

Ville pour la circulation automobile et piétonne, potentiel pour les transports publics

Étude sur demande de la Conférence des villes sur la mobilité

Équipe

Urs Bieri: Politologue et spécialiste des médias

Jonas Kocher: Politologue

Alexander Frind: Politologue

José Kress: Politologue

Daniel Bohn: Informaticien spécialisé dans le développement d'applications

Noah Herzog: Employé de commerce CFC

Table des matières

1	INTRODUCTION	4
1.1	Mandat et problématique.....	4
1.2	Sondage et échantillon	4
2	COCKPIT.....	7
3	CONSTATS SPÉCIFIQUES À LA VILLE	11
4	SYNTHÈSE.....	16
5	ANNEXE	8
5.1	gfs.bern-Team.....	18

1 Introduction

1.1 Mandat et problématique

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

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

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

1.2 Sondage et échantillon

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

Tableau 1: Détails méthodiques

Donneur d'ordres	Conférence des villes pour la mobilité
Population de base	Les habitantes et les habitants des villes participantes à partir de 16 ans, qui vivent depuis au moins six mois dans la ville concernée et peuvent répondre au sondage en allemand ou en français.
Collecte des données	Sondage en ligne
Type d'échantillonnage	at random
Période du sondage	30 août au 22 octobre 2018
Taille des échantillons	N Bâle = 968 N Berne = 1'557 N Fribourg = 1'062 N Lausanne = 854 N Nyon = 1'188 N Saint-Gall = 1'147 N Zurich = 1'244
Erreur d'échantillonnage	Pour les énoncés sur toutes les villes (N = 8'020), l'erreur d'échantillonnage est de $\pm 1.1\%$ à 50/50 et la probabilité de 95 %. Pour N = 1'188 ± 2.9 pour cent pour 50/50 et probabilité de 95 pour cent.
Pondération	Âge/sexe interlocked

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

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

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

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

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

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

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

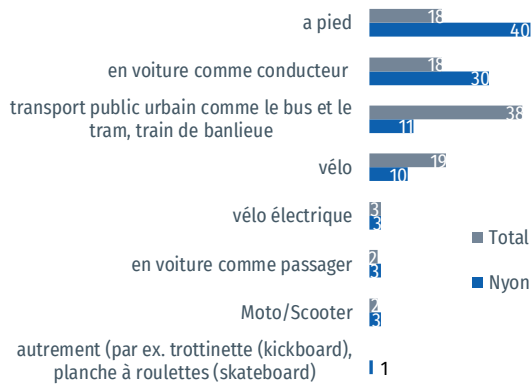
L'autre élément d'une analyse de qualité est la garantie de la représentativité. La représentativité ne signifie rien d'autre que chaque personne de la population de base doit avoir la même chance de pouvoir participer au sondage. Si des groupes sont systématiquement exclus lors de l'échantillonnage,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

2 Cockpit

Graphique 1

Option habituelle de transport au quotidien

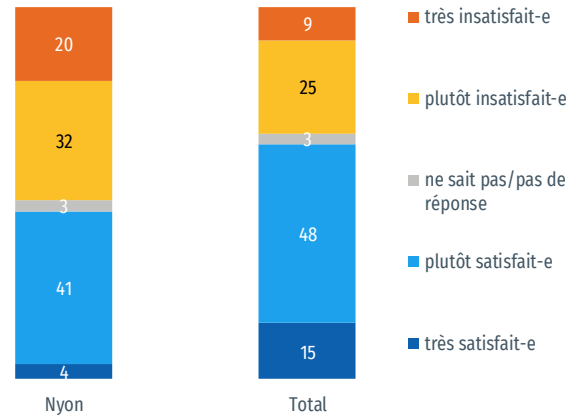
en % de la population de plus de 16 ans de la ville de Nyon



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain 2018 (N Nyon = 1188, N Total = 8020)

Satisfaction concernant la situation du trafic

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



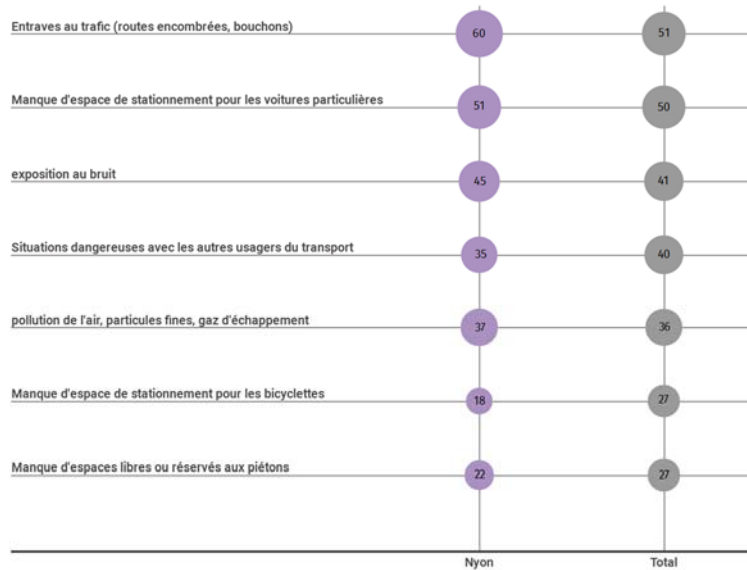
© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain 2018 (N Nyon = 1188, N Total = 8020)

Graphique 2

Nuisances provoquées par la circulation

"À quelle fréquence subissez-vous sur votre lieu de résidence les conséquences suivantes de la circulation ?"

