



# Rapport sur la ville de Sion

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

<b>1</b>	<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>4</b>
1.1	Mandat et problématique.....	4
1.2	Sondage et échantillon.....	4
<b>2</b>	<b>CONSTATATIONS.....</b>	<b>7</b>
2.1	Situation de la ville de Sion par rapport aux autres villes.....	7
2.2	Questions spécifiques à la ville de Sion .....	14
2.3	Analyse par groupes.....	18
<b>3</b>	<b>SYNTHÈSE.....</b>	<b>20</b>
<b>4</b>	<b>ANNEXE .....</b>	<b>22</b>
4.1	Équipe gfs.bern .....	22

# 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 correspondent à un taux de réponse de 26 % pour toutes les villes. A Sion, le taux de réponse est de 34 %.

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  $\pm 14$  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

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

## 2 Constatations

### 2.1 Situation de la ville de Sion 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 jouent un rôle dans le choix du mode de transport.

De nombreux habitant-es de la commune de Sion utilisent encore la voiture : plus de la moitié d'entre eux se rend régulièrement au travail ou à l'école avec son propre véhicule. Les Sédunois-es recourent certes en moyenne plus souvent à la voiture que les habitant-es des autres villes de taille comparable ayant participé à l'enquête (+13 points de pourcentage [ci-après « points »]). Mais en comparaison avec ces autres villes, cette donnée doit toutefois être relativisée. En effet, le territoire communal sédunois couvre non seulement le centre urbain, mais également plusieurs villages alentour, en plaine comme en montagne. Or, le taux de motorisation est notoirement plus élevé en campagne qu'en ville.

La population de Sion utilise moins souvent les transports en commun que celle des autres petites et moyennes villes pour se rendre au travail (33 %, soit -15 points). Cela vaut également pour la marche à pied (28 %, -11 points) et le vélo (14 %, -9 points). Si le caractère particulier du territoire sédunois, avec sa combinaison de ville, campagne et montagne, explique une partie de l'importance du recours à la voiture, les valeurs comparativement peu élevées du recours aux transports publics et à la mobilité douce s'expliquent également par un développement de ces réseaux initiés plus tardivement que dans les villes du plateau suisse. En outre, les coûts de stationnement demeurent bon marché à Sion comparativement aux autres villes suisses et les restrictions à la circulation y sont encore très limitées. En règle générale, lorsque les Sédunois-es se déplacent en voiture, ils le font avec leur propre véhicule, puisque seulement 3 % d'entre eux se rendent au travail/à l'école en tant que passager-ère au moins deux jours par semaine. Les autres moyens de transport comme le vélo électrique, la moto ou le scooter électrique ne sont utilisés que par une minorité de gens.

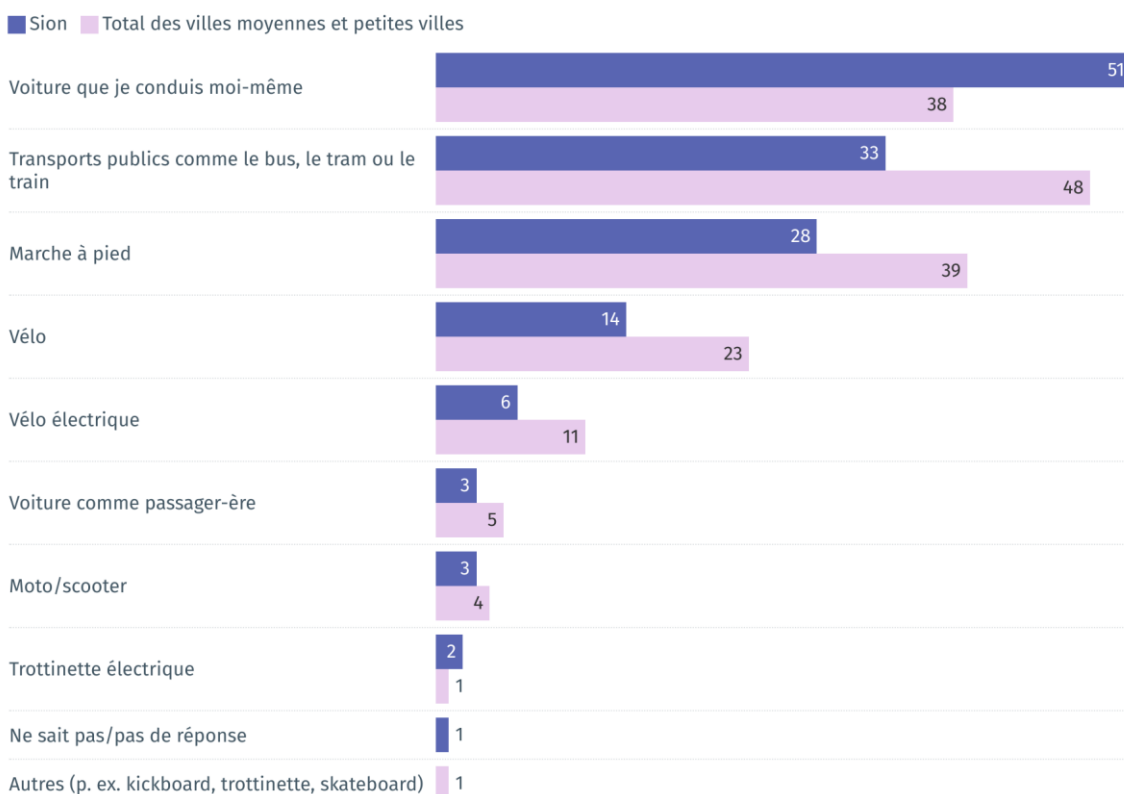
À Sion, les hommes (53 %) recourent un peu plus fréquemment à la voiture que les femmes (48 %) pour aller travailler. En revanche, environ un tiers des femmes se rendent régulièrement au travail à pied, alors que seulement un quart des hommes le font. De plus, les automobilistes sont plus souvent présents dans la catégorie des personnes se disant plutôt ou très insatisfaites de l'état général de la circulation à Sion (54 %) que de celles qui en sont satisfaites (49 %).

