



Une politique des transports en ville en accord avec les besoins de la population

Étude réalisée sur mandat de la Conférence des villes pour la mobilité

Équipe de projet

Urs Bieri: co-directeur

Cloé Jans: responsable des opérations et porte-parole

Marco Bürgi: chef de projet

Sophie Schäfer: junior data scientist

Jenny Roberts: junior data scientist

Roland Rey: collaborateur/administration

Berne, le 7 mars 2025

Publication: 03.04.2025: publication des communiqués/rapports (embargo)

Sommaire

RÉSUMÉ EXÉCUTIF	4
1 INTRODUCTION	6
1.1 Mandat et problématique	6
1.2 Enquête et échantillon	6
2 RÉSULTATS	9
2.1 Possession de véhicules et utilisation de moyens de transport	9
2.2 Satisfaction par rapport à la situation des transports	19
2.3 Aménagement des transports.....	26
2.4 Utilisation et évaluation de la mobilité partagée	32
2.5 Dépenses pour la mobilité et les transports	42
2.6 Analyse par clusters	46
3 SYNTHÈSE	53
4 ANNEXE	56
4.1 Équipe gfs.bern	56

Résumé exécutif

La Conférence des villes pour la mobilité a chargé l'Institut de recherche gfs.bern de réaliser une enquête en ligne sur la mobilité urbaine dans dix villes suisses. Au total, ce sont 15'372 habitantes et habitants de plus de 16 ans qui ont été interrogé·e·s. Les thèmes centraux de l'étude sont la possession et l'utilisation de moyens de transport, la satisfaction par rapport à la situation des transports, ainsi que des questions sur l'organisation des transports, sur la mobilité partagée et sur les dépenses pour le transport et la mobilité.

POSSESSION D'UN VÉHICULE ET UTILISATION DES MOYENS DE TRANSPORT



- Les habitant·e·s des villes sont presque aussi nombreux·ses à posséder un vélo ou un vélo électrique (63%) qu'une voiture (67%).
- Les transports publics (TP) sont le moyen de transport le plus utilisé pour se rendre au travail, en particulier dans les plus grandes villes. Pour les loisirs, les TP et la marche sont à peu près à égalité.
- À Sion et à Nyon, l'utilisation des vélos et des TP est plus faible en comparaison avec les villes germanophones qui ont pris part à l'enquête. Cela va de pair avec des infrastructures cyclables et une offre de TP moins développées.

SATISFACTION PAR RAPPORT À LA SITUATION DES TRANSPORTS



- 63% des personnes interrogées sont plutôt satisfaites ou très satisfaites de la situation des transports, principalement en raison du bon réseau et de la haute qualité des TP.
- Les critiques les plus fréquentes portent sur les infrastructures de transport surchargées et les embouteillages, en particulier aux heures de pointe. À ces heures-là, les personnes interrogées dans la plupart des villes sont majoritairement insatisfaites de la situation du trafic (55% très ou plutôt insatisfaites). Ce sont avant tout les automobilistes et les motocyclistes, mais également les utilisateurs et utilisatrices de vélos et de trottinettes électriques qui se disent dérangé·e·s par les perturbations de trafic dans leur ville.

AMÉNAGEMENT DE LA CIRCULATION



- La satisfaction quant à l'accessibilité des quartiers d'habitation pour les piéton·ne·s (91%), par les TP (86%) et pour les vélos (70%) est très élevée.
- La population qui se déplace à vélo et à pied se retrouve souvent dans des situations dangereuses, particulièrement aux carrefours et sur les grands axes de circulation.

- Une nette majorité est favorable aux zones de rencontre (78% les trouvent très ou plutôt utiles)
- Les gens trouvent les limitations de vitesse correctes dans la rue où ils/elles habitent (68% juste comme il faut). Entre un tiers et presque la moitié des personnes qui vivent le long de tronçons à 50 km/h dans les villes participantes souhaitent des vitesses plus basses.



UTILISATION ET ÉVALUATION DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE

- Les offres de vélos en libre-service sont appréciées, même si elles ne sont pas encore largement utilisées (26%). Là où existent des réseaux importants et denses, l'offre est déjà utilisée par près d'un tiers de la population (par exemple à Lucerne et à Berne). Les offres de trottinettes électriques sont par contre moins répandues et sont jugées de manière plus critique, particulièrement par la population plus âgée.
- Les hubs (plateformes) de mobilité seraient utilisés, au moins occasionnellement, par 40% des gens. Cependant, ils n'amèneraient que peu de personnes à repenser en profondeur leur utilisation de la voiture.



DÉPENSES POUR LES TRANSPORTS ET LA MOBILITÉ

- Les coûts mensuels de la mobilité s'élèvent en moyenne à 369 CHF par ménage, ce qu'une majorité relative juge raisonnable. La part de celles et ceux qui considèrent leur coûts individuels comme élevés ou bas est plus basse dans chaque cas.
- Les projets pour des espaces urbains agréables à vivre, des infrastructures pour les vélos et des espaces verts sont ceux pour lesquels les gens accepteraient le plus des dépenses supplémentaires. Les préférences de chacune et de chacun sont toutefois souvent différentes quant aux futures mesures à prendre en matière de politique des transports.

1 Introduction

1.1 Mandat et problématique

La Conférence des villes pour la mobilité (CVM), une section de l'Union des villes suisses, a mandaté l'Institut de recherche gfs.bern pour réaliser une enquête en ligne sur le thème de la mobilité urbaine. L'étude a été conçue comme une répétition de l'enquête menée en 2018 dans les villes et les communes intéressées.

Comme en 2018, l'étude collecte les attitudes, les besoins et les attentes de la population par rapport à ce thème dans des villes sélectionnées. L'enquête n'est pas uniquement centrée sur les comportements des utilisateurs et utilisatrices. Le but est de mesurer la satisfaction générale par rapport à la mobilité sur le lieu de résidence, les attitudes face au rapport entre trafic motorisé et trafic piétonnier et cycliste, les perceptions des limitations de vitesse, des dépenses pour les transports et la mobilité ainsi que de la mobilité partagée.

Le questionnaire a été élaboré lors d'un atelier organisé en septembre 2024 avec des représentantes et des représentants des villes participantes, puis finalisé en commun. Le présent rapport global marque la conclusion de l'étude, en mettant l'accent sur une perspective comparative entre les villes participantes.

1.2 Enquête et échantillon

Au total, nous avons interrogé 15'372 habitantes et habitants de plus de 16 ans dans dix villes de Suisse alémanique et de Suisse romande (Bâle, Berne, Fribourg, Lucerne, Nyon, Schaffhouse, Sion, Winterthour, Zurich et Zoug). De plus, sept communes d'agglomération ont également été sondées, soit Muri bei Bern et Köniz pour Berne, Horw et Ebikon pour Lucerne, Seuzach pour Winterthour, ainsi que Baar et Cham pour Zoug. Le présent rapport global traite des résultats des dix villes participantes. Les données des communes d'agglomération sont quant à elles intégrées dans les rapports spécifiques à chaque ville. L'échantillon a été établi à partir des registres de population des villes et communes concernées. Ceci avec les exceptions de Zoug et des deux communes de son agglomération, où aucune adresse n'a été mise à disposition pour l'étude et où nous avons eu recours à un courtier en adresses. Le tirage a été effectué de manière aléatoire afin d'obtenir un échantillon représentatif de la population de référence. Les autorités compétentes des villes ont été chargées de l'échantillonnage.

Les invitations à participer ont été envoyées par écrit. Pour cela, nous avons contacté 5000 personnes dans chaque ville. Le nombre de réponses correspond donc à un taux d'exploitation de 26%.

Arrivés à environ la moitié du temps imparti à l'enquête, nous avons envoyé des rappels par écrit, afin d'atteindre l'objectif de 1000 interviews par ville. Les deux lettres contenaient toutes les informations sur le but et le contenu de l'enquête et sur le mandant, ainsi que les codes pour se connecter.

Afin de refléter correctement la réalité sociodémographique des villes participantes, les données ont été pondérées en fonction de la structure des âges et des sexes de chaque ville.

Pour certaines évaluations, les villes ont été classées selon leur taille, Bâle, Berne, Winterthour et Zurich étant les grandes villes, alors que Fribourg, Lucerne, Nyon, Schaffhouse, Sion et Zoug formaient le groupe des villes petites et moyennes.

Lorsqu'on établit un échantillon, deux facteurs déterminent de façon décisive la qualité des réponses que l'on obtiendra par la suite. D'une part, la taille de l'erreur d'échantillonnage détermine la qualité des données. Cet indice désigne la probabilité et l'ampleur des erreurs d'une affirmation statistique. Dans la recherche par sondage, on utilise généralement un indice de sécurité de 95%, ce qui signifie qu'on accepte une probabilité de 5% que le rapport statistique établi n'existe pas tel quel dans la population. D'autre part, les déclarations statistiques sont soumises à une erreur d'échantillonnage qui dépend de la taille de l'échantillon et de la répartition de base de la variable dans la population, l'erreur étant d'autant plus faible que l'échantillon est grand.

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

L'autre élément d'une analyse de haute qualité est la garantie de la représentativité. La représentativité n'est rien d'autre que le fait que chaque personne de la population doit avoir exactement la même chance de pouvoir participer à l'enquête. Si des groupes sont systématiquement exclus lors de l'échantillonnage, l'enquête n'est pas représentative. Avec la sélection aléatoire des adresses et la pondération sociodémographique des résultats, on a cherché pour la présente étude une représentativité élevée.

Voici un aperçu des caractéristique techniques de l'enquête:

Tableau 1: Détails sur la méthode

Mandant	Conférence des villes pour la mobilité (CVM)
Population	Habitantes et habitants des villes participantes dès l'âge de 16 ans qui vivent depuis au moins six mois dans la ville/commune concernée et que l'on peut interroger en allemand ou en français
Collecte des données	Enquête en ligne
Type d'échantillonnage	Échantillonnage aléatoire par ville, segmenté par âge et sexe
Dates de l'enquête	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 de ville séparé) ○ N Köniz = 401 (rapport de ville séparé) • N Fribourg = 1281

	<ul style="list-style-type: none"> • N Lucerne = 1371 <ul style="list-style-type: none"> ○ N Horw = 405 (rapport de ville séparé) ○ N Ebikon = 285 (rapport de ville séparé) • N Nyon = 1282 • N Schaffhouse = 1214 • N Sion = 1684 • N Winterthour = 1194 <ul style="list-style-type: none"> ○ N Seuzach = 299 (rapport de ville séparé) • N Zoug = 1227 <ul style="list-style-type: none"> ○ N Baar = 397 (rapport de ville séparé) ○ N Cham = 300 (rapport de ville séparé) • N Zurich = 1195
Erreur d'échantillonnage	<p>±1.1% à 50/50 et 95% de probabilité</p> <p>Si N = 1000 ±3.2% à 50/50 et 95% de probabilité</p>
Pondération	Âge/sexes interdépendants dans chaque ville individuellement

2 Résultats

2.1 Possession de véhicules et utilisation de moyens de transport

Dans l'ensemble, les habitantes et habitants des villes sondées disposent presque aussi souvent d'un vélo ou d'un vélo électrique (63%) que d'une voiture à moteur à combustion, hybride ou électrique (67%). La moitié de la population (51%) possède un vélo classique, alors que 19% possèdent un vélo électrique roulant jusqu'à 25 km/h et 3% un tel engin roulant jusqu'à 45 km/h. Les voitures avec un moteur à combustion restent certes largement en tête chez les citadine·s, mais 8% possèdent désormais une voiture à propulsion alternative. À cet égard, l'enquête actuelle montre une différence visible selon la taille de la ville, car dans les grandes villes (Bâle, Berne, Lucerne, Winterthour, Zurich), la majorité ne dépend pas de la voiture (48%), mais elle dispose plus souvent de vélos (64%). Environ une personne interrogée sur dix (11%) possède un abonnement de car-sharing. De même, 10% des personnes interrogées ont indiqué ne posséder aucun de ces moyens de transport.

Graphique 1

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

Catégorie	total	Bâle	Berne	Fribourg	Lucerne	Nyon	Schaffhouse	Sion	Winterthour	Zoug	Zurich
Voiture à moteur à combustion (essence/diesel)	60	48	41	57	53	74	74	72	57	72	45
Vélo et/ou vélo cargo	51	65	64	32	56	41	45	30	69	60	59
Vélo électrique jusqu'à 25 km/h	19	15	16	16	25	17	31	13	23	28	14
Autopartage (p. ex. Mobility, Catch a car) ou utilisation commune d'une voiture en dehors du ménage	11	14	18	8	16	4	7	4	14	9	18
Moto/scooter à moteur à combustion (essence/diesel)	10	9	8	8	11	12	13	9	8	12	9
Autre (par ex. trottinette, planche à roulettes)	10	9	10	7	10	9	10	5	13	13	11
Aucun d'entre eux	10	10	12	19	10	9	7	12	6	5	15
Voitures à propulsion alternative (par ex. voiture électrique)	8	6	4	7	7	10	8	7	9	14	7
Vélo ou trottinette électrique en libre-service (p. ex. Nextbike, PubliBike, Carvelo ; Tier, Smargo, etc.)	5	6	13	5	12	4	2	2	2	2	7
Vélo électrique jusqu'à 45 km/h	3	2	4	3	4	3	3	1	5	3	3
Trottinette électrique	3	3	2	3	2	5	3	5	3	3	2
Moto/scooter à propulsion alternative (par ex. scooter électrique)	1	1	0	1	1	0	1	0	1	1	0
Ne sait pas/pas de réponse	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0

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

La majorité (61%) des habitantes et habitants des villes possède un abonnement demi-tarif. 16% ont un AG. Les abonnements de la communauté tarifaire (13%) ainsi que les cartes multicourses (10%) sont utilisés de manière plus sporadique. En tout, 16% ne possèdent pas du tout d'abonnement de transports publics, et particulièrement dans les trois villes francophones de Sion (32%), Nyon (28%) et Fribourg (20%), le nombre de personnes ne possédant pas d'abonnement de TP est comparativement élevé.

Graphique 2

Possession d'abonnements aux transports publics
 Quels sont vos abonnements de transports publics ?
 Plusieurs réponses possibles
 en % de la population de plus de 16 ans

Catégorie	total	Bâle	Berne	Fribourg	Lucerne	Nyon	Schaffhouse	Sion	Winterthour	Zoug	Zurich
Abonnement demi-tarif (y compris demi-tarif Plus)	61	62	65	50	66	54	58	52	66	69	67
Abonnement général	16	13	27	22	18	12	15	11	17	15	17
Aucun d'entre eux	16	12	4	20	11	28	18	32	13	13	9
Abonnement à une communauté tarifaire	13	26	16	9	14	5	11	1	15	11	26
Carte multicourses	10	15	18	1	10	3	16	7	10	7	9
Abonnement de parcours	5	1	3	6	4	9	5	4	4	5	5
Autre abonnement (p. ex. AG Night)	2	4	2	5	2	1	1	1	2	2	3
Ne sait pas/pas de réponse	1	1	0	1	0	1	0	2	0	0	0

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

Le trajet pour se rendre au travail ou en formation est le plus souvent effectué en transports publics (53%) ou à pied (41%). Environ un tiers des gens prennent la voiture pour cela (31% en tant que conductrice ou conducteur) ou le vélo (32%). Dans les grandes villes, ces trajets se font plus souvent en TP ou à vélo, alors que dans les autres, la voiture joue un rôle un peu plus grand. Les habitantes et habitants des trois villes francophones possèdent moins souvent un vélo et l'utilisent aussi moins pour se rendre au travail que les personnes interrogées dans les villes alémaniques.

Graphique 3

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

Catégorie	total	Bâle	Berne	Fribourg	Lucerne	Nyon	Schaffhouse	Sion	Winterthour	Zoug	Zurich
Transports publics comme le bus, le tram ou le train	53	47	65	55	55	49	50	33	58	50	69
Marche à pied	41	40	49	45	47	27	44	28	42	46	44
Vélo	32	55	48	15	38	11	21	14	47	36	34
Voiture que je conduis moi-même	31	18	15	27	28	39	44	51	29	40	17
Vélo électrique	10	7	11	10	16	8	17	6	11	12	8
Voiture comme passager-ère	4	3	2	4	4	3	9	3	3	5	2
Moto/scooter	3	3	2	3	4	5	5	3	2	3	4
Trottinette électrique	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2
Autres (p. ex. kickboard, trottinette, skateboard)	1	1	1	1	1	2	0	0	1	1	1
Ne sait pas/pas de réponse	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0

© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024 (n=9011)

Durant leurs loisirs, les personnes interrogées se déplacent le plus souvent à pied (62%). Si elles ou ils prennent un moyen de transport, les TP restent les préférés (59%), suivis de la voiture (43%), qui est un peu plus utilisée que pour les trajets pendulaires. 35% se déplacent à vélo pendant leurs loisirs et 14% avec un vélo électrique.