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

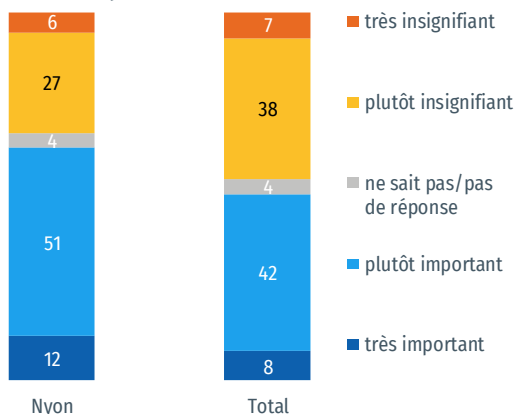


© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain 2018 (N Nyon = 1188, N Total = 8020)

Graphique 3

Charge des frais mensuels pour la mobilité quotidienne

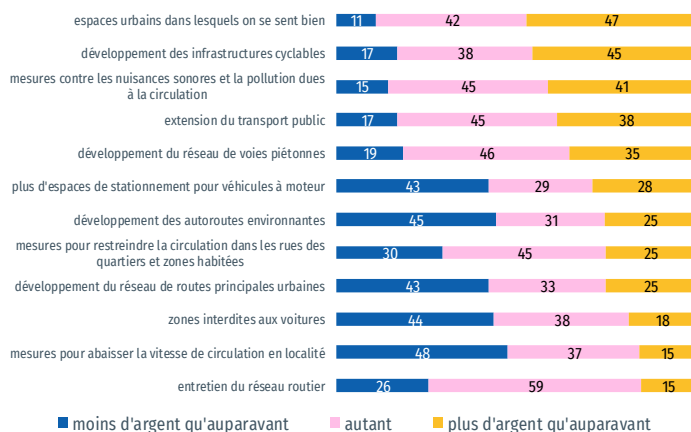
en % de la population de plus de 16 ans de la ville de Nyon



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain 2018 (N Nyon = 1188, N Total = 8020)

Évaluation des mesures en matière de politique des transports

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

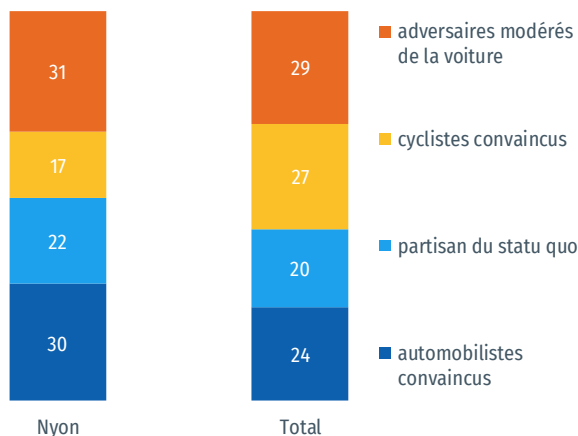


© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain 2018 (N Nyon = 1188, N Total = 8020)

Graphique 4

Cluster mesures en matière de politique des transports

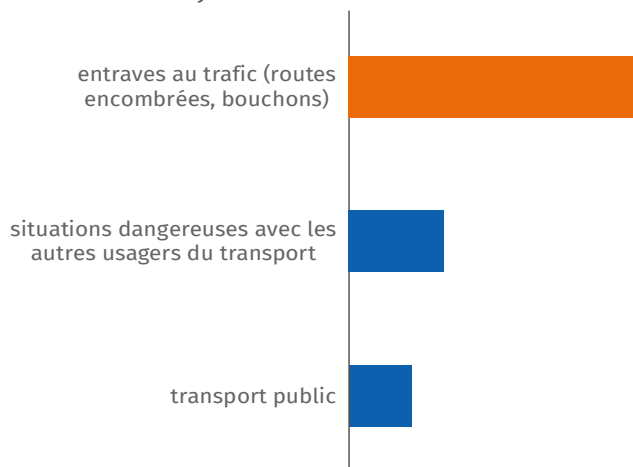
en % de la population de plus de 16 ans de la ville de Nyon



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain 2018 (N Nyon = 1188, N Total = 8020)

Influence sur la satisfaction

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



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain 2018 (N = 1188), degré d'explication 30%

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

À Nyon, la possession d'une voiture est beaucoup plus répandue qu'on ne le voit en moyenne dans toutes les villes considérées. En moyenne, 61 % des personnes interrogées déclarent posséder une voiture, contre 83 % à Nyon. En revanche, les abonnements aux transports publics sont visiblement plus rares, en particulier il y a manifestement moins d'abonnements généraux. La voiture est principalement abandonnée pour des raisons écologiques et de congestion, alors que le motif prédominant pour toutes les villes, les transports publics bien développés, ne joue qu'un rôle en cinquième position.

