

Défi : Combiner l'utilisation des voitures et des zones sans trafic

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.....	6
3	CONSTATS SPÉCIFIQUES À LA VILLE	11
4	SYNTHÈSE.....	13
5	ANNEXE	15
5.1	gfs.bern-Team.....	15

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 Basel = 968 N Bern = 1'557 N Fribourg = 1'062 N Lausanne = 854 N Nyon = 1'188 N St. Gallen = 1'147 N Zürich = 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 = 1'062 ± 3.1 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.

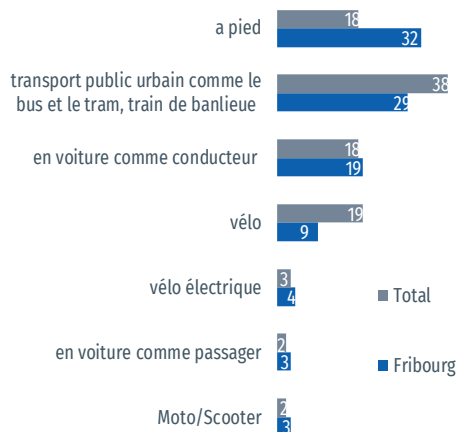
L'autre élément d'une analyse de qualité est la garantie de la représentativité. La représentativité ne signifie rien d'autre que chaque personne de la population de base doit avoir la même chance de pouvoir participer au sondage. Si des groupes sont systématiquement exclus lors de l'échantillonnage,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

2 Cockpit

Graphique 1

Option habituelle de transport au quotidien

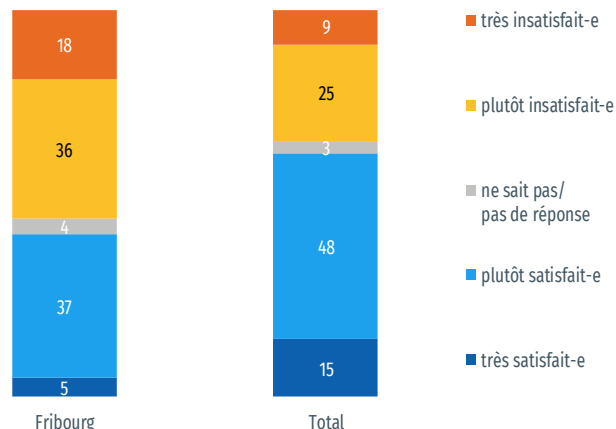
en % de la population de plus de 16 ans de la ville de Fribourg



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain 2018 (N = 1062)

Satisfaction concernant la situation du trafic

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

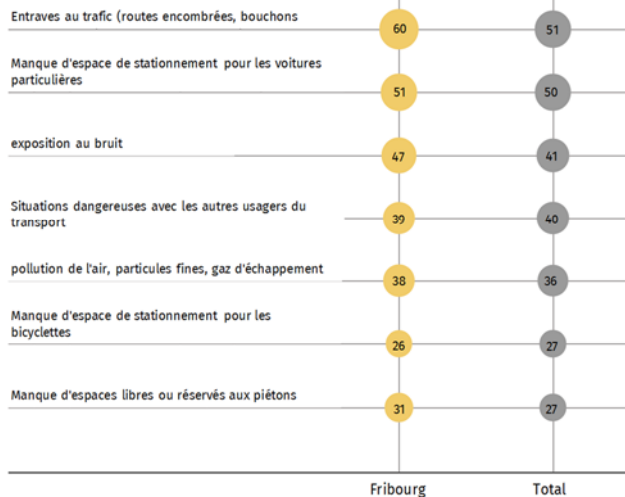


© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain 2018 (N Fribourg = 1062, N Total = 8020)

Graphique 2

Nuisances provoquées par la circulation

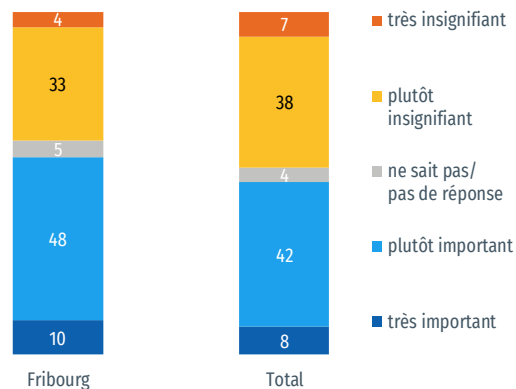
en % de la population de plus de 16 ans de ville Fribourg fraction "très/plutôt fréquemment"



