



La mobilité des Genevois et des Vaudois en 2005 et son évolution depuis 2000

Synthèse

novembre 2008

Le microrecensement transports [MRT]

Le microrecensement sur le comportement de la population en matière de transports est effectué tous les 5 ans par l'Office du Développement Territorial (ARE) et l'Office Fédéral de la Statistique (OFS). Lors de l'édition 2005, environ 33'000 personnes en Suisse ont été enquêtées sur leurs déplacements de la veille, leur équipement en moyens de transport ou encore sur leurs opinions à propos d'éléments de politiques des transports.

Glossaire

La mobilité quotidienne des personnes interrogées peut être décomposée en étapes.

Une **étape** est un trajet d'au moins 25 mètres à l'extérieur d'un bâtiment, effectué avec un seul moyen de transport (marche à pied, bus, tram, automobiliste comme conducteur ou passager, etc.).

Un **déplacement** est un trajet effectué pour un seul motif (se rendre au travail, rentrer à la maison, achats, accompagner quelqu'un, etc.), qui peut être constitué d'une ou plusieurs étapes, selon que la personne a utilisé un seul ou plusieurs moyens de transport. Par exemple, promener son chien est un déplacement constitué d'une seule étape, se rendre au travail en allant chercher sa voiture garée dans le quartier est un déplacement constitué de deux étapes (une à pied, une en voiture). Enfin, les déplacements effectués depuis le départ jusqu'au retour au domicile sont agrégés en boucles de déplacements.

Une **boucle** est composée soit d'un seul déplacement (par exemple, promenade autour de la maison), soit de deux (par exemple, un aller-retour pour aller au travail), soit de trois ou plus (par exemple, aller au travail, puis effectuer des achats, puis rentrer à la maison).

Les déplacements et les boucles permettent de calculer la **part modale** des différents moyens de transport (en pourcentage de boucles ou de déplacements), c'est-à-dire le poids respectif de la marche à pied (comme moyen exclusif), de la voiture, des transports collectifs, etc.– les étapes donnent trop de poids à la marche pour représenter une image réaliste de la mobilité.

Enfin, l'agrégation des déplacements et des boucles à la personne permet de calculer le **kilométrage moyen parcouru** et la **durée moyenne** consacrés aux déplacements par les Genevois et les Vaudois.

Mandants

Direction Générale de la mobilité (DGM), Office cantonal de la statistique (OCSTAT), Direction Générale de l'Aménagement du Territoire (DGAT), Etat de Genève
Service de la Mobilité (SM), Etat de Vaud

Pilotage

Christian Liaudat (SM), Gérard Widmer (DGM)

Groupe de suivi

Paolo De Faveri (OCSTAT), Sophie Rossillion (OCSTAT), Gilles Campart (SCRIS), Nicolas Wälti (Office des Transports, Neuchâtel)

Les offices de statistique genevois (OCSTAT) et vaudois (SCRIS) sont intervenus sur les questions de nature méthodologique et, conformément au devoir d'indépendance et d'impartialité de la statistique publique, sans prendre position sur d'éventuelles questions de politique publique. A Genève, l'OCSTAT a aussi contribué au financement du projet.

Toute considération sur la politique de transport à mettre en œuvre est faite sous la responsabilité des services en charge de la mobilité.

Mandataires

Christophe Jemelin, Laboratoire de Sociologie Urbaine (LASUR) EPFL
Giuseppe Pini, Patrick Boillat, Marie Bussard, Sébastien Munafo, Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM), UNIGE

Pour tout renseignement, s'adresser à :

M. Christian Liaudat, Etat de Vaud (tél. 021 316 73 73 christian.liaudat@vd.ch)

M. Gérard Widmer, Etat de Genève (tél. 022 327 47 70 gerard.widmer@etat.ge.ch)

Table des matières

Introduction	4
La comparaison et ses limites	4
Les découpages	5
L'équipement des ménages.....	6
Les ménages sans voitures	6
Le permis de conduire	8
Les abonnements de transport collectif.....	10
Comment et avec quels moyens de transport se déplacent les Genevois et les Vaudois ?	12
Les distances parcourues et la durée de déplacement	12
La répartition modale des déplacements.....	14
La répartition modale selon les distances effectuées	16
Pourquoi les Genevois et les Vaudois se déplacent-ils ?.....	18
Les motifs de déplacement	18
Le motif travail : répartition modale selon la commune de domicile.....	20
Le motif travail : la disponibilité d'une place de stationnement selon la commune de travail ..	22
La complexité des déplacements : l'approche par les boucles	25
Les boucles : la répartition modale selon la commune de domicile	26
La répartition des motifs de déplacement selon les jours de semaine.....	28
Les boucles : les caractéristiques en un coup d'oeil.....	30
En conclusion.....	33
Les constats majeurs	33
Vers une inversion des tendances ?	34
Les orientations pour les actions publiques.....	35

