



Rapport sur la ville de Fribourg

Étude réalisée pour le compte de la Conférence des villes pour la mobilité

Équipe de projet

Urs Bieri : Co-directeur

Cloé Jans : Directrice des activités opérationnelles et porte-parole

Marco Bürgi : Chef de projet

Sophie Schäfer : Scientifique de données junior

Roland Rey : Collaborateur de projet / administration

Jenny Roberts : Scientifique de données junior

Berne, le 07 mars 2025

Publication : 03.04.2025 : Publication des communiqués / rapports (délai de rétention)

Sommaire

1	INTRODUCTION.....	4
1.1	Mandat et problématique.....	4
1.2	Sondage et échantillon.....	4
2	CONSTATATIONS.....	7
2.1	Situation de la ville de Fribourg par rapport aux autres villes.....	7
2.2	Évolution de Fribourg dans le temps.....	14
3	SYNTHÈSE.....	18
4	ANNEXE.....	20
4.1	Équipe gfs.bern.....	20

1 Introduction

1.1 Mandat et problématique

La Conférence des villes pour la mobilité fait partie du département de la politique des transports de l'Union des villes suisses et a chargé l'institut de recherche gfs.bern de répéter l'enquête en ligne menée en 2018 sur le thème de la mobilité urbaine auprès des villes intéressées.

Tout comme en 2018, l'étude recueille les points de vue, les besoins et les attentes des habitant-es de plusieurs villes sur le thème de la mobilité. L'enquête ne portait pas uniquement sur le comportement des usager-ères. L'objectif était de mesurer la satisfaction générale à l'égard de la mobilité sur le lieu de résidence, les points de vue sur l'équilibre entre circulation motorisée et circulation piétonne et cycliste, la perception de la vitesse maximale, les dépenses pour les transports et la mobilité et la mobilité partagée.

Le questionnaire a été élaboré dans le cadre d'un atelier organisé en septembre 2024 avec des représentant-es des villes participantes, et a ensuite été finalisé avec leur participation. Le présent rapport conclut la remise des résultats, en mettant l'accent sur une perspective comparative entre les villes participantes.

1.2 Sondage et échantillon

Au total, 15 372 habitant-es âgés de plus de 16 ans ont été questionnés dans dix villes suisses alémaniques et romandes (Bâle, Berne, Fribourg, Lucerne, Nyon, Schaffhouse, Sion, Winterthour, Zurich, Zoug). De plus, sept communes avoisinantes des villes de Berne (Muri bei Bern, Köniz), Lucerne (Horw, Ebikon), Winterthour (Seuzach) et Zoug (Baar, Cham) ont été intégrées à l'enquête. L'échantillon a été tiré parmi le registre des habitant-es des différentes villes et communes, hormis pour la ville de Zoug et les deux communes d'agglomération, où aucune adresse n'a été fournie pour l'étude et où ont donc été utilisées les adresses d'un fournisseur d'adresses. Le tirage des adresses a été effectué de manière aléatoire afin d'obtenir un échantillon représentatif de la population. Les autorités compétentes des villes étaient chargées de l'échantillonnage.

Les habitant-es ont été invité-es à participer à l'enquête par courrier. 5000 personnes par ville ont été contactées par écrit. Les retours reçus correspondent à un taux de réponse de 26 % pour toutes les villes. A Fribourg, le taux de réponse est également de 26 %.

À environ la moitié de la période de l'enquête, des rappels écrits ont été envoyés pour atteindre l'objectif souhaité de 1000 questionnaires remplis par ville. Les deux courriers contenaient tous les renseignements nécessaires sur l'objet et le contenu du sondage, ainsi que sur la mandante et les informations pour se connecter.

Afin de représenter correctement la structure socio-démographique des villes participantes, les données ont été pondérées en fonction de la structure par âge et par sexe de la ville concernée.

Dans certaines analyses, les villes ont été divisées par taille : Bâle, Berne, Winterthour et Zurich sont considérées comme de grandes villes, alors que Fribourg, Lucerne, Nyon, Schaffhouse, Sion et Zoug ont été classées comme de petites et moyennes villes.

Dans un échantillon, deux facteurs exercent une influence décisive sur la qualité des conclusions qui pourront être tirées ultérieurement. D'un côté, la qualité des données dépend de la taille de l'erreur d'échantillonnage. Cette valeur indique la probabilité d'erreur et la taille de l'erreur dans les énoncés statistiques conclus. D'une part, dans la plupart des enquêtes, un intervalle de confiance de 95 % est utilisé. Cela signifie qu'une marge d'erreur de 5 % est tolérée concernant la possibilité que le rapport statistique indiqué ne se retrouve pas dans la population. D'autre part, les énoncés statistiques sont soumis à une erreur d'échantillonnage qui dépend de la taille de l'échantillon et de la distribution de base des variables au sein de la population, l'erreur étant d'autant plus faible que l'échantillon est grand.

Dans les analyses de sous-groupes en particulier, le groupe sondé compte rapidement moins de 50 personnes interrogées, ce qui, avec une erreur d'échantillonnage de ± 14 points de pourcentage, rend quasiment impossible une interprétation adéquate. C'est pourquoi nous n'effectuons pas d'analyses de sous-groupes en dessous de 50 cas.

L'autre élément garant de la qualité de l'analyse est la représentativité de l'échantillon. La représentativité signifie tout simplement que chaque personne qui fait partie de la population de base doit avoir exactement les mêmes chances que les autres de participer à l'enquête. Si des groupes sont systématiquement exclus lors de l'échantillonnage, l'enquête n'est pas représentative. La sélection aléatoire des adresses et la pondération sociodémographique des résultats ont permis d'obtenir une représentativité élevée dans le cadre de la présente étude.

Le tableau ci-dessous présente les paramètres techniques de l'enquête :

Tableau 1: Détails méthodologiques

Mandante	Conférence des villes pour la mobilité CVM
Population analysée	Habitant-es des villes participantes âgé-es de 16 ans et plus résidant depuis au moins six mois dans la ville concernée, et pouvant être interrogé-es en allemand ou en français Division entre grandes villes (Bâle, Berne, Winterthour, Zurich) et petites/moyennes villes (Fribourg, Lucerne, Nyon, Schaffhouse, Sion, Zoug)
Collecte des données	Enquête en ligne
Type d'échantillonnage	Échantillon aléatoire par quota (âge et sexe) par ville
Période du sondage	Du 28 octobre au 22 décembre 2024
Taille de l'échantillon	<p>N total = 15 372</p> <ul style="list-style-type: none"> • N Bâle = 1142 • N Berne = 1317 <ul style="list-style-type: none"> ○ N Muri bei Bern = 378 (Rapport sur la ville) ○ N Kôniz = 401 (Rapport sur la ville) • N Fribourg = 1281 • N Lucerne = 1371 <ul style="list-style-type: none"> ○ N Horw = 405 (Rapport sur la ville) ○ N Ebikon = 285 (Rapport sur la ville) • N Nyon = 1282 • N Schaffhouse = 1214 • N Sion = 1684 • N Winterthour = 1194 <ul style="list-style-type: none"> ○ N Seuzach = 299 (Rapport sur la ville) • N Zoug = 1227 <ul style="list-style-type: none"> ○ N Baar = 397 (Rapport sur la ville) ○ N Cham = 300 (Rapport sur la ville) • N Zurich = 1195
Erreur d'échantillonnage	±1,1 % à 50/50 et probabilité de 95 % À N = 1000, ±3,2 % à 50/50 et probabilité de 95 %
Pondération	Âge/sexe confondus dans chaque ville

2 Constatations

2.1 Situation de la ville de Fribourg par rapport aux autres villes

La façon dont nous nous rendons au travail tous les jours façonne la vie quotidienne des gens et a une grande influence sur la qualité de vie perçue. Les préférences personnelles et les infrastructures de transport existantes peuvent jouer un rôle dans le choix du mode de transport.