Graphique 4

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											
Catégorie	total	Bâle	Berne	Fribourg	Lucerne	Nyon	Schaffhouse	Sion	Winterthour	Zoug	Zurich
Marche à pied	62	65	67	60	68	59	61	49	61	68	65
Transports publics comme le bus, le tram ou le train	59	62	77	62	64	40	56	37	60	56	76
Voiture que je conduis moi-même	43	26	24	41	37	69	52	62	36	50	28
Vélo	35	53	48	18	40	21	25	16	52	42	39
Vélo électrique	14	9	14	12	18	15	22	9	15	17	10
Voiture comme passager-ère	13	8	11	15	13	12	18	16	14	16	10
Moto/scooter	4	3	2	4	4	6	6	5	3	3	3
Trottinette électrique	1	2	1	0	1	1	2	2	1	2	2
Autres (p. ex. kickboard, trottinette, skateboard)	1	1	1	1	1	2	1	1	2	2	1
Ne sait pas/pas de réponse	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024 (n=10850)

Près de la moitié des personnes qui se déplacent au quotidien sans voiture ne possèdent pas de voiture (48%). De plus, quelques personnes (15%) déclarent ne pas avoir de permis de conduire. Outre le fait de ne pas posséder de voiture, les bonnes liaisons TP (56%) et la conscience environnementale (46%) sont les principales raisons qui permettent de s'en passer au quotidien. La bonne accessibilité à pied (38%) ainsi que des considérations de santé (37%) jouent également un rôle.

Graphique 5

Raisons de renoncer à la voiture

Pour quelles raisons renoncez-vous à l'utilisation d'une voiture au quotidien ? Citez toutes les raisons qui s'appliquent dans votre cas.

Plusieurs réponses possibles

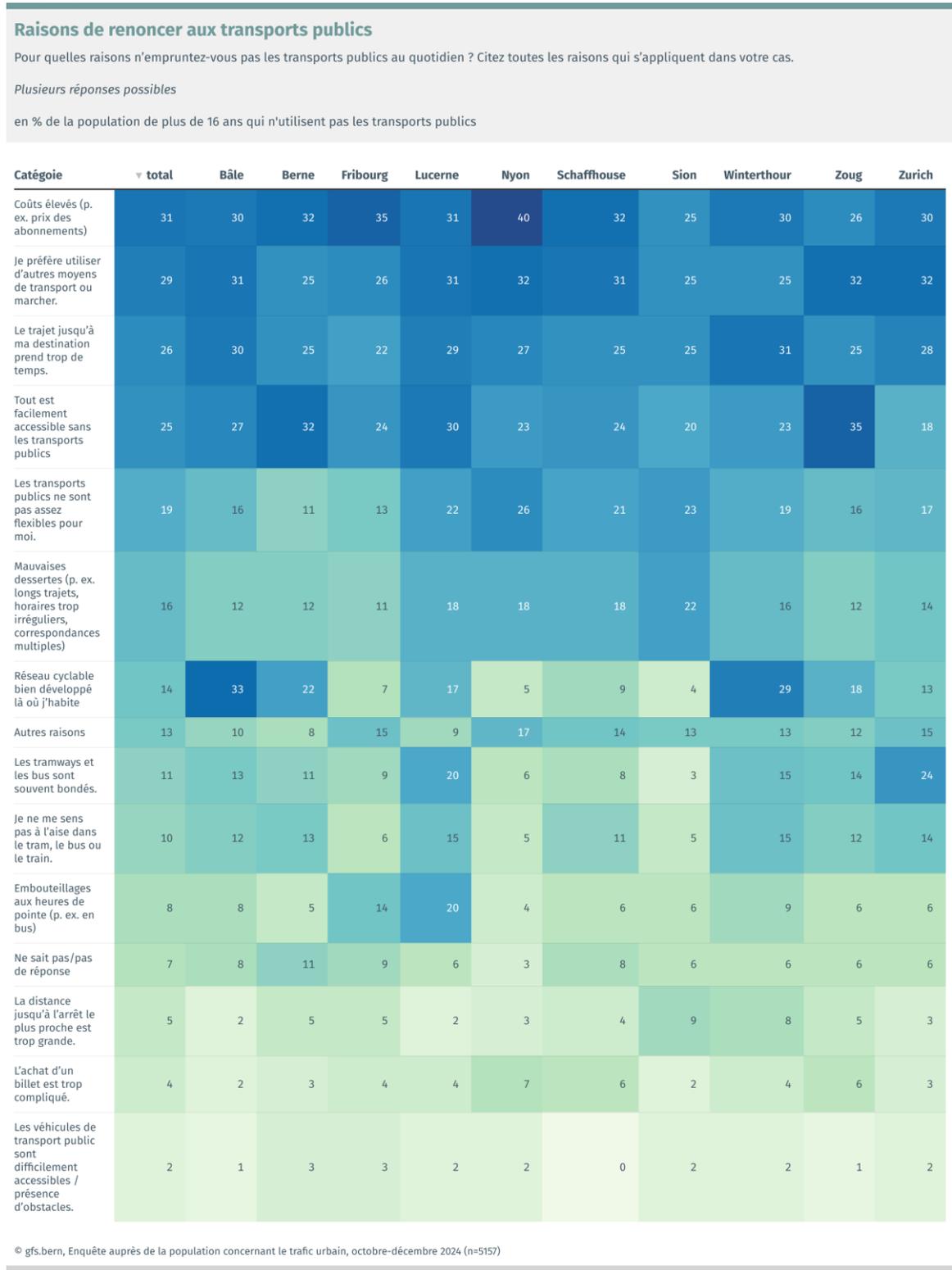
en % de la population de plus de 16 ans qui n'utilisent pas de voiture en tant qu'automobilistes/covoitureurs

Catégorie	total	Bâle	Berne	Fribourg	Lucerne	Nyon	Schaffhouse	Sion	Winterthour	Zoug	Zurich
Bonne desserte des transports publics là où j'habite	56	57	68	45	62	36	50	23	69	63	72
Je n'ai pas de voiture.	48	52	65	42	54	29	37	34	47	39	55
Conscience environnementale	46	49	56	40	51	34	50	23	53	43	48
Tout est facilement accessible à pied	38	39	39	38	42	32	38	34	37	47	33
Plus activité physique/prendre soin de ma santé	37	39	42	31	40	32	42	26	43	42	35
Je n'ai besoin d'une voiture que pour les longs trajets ou pour les endroits particulièrement reculés.	31	34	27	30	31	31	34	29	31	37	33
Je n'ai besoin d'une voiture que pour le transport de charges lourdes.	28	32	31	22	28	24	32	16	35	29	32
Je préfère utiliser d'autres moyens de transport.	28	28	36	31	28	22	27	18	28	26	33
Conduire est souvent synonyme de stress.	22	23	24	16	24	22	21	12	25	26	27
Embouteillages aux heures de pointe	20	19	15	21	29	27	11	12	21	22	23
Coûts élevés (p. ex. prix de l'essence, assurance)	20	20	20	19	21	14	14	18	22	20	22
Réseau cyclable bien développé là où j'habite	17	30	24	6	17	6	7	3	38	18	11
Faible disponibilité des places de stationnement	16	20	15	17	18	14	13	8	15	19	22
Je n'ai pas de permis de conduire.	15	17	15	19	14	15	14	17	13	11	14
Autres raisons	4	3	3	4	4	3	5	6	4	3	4
Ne sait pas/pas de réponse	1	1	1	2	0	3	2	2	1	2	1

© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024 (n=6457)

Celles et ceux qui n'utilisent pas les transports publics s'en abstiennent le plus souvent en raison des prix élevés (31%), des longs temps de parcours (26%) ou parce que «tout est bien accessible sans les TP» (25%). 29% indiquent qu'ils et elles préfèrent en principe utiliser d'autres moyens de transport ou aller à pied. Un bon réseau cyclable joue toutefois aussi un grand rôle, particulièrement à Bâle (33%) et à Winterthour (29%).

Graphique 6



Les personnes qui n'utilisent pas de vélo au quotidien préfèrent en principe souvent d'autres moyens de transport (39%) ou peuvent facilement tout atteindre sans vélo (19%). D'autres raisons relativement fréquemment invoquées pour renoncer au vélo sont le danger élevé (22%), le fort volume du trafic (19%) ainsi que les trajets trop longs (17%).

Graphique 7

Raisons de renoncer au vélo / au vélo électrique

Pour quelles raisons renoncez-vous à l'utilisation du vélo ou du vélo électrique au quotidien ?

en % de la population de plus de 16 ans qui n'utilisent pas de vélo / vélo électrique

Catégorie	total	Bâle	Berne	Fribourg	Lucerne	Nyon	Schaffhouse	Sion	Winterthour	Zoug	Zurich
Je préfère utiliser d'autres moyens de transport ou marcher.	39	39	51	40	43	35	41	30	37	39	44
Je trouve cela trop dangereux de manière générale.	22	23	20	23	25	27	17	20	19	20	28
Trop de trafic sur la route	19	18	21	16	27	22	14	14	16	17	27
Tout est facilement accessible sans vélo	19	21	25	20	22	15	18	13	20	23	22
Le trajet jusqu'à ma destination prend trop de temps.	17	8	10	14	12	27	17	20	22	18	15
Autres raisons	17	19	16	18	13	14	17	17	16	17	18
Je trouve cela trop fatigant.	11	11	15	12	12	3	16	6	15	11	17
Endroits dangereux sur mon chemin	11	10	13	10	17	11	7	9	8	6	16
J'ai généralement des bagages volumineux avec moi.	10	8	8	10	9	9	11	10	14	15	10
Je me déplace la plupart du temps avec d'autres personnes.	7	8	7	6	7	5	10	6	9	5	8
Je ne sais pas faire du vélo.	6	7	5	9	5	5	7	8	7	5	5
Réseau cyclable mal développé là où j'habite	6	4	3	7	8	8	5	7	3	5	9
Ne sait pas/pas de réponse	5	5	5	4	4	4	5	6	7	4	3
Trop peu de places de stationnement pour vélos	2	3	2	3	1	3	2	3	2	1	2

© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024 (n=7310)

Les raisons les plus souvent invoquées par les personnes interrogées qui ne se déplacent pas régulièrement à pied sont les trop grandes distances à parcourir (44%) et le fait que la marche serait trop lente (21%). La bonne offre de TP est également une raison régulièrement citée, surtout dans les grandes villes.

Graphique 8

Raisons de renoncer à la marche											
Pour quelles raisons ne marchez-vous pas régulièrement au quotidien ?											
en % de la population de plus de 16 ans qui ne se déplacent jamais à pied											
Catégorie	total	Bâle	Berne	Fribourg	Lucerne	Nyon	Schaffhouse	Sion	Winterthour	Zoug	Zurich
La distance jusqu'à mes lieux de destination est généralement trop grande.	44	41	43	39	49	44	42	43	52	41	46
Je trouve cela trop lent.	21	33	32	13	29	9	22	9	30	28	29
Bonne offre de transports publics	19	25	33	15	24	10	19	7	25	21	31
Je préfère me déplacer en voiture.	13	6	8	11	11	18	16	15	13	14	9
Je préfère utiliser d'autres moyens de transport.	13	19	19	11	11	9	15	9	15	15	16
Autres raisons	13	12	9	20	9	18	14	17	9	9	11
J'ai généralement des bagages volumineux avec moi.	10	9	6	9	12	9	13	8	12	15	7
Ne sait pas/pas de réponse	10	8	9	14	8	13	7	14	8	9	7
Je trouve cela trop fatigant.	6	6	4	7	6	2	7	5	6	8	6
Réseau piéton mal développé là où j'habite	1	1	0	1	1	1	2	4	0	0	0
Je trouve cela trop dangereux de manière générale.	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1

© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024 (n=5245)

Deux tiers des personnes qui actuellement ne vont pas régulièrement à pied ou utilisent peu les TP dans leur quotidien peuvent s'imaginer le faire à l'avenir (67% peuvent très bien/plutôt bien se l'imaginer). Pour 41% des personnes interrogées, il est envisageable d'utiliser à l'avenir plus souvent un vélo ou un vélo électrique. Seules les trottinettes électriques continueront vraisemblablement aussi à l'avenir à ne séduire qu'un petit nombre des personnes interrogées (10% peuvent très bien/plutôt s'imaginer les utiliser davantage).

Graphique 9

Utilisation future de différents moyens de transport

De manière générale, pourriez-vous envisager d'utiliser davantage les moyens de transport suivants à l'avenir ?

en % de la population de plus de 16 ans proportion je peux plutôt bien/très bien m'imaginer

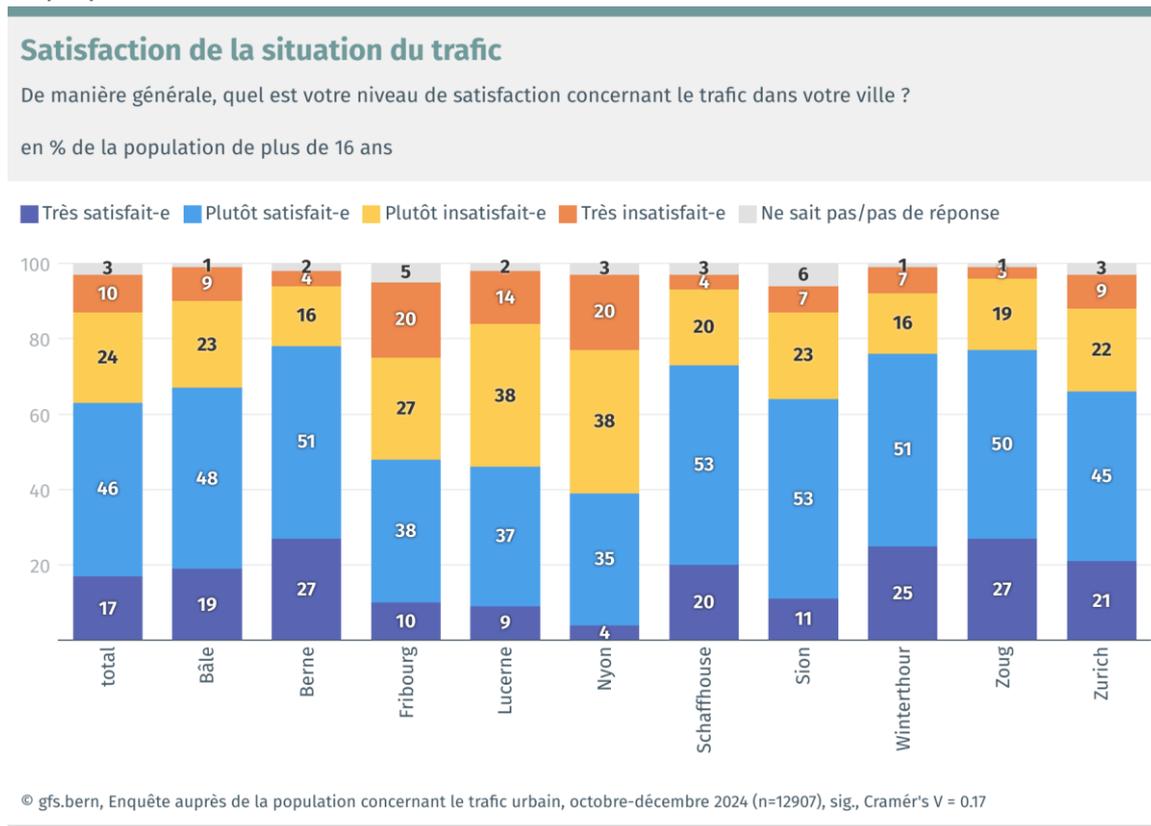
Catégorie	total	Bâle	Berne	Fribourg	Lucerne	Nyon	Schaffhouse	Sion	Winterthur	Zoug	Zurich
Transports publics	67	67	73	71	63	73	60	68	63	67	61
Marche à pied	67	72	74	65	75	67	62	62	66	68	69
Vélo	41	39	44	36	44	39	40	37	48	44	47
Vélo électrique	41	40	44	36	44	38	39	38	45	41	46
Trottinette électrique	10	8	8	11	8	9	9	14	11	12	12

© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024 (n=8600)

2.2 Satisfaction par rapport à la situation des transports

Dans l'ensemble, les personnes interrogées sont tout à fait satisfaites de la situation des transports dans leur ville (63% très/plutôt satisfaites). En moyenne, 17% sont même très satisfaites. Il existe sur cette question des différences entre les villes participantes. Les taux de satisfaction les plus élevés sont enregistrés à Berne (78% très/plutôt satisfaits), Zoug (77%), Winterthour (76%) et Schaffhouse (73%). De l'autre côté, les habitantes et les habitants de Nyon (58% très/plutôt insatisfaits) et de Lucerne (52%) sont majoritairement insatisfaits de la situation générale des transports.