Introduction

Les infrastructures de transport existantes sont très sollicitées par une demande de mobilité en forte croissance. La population et les emplois attendus dans un futur proche dans les cantons de Genève et de Vaud continueront à exercer une pression importante sur ces infrastructures, malgré les développements prévus à court et moyen terme. Pour répondre à la demande de mobilité future, les différents systèmes de transport devront être exploités de manière optimale en misant particulièrement sur leur complémentarité. L'objectif est de permettre aux personnes le choix du moyen de transport le plus adapté pour chaque déplacement.

Cette recherche d'optimisation nécessite une connaissance approfondie des habitudes et comportements de mobilité des personnes qui utilisent les infrastructures à disposition. Dans cette perspective, le microrecensement transports [MRT] donne une image détaillée de la mobilité des habitants des deux cantons en question et permet d'en analyser l'évolution. Il constitue, dans ce sens, la base statistique indispensable à la préparation des décisions politiques et à l'évaluation de leurs éventuels effets.

En complément à l'échantillon de base retenu par la Confédération, les cantons de Genève et de Vaud ont financé, comme en 2000, un suréchantillonnage de personnes enquêtées, permettant la réalisation d'analyses statistiquement significatives à l'échelle des régions et des agglomérations.

Ce document de synthèse est le fruit d'une collaboration étroite entre les services de l'Etat de Genève et de l'Etat de Vaud, à l'image des moyens à mettre en œuvre pour traiter une problématique qui dépasse largement les frontières cantonales. Des méthodes d'analyses communes ont également facilité les comparaisons intercantionales et permis des analyses spécifiques, basées sur la notion de boucle de déplacement. Cette approche, plus à même de décrire la réalité de la mobilité quotidienne, sera reprise en 2010 par l'Office fédéral de la Statistique et appliquée à tout le territoire suisse.

L'objectif de ce document est de fournir aux milieux techniques et politiques, mais aussi au grand public, une synthèse des chiffres les plus significatifs, principalement les évolutions observées entre 2000 et 2005. Le lecteur averti désirant connaître l'ensemble des résultats détaillés se référera aux rapports d'étude complets (cf. liste en annexe).

La comparaison et ses limites

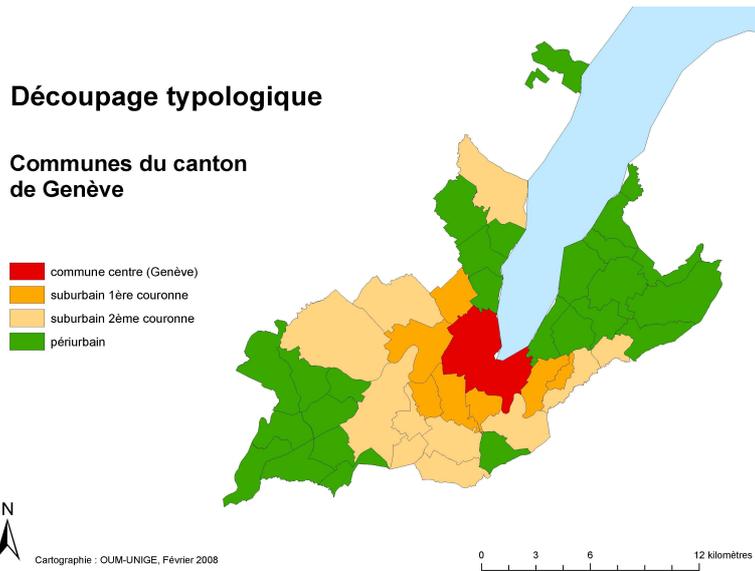
La présentation des résultats issus du MRT des Genevois et des Vaudois n'est pas à considérer comme une analyse comparative au sens littéral du terme. En effet, les moyennes cantonales sont relatives à des territoires très différents en termes de taille et de structure urbaine. En revanche, les analyses selon le découpage typologique permettent de dépasser ces différences et d'observer, par exemple, les propensions à utiliser les transports collectifs ou de la marche comme moyen de transport dans les tissus périurbains, de première couronne, ou de centre-ville.

