

# Envie d'une meilleure qualité d'accueil des vélos et d'une meilleure qualité de séjour

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:** Sociologue

**Daniel Bohn:** Informaticien spécialisé dans le développement d'applications

**Noah Herzog:** Employé de commerce CFC

# Table des matières

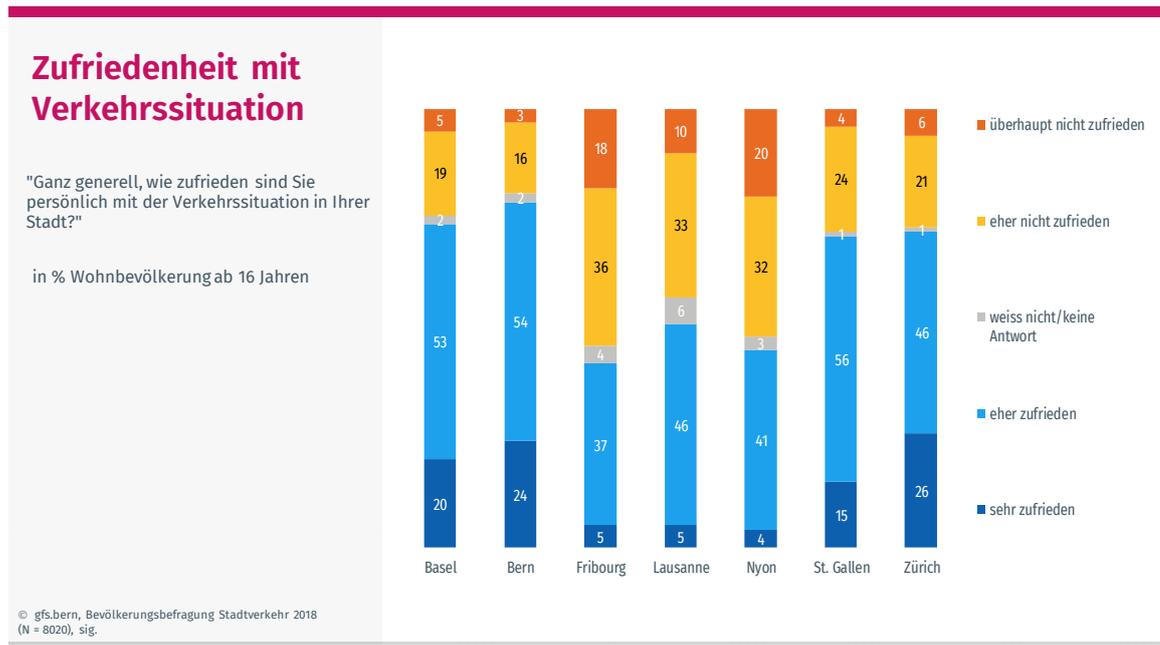
<b>1</b>	<b>MANAGEMENT SUMMARY.....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>MANAGEMENT SUMMARY – VERSION FRANÇAISE.....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>8</b>
3.1	Mandat et problématique.....	8
3.2	Sondage et échantillon .....	8
<b>4</b>	<b>CONSTATS .....</b>	<b>12</b>
4.1	Possession de véhicule et utilisation de moyens de transport.....	12
4.2	Satisfaction avec la situation du trafic .....	16
4.3	Répartition des ressources financières dans la politique des transports .....	20
4.4	Évaluation de l'aménagement des déplacements à pied et des transports lents. ....	24
4.5	Utilisation et évaluation de la shared mobility .....	26
4.6	Évaluation des plateformes de mobilité .....	33
<b>5</b>	<b>SYNTHESE.....</b>	<b>35</b>
<b>6</b>	<b>ANNEXE .....</b>	<b>37</b>
6.1	gfs.bern-Team.....	37

# 1 Management Summary

Für die vorliegende Studie wurden in den teilnehmenden Städten Basel, Bern, Nyon, Fribourg, Lausanne, St. Gallen und Zürich zwischen dem 30. August und 22. Oktober 2018 insgesamt 8'020 Einwohnerinnen und Einwohner ab 16 Jahren online befragt.

Die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation ist in den befragten Städten im Durchschnitt hoch (63% sehr oder eher zufrieden). In Bern ist die Zufriedenheit am höchsten, gefolgt von Basel, Zürich und St. Gallen. Mehrheitlich unzufrieden sind dagegen die Einwohnerinnen und Einwohner in Fribourg und Nyon.

Grafik 1



Als Begründung für eine hohe Zufriedenheit wird am häufigsten die Qualität des öffentlichen Verkehrs am Wohnort genannt. Umgekehrt nennen die Befragten häufig ein unzureichendes Velonetz in ihrer Stadt als Hauptgrund für ihre Unzufriedenheit.

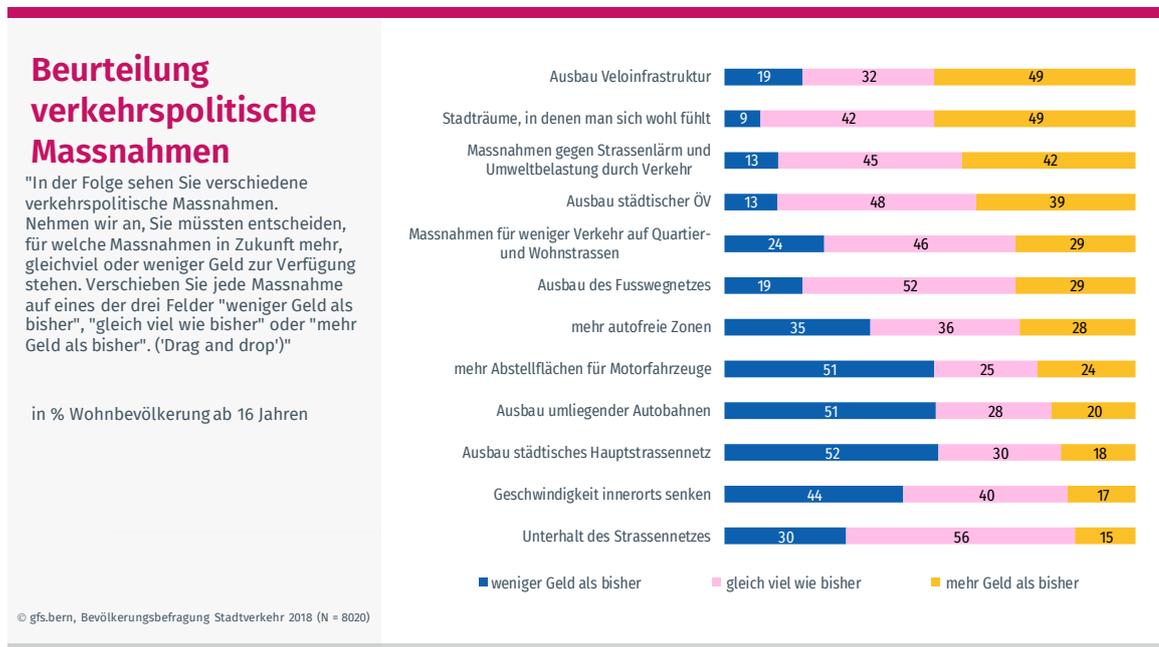
Verkehrsbehinderungen, Parkplatzmangel und Lärmbelastung sind in den meisten befragten Städten negative Auswirkungen des Verkehrs, von denen die Einwohnerinnen und Einwohner am häufigsten betroffen sind. In den Städten Basel, Bern und Zürich erleben die Einwohnerinnen und Einwohner zusätzlich überdurchschnittlich oft Gefahrensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern.

Bei der Budgetplanung für verkehrspolitische Massnahmen wünschen sich die Befragten für die Veloinfrastruktur und Aufenthaltsqualität gegenüber anderen Massnahmen mehr Mittel. Bei Massnahmen gegen Lärm- und Umweltbelastung und beim Ausbau des städtischen öffentlichen Verkehrs besteht ein tendenzieller Wunsch nach Mehrausgaben. Der grösste Teil beurteilt die aktuelle Ressourcenverteilung dort aber als gut. Die Orientierung am Status quo überwiegt bei Massnahmen zur Verkehrsberuhigung, dem Fusswegnetz und autofreien Zonen.

Weniger Geld würde eine Mehrheit für den Ausbau von Autobahnen, Hauptstrassen, Parkplätzen oder weiteren Geschwindigkeitsbegrenzungen aufwenden. Beim Unterhalt

des Strassennetzes überwiegt der Spar- gegenüber dem Ausbauwunsch. Eine Mehrheit würde hier aber gleich viele Mittel wie bisher zuweisen. Damit ist unbestritten, das bestehende Strassennetz zu erhalten.

Grafik 2



Eine Erhöhung des Fuss- und Veloverkehrs wird in allen befragten Städten begrüsst, im Durchschnitt beträgt die Zustimmung 84 Prozent. Diese Strategie wird unabhängig vom alltäglichen Verkehrsmittel mehrheitlich begrüsst. Am stärksten ist die Zustimmung bei Velofahrerinnen und Velofahrern (98%), aber auch 64 Prozent der Autofahrenden unterstützen solche Massnahmen.

Ergänzend dazu zieht ein relevanter Anteil der Befragten in allen Städten viel öffentlichen Raum ohne Verkehr gegenüber viel Platz für ruhenden und fliessenden Motorverkehr vor. Wer hauptsächlich mit dem Auto unterwegs ist, hat eine umgekehrte Präferenz.

In allen Städten besteht ein mehrheitliches Interesse an der Nutzung von Mobilitäts-Apps für das Smartphone (55%), mit denen die schnellste Route oder das beste Verkehrsmittel bestimmt werden kann. Bei der Freigabe der Nutzerdaten für die Verkehrsplanung sind die Einwohnerinnen und Einwohner aber zurückhaltend. Nur knapp ein Viertel würde die Daten auf jeden Fall zur Verfügung stellen.

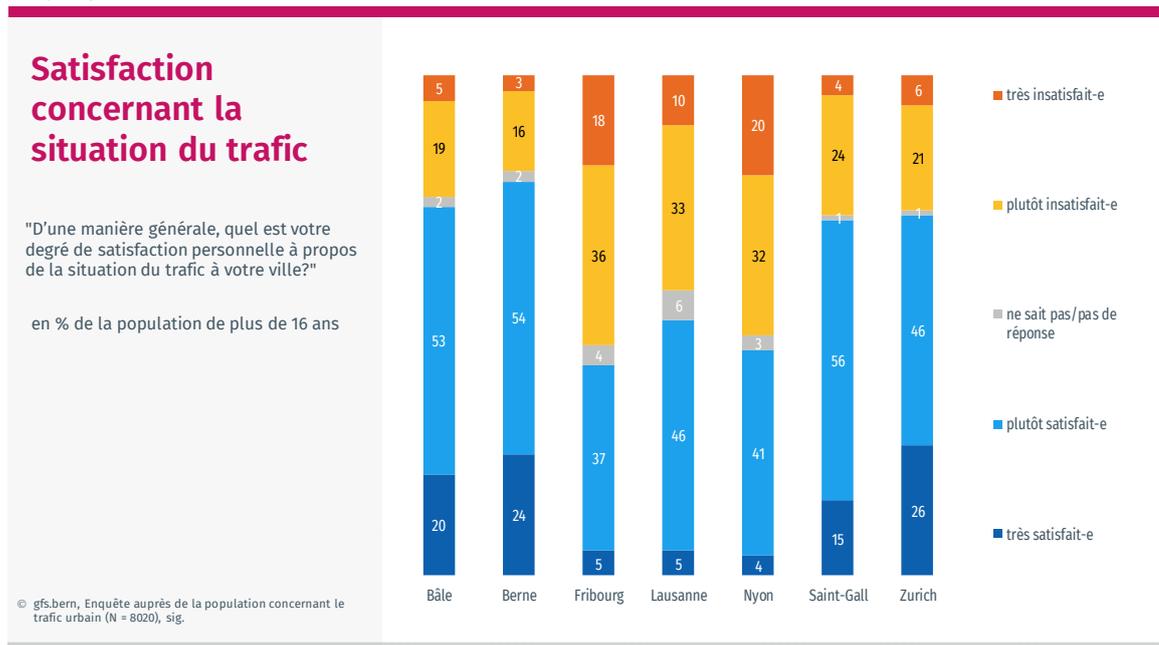
Privates Carsharing ist in allen befragten Städten ein Randphänomen. Nur jede achte Person hat ein solches Angebot bereits als FahrerIn oder MitfahrerIn und MitfahrerIn genutzt. Etwas bekannter sind stationäre oder stationslose Veloverleih-Angebote, vor allem in den Städten Zürich und Lausanne. Die wichtigsten Gründe, warum man auf privates Carsharing verzichtet, sind ein eigenes Fahrzeug, kein Bedarf oder viele Alternativen, zum Beispiel die Leihmöglichkeit im privaten Umfeld.

## 2 Management Summary – version française

Pour la présente étude, 8'020 habitantes et habitants de 16 ans et plus ont été interrogés en ligne dans les villes participantes Bâle, Berne, Fribourg, Lausanne, Nyon, Saint-Gall et Zurich entre le 30 août et le 22 octobre 2018.

En moyenne, le degré de satisfaction par rapport à la situation du trafic est élevé (63 % de personnes très ou plutôt satisfaites) dans les villes interrogées. Berne obtient les meilleurs résultats, suivie de Bâle, Zurich et Saint-Gall. En revanche, les habitantes et habitants de Fribourg et Nyon sont majoritairement insatisfaits.