La majorité des habitant-es de Fribourg utilisent les transports en commun pour se rendre au travail ou sur leur lieu de formation (55 %). La part des transports publics à Fribourg est de 7 points de pourcentage (ci-après « points ») plus élevée que dans d'autres villes de taille similaire. La marche à pied y est également très répandue (45 %, +6 points). Avec 27 %, la voiture, en revanche, arrive à la troisième place et joue donc un rôle bien moindre que dans les autres villes en moyenne (-11 points).

15 % de la population de Fribourg se rend au travail à vélo, soit moins que la moyenne dans les autres villes de taille comparable (-8 points). Les vélos électriques sont cependant utilisés pour se rendre au travail aussi souvent qu'ailleurs, puisqu'environ une personne sur dix utilise régulièrement ce moyen de transport pour aller au travail.

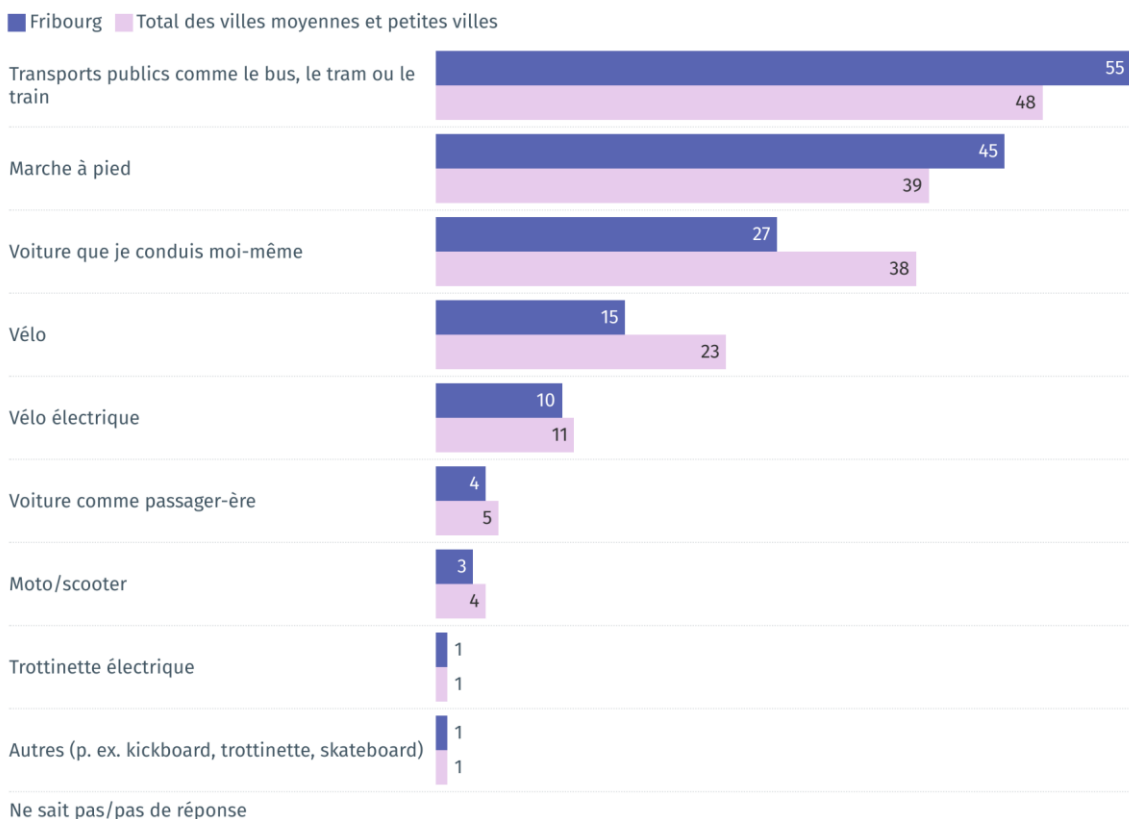
Les hommes sont beaucoup plus susceptibles que les femmes d'utiliser leur voiture pour aller au travail (34 % contre 19 %). Ils roulent également plus fréquemment en vélo (classique) (hommes : 17 %, femmes : 12 %). Les femmes de la ville de Fribourg ont davantage tendance à se déplacer en transports publics (femmes : 60 %, hommes : 50 %) ou à marcher (femmes : 51 %, hommes : 40 %). En outre, il est à noter que ce sont surtout les plus de 65 ans qui circulent régulièrement en voiture (43 %). Chez les 40-64 ans, cela ne concerne qu'un tiers des personnes interrogées environ et, chez les moins de 40 ans, un cinquième seulement.

Graphique 1

Moyens de transport réguliers pendant les heures de travail/de formation

Comment réalisez-vous généralement (au moins deux fois par semaine) vos déplacements lors de vos jours de travail/formation (trajet domicile-travail inclus) ?

en % de la population de plus de 16 ans qui se déplacent au moins deux jours par semaine pour se rendre au travail/à la formation



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024 (n Fribourg=962, n Total des villes moyennes et petites villes=5381)

Les moyens de transport utilisés par les Fribourgeois-es pour leurs loisirs sont globalement similaires à ceux utilisés pour se rendre au travail. Pendant leur temps libre, les habitant-es sont encore plus enclins à utiliser les transports en commun (62 %) ou à marcher (60 %). En dehors du temps de travail, ils utilisent beaucoup plus fréquemment les transports publics que dans les autres villes (+10 points), tandis que les trajets en voiture sont moins fréquents (41 %, -11 points).