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain 2018 (N Fribourg = 1062, N Total = 8020)

Charge des frais mensuels pour la mobilité quotidienne

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

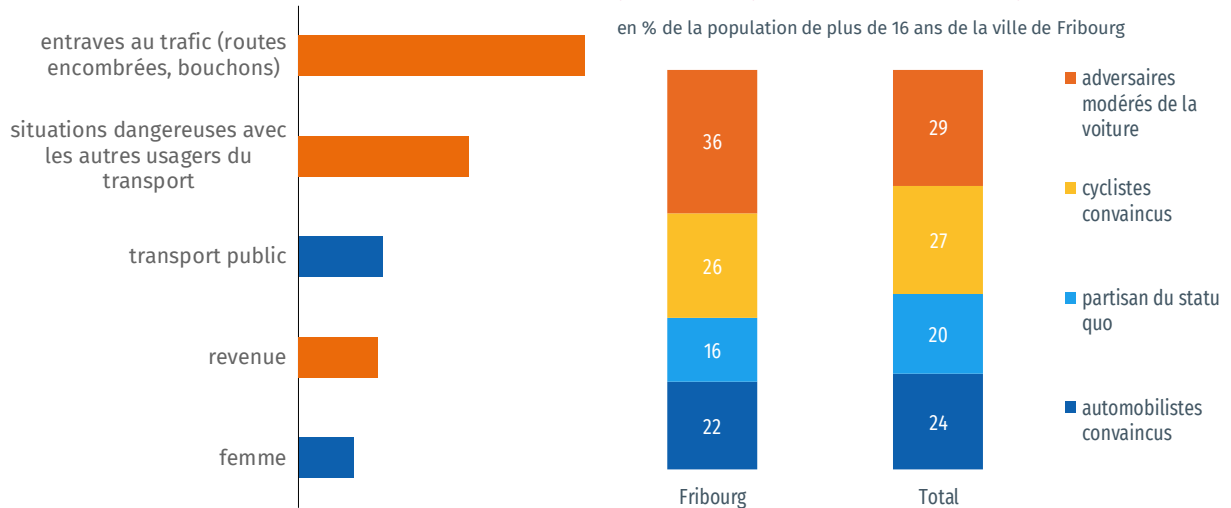


© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain (N Fribourg = 1062, N Total = 8020)

Graphique 3

Influence sur la satisfaction Cluster mesures en matière de politique des transports

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



© gfs.bern Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain 2018 (N = 1062), degré d'explication 30%

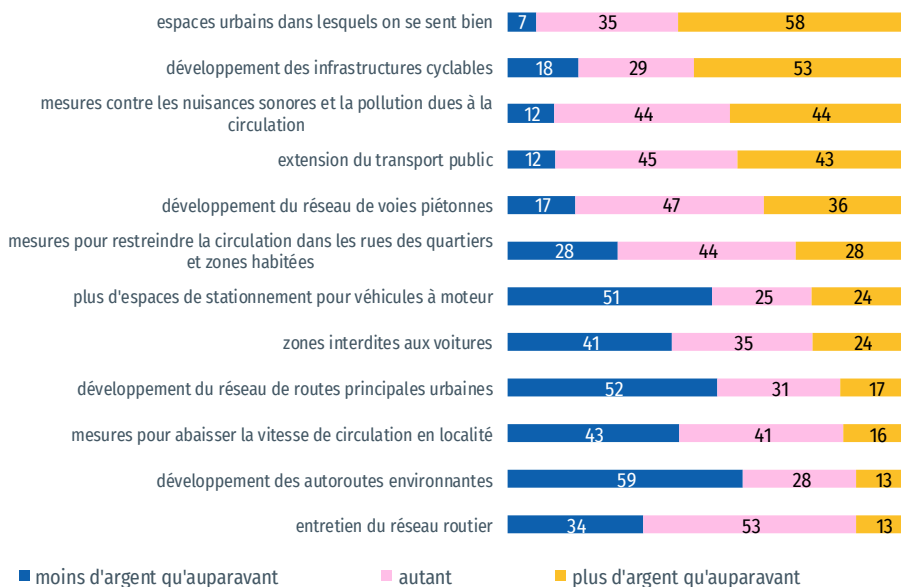
© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain 2018 (N Fribourg = 1062, N Total = 8020)

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.