Les découpages

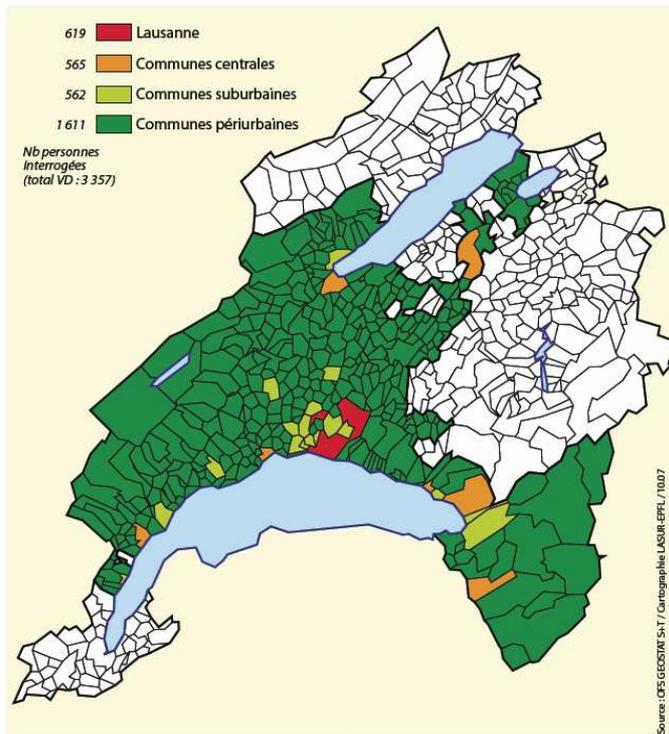
Afin de permettre des comparaisons entre tissus urbains équivalents, un seul découpage typologique est utilisé dans ce document de synthèse.

Pour le canton de Vaud, les communes centrales correspondent aux centres-villes d'Yverdon-les-Bains, Nyon, Morges, Payerne, Vevey, Montreux et Aigle, qui disposent de services de transports collectifs urbain.

Genève : découpage typologique (3'630 personnes interrogées)



Vaud : découpage typologique (3'357 personnes interrogées)



L'équipement des ménages

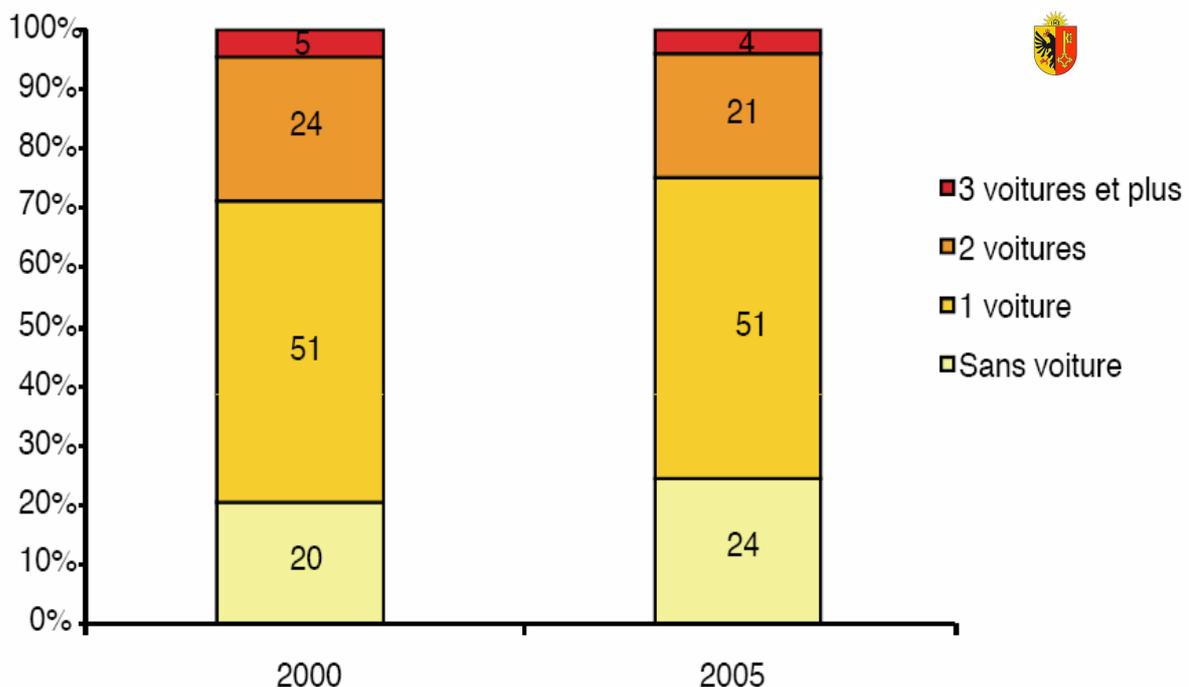
L'équipement des ménages correspond au "portefeuille" de mobilité des ménages, à savoir la possession d'une ou plusieurs voitures (et leur mise à disposition au sein du ménage), la possession du permis de conduire, d'un vélo (avec ou sans vignette) et d'un ou plusieurs abonnements de transports collectifs. Il constitue un élément central pour la compréhension des comportements de mobilité puisqu'il détermine, en grande partie, les possibilités de déplacement des ménages, notamment les choix des moyens de transport utilisés.