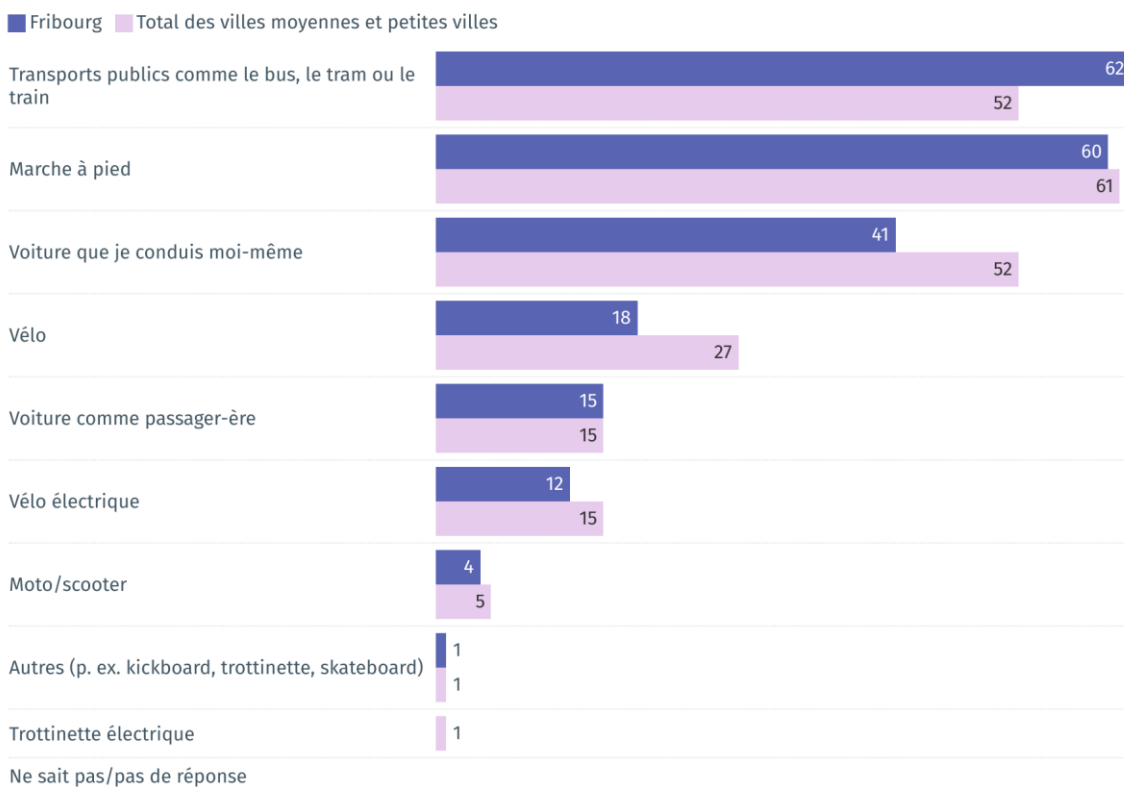
La population de la ville de Fribourg utilise aussi souvent le vélo pour ses loisirs que pour se rendre au travail. Cependant, davantage de gens déclarent être passagers de véhicules motorisés pendant leur temps libre (15 %). En résumé, les transports en commun sont le principal moyen de transport dans la ville de Fribourg. Cela est particulièrement vrai pour les gens ayant des affinités avec les partis de gauche : 76 % des partisan-es des Verts, et 70 % des partisan-es du PS utilisent régulièrement les transports publics pendant leur temps libre.

Graphique 2

Moyens de transport réguliers pendant les loisirs

Comment réalisez-vous généralement (au moins deux fois par semaine) vos déplacements lors de votre temps libre ?

en % de la population de plus de 16 ans qui se déplacent au moins deux jours par semaine pendant leurs loisirs



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024
(n Fribourg=998, n Total des villes moyennes et petites villes=6614)

Malgré la très bonne position des transports en commun, plus de la moitié de la population possède sa propre voiture à moteur à combustion (57 %). La majorité des Fribourgeois-es ont accès à une voiture mais ne l'utilisent pas toujours régulièrement. En moyenne, la possession de voitures est également beaucoup plus répandue dans les autres petites et moyennes villes (+10 points).

À Fribourg, une personne sur trois possède un vélo classique. Mais les habitant-es des autres villes de taille moyenne/petite utilisent le vélo plus régulièrement et déclarent également plus souvent en posséder un (43 %). Les vélos électriques sont également moins courants à Fribourg que dans les autres villes (16 %, -5 points). Près d'un cinquième de la population de Fribourg déclare ne pas posséder de véhicule (19 %), soit 9 points de plus que la moyenne des villes.

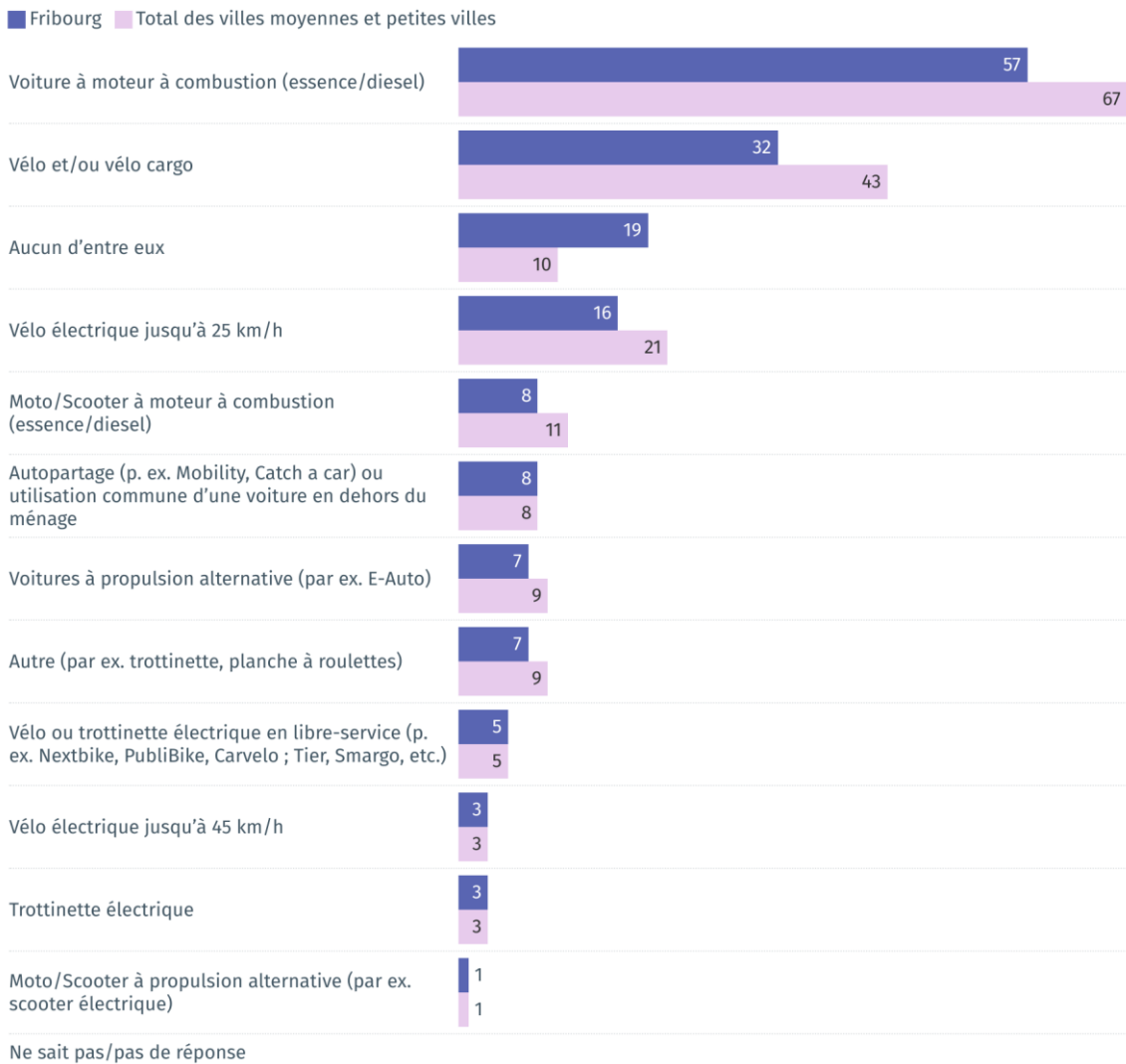
Graphique 3

Possession et partage d'un véhicule au sein du ménage

Quel(s) véhicule(s) possédez-vous vous-même ou pouvez-vous utiliser dans votre foyer ?