Graphique 4

Évaluation des mesures en matière de politique des transports

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



© gfs.bern, Enquête auprès de la population concernant le trafic urbain 2018 (N = 1062)

Par rapport aux autres villes, la ville de Fribourg se caractérise par un taux de motorisation supérieur à la moyenne (67%). Dans le cadre de l'étude globale, 61 % de la population possède ou peut utiliser une voiture. Toutefois, cela ne se traduit pas par une utilisation particulièrement forte de la voiture. Environ un cinquième des habitants se déplacent principalement en voiture. Fribourg se situe ainsi en moyenne par rapport aux autres villes.

La voiture est le plus souvent abandonnée pour des raisons de respect de l'environnement. De plus, de nombreux embouteillages et de bonnes correspondances avec les transports en commun sont les raisons les plus importantes pour laisser votre voiture derrière vous.

Les transports publics à Fribourg sont légèrement moins utilisés que dans les autres villes. Dans toutes les villes étudiées, les transports publics sont le moyen de transport le plus important pour 38 % de la population. A Fribourg, 29 pour cent de la population se déplace principalement par les transports publics. Par conséquent, la population a rarement des associations tarifaires ou des abonnements de saison (moins de 10 %). 46 pour cent des personnes interrogées ont une carte demi-tarif et environ un quart ont un abonnement général. Les coûts élevés des billets et des abonnements expliquent pourquoi la plupart des gens n'utilisent pas les transports publics. D'autres raisons telles que le mouvement et la promotion de la santé jouent également un rôle.

La plupart des gens sont à pied à Fribourg (32%). Il n'y a qu'à Nyon que le nombre de piétons est plus élevé. Environ la moitié des personnes interrogées possèdent un vélo dans leur ménage, mais seulement un dixième d'entre elles l'utilisent principalement. Cela fait de Fribourg une "ville automobile" du point de vue de la répartition des voitures, mais en raison de sa taille, la ville est facilement accessible à pied pour ses habitants.

La satisfaction à l'égard de la situation du trafic à Fribourg est plus faible que dans les autres villes étudiées. La majorité des habitants se disent très ou plutôt insatisfaits (54%). L'évaluation est principalement liée à la façon dont vous voyagez dans la vie de tous les jours. La majorité d'entre eux ne sont satisfaits que des personnes qui voyagent beaucoup en transports publics (55%). La majorité des autres usagers de la route sont insatisfaits. La satisfaction des cyclistes est la plus faible. Là-bas, un cinquième seulement est satisfait de la situation. Parmi les automobilistes, plus de 40 % estiment que la situation est bonne.

Les personnes interrogées sont satisfaites principalement parce qu'elles estiment que la qualité des transports publics est bonne. L'insatisfaction est due soit à des déficiences qualitatives perçues dans les transports publics, soit à un réseau de vélos inadéquat, soit à des embouteillages ou à un manque de places de stationnement pour les véhicules à moteur.

A Fribourg, les perturbations de la circulation sont un problème auquel les habitants sont confrontés plus souvent que la moyenne de l'étude globale. Le manque de places de parking et les nuisances sonores sont également fréquents, mais Fribourg figure en moyenne dans l'étude globale. En ce qui concerne les situations dangereuses, la pollution de l'air, le manque de places de stationnement pour les vélos et de places gratuites pour

les piétons, Fribourg se situe en moyenne et ne se caractérise pas par une visibilité problématique particulièrement forte.

