



**Une majorité claire contre des  
limitations de vitesse supplémentaires  
en ville de Fribourg et dans le canton**

## Équipe de projet

**Lukas Golder:** co-directeur

**Martina Mousson:** responsable du projet

**Ronja Bartlome:** collaboratrice scientifique Data Science

**Roland Rey:** collaborateur administration

# Table des matières

<b>1</b>	<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>4</b>
1.1	Objectifs et profil de l'étude .....	4
<b>2</b>	<b>PREMIER APERÇU .....</b>	<b>5</b>
2.1	Grande satisfaction quant à la situation actuelle des transports .....	5
2.2	Faible acceptation de l'introduction de limitations de vitesse supplémentaires .....	5
2.3	Schéma conflictuel : composante politique chargée .....	6
2.4	Argumentaire.....	8
<b>3</b>	<b>THÈSES.....</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>MÉTHODE ET BASE DE DONNÉES .....</b>	<b>11</b>
<b>5</b>	<b>ANNEXE .....</b>	<b>12</b>
5.1	Équipe gfs.bern .....	12

# 1 Introduction

## 1.1 Objectifs et profil de l'étude

La ville de Fribourg veut limiter la vitesse à 30 km/h jour et nuit sur les trois quarts de son réseau routier. Au total, la vitesse devrait être réduite sur une quarantaine d'axes routiers. Cette idée fait partie des mesures d'un projet de réduction du bruit.

L'objectif de l'étude « 30 km/h Fribourg » était de connaître la position des habitant-e-s du canton de Fribourg sur le thème de la politique des transports.

Une enquête téléphonique en français et en allemand a été menée auprès de la population du canton de Fribourg pour connaître son avis sur l'introduction de limitations de vitesse supplémentaires à 30 km/h.

Les graphiques ci-après donnent un aperçu des principaux résultats de l'enquête menée en octobre 2022.

La méthodologie est détaillée à la fin du rapport.

## 2 Premier aperçu

### 2.1 Grande satisfaction quant à la situation actuelle des transports

La grande majorité des habitant-e-s du canton de Fribourg interrogé-e-s sont plutôt satisfait-e-s ou très satisfait-e-s de la situation actuelle des transports dans le canton.

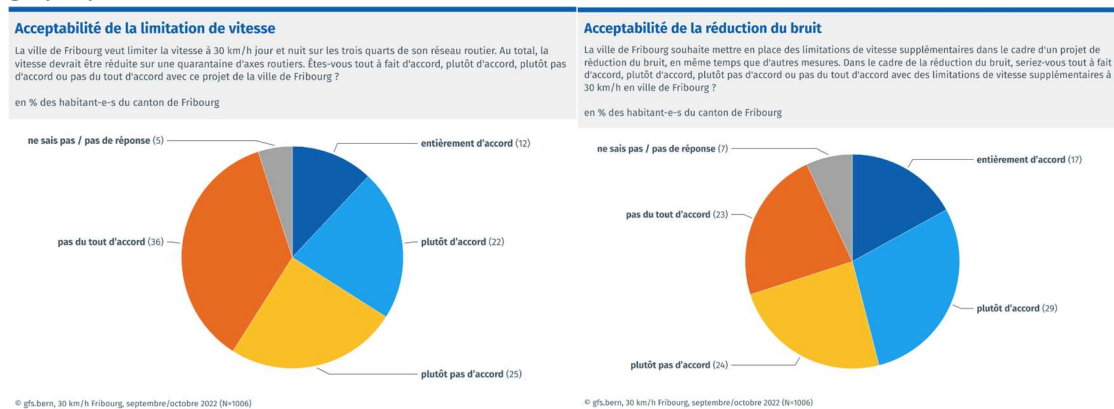
Avec 21 %, les avis critiques sont clairement minoritaires. 83 % des sondé-e-s possèdent une voiture, 39 % sont membres du TCS. Pour 58 % c'est le moyen de transport principal pour les loisirs et pour se rendre au travail.

### 2.2 Faible acceptation de l'introduction de limitations de vitesse supplémentaires

L'acceptation du principe de l'introduction de limitations de vitesse supplémentaires par les habitant-e-s du canton est actuellement faible. 35 % des habitant-e-s seraient (plutôt) d'accord avec l'idée de la ville de Fribourg de limiter la vitesse à 30 km/h sur une quarantaine d'axes routiers. Mais une nette majorité (61 %) s'y oppose (plutôt).