## 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 Sion=1003, n Total des villes moyennes et petites villes=5381)

Pour les loisirs, le véhicule personnel joue un rôle encore plus important : 62 % des Sédunois-es utilisent régulièrement leur voiture en dehors des heures de travail, soit 10 points de plus que la moyenne des autres villes de taille comparable. Néanmoins, près de la moitié de la population se déplace souvent à pied pendant ses loisirs (49 %), soit beaucoup plus que pour se rendre au travail (28 %), même si la marche à pied est plus courante dans les autres villes (61 %). Les personnes de plus de 65 ans sont plus susceptibles de marcher pendant leur temps libre (57 %) que les moins de 40 ans (44 %).

37 % des habitant-es de Sion utilisent régulièrement les transports publics pour leurs loisirs. C'est moins que la moyenne des autres villes petites à moyennes (52 %), mais constitue dans l'absolu une valeur non-négligeable. Cette situation est sans doute à mettre en perspective avec l'offre encore très réduite de transports publics le dimanche et les jours fériés. Le vélo (16 %) est également moins souvent utilisé que dans les autres villes (-11 points). Malgré des efforts importants ces dernières années et dans les prochaines pour développer les infrastructures cyclables, les sites sécurisés ou prioritaires pour la pratique du vélo restent encore peu nombreux. Il n'y a guère plus de Sédunois-es faisant du vélo pendant leur temps libre que pour aller au travail. Cependant, on constate

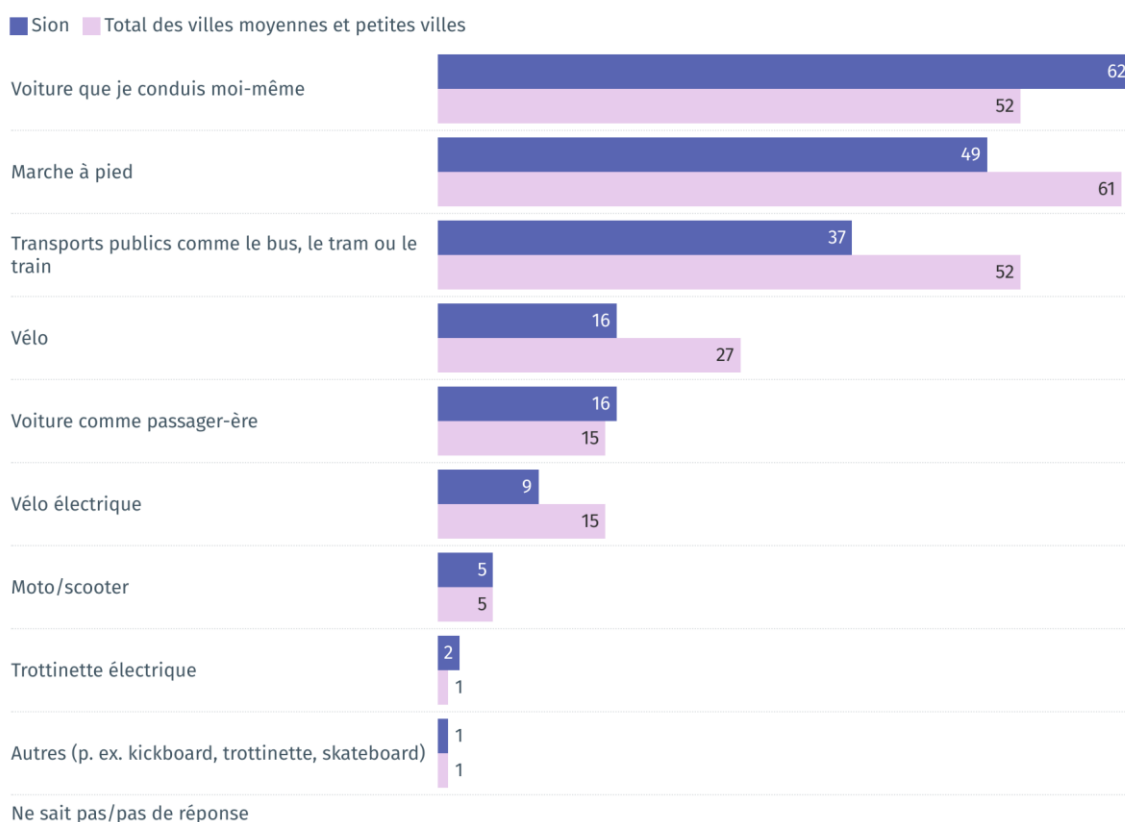


que davantage de gens sont passagers d'une voiture (16 %) en dehors du travail. Cela est particulièrement vrai pour les Sédunoises (21 %) et un peu moins pour les Sédunois (11 %). Les Sédunois sont beaucoup plus nombreux à déclarer conduire leur propre voiture (70 % contre 54 % de femmes).

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 Sion=1308, n Total des villes moyennes et petites villes=6614)

Étant donné l'importance du véhicule personnel pour le trajet domicile-travail ou pour les loisirs, il n'est pas surprenant que la voiture soit également le moyen de transport le plus courant parmi la population de Sion. Près de trois quarts des personnes interrogées affirment disposer d'une voiture dans leur foyer. Or, ce ne sont que deux tiers des habitants-es dans les autres petites et moyennes villes en moyenne.

Les autres moyens de transport, notamment le vélo classique et électrique, sont moins courants à Sion que dans d'autres villes comparables. Près d'un tiers des Sédunois-es ont un vélo et seulement 13 % un vélo électrique (moyenne des petites/moyennes villes : 43 % et 21 % respectivement).