Plusieurs réponses possibles

en % de la population de plus de 16 ans



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024
(n Fribourg=1281, n Total des villes moyennes et petites villes=8059)

Les points de vue des habitant-es sur l'état du trafic dans son ensemble diffèrent, puisqu'environ une moitié se dit plutôt/très satisfaite (48 %), alors que l'autre se déclare plutôt/très insatisfaite (47 %) de la circulation à Fribourg en général. La satisfaction est inférieure à la moyenne des autres villes de taille moyenne et petite (-10 points). Plus précisément, la proportion de personnes insatisfaites est encore plus élevée concernant les heures de pointe : 33 % sont plutôt insatisfaites, et 34 % sont même très insatisfaites du trafic aux heures de pointe. Surtout, le nombre de personnes étant très insatisfaites est plus élevé à Fribourg que dans le groupe des villes de référence (+6 points).

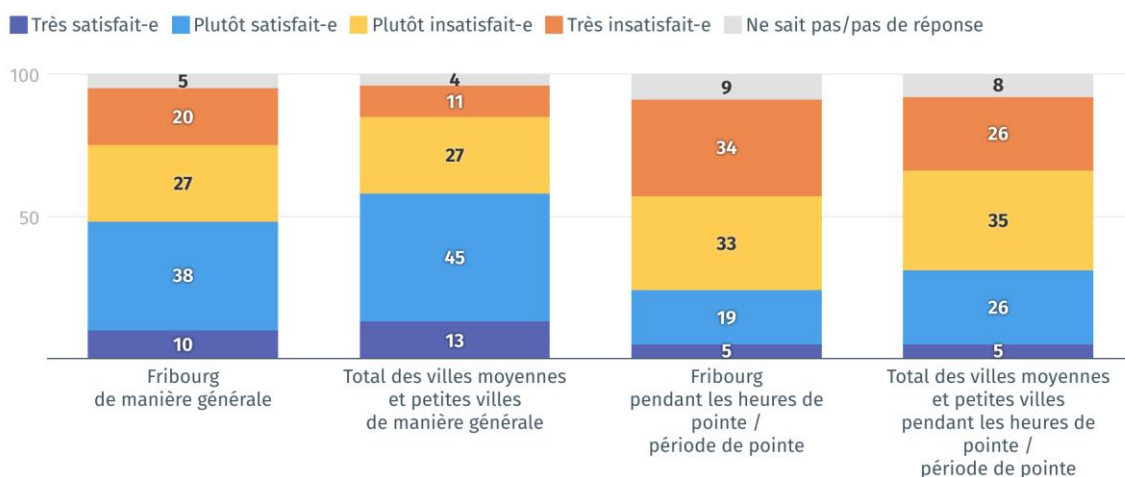
D'après les réponses, les habitant-es de Fribourg étant insatisfaits sont plus susceptibles d'être des hommes, âgés de moins de 65 ans, politiquement de droite et automobilistes.

Graphique 4

Satisfaction de la situation du trafic de manière générale et pendant les heures de pointe / période de pointe

De manière générale, quel est votre niveau de satisfaction concernant le trafic à votre ville ?
Quel est votre niveau de satisfaction concernant le trafic à votre ville pendant les heures de pointe / d'affluence ?

en % de la population de plus de 16 ans



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024
(n Fribourg=1281, n Total des villes moyennes et petites villes=8059)

La population se plaint principalement des perturbations du trafic, puisque 62 % des Fribourgeois-es sont souvent confronté-es à des embouteillages, soit 7 points de plus que la moyenne. De plus, un nombre de personnes supérieur à la moyenne est gêné par le manque d'espaces verts (51 %, +12 points), et près de la moitié est insatisfaite du nombre de places de stationnement dans la ville (48 %). À un niveau similaire à celui des autres villes, voire légèrement plus souvent, les habitant-es de Fribourg sont gêné-es par le bruit de la circulation (41 %), les situations dangereuses sur la route (38 %), la pollution de l'air (36 %) ou le manque d'espaces ouverts/de zones piétonnes (34 %).

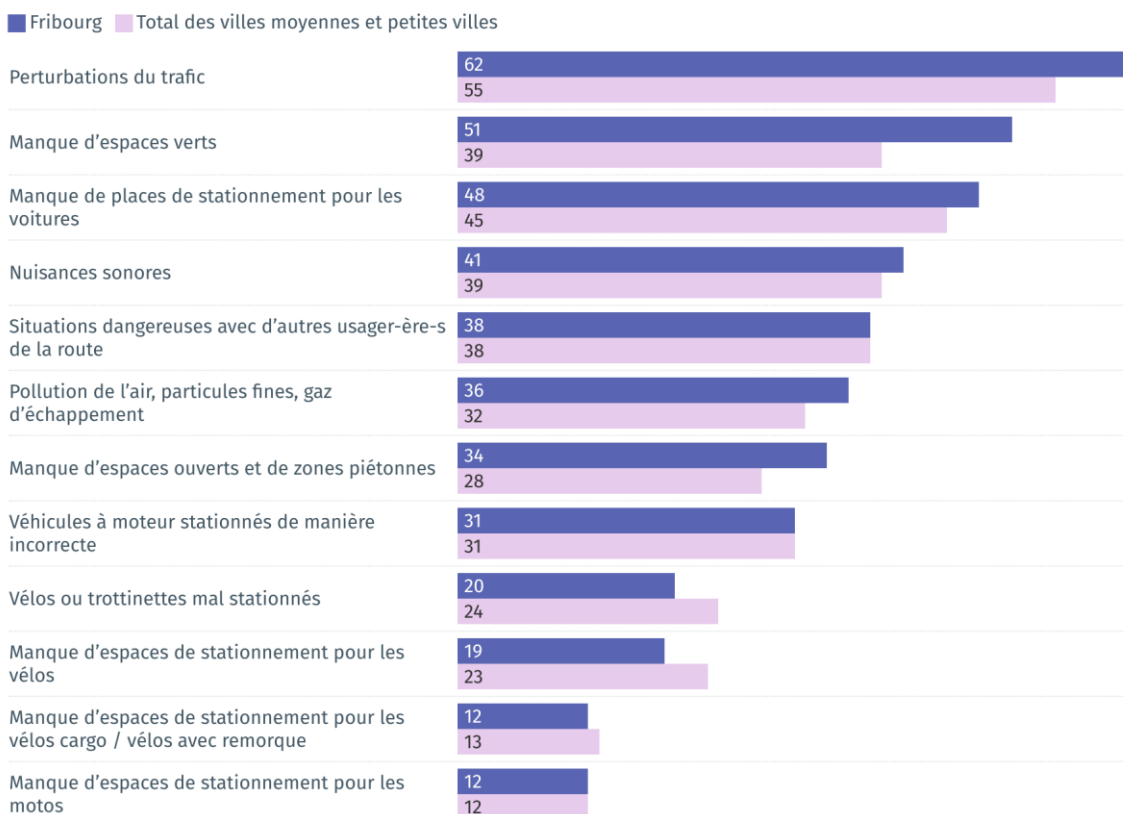
Les habitant-es qui conduisent une voiture sont beaucoup plus susceptibles d'être affecté-es par les embouteillages (74 %) que ceux qui n'utilisent pas de voiture (56 %). Bien qu'une forte proportion des usager-ères des transports publics se plaigne des perturbations du trafic (65 %), cette proportion ne diffère guère de celle des non-usager-ères.