Les entraves à la circulation sont un problème général qui se pose quel que soit le moyen de transport choisi. Les routes encombrées ou les embouteillages sont un problème pour les deux tiers des automobilistes et des cyclistes. Parmi les usagers des transports publics ou les piétons, ce chiffre est supérieur à la moitié (56% et 55% respectivement).

De tous les problèmes étudiés, les obstacles perçus à la circulation et les situations dangereuses avec les autres usagers de la route ont un impact négatif évident sur la satisfaction. Ceux qui s'occupent plus fréquemment de ces problèmes sont également plus insatisfaits de la situation de la circulation. Les autres problèmes n'affectent pas la satisfaction, quelle que soit leur prévalence. Le modèle statistique explique 30 % de la variance de la satisfaction et a donc un pouvoir explicatif moyen. Cela signifie que, dans une certaine mesure, la satisfaction est aussi un sentiment instinctif, qui n'est pas lié à des perceptions concrètes des problèmes.

Dans l'ensemble, Fribourg a une vision problématique qui se caractérise par des obstacles à la circulation. Le sentiment n'est pas seulement présent dans les groupes individuels, mais il est exprimé par la majorité de tous les usagers de la route. Les entraves à la circulation sont donc le problème central à Fribourg, dont la population attend une solution politique.

Plus de la moitié des Fribourgeois considèrent les dépenses mensuelles de mobilité comme une charge. La pression du problème est donc supérieure à la moyenne par rapport à l'ensemble de l'étude (58% vs. 50%). Nous avons également observé une augmentation des valeurs dans les villes de Nyon et Lausanne. Le fardeau financier diminue avec l'âge et le revenu. Les conducteurs et les usagers des transports en commun ont le sentiment d'être sous une charge supérieure à la moyenne (65% chacun). Les parts pertinentes, qui considèrent que la charge financière mensuelle est élevée, se retrouvent également dans le trafic cycliste et piétonnier (52 % et 49 % respectivement). Cela contraste le niveau de satisfaction fondamentalement élevé par rapport à la qualité des transports publics avec le sentiment que l'on doit plutôt payer beaucoup pour cela.

En ce qui concerne les mesures de politique des transports, la situation à Fribourg est similaire à celle observée pour toutes les villes étudiées. Le désir d'augmenter les dépenses prédomine en termes de qualité de séjour et d'infrastructures cyclables. En ce qui concerne les transports publics urbains, les voies piétonnes ou la modération de la circulation, les répondants sont satisfaits de la répartition actuelle des fonds. Avec l'augmentation du nombre de places de stationnement et l'expansion des autoroutes et des routes principales urbaines environnantes, la plupart des répondants ont exprimé le désir d'économiser de l'argent. Cependant, la préservation du réseau routier est incontestée. 53 pour cent veulent le même montant de fonds qu'auparavant. Sur la base de ces préférences, la ville de Fribourg se distingue par rapport aux résultats globaux de l'ensemble des villes interrogées par une proportion plus élevée d'opposants modérés.

Compte tenu de l'importance accordée à la circulation piétonne à Fribourg, il est normal qu'une majorité se prononce en faveur d'une augmentation du trafic lent à l'avenir. Un tiers des habitants souhaite également autant d'espace libre que possible pour des espaces publics sans circulation. Il s'agit de la valeur mesurée la plus élevée des sept villes étudiées, ce qui confirme l'impression de Fribourg en tant que ville piétonne.