Graphique 10



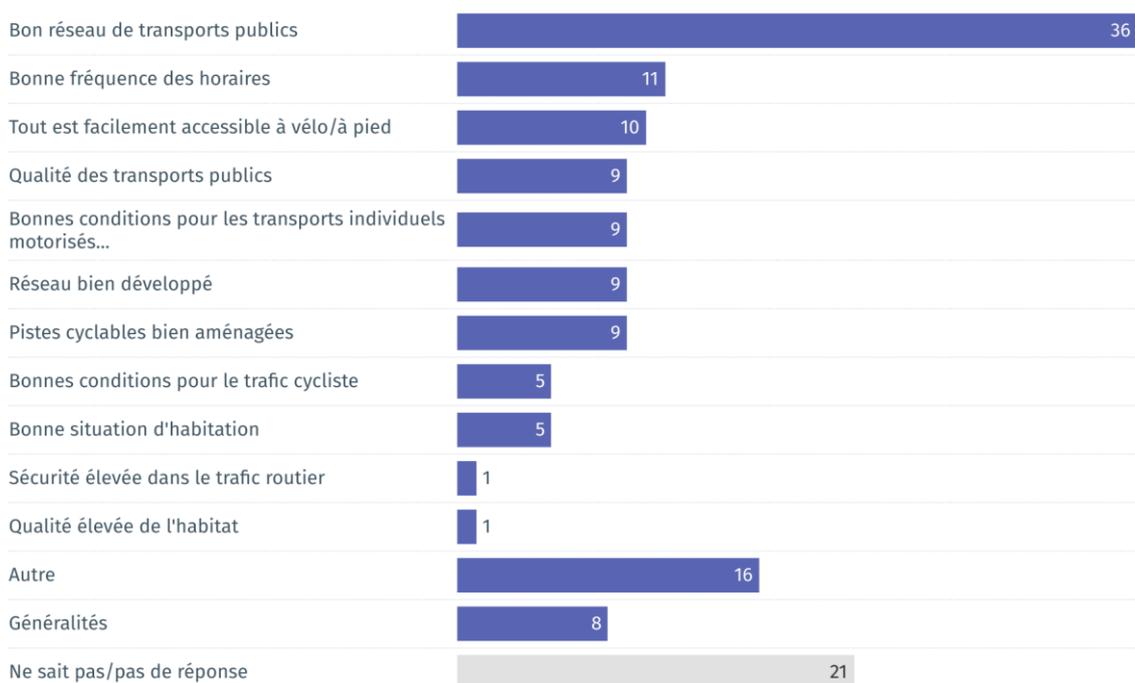
Les personnes qui sont satisfaites de la situation des transports dans leur ville ont également été interrogées sur les raisons de cette satisfaction. Pour l'analyse, ces réponses ouvertes ont été regroupées en catégories. Les gens citent en premier lieu le bon réseau de TP (36%). L'horaire cohérent et bien cadencé, la qualité élevée et le réseau bien développé sont également cités. Environ une personne interrogée sur dix explique sa satisfaction par la bonne accessibilité à pied ou à vélo, par de bonnes conditions pour le trafic individuel motorisé (TIM) (9%) et pour le trafic cycliste (9%).

Graphique 11

Principales raisons d'être satisfait de la situation du trafic

Quelle est la raison principale de votre satisfaction ?

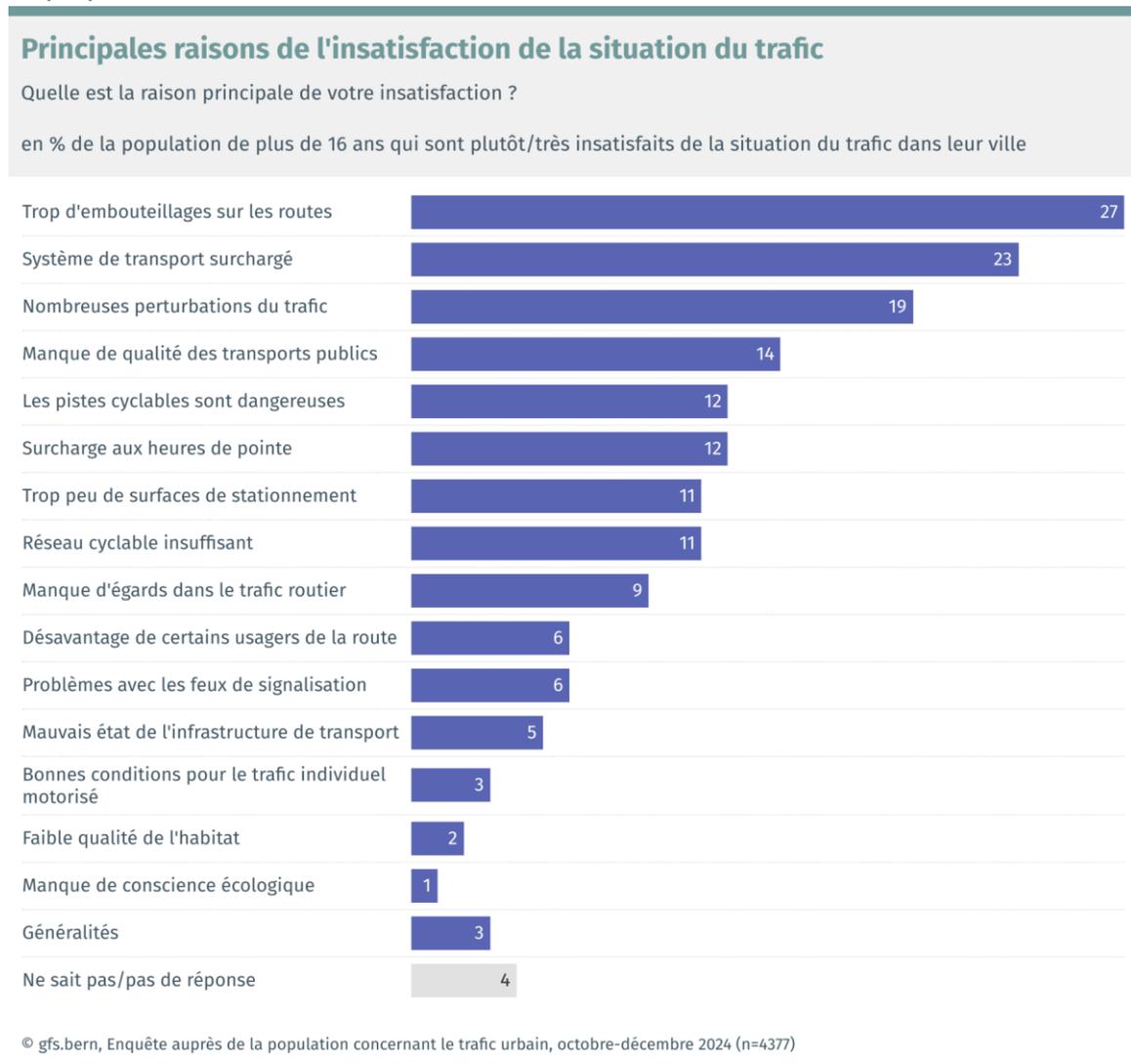
en % de la population de plus de 16 ans qui sont plutôt/très satisfaits de la situation du trafic dans leur ville



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024 (n=8128)

De l'autre côté, la raison d'insatisfaction la plus souvent invoquée par rapport à la situation des transports est que les infrastructures de transport atteignent leurs limites: près d'un quart des personnes insatisfaites citent les embouteillages (27%) et un système de transports surchargé (23%) comme raisons principales. 12% mentionnent explicitement la surcharge aux heures de pointe. On ne constate que peu de différences dans les comportements de mobilité, ce qui montre que ce n'est pas un seul groupe d'usager·ères qui ressent ces motifs comme problématiques, mais toutes les personnes qui sont confrontées à ce genre de situations. Environ une personne insatisfaite sur cinq déplore les perturbations du trafic (19%) et un manque de qualité des transports publics (14%). Certaines et certains citent aussi les voies cyclables dangereuses (12%).

Graphique 12



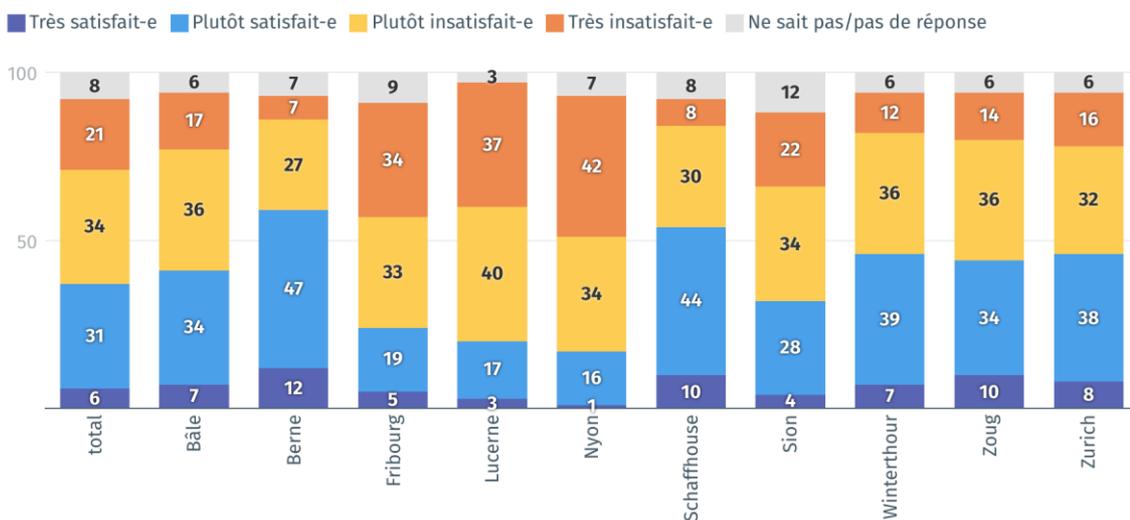
Alors que la majorité des personnes interrogées juge satisfaisante la situation des transports en général, c'est l'insatisfaction qui prédomine aux heures de pointe (55% de très/plutôt insatisfaites). Les villes de Berne (59% de très/plutôt satisfaites) et de Schaffhouse (54%) font exception. Leurs habitantes et habitants sont majoritairement satisfaits de la situation des transports, même aux heures de pointe. De l'autre côté, les personnes interrogées à Lucerne (77% de très/plutôt insatisfaites) et à Nyon (76%) sont les moins contentes de la situation aux heures de pointe.

Graphique 13

Satisfaction par rapport à la situation du trafic pendant les heures de pointe / d'affluence

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

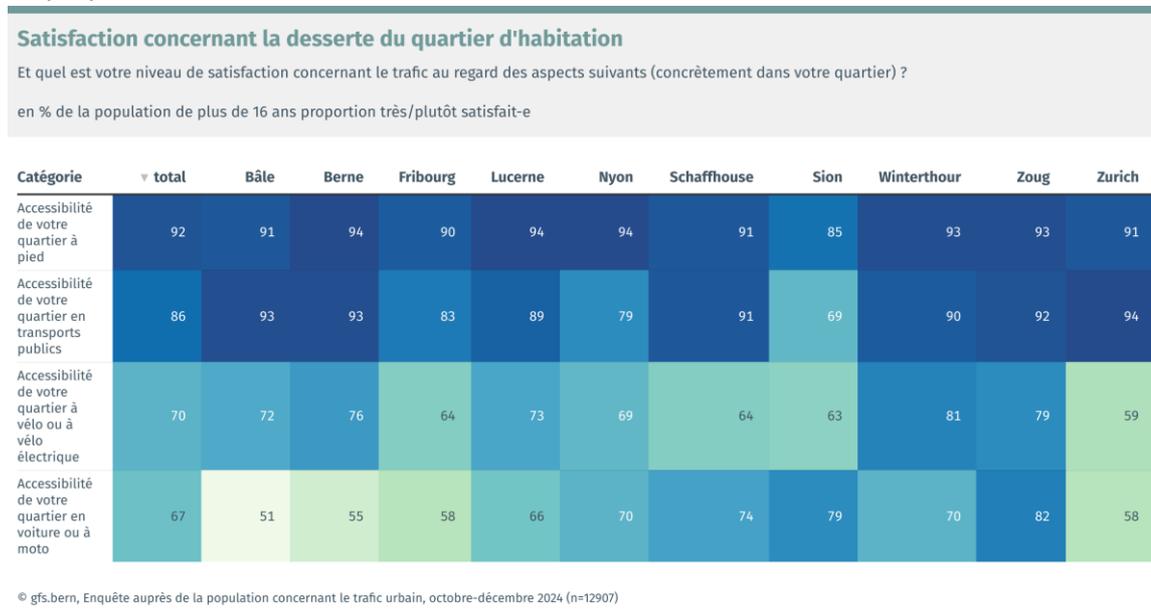
en % de la population de plus de 16 ans



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024 (n=12907), sig., Cramér's V = 0.17

Les différents quartiers d’habitation sont jugés très facilement accessibles pour les personnes se déplaçant à pied (92% de très/plutôt satisfaites) et en TP (86%). Dans l’ensemble, une nette majorité des personnes interrogées est également satisfaite de la desserte pour les vélos (70%) et pour le TIM (67%). On constate toutefois une plus grande dispersion des perceptions dans ces deux derniers domaines dans les villes participantes.

Graphique 14



Les habitantes et habitants des dix villes ont une perception totalement différente des nuisances dues au trafic dans les domaines considérés. Par exemple, à Lucerne et à Nyon, les encombrements routiers sont clairement la source de problèmes la plus fréquente (respectivement 71 et 70% très/plutôt souvent), alors qu’à Zurich, Winterthour et Bâle, les vélos et les trottinettes mal garés sont les causes de mécontentement les plus fréquentes (Zurich 53%, Winterthour 47%, Bâle 45%). À Fribourg en revanche, on déplore plus souvent que dans les autres villes le manque d’espaces verts (51%), et à Schaffhouse, c’est le manque des places de parc pour les voitures (48%) qui est visiblement la nuisance la plus fréquente.

Dans (presque) toutes les villes, plus d’un tiers de la population déplore le manque de places de parc pour les voitures, les nuisances sonores (exception: Schaffhouse), des situations dangereuses dans le trafic (exception: Schaffhouse) ou le manque d’espaces verts (exceptions: Schaffhouse et Winterthour)

Comme le montrent les évaluations non représentées ici, ce sont d’un côté avant tout les automobilistes et les motocyclistes qui se sentent affectés par les perturbations du trafic. De l’autre côté, les personnes qui se déplacent en vélo électrique sont plus souvent gênées par les embouteillages que les autres. En revanche, les piétons, les cyclistes (classiques) et les usagers et usagères des TP ne se sentent pas plus gênés par les perturbations du trafic que les personnes qui ne se déplacent pas régulièrement avec ces moyens de transport ou à pied. Cela peut être interprété comme un signe que la perception fréquente des embouteillages touche d’abord les gens qui sont dépendants du transport individuel motorisé ou qui utilisent des moyens de micromobilité électrique.

Graphique 15

Charge de trafic au lieu de résidence											
À quelle fréquence vous sentez-vous gêné-e par les effets de la circulation suivants ?											
en % de la population de plus de 16 ans proportion très/assez souvent											
Catégorie	▼ total	Bâle	Berne	Fribourg	Lucerne	Nyon	Schaffhouse	Sion	Winterthour	Zoug	Zurich
Perturbations du trafic	50	49	33	62	71	70	28	48	44	52	45
Manque de places de stationnement pour les voitures	44	50	38	48	45	48	48	41	39	43	43
Nuisances sonores	38	41	34	40	41	43	30	37	36	38	41
Situations dangereuses avec d'autres usager-ère-s de la route	38	40	35	38	43	49	31	36	33	33	39
Manque d'espaces verts	37	41	36	51	38	44	29	40	25	34	36
Pollution de l'air, particules fines, gaz d'échappement	32	37	31	36	37	32	25	30	28	31	34
Véhicules à moteur stationnés de manière incorrecte	32	41	32	31	29	38	30	29	28	30	33
Vélos ou trottinettes mal stationnés	32	45	37	21	22	26	26	20	47	31	53
Manque d'espaces ouverts et de zones piétonnes	27	28	24	34	28	33	24	28	20	25	28
Manque d'espaces de stationnement pour les vélos	26	37	32	19	30	23	26	21	30	23	27
Manque d'espaces de stationnement pour les vélos cargo / vélos avec remorque	15	21	15	12	15	13	14	13	17	13	16
Manque d'espaces de stationnement pour les motos	12	13	11	12	12	16	11	13	11	8	11

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

Une analyse de régression permet d'examiner dans quelle mesure les moyens de transport utilisés et les nuisances ressenties ont une influence statistique sur la satisfaction par rapport à la situation générale des transports. Nous constatons ainsi que les personnes qui se déplacent en transports publics ont une probabilité légèrement plus élevée d'être satisfaites de la situation des transports dans leur ville. D'un autre côté, nous relevons une forte influence des inconvénients ressentis en raison des perturbations du trafic et des situations dangereuses: les personnes qui se disent régulièrement gênées par des obstacles à la circulation et vivent souvent des situations dangereuses avec d'autres usager-ère-s de la route ont une probabilité nettement plus élevée d'être mécontentes de la situation générale des transports dans leur ville. C'est également le cas, quoique dans une moindre mesure, des personnes que le manque d'espaces libres et de places de parc gêne souvent et des personnes qui se déplacent en voiture.