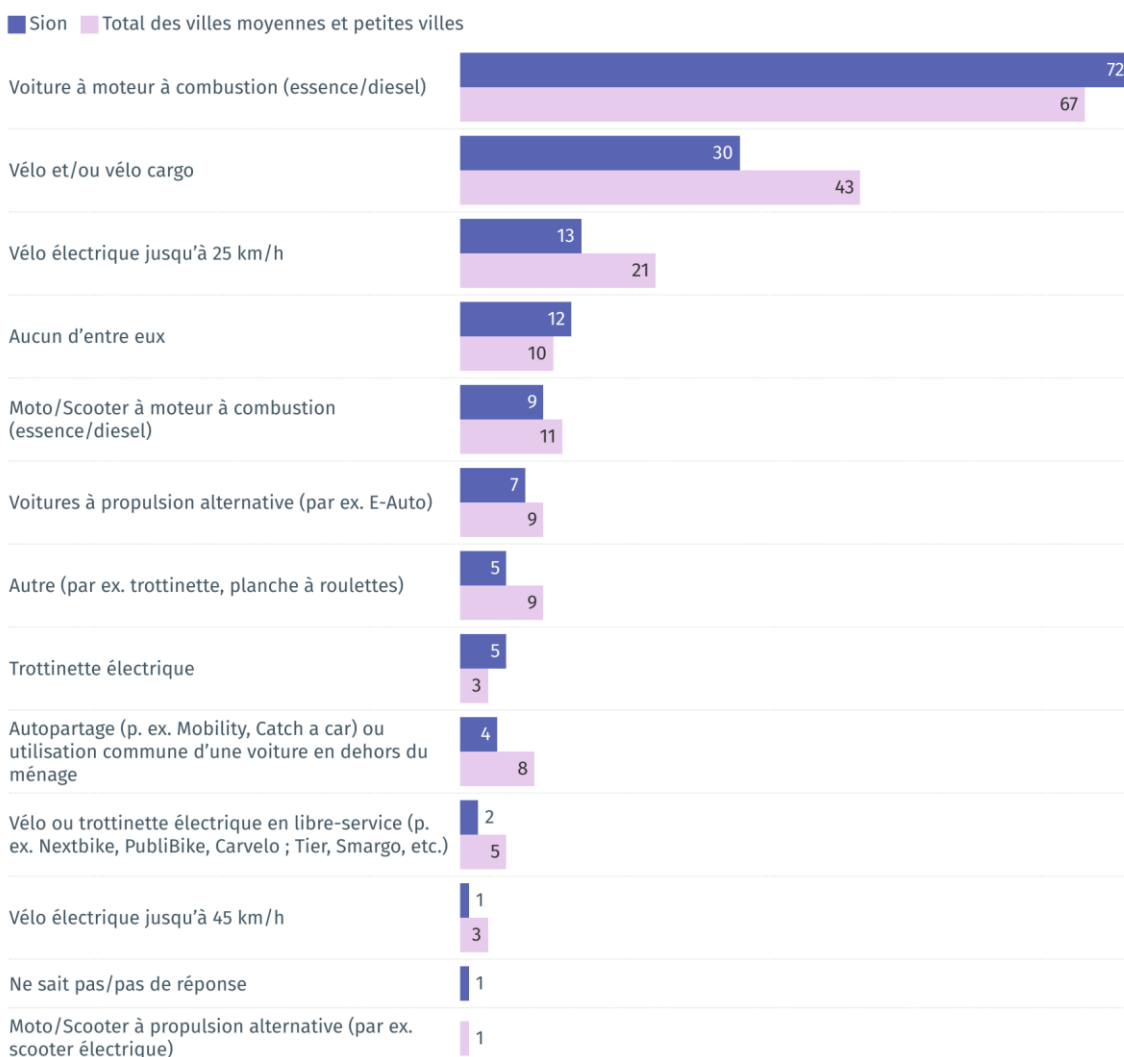
## Graphique 3

## 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 Sion=1684, n Total des villes moyennes et petites villes=8059)

La satisfaction des Sédunois-es vis-à-vis de l'état général de la circulation dans leur ville est légèrement supérieure à la moyenne. Une nette majorité se dit plutôt satisfaite ou très satisfaite (64 %, moyenne dans les petites/moyennes villes : 58 %). Cependant, la population est plus critique en ce qui concerne les heures de pointe : un peu moins d'un tiers est satisfaite de l'état de la circulation à Sion pendant les périodes de pointe. 34 % des Sédunois-es sont plutôt insatisfait-es, et 22 % sont très insatisfait-es. Mais cette évaluation négative concernant les heures de pointe est similaire à celle des villes moyennes et petites dans leur ensemble.

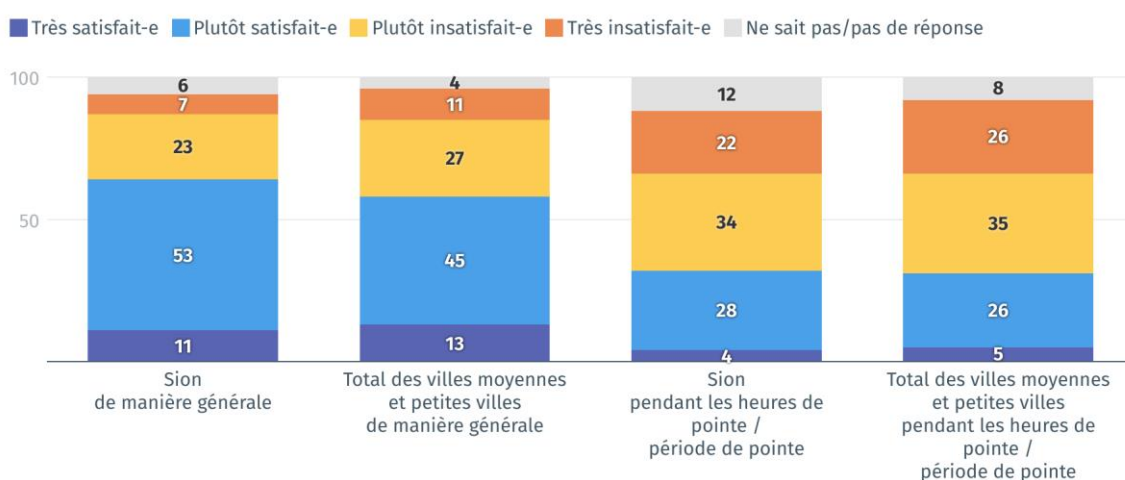
Les personnes qui conduisent leur propre véhicule sont plus susceptibles d’être insatisfaites de la circulation aux heures de pointe (65 %) que les non-automobilistes (45 %). Ceci ne s’applique pas aux usager-ères des transports publics. Certes, une majorité de ces personnes sont plutôt/très mécontentes du trafic aux heures de pointe (57 %), mais la proportion est aussi élevée chez celles qui n’utilisent pas les transports en commun (58 %).