Le profil des automobilistes à Nyon se caractérise principalement par des personnes d'âge moyen (40 à 64 ans). Dans ce groupe d'âge, plus de 36 pour cent des personnes de plus de 36 ans voyagent surtout en voiture. Dans le groupe d'âge le plus jeune, cela ne s'applique qu'à un cinquième, tandis que 26 % des plus de 65 ans conduisent principalement une voiture. Les habitants dont le revenu du ménage est plus élevé possèdent certes plus souvent une voiture, mais son utilisation ne dépend pas du revenu. L'intensité de l'utilisation de la voiture varie en fonction de la durée des études, car les personnes ayant un niveau d'éducation élevé conduisent leur propre voiture beaucoup moins souvent que les personnes ayant un niveau d'éducation intermédiaire. Quiconque se sent proche d'un parti bourgeois accorde une importance supérieure à la voiture comme moyen de transport le plus important. En revanche, en ce qui concerne les sympathisants des partis verts de gauche, le taux d'utilisation est inférieur à la moyenne.

Les piétons constituent le plus grand groupe d'utilisateurs à Nyon, et le profil social est donc très large. En termes d'âge, les plus de 65 ans se déplacent le plus souvent à pied (44%), dans le groupe d'âge moyen, le pourcentage est légèrement inférieur à la moyenne (37%). Parmi les 16 à 39 ans, 42 % se déplacent à pied. Le statut socioéconomique a peu d'influence sur le fait que quelqu'un se déplace à pied. En termes de niveau d'éducation, il s'agit de personnes ayant un niveau d'éducation moyen ou élevé qui se déplacent le plus souvent à pied. La sympathie politique a une fois de plus une influence, car les personnes proches des verts de gauche se déplacent souvent à pied, plus que la moyenne.

Les cyclistes nyonnais ont tendance à être jeunes (moins de 40 ans) ou d'âge moyen (40 à 64 ans), 12 pour cent des 16 à 39 ans étant principalement cyclistes, contre 10 pour cent dans la tranche d'âge 40 à 64 ans. Seulement six pour cent de la population âgée de plus de 65 ans utilisent la bicyclette comme principal moyen de transport. Le revenu n'a aucune influence sur l'utilisation de la bicyclette comme moyen de transport le plus important, même après l'éducation, il n'y a pas de différences significatives dans l'utilisation. Les personnes qui s'identifient au camp vert gauche utilisent le vélo plus que la moyenne comme moyen de transport le plus important.

Les transports publics de Nyon sont les plus attractifs pour les 16-39 ans (15%), suivis par les plus de 65 ans (13%). La plus faible proportion d'habitants d'âge moyen (40 à 64 ans) utilise les transports publics (8%). Le revenu des ménages n'a aucune influence sur la décision d'opter pour ou contre les transports publics, mais les personnes interrogées citent le prix élevé des abonnements comme l'une des principales raisons de ne pas utiliser les transports publics. En termes d'éducation, les personnes ayant un niveau d'éducation moyen ou élevé ont tendance à utiliser les transports publics comme moyen de transport le plus important. Contrairement aux personnes qui font du vélo ou de la marche, la décision d'utiliser les transports publics est moins influencée par les attitudes politiques, car les taux d'utilisation sont très similaires selon la sympathie politique.

En conséquence, les habitants de Nyon se déplacent beaucoup moins en transports publics et beaucoup plus en voiture, mais aussi à pied. Nyon se présente ainsi principalement comme une ville automobile et piétonne, et il n'est pas surprenant à ce stade que d'autres exigences et points de critiques puissent être trouvés avec une mobilité aussi visiblement différente.

Les habitants de Nyon sont nettement moins satisfaits de la situation de la circulation dans leur ville que nous ne l'avons observé pour l'ensemble des villes. Alors que 63 % de l'ensemble des personnes interrogées sont satisfaites de « leur » situation de trafic, cette part à Nyon n'est qu'une minorité (45 %).

Si l'on ventile la satisfaction par moyen de transport, les personnes qui utilisent principalement les transports publics sont les plus satisfaites. Une majorité de 65 % des usagers des transports publics se déclarent satisfaits de la situation générale. Les grands groupes d'automobilistes et de piétons ne sont d'accord qu'avec 42 pour cent et 45 pour cent respectivement. Les transports publics à Nyon sont donc le facteur le plus important pour promouvoir la satisfaction, car un bon intervalle horaire ou un réseau de transports publics bien développé sont parmi les raisons les plus fréquemment citées pour un niveau de satisfaction élevé.