Graphique 5

Densité du trafic au domicile

À quelle fréquence vous sentez-vous gêné-e par les effets de la circulation suivants ?

en % de la population de plus de 16 ans, pourcentage assez souvent/très souvent



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024
(n Fribourg=1281, n Total des villes moyennes et petites villes=8059)

Concernant les éventuelles solutions aux problèmes de circulation, les Fribourgeois-es privilégient les mesures environnementales. Une (petite) majorité souhaiterait que davantage d'argent soit investi dans des espaces verts le long des routes (54 %, +7 points par rapport à la moyenne) ou dans des espaces urbains où l'on se sent bien (50 %, +5 points). La poursuite du développement des transports publics recueille également plus d'approbation que dans les villes de taille comparable (43 %, +7 points).

Par rapport à la moyenne des villes, à Fribourg, un peu moins de personnes interrogées sont favorables à des investissements supplémentaires dans les infrastructures cyclables (39 %, -4 points), dans des mesures contre les nuisances sonores (33 %, -4 points), dans des zones sans voiture (24 %, -4 points) ou dans des limitations de la vitesse dans les zones résidentielles (15 %, -7 points). La priorité va plutôt à l'extension du réseau piéton (33 %, +4 points) et du nombre de places de stationnement près du centre-ville (31 %, +5 points).

Dans l'ensemble, les habitant-es veulent un environnement aussi sain que possible et une offre de transports publics (encore) plus solide afin de compenser les effets négatifs

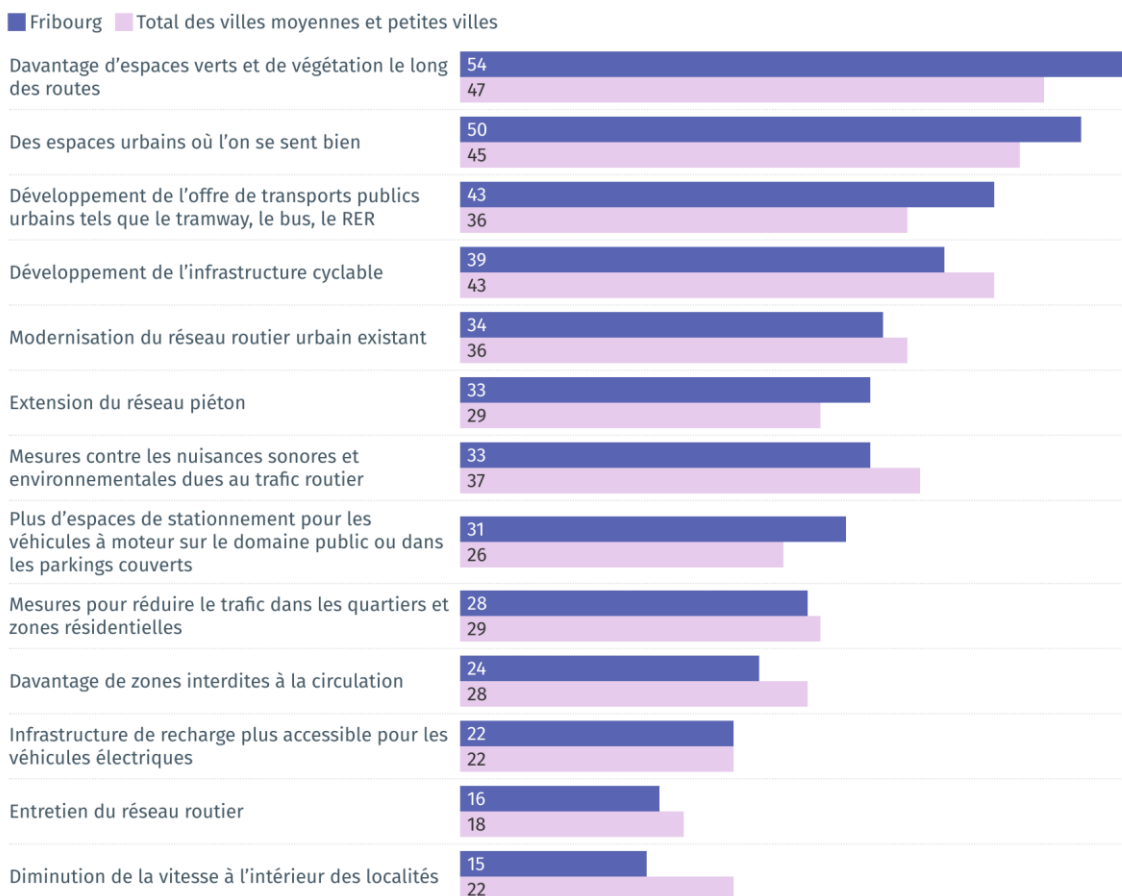
de la circulation. Mais ils n'exigent pas nécessairement davantage de restrictions pour les automobilistes.

Graphique 6

Priorisation des mesures pour la politique des transports

Vous trouverez ci-après différentes mesures de politique de la mobilité. Supposons que vous puissiez décider pour quelles mesures votre ville devrait investir plus ou moins d'argent à l'avenir. Attention : pour chaque mesure pour laquelle vous décidez d'investir plus d'argent à l'avenir, vous devez déterminer une mesure pour laquelle vous investirez moins d'argent à l'avenir.

en % de la population de plus de 16 ans, pourcentage plus d'argent qu'actuellement



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024
(n Fribourg=1281, n Total des villes moyennes et petites villes=8059)

Une analyse de régression permet d'examiner dans quelle mesure les moyens de transport utilisés et les nuisances perçues ont un effet statistique sur la satisfaction par rapport à la situation générale de la circulation. Conformément à la situation dans toutes les villes, nous constatons qu'à Fribourg aussi, les personnes qui rencontrent souvent des difficultés de circulation et des situations dangereuses avec d'autres usager-e-s de la route sont plus souvent insatisfaites avec la situation de trafic. A Fribourg, la perception d'un manque de places de stationnement pour les voitures a également un effet négatif sur la satisfaction par rapport à la situation de trafic. Cela correspond avec le fait que les Fribourgeois-es qui conduisent régulièrement une voiture eux-mêmes sont aussi moins satisfait-e-s avec la situation de trafic en moyenne. Par ailleurs, l'analyse de régression

montre qu'à Fribourg, aucune des variables n'a systématiquement un effet positif sur la satisfaction.