Graphique 3



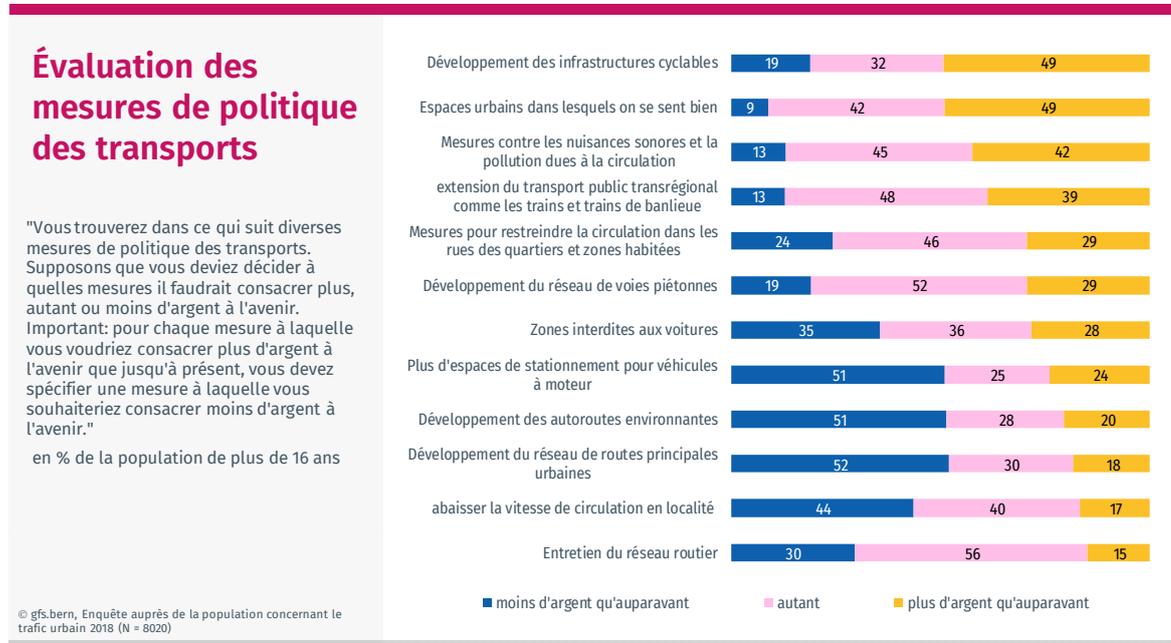
La qualité des transports publics au lieu de résidence est le plus souvent citée pour justifier un degré de satisfaction élevé. À l'inverse, les personnes interrogées indiquent l'insuffisance du réseau de pistes cyclables dans leur ville comme raison principale de leur insatisfaction.

Dans la plupart des villes interrogées, les perturbations du trafic, le manque de places de stationnement et les nuisances sonores constituent les conséquences négatives du trafic que subissent le plus souvent les habitantes et habitants. À Bâle, Berne et Zurich, les habitantes et habitants sont aussi exposés plus fréquemment que la moyenne à des situations dangereuses impliquant d'autres usagers de la route.

En ce qui concerne la planification budgétaire relative aux mesures de politique des transports, les personnes interrogées souhaitent une hausse des moyens alloués aux infrastructures cyclables et à la qualité de séjour par rapport à d'autres mesures. S'agissant des actions entreprises contre les nuisances sonores et environnementales et du développement des transports publics urbains, on observe une tendance à souhaiter des dépenses supplémentaires. La majeure partie des sondés évalue cependant positivement la répartition actuelle des ressources dans ce domaine. L'orientation vers le statu quo domine lorsqu'il est question des mesures de modération du trafic, du réseau piétonnier et des zones sans voitures.

Une majorité dépenserait moins d'argent pour l'extension des autoroutes, des grands axes et des places de stationnement ou l'application de nouvelles limitations de vitesse. Quant à l'entretien du réseau routier, le souhait de faire des économies est plus fréquent que celui de développer le réseau. Une majorité accorderait cependant les mêmes moyens qu'à l'heure actuelle. Le maintien du réseau routier actuel fait donc l'unanimité.

Graphique 4



Toutes les villes interrogées sont favorables à une hausse du trafic cycliste et piétonnier, l'approbation atteint en moyenne 84 %. Cette stratégie est majoritairement saluée, indépendamment du moyen de transport quotidien. On retrouve la plus forte approbation chez les cyclistes (98 %), mais 64 % des automobilistes soutiennent également ce type de mesures.

Ajoutons aussi qu'une part importante des personnes interrogées dans l'ensemble des villes préfère beaucoup d'espaces publics sans trafic plutôt que beaucoup d'espace destiné au trafic motorisé stationnaire et en mouvement. Les personnes se déplaçant essentiellement en voiture expriment la préférence inverse.

Dans toutes les villes, on observe un intérêt majoritaire dans l'utilisation d'applications mobiles pour smartphones (55 %) qui permettent de trouver l'itinéraire le plus rapide ou le meilleur moyen de transport. Concernant la divulgation des données usager pour la planification des transports, les habitantes et habitants se montrent en revanche prudents. À peine un tiers seulement transmettrait les données dans tous les cas.

Le partage de véhicules privé reste un phénomène marginal dans toutes les villes interrogées. Seule une personne sur huit a déjà utilisé ce type d'offre en tant que conducteur ou passager. Les offres de prêt de vélos avec ou sans station sont un peu plus connues, surtout à Zurich et Lausanne. Les principaux motifs expliquant le renoncement au partage de véhicules privé sont la possession d'un propre véhicule, l'absence de besoin ou les nombreuses alternatives existantes, comme p. ex. la possibilité d'emprunter dans l'entourage privé.

## 3 Introduction

### 3.1 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.

### 3.2 Sondage et échantillon

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

Tableau 1: Détails méthodiques

<b>Donneur d'ordres</b>	Conférence des villes pour la mobilité
<b>Population de base</b>	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.
<b>Collecte des données</b>	Sondage en ligne
<b>Type d'échantillonnage</b>	at random
<b>Période du sondage</b>	30 août au 22 octobre 2018
<b>Taille des échantillons</b>	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
<b>Erreur d'échantillonnage</b>	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 = 1000 p. ex. $\pm 3.2$ pour cent pour 50/50 et probabilité de 95 pour cent.
<b>Pondération</b>	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. C'est à Berne (31%) que le taux de participation a été le plus élevé et à Lausanne (17%) le plus faible.

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. Le tableau ci-dessous fournit des informations par ville sur la répartition par âge et par sexe avant et après pondération.

Tableau 2 : Répartition par âge et par sexe dans les villes participantes

	Homme		Femme	
	non pondéré	pondéré	non pondéré	pondéré
<b>Bâle</b>				
<b>16 à 39 ans</b>	33.9%	40.4%	41.2%	38%
<b>40 à 64 ans</b>	43.8%	40.6%	39.8%	36.7%
<b>plus de 65 ans</b>	22.3%	19%	19%	25.3%
<b>Berne</b>				
<b>16 à 39 ans</b>	39.8%	44.2%	43.2%	42%
<b>40 à 64 ans</b>	40.8%	39%	40.1%	35%
<b>plus de 65 ans</b>	19.4%	16.8%	16.7%	23%
<b>Fribourg</b>				
<b>16 à 39 ans</b>	43.6%	46.9%	47.7%	42.3%
<b>40 à 64 ans</b>	39.3%	37.3%	39%	34.6%
<b>plus de 65 ans</b>	17.1%	15.8%	13.3%	23.1%

	Homme		Femme	
	non pondéré	pondéré	non pondéré	pondéré
<b>Lausanne</b>				
16 à 39 ans	44%	48.8%	50.5%	44.4%
40 à 64 ans	40.9%	37.3%	36.9%	35%
plus de 65 ans	15.1%	13.9%	12.6%	20.6%
<b>Nyon</b>				
16 à 39 ans	31.7%	23.2%	36.7%	33.9%
40 à 64 ans	47.6%	51.7%	48.8%	56.9%
plus de 65 ans	20.7%	25.1%	14.4%	9.3%
<b>Saint-Gall</b>				
16 à 39 ans	45.8%	45.4%	46.1%	40.5%
40 à 64 ans	37.6%	37.1%	39.4%	35.9%
plus de 65 ans	16.6%	17.5%	14.5%	23.6%
<b>Zurich</b>				
16 à 39 ans	43.6%	48.5%	45.9%	45.6%
40 à 64 ans	41.9%	37.6%	39.9%	34.5%
plus de 65 ans	14.5%	13.9%	14.2%	19.9%

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

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  $\pm 14$  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.

## 4 Constats

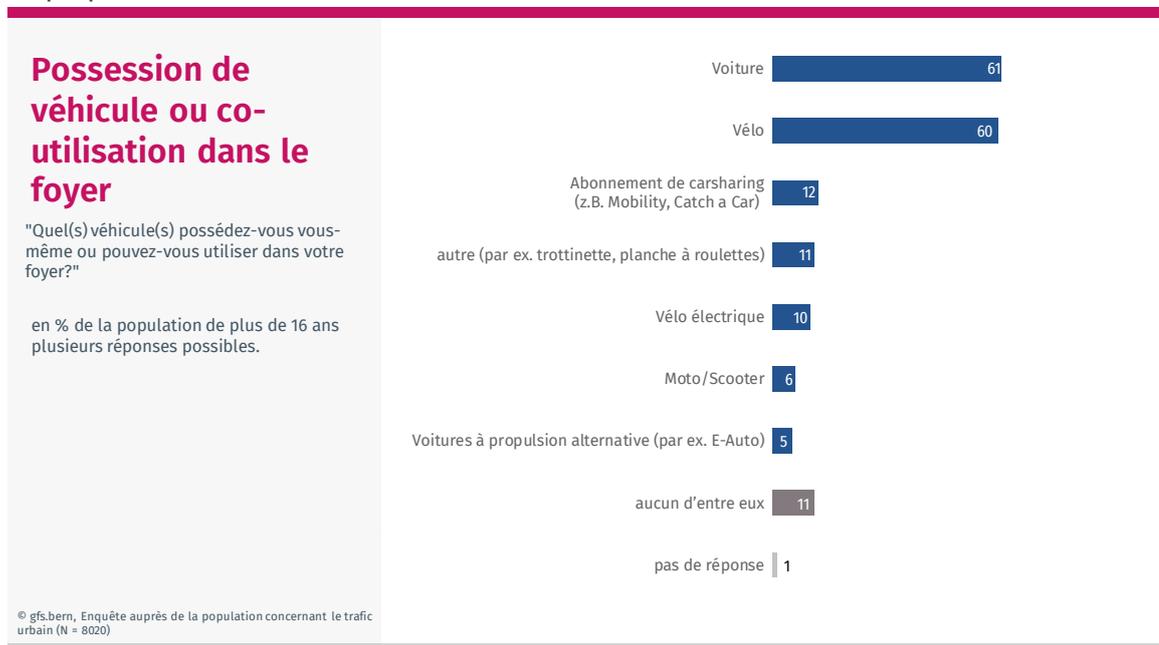
### 4.1 Possession de véhicule et utilisation de moyens de transport

61 pour cent des sondés possèdent une voiture. Presque autant au moins un vélo à disposition. La possession de voitures est couplée aux effets de CV, ainsi, environ la moitié du groupe d'âge le plus jeune possède un véhicule, il s'agit de 70 pour cent chez les 40-64 ans. Sur la comparaison des villes, la densité de voitures est la plus forte à Nyon (83 %) et la plus basse à Bâle (45 %). La possession de voitures reflète une utilisation supérieure : Dans les villes avec une forte densité de voitures, la voiture est souvent le moyen de transport le plus fréquent au quotidien, au-dessus de la moyenne.

Les voitures avec une propulsion alternative jouent un rôle inférieur, seulement cinq pour cent des sondés possèdent un véhicule correspondant. Les véhicules avec une propulsion alternative sont le plus fortement répandus à Lausanne et Nyon (respectivement 12 %).

10 pour cent des sondés possèdent des e-bikes et 6 pour cent des motos. Environ un dixième des sondés possède un abonnement à un service de car-sharing comme Mobility. À Zurich et à Berne, de tels abonnements sont fortement répandus, au-dessus de la moyenne (respectivement 18 %). Ce sont deux villes avec un taux faible de possession de voiture si bien que le renoncement à une voiture propre est composé dans une certaine mesure par un abonnement à un service de car-sharing.

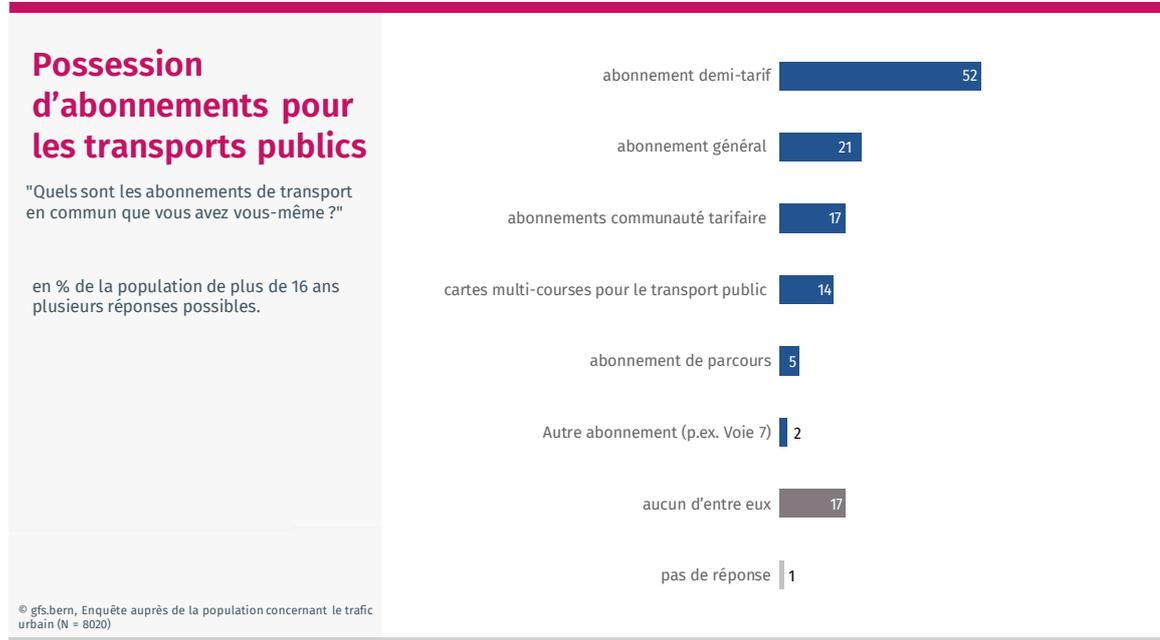
Graphique 5



Parmi les abonnements disponibles pour les transports publics, l'abonnement demi-tarif est clairement le plus répandu (52 %). En revanche, seulement un cinquième possède un abonnement général. La ville de Berne se détache du point de vue de l'abonnement général, le taux d'utilisateurs s'y élève à presque un tiers. D'autres abonnements comme les abonnements de tarif ou de parcours sont peu utilisés par rapport à la demi-taxe et à l'AG. Les abonnements de communauté tarifaire sont les plus répandus à Bâle (30 %) et