Les ménages sans voiture

Entre 2000 et 2005, on note à Genève une augmentation significative de la part des ménages ne possédant aucune voiture pour atteindre près d'un quart des ménage (de 20% à 24%).

Environ la moitié des ménages est équipée d'une seule voiture en 2005, une valeur stable par rapport au recensement précédent. Enfin, les ménages multimotorisés (2 voitures et plus) voient leur poids décliner, et passer de 29% en 2000 à 25 % en 2005.

Genève : répartition des ménages selon le nombre de voitures, évolution 2000-2005



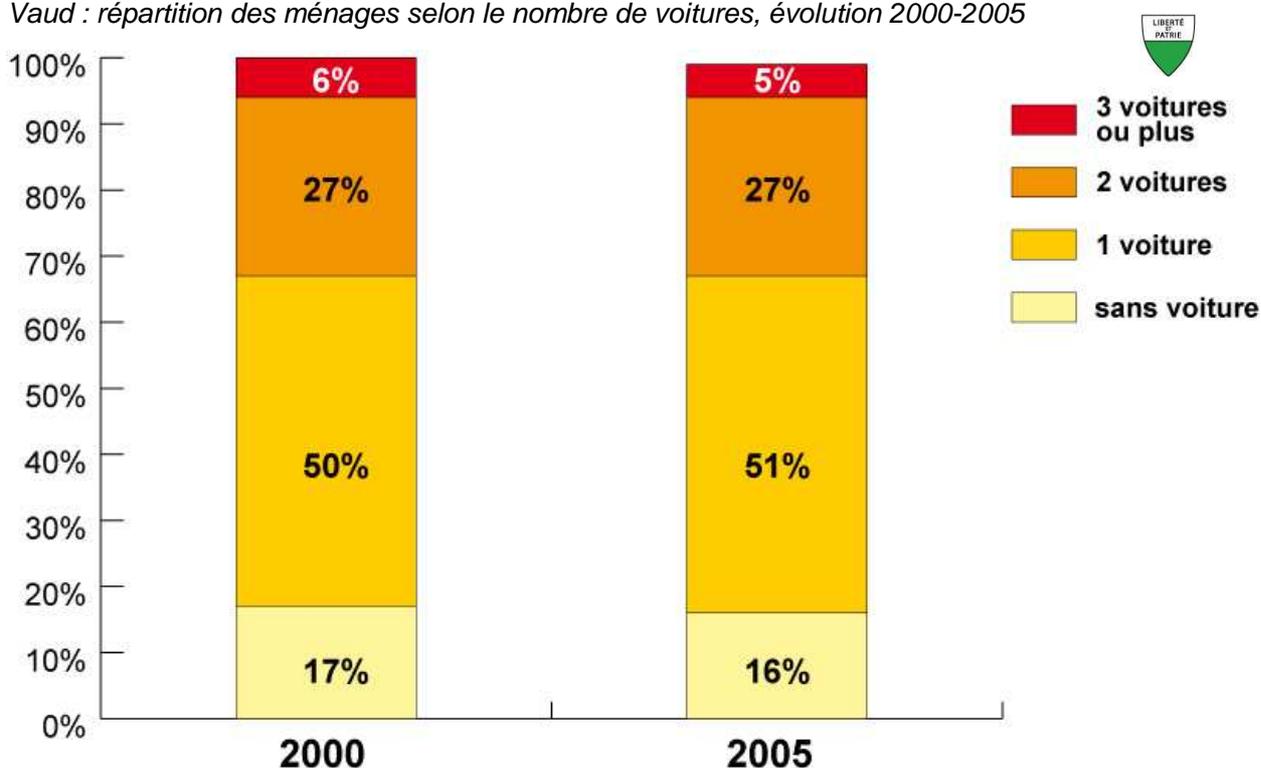
La part de ménages sans voiture varie fortement en fonction du type de tissu urbain et diminue fortement en fonction de l'éloignement par rapport au centre-ville (de 36% en Ville de Genève à 6% dans le périurbain).