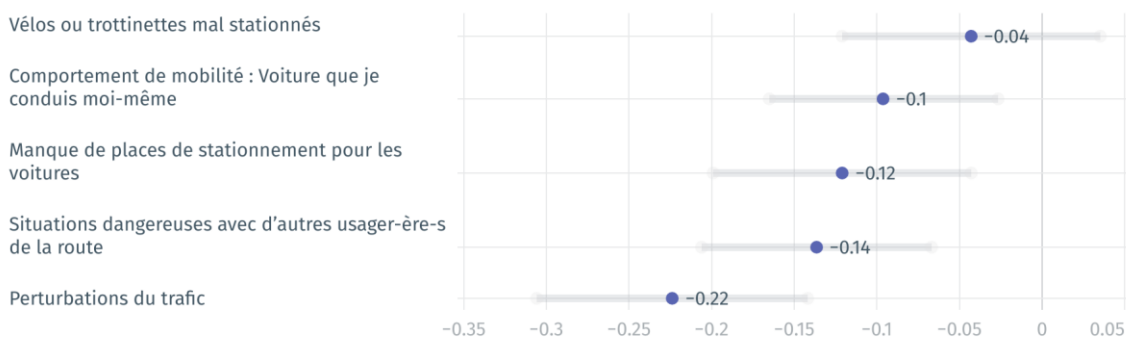
Graphique 7

Influence sur la satisfaction avec la situation de trafic - Fribourg

Influence de différents items sur la satisfaction avec la situation de trafic.

Exemple : Les personnes concernées par un manque de places de stationnement pour les voitures ont en moyenne une probabilité inférieure de 12 points de pourcentage d'être « plutôt/très satisfaites » avec la situation de trafic (tous les autres facteurs étant constants).

Population de plus de 16 ans



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024 (N = 797). Variables de contrôle supplémentaires : sexe, âge, langue. La zone grise indique l'intervalle de confiance à 95%.

Explication : La méthode de régression linéaire utilisée décrit l'existence d'une influence de variables indépendantes (ici : utilisation des moyens de transport, perception des nuisances dues aux effets du trafic) sur une variable dépendante (satisfaction par rapport à la situation de trafic). Le signe positif/négatif permet de distinguer si un élément conduit plutôt à la satisfaction (signe positif) ou plutôt à l'insatisfaction (signe négatif) par rapport à la situation générale des transports au lieu de résidence. Plus la valeur absolue du facteur d'une variable indépendante est élevée, plus son influence sur la satisfaction par rapport à la situation des transports est importante. Les variables qui croisent la ligne zéro n'ont pas d'influence statistiquement démontrable (sur un intervalle de confiance de 95 %). L'interprétation de cette régression linéaire se fait en supposant que les autres influences sont maintenues constantes dans le modèle (ceteris paribus). De cette manière, il est possible de déterminer l'influence isolée de la variable indépendante sur la variable dépendante. Les variables de contrôle (âge, sexe, langue) sont également prises en compte dans le modèle afin d'éviter d'éventuelles distorsions dues à ces variables.

2.2 Évolution de Fribourg dans le temps

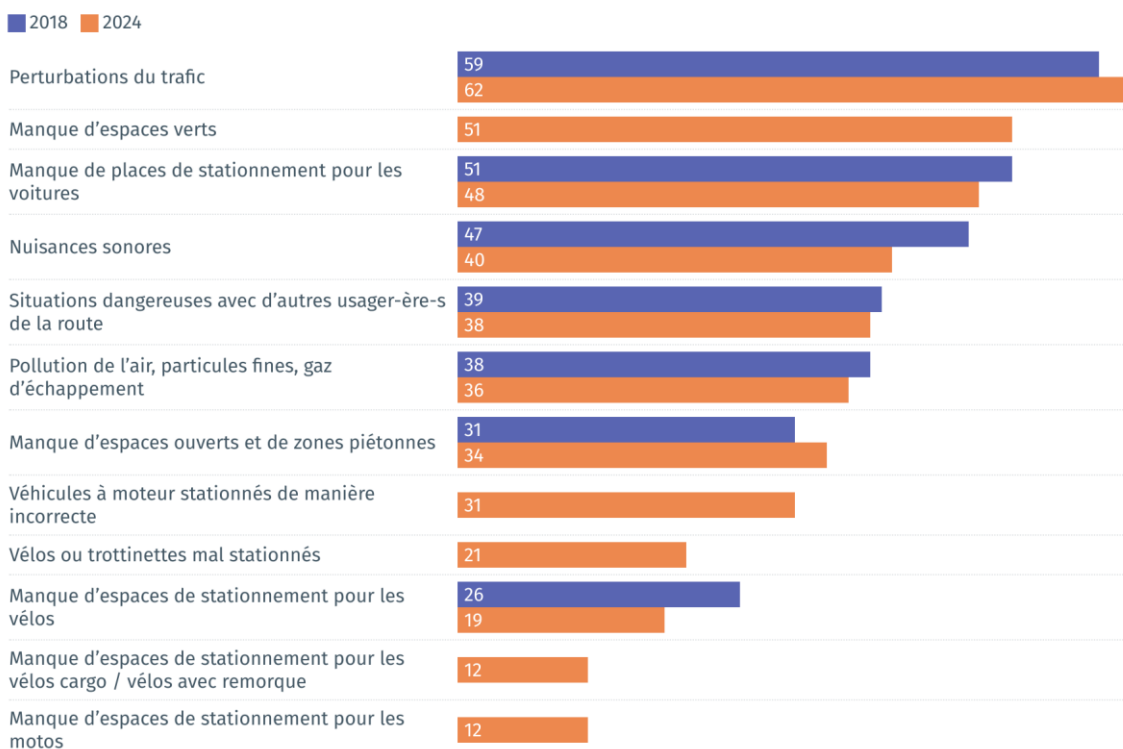
Si l'on observe l'évolution au fil des ans, on constate que la perception des problèmes par les Fribourgeois-es a relativement peu changé depuis 2018, même si les perturbations du trafic et le manque de zones piétonnes sont davantage mentionnés qu'il y a six ans. En revanche, moins de personnes sont dérangées par les nuisances sonores ou le manque de places de stationnement pour les vélos. Le manque d'espaces verts dans la ville ne faisait pas partie des questions en 2018, mais il est pourtant l'une des principales préoccupations qui ressort de l'enquête de cette année.

Graphique 8

Evolution : Densité du trafic au domicile

À quelle fréquence vous sentez-vous gêné-e par les effets de la circulation suivants ?

en % de la population de plus de 16 ans de la ville de Fribourg, pourcentage assez/très souvent



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024 (N=2343)

La population évalue toutefois les solutions à choix différemment qu'en 2018. Cette année-là, le questionnaire n'avait pas interrogé sur la création d'espaces naturels le long des routes, alors qu'en 2024, une majorité des habitant-es de Fribourg est favorable à investir plus d'argent dans cette mesure. La création d'espaces urbains agréables continue d'être considérée comme une priorité, mais moins qu'il y a six ans (-8 points).

La demande d'améliorations de l'infrastructure cyclable est clairement moins mentionnée, en revanche : si, en 2018, une majorité des habitant-es le souhaitait, ils ne sont que 39 % cette année. Les mesures de protection contre le bruit sont également considérées moins importantes qu'en 2018 (-11 points).

La demande de places de stationnement a augmenté (+6 points), puisque près d'un tiers des Fribourgeois-es souhaiteraient investir plus d'argent dans des places de stationnement à l'avenir. En outre, beaucoup d'habitant-es sont favorables à la modernisation du réseau routier, par exemple en réservant des voies de circulation aux transports publics. Les Fribourgeois-es ayant déjà tendance à utiliser les transports publics considèrent que la poursuite du développement du réseau fait sens au vu de l'évolution de la société mais ne souhaite pas pour autant trop restreindre la circulation automobile.