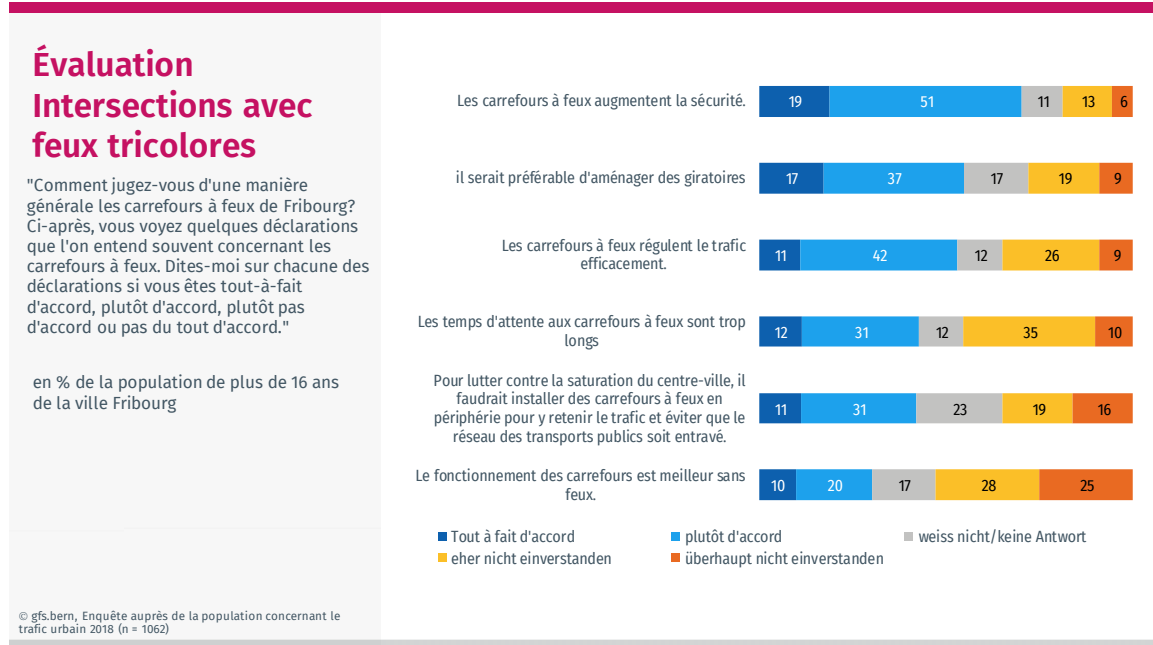
L'utilisation plutôt faible de la bicyclette comme moyen de transport le plus important s'accompagne d'une faible expérience de la population en matière d'offres de location de bicyclettes. Seulement 14 % des répondants ont déjà utilisé un service de location de vélos, ce qui correspond à la moyenne de l'ensemble de l'enquête. Les Fribourgeois ont un niveau d'expérience tout aussi faible en matière de services de covoiturage (12%). Cependant, il est intéressant de noter qu'à Fribourg, sur les sept villes, la plupart des gens peuvent imaginer d'offrir leur propre véhicule sur une plateforme de carsharing (46%, moyenne : 39%).

En ce qui concerne les applications de mobilité, la situation à Fribourg est la même que dans les autres villes. Une majorité (51%) de la population est très intéressée à utiliser les applications smartphone pour déterminer le meilleur moyen de transport et acheter des billets pour l'itinéraire choisi. Toutefois, seule une minorité d'entre eux rendraient leurs propres données entièrement disponibles pour la planification des transports (23% "Oui, certainement"). La plupart des gens veulent décider au cas par cas s'ils veulent partager leurs données (44 %).

3 Constats spécifiques à la ville

En ce qui concerne les feux de circulation existants, les résidents apprécient l'aspect sécuritaire. C'est particulièrement vrai pour les personnes âgées de 40 à 64 ans (75 %). D'autre part, les répondants peuvent imaginer des alternatives aux feux de circulation.