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



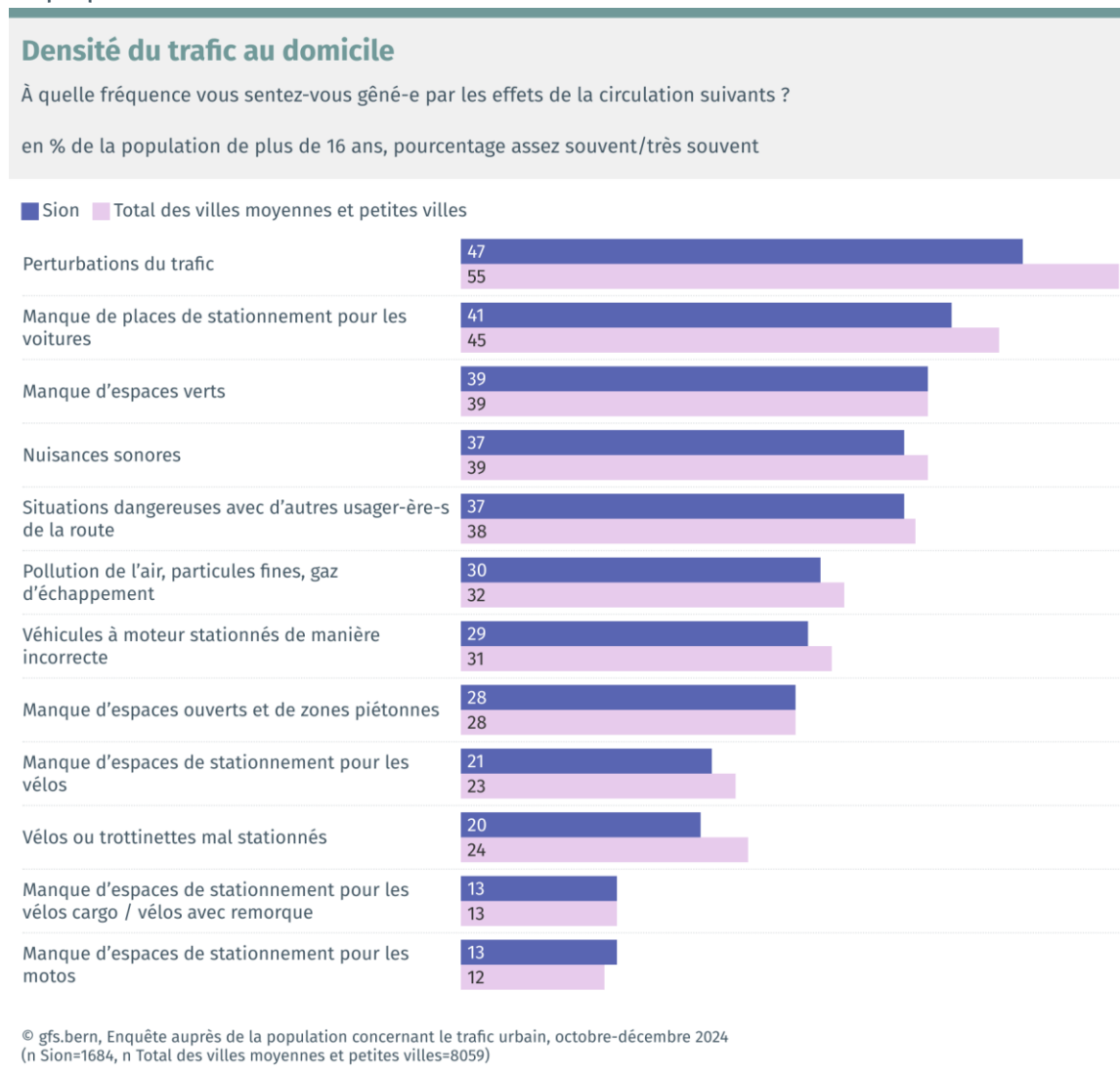
© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024  
(n Sion=1684, n Total des villes moyennes et petites villes=8059)

Globalement, par rapport aux autres villes de taille comparable, les Sédunois-es sont un peu plus satisfait-es que la moyenne de l’état général de la circulation. Ce point de vue relativement positif se reflète également dans leur perception des éventuels différents effets négatifs liés au trafic. Les perturbations de la circulation (rues congestionnées, embouteillages) arrivent en tête des préoccupations des personnes sondées : cela gêne plutôt souvent, voire très souvent près de la moitié (47 %) d’entre elles, même si cette proportion demeure inférieure à la moyenne des autres villes (-8 points). Le deuxième aspect le plus souvent mentionné est celui du manque de places de stationnement (pour les voitures) (41 %, soit -4 points par rapport à l’ensemble des moyennes/petites villes), suivi du manque d’espaces verts (39 %), de la pollution sonore (37 %) et des situations dangereuses avec d’autres usager-ères de la route (37 % également).

Il convient de noter que les principales préoccupations concernent tant la circulation automobile, qu’elle soit due à des embouteillages ou à un manque de places de stationnement, que les nuisances sonores, la sécurité de la route et un manque d’espaces verts. Il est possible que les nuisances perçues en termes de bruit, de sécurité routière et de manque d’espaces verts soient liées au trafic automobile. En revanche, les manques perçus en termes de micromobilité ou ceux liés aux motos sont à un niveau plus bas. Cela

pourrait être dû au fait, d’une part, que les Sédunois-es utilisent plus souvent la voiture et, d’autre part, que les problèmes liés à la circulation automobile sont considérés comme plus gênants que ceux causés par les petits véhicules.

Graphique 5



Les propositions visant à améliorer le trafic urbain vont dans différentes directions : si certaines approches se concentrent spécifiquement sur certaines formes de mobilité, d’autres ont pour objectif primordial de promouvoir l’environnement et la santé publique.

