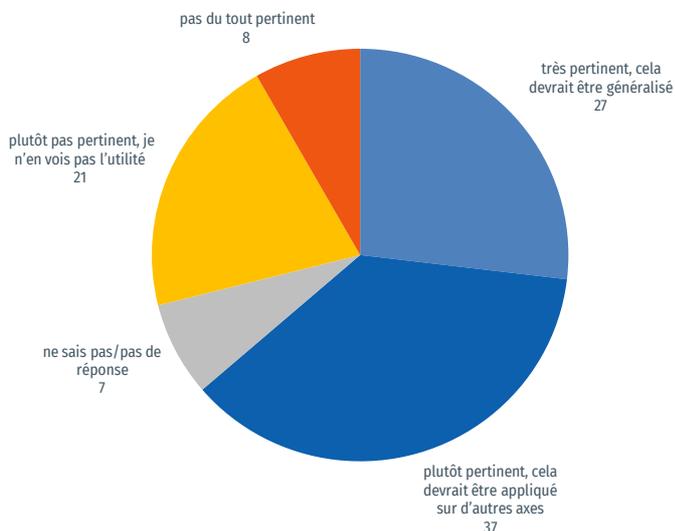
âgées. D'autres réductions sont clairement rejetées par les automobilistes, tandis que les personnes qui se déplacent principalement à bicyclette souhaiteraient vivement voir une nouvelle réduction de la vitesse maximale.

Graphique 6

Évaluation du test du 30 km/h la nuit

"La Ville de Lausanne expérimente actuellement le 30 Km/h de nuit sur les avenues de Beaulieu et de Vinet pour diminuer les nuisances sonores. Comment jugez-vous la pertinence de cette mesure?"

en % de la population de plus de 16 ans de la ville Lausanne



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain 2018 (n = 854)

On retrouve le même achalandage de base en ce qui concerne la limite de vitesse de 30 km/h la nuit sur les routes Beaulieu et Vinet. 64% de tous les Lausannois sont d'accord et peuvent imaginer au moins une extension locale limitée de ces zones. 29% sont plus ou moins fermement contre. Nous n'observons aucune différence selon l'âge, alors qu'il y a une plus grande résistance chez les automobilistes.

Graphique 7

Évaluation Zone piétonne

"Comment qualifier-vous l'étendue, la taille de la zone piétonne du centre-ville?"

en % de la population de plus de 16 ans de la ville Lausanne



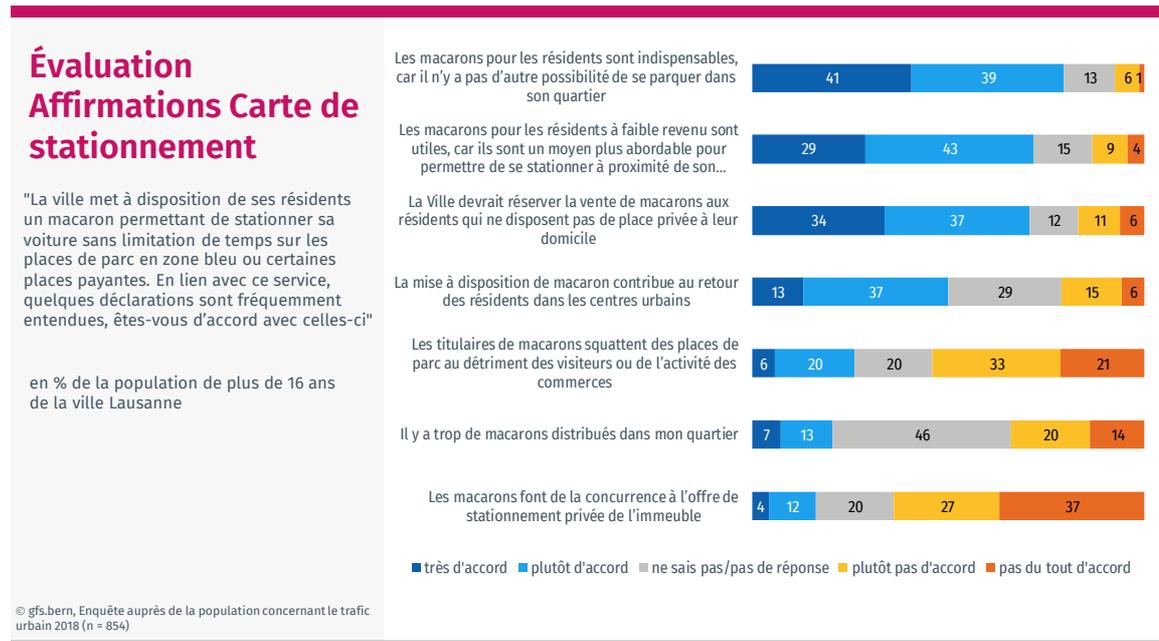
© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain 2018 (n = 854)

Les zones piétonnes du centre-ville sont également jugées favorablement. 59% de la population lausannoise considère cette taille comme bonne, tandis qu'une minorité de 35%

la considère comme trop restreinte. Presque personne ne pense que la zone piétonne est trop grande.

Toutefois, cette évaluation varie selon les principaux moyens de transport utilisés : si les utilisateurs de bicyclettes et de vélos électriques ainsi que les piétons peuvent très bien vivre avec une zone piétonne plus grande, les automobilistes trouvent le design actuel plus approprié que la moyenne. Apparemment, avec l'augmentation de la distance d'utilisation des zones piétonnes, l'évaluation de la situation change également.