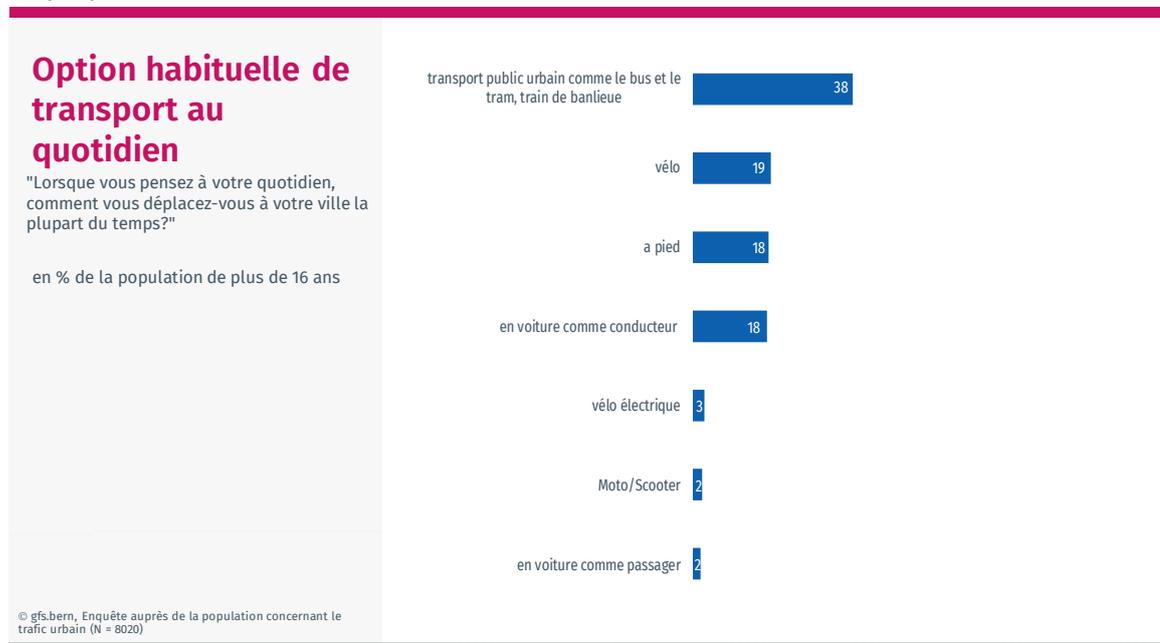
à Zurich (29 %). Dans ce contexte, on peut également mentionner les cartes multicourses à Berne et Saint-Gall qui sont utilisées par environ un quart. À Nyon ou Fribourg, de telles offres sont peu répandues car les habitantes et les habitants choisissent moins souvent les transports publics comme l'option de transport la plus fréquente.

Graphique 6



De manière général, les transports publics sont le moyen de transport de choix au quotidien :

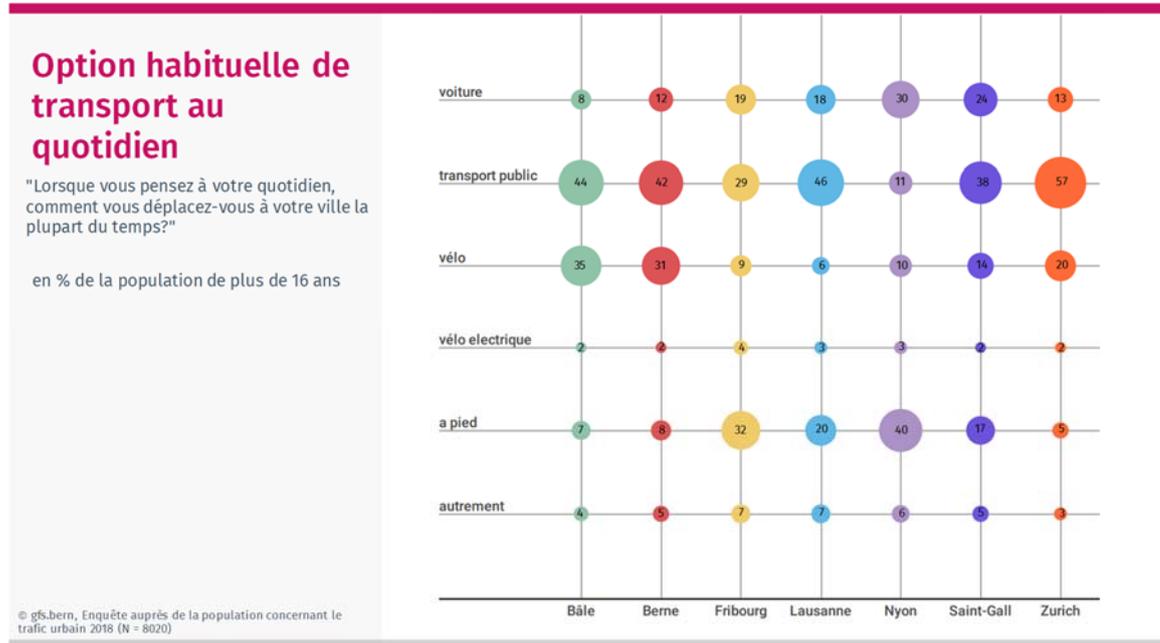
Graphique 7



Le vélo arrive en deuxième position. Cependant, on se déplace tout aussi fréquemment à pied. D'autres 18 % préfèrent conduire leur propre voiture dans leur ville. Le covoiturage est en revanche très peu répandu (2 %). L'e-bike et les deux roues motorisés sont utilisés seulement par environ 5 pour cent.

Dans la comparaison des villes, on remarque une différence selon la taille de la ville dans le comportement d'utilisation :

Graphique 8



Dans les grandes villes comme Zurich, Bâle, Berne, Lausanne et Saint-Gall, le transport public est l'option la plus utilisée au quotidien. À Fribourg et Nyon, on se déplace le plus souvent à pied. L'auto reste au-dessus de la moyenne à Nyon (30 %) et à Saint-Gall (24 %).

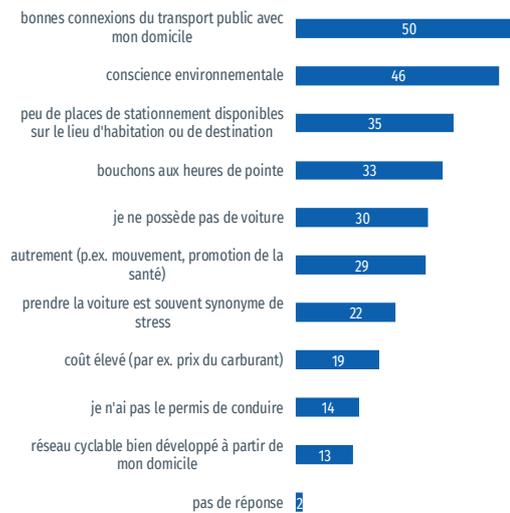
D'après les habitantes et les habitants, un bon réseau de transports publics réduit dans les villes sondées clairement le besoin de voitures. 51 pour cent des sondés nomment les transports publics comme raison de renoncement à la voiture. La seconde raison la plus fréquente de ne pas se déplacer principalement en voiture est la conscience écologique (46 %). Environ un tiers choisit d'autres moyens de transport en raison des problèmes de stationnement et des embouteillages aux heures de pointe.

Graphique 9

### Raisons de renoncement à la voiture

"Pour quelle(s) raison(s) n'utilisez-vous pas la voiture comme moyen de déplacement principal? Plusieurs réponses possibles."

En % de la population qui n'utilise pas la voiture comme moyen de transport principal



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain 2018 (n = 6483)

Les raisons sont le plus souvent très variées pour ceux qui renoncent aux transports publics comme l'option la plus importante. Les coûts élevés sont un facteur important et sont mentionnés par 30 pour cent des sondés. Les prix des tickets à Lausanne et Fribourg sont considérés comme élevés au-dessus de la moyenne (37 % et 41 %). Environ un cinquième considère les transports publics comme non flexibles. Plus d'un dixième renonce aux transports publics en raison des bus et trams surpeuplés ou de mauvaises connexions. Environ un tiers préfère tout simplement se déplacer en voiture ou à vélo.

Graphique 10

### Raisons de renoncement aux transports publics

"Pour quelles raisons renoncez-vous à l'utilisation régulière du transport public? Plusieurs réponses possibles."

En % de la population qui n'utilise pas les transports publics comme moyen de transport principal



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain 2018 (n = 4959)

### 4.1.1 Bilan intermédiaire

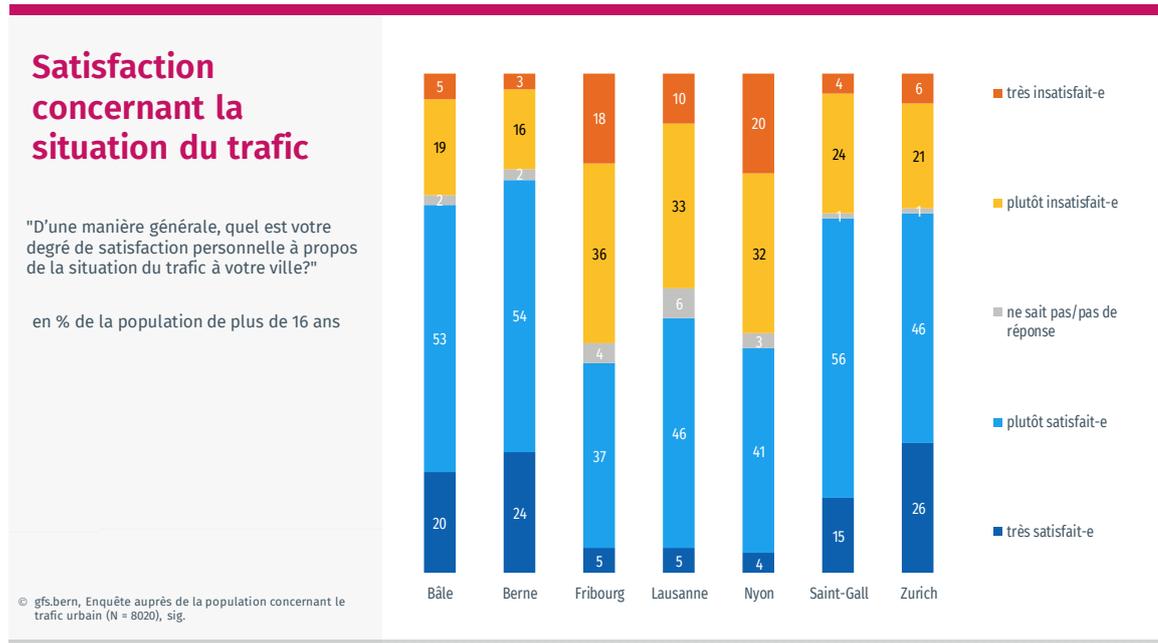
Les transports publics sont le moyen de transport le plus important si l'on considère de manière générale toutes les villes. Dans les plus petites villes Nyon et Fribourg, l'importance du transport à pied ou en voiture augmente en revanche. Ainsi, 30 pour cent des habitantes et habitants de Nyon se déplacent principalement en voiture, 40 pour cent à pied.

Un bon réseau de transports publics réduit pour les sondés le besoin d'avoir sa propre voiture. À l'inverse, les coûts élevés des transports publics constituent une raison importante pour choisir d'autres moyens de transport.

## 4.2 Satisfaction avec la situation du trafic

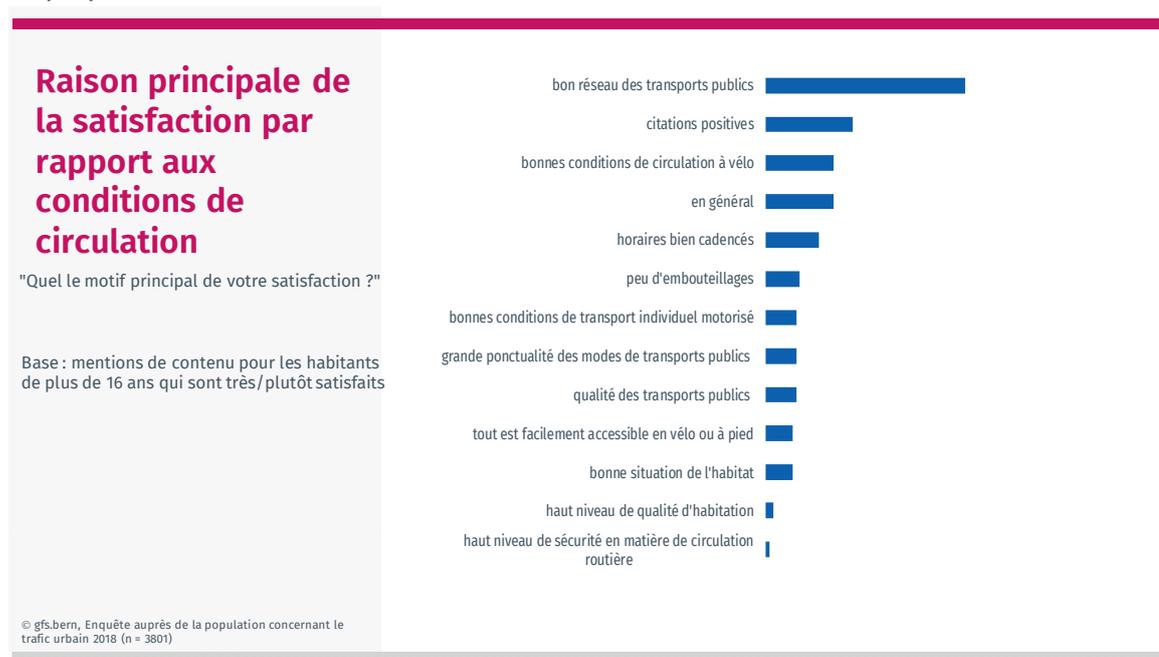
De manière générale, la satisfaction avec la situation du trafic est élevée (63 %). La majorité de la population est plutôt satisfaite (48 %) et 15 pour cent indiquent une très grande satisfaction. Lorsque l'on compare les villes, on remarque que la meilleure évaluation est donnée à Berne. La satisfaction est toute aussi élevée dans les autres villes de Suisse alémanique. À Lausanne, les habitantes et habitants satisfaits sont à peine majoritaires. La situation est considérée problématique à Fribourg et à Nyon. Une majorité y est insatisfaite de la situation du trafic.