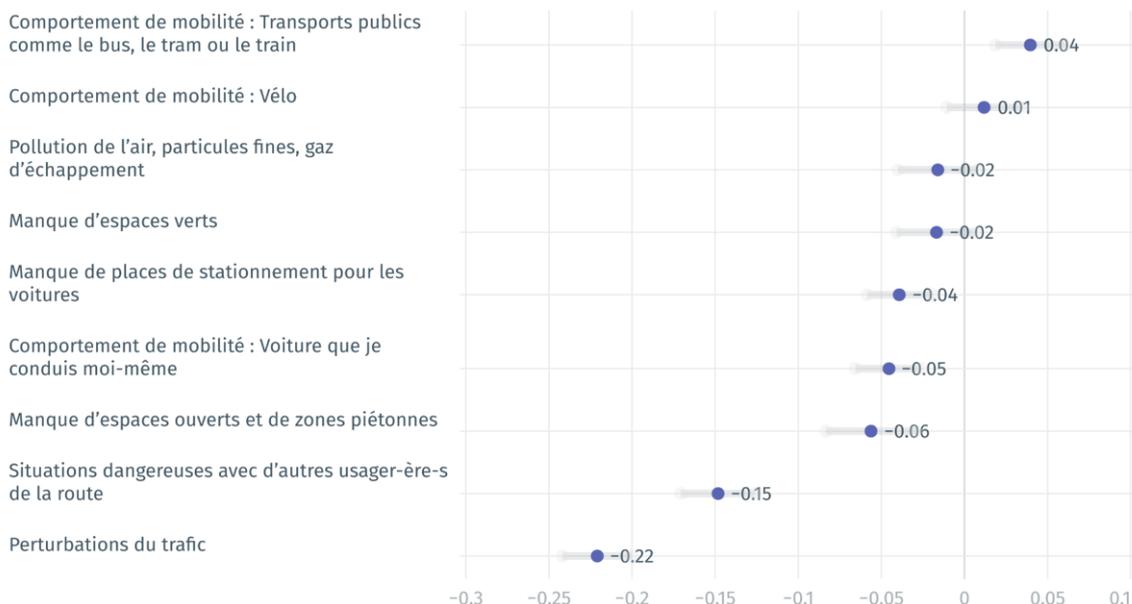
Graphique 16

Influence sur la satisfaction avec la situation de trafic

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

Exemple : Les personnes qui utilisent les transports publics, ont en moyenne 4 points de pourcentage de probabilité en plus d'être satisfaites de la situation. Les personnes qui utilisent les transports publics sont 'plutôt/très satisfaites' de la situation des transports (tous les autres facteurs restent constants).

Population de plus de 16 ans



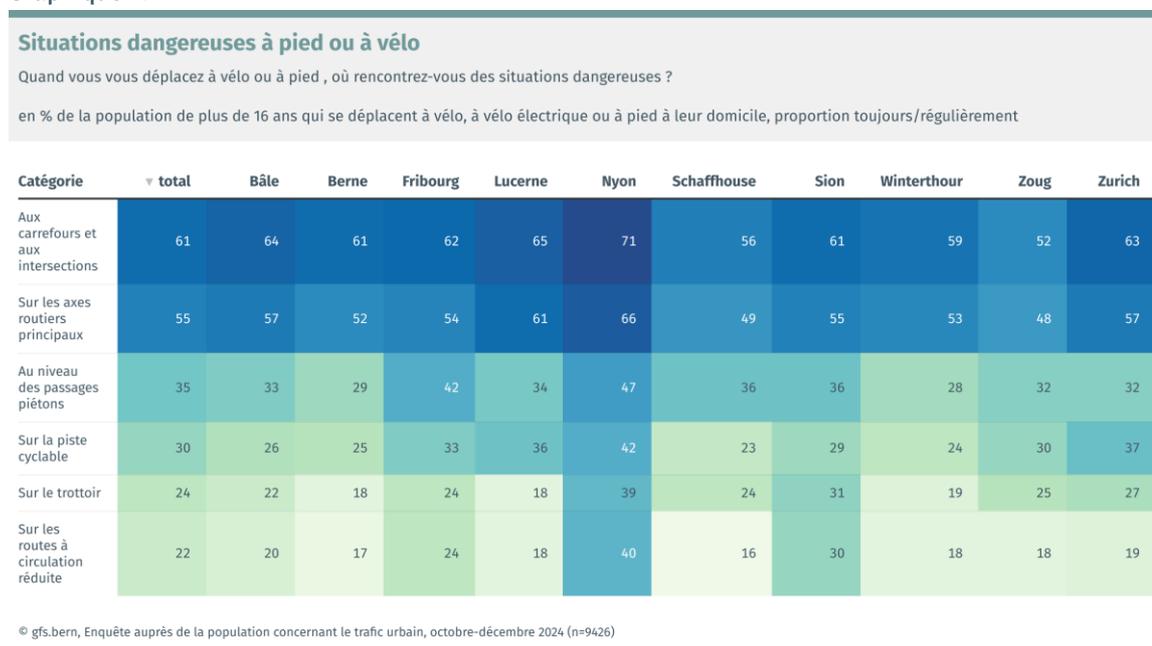
© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024 (N = 10768). Variables de contrôle supplémentaires : sexe, âge, langue. La zone grise indique l'intervalle de confiance à 95%.

Explication: La méthode de régression linéaire utilisée ici décrit l'influence de variables indépendantes (utilisation de moyens de transport, nuisances perçues des effets du trafic) sur une variable dépendante (satisfaction par rapport à la situation du trafic). Le signe indique 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 dans la ville de domicile. Plus la valeur absolue du facteur d'une variable indépendante est élevée, plus grande est l'influence sur la satisfaction par rapport à la situation des transports. Les variables qui croisent la ligne du zéro n'ont pas d'influence statistiquement démontrable (avec un intervalle de confiance à 95%). L'interprétation de cette régression linéaire se fait en supposant que les autres influences dans le modèle sont maintenues constantes (toutes choses égales par ailleurs). De cette manière, il est possible de déterminer l'influence isolée des variables indépendantes sur la variable dépendante. Les variables de contrôle (âge, sexe, langue) sont également prises en compte dans le modèle, afin de pouvoir éviter d'éventuelles distorsions qu'elles pourraient causer.

2.3 Aménagement des transports

Dans toutes les villes, la majorité des personnes qui se déplacent à vélo ou à pied rencontrent au moins régulièrement des situations dangereuses aux carrefours (61% régulièrement/toujours) et sur les routes principales (55%). Mais même sur les infrastructures explicitement prévues pour le trafic piétonnier ou cycliste, de nombreuses personnes interrogées se trouvent en danger. Ainsi, près d'un tiers des gens se trouvent régulièrement en situation précaire sur les passages piétons (35%) ou sur les voies cyclables (30%) et un peu moins souvent sur les trottoirs (24%) ou sur les rues à circulation réduite (22%). Bien que les échantillons se ressemblent, la situation de danger à vélo ou à pied est évaluée différemment selon les villes. À Nyon, mais aussi à Fribourg et à Sion, les gens se plaignent particulièrement souvent de situations dangereuses, ce qui peut expliquer l'usage comparativement plutôt bas du vélo au quotidien dans ces villes.

Graphique 17



Les personnes interrogées ont également été priées d'évaluer différents scénarios de transports les uns par rapport aux autres, sur une échelle de 1 à 6. Les valeurs proches de 1 signifient que la personne est (plutôt) d'accord avec la première affirmation, alors que les valeurs proches de 6 indiquent une préférence avec la seconde affirmation. Pour l'évaluation, les valeurs 1 à 3 (plutôt pour la première affirmation) et 4 à 6 (plutôt pour la seconde) ont été groupées

Dans toutes les villes, les gens sont environ 60% à préférer beaucoup d'espace pour le trafic cycliste et le trafic piétonnier, pour des espaces ouverts sans trafic ou pour les TP au lieu de l'alternative «beaucoup d'espace pour le trafic motorisé fluide et les places de stationnement». La ville où les gens sont les plus favorables à allouer plus de place au trafic motorisé fluide est Schaffhouse, suivie de Zoug et de Nyon.

Graphique 18

Préférence espace pour les usagers de la route

Veuillez indiquer ce que vous souhaitez pour votre ville. Veuillez indiquer si vous êtes d'accord avec ces trois affirmations contradictoires. Si vous êtes d'accord avec la première partie de l'affirmation, sélectionnez 1 ou un chiffre proche de 1. Si vous êtes d'accord avec la deuxième partie de l'affirmation, sélectionnez 6 ou un chiffre proche de 6. Les valeurs intermédiaires servent à nuancer votre opinion. Souhaitez-vous ...

en % de la population de plus de 16 ans proportion 1-3

Catégorie	total	Bâle	Berne	Fribourg	Lucerne	Nyon	Schaffhouse	Sion	Winterthur	Zoug	Zurich
... beaucoup d'espace pour le trafic motorisé fluide et les places de stationnement vs. beaucoup d'espace pour le trafic cycliste	34	30	25	35	30	38	41	36	32	38	32
... beaucoup de place pour le trafic motorisé fluide et les places de stationnement vs. beaucoup de place pour les piétons	32	32	25	31	33	31	39	31	31	37	30
... beaucoup d'espace pour le trafic motorisé fluide et les places de stationnement vs. beaucoup d'espace public libre sans trafic	31	29	23	29	31	32	38	30	31	35	28
... beaucoup d'espace pour le trafic motorisé fluide et les places de stationnement vs. beaucoup d'espace pour les transports publics	30	30	21	28	27	36	40	32	29	37	25

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

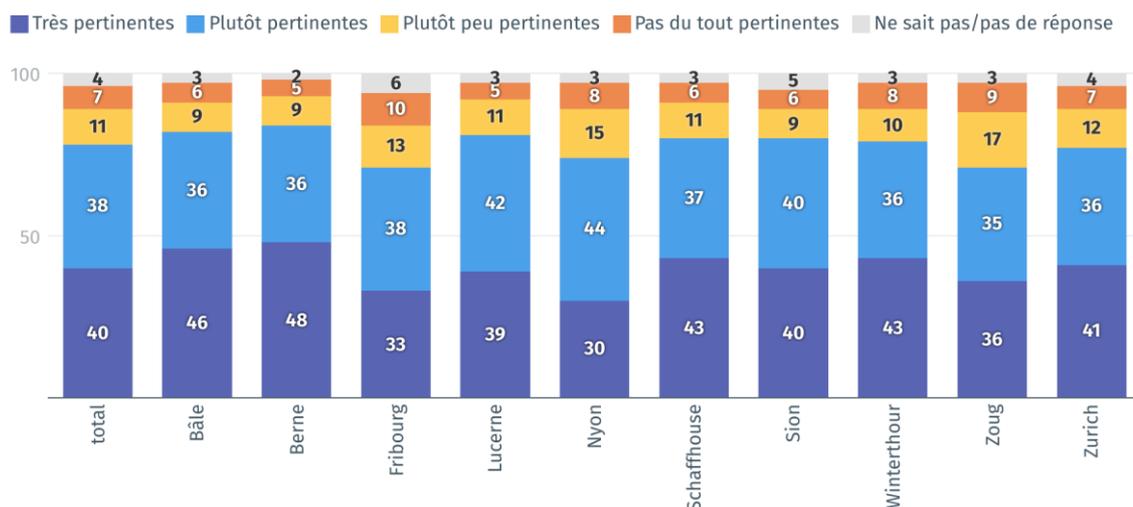
Dans toutes les villes, une grande majorité de la population juge que les zones de rencontre constituent des aménagement judicieux (78% très/plutôt pertinentes). À Zoug (26% plutôt peu/pas du tout pertinentes) ainsi qu'à Nyon et à Fribourg (23% dans chacune), environ un quart des gens ne considère pas ces zones de rencontre comme utiles.

Graphique 19

Évaluation des zones de rencontre

Ces dernières années, des zones de rencontre ont été instaurées dans les villes suisses (p. ex. dans les quartiers résidentiels, les centres-villes ou devant les écoles et les gares). La vitesse y est limitée à 20 km/h et les piéton-ne-s ont la priorité sur la circulation automobile.

en % de la population de plus de 16 ans

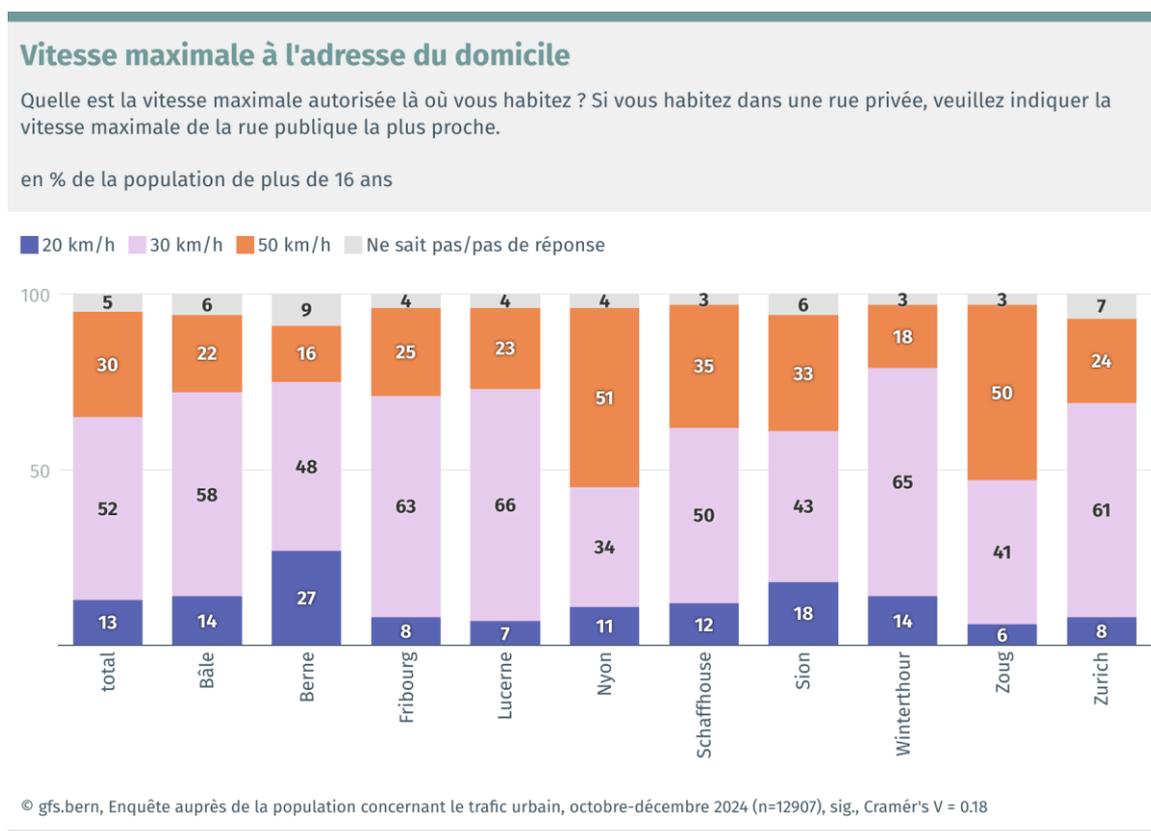


© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024 (n=12907), sig., Cramér's V = 0.08

2.3.1 Vitesse maximale dans les quartiers résidentiels

La majorité des personnes interrogées (52%) vit dans des rues où la vitesse est limitée à 30 km/h. La limitation à 50 km/h dans les quartiers résidentiels est particulièrement répandue à Nyon (51%) et à Zoug (50%), tandis que la ville de Berne est, de toutes celles qui ont participé à l'enquête, celle qui compte le plus grand nombre de personnes (27%) habitant dans des rues où la vitesse est limitée à 20 km/h.