L'augmentation du poids des ménages sans voiture observée entre 2000 et 2005 se concentre essentiellement en Ville de Genève, où la part des ménages sans voiture passe de 30% à 36%.

En revanche, dans les autres types de communes, l'importance relative des ménages sans voiture reste stable entre 2000 et 2005. Quant à la diminution du poids des ménages multimotorisés, elle concerne tous les types de communes et varie entre -2 et -4 points.

Contrairement à Genève, on n'observe pas dans le canton de Vaud une progression des ménages sans voiture. La moyenne cantonale se tasse, passant de 17% à 16%. La répartition globale est très stable entre 2000 et 2005.

Vaud : répartition des ménages selon le nombre de voitures, évolution 2000-2005



La part des ménages sans voiture à Lausanne (34%) est similaire à celle de la Ville de Genève (36%), les valeurs des autres centres-villes vaudois se rapprochant de la première couronne genevoise avec une proportion nettement plus faible (environ 20%). Cette part continue de décroître en fonction de l'éloignement par rapport au centre pour s'établir à 8% dans le périurbain. Le taux de ménages possédant 2 voitures varie quant à lui de 12% en ville de Lausanne à 38% dans le périurbain.

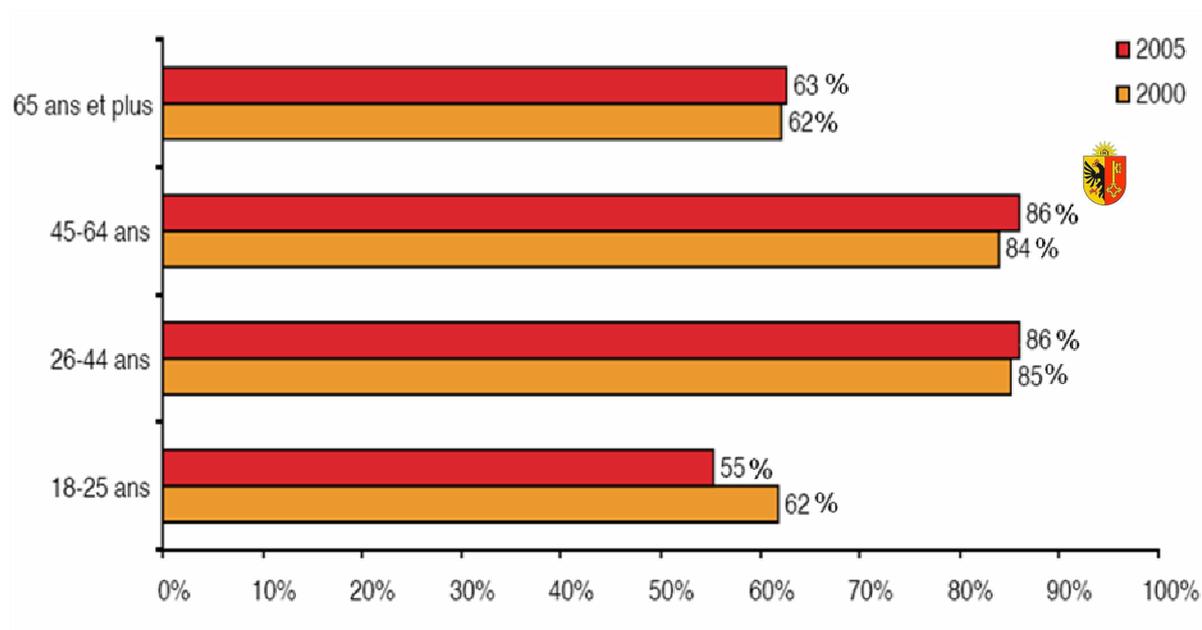
Le taux de ménages sans voiture – au contraire de Genève – n'augmente dans aucun type de commune vaudoise. Les évolutions sont très peu différenciées, tout au plus remarque-t-on une légère baisse de la multimotorisation dans les communes centrales comme Yverdon-les-Bains ou Vevey. La proportion de ménages avec deux voitures y passent, en effet, de 22% à 18%, et celle des ménages avec une seule voiture de 54% à 59%.