L'acceptation de l'introduction de zones 30 km/h augmente toutefois nettement lorsqu'elle est interrogée dans le contexte du projet de réduction du bruit. 46 % des sondé-e-s se déclarent (plutôt) d'accord avec l'idée de zones 30 km/h supplémentaires dans le cadre de la limitation des émissions sonores, 49 % y sont (plutôt) opposés même dans ce cas.

graphique 1



## 2.3 Schéma conflictuel : composante politique chargée

Les deux questions – celle de l’extension des zones 30 km/h au sens strict et celle dans le contexte de la réduction du bruit – connaissent une charge politique évidente. Un schéma gauche-droite clair est déjà perceptible.

Les sympathisants des Verts, du PS et des Verts libéraux sont majoritairement favorables à la limitation globale de la vitesse à 30 km/h, tous les autres électors de partis sont majoritairement contre.

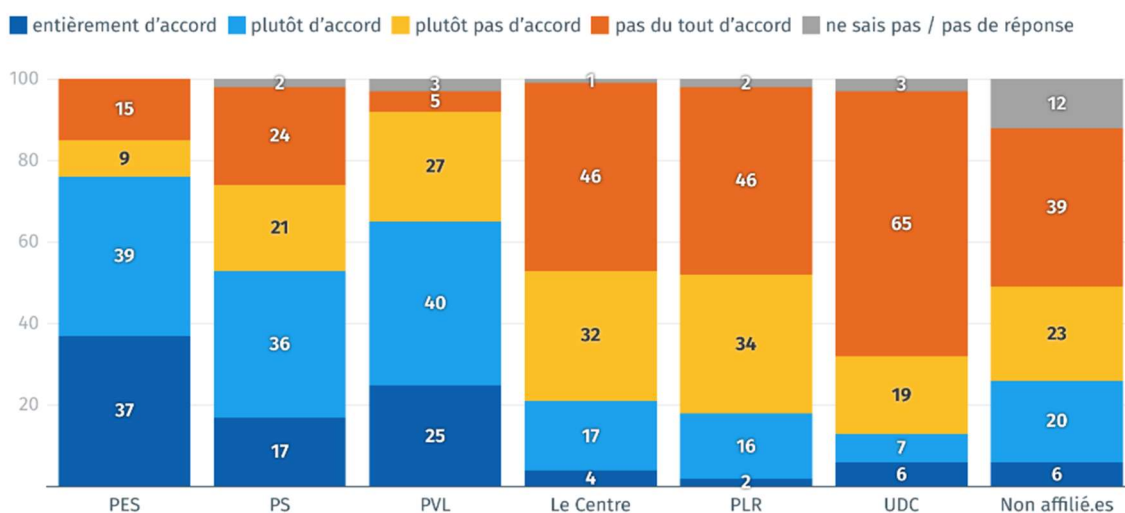
Les pôles d’opinion sont constitués par les partisans des Verts et ceux de l’UDC.

graphique 2

### Acceptabilité de la limitation de vitesse par parti

La ville de Fribourg veut limiter la vitesse à 30 km/h jour et nuit sur les trois quarts de son réseau routier. Au total, la vitesse devrait être réduite sur une quarantaine d’axes routiers. Êtes-vous tout à fait d’accord, plutôt d’accord, plutôt pas d’accord ou pas du tout d’accord avec ce projet de la ville de Fribourg ?

en % des habitant-e-s du canton de Fribourg



© gfs.bern, 30 km/h Fribourg, septembre/octobre 2022 (n=790), sig., Cramér's V = 0.26

Alors que la question de l’introduction de réductions de vitesse supplémentaires ne recueille pas d’autres majorités d’approbation, il en va autrement de la question de la réduction de la vitesse dans le contexte de la réduction du bruit.