Graphique 11



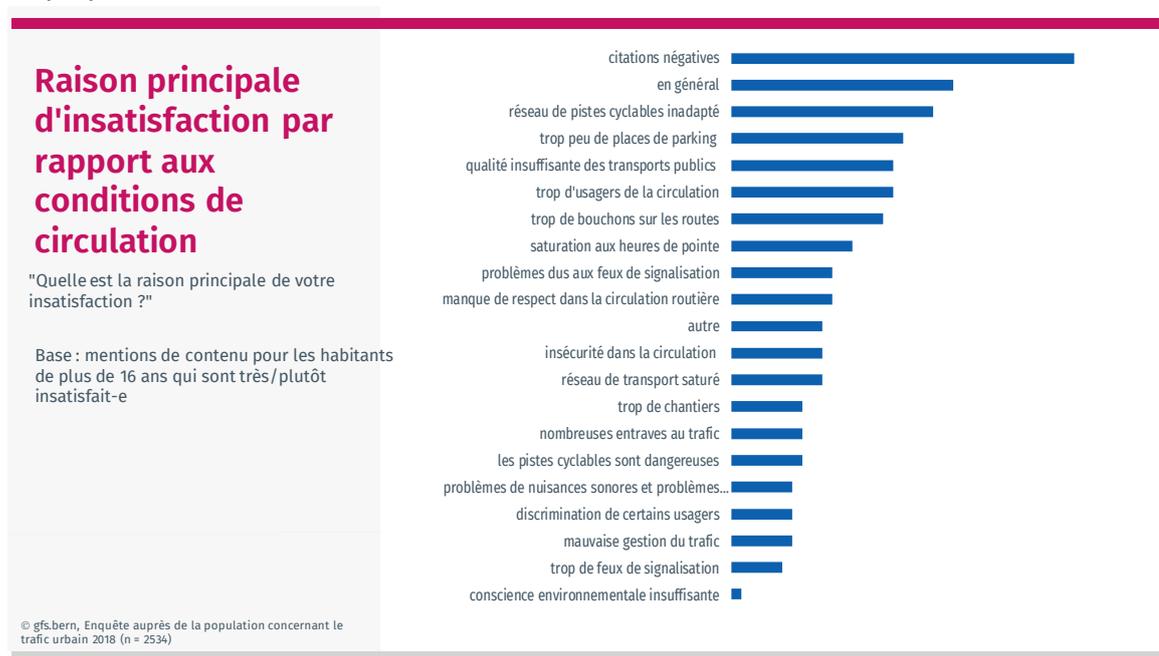
On peut nommer comme raison de la satisfaction élevée la plus fréquente les bons transports publics de la ville. Le réseau d'arrêt, la cadence des horaires et la qualité des véhicules utilisés sont adéquats selon les sondés. De plus, on nomme les bonnes conditions pour les déplacements à vélo et pour les déplacements individuels motorisés comme raison pour la perception positive. Une qualité de vie élevée de manière générale et la sécurité dans le trafic routier sont nommées de manière isolée.

Graphique 12



La critique quant à la situation du trafic est souvent exprimée de manière très peu spécifique (par ex. « la situation est mauvaise de manière générale »): Des raisons plus concrètes concernent des mauvaises conditions pour les cyclistes, le manque de transports publics et l’engorgement du réseau de transports :

Graphique 13

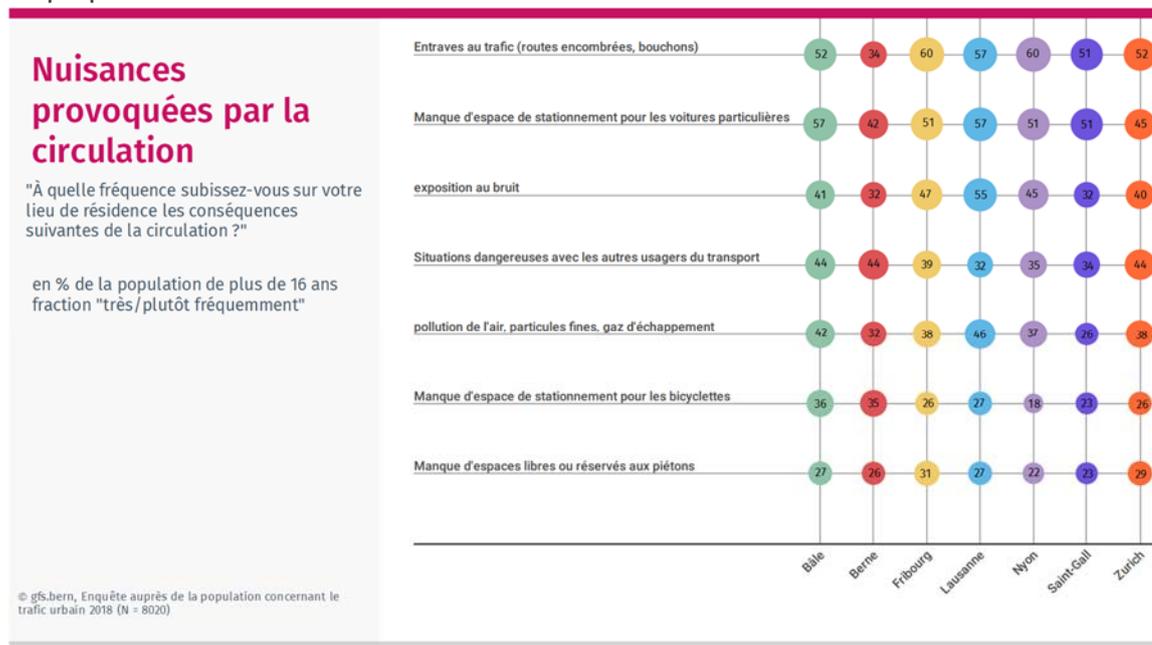


Une autre critique concerne les problèmes avec les feux, le manque de considération des autres usagers de la route entre eux et le manque de sécurité sur la route. Les sondés nomment un peu moins souvent les engorgements généraux des transports, les perturbations causées par les chantiers, la mauvaise gestion du trafic ou les problèmes de nuisances sonores et de pollution environnement comme raison à leur insatisfaction.

Les expériences avec différentes répercussions du transport dans sa ville apportent une information supplémentaire sur les facteurs décisifs pour l'évaluation de la satisfaction. De manière générale, les perturbations du trafic sont évaluées comme le problème principal. 51 % pour cent des sondés sont concernées par celles-ci fréquemment. La recherche d'une place de stationnement est régulièrement un problème pour la moitié des personnes interrogées. Des nuisances sonores et des situations dangereuses sont vécues fréquemment au quotidien par environ 40 pour cent. La pollution de l'air constitue un problème pour un tiers des sondés. Le manque de places de stationnement pour vélo et le manque de zones piétonnes sont mentionnés respectivement par un tiers.

Le graphique ci-dessous présente la répartition des problèmes par ville :

Graphique 14



À Bâle, le manque de places de stationnement constitue le problème principal, un manque d'espaces libres et de zones piétonnes est en revanche seulement perçu comme un problème par une faible part. À Berne, le problème de situations dangereuses avec d'autres usagers de la route domine. Les situations dangereuses concernent au-dessus de la moyenne des personnes qui se déplacent principalement en voiture ou à vélo (environ 50 % respectivement). Les perturbations du trafic et les problèmes de places de stationnement ressortent le plus fortement de la comparaison entre les villes. La ville de Berne se démarque par le fait qu'aucune des répercussions mentionnées du trafic n'est partagée par une majorité des habitants.

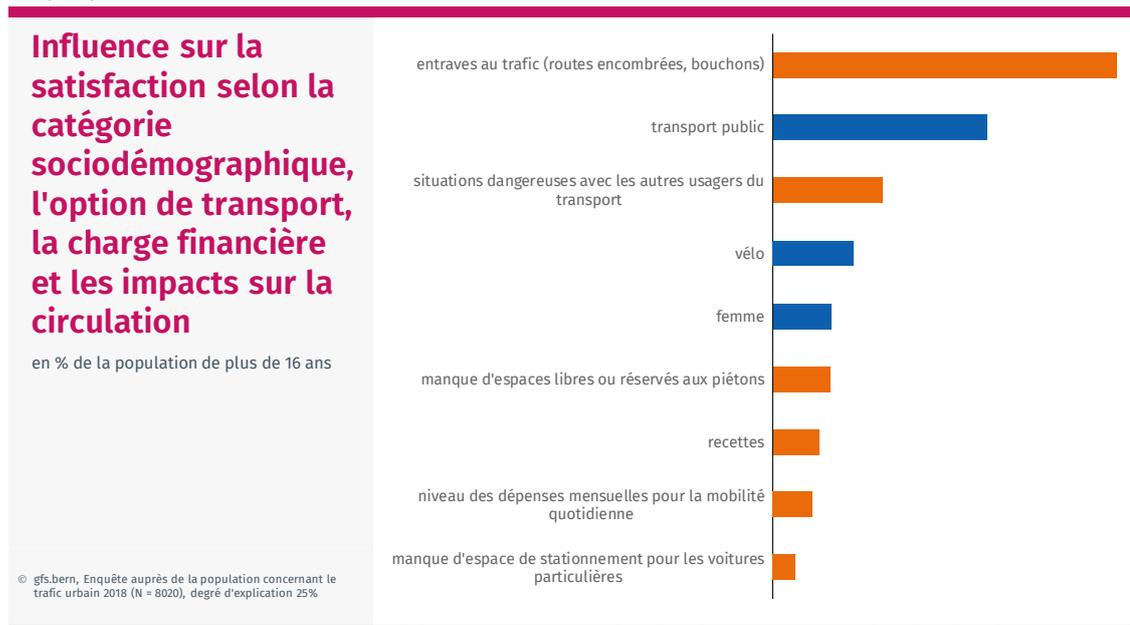
Aussi bien à Fribourg qu'à Nyon, les perturbations du trafic sont considérées de loin comme le principal problème sur la comparaison entre les villes (60 %). On se sent également affecté au-dessus de la moyenne par les nuisances sonores dans ces villes. Cependant, le résultat le plus élevé pour les nuisances sonores perçues est atteint à Lausanne. Plus de la moitié des sondés en est affecté fréquemment. En revanche, ce sont les habitantes et habitants de Berne et Saint-Gall qui habitent le plus au calme.

À Lausanne, la perception du problème des nuisances sonores est allée à un problème de pollution atmosphérique, particules fines et gaz d'échappement élevé sur la comparaison des villes (46 %). L'affectation moyenne s'élève à un tiers sur toutes les villes. Cependant, la population de Lausanne est celle à ressentir le plus de perturbations du trafic et de manque de places de stationnement. À Nyon, la pression du problème est la même. Cependant, dans le domaine de la pollution atmosphérique, la ville est dans la moyenne.

À Saint-Gall et Zurich, la population est touchée principalement, comme dans la plupart des villes, par des perturbations du trafic et un manque de place de stationnements pour les voitures (51 % et 52 %). À Zurich, les sondés sont concernés également au-dessus de la moyenne par des situations dangereuses avec d'autres usagers de la route, notamment pour les cyclistes et les piétons. Environ les deux tiers des cyclistes vivent fréquemment de telles situations contre 47 pour cent des piétons.

Il a été testé à l'aide d'une analyse de régression si les expériences décrites du quotidien influent sur la satisfaction générale avec la mobilité dans la ville de résidence. Dans ce cadre, la satisfaction a été modélisée avec des informations sociodémographiques, les expériences faites au quotidien et les moyens de transport les plus utilisés.

Graphique 15



**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.

Toutes les répercussions vécues dans le trafic au quotidien n'ont pas une influence négative sur la satisfaction. Ceux qui sont cependant concernés fréquemment par des perturbations du trafic, comme des embouteillages, sont plutôt mécontents de la situation dans leur ville. Parmi tous les facteurs explicatifs, il s'agit de celui qui a la plus grande influence négative sur la satisfaction. Ceux qui vivent souvent des situations dangereuses sur la route sont également moins satisfaits. L'évaluation est également moins bonne lorsqu'on souhaite plus d'espaces libres pour les piétons ou plus de places de stationnement. L'effet sur la satisfaction est cependant moins fort.

Ceux qui se déplacent principalement en transports publics ou à vélo sont en moyenne plus satisfaits de la situation de la mobilité que les automobilistes et les autres usagers de la route. Les femmes sont plus satisfaites que les hommes. En revanche, ceux qui gagnent plus sont moins satisfaits. La possession d'une voiture est liée en effet aux revenus et les automobilistes sont moins satisfaits de la situation. Il est moins étonnant de constater que les personnes qui ressentent leurs dépenses mensuelles pour la mobilité comme une charge sont plus critiques.

#### 4.2.1 Bilan intermédiaire

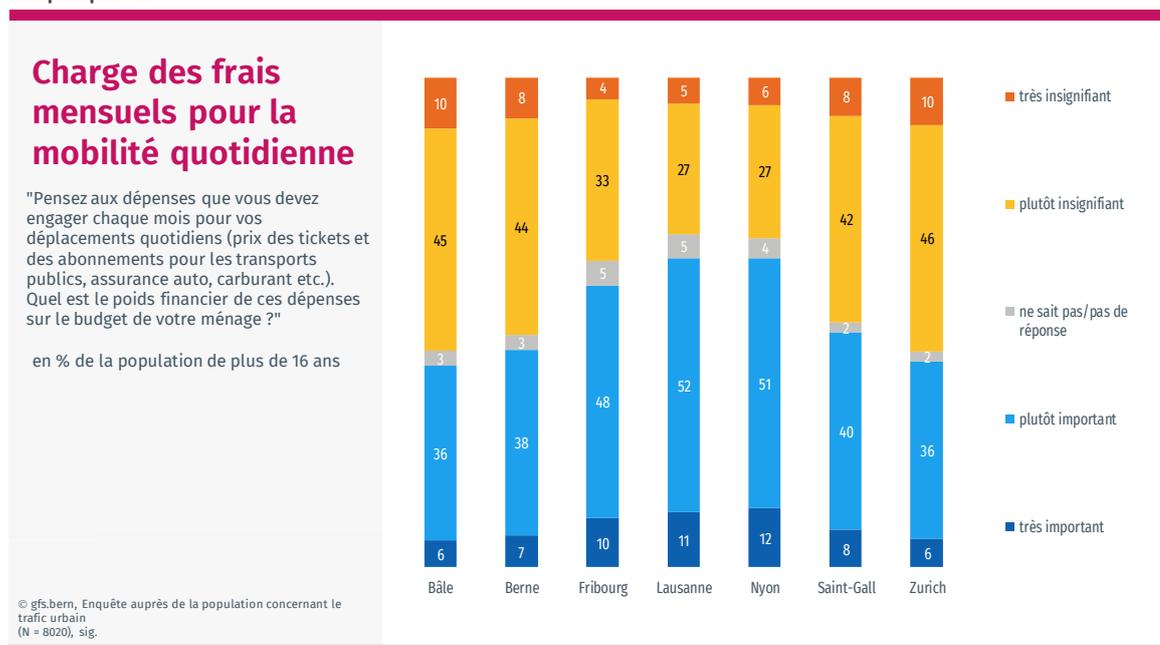
Près de deux tiers des sondés sont satisfaits de la situation du trafic dans leur ville. À Nyon et Fribourg, la critique est cependant majoritaire. La raison principale à la satisfaction est la qualité des transports publics. En revanche, on nomme souvent de bonnes conditions pour les déplacements à vélo et à moto. Les raisons principales de l'insatisfaction sont les mauvaises conditions perçues pour les cyclistes, le manque de transports publics ou les nombreux engorgements du système de transport.