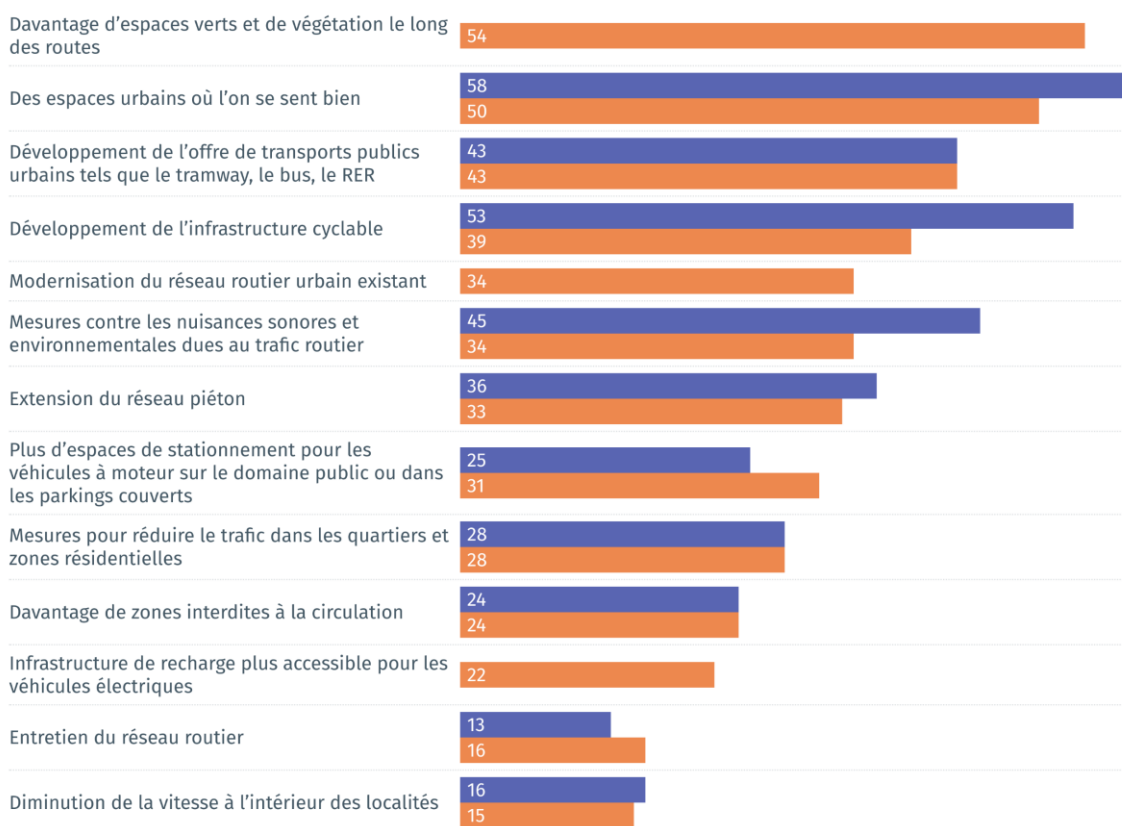
Graphique 9

Evolution : Priorisation des mesures pour la politique des transports

Vous trouverez ci-après différentes mesures de politique de la mobilité. Supposons que vous puissiez décider pour quelles mesures votre ville devrait investir plus ou moins d'argent à l'avenir. Attention : pour chaque mesure pour laquelle vous décidez d'investir plus d'argent à l'avenir, vous devez déterminer une mesure pour laquelle vous investirez moins d'argent à l'avenir.

en % de la population de plus de 16 ans de la ville de Fribourg, pourcentage plus d'argent qu'actuellement

■ 2018 ■ 2024



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024 (N=2343)

Bien qu'il existe encore une marge de progression quant à l'évaluation globale de l'état du trafic, le taux de satisfaction des Fribourgeois-es est passé de 41 % en 2018 à 48 % en 2024. Cela signifie que certain-es résident-es ont perçu une amélioration notable de la situation en matière de circulation. Une hiérarchisation judicieuse des priorités dans le cadre de la politique locale des transports pourrait encore accroître le niveau de satisfaction dans les prochaines années.

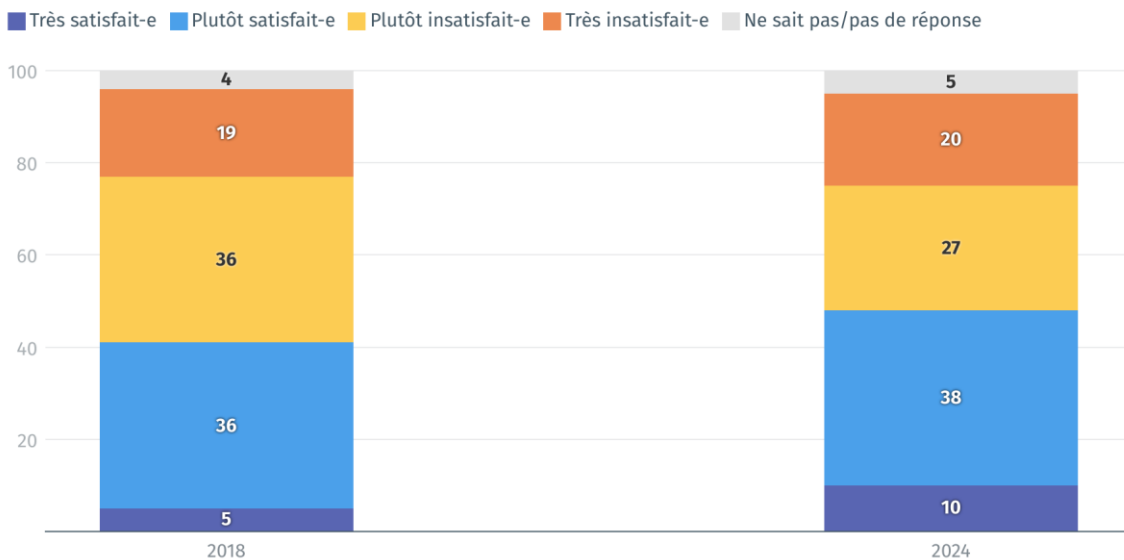
De plus, on constate que la circulation à vélo à Fribourg est beaucoup moins développée que les transports publics et la marche à pied. La population considère le développement de l'infrastructure cyclable urbaine comme une priorité moyennement élevée. D'après l'enquête, la location de vélos est devenue un peu plus courante au cours des six dernières années : certes, seulement une personne sur cinq a déjà loué une fois un vélo à Fribourg, mais cette proportion est déjà nettement plus élevée qu'en 2018 (+15 points). À voir si la location de vélos dans la ville poursuivra son essor à l'avenir ou non.

Graphique 10

Evolution : Satisfaction de la situation du trafic

De manière générale, quel est votre niveau de satisfaction concernant le trafic à votre ville ?