Le permis de conduire

Entre 2000 et 2005, la part des Genevois (personnes âgées de 18 ans au moins) détenteurs d'un permis de conduire se maintient à 78%. Ce chiffre masque en réalité des évolutions opposées : une progression de la possession du permis de conduire chez les femmes (de 68% à 71%) et une diminution chez les hommes (de 89% à 86%).

Si l'on différencie cette évolution par âge, on remarque une nette baisse de la part des détenteurs de permis de conduire chez les jeunes de 18 à 25 ans (de 62% à 55%). On observe, en revanche, une certaine stabilité dans les autres groupes d'âge.

Genève: part de détenteurs de permis de conduire, selon la tranche d'âge, évolution 2000-2005

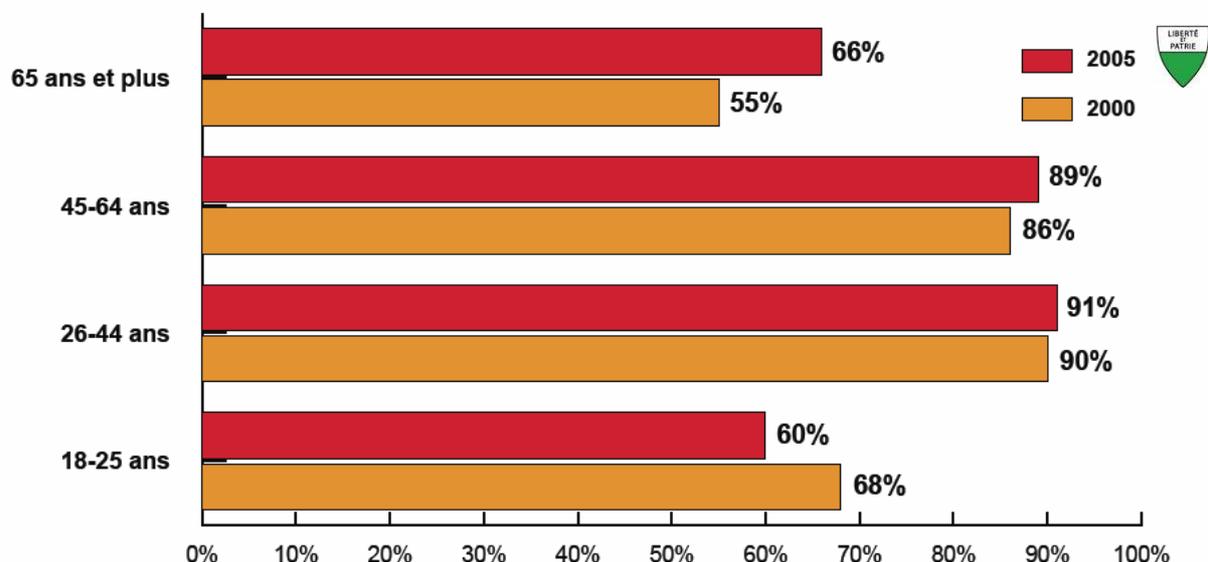


Entre 2000 et 2005, la part des personnes possédant un permis de conduire mais n'ayant pas de voiture à disposition augmente de 9% à 12%. Néanmoins, la part des personnes ayant une voiture toujours disponible progresse légèrement (de 81% à 82%).

Dans le canton de Vaud, la part des détenteurs de permis de conduire augmente de 80% à 82% – uniquement grâce aux femmes, dont le taux passe de 71% à 76% entre 2000 et 2005 –, la part des hommes restant stable (90%).

Les évolutions entre 2000 et 2005 sont très différenciées : la part des seniors détenteurs du permis augmente fortement (de 55% à 66%), celle des actifs plus faiblement (de 1 à 3 points). En revanche, tout comme à Genève, la part des 18-25 ans diminue (de 68% à 60%).