Lorsqu'on leur demande leurs expériences avec les répercussions du trafic, les habitantes et habitants des villes sondés nomment principalement les perturbations du trafic, le manque de places de stationnement ou les nuisances sonores.

### 4.3 Répartition des ressources financières dans la politique des transports

La moitié des sondés indique que les dépenses mensuelles pour la mobilité sont trop élevées. Sur la comparaison des villes, on voit cependant des différences nettes entre les régions linguistiques.

Graphique 16



Dans les villes francophones et à Fribourg, les dépenses sont ressenties au-dessus de la moyenne comme une charge. Les valeurs les plus basses sont à Bâle et à Zurich.

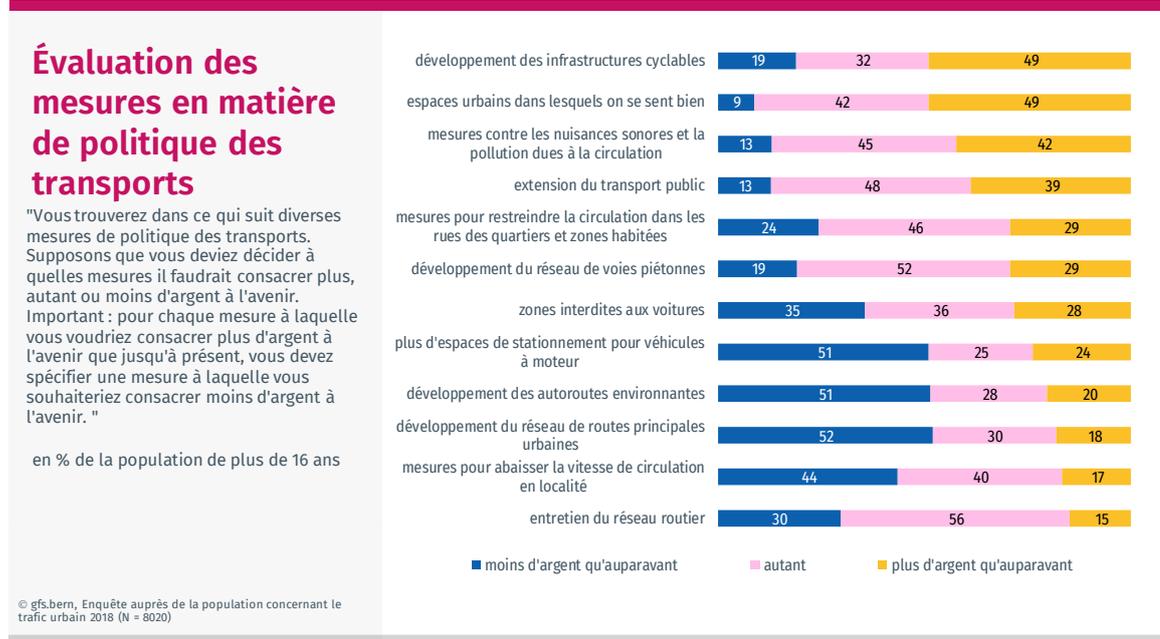
Plus de la moitié des 16-39 ans évaluent les dépenses comme au moins une charge financière plutôt importante. Pour les revenus les plus bas (jusqu'à 3 000 francs), il s'agit de plus de 60 pour cent. La charge baisse avec l'âge et la hausse des revenus.

Les automobilistes ressentent le plus fortement une charge (59 %) suivis des utilisateurs des transports publics (55 %). Ceux qui se déplacent principalement à vélo ne sentent cependant pas complètement libres de frais financiers. Environ un tiers de ce groupe considère les dépenses liées à la mobilité comme une charge.

En ce qui concerne la planification budgétaire relative aux mesures de politique des transports, les personnes interrogées souhaitent une hausse des moyens alloués aux infrastructures cyclables et à la qualité de séjour par rapport à d'autres mesures. S'agissant des actions entreprises contre les nuisances sonores et environnementales et du développement des transports publics urbains, on observe une tendance à souhaiter des dépenses supplémentaires. La majeure partie des sondés évalue cependant positivement la répartition actuelle des ressources dans ce domaine. L'orientation vers le statu quo domine lorsqu'il est question des mesures de modération du trafic, du réseau piétonnier et des zones sans voitures.

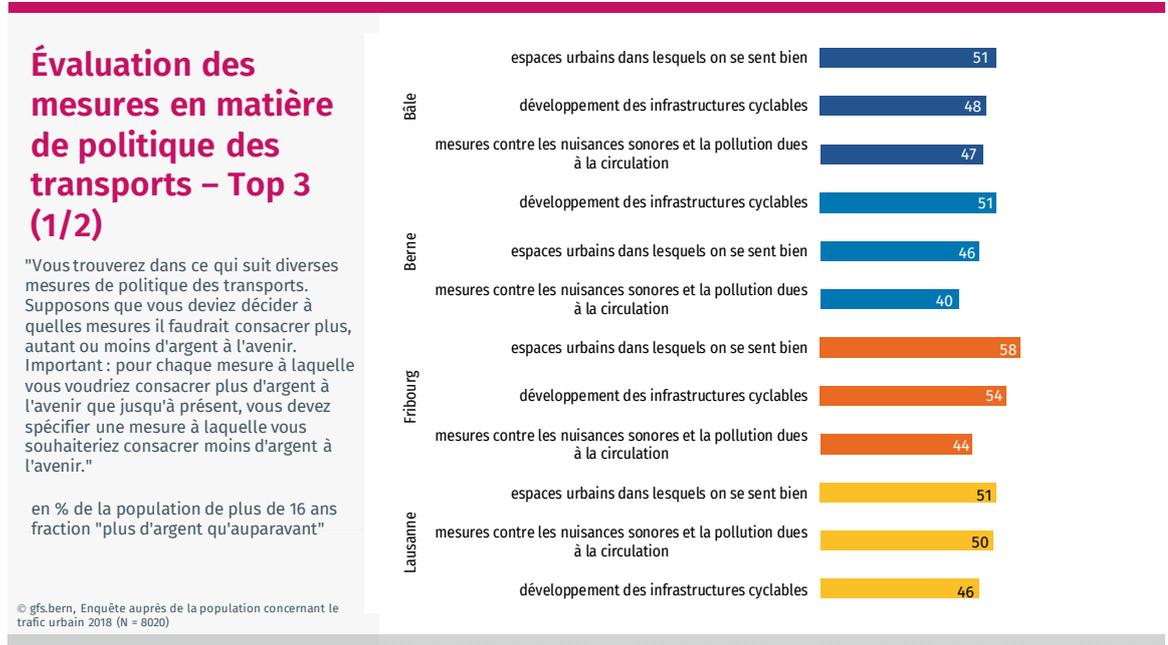
Une majorité dépenserait moins d'argent pour l'extension des autoroutes, des grands axes et des places de stationnement ou l'application de nouvelles limitations de vitesse. Quant à l'entretien du réseau routier, le souhait de faire des économies est plus fréquent que celui de développer le réseau. Une majorité accorderait cependant les mêmes moyens qu'à l'heure actuelle. Le maintien du réseau routier actuel fait donc l'unanimité.

Graphique 17

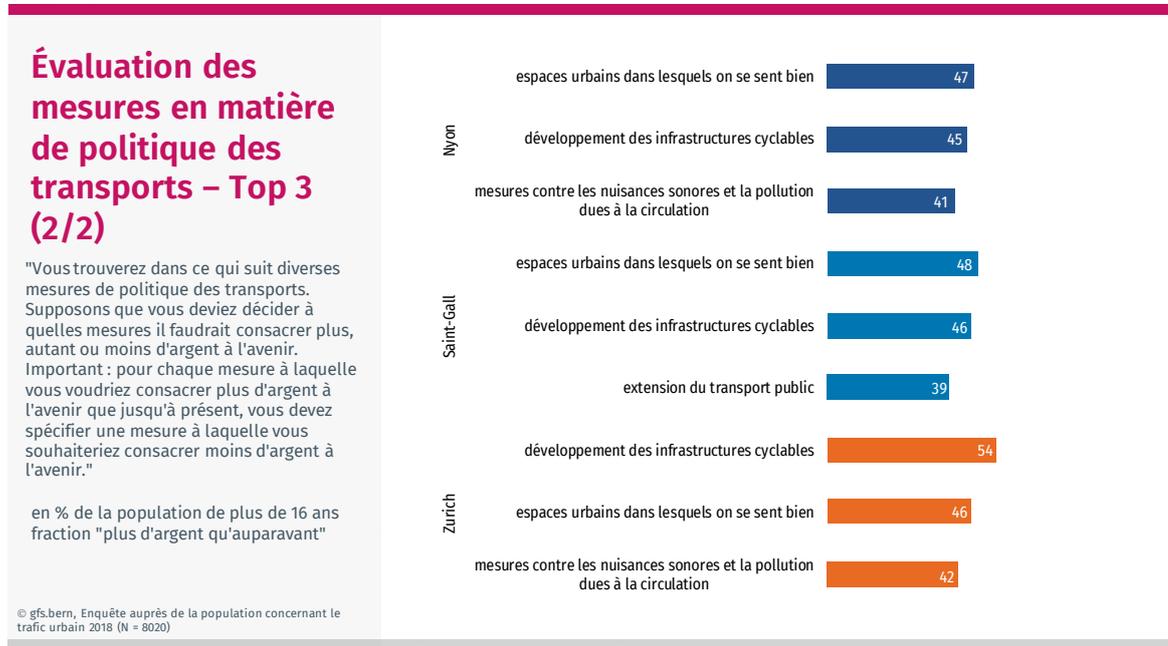


Dans les différentes villes, on remarque un schéma identique des mesures auxquelles on a attribuées plus de moyens jusqu'à présent. On retrouve dans le top 3 dans presque toutes les villes des investissements dans la qualité de séjour, les infrastructures cyclables et les mesures contre les nuisances sonores et la pollution environnementale.

Graphique 18



Graphique 19



À Saint-Gall, on privilégie les mesures de protection contre les nuisances sonores et pour l'environnement à un développement des transports publics urbains. Zurich et Fribourg se démarquent car c'est dans ses villes que la majorité des sondés souhaitent plus d'investissements dans les infrastructures cyclables.

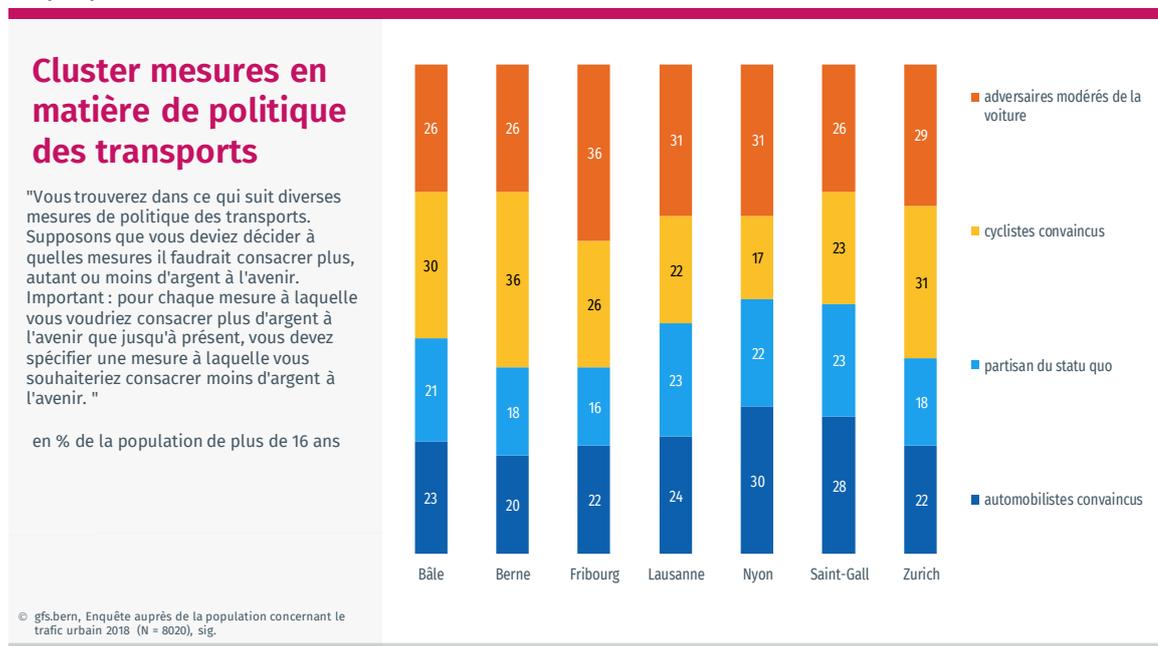
Si l'on considère, en plus des dépenses, les principaux candidats aux économies, les sondés à Bâle souhaiteraient en majorité l'investissement de moins de ressources dans le

développement des routes principales (57 %). À Berne, on aimerait que moins d'argent soit investi pour un élargissement des places de stationnement (59 %). À Fribourg, le développement des autoroutes environnantes est le point que l'on supprimerait le plus volontiers (59 %), à Lausanne, il s'agit du développement des routes principales de la ville (54 %). À Nyon et Saint-Gall, on aimerait réduire les moyens dépensés par des réductions de la vitesse en agglomération (48 %). Comme à Berne, les sondés souhaitent à Zurich dépenser moins d'argent pour les places de parking pour motos.

Sur la base du comportement hypothétique de dépenses, on peut répartir la population à l'aide d'une analyse de cluster en quatre groupes : les automobilistes convaincus (24 %), les défenseurs du statu quo (20 %), les cyclistes convaincus (27 %) et les personnes modérément opposées à la voiture (29 %).

Le premier groupe est contre le développement des limitations de vitesse et de zones interdites aux voitures et souhaite l'investissement de plus de ressources dans les autoroutes et les places de parking. Le groupe des défenseurs du statu-quo souhaiterait de manière générale que le budget ne change aucun point. Le groupe des cyclistes est pour un développement des infrastructures cyclables et souhaiterait réduire les mesures pour le transport motorisé. Les personnes modérément opposées à la voiture forment un groupe mixte qui souhaiterait en moyenne dépenser plus de moyens pour une meilleure qualité de vite et le réseau cyclable et renoncer au développement des autoroutes et routes principales.