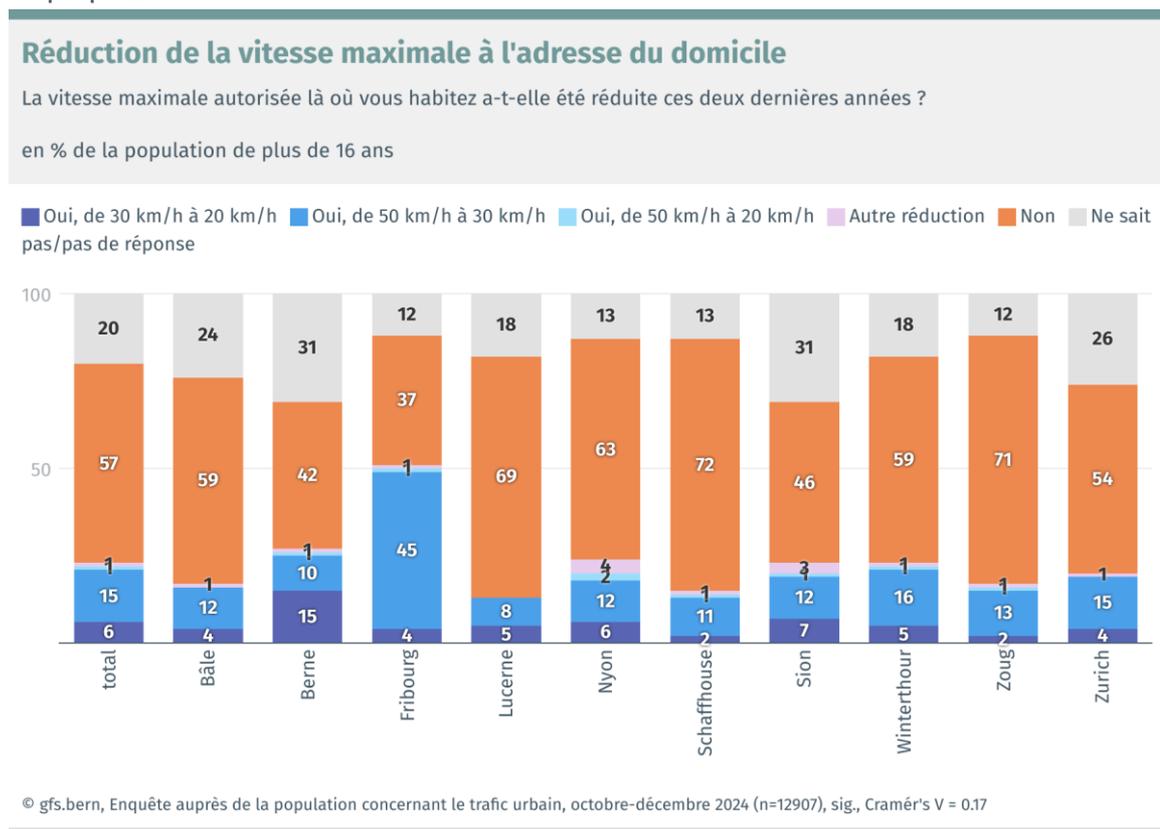
Graphique 20



Pour la majorité des sondé·es (57%), la vitesse maximale devant leur domicile n'a pas été réduite au cours des deux dernières années, et un nombre relativement important (20%) de personnes n'ont pas pu ou pas voulu répondre à cette question. Dans les cas où la vitesse a été réduite, elle a généralement passé de 50 à 30 km/h (15%), les abaissements à 20 km/h restant l'exception.

C'est à Berne (25%) et surtout à Fribourg (49%) que les réductions de vitesse maximale autorisée ont été les plus nombreuses. À Berne, il s'agit en majorité de réductions de 30 à 20 km/h (15%). À Fribourg en revanche, ce sont de loin les abaissements de 50 à 30 km/h qui sont les plus nombreux (45%).

Graphique 21



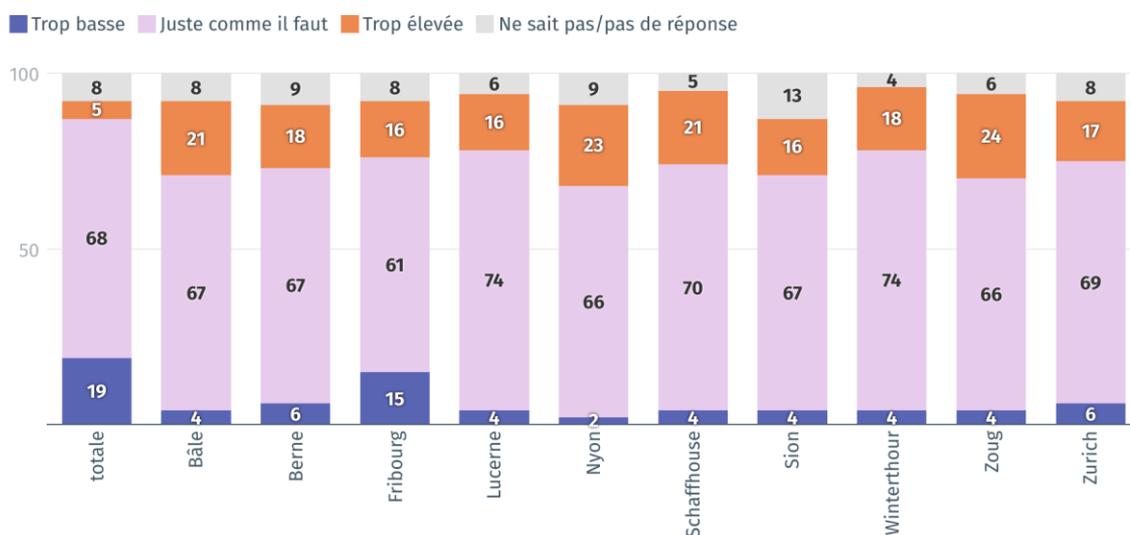
La majorité des habitant·e·s de toutes les villes approuvent en principe la limitation de vitesse actuellement en vigueur (68% de «juste comme il faut»). Celles et ceux qui ne sont pas d'accord la trouvent le plus souvent trop élevée (19%) plutôt que trop basse (5%). À Fribourg, où les réductions de vitesse ont été particulièrement nombreuses récemment, la part des personnes interrogées qui estiment que la vitesse maximale autorisée aujourd'hui est trop basse est nettement plus élevée (15%).

Graphique 22

Évaluation de la vitesse maximale autorisée à l'adresse du domicile

Trouvez-vous la vitesse maximale autorisée là où vous habitez... Si vous habitez dans une rue privée, veuillez indiquer la vitesse maximale de la rue publique la plus proche.

en % de la population de plus de 16 ans



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024 (n=12907), sig., Cramér's V = 0.11

La vitesse maximale autorisée devant son propre domicile a clairement une influence sur la manière dont on l'évalue: les personnes vivant dans des rues où la vitesse est limitée à 20 ou 30 km/h l'estiment nettement plus souvent adaptée (75%, respectivement 78%) que les personnes habitant une rue où l'on peut rouler à 50 km/h (56%). Plus d'un tiers (36%) des gens qui vivent dans une rue à 50 km/h estiment que c'est trop rapide.

À Bâle et à Berne, les personnes interrogées sont plus nombreuses à dire que les 50 km/h autorisés dans leur rue sont une vitesse trop rapide (45% à chaque fois). Dans l'ensemble, entre un tiers et presque la moitié des habitant·e·s des villes participantes qui vivent sur des tronçons à 50 km/h souhaitent des vitesses plus basses. À l'opposé 84% des personnes qui vivent dans des rues à 20 km/h et 90% de celles habitant des rues à 30 km/h trouvent la vitesse juste, voire encore trop élevée.

Graphique 23

Évaluation de la vitesse maximale autorisée à l'adresse du domicile par ville

Trouvez-vous la vitesse maximale autorisée là où vous habitez... Si vous habitez dans une rue privée, veuillez indiquer la vitesse maximale de la rue publique la plus proche.

en % de la population de plus de 16 ans

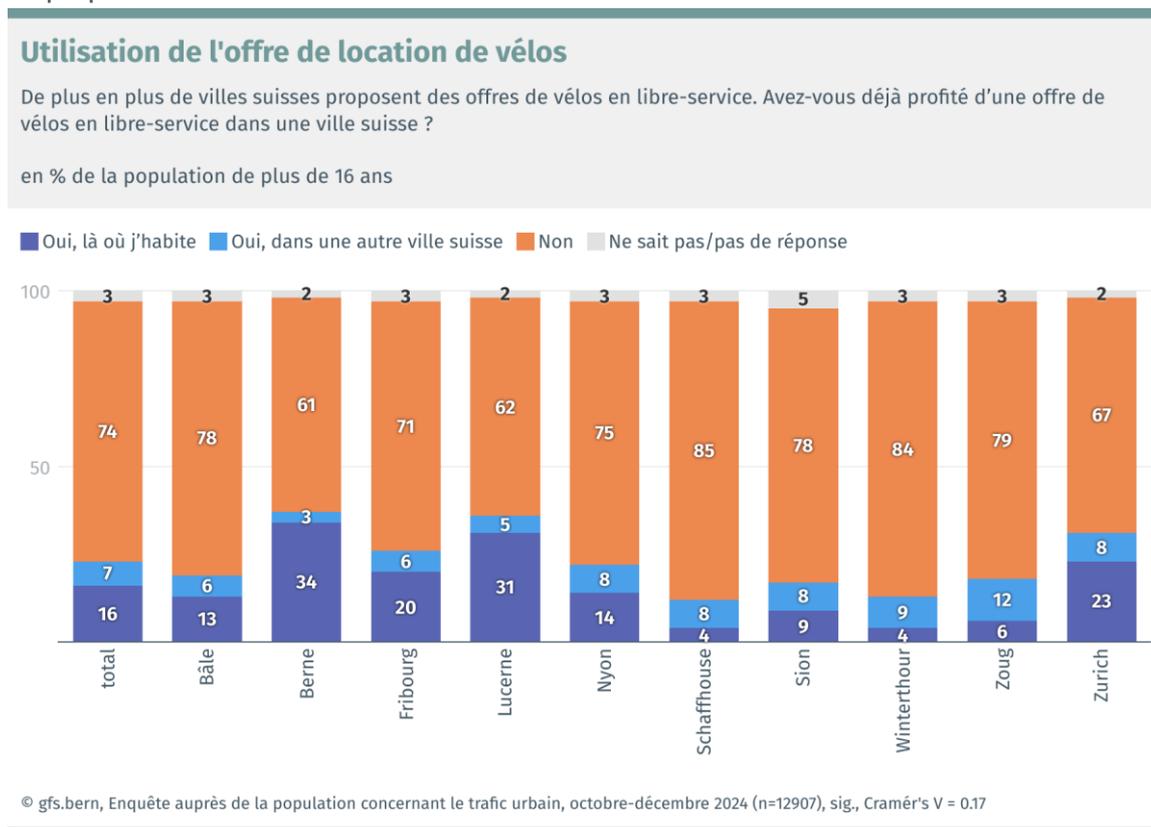
	Catégorie	20 km/h	30 km/h	50 km/h
Bâle	trop basse	12	3	2
	juste comme il faut	70	79	48
	trop élevée	11	15	45
Berne	trop basse	9	6	2
	juste comme il faut	80	73	46
	trop élevée	7	16	45
Fribourg	trop basse	11	20	7
	juste comme il faut	71	67	48
	trop élevée	9	7	40
Lucerne	trop basse	8	4	3
	juste comme il faut	74	83	55
	trop élevée	11	11	35
Nyon	trop basse	9	3	1
	juste comme il faut	76	75	58
	trop élevée	9	16	32
Schaffhouse	trop basse	4	5	2
	juste comme il faut	82	77	59
	trop élevée	8	16	35
Sion	trop basse	6	5	3
	juste comme il faut	78	80	54
	trop élevée	6	7	32
Winterthour	trop basse	10	5	0
	juste comme il faut	79	79	58
	trop élevée	7	15	38
Zoug	trop basse	3	7	3
	juste comme il faut	62	75	60
	trop élevée	24	15	32
Zurich	trop basse	4	9	2
	juste comme il faut	76	78	51
	trop élevée	7	10	42

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

2.4 Utilisation et évaluation de la mobilité partagée

Aujourd’hui, seule une minorité de citoyen·es recourt aux offres de vélos en libres-service. Au total, presque trois quarts des personnes interrogées (74%) disent ne les avoir jamais utilisées. Celles et ceux qui les utilisent le font le plus souvent dans leur ville de domicile (16%), plus rarement dans d’autres villes (7%). Toutefois, la part des gens qui ont déjà loué un vélo en libre-service a nettement augmenté depuis 2018 (23%, + 8 points de pourcentage). Ce sont les habitantes et habitants de Berne qui recourent le plus aux vélos en libre-service (37% à Berne ou dans une autre ville), suivis de celles et ceux de Lucerne (36%) et de Zurich (31%) – ces trois villes disposant d’un réseau important et dense de location de vélos.

Graphique 24



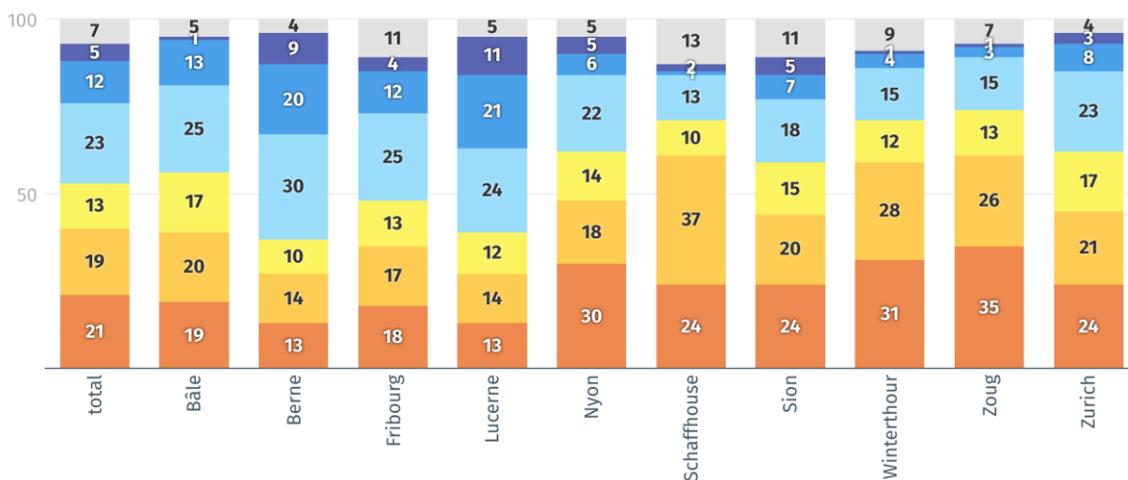
Dans l'ensemble, la location de vélos n'est pas encore utilisée très régulièrement, car la majorité de celles et ceux qui y ont recours disent l'avoir utilisée deux fois ou moins au cours de l'année écoulée (53% jamais/une fois/deux fois). À Lucerne (32% l'ont utilisé plus de 10 fois dans les 12 derniers mois) et à Berne (29%), les gens font toutefois un usage particulièrement régulier du vélo en libre-service. Une fois de plus, ce niveau d'utilisation élevé est probablement dû au vaste réseau de vélos de location dont bénéficient les deux villes.

Graphique 25

Fréquence d'utilisation de l'offre de location de vélos

Combien de fois environ avez-vous utilisé une telle offre au cours des 12 derniers mois ? Veuillez indiquer un chiffre :
 en % de la population de plus de 16 ans qui ont déjà utilisé une offre de location de vélos dans une ville suisse

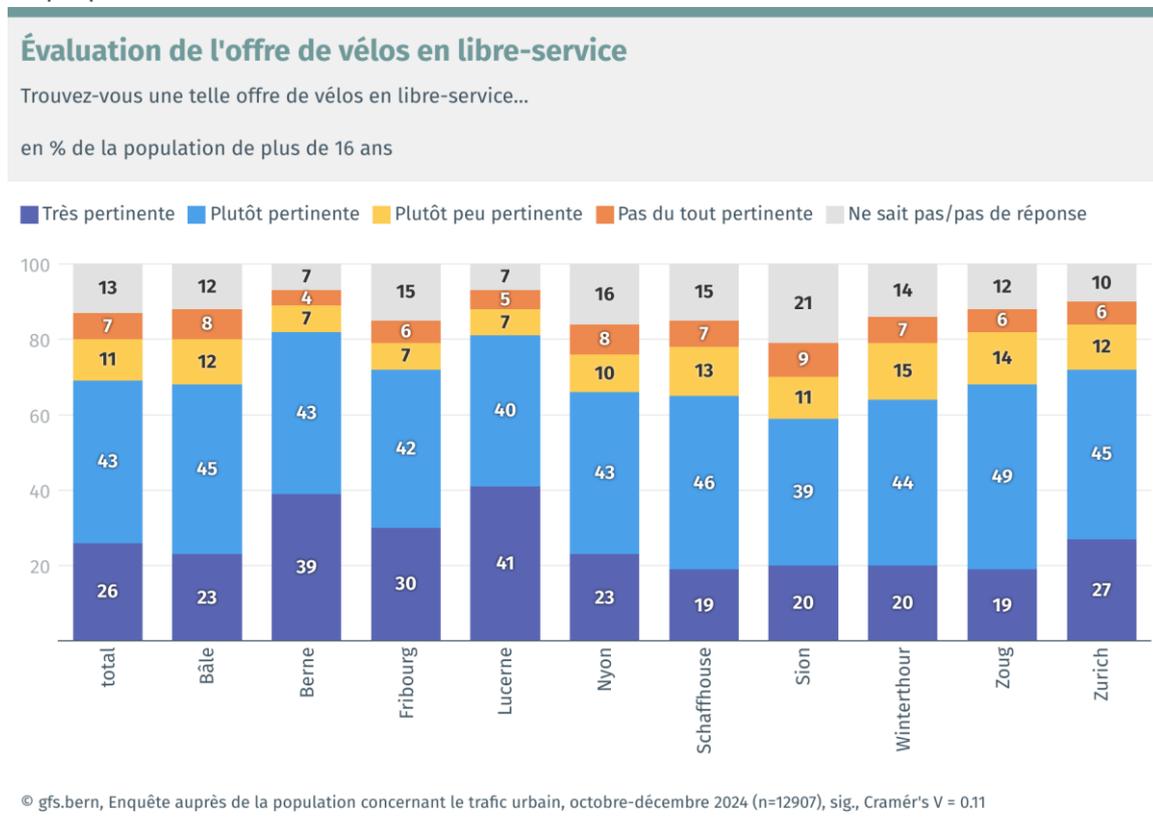
jamais une fois deux fois entre 3 fois et 10 fois entre 11 fois et 50 fois plus de 50 fois ne sait pas/pas de réponse



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024 (n=2735), sig., Cramér's V = 0.15

En conséquence, l'offre, qui est globalement très appréciée (69% très/plutôt pertinente) est jugée utile dans ces deux villes plus souvent que dans la moyenne des autres (Berne 82% très/plutôt pertinente, Lucerne 81%).