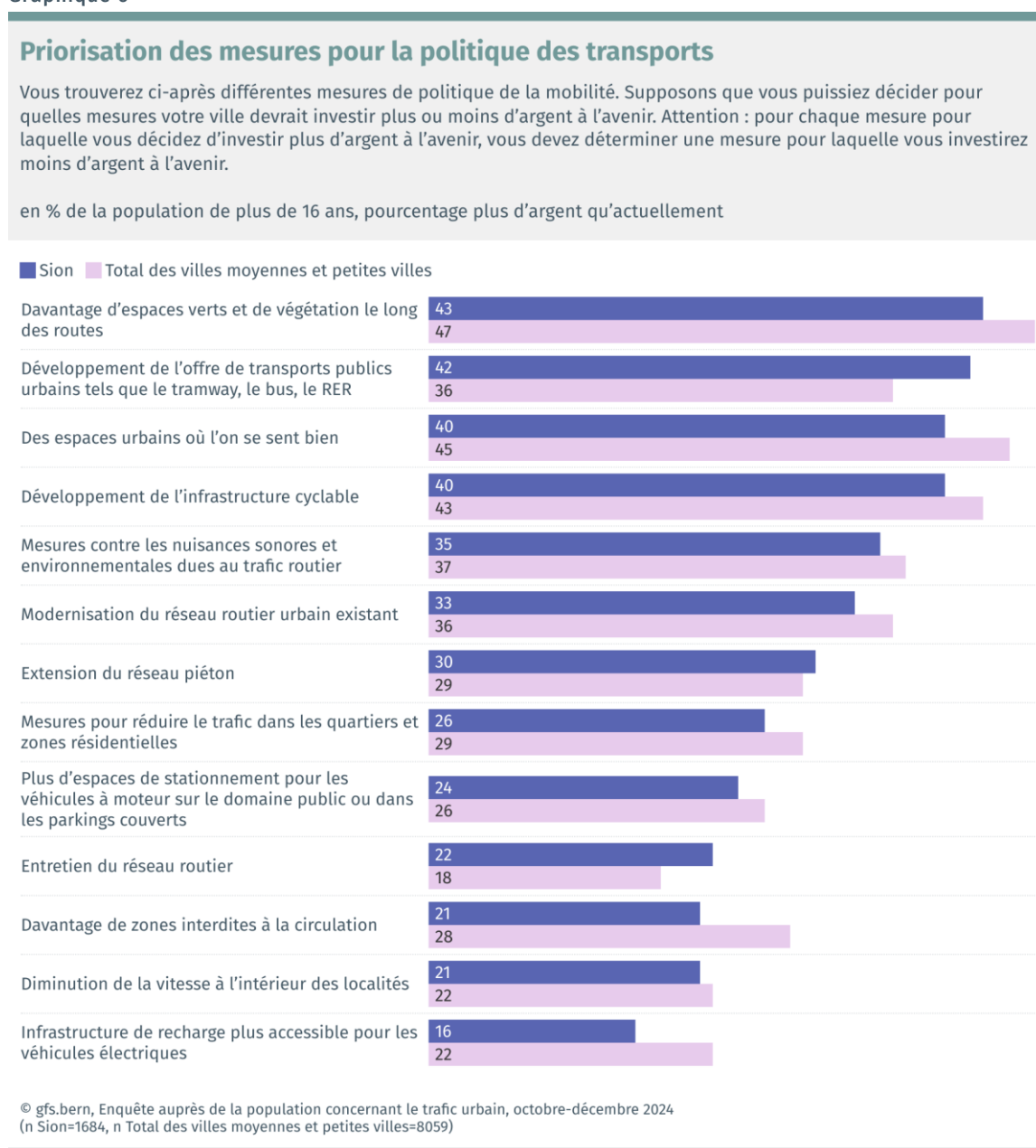
Les participant-es ont été invité-es à classer diverses mesures de politique des transports par ordre d’importance. Le **GRAPHIQUE 6** montre les mesures où les habitant-es souhaiteraient que davantage de ressources financières soient investies. Pour chaque mesure devant recevoir plus d’argent, les personnes interrogées devaient également choisir une mesure qui devrait recevoir moins d’argent à l’avenir.

Ainsi, le développement d’espaces verts le long des routes (43 %), des transports en commun (42 %), des infrastructures cyclables (40 %) et d’espaces urbains agréables (40 %) sont les principales priorités de la population de Sion. En moyenne, les espaces

verts le long des routes sont un peu plus mentionnés dans les autres villes de taille comparable (+4 points), tandis qu’une meilleure offre de transports publics y est moins citée (-6 points). Cela est peut-être dû au fait que les voies de circulation sur le territoire campagnard et montagnard de la commune de Sion sont déjà un peu plus proches de la nature que dans d’autres endroits en Suisse, et que les transports publics y sont eux moins développés que dans d’autres villes.

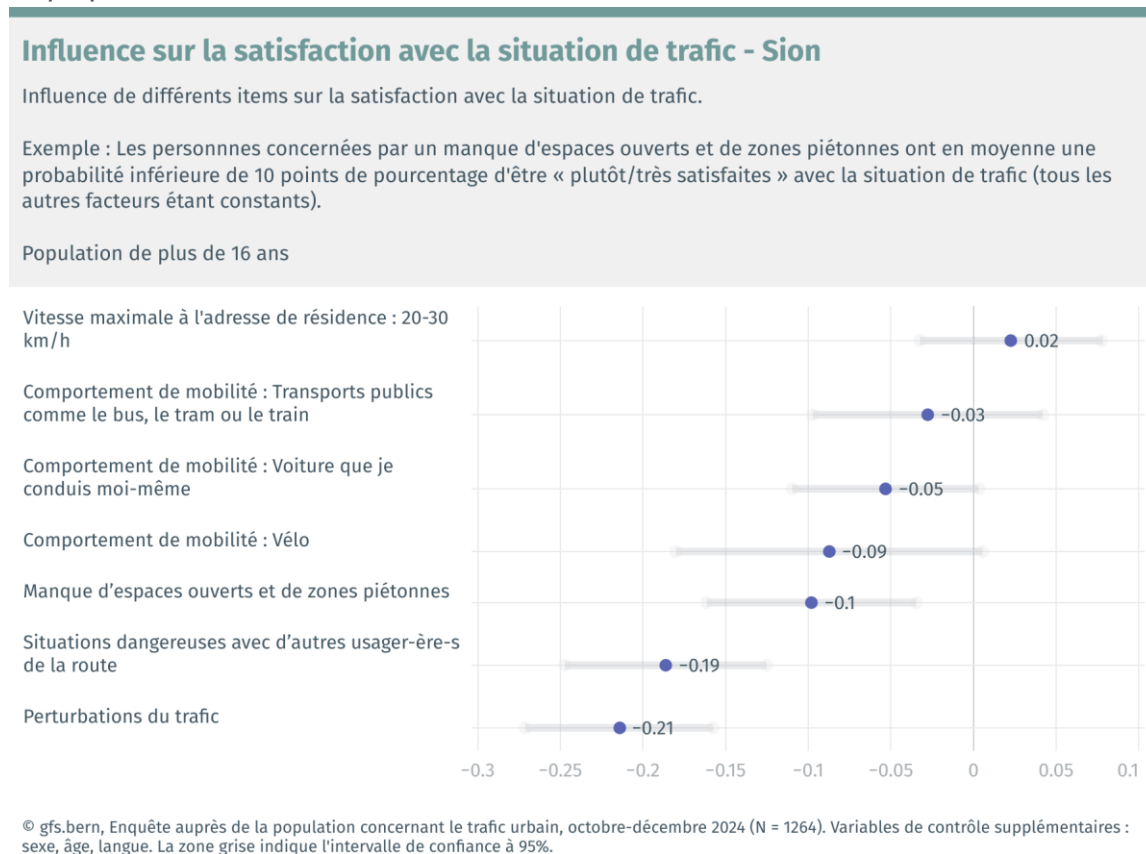
Hormis les transports en commun, les priorités mentionnées par les Sédunois-es ne diffèrent que légèrement de celles des villes de petite et moyenne taille. Cependant, les habitant-es de Sion sont moins intéressé-es par les zones totalement exemptes de voitures (21 %, moyenne des villes : 28 %). Néanmoins, il convient de relever que seuls 24% des sondés demandent davantage de places de stationnement voitures sur le domaine public ou dans les parkings publics.