Un autre aspect positif est le haut niveau de satisfaction de la population plus jeune, puisque 52 % des 16 à 39 ans sont satisfaits de la situation des transports. Avec l'âge, cependant, l'insatisfaction augmente et Nyon semble présenter des défis particuliers en termes de déplacement, en particulier pour les personnes âgées de plus de 65 ans, car c'est dans cette tranche d'âge que les obstacles à la circulation sont le plus fortement mis en avant (66%). Dans le groupe d'âge le plus jeune, les obstacles à la circulation constituent également le plus gros problème, mais à 55 %, ils sont perçus moins fortement que la moyenne de la population moyenne.

Il est significatif de constater qu'il y a non seulement un niveau de satisfaction visiblement plus faible, mais aussi une vision légèrement différenciée du problème. Les Nyonnais interrogés soulignent visiblement davantage d'obstacles à la circulation tels que les embouteillages et les nuisances sonores, tandis que le manque de places de stationnement constitue également un problème majeur. Dans de nombreux cas, la perception du problème des obstacles à la circulation semble être une perception individuelle, car au sein du groupe des usagers de la route satisfaits, la faible congestion est la raison la plus fréquemment mentionnée pour la satisfaction à l'égard de la situation du trafic. Les lacunes dans les zones piétonnes ou les aires de stationnement pour vélos sont moins fréquentes en comparaison. Il peut être statistiquement établi que les obstacles à la circulation sont de loin la raison la plus importante d'un point de vue critique, alors que les situations dangereuses avec d'autres usagers de la route viennent en second. Dans l'ensemble, la problématique de Nyon est visiblement davantage axée sur le transport individuel motorisé.

La charge financière mensuelle des dépenses de transport est également de plus en plus perçue comme un problème à Nyon. 63 pour cent de tous les habitants de Nyon considèrent qu'il s'agit d'un problème plutôt grave voire très grave. Dans toutes les villes, ce chiffre est de 50 %. Toutefois, la charge financière ne contribue pas directement à l'insatisfaction à l'égard de la situation du trafic urbain et est donc comprise comme un problème individuel plutôt qu'un problème urbain. L'hypothèse suggère que l'augmentation du nombre de propriétaires de voitures signifie qu'un plus grand nombre de personnes à faible revenu doivent financer et entretenir une voiture, ce qui représente un défi compte tenu du faible budget du ménage et amène plus de personnes à exprimer une

opinion sur les problèmes financiers que dans les villes où le nombre de propriétaires de voitures est inférieur.

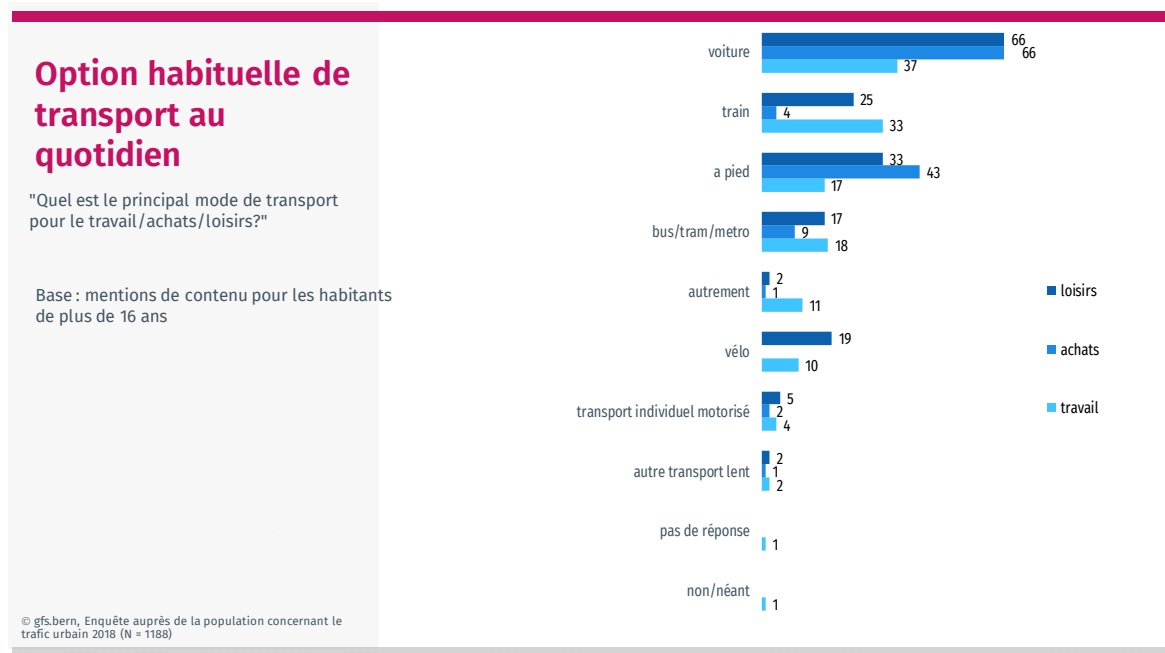
Dans le sens d'une ville qui offre de l'espace pour la circulation automobile ainsi que pour les piétons ou les vélos, les mesures de politique des transports sont évaluées. D'une part, les habitants veulent des espaces urbains dans lesquels ils se sentent à l'aise et une extension de l'infrastructure cyclable. D'autre part, la convivialité automobile de la population est également visible dans le détail: les personnes interrogées souhaitent un peu moins d'argent pour les mesures de modération de la circulation dans les quartiers et les zones sans voiture, ainsi qu'au moins autant d'argent qu'auparavant pour les places de parking et le développement des autoroutes et des routes principales urbaines. En outre, Nyon souhaite un peu plus d'espace pour la circulation automobile fluide et stationnaire que dans toutes les autres villes, tandis que les éléments de covoiturage sont légèrement inférieurs à la moyenne. Une partie de l'insatisfaction vient aussi du fait que les développements actuels de la circulation urbaine sont moins favorables à l'automobile que dans d'autres villes.