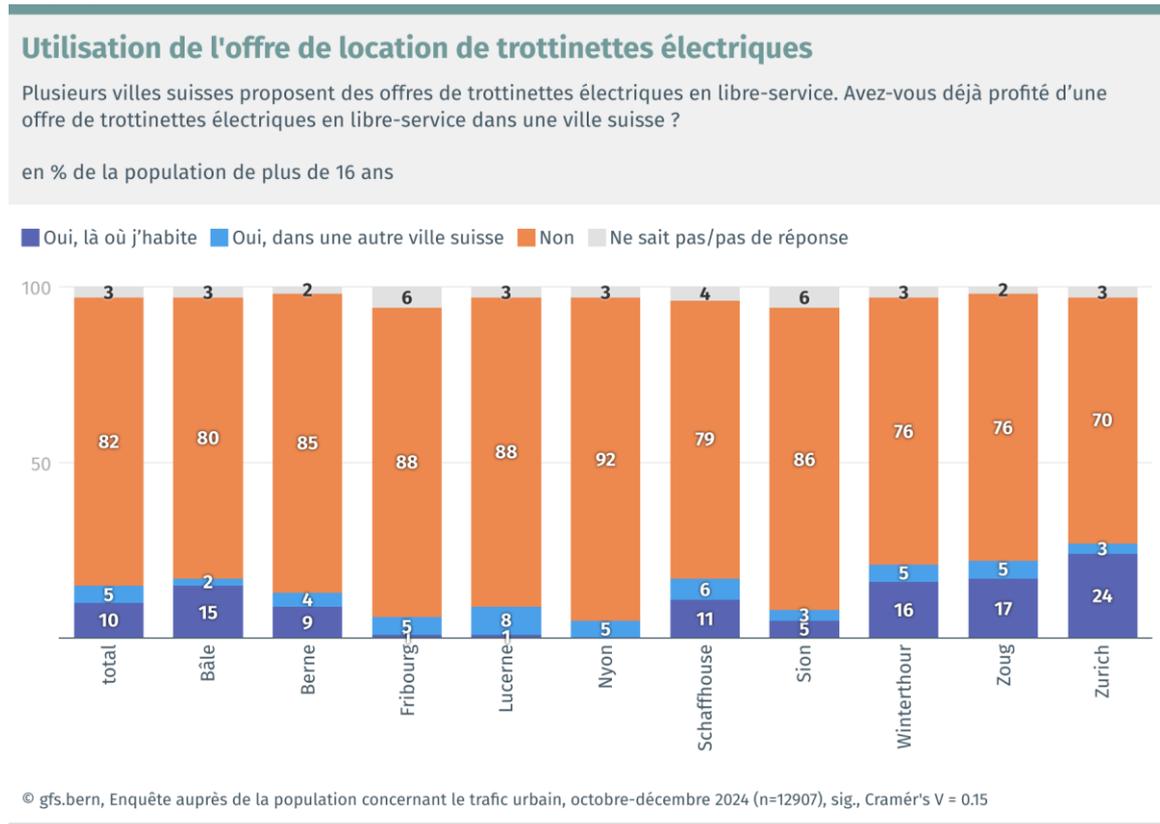
Graphique 26



Les trottinettes électriques en location ont moins de succès (82% ne les ont encore jamais utilisées), bien que cette offre soit déjà un peu plus établie à Zurich (27% les ont utilisées à domicile ou dans une autre ville), à Zoug (22%) et à Winterthour (21%). Les résultats reflètent aussi le fait que dans les villes de Fribourg, de Lucerne et de Nyon, il n’y a pas (encore) de trottinettes électriques en libre-service.

Des évaluations non représentées ici montrent que ce sont les jeunes qui apprécient particulièrement les trottinettes électriques: un quart des 16-39 ans a déjà utilisé une fois une telle offre (16% dans sa ville, 9% dans une autre), alors que l’utilisation par la population de 65 ans et plus est infime (2%).

Graphique 27



Parmi les personnes qui ont déjà utilisé une fois une trottinette électrique en libre-service dans une ville suisse, ce sont les Zurichoises et les Zurichois qui sont les plus assidues: 18% indiquent l'avoir fait plus de 10 fois dans l'année écoulée. L'utilisation de vélos de location est à peu près aussi répandue à Zurich que celle des trottinettes électriques, mais ces dernières sont utilisées plus intensément que les vélos (11% plus de 10 fois dans l'année écoulée). À la seconde place de ce classement de la fréquence d'utilisation des trottinettes électriques en libre-service vient la ville de Bâle (16%), suivie de celle de Zoug (10%).

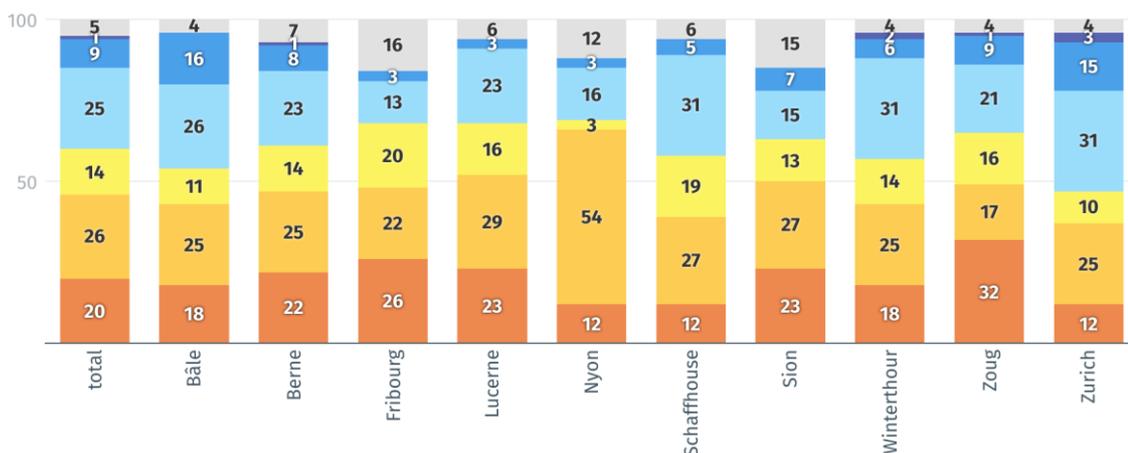
Graphique 28

Fréquence d'utilisation de l'offre de location de trottinettes électriques

Combien de fois environ avez-vous utilisé une telle offre au cours des 12 derniers mois ? Veuillez indiquer un chiffre :

en % de la population de plus de 16 ans qui ont déjà utilisé une offre de location de trottinettes électriques dans une ville suisse

jamais une fois deux fois entre 3 fois et 10 fois entre 11 fois et 50 fois plus de 50 fois ne sait pas/pas de réponse

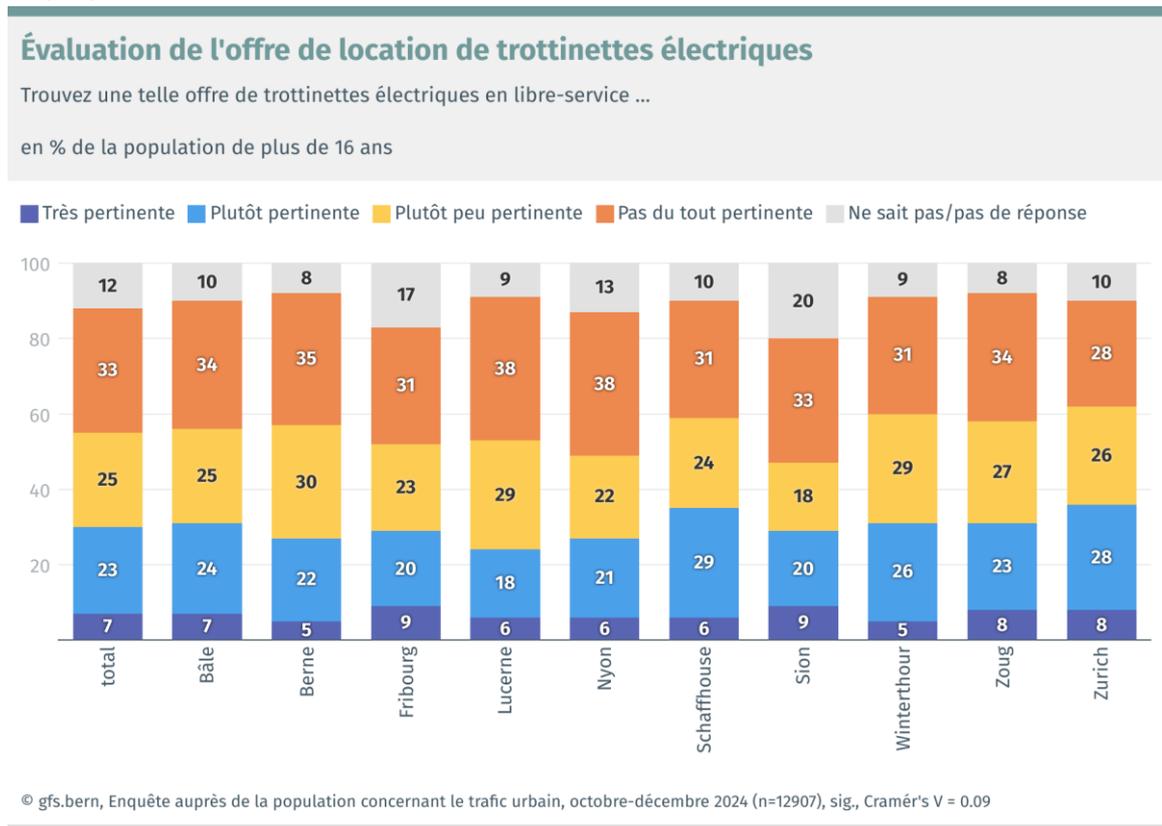


© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024 (n=1559), sig., Cramér's V = 0.13

Contrairement aux vélos, une majorité de la population considère toutefois que les trottinettes électriques en libre-service ne sont pas une offre pertinente (58% plutôt peu/pas du tout pertinente). Même dans les villes où l'utilisation est élevée, la majorité n'est pas convaincue.

Une analyse qui n'est pas représentée graphiquement ici montre que la population jeune, non seulement utilise plus souvent les trottinettes électriques de location mais juge également cette offre nettement plus pertinente (39%) que les gens d'âge moyen (40-64 ans: 27%) et les plus âgés (65 ans et plus: 18%). Toutefois, une majorité des jeunes (51%) ne trouve pas non plus que les trottinettes électriques en libre-service soient une offre pertinente.

Graphique 29



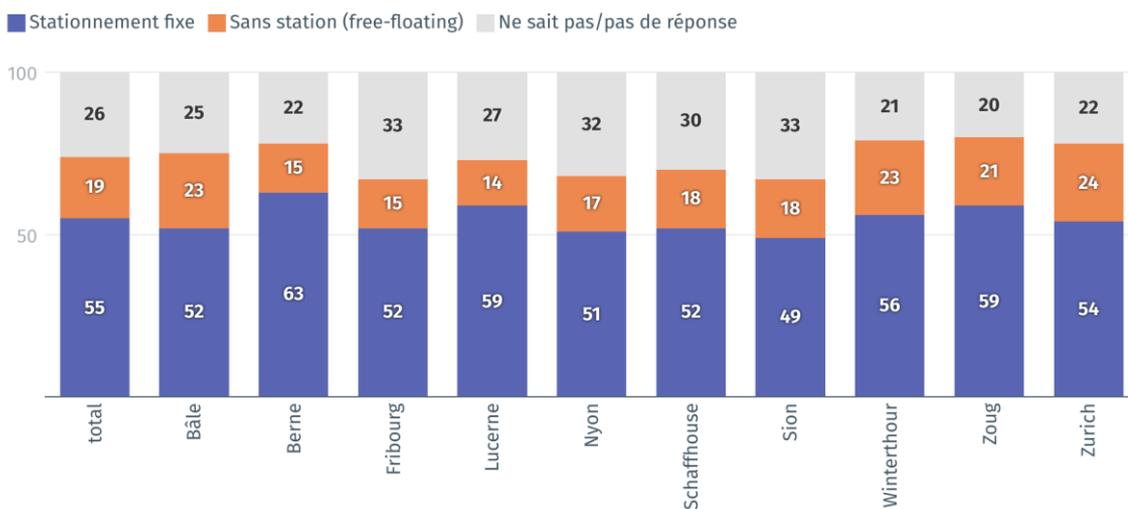
Si l'offre de trottinettes électriques en location doit néanmoins être évaluée, les gens préfèrent nettement un système avec stationnement fixe (55%) au lieu d'un système sans station (19%).

Graphique 30

Offres de location de trottinettes électriques stationnaires vs. sans station

Si vous aviez le choix, préféreriez-vous une offre de trottinettes électriques en libre-service à stationnement fixe (zones clairement délimitées) ou une offre sans station, c'est-à-dire où les trottinettes peuvent être déposées partout (free-floating) ?

en % de la population de plus de 16 ans



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024 (n=12907), sig., Cramér's V = 0.11

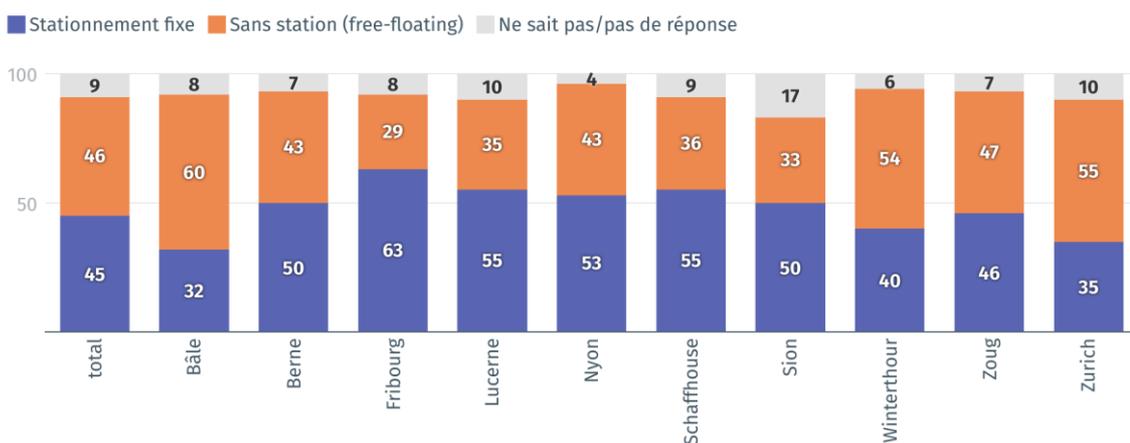
Toutefois, celles et ceux qui utilisent les trottinettes électriques en libre-service préfèrent majoritairement la variante sans station.