Graphique 6



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 Sion aussi, les personnes qui rencontrent souvent des difficultés de circulation et des situations dangereuses avec d'autres usagers de la route sont plus souvent insatisfaites avec la situation de trafic. A Sion, la perception d'un manque d'espaces ouverts et de zones piétonnes a également un effet négatif sur la satisfaction par rapport à la situation de trafic. Par ailleurs, l'analyse de régression montre qu'à Sion, aucune des variables n'a systématiquement un effet positif sur la satisfaction.

Graphique 7



**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 Questions spécifiques à la ville de Sion

Compte tenu de l'importante proportion d'habitants se déplaçant en voiture, la question du recours à l'autopartage et au covoiturage dans la vie quotidienne des Sédunois se pose. Mais seulement 11 % des habitants déclarent avoir déjà eu régulièrement recours à l'autopartage, alors qu'un peu moins d'un tiers pourrait l'envisager à l'avenir.

Dans ce groupe plutôt ouvert au covoiturage, les jeunes sont plus nombreux (35 %) que les personnes de plus de 65 ans (27 %).

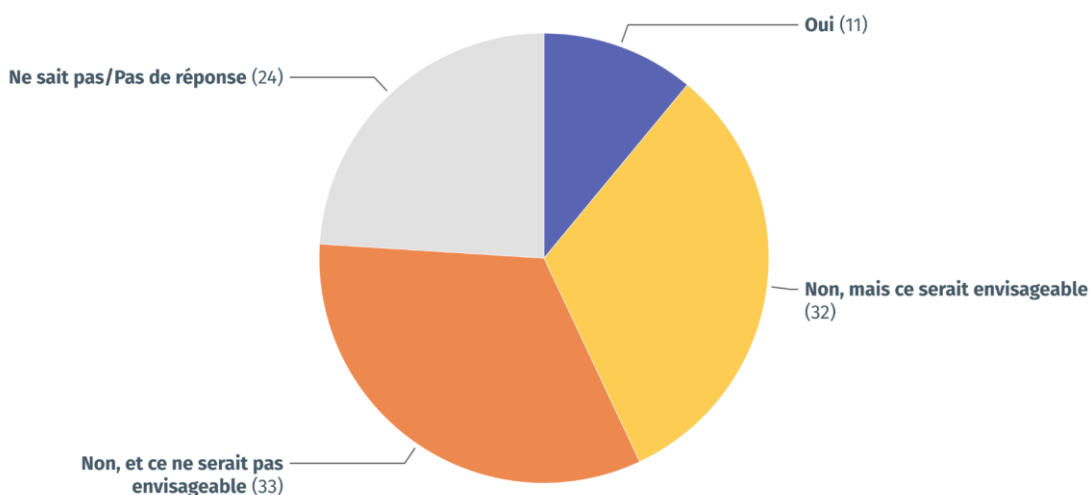
Cependant, un tiers également de la population de Sion ne pratique pas l'autopartage et déclare que cela n'est pas envisageable pour elle à l'avenir. Les raisons à cela varient considérablement : sont cités les horaires de travail irréguliers, par exemple, ou la préférence pour d'autres moyens de transport, ou encore les efforts supplémentaires que cela implique. Environ un quart ne répond pas à la question. Or, cette proportion relativement élevée est probablement due au fait que toutes les personnes interrogées ne travaillent pas/plus et qu'elles ne se déplacent pas toutes en voiture.

Graphique 8

### Covoiturage dans les déplacements quotidiens

Avez-vous recours au covoiturage dans vos déplacements quotidiens ?

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



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024 (N=1684)

Pour celles qui recourent déjà au covoiturage ou à l'autopartage, ou du moins qui y sont ouvertes, la principale mesure qui les encouragerait à utiliser cette option (plus fréquemment) serait une plateforme numérique de mise en réseau des conducteurs et des passagers (41 %). Parmi ces personnes, entre 20 et 25 % souhaiteraient également des places de stationnement spécialement réservées à l'autopartage, des abonnements « covoiturage » meilleur marché dans les parkings, ou des aires de covoiturage. Toutefois, un nombre relativement important ne mentionne aucune mesure susceptible de développer le covoiturage ou l'autopartage (29 %). Le potentiel de promotion du partage de véhicules semble donc limité à Sion, bien qu'une meilleure mise en réseau à l'aide d'outils numériques soit la mesure la plus susceptible d'avoir un impact positif.



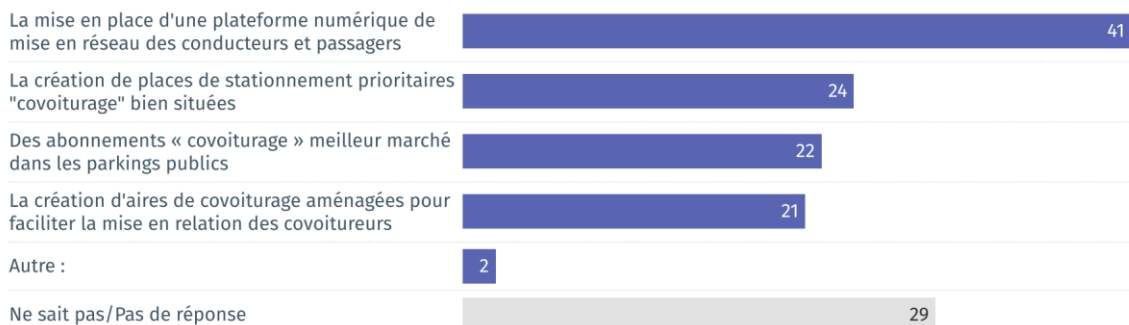
Graphique 9

### Mesures incitatives pour le covoiturage

Parmi les mesures suivantes, lesquelles vous inciteraient à avoir (davantage) recours au covoiturage :