D'après rapport aux autres villes de cette étude, la ville de Nyon est plus polarisée entre les parties de la population qui sont favorables à l'automobile et celles qui sont légèrement autocritiques. Compte tenu de cette position de départ, il est judicieux de se pencher sur le profil du groupe des adversaires modérés. Dans l'échantillon, les femmes sont plus souvent représentées que les hommes dans ce groupe, tout comme les personnes âgées de 40 à 64 ans ou ayant un revenu familial supérieur. Cependant, les différences ne sont pas statistiquement significatives et ne sont donc pas transférables à la population totale de la ville de Nyon. L'attitude politique joue plutôt un rôle dans l'appartenance à un groupe. Le groupe le plus courant est constitué de personnes qui n'ont aucune sympathie pour un parti en particulier. Les personnes interrogées ayant des sympathies pour les politiques de gauche vertes ou libérales se retrouvent aussi fréquemment dans ce groupe, un cinquième des opposants modérés à l'automobile exprimant leur sympathie pour le FDP. La majorité du groupe ayant une vision critique de la circulation automobile à Nyon sont des piétons.

Tous les autres développements tournés vers l'avenir, tels que l'extension de la circulation piétonne et cyclable et les zones de rencontre, sont bien accueillis en moyenne dans l'étude globale ; les offres de location de vélos sont utilisées par 7 % et sont donc légèrement inférieures à la moyenne. Les applications pour la mobilité intéressent une majorité de la population (56%), de sorte que les futures technologies d'optimisation des flux de trafic sont susceptibles de rencontrer un fort soutien de la population de Nyon. Un quart des habitants rendraient leurs propres données de trafic disponibles à cette fin, ce qui correspond à la moyenne de l'étude globale.

3 Constats spécifiques à la ville

Graphique 5



La voiture est le moyen de transport le plus important à travers tous les motifs d'utilisation étudiés. En termes de loisirs, d'achats et de travail, la voiture est le moyen de transport le plus important. Les véhicules motorisés en plus de la voiture ne sont utilisés que de manière très sporadique aux trois niveaux - travail, shopping et loisirs (entre 2% et 5% des réponses dans chaque cas).

Le train est une alternative importante pour se rendre au travail, tandis que les distances à pied peuvent être parcourues à pied pendant les courses. Le vélo ne joue qu'un rôle marginal et, par exemple, aucun rôle dans les courses.

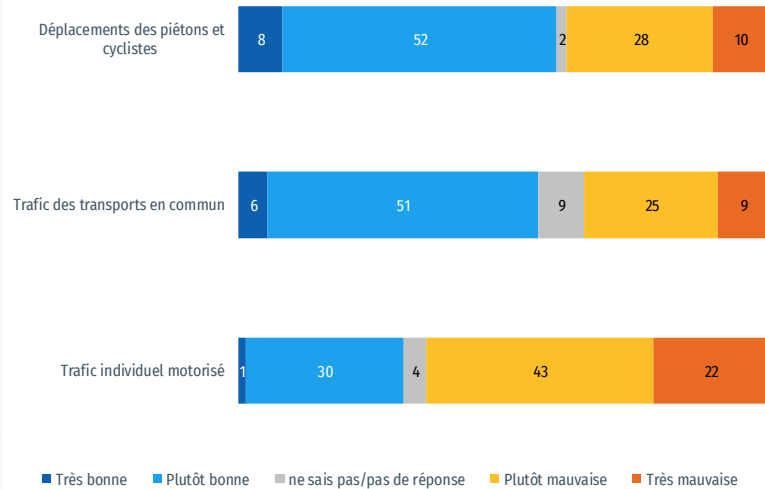
Sans surprise, l'utilisation des moyens de transport dépend principalement de l'âge. Les jeunes utilisent beaucoup plus la bicyclette et visiblement moins la voiture (bien que cela reste le moyen de transport majoritaire), alors que pour les personnes de plus de 40 ans, c'est l'inverse. Cependant, les vélos électriques sont les plus utilisés chez les personnes âgées de plus de 65 ans.