Graphique 20



Sur la comparaison des villes, Nyon se démarque car un nombre important, au-dessus de la moyenne, d'automobilistes convaincus y vit. Berne, Zurich et Bâle sont marquées par une part particulièrement élevée de cyclistes convaincus. On retrouve une part au-dessus de la moyenne de personnes modérément opposées à la voiture dans les villes de Fribourg, Lausanne et Nyon. Nyon est ainsi la ville la plus polarisée entre automobilistes et non-automobilistes.

### 4.3.1 Bilan intermédiaire

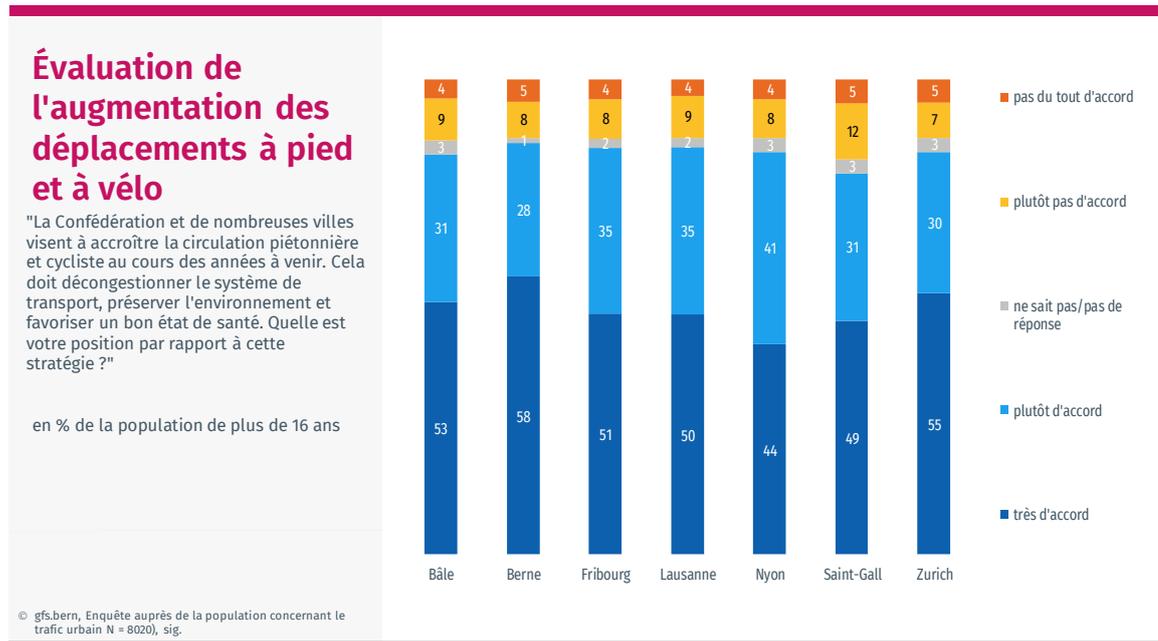
La moitié des sondés considère les dépenses mensuelles pour la mobilité au quotidien comme une charge financière, notamment les personnes âgées de moins de 40 ans ou celles avec peu de revenus. Les sondés des villes francophones évaluent également leurs coûts comme pesant au-dessus de la moyenne.

Du point de vue de la planification des transports, on souhaite une hausse des moyens alloués aux infrastructures cyclables et à la qualité de séjour par rapport à d'autres mesures. Pour les mesures pour les véhicules motorisés, le souhait d'économie prédomine par rapport aux dépenses supplémentaires. L'entretien du réseau routier fait exception à cela. Ici, une majorité souhaite dépenser la même chose que jusqu'à présent ce qui constitue un vote clair en faveur de la préservation de la qualité des routes.

### 4.4 Évaluation de l'aménagement des déplacements à pied et des transports lents

Une augmentation des déplacements à pied et des transports lents est largement demandée dans la population des villes sondées, 84 pour cent considère pertinente la prise de mesures correspondantes. Si l'on considère les avis par villes, on obtient des valeurs d'approbation élevées, similaires partout :

Graphique 21



L'approbation la plus importante est donnée à Berne et Fribourg. Si l'on ne considère que la part qui évalue la stratégie comme très pertinente, l'approbation à Nyon et Saint-Gall est un peu plus modérée et ne rassemble pas une majorité absolue.

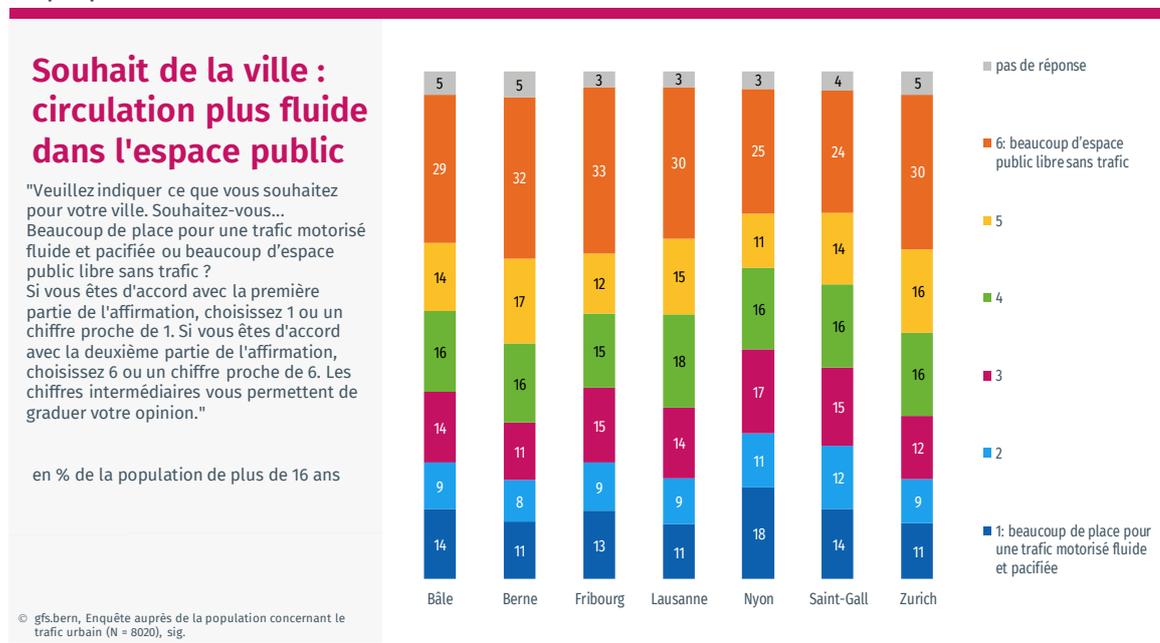
L'approbation baisse avec l'âge mais est également influencée par la satisfaction quant à la situation actuelle du trafic. Les personnes très insatisfaites prônent des mesures correspondantes seulement à hauteur d'env. Deux tiers, dans le groupe des personnes très

satisfaites, il s'agit en revanche de près de 90 pour cent. Les cyclistes saluent particulièrement la stratégie (98 %), les automobilistes sont un peu plus sceptiques mais la majorité est pour (66 %).

Entre de la place pour un trafic fluide et paisible de véhicules motorisés et autant d'espaces publics sans trafic que possible, il existe dans toutes les villes une préférence claire en faveur d'espaces sans trafic. Ce pôle reçoit la plus grande approbation de toutes les classes possibles à hauteur d'un quart à un tiers. Environ un tiers par ville tombe dans le spectre indiqué dans la moyenne (démarcations 3 et 4 auditionnées) et souhaite un ratio équilibré.

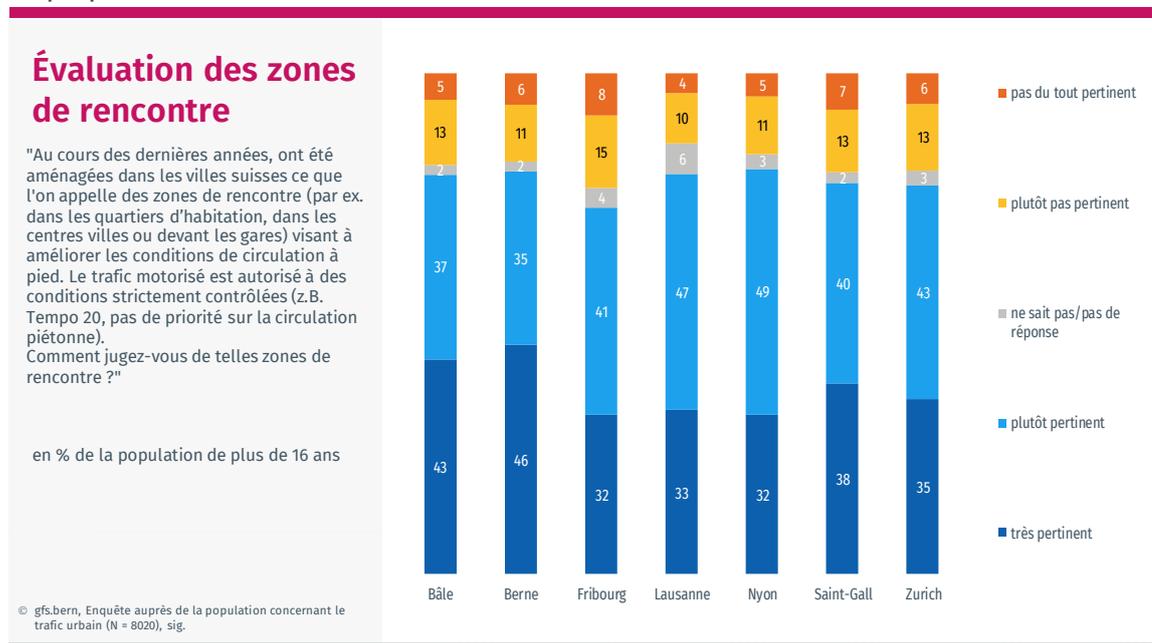
La répartition des préférences est claire entre les automobilistes et les autres usagers de la route. Les ratios sont inversés chez les automobilistes. Le pôle « plus de place pour un trafic fluide et paisible de véhicules motorisés » y reçoit la plus grande approbation sur l'échelle (30 %).

Graphique 22



L'évaluation des zones de rencontre correspond à la tendance perceptible au sein de la population vers beaucoup d'espace public sans trafic. Plus de trois-quart des sondés les considèrent comme pertinentes :

Graphique 23



La variance des évaluations entre les villes est faible. Si l'on compare avec Bâle et Berne, l'approbation dédiée (part « très pertinente ») dans les autres villes est un peu plus faible.

Comme pour l'augmentation des déplacements à pied et à vélo, l'approbation sur les zones de rencontre baisse plus l'insatisfaction avec la situation du trafic est importante. Avec une évaluation positive de 64 pour cent, les zones de rencontre sont cependant également incontestées dans le groupe des habitantes et habitants très insatisfaits. Les automobilistes sont plus critiques mais sont majoritairement pour (67 %). Les utilisateurs de vélo et d'e-bike sont les plus positifs (85 % et 87 %).

#### 4.4.1 Bilan intermédiaire

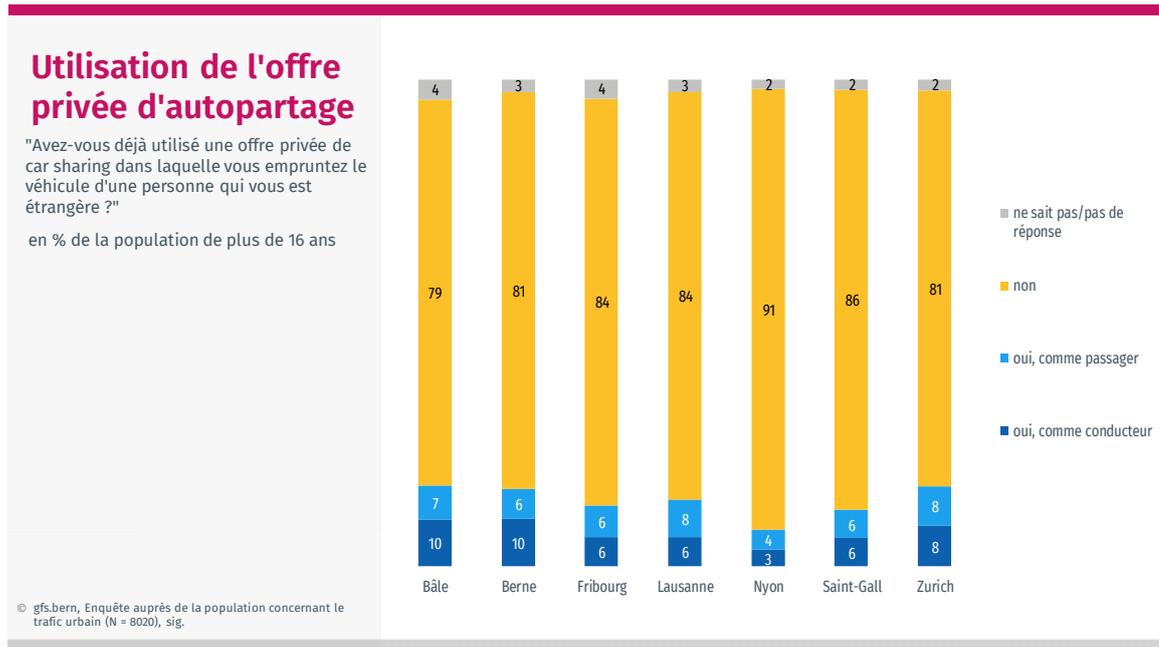
Indépendamment du moyen de transport principal au quotidien, les habitantes et habitants saluent le développement des déplacements à pied et à vélo (84 %). Dans le choix entre beaucoup de place pour le trafic des véhicules à moteur ou des surfaces sans trafic, il y a une tendance vers des espaces publics sans trafic.

Dans la population, les zones de rencontre sont considérées comme pertinentes (75 %). Aussi bien des mesures pour augmenter le transport lent que pour les zones de rencontre sont cependant évaluées de manière un peu plus critique lorsque l'on n'est pas satisfait de la situation actuelle du trafic.