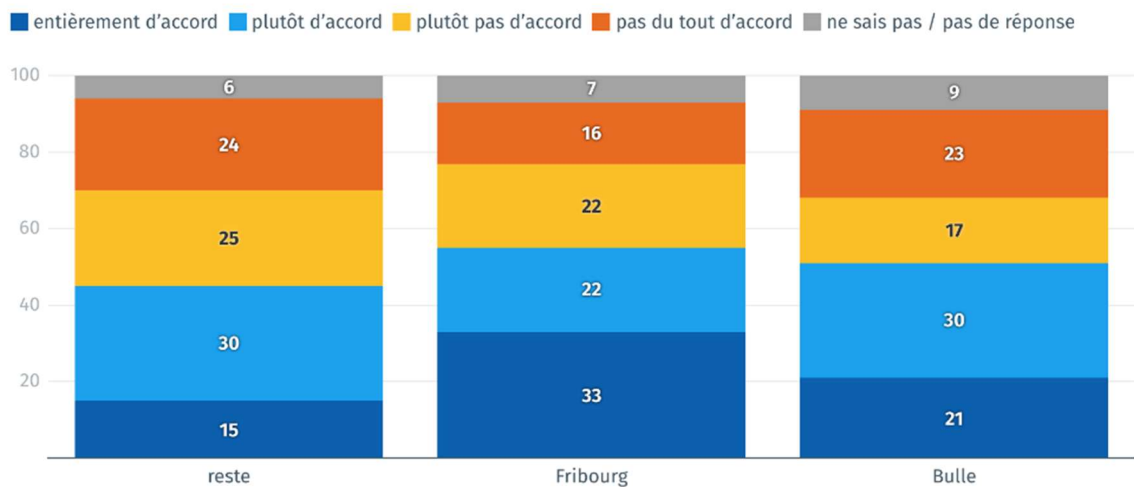
Les Fribourgeois-e-s retraité-e-s, les personnes ayant un niveau de formation élevé, les francophones, les femmes et les personnes venant de Bulle ou de Fribourg sont majoritairement d'accord avec les réductions de vitesse dans le contexte de la réduction du bruit.

graphique 3

### Acceptabilité de la réduction du bruit par type d'agglomération

La ville de Fribourg souhaite mettre en place des limitations de vitesse supplémentaires dans le cadre d'un projet de réduction du bruit, en même temps que d'autres mesures. Dans le cadre de la réduction du bruit, seriez-vous tout à fait d'accord, plutôt d'accord, plutôt pas d'accord ou pas du tout d'accord avec des limitations de vitesse supplémentaires à 30 km/h en ville de Fribourg ?

en % des habitant-e-s du canton de Fribourg



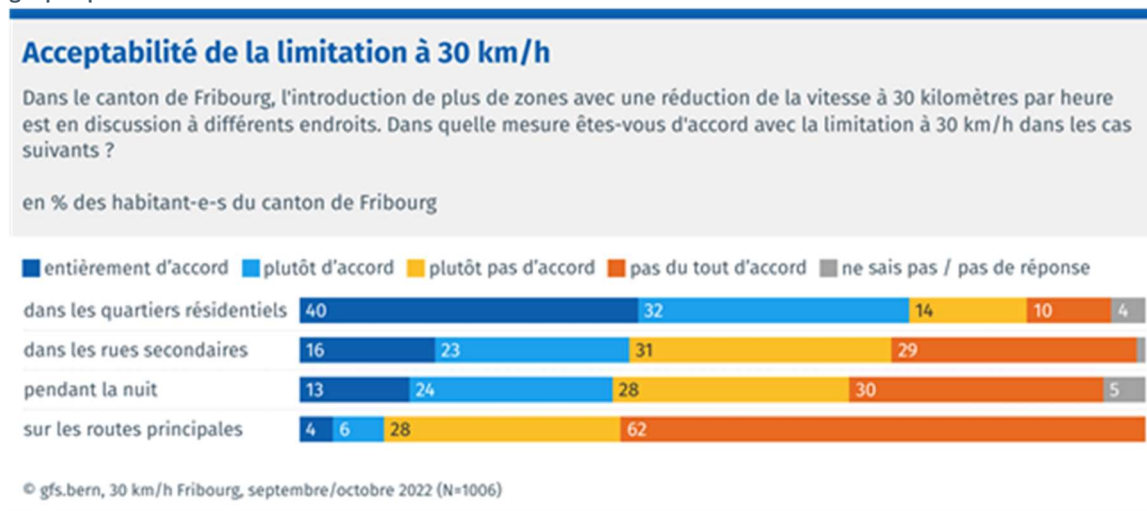
© gfs.bern, 30 km/h Fribourg, septembre/octobre 2022 (N=1006), sig., Cramér's V = 0.08

## 2.4 Argumentaire

L'acceptation des réductions de vitesse ne dépend pas seulement de l'encadrement du contenu, mais aussi du contexte spatial. Ainsi, les réductions de vitesse à 30 km/h sont largement acceptées dans les zones résidentielles, mais pas au-delà.

Sur les routes principales en particulier, l'introduction de réductions de vitesse se heurterait à une forte résistance. De même, plus de la moitié des Fribourgeois-e-s se montrent critiques à l'égard des limitations nocturnes.

graphique 4



De tous les arguments testés ici, celui qui obtient le plus de soutien est celui selon lequel les routes principales limitées à 50 km/h permettraient au trafic de s'écouler et éviteraient le trafic de transit dans les quartiers. Mais la meilleure qualité de vie que le projet promet aux habitants constitue aussi un argument qui convainc plus des deux tiers des sondé-e-s.