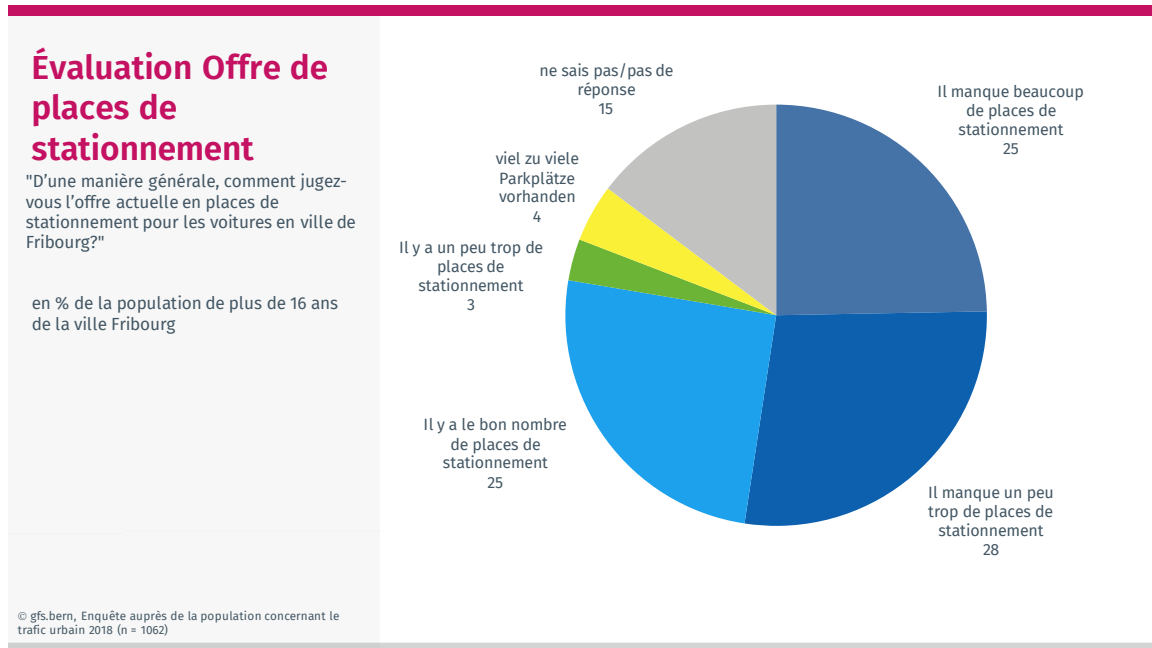
Graphique 5



Une majorité d'entre eux croient que les feux de circulation régulent efficacement la circulation, mais ils préfèrent par contre les carrefours giratoires (54 %). Il y a aussi des crises modérées aux temps d'attente aux passages à niveau des feux de circulation, 43 p. 100 considèrent qu'elles sont trop longues.

Cependant, les résidents ont tendance à vouloir plus de passages à niveau aux feux de circulation à la périphérie des villes (42 %). Le fait que les intersections fonctionnent mieux sans feux de circulation est largement nié. Néanmoins, l'enquête montre qu'il existe un large soutien pour des alternatives telles que les ronds-points. Le bilan des carrefours giratoires est toujours positif, quel que soit le principal moyen de transport utilisé dans la vie quotidienne.