### 4.5 Utilisation et évaluation de la shared mobility

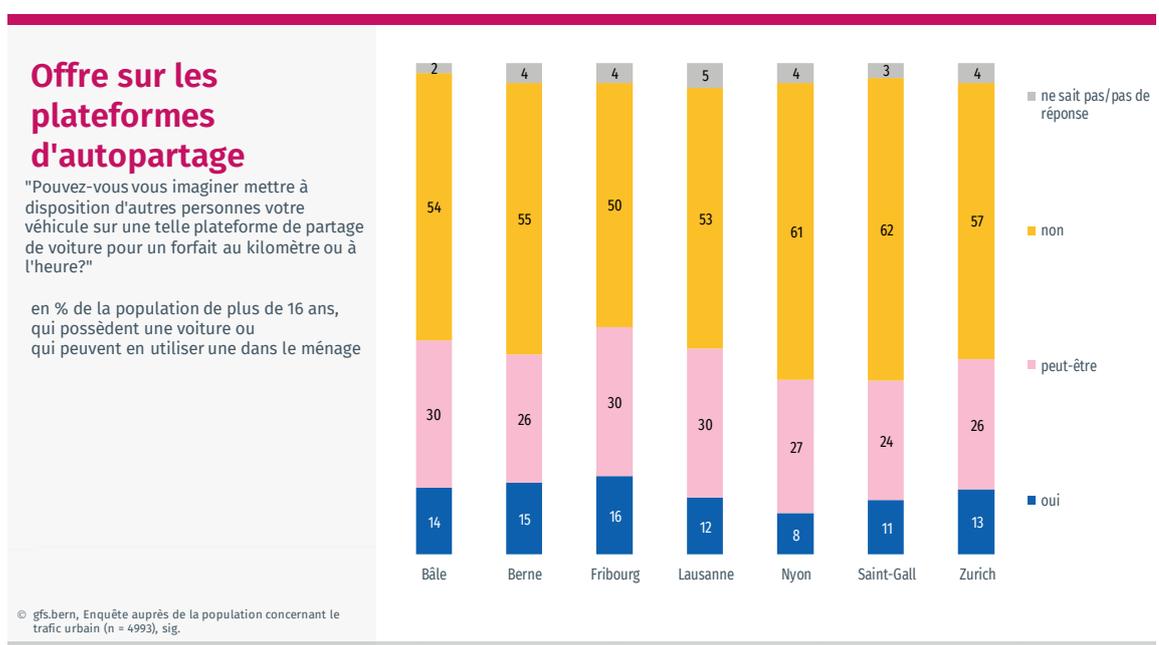
Les offres de covoiturage privé restent très peu répandues dans toutes les villes sondées. En moyenne, moins d'un dixième ont déjà utilisé une telle offre comme conducteur. Les villes de Bâle et de Berne se détachent de la comparaison par un taux d'utilisation plus élevé.

Graphique 24



Comme pour les chiffres bas d'utilisateurs d'offres privées, seule une petite partie de sondés peut s'imaginer proposer son propre véhicule sur une plateforme de covoiturage. À Fribourg, Bâle et Berne, l'intérêt est le plus grand mais ne concerne également qu'une minorité.

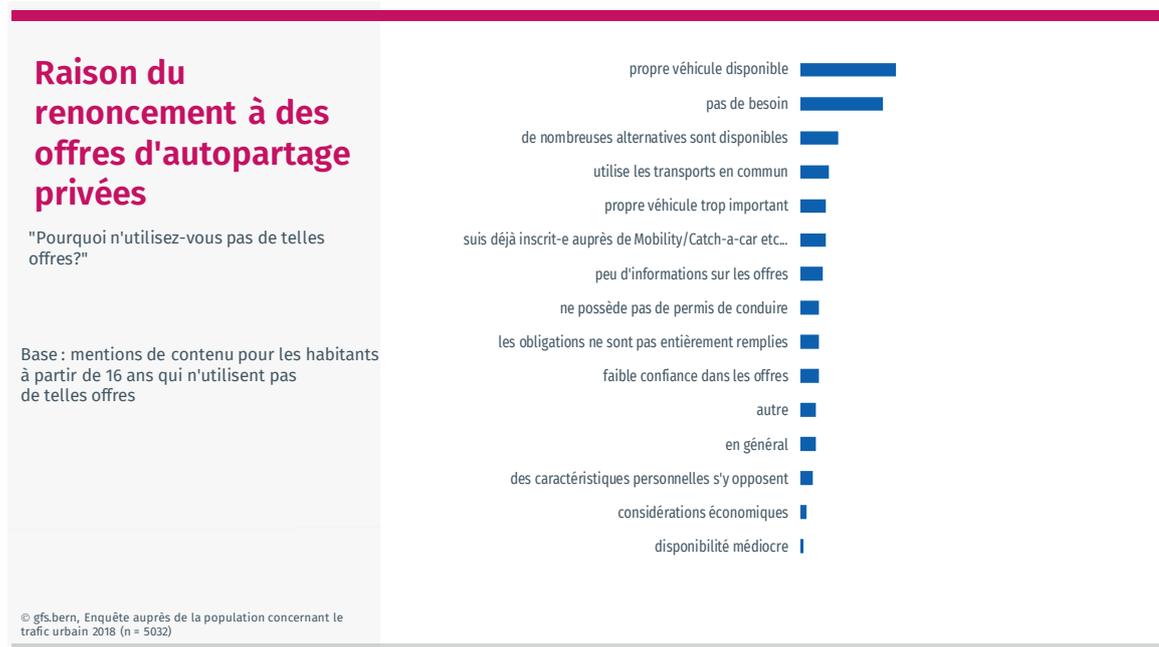
Graphique 25



Respectivement un quart à un tiers peut s'imaginer dans certains cas proposer son propre véhicule sur une plateforme de covoiturage. La décision de mettre à son propre véhicule à la disposition d'autres personnes contre une rémunération est indépendante du revenu. Dans la tendance, il s'agit surtout de personnes plus jeunes (moins de 40 ans) qui peut s'imaginer présenter une offre propre sur de telles plateformes.

Les raisons contre l'utilisation d'une offre de covoiturage et emprunter un véhicule d'un particulier sont variées :

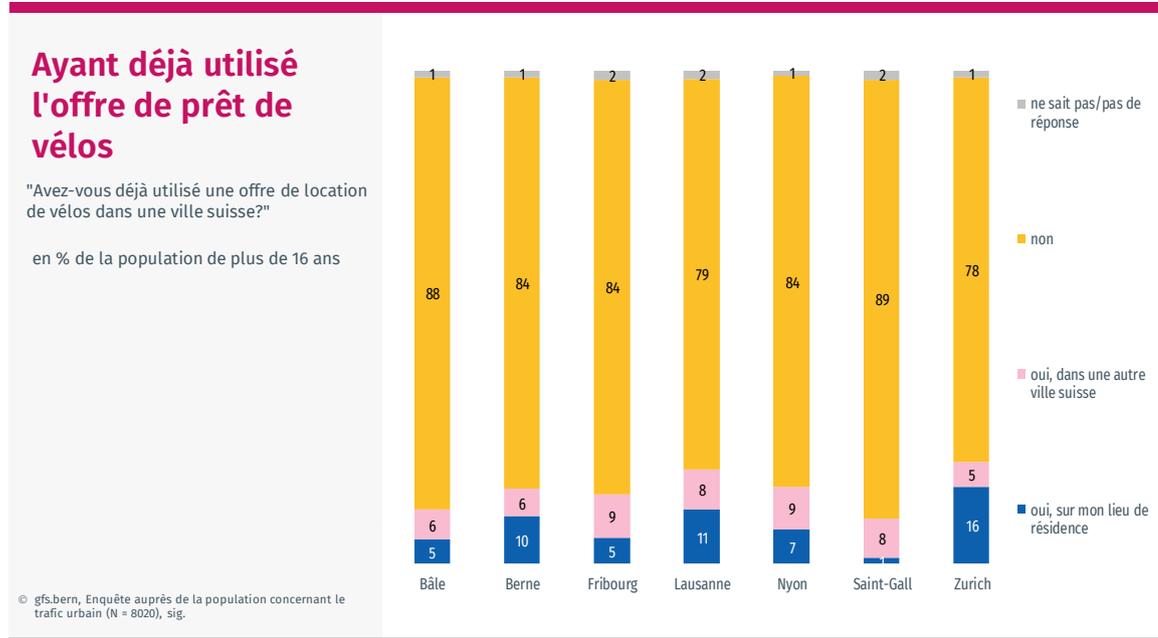
Graphique 26



Parmi les raisons les plus citées, on retrouve une voiture propre, aucun besoin ou des alternatives existantes (par ex. voiture de fonction). L'utilisation des transports publics, le facteur sentimental quant à son véhicule, un abonnement à Mobility et d'autres fournisseurs et de faibles informations sur les offres constituent un second point. Les autres raisons sont moins importantes.

Les offres de location de vélo sont plus connues en comparaison que les offres de covoiturage privé. Cependant, dans ce domaine également, seule la minorité des habitantes et habitants des villes sondées les a déjà utilisées (15 % d'utilisation dans la ville de résidence ou dans une autre ville suisse).

Graphique 27



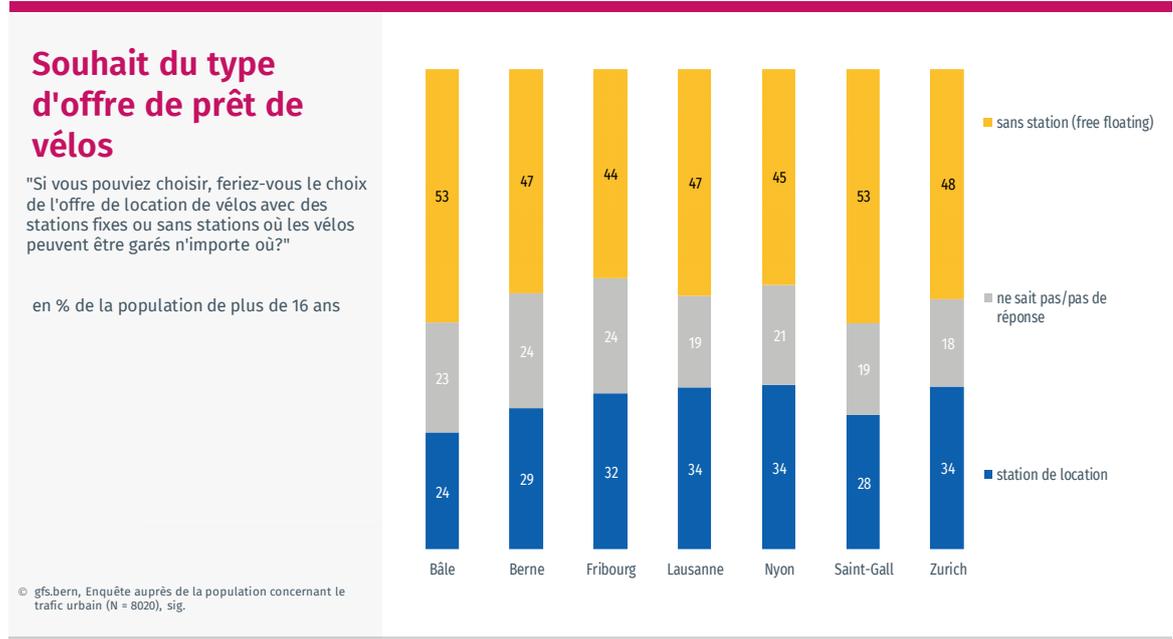
À Zurich et Lausanne, la plupart des personnes ont déjà loué un tel vélo ce qui est sans doute lié à la densité importante des offres. Ainsi, au cours de ces dernières années, la ville de Zurich a été mentionnée souvent dans les médias au sujet des vélos de location.

Les offres de location de vélo interpellent principalement les jeunes. Dans le groupe des 16-39 ans, un cinquième a déjà utilisé une telle offre. Chez les personnes âgées de 40 à 64 ans, l'utilisation est dans la moyenne (14%). Les vélos de location sont peu utilisés par les personnes à partir de 65 ans (7 % en ont déjà utilisés).

L'amour du vélo détermine également l'utilisation des offres de locations. Ceux qui roulent principalement à vélo ou à vélo électrique au quotidien, font plus souvent appel à des vélos de location (22 % ou 21 % en ont déjà utilisés). Le taux d'utilisation supérieur peut être dans une petite partie expliqué par le fait que parmi toute les personnes se déplaçant principalement à vélo, toutes ne possèdent pas de vélo. Du point de vue des vélos électriques, on remarque un lien similaire. Dans ce groupe, 42 pour cent ne possèdent pas de vélo normal si bien que les offres de location de vélo pallient un manque.

Dans le choix entre les offres de location avec des stations fixes ou les free-floating bikes, les sondés misent dans toutes les villes plutôt sur la flexibilité :

Graphique 28



À Bâle et Saint-Gall, plus de la moitié des sondés sont même pour les vélos que l'on peut laisser à nouveau partout. En moyenne, un cinquième des sondés n'exprime aucune différence.

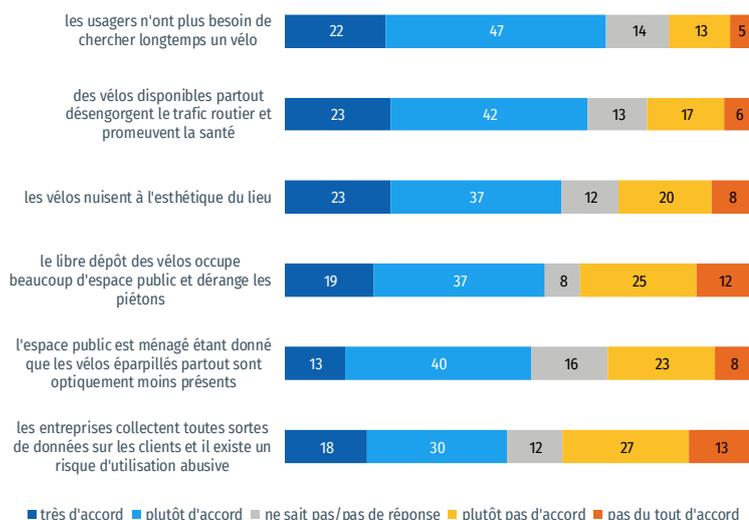
En ce qui concerne les free-floating bikes, les sondés apprécient la disponibilité rapide, la préservation de l'espace public et l'aspect de promotion de l'activité physique et de la santé. D'un autre côté, les sondés considèrent en majorité qu'il y a des problèmes pour l'image de la ville en raison des vélos stationnés sauvagement et des gênes pour les piétons. Près de la moitié des sondés peut s'imaginer des abus en raison des données d'utilisateur collectées par les prestataires. Ainsi, la population est divisée quant aux avantages et inconvénients des free-floating bikes.

Graphique 29

## Déclarations sur les offres de prêt de vélos sans station

"Ci-dessous vous pouvez voir quelques affirmations sur les offres de location de vélos sans station, basées sur application. Etes-vous d'accord avec ces déclarations?"