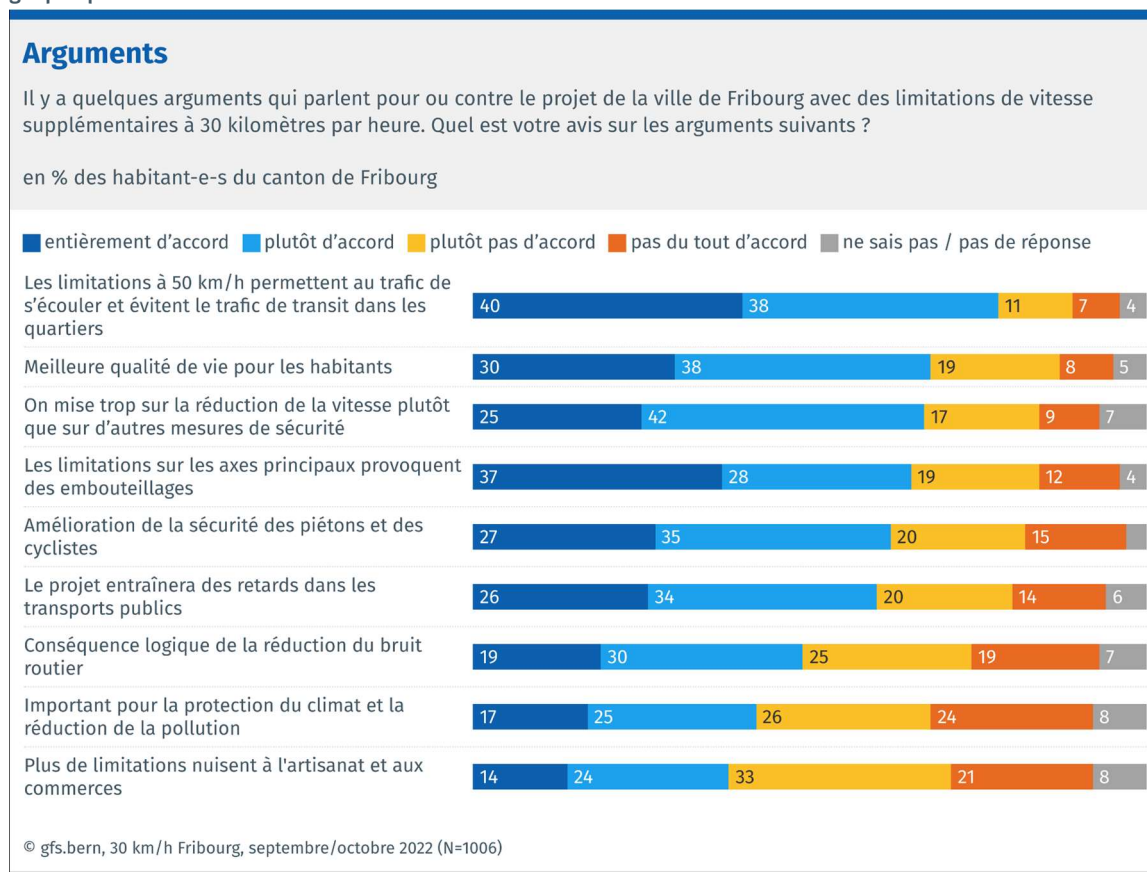
En troisième et quatrième position, on trouve toutefois des déclarations critiques qui convainquent également deux tiers des personnes interrogées : le projet mise trop sur la réduction de la vitesse plutôt que sur d'autres mesures de sécurité. Et les limitations à 30 km/h sur les axes principaux provoquent davantage d'embouteillages.

Une majorité de 62 % estime en outre que le projet améliorerait la sécurité des piétons et des cyclistes. La crainte que le projet entraîne des retards dans les transports publics est également partagée par une majorité de 60 % des habitant-e-s du canton de Fribourg. Les avis sont partagés sur la question de savoir si le projet est une conséquence logique permettant de réduire le bruit de la route : 49 % sont (plutôt) d'accord avec cette affirmation, 44 % (plutôt) pas.



Le fait que les limitations prévues à 30 km/h soient considérées comme une mesure importante pour la protection du climat et la réduction de la pollution est mis en doute par une majorité de 50 %. Cependant, une majorité (54 %) met également en doute l'argument selon lequel davantage de limitations à 30 km/h nuiraient à l'artisanat et aux commerces de la ville de Fribourg.

graphique 5



### 3 Thèses



Le refus de limitations de vitesse supplémentaires est claire mais dépend du cadre.