Graphique 6

Évaluation situation du trafic Gare

"D'une manière générale, comment jugez-vous la situation actuelle du trafic autour de la gare à Nyon"

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



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain 2018 (N = 1188)

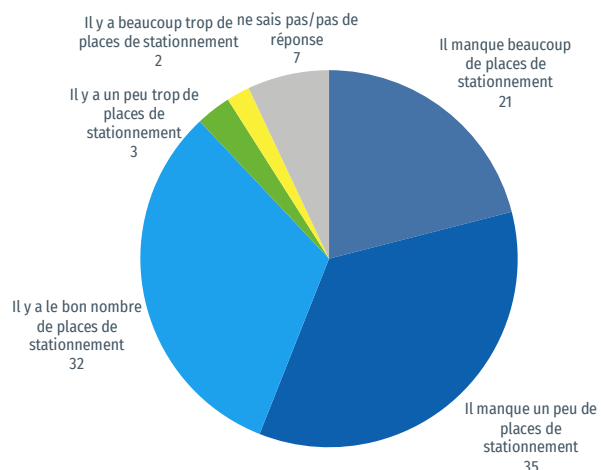
Il n'est donc pas surprenant que la situation du trafic autour de la gare soit jugée en fonction de cette utilisation différente des moyens de transport : la situation du trafic autour de la gare est considérée comme plus ou moins mauvaise pour le transport motorisé privé, tandis que la situation est considérée comme bonne pour les transports publics et les piétons. Fait remarquable, la situation des trois moyens de transport chez les jeunes est un peu plus satisfaisante que chez les plus de 65 ans. On peut supposer que la situation de la circulation autour de la gare est évaluée de façon plus critique que chez les plus jeunes en raison de la réduction de la mobilité.

Graphique 7

Évaluation offre de places de stationnement

"D'une manière générale, comment jugez-vous l'offre actuelle en places de stationnement pour les voitures dans le centre-ville de Nyon?"

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

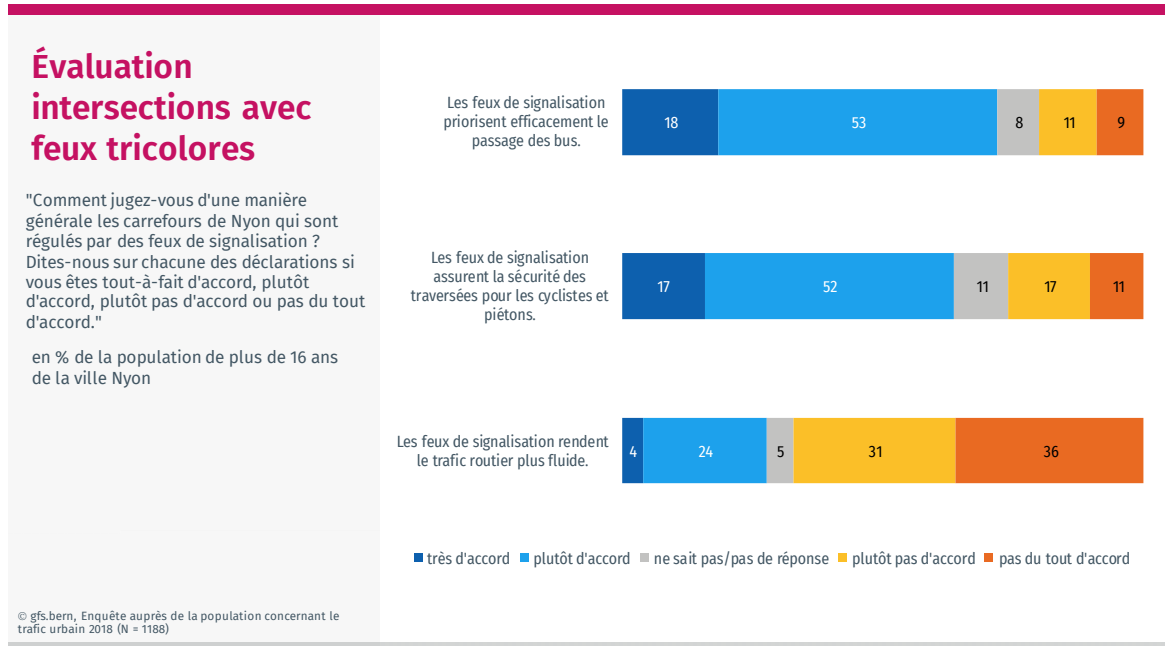


© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain 2018 (N = 1188)

La situation du stationnement à Nyon est également critiquée : la majorité des 56 % des habitants de la ville constate un manque de places de stationnement au moins partiel, tandis qu'un tiers considère que les places de stationnement disponibles sont suffisantes. Dans l'ensemble, la majorité des visiteurs sont donc favorables à l'élargissement

de l'offre de places de stationnement. Sans surprise, la perception d'un manque d'espace de stationnement se fait de plus en plus sentir chez les automobilistes.