Graphique 31

Offres de location de trottinettes électriques stationnaires ou sans station - avec filtre

Si vous aviez le choix, préféreriez-vous une offre de trottinettes électriques en libre-service à stationnement fixe (zones clairement délimitées) ou une offre sans station, c'est-à-dire où les trottinettes peuvent être déposées partout (free-floating) ?

en % de la population de plus de 16 ans qui ont déjà utilisé une offre de location de trottinettes électriques dans une ville suisse

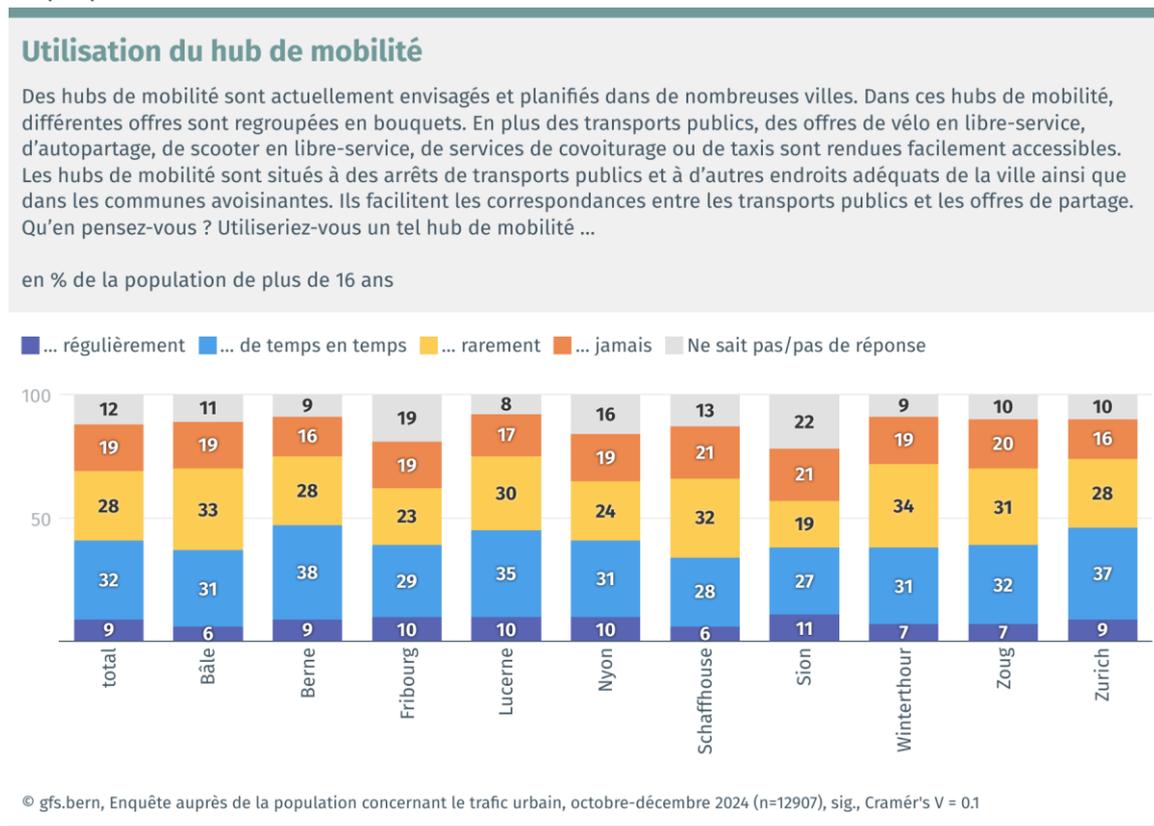


© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024 (n=1658), sig., Cramér's V = 0.18

Les hubs (plateformes) de mobilité tels qu'ils sont esquissés dans l'enquête ne parviennent pas encore à convaincre une majorité de la population. Mais dans l'ensemble, 41% indiquent déjà qu'ils ou elles voudraient recourir à une telle offre, au moins occasionnellement, et 28% rarement. En revanche, près d'une personne sur cinq interrogée à ce sujet dit qu'elle n'utiliserait pas un hub de mobilité (19% jamais).

Près de moitié des sondé·es utiliserait une telle offre à Berne (47% régulièrement/de temps en temps) et à Zurich (46%).

Graphique 32



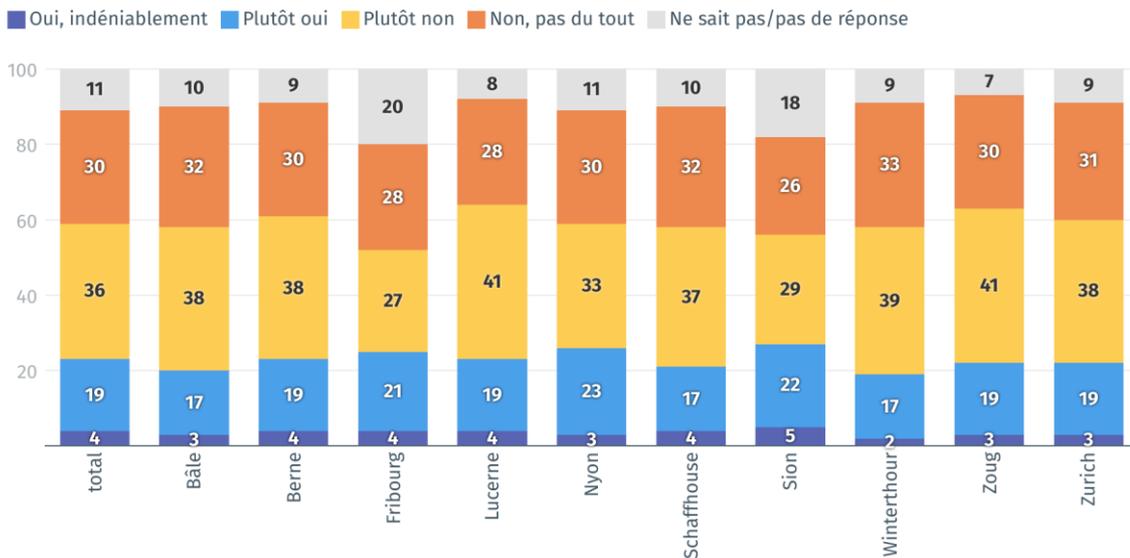
Pour autant, ces hubs de mobilité n’inciteraient pas vraiment à repenser totalement son usage de la voiture. Seul un petit quart des automobilistes prévoit que leur existence pourrait l’amener à renoncer à sa voiture (23% oui/plutôt oui).

Graphique 33

Influence des hubs de mobilité sur l'utilisation de la voiture

De tels hubs de mobilité vous inciteraient-ils à renoncer à l'utilisation de la voiture à l'avenir ?

en % de la population de plus de 16 ans qui utilisent une voiture



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024 (n=8545), sig., Cramér's V = 0.08

2.5 Dépenses pour la mobilité et les transports

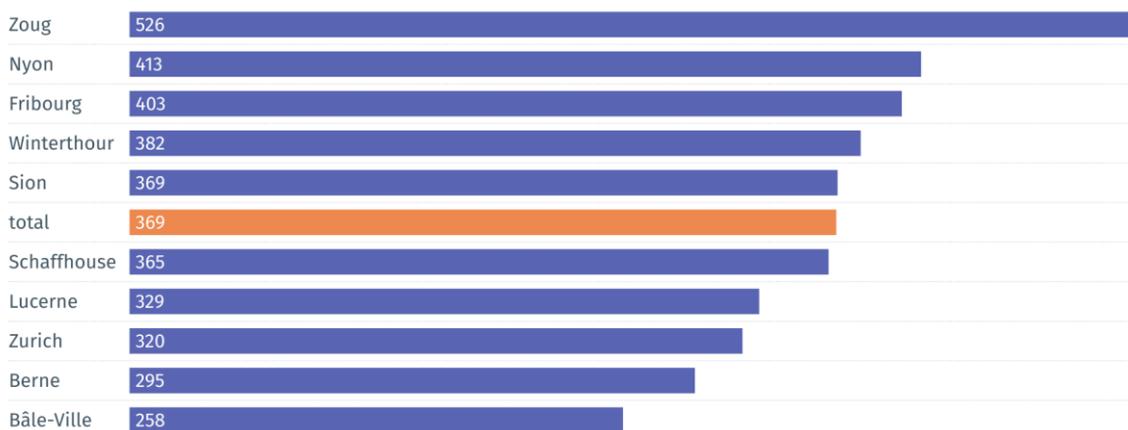
Le prix moyen de la mobilité par ménage pour les personnes interrogées s'élève à 369 francs par mois. Il diffère toutefois sensiblement selon les villes, les coûts étant de loin les plus élevés à Zoug (526 CHF par mois). Avec Nyon (413 CHF) et Fribourg (403 CHF), les places deux et trois sont occupées par des villes plus petites, alors que les trois plus grandes villes ayant participé à l'enquête sont celles où les coûts moyens de la mobilité par ménage sont les plus bas (Bâle 258 CHF, Berne 295 CHF, Zurich 320 CHF).

Graphique 34

Dépenses mensuelles pour la mobilité quotidienne - valeurs moyennes

Pensez à l'ensemble des dépenses que vous devez effectuer chaque mois pour votre mobilité (prix des billets et des abonnements pour les transports publics, location de place de stationnement, assurance auto, essence, huile de chaîne, etc.). Combien est-ce que votre ménage dépense par mois pour la mobilité quotidienne en CHF ?

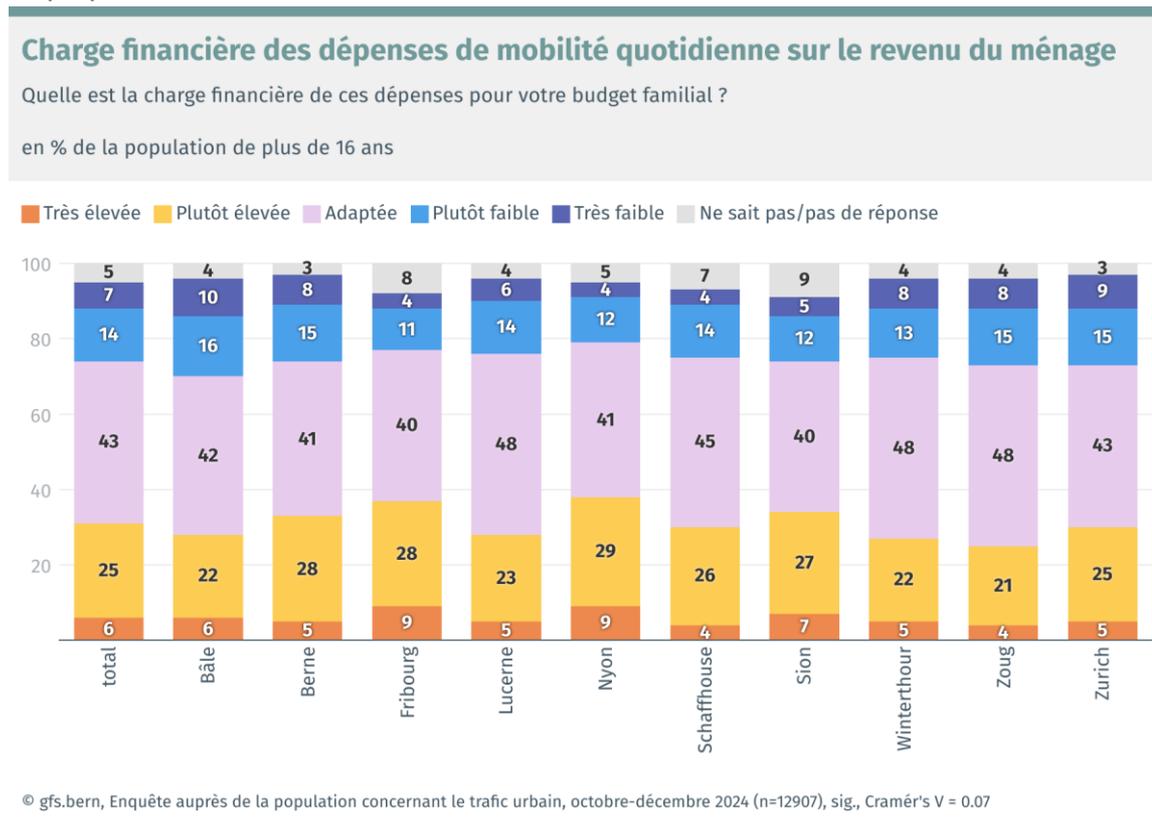
en valeurs moyennes de la population de plus de 16 ans



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain, octobre-décembre 2024 (n = jeweils ca. 940)

Les coûts mensuels en chiffres absolus doivent toutefois être replacés dans le contexte financier de la commune de résidence: ainsi, une majorité (relative) considère que le prix qu'elle paie pour la mobilité au quotidien est en principe adapté (43%). En revanche, près d'un tiers des gens trouvent que la mobilité est trop chère (31% très/plutôt élevée), alors qu'une personne interrogée sur cinq la trouve bon marché (21% très/plutôt faible). Parmi les villes sondées, la charge financière résultant des dépenses de mobilité est le plus souvent perçue comme élevée à Nyon (38% très/plutôt élevée) et à Fribourg (37%). Zoug, Winterthour et Lucerne ont la plus grande proportion de la population interrogée qui considère que les coûts de la mobilité sont adaptés (48% chacune).

Graphique 35



Lorsqu'on pose la question de savoir à quels domaines de la politique des transports les autorités des villes devraient à l'avenir consacrer davantage d'argent, l'image suivante se dessine: les mesures qui récoltent le plus de suffrages sont celles en faveur d'un développement durable dans une ville où il fait bon vivre. Ainsi, les gens veulent plus d'espaces verts le long des rues (48% souhaitent qu'on y investisse davantage), des espaces urbains où l'on se sent bien (45%) et un développement des infrastructures cyclables (45%).

Selon les villes, il existe ponctuellement des domaines jugés plus prioritaires, comme à Lucerne, la modernisation des rues principales, par exemple par la réaffectation des voies réservées aux voitures pour les TP ou les cyclistes (50% souhaitent qu'on y investisse davantage) ou à Sion et à Fribourg le développement des TP (43% dans chaque ville).

Graphique 36

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 proportion plus d'argent qu'actuellement

Catégorie	▼ total	Bâle	Berne	Fribourg	Lucerne	Nyon	Schaffhouse	Sion	Winterthour	Zoug	Zurich
Davantage d'espaces verts et de végétation le long des routes	48	58	52	54	47	50	42	43	42	47	51
Développement de l'infrastructure cyclable	45	50	47	39	51	43	43	40	46	43	49
Des espaces urbains où l'on se sent bien	45	49	47	50	47	46	41	40	39	49	46
Modernisation du réseau routier urbain existant	38	41	41	34	50	32	31	33	39	34	42
Mesures contre les nuisances sonores et environnementales dues au trafic routier	38	42	41	34	42	39	35	35	38	37	40
Développement de l'offre de transports publics urbains tels que le tramway, le bus, le RER	35	31	32	43	38	36	28	43	30	30	39
Davantage de zones interdites à la circulation	31	36	39	24	39	25	27	22	30	33	37
Mesures pour réduire le trafic dans les quartiers et zones résidentielles	30	35	33	28	34	28	28	26	29	31	30
Extension du réseau piéton	27	27	24	33	27	31	25	30	23	25	27
Plus d'espaces de stationnement pour les véhicules à moteur sur le domaine public ou dans les parkings couverts	24	25	17	31	23	30	28	24	21	22	22
Infrastructure de recharge plus accessible pour les véhicules électriques	23	22	25	22	24	21	25	16	25	24	27
Diminution de la vitesse à l'intérieur des localités	23	27	28	15	26	24	20	21	23	23	25
Entretien du réseau routier	17	15	14	16	17	19	21	21	18	17	15

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

2.6 Analyse par clusters

Les réponses collectées dans le cadre de l'enquête sur la mobilité ont été rassemblées et la population a été répartie en groupes partageant des caractéristiques ou des comportements similaires, aussi nommés clusters¹. Pour créer les clusters, on n'a pas pris d'abord en compte le profil d'usager·ère des transports à proprement parler, mais la manière de percevoir les problèmes de transports, respectivement les approches de solutions à évaluer en matière de politique des transports. Cette évaluation a permis d'identifier quatre groupes différents, qui se différencient les uns des autres par leur contenu.

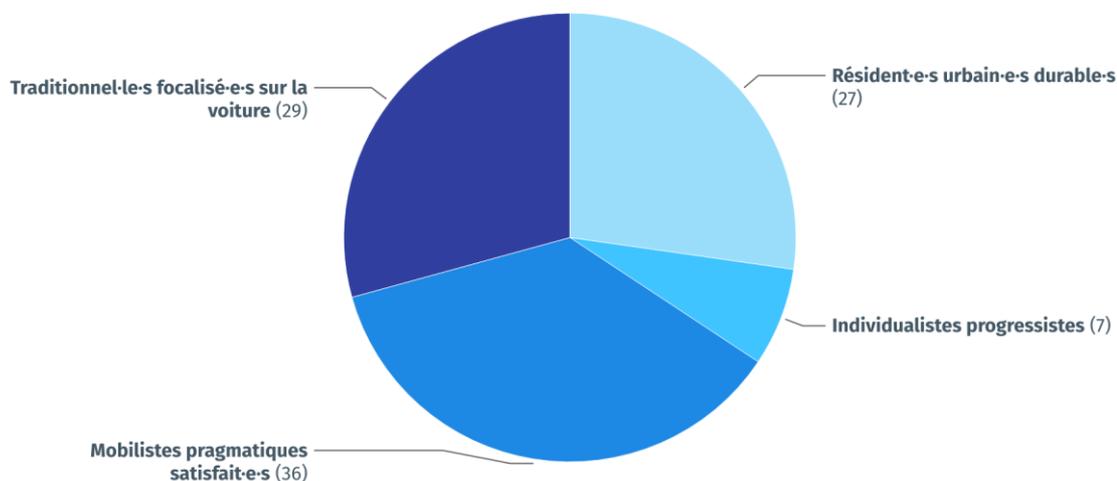
Le cluster «mobilistes pragmatiques satisfait·es» forme le plus grand groupe, avec 36% des personnes interrogées. À cela s'ajoute environ un tiers de la population urbaine concentré sur le développement de transports durables, qui se répartit en deux clusters: les «résident·es urbain·es durables» (27%) et les «individualistes progressistes» (7%). Les «traditionnel·le·s focalisé·e·s sur la voiture» forment le dernier groupe et rassemblent, avec 29% un peu moins d'un tiers de la population urbaine. Le reste (1%) ne peut être classé dans aucun des quatre groupes.