Si l'on en discute dans le contexte de la réduction des émissions sonores, l'acceptation augmente. Les réductions de vitesse sont acceptées dans les quartiers résidentiels, mais pas au-delà.



La grande satisfaction actuelle concernant la situation du trafic dans le canton de Fribourg témoigne d'un faible intérêt sur la question des réductions de vitesse.

Certes, des effets positifs potentiels de telles réductions de vitesse sont perçus (qualité de vie, sécurité), mais ils sont contrebalancés par des craintes importantes (davantage d'embouteillages, retards dans les transports publics).



Une votation populaire dans le cadre d'une initiative cantonale visant à maintenir le régime de vitesse différencié actuel aurait de grandes chances de succès.

Le camp du oui est favorisé tant qu'il parvient à débattre des avantages fondamentaux d'une politique globale des transports, dont la vitesse n'est qu'un aspect.

## 4 Méthode et base de données

Le sondage téléphonique pour la présente enquête a été réalisé par le Service d'enquête gfs.

L'institut de recherche gfs.bern a été chargé de l'évaluation et de l'analyse des données.

tableau 1: rapport technique succinct

<b>Mandataire</b>	TCS Section Fribourg
<b>Corpus de base</b>	habitant-e-s du canton de Fribourg à partir de 18 ans
<b>Relevé des données</b>	par téléphone, assisté par ordinateur (CATI)
<b>Nature de l'échantillonnage</b>	randomisé/par régions linguistiques
<b>Période d'enquête</b> <b>Jour médian de l'enquête</b>	28 septembre – 31 octobre 2022 4 octobre 2022
<b>Taille de l'échantillon</b>	minimum 1'000, réel 1'006
<b>Erreur d'échantillonnage</b>	± 3.1 points de pourcentage d'une valeur de 50% (et probabilité de 95%)
<b>Particularités des quotas</b>	sexe/âge interverrouillés
<b>Pondération selon</b>	sexe, âge, langue, partie
<b>Durée de l'enquête moyenne</b>	8.9 minutes (écart-type : 2.1 minutes)

©gfs.bern, TCS Section Fribourg 30 km/h, novembre 2022

## 5 Annexe

### 5.1 Équipe gfs.bern

---

#### LUKAS GOLDER

Co-directeur et président du conseil d'administration gfs.bern, politologue et spécialiste des médias, MAS FH in Communication Management, NDS HF Chief Digital Officer, chargé de cours à la Haute école de Lucerne et au KPM de l'Université de Berne.

✉ [lukas.golder@gfsbern.ch](mailto:lukas.golder@gfsbern.ch)



Domaines de spécialisation :

Analyses intégrées de la communication et des campagnes, analyses de l'image et de la réputation, analyses des médias / analyses de l'effet des médias, recherche sur la jeunesse et les changements sociaux, votations, élections, modernisation de l'État, réformes de la politique de la santé.

Publications dans des ouvrages collectifs, des magazines spécialisés, la presse quotidienne et sur Internet.

---

#### MARTINA MOUSSON

Responsable de projet, politologue

✉ [martina.mousson@gfsbern.ch](mailto:martina.mousson@gfsbern.ch)



Domaines de spécialisation :

Analyse de thèmes et d'enjeux politiques, votations et élections nationales (SRG-Trend, analyses VOX, baromètre électoral), analyses d'image et de réputation, analyses de communication intégrées, analyses de contenu des médias, méthodes qualitatives, thèmes de société (recherche sur la jeunesse, racisme, familles, classe

---



### **RONJA BARTLOME**

Collaboratrice scientifique Data Science

✉ [ronja.bartlome@gfsbern.ch](mailto:ronja.bartlome@gfsbern.ch)

Domaines de spécialisation :

Analyse de données, programmations, visualisations, recherches, méthodes quantitatives et qualitatives

---



### **ROLAND REY**

Collaborateur administration

✉ [roland.rey@gfsbern.ch](mailto:roland.rey@gfsbern.ch)

Domaines de spécialisation :

Publication assistée par ordinateur, visualisations, administration de projets, Administration des conférences

---

gfs.bern ag  
Effingerstrasse 14  
CH – 3011 Bern  
+41 31 311 08 06  
info@gfsbern.ch  
www.gfsbern.ch

L'institut de recherche gfs.bern est membre de l'Association suisse des recherches de marché et sociales et garantit qu'aucune interview n'est menée avec des intentions ouvertes ou cachées de publicité, de vente ou de commande.

Plus d'informations sur [www.schweizermarktforschung.ch](http://www.schweizermarktforschung.ch)