Graphique 8



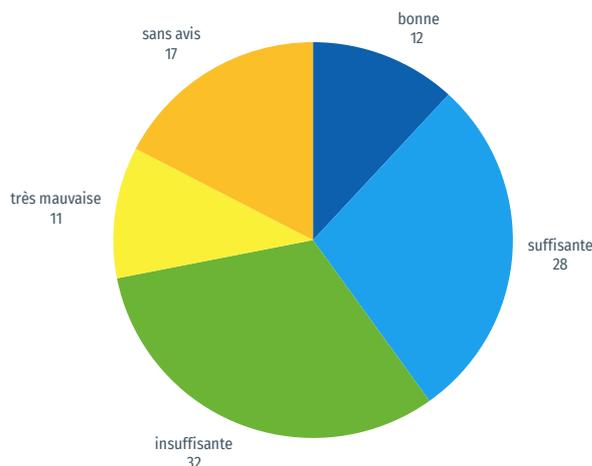
Près de 80 pour cent des habitants considèrent cette carte comme indispensable et l'apprécient comme un moyen de stationnement pour les résidents abordable. Toutefois, du point de vue des habitants, il serait également concevable de limiter ce droit aux seules personnes ne disposant pas de leur propre place de stationnement pour les résidents. Une faible majorité suppose également que ces parkings contribuent à la revitalisation du centre-ville, tandis qu'une majorité nie que cette solution se fasse au détriment des touristes ou des clients. Il est également clairement nié que l'offre soit en concurrence avec les offres de stationnement privé. Globalement, la ville offre une solution cohérente avec les "macarons", qui pourrait même être développée davantage dans la mesure où l'offre est réservée aux seuls résidents ne disposant pas d'une place de parking privée.

Graphique 9

Évaluation Offre de places de stationnement

"D'une manière générale, comment jugez-vous l'offre en places privées de stationnement dans votre quartier"

en % de la population de plus de 16 ans de la ville Lausanne



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain 2018 (n = 854)

Toutefois, même avec ces mesures de soutien, des lacunes subsistent dans le stationnement pour les résidents. Par exemple, 43 pour cent des Lausannois soulignent qu'il y a trop peu de places de parking dans leur quartier d'habitation, alors que 40 pour cent estiment que la situation est suffisante ou bonne. Ainsi, la population semble divisée sur cette question avec une tendance à percevoir un manque de places de stationnement pour les résidents. Il n'est pas surprenant que les automobilistes, en particulier, estiment qu'il y a un manque de places de stationnement pour les résidents.

4 Synthèse

Lausanne se caractérise par une forte ambivalence entre les transports publics et la circulation automobile. Les transports publics sont un important pourvoyeur de déplacements vers le lieu de travail et, du point de vue des Lausannois, il est impossible d'imaginer la vie sans eux. Toutefois, par rapport aux autres villes concernées par cette étude, à Lausanne le nombre de ménages disposant d'une voiture est supérieur à la moyenne, par contre, son utilisation est plus faible par rapport aux résultats nationaux. En d'autres termes, il y a plus de voitures mais elles sont moins utilisées. Les efforts consentis par la Ville pour améliorer les transports publics et la mobilité douce incitent les résidents à utiliser des alternatives à la voiture pour se déplacer en ville.

L'image de la voiture est aussi plus négative en ville de Lausanne par rapport à la moyenne suisse, en particulier pour les émissions sonores et polluantes. Cela explique le soutien de la population vers des mesures contribuant à la réduction de ces nuisances, comme la limitation des vitesses à 30 km/h durant la nuit ou l'extension des zones piétonnes et des zones modérées.

5 Annexe

5.1 gfs.bern-Team



URS BIERI

Co-Directeur et membre de la direction de gfs.bern, politologue et expert en médias, Exécutive MBA FH en management stratégique, chargé de cours à l'Université des sciences appliquées Kalaidos et à l'Université des sciences appliquées de Zurich Winterthur

Activités principales:

Monitoring des thèmes et problèmes, analyses de l'image et la réputation, technologies à risques, analyses des suffrages, préparation et suivi des campagnes, analyses de communication intégrées, méthodes qualitatives

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



JONAS PHILIPPE KOCHER

Directeur de projet, politologue

Activités principales:

Analyse des sujets politiques et des enjeux, votations et élections, préparations et suivi de campagne, débats de société, analyses de communication intégrées, analyse de contenu des médias, projections, projets de terrain



ALEXANDER FRIND

Directeur de projet, politologue

Activités principales:

Analyse des sujets politiques et des enjeux, votations et élections, débats de société, analyse de contenu des médias, méthode qualitative



JOSÉ KRESS

Assistance du projet, Sociologist

Activités principales:

Analyse des données qualitatives , programmations, modélisation des données, visualisations



DANIEL BOHN

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

Activités principales:

Analyse des données quantitatives et qualitatives, traitement des données, visualisation



NOAH HERZOG

Secrétariat et administration, employé de commerce CFC

Activités principales:

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

gfs.bern ag
Effingerstrasse 14
Postfach
CH – 3001 Bern
+41 31 311 08 06
info@gfsbern.ch
www.gfsbern.ch

Das Forschungsinstitut gfs.bern ist Mitglied des Verbands Schweizer Markt- und Sozialforschung und garantiert, dass keine Interviews mit offenen oder verdeckten Werbe-, Verkaufs- oder Bestellabsichten durchgeführt werden.

Mehr Infos unter www.schweizermarktforschung.ch



**SCHWEIZER
MARKTFORSCHUNG**

Kein Verkauf - Wissenschaftlich - Anonym

gfs.bern
Menschen. Meinungen. Märkte.