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



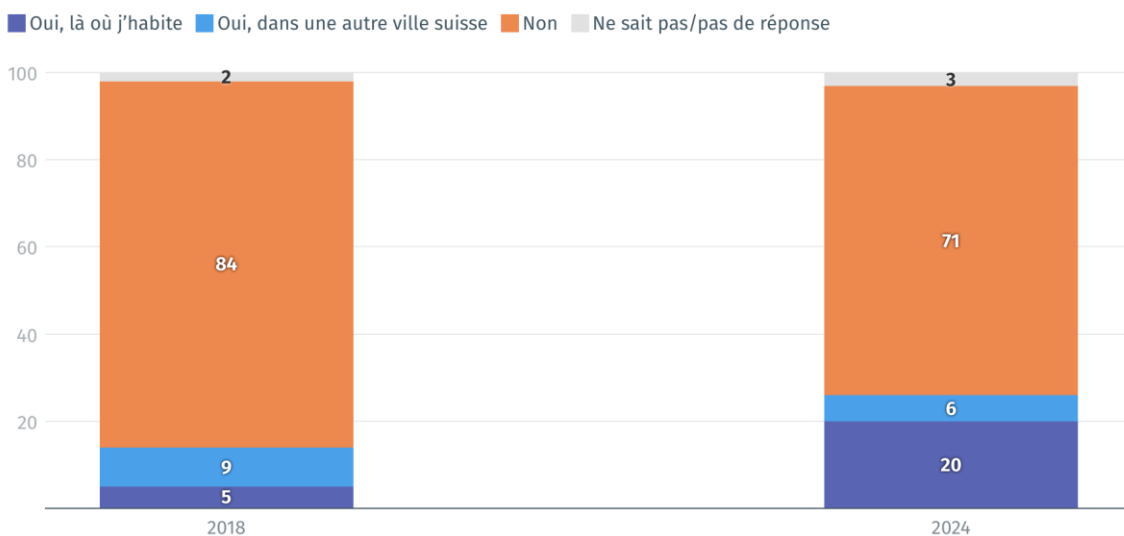
© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024 (N=2343), sig., Cramér's V = 0.13

Graphique 11

Evolution : Utilisation de l'offre de location de vélos

De plus en plus de villes suisses proposent des offres de vélos en libre-service. Avez-vous déjà profité d'une offre de vélos en libre-service dans une ville suisse ?

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



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024 (N=2343), sig., Cramér's V = 0.21

3 Synthèse

Nous rassemblons les conclusions de cette étude sous les thèses suivantes :

**TRANSPORTS EN
COMMUN
ESSENTIELS
POUR LES FRI-
BOURGEOIS-ES**

La majorité des habitant-es de Fribourg utilisent régulièrement les transports en commun pour se déplacer, que ce soit pour le travail ou les loisirs. Le bus et le train sont donc les principaux moyens de transport dans la vie quotidienne de la population locale. De ce fait, de nombreux habitant-es souhaiteraient que davantage d'argent soit investi à l'avenir dans le développement de l'offre de transports en commun. Outre les transports publics, la marche à pied est également relativement courante en ville de Fribourg.

**CIRCULATION
AUTOMOBILE ET
CYCLISTE EN
DEUXIÈME
POSITION**

La circulation automobile, en revanche, y est moins répandue que dans les autres villes suisses de taille comparable, même si la plupart des ménages possèdent leur propre voiture. Bien que plus de personnes aient une voiture, qu'elles ne l'utilisent régulièrement, la population ne souhaite pas pour autant trop restreindre la circulation automobile. Le vélo a également moins d'importance à Fribourg que dans d'autres villes, même si l'utilisation de vélos de location y est en augmentation par rapport à 2018.

**INSATISFACTION
LIÉE AUX EMBOU-
TEILLAGES, MAIS
AMÉLIORATION
DE LA SITUATION
GLOBALE DEPUIS
2018**

En comparant les villes, on note que les Fribourgeois-es sont plutôt insatisfait-es de l'état du trafic en ville, notamment aux heures de pointe. L'un des principaux motifs d'insatisfaction concerne la fréquence des embouteillages. Par rapport à 2018, davantage de personnes ont mentionné des perturbations de la circulation. Les automobilistes, en particulier, se plaignent des embouteillages dans la ville, mais pas seulement : la majorité des usagers des transports publics sont également fréquemment confrontés à des problèmes de circulation. Une grande partie de la population évoque également d'autres problèmes tels que le manque d'espaces verts et de places de stationnement. Toutefois, la satisfaction générale concernant l'état du trafic s'est quelque peu améliorée depuis 2018.

APPROBATION
ÉLEVÉE DE ME-
SURES ENVIRON-
NEMENTALES ET
DU DÉVELOPPE-
MENT DES TRANS-
PORTS PUBLICS

Parmi les solutions possibles en matière de politique des transports, les Fribourgeois-es sont en faveur de mesures environnementales et de la poursuite du développement des transports publics. La population locale, en revanche, est plutôt hésitante concernant d'éventuelles mesures de régulation du trafic automobile. La promotion de la circulation à vélo n'est également pas considérée comme une priorité très élevée et, par rapport à 2018, moins de personnes investiraient dans les infrastructures cyclables. Selon les habitant-es de la ville, Fribourg doit continuer de privilégier les transports publics.

4 Annexe

4.1 Équipe gfs.bern

URS BIERI

Co-directeur et membre du conseil d'administration gfs.bern, politologue et spécialiste des médias (lic. rer. soc.), Executive MBA FH en management stratégique, chargé de cours au VMI de l'université de Fribourg et à la ZHAW Winterthur

✉ urs.bieri@gfsbern.ch

Activités principales :

Suivi de thèmes et d'enjeux, analyses d'image et de réputation, technologies à risque, analyses de votations, préparation et suivi de campagnes, analyses de communication intégrées, méthodes qualitatives



Publications sous forme de livres, dans des ouvrages collectifs, dans des revues spécialisées, dans la presse quotidienne et sur Internet, publication actuelle : Bieri, U et al. Digitalisierung der Schweizer Demokratie, Technologische Revolution trifft auf traditionellen Meinungsbildungssystem. Vdf 2021.

CLOÉ JANS

Directrice des activités opérationnelles et porte-parole

✉ cloe.jans@gfsbern.ch

Activités principales :

Analyses d'image et de réputation, recherches sur la jeunesse et la société, votations / campagnes / élections, Issue Monitoring / recherche d'accompagnement de thèmes politiques, analyses des médias, réformes et questions de politique de santé, méthodes qualitatives





MARCO BÜRGI

Responsable de projet

✉ marco.buergi@gfsbern.ch

Activités principales :
Votations, élections, Issue Monitoring, attitudes politiques



SOPHIE SCHÄFER

Scientifique de données junior

✉ sophie.schaefer@gfsbern.ch

Activités principales :
Élections, votations,
analyse de données, programmations, visualisations,
recherches, méthodes quantitatives et qualitatives



JENNY ROBERTS

Scientifique de données junior

✉ jenny.roberts@gfsbern.ch

Activités principales :
Élections, votations,
analyse de données, programmations, visualisations,
recherches, méthodes quantitatives et qualitatives



ROLAND REY

Collaborateur de projet / Administration

✉ roland.rey@gfsbern.ch

Activités principales :

Publication assistée par ordinateur, visualisations, Administration de projets, Administration de conférences

gfs.bern ag
Effingerstrasse 14
CH – 3011 Berne
+41 31 311 08 06
info@gfsbern.ch
www.gfsbern.ch

L'institut de recherche gfs.bern est membre de l'association suisse des recherches de marché et sociales et garantit qu'aucun entretien n'a été mené à des fins affichées ou dissimulées de publicité, de vente, ou de commande.

Pour en savoir plus: www.schweizermarktforschung.ch (en allemand)

SWISS INSIGHTS
Corporate Member

gfs.bern 