Graphique 37

Dimensions des clusters trafic urbain

Analyse en cluster trafic urbain

en % population des villes-centres



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

On peut résumer les caractéristiques de quatre clusters comme suit:

Les «**RÉSIDENT·E·S URBAIN·E·S DURABLES**» (27%) sont particulièrement sensibles aux problèmes d'environnement et de sécurité dans les transports. Ils et elles considèrent le

¹ Les résultats de l'analyse par clusters se basent sur les variables choisies et sur un échantillon sous-jacent de 12'907 observations. Il convient de relever que l'identification des quatre clusters dépend dans une large mesure du choix et de l'échelle des variables ainsi que des algorithmes de distance et de formation des clusters utilisés. Un autre choix de ces paramètres pourrait entraîner une modification de la structure des clusters. En outre, il convient de noter que les analyses par clusters sont des procédures exploratoires, qui mettent en évidence des modèles dans les données, mais qui n'impliquent pas de liens de cause à effet.

manque d'espaces verts, les nuisances sonores et la pollution de l'air comme des problèmes majeurs et se prononcent clairement en faveur de mesures propres à améliorer la qualité de l'environnement et la qualité de vie, comme le développement des infrastructures cyclables et les zones sans voitures. Des thèmes comme le manque de places de parc ou l'entretien du réseau routier jouent un rôle nettement moins important pour ce groupe. Ils et elles considèrent les zones de rencontre et les vélos en libre-service comme des choses pertinentes et jugent le plus souvent les vitesses maximales autorisées comme trop élevées. Malgré une forte perception des problèmes (environnementaux) et une claire volonté de voir plus de moyens affectés à des mesures qui puissent y remédier, les résident·e·s urbain·e·s durables sont en grande majorité satisfait·e·s de la situation des transports.

Les **«INDIVIDUALISTES PROGRESSISTES»** (7%) partagent avec les résident·e·s urbain·e·s durables la vision des problèmes environnementaux et les préoccupations qui y sont liées, comme la promotion des espaces verts et les mesures contre le bruit et la pollution de l'air. Pour ce groupe, la voiture n'en reste pas moins le moyen de transport le plus souvent utilisé. Par conséquent, ces personnes accordent plus de poids aux problèmes du trafic automobile, comme les embouteillages et le manque des places de parc. Ils et elles sont donc souvent favorables à des dépenses supplémentaires, aussi bien pour des mesures en faveur de l'environnement que pour des sujets spécifiquement liés à l'automobile comme les places de stationnement ou l'entretien des routes. Des quatre groupes, c'est celui qui considère le plus souvent que la charge financière que représentent les dépenses de mobilité pour le budget du ménage est élevée, ce qui pourrait expliquer que même si ils et elles sont majoritairement satisfait·e·s de la situation des transports, le score du groupe dans ce domaine est légèrement en-dessous de la moyenne (57%).

Le groupe **«MOBILISTES PRAGMATIQUES SATISFAIT·E·S»** (36%) se montre dans l'ensemble peu sensible aux problèmes dans le domaine des transports et ses membres rejettent le plus souvent les dépenses supplémentaires pour des mesures censées améliorer la situation. Sur presque tous les sujets comme sur la perception des problèmes et le souhait de voir plus d'argent affecté à des mesures, ils et elles se situent au-dessous de la moyenne générale. Pour ce groupe, ni les problèmes environnementaux, ni les problèmes spécifiques à l'automobile ne semblent particulièrement urgents et il n'y a pas de tendance majoritaire dans la manière dont chacune et chacun envisage les problèmes et les solutions. Ce groupe n'en considère pas moins les zones de rencontre et les offres de vélos en libre-service comme utiles. Dans l'ensemble, la mobilité n'a pas l'air d'être une priorité pour ce groupe, mais plutôt un moyen de se rendre d'un point A à un point B. Cette faible implication dans les sujets liés aux transports n'est pas pour autant la conséquence d'une insatisfaction. Au contraire, les mobilistes pragmatiques satisfait·e·s affichent le plus haut taux de satisfaction des quatre groupes par rapport à la situation générale des transports dans les villes suisses.

Les personnes **«TRADITIONNELLES FOCALISÉES SUR LA VOITURE»** (29%) recourent en premier lieu à l'automobile pour leurs déplacements. Les autres moyens de transport jouent un rôle nettement moins important. En conséquence, ils et elles considèrent avant tout les thèmes spécifiques à la voiture tels que le manque de places de parc et l'entretien du réseau routier comme prioritaires. Les problèmes d'environnement comme le bruit ou la pollution de l'air sont ici à peine pris en compte. Ils et elles soutiennent des dépenses

supplémentaires dans le domaine des transports, sauf si celles-ci touchent directement au trafic automobile. Ce groupe refuse clairement les zones sans voitures ou les abaissements de limitations de vitesse. En revanche, la majorité de ces personnes considère les zones de rencontre et les vélos en libre-service comme utiles. Les traditionnelles focalisées sur la voiture sont également majoritairement satisfaites de la situation des transports, dans une proportion de 57%, qui est toutefois légèrement inférieure à la moyenne générale.

À Winterthour, Schaffhouse, Nyon, Fribourg et Zoug, la répartition des personnes interrogées entre les quatre clusters est proche de la moyenne générale. Dans les quatre villes de Berne, Bâle, Lucerne et Zurich, les «résident·es urbain·es durables» sont surreprésentées et forment le plus grand groupe, à chaque fois au détriment des «mobilistes pragmatiques satisfait·es», qui sont ici comparativement un peu moins nombreux. À Sion en revanche, il y a nettement moins de personnes dans le groupe des «résident·es urbain·es durables», alors que les «mobilistes pragmatiques satisfait·es» sont particulièrement nombreux.

Graphique 38

Analyse en cluster - Proportion de cluster par ville

en % population des villes-centres

Ville	Résident·es urbain·es durable·s	Individualistes progressistes	Mobilistes pragmatiques satisfait·es	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)

Nous allons maintenant visualiser et discuter les vues en matière politique des transports des quatre groupes telles qu'elles ont été exprimées lors de l'enquête:

Les «résident·es urbain·es durables» sont particulièrement sensibles aux problèmes d'environnement et de sécurité dans les transports. Ils et elles signalent souvent le manque d'espaces verts (64%, +27 points de pourcentage par rapport à la moyenne de toutes les personnes interrogées), les nuisances sonores (63%, +25 points) ainsi que la pollution de l'air, les particules fines et les gaz d'échappement (57%, +25 points). Le manque de places de stationnement est en revanche un problème nettement moins important dans le quotidien de ces personnes (23%, -21 points). La perception des «individualistes progressistes» se recoupe fortement avec celle des «résident·es urbain·es durables» sur les thèmes de l'environnement: ainsi, ils et elles citent également souvent le manque d'espaces verts (64%, +27 points), les nuisances sonores (59%, +21 points) et la pollution de l'air, les particules fines et les gaz d'échappement (51 %, +19 points). Mais à cela s'ajoutent aussi les problèmes des automobilistes, comme les fréquentes perturbations du trafic (72%, +22 points) et le manque de places de stationnement pour les voitures (63%, +19 points).

Les «mobilistes pragmatiques satisfait·es» ont globalement une perception faible des problèmes de transports, et se situent en-dessous de la moyenne générale dans tous les domaines. De même, les «traditionnel·les focalisé·es sur la voiture» ne considèrent que rarement la plupart des domaines des transports comme problématiques, à l'exception des conséquences pour les automobilistes. Le cas particulièrement frappant est la perception du manque de places de parc (66%, +22 points), mais les perturbations du trafic sont aussi majoritairement pointées du doigt (55%, +5 points). En revanche, les effets comme le bruit (24%, -14 points) ou la pollution de l'air (18%, -14 points), qui peuvent être attribués au trafic automobile, sont nettement moins cités comme problématiques par les membres de ce groupe.

Graphique 39

Analyse en cluster - Impact du transport

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

en % des personnes interrogées de chaque cluster proportion très/plutôt souvent

	▼ total	Résident-e-s urbain-e-s durable-s (27%)	Individualistes progressistes (7%)	Mobilistes pragmatiques satisfait-e-s (36%)	Traditionnel-le-s focalisé-e-s sur la voiture (29%)
Perturbations du trafic	50	56	72	38	55
Manque de places de stationnement pour les voitures	44	23	63	39	66
Nuisances sonores	38	63	59	28	24
Situations dangereuses avec d'autres usager-ère-s de la route	38	55	54	26	34
Manque d'espaces verts	37	64	64	23	25
Vélos ou trottinettes mal stationnés	32	33	40	26	37
Véhicules à moteur stationnés de manière incorrecte	32	49	45	22	25
Pollution de l'air, particules fines, gaz d'échappement	32	57	51	21	18
Manque d'espaces ouverts et de zones piétonnes	27	53	46	15	15
Manque d'espaces de stationnement pour les vélos	26	48	38	14	19
Manque d'espaces de stationnement pour les vélos cargo / vélos avec remorque	15	25	27	8	11
Manque d'espaces de stationnement pour les motos	12	9	22	8	17

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

Les «résident·e·s urbain·e·s durables» et les «individualistes progressistes» se prononcent en général plus souvent que le moyenne en faveur de dépenses supplémentaires pour des mesures dans le domaine des transports. Au vu de leur perception des problèmes, cela est particulièrement évident s'agissant de mesures favorisant l'environnement et la qualité de vie, comme développer les infrastructures cyclables, créer plus d'espaces verts, lutter contre le bruit de la route et la pollution, ainsi qu'aménager des espaces urbains dans lesquels on se sent bien. Les deux groupes présentent cependant des différences sur les sujets qui touchent au trafic automobile. Alors que les «résident·e·s urbain·e·s durables» affichent une préférence marquée pour les zones sans voitures (71% contre 45% pour les «individualistes progressistes») et pour l'abaissement des limites de vitesse en ville (53% contre 26%), les «individualistes progressistes» souhaitent souvent davantage d'investissements dans la création de places de parc, ce que les «résident·e·s urbain·e·s durables» rejettent presque complètement.

Les «mobilistes pragmatiques satisfait·e·s» et les «traditionnel·le·s focalisé·e·s sur la voiture» voient globalement les dépenses supplémentaires dans le domaine des transports d'un œil critique. Alors que les «mobilistes pragmatiques satisfait·e·s» se situent en-dessous de la moyenne générale dans tous les domaines, les «traditionnel·le·s focalisé·e·s sur la voiture» font clairement exception sur les sujets spécifiques à l'automobile, comme l'extension des places de parc pour véhicules à moteur (48%, +24 points de pourcentage par rapport à la moyenne de toutes les personnes interrogées) et l'entretien du réseau routier (29%, +12 points).

Graphique 40

Analyse en cluster - mesures de politique des transports

Vous trouverez ci-après différentes mesures de politique de la mobilité. Supposons que vous puissiez décider pour quelles mesures 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 % des personnes interrogées de chaque cluster proportion plus d'argent à l'avenir

	▼ total	Résident-e-s urbain-e-s durable-s (27%)	Individualistes progressistes (7%)	Mobilistes pragmatiques satisfait-e-s (36%)	Traditionnel-le-s focalisé-e-s sur la voiture (29%)
Davantage d'espaces verts et de végétation le long des routes	48	72	77	35	36
Développement de l'infrastructure cyclable	45	78	67	27	31
Des espaces urbains où l'on se sent bien	45	65	76	34	33
Mesures contre les nuisances sonores et environnementales dues au trafic routier	38	66	58	29	18
Modernisation du réseau routier urbain existant	38	69	62	24	18
Développement de l'offre de transports publics urbains tels que le tramway, le bus, le RER	35	45	53	29	29
Davantage de zones interdites à la circulation	31	71	45	16	8
Mesures pour réduire le trafic dans les quartiers et zones résidentielles	30	60	49	19	11
Extension du réseau piéton	27	45	55	20	13
Plus d'espaces de stationnement pour les véhicules à moteur sur le domaine public ou dans les parkings couverts	24	4	40	18	48
Infrastructure de recharge plus accessible pour les véhicules électriques	23	26	32	16	26
Diminution de la vitesse à l'intérieur des localités	23	53	26	15	4
Entretien du réseau routier	17	7	38	12	29

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

3 Synthèse

LES TRANSPORTS PUBLICS ET LA MARCHÉ À PIED RESTENT AU CENTRE DE LA MOBILITÉ DANS LES VILLES SUISSES

Les transports publics restent le moyen le plus fréquemment utilisé pour se rendre au travail ou en formation. Pour les loisirs également, ils jouent le premier rôle, à côté de la marche à pied. Chaque ville a cependant son propre modèle de mobilité, où l'usage du vélo et de la voiture en particulier diffèrent parfois fortement. On constate des différences notamment si l'on compare les grandes et les petites villes.

LA SATISFACTION PAR RAPPORT À LA SITUATION DES TRANSPORTS EST GÉNÉRALEMENT ÉLEVÉE

Les gens sont globalement très satisfaits de la situation générale des transports dans leur ville de résidence, ce qui s'explique en premier lieu par le bon réseau et la qualité élevée des transports publics. Cependant, dans la plupart des villes, une majorité n'est pas contente de la situation concrète aux heures de pointe. Ce sont les embouteillages et la surcharge des infrastructures de transport que les habitant·e·s citent le plus souvent comme motif de ce mécontentement. On ne constate que peu de différences dans les comportements de mobilité, ce qui montre que ce n'est pas un seul groupe d'usager·ère·s qui ressent ces motifs comme problématiques, mais toutes les personnes qui sont confrontées à ce genre de situations. L'enquête révèle toutefois des perceptions très différentes des domaines où les problèmes sont les plus graves.

À VÉLO OU À PIED, ON SE SENT SOUVENT EN DANGER

Dans toutes les villes, la majorité des cyclistes et des piéton·ne·s font régulièrement l'expérience de situations dangereuses aux carrefours et sur les grands axes de circulation. Mais même aux passages piétons ou sur les voies cyclables, qui sont explicitement prévues pour elles, de nombreuses personnes interrogées vivent des situations à risques. Toutefois, la population des villes participantes n'est pas partout confrontée au danger à la même fréquence. Il est frappant de constater que les villes les plus souvent perçues comme dangereuses sont celles où la population fait visiblement moins de vélo au quotidien.

L'ESPACE POUR LES
VÉLOS, LES PIÉ-
TONS ET LES TP EST
UNE PRIORITÉ
POUR LA POPULA-
TION

Dans les villes suisses, l'espace est limité. Quand on leur demande quelle serait la répartition idéale entre les usager·ère·s de la route, les habitant·e·s de toutes les villes participantes se prononcent majoritairement pour les vélos, le trafic piétonnier et les TP, ainsi que pour des espaces libres sans trafic plutôt que pour davantage de place pour un trafic motorisé fluide.

UNE GRANDE MAJO-
RITÉ EST FAVO-
RABLE AUX LIMITA-
TIONS À 20/30
KM/H PRÈS DE SON
DOMICILE

En principe, la majorité de la population est favorable aux limitations de vitesse actuellement en vigueur, et ceci dans toutes les villes. Celles et ceux qui les désapprouvent estiment plus souvent que la limitation est trop élevée plutôt que trop basse. Pour la majorité, la vitesse maximale autorisée à proximité de leur domicile est restée la même au cours des deux dernières années. La plupart des citoyen·e·s habitent dans des zones 20 ou 30 et s'en trouvent satisfait·e·s.

LES OFFRES DE MO-
BILITÉ PARTAGÉE
SONT ÉVALUÉES DI-
VERSEMENT

Près des trois quarts des personnes interrogées n'ont encore jamais eu recours à une offre de vélos en libre-service. Néanmoins, une nette majorité considère ces offres comme utiles et leur utilisation a nettement augmenté par rapport à 2018. Là où les offres de vélos en location sont bien développées, environ un tiers de la population urbaine les utilise régulièrement. Aujourd'hui, les offres de location de trottinettes électriques sont encore un peu moins utilisées et contrairement aux vélos, une majorité de la population ne les trouve pas utiles. En tout, 40% des personnes interrogées disent qu'elles pourraient à l'avenir utiliser une plateforme de mobilité telle que décrite dans l'enquête, au moins de temps en temps. Il convient de garder à l'esprit que le concept de plateforme de mobilité reste probablement encore largement inconnu de la plupart des habitant·e·s. En règle générale, ces plateformes de mobilité ne conduiraient pas pour autant à repenser complètement son usage de la voiture: à peine un quart des automobilistes disent pouvoir envisager à l'avenir de se passer de leur propre auto.

MALGRÉ LA LARGE
GAMME DE COÛTS,
LE PRIX DE LA MO-
BILITÉ EST JUGÉ
CORRECT

Ce que chacune et chacun dépense chaque mois pour sa mobilité varie parfois nettement d'une ville participante à l'autre, mais les coûts tendent à être plus bas dans les grandes villes. Dans le contexte financier des personnes interrogées, une majorité (relative) estime toutefois que la charge financière de la mobilité au quotidien est en principe raisonnable.



S'agissant de la hiérarchisation des futures dépenses pour les transports, la demande la plus fréquente est de consacrer plus d'argent à des mesures pour le développement d'une ville durable et agréable à vivre. Il s'agit notamment de créer davantage d'espaces verts le long des rues, d'aménager des espaces urbains où l'on se sent bien et de développer les infrastructures cyclables.

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

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

SWISS INSIGHTS
Corporate Member

gfs.bern 