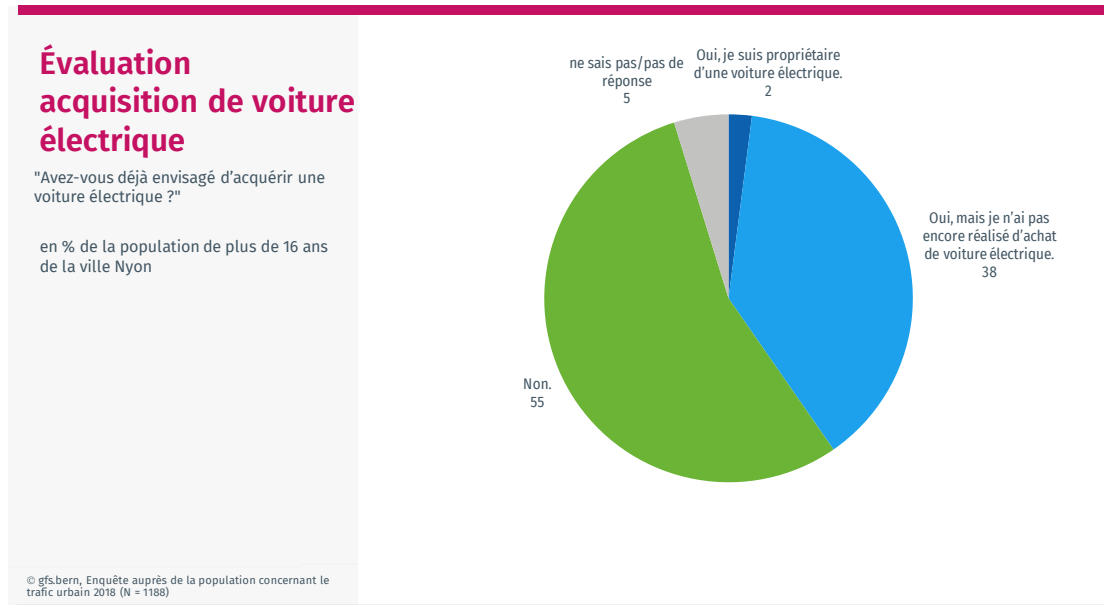
Graphique 8



Un avis clair peut également être trouvé en ce qui concerne les intersections où la circulation est contrôlée au moyen de feux de circulation. Les avantages de ces systèmes de signalisation sont perçus en termes de circulation des bus et de sécurité pour les piétons et les cyclistes, alors qu'il est relativement clair et surtout affirmé que les feux de signalisation ne servent certainement pas à rendre la circulation routière plus fluide. Si l'on replace ce constat dans le contexte du problème de congestion exprimé au-dessus de la moyenne à Nyon, les feux de signalisation ne semblent pas être au moins la solution contre la congestion du point de vue des habitants de Nyon.

Il n'y a pas de différences dans l'utilisation des moyens de transport. En particulier, les automobilistes ne voient pas d'effets positifs ou négatifs supérieurs à la moyenne sur le flux de circulation aux feux de signalisation. L'avantage des feux de signalisation pour la sécurité routière des piétons et des personnes de plus de 65 ans est jugé légèrement moins positif - apparemment, la restriction croissante des déplacements conduit à une évaluation légèrement plus critique, probablement en raison de la durée d'une phase verte.

Graphique 9



Environ un tiers des habitants de Nyon ont déjà pensé à acheter une voiture électrique. La majorité des 55 % n'ont pas encore réfléchi à cela. Cela signifie que la voiture électrique n'est pas au centre de la décision d'achat de la ville automobile qu'est Nyon, du moins pas actuellement. Environ 2 % possèdent déjà actuellement une voiture électrique, ce qui correspond relativement exactement à la proportion actuelle de voitures électriques nouvellement immatriculées de 3% par an (à partir de 2017).

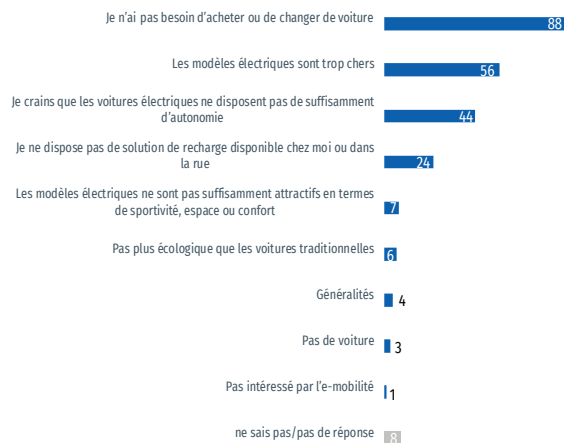
Il est intéressant de noter que les personnes de plus de 65 ans possèdent un peu plus de voitures électriques que la moyenne. Cela peut être compris comme une indication que les voitures électriques sont encore chères aujourd'hui et nécessitent donc un certain pouvoir d'achat. Les personnes âgées aisées semblent avoir la base d'une décision d'achat correspondante.