Plusieurs réponses possibles

en % de la population de plus de 16 ans de la ville de Sion pratiquant le covoiturage ou souhaitant le pratiquer à l'avenir



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024 (n=707)

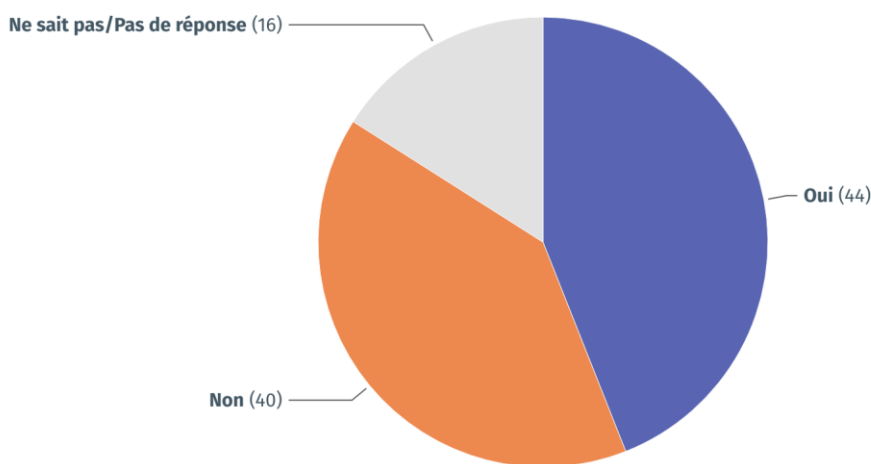
44 % des Sédunois-es conduisent au moins occasionnellement leur propre voiture pour se rendre au travail/sur leur lieu de formation. Mais 40 % d'entre eux ne le font pas, et 16 % ne répondent pas (par exemple parce qu'ils sont déjà à la retraite). Encore une fois, les hommes sont plus susceptibles de conduire leur propre voiture.

Graphique 10

### Utilisation de la voiture comme conducteur/conductrice pour le travail/les études

Vous rendez-vous parfois sur votre lieu de travail/d'études en voiture en tant que conducteur ?

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



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024 (N=1684)



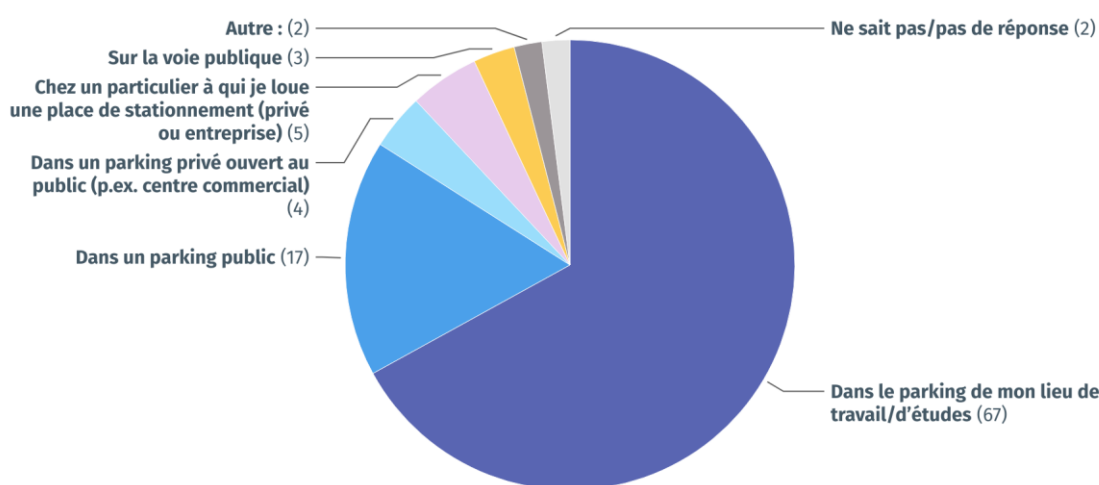
On constate que les deux tiers des personnes qui utilisent leur propre voiture pour se rendre au travail peuvent garer leur véhicule directement sur le lieu de travail ou de formation. 17 % utilisent des places de stationnement publiques et seulement quelques-unes stationnent dans les parkings des centres commerciaux, louent une place auprès de particuliers / d'autres entreprises, ou garent leur voiture directement dans la rue. La plupart des Sédunois-es n'a donc pas à chercher une place de stationnement au quotidien ce qui renforce la facilité à se déplacer en voiture.

Graphique 11

### Lieu de stationnement habituel de la voiture

Où gardez-vous habituellement votre voiture ?

en % de la population de plus de 16 ans de la ville de Sion qui se rendent de temps en temps au travail/à l'école en voiture



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024 (n=721)

## 2.3 Analyse par groupes

Une analyse<sup>1</sup> plus fine des résultats a permis d'identifier quatre groupes de personnes présentant un rapport différent avec la mobilité. La répartition entre ces groupes est sensiblement différente à Sion par rapport aux autres villes, ce qui en fait une grille de lecture particulièrement intéressante.

Le premier groupe identifié est celui des « Résident-e-s urbain-e-s durables ». Pour ces personnes, les thématiques suivantes sont prioritaires : environnement, sécurité, espaces verts, bruit et pollution. Elles se prononcent très clairement en faveur de mesures visant à une meilleure qualité de vie telles que le développement de l'infrastructure cycliste ou la création de zones exemptes de voitures.

Le second groupe rassemble les personnes « Traditionnel-le-s focalisé-e-s sur la voiture ». Fort logiquement, ces personnes se déplacent principalement en voiture et considèrent la création de places de stationnement et l'entretien du réseau routier comme prioritaires.

Le troisième groupe « Individualistes progressistes » comprend également des personnes se déplaçant principalement en voiture, mais qui partagent les sensibilités environnementales du premier groupe. Ces personnes soutiennent tant des mesures favorables au transport individuel motorisé qu'aux transports publics, à la mobilité douce et aux espaces publics de qualité. Ces personnes pourraient adapter leurs habitudes de mobilité si les conditions-cadres devaient changer.