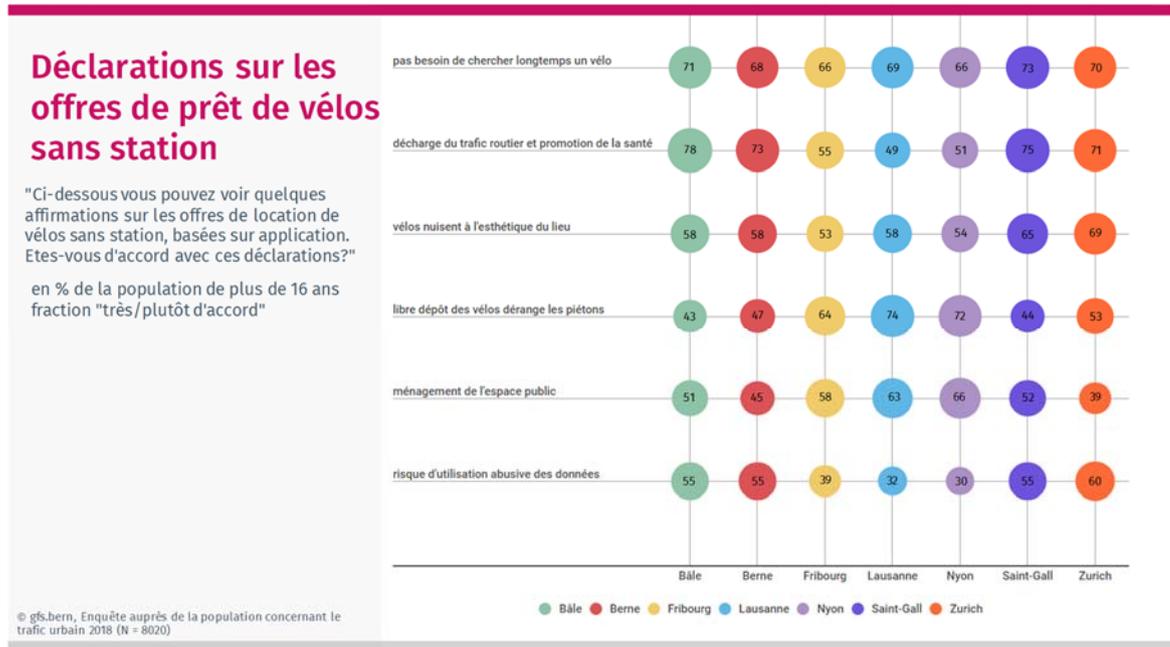
en % de la population de plus de 16 ans



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

Dans les différentes villes, on constate des opinions similaires. Les grandes majorités de toutes les villes voient un avantage dans le faible temps de recherche d'un vélo. À Fribourg, Lausanne et Nyon, les habitantes et habitants perçoivent moins fortement l'aspect de promotion de la santé que dans les autres villes. En revanche, les sondés y ont moins d'inquiétudes quant à une utilisation abusive des données. Les sondés à Zurich et Saint-Gall expriment le plus fortement des problèmes avec l'image de la ville. Cependant, dans toutes les autres villes, l'approbation est la même. À Lausanne, Fribourg et Nyon, on attend le plus fortement des gênes pour les piétons en raison des vélos déposés partout. À l'exception de Zurich (53 %), ce problème ne représente pas de majorité absolue dans les autres villes germanophones. Il est intéressant de voir que près de deux tiers à Lausanne et Nyon sont d'avis que l'espace public est préservé par rapport aux stations de location mais attendent en majorité des problèmes pour les piétons. Comme déjà mentionné, les villes germanophones se montrent plus conservatrices du point de vue de la sécurité des données pour les offres sans station. Plus de la moitié dans les quatre villes de Suisse alémanique voient un danger d'utilisation abusive.

Graphique 30



#### 4.5.1 Bilan intermédiaire

Les offres de covoiturage privé sont actuellement très peu répandues dans toutes les villes sondées. En moyenne, moins de 10 pour cent a déjà utilisé une offre en tant que conducteur. En conséquence, la disposition quant à la proposition de son véhicule contre rémunération sur une plateforme de covoiturage privé est faible (12 %) :

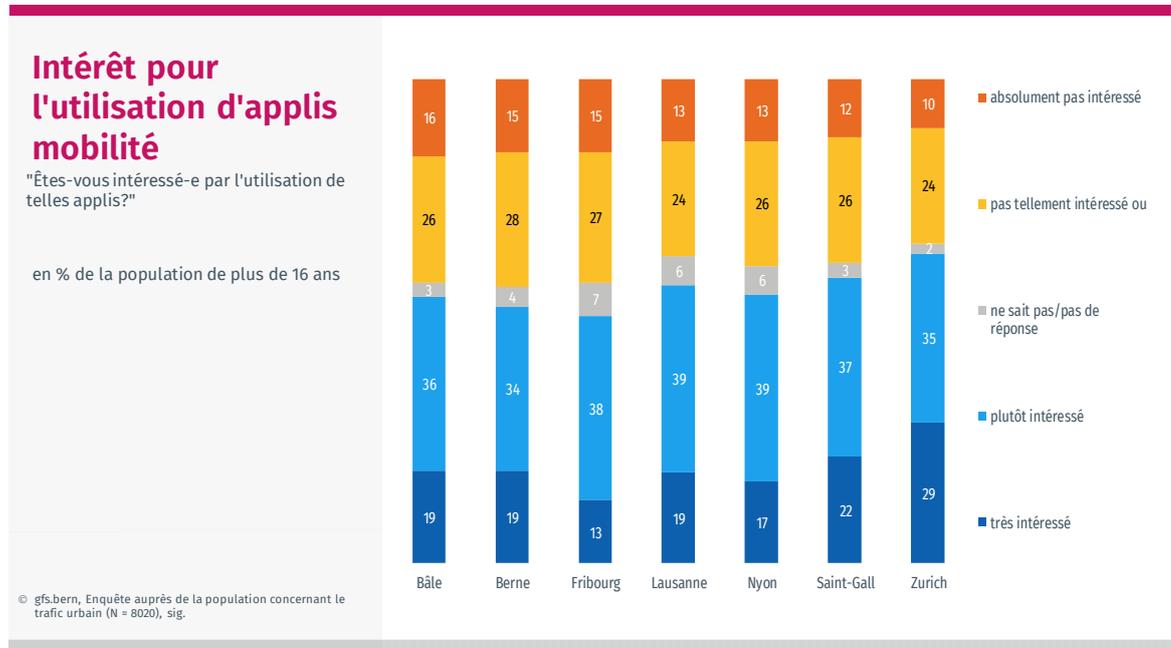
Les offres de location de vélo sont un peu plus connues en comparaison, les expériences restent cependant rares (15 %). Les jeunes et les usagers de la route se déplaçant principalement à vélo sont interpellés plus fortement par les offres de location de vélo.

Les offres pour lesquelles les vélos peuvent être déposés et loués partout sont évaluées positivement. Il existe cependant des réserves du point de vue des dégradations de l'image du lieu, des gênes des piétons ou du risque d'utilisation abusive des données des utilisateurs.

## 4.6 Évaluation des plateformes de mobilité

Dans toutes les villes, la majorité des sondés s'intéresse aux applications pour smartphone, qui, par exemple, recommandent le meilleur moyen de transport selon le trafic ou permettent de payer des tickets ou taxis dans l'application. 55 pour cent des habitantes et habitants sont intéressés par l'utilisation :

Graphique 31



L'intérêt le plus fort est à Zurich (64 %) mais également dans toutes les autres villes, une majorité peut s'imaginer une utilisation. Le groupe-cible de telles applicables sont les personnes plus jeunes de moins de 40 ans (66 %) mais également chez les plus de 65 ans, un tiers est intéressé. La satisfaction avec la situation du trafic dans la ville d'origine n'a qu'une influence faible sur l'évaluation de ces applications. Les valeurs pour les personnes satisfaites et insatisfaites divergent seulement faiblement. L'intérêt quant aux transports principalement utilisés varie un peu plus fortement. Sur la comparaison des utilisateurs de voiture et de transports publics ou les piétons, l'intérêt est plus élevé chez ceux qui utilisent un vélo ou un vélo électrique au quotidien.

Cependant, seul un quart des sondés serait prêt à mettre à disposition leurs données personnelles d'utilisateurs sans restriction.

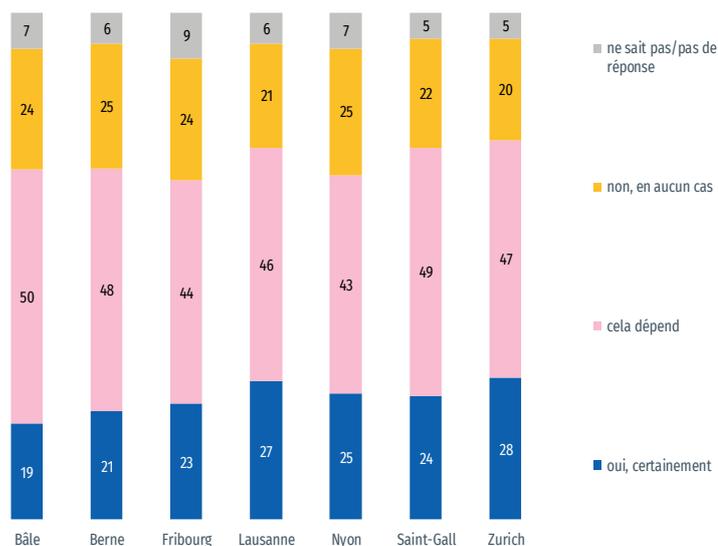
Graphique 32

### Déblocage des données relatives à l'utilisateur pour la planification des transports

"Les données des utilisateurs de telles applis peuvent contribuer à optimiser l'offre de possibilités de transport et à améliorer les flux de circulation à des nœuds routiers importants. Seriez-vous prête-e à mettre à disposition vos données utilisateur exclusivement à des fins de planification de la circulation?"

en % de la population de plus de 16 ans

© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain (N = 8020), sig.



Pour la plupart des personnes, cela dépend de l'utilisation concrète. Entre 20 et 25 pour cent refusent en principe une réutilisation des données. Les hommes sont plus fortement prêts que les femmes (30 % contre 19 %), la disposition de partager ses données propres est également supérieure chez les jeunes (16 à 39 ans). Les plus de 65 ans refusent une utilisation de leurs données au-dessus de la moyenne (37 %).

La disposition de mettre à disposition ses propres données dépend fortement de l'intérêt quant à l'utilisation. Ainsi, une personne très intéressée sur deux est prête à transmettre ses données contre seulement une sur dix chez les personnes peu intéressées.

#### 4.6.1 Bilan intermédiaire

Plus de la moitié sont intéressés par l'utilisation d'applications de mobilité sur smartphone. Notamment le groupe des 16-39 ans se sent interpellés par de telles applications. L'intérêt chez les sondés qui se déplacent principalement à vélo ou à vélo électrique est également plus fort.

Cependant, une majorité est prête à fournir ses données mais pas de manière illimitée, afin de planifier les trajets. Pour la plupart des personnes, cela dépend de l'utilisation concrète.

## 5 Synthèse

Les transports publics sont considérés dans les sept villes sondées comme le moyen de transport le plus important, suivi du vélo. Chaque ville possède son propre profil de déplacement. Ainsi, dans les petites villes de Nyon ou Fribourg, des parts importantes de la population se déplacent à pied au quotidien. La possession d'une voiture est plus largement répandue également dans les petites villes. La voiture y est plus souvent utilisée comme le moyen de transport principal.

La satisfaction avec la situation du trafic est élevée dans la ville de résidence, la raison principale à cela est la qualité élevée des transports publics. Selon la population, les solutions aux problèmes dans le domaine de la mobilité devraient se concentrer sur une réduction des perturbations du trafic, une amélioration de la situation de stationnement et une réduction du bruit. Dans les grandes villes, la sécurité routière, notamment pour les vélos et piétons, est sujet à discussion, car les situations dangereuses avec d'autres usagers de la route sont particulièrement fréquentes à Zurich, Bâle ou Berne.

Dans toutes les villes, l'image d'une ville idéale se détache avec plus d'investissements dans les infrastructures cyclables et la qualité de séjour dans les endroits publics. En complément, les sondés souhaiteraient que dans toutes les villes plus de mesures soient prises contre les nuisances sonores et la pollution. Cependant, les préférences en faveur des vélos et des déplacements lents ne désavantagent pas exclusivement le transport motorisé. La qualité du réseau routier doit être impérativement préservée. De manière générale, un équilibre est cherché entre la place pour le trafic fluide des véhicules à moteur et beaucoup d'espaces sans circulation.

Les nouvelles applications de mobilité peuvent, d'après la population, contribuer à améliorer la mobilité individuelle. La majorité de la population est intéressée par l'utilisation de telles plateformes. Cependant elle ne souhaite pas mettre ses données à disposition sans restriction et n'envisage cela qu'au cas par cas. Si les autorités souhaitent utiliser ces données pour optimiser les flux de trafic, un travail d'information correspondant est nécessaire.

Actuellement, on ignore si le développement des offres de location de vélo peut contribuer à l'expansion des vélos dans les villes. La population a très peu d'expériences dans ce domaine. Ces offres s'adressent principalement à un public jeune et aux personnes qui se déplacent de toute façon beaucoup à vélo. Les free-floating bikes sont privilégiés par la population en raison de leur flexibilité. Un problème important est envisagé cependant du point de vue de l'image du lieu et des gênes possibles pour les piétons. L'autopartage privé est un phénomène isolé peu utilisé dans les villes sondées. Il existe cependant un potentiel d'utilisation chez le public cible plus jeune.

Sur la base de la bonne situation de départ indiquée, les habitantes et habitants souhaitent une ville qui conserve à l'avenir le développement actuel en termes de transports publics et de routes. De plus, la mobilité individuelle à pied ou à vélo doit être facilitée. Le transport individuel en véhicule motorisé conserve son importance, cependant, dans les centres, il doit y avoir plus de zones sans trafic dans lesquelles le transport lent a la priorité. Ceci améliore le confort de vie tout en réduisant les nuisances sonores et la pollution.

Par l'utilisation de technologies mobiles qui permettent une gestion intelligente du trafic, les flux de trafic sont mieux contrôlés si bien qu'il y a moins de perturbations. Ainsi, la mobilité devient plus individuelle et plus confortable et une perspective passionnante s'ouvre aux villes de Suisse grâce à la numérisation.

## 6 Annexe

### 6.1 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](http://www.schweizermarktforschung.ch)