Graphique 10

Raisons de renoncement à la voiture électrique

"Si vous n'êtes pas prioritaire d'une voiture électrique, pour quelle(s) raison(s) n'en n'achetez-vous pas une?"

En % de la population à partir de 16 ans vivant à Nyon qui ne peut pas s'imaginer un achat



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain 2018 (n = 654)

Si une voiture doit être achetée, le prix et la gamme sont les principaux arguments contre un tel achat – et en aucun cas un veto fondamental. La situation de chargement joue également un rôle secondaire. Le prix et la portée sont des éléments qui peuvent être corrigés par le progrès technologique et, par conséquent, ne sont contrôlés que dans une très faible mesure par le secteur public. La mise à disposition de bornes de recharge peut également être une tâche urbaine. Toutefois, à l'heure actuelle, il y a peu de signes que l'augmentation du nombre de bornes de recharge publiques conduira à l'achat d'un plus grand nombre de voitures électriques. Individuellement, le prix et la gamme sont beaucoup plus centraux.

4 Synthèse

Nyon est une ville qui offre de l'espace pour la circulation automobile et les piétons. Non seulement les habitants disposent d'un nombre supérieur à la moyenne de leurs propres voitures, mais ils se déplacent également fréquemment à pied, plus que la moyenne.

Les souhaits de la population en matière de politique des transports soulignent le caractère de Nyon en tant que ville adaptée tant à la voiture qu'aux piétons et aux transports lents : d'une part, les personnes interrogées souhaitent investir davantage d'argent dans la qualité de vie en milieu urbain ou développer l'infrastructure cycliste. Du point de vue des répondants, il serait possible d'économiser davantage d'argent avec toutes les mesures qui excluent ou calment complètement le trafic individuel motorisé ; en aucun cas le réseau routier ne serait démantelé.

En principe, cela détermine également l'attitude actuelle des habitants de Nyon à l'égard de toutes les mesures de transport : Si de telles mesures endommagent la voiture en tant que moyen de transport, ils traversent actuellement une période difficile. Si la politique des transports n'a pas d'influence ou ne profite pas à la voiture, il y a un haut niveau d'approbation au sein de la population.

La situation générale du trafic est jugée insatisfaisante par la majorité de la population de Nyon, principalement en raison des embouteillages et du manque d'espaces de stationnement. Cependant, la satisfaction de la majorité du groupe d'âge le plus jeune doit être soulignée de manière positive, puisque 52 pour cent des 16 à 39 ans considèrent que la situation de la circulation est satisfaisante. Ce groupe utilise les transports publics plus que le reste de la population. En même temps, la qualité des transports publics est l'une des principales raisons pour lesquelles les gens sont satisfaits de la situation du trafic.

Cela montre que la stratégie de la jeune génération, qui consiste à s'appuyer davantage sur les transports publics à Nyon pour réduire les embouteillages, trouve un terrain fertile. Dans le domaine de la communication, il convient donc de mettre particulièrement l'accent sur l'intégration des usagers de la route âgés de 40 à 64 ans, car ils se déplacent principalement en voiture. Si l'on pouvait motiver ce groupe d'âge à utiliser davantage les transports publics, il est probable que la satisfaction s'améliorerait.

Sur la base de l'enquête, une intégration plus poussée des transports publics apparaît comme un moyen possible d'accroître la satisfaction des deux groupes d'utilisateurs les plus importants - les automobilistes et les piétons. Les deux groupes considèrent les embouteillages comme le plus grand problème, qui peut être atténué par une utilisation accrue des transports publics. Les usagers des transports publics sont beaucoup moins souvent confrontés à ce problème et la majorité d'entre eux sont satisfaits de leur situation routière. Si les technologies numériques permettant d'optimiser les flux de circulation et d'éviter les embouteillages peuvent être intégrées avec succès sur un horizon plus long, Nyon aura une perspective passionnante dans le domaine de la mobilité.

5 Annexe

5.1 gfs.bern-Team



URS BIERI

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

Activités principales:

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

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



JONAS PHILIPPE KOCHER

Directeur de projet, politologue

Activités principales:

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



ALEXANDER FRIND

Directeur de projet, politologue

Activités principales:

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



JOSÉ KRESS

Assistance du projet, Sociologist

Activités principales:

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



DANIEL BOHN

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

Activités principales:

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



NOAH HERZOG

Secrétariat et administration, employé de commerce CFC

Activités principales:

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

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

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

Mehr Infos unter www.schweizermarktforschung.ch



**SCHWEIZER
MARKTFORSCHUNG**

Kein Verkauf - Wissenschaftlich - Anonym

gfs.bern
Menschen. Meinungen. Märkte.