Le dernier groupe intègre les « Mobilistes pragmatiques satisfait-e-s ». Ces personnes sont plus satisfaites que la moyenne et n'ont pas d'opinion très tranchée sur les priorités à fixer en matière de mobilité. Elles ont une relation avec la mobilité qui pourrait être qualifiée d'opportuniste, ayant recours aux modes de déplacement disponibles tout en étant ouvertes à changer leurs habitudes. Pour elles, les modes de déplacement sont simplement un moyen d'aller du point A au point B.

Le **GRAPHIQUE 12** visualise la répartition de ces quatre groupes dans les villes ayant participé au sondage. Il en ressort que Sion présente un profil très différent des autres villes. En effet, la part de personnes « Traditionnel-le-s focalisé-e-s sur la voiture » (22 %) y est comparativement bien inférieure, ce qui laisse entendre que l'attachement des Valaisans à leur véhicule motorisé n'est peut-être pas aussi fort qu'on le pense généralement. A l'autre bout du spectre, la part de « Résident-e-s urbain-e-s durables » est également plus faible à Sion (17%) que dans les autres villes.

<sup>1</sup> Les résultats de l'analyse des clusters sont basés sur les variables sélectionnées et sur un total de 12 907 observations. Il convient de noter que l'identification des quatre clusters dépend en grande partie de la sélection et de la mise à l'échelle des variables ainsi que des algorithmes de distance et de formation de clusters utilisés. Un choix différent de ces paramètres pourrait entraîner une modification de la structure des clusters. Il faut également noter que les analyses de clusters sont des méthodes exploratoires qui mettent en évidence des motifs dans les données, mais n'impliquent pas de relations de cause à effet.

## Graphique 12

## Analyse en cluster - Proportion de cluster par ville

en % population des villes-centres

Ville	Résident-e-s urbain-e-s durable-s	Individualistes progressistes	Mobilistes pragmatiques satisfait-e-s	Traditionnel-le-s focalisé-e-s sur la voiture
total	27	7	36	29
Bâle	34	8	31	27
Berne	36	5	31	28
Fribourg	24	9	36	31
Lucerne	34	7	31	28
Nyon	24	8	38	31
Schaffhouse	23	6	38	33
Sion	17	10	51	22
Winterthour	29	4	36	31
Zoug	25	7	38	30
Zurich	35	6	30	29

© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024 (n=12907)

Avec 51% des interrogés, c'est le groupe des « Mobilistes pragmatiques satisfait-e-s » qui occupe la première place, bien en-dessus de la moyenne des autres villes. Comme déjà mentionné, ces personnes sont globalement satisfaites de la mobilité dans leur ville. Elles sont en outre flexibles dans leurs habitudes de mobilité et pourraient aisément les adapter si les alternatives à la voiture (transport publics, modes doux, etc.) devaient gagner en attractivité à l'avenir.

### 3 Synthèse

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



La voiture joue encore un rôle important dans la vie des habitant-es de Sion, davantage que dans d'autres villes de taille comparable. Que ce soit pour les trajets du quotidien ou pour les loisirs, la majorité de la population utilise au moins deux fois par semaine une voiture. Le territoire tant urbain que campagnard et montagnard de la commune de Sion fournit une partie de l'explication. Le fait que le développement des transports publics et des réseaux de mobilité douce ait été initié plus tardivement en Valais que sur le Plateau apporte un autre élément de réponse. Les tarifs bon marchés du stationnement peuvent aussi fournir une piste d'explication. Il sera intéressant de suivre l'évolution de la répartition modale à Sion ces prochaines années, dans l'absolu et en comparaison avec les autres villes. L'analyse par groupes a en outre révélé que les Sédunois et Sédunoises ont une relation pragmatique à la voiture et demeurent flexibles quant au choix du mode de déplacement.



Bien que l'utilisation des transports publics soit relativement moins courante à Sion que dans d'autres villes similaires, un nombre très élevé d'habitant-es soutient l'idée de consacrer plus d'argent au développement des transports publics. Une part importante de la population s'exprime également en faveur de l'amélioration des infrastructures cyclables et de la création d'espaces verts et urbains de qualité.



Par rapport à la moyenne des petites et moyennes villes, les Sédunois-es sont un peu plus satisfait-es de l'état général du trafic dans leur ville. Cependant, ils sont tout aussi mécontent-es de la circulation aux heures de pointe que les habitant-es des autres villes. Une majorité des Sédunois-es se plaint de la situation de la circulation aux heures de pointe, les automobilistes ayant tendance à être plus insatisfait-es que les personnes qui empruntent souvent les transports publics. Le principal aspect négatif mentionné en lien avec la densité du trafic est la perturbation de la circulation, quoique moins fréquemment que la moyenne dans les autres villes.



DES ESPACES  
VERTS POUR  
LUTTER  
CONTRE LES  
PROBLÈMES  
LIÉS AU TRAFIC  
URBAIN

Les Sédunois-es accordent aussi une importance relativement élevée aux mesures de protection de l'environnement et de la santé pour compenser les effets négatifs du trafic urbain. Beaucoup se sentent gênés par le manque d'espaces verts, ainsi que le bruit et les déficits sécuritaires liés à la circulation. La création d'espaces verts supplémentaires le long des routes et de lieux urbains agréables constitue une priorité pour la population.



UN INTÉRÊT  
LIMITÉ POUR  
L'AUTOPAR-  
TAGE

L'autopartage ou le covoiturage est une façon de réduire le trafic. Cependant, ce type de mobilité n'est pas très courant parmi les Sédunois-es. Pour beaucoup, le partage de voiture n'est pas une option, car il n'est pas adapté à leur vie quotidienne ou nécessiterait des efforts supplémentaires. Par rapport aux personnes âgées, les jeunes sont plus nombreux à envisager recourir à l'autopartage dans le futur. Parmi les mesures visant à rendre l'autopartage plus attractif, la plus souvent mentionnée est la création d'une plateforme numérique mettant en réseau les conducteurs et les passagers. Pour les pendulaires, la recherche d'une place de parking ne semble pas être une raison suffisante pour les inciter à l'autopartage, puisque la plupart des personnes qui travaillent peuvent se garer directement sur leur lieu de travail.

## 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](mailto: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](mailto: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](mailto:marco.buergi@gfsbern.ch)

Activités principales :

Votations, élections, Issue Monitoring, attitudes politiques

---



### SOPHIE SCHÄFER

Scientifique de données junior

✉ [sophie.schaefer@gfsbern.ch](mailto: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](mailto: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](mailto: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](http://www.schweizermarktforschung.ch) (site en allemand)

**SWISS INSIGHTS**  
Corporate Member

**gfs.bern** 