Graphique 6

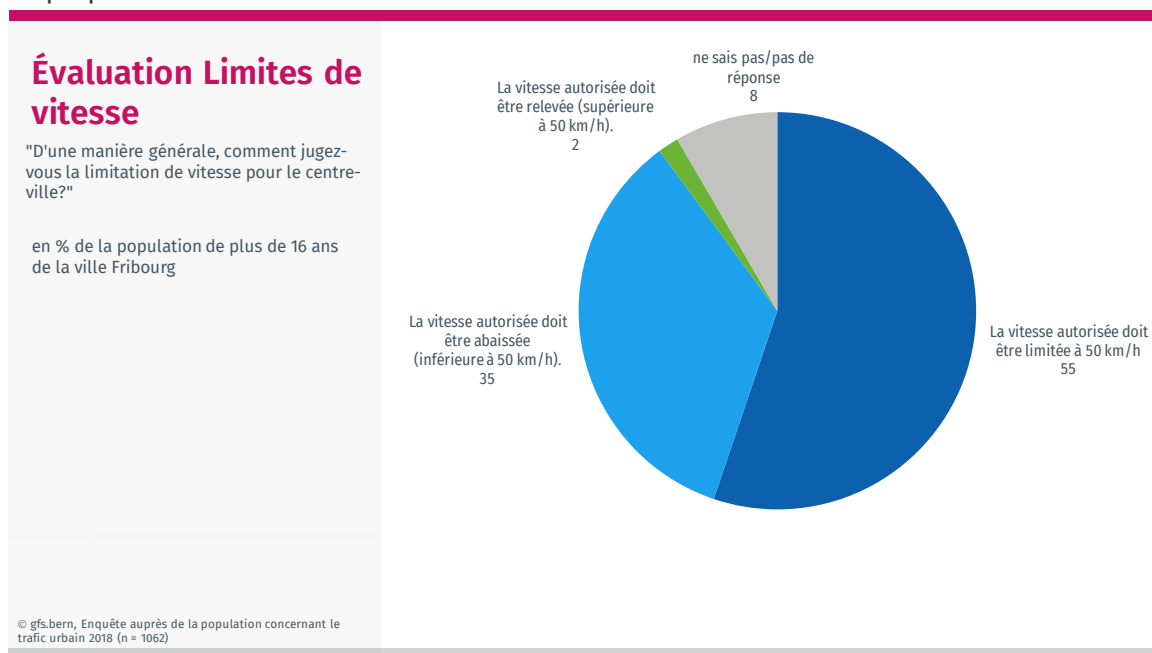


Le problème des entraves à la circulation, particulièrement prononcé chez les automobilistes, est complété par l'avis qu'il y a un manque de places de stationnement en ville (53%). Les personnes âgées, en particulier, aimeraient davantage d'installations de stationnement et les répondants qui sont très insatisfaits de la situation générale de la circulation.

81 % des automobilistes considèrent que la situation du stationnement est problématique. En revanche, moins de la moitié des usagers des transports publics et des piétons sont des usagers des transports publics. La majorité des cyclistes fribourgeois trouvent même qu'il y a suffisamment ou trop de places de stationnement. Ainsi, la ligne de conflit contourne les espaces de stationnement entre la circulation des vélos et celle des voitures.

La limite de vitesse de 50 km/h en centre ville est clairement acceptée (55%), seule une très petite partie souhaite augmenter la vitesse maximale. Environ un tiers d'entre eux préconisent même de réduire la vitesse autorisée à moins de 50 km/h. La vitesse du véhicule devrait être réduite à 50 km/h au minimum.

Graphique 7



La majorité des cyclistes sont favorables à la réduction de la vitesse (57 %). La plupart des piétons sont satisfaits de la limitation de vitesse actuelle (51%), mais 38% peuvent également imaginer une réduction. Cette mesure n'aurait aucune chance pour les personnes qui voyagent principalement en voiture. Dans ce groupe, moins d'un cinquième sont favorables à la réduction de la vitesse maximale.

4 Synthèse

Fribourg occupe une position particulière dans l'enquête entre les pôles de l'automobile et le trafic lent. D'une part, la ville se caractérise par un taux de motorisation supérieur à la moyenne. D'autre part, une grande partie de la population se déplace à pied. Les transports publics sont importants, mais comparés à l'étude globale, ils ne sont pas utilisés autant que dans les autres villes.

La satisfaction à l'égard de la situation du trafic est faible par rapport à d'autres villes, une majorité est insatisfaite de la situation actuelle. Les principales causes de ce mécontentement sont les entraves à la circulation, qui constituent un problème très fréquent pour la population, quel que soit le moyen de transport utilisé.

L'évaluation des mesures de politique des transports, comme dans d'autres villes, est en faveur d'une meilleure qualité de séjour et d'une meilleure infrastructure cyclable. La population a également tendance à vouloir des zones plus libres de circulation. Les personnes interrogées sont plutôt réticentes à étendre l'infrastructure pour les véhicules de tourisme et le désir d'économiser de l'argent prévaut, par exemple dans l'expansion des autoroutes environnantes.

Bien que la voiture ne soit utilisée que par quelques-uns comme moyen de transport le plus important, une majorité de la population est d'avis qu'il y a trop peu de places de stationnement pour les véhicules à moteur dans la ville. Cela signifie que les conducteurs occasionnels souhaiteraient également voir des améliorations à cet égard. La population dispose cependant de deux places de stationnement : d'une part, elle perçoit une pénurie,

mais par rapport à d'autres mesures, elle n'y consacrerait pas davantage de ressources financières.

Sur la base de cette enquête, la combinaison habile de la circulation automobile et des zones sans circulation s'est avérée être un défi pour la politique municipale. Du point de vue des habitants, l'amélioration de la fluidité du trafic est une priorité. Des alternatives telles que les ronds-points au lieu des feux de circulation réguliers sont très bien acceptées en tant que mesure.

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