Vaud : part de détenteurs de permis de conduire, selon la tranche d'âge, évolution 2000-2005



Entre 2000 et 2005, la part des personnes possédant un permis de conduire mais n'ayant pas de voiture à disposition diminue de 9% à 6%. En revanche, la part des personnes ayant une voiture toujours disponible augmente de 84% à 90%, une évolution contraire à celle observée à Genève.

A quoi attribuer cette baisse chez les jeunes ? Les hypothèses explicatives suivantes peuvent être énoncées : une moins forte identification au « rite de passage » que constitue l'obtention du permis de conduire à 18 ans, les conditions économiques moins favorables et le coût que représentent les cours de conduite, et peut-être une plus large utilisation des moyens de transport alternatifs à la voiture, dont l'offre s'est améliorée durant la période considérée.

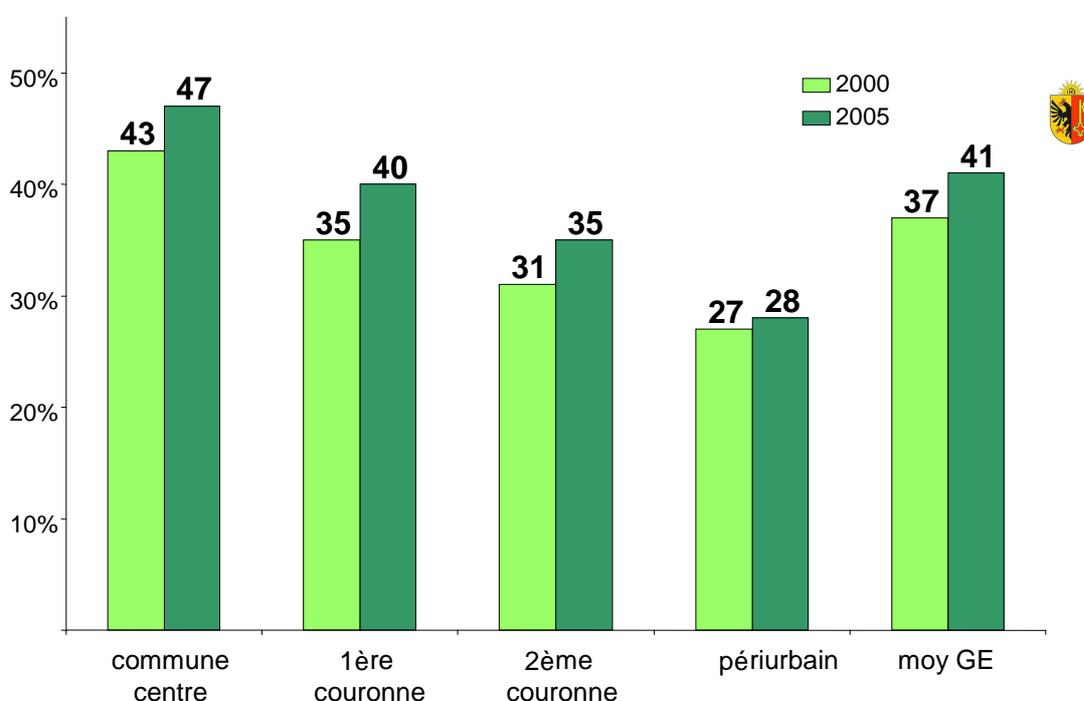
Les abonnements de transport collectif

La possession d'un abonnement de transport collectif est un bon indicateur de la diversité du « portefeuille de mobilité » d'une personne. Ainsi, un individu possédant un abonnement pour effectuer ses trajets domicile-travail aura également une plus grande propension à utiliser les transports collectifs pour des déplacements ayant d'autres motifs.

A Genève, la part des personnes (âgée de 18 ans et plus) disposant d'un abonnement de transport collectif passe de 37% à 41%.

Cette progression s'observe dans tous les types de commune. Assez logiquement, c'est en Ville de Genève que la part est la plus élevée (47%), alors que seuls 28% des habitants des communes périurbaines possèdent un abonnement de transport collectif. Cela illustre bien les différences dans l'offre de transport collectif : dense au centre et plus réduite en périphérie.

Genève: part de personnes âgées de 18 ans et plus avec abonnement de transport collectif, évolution 2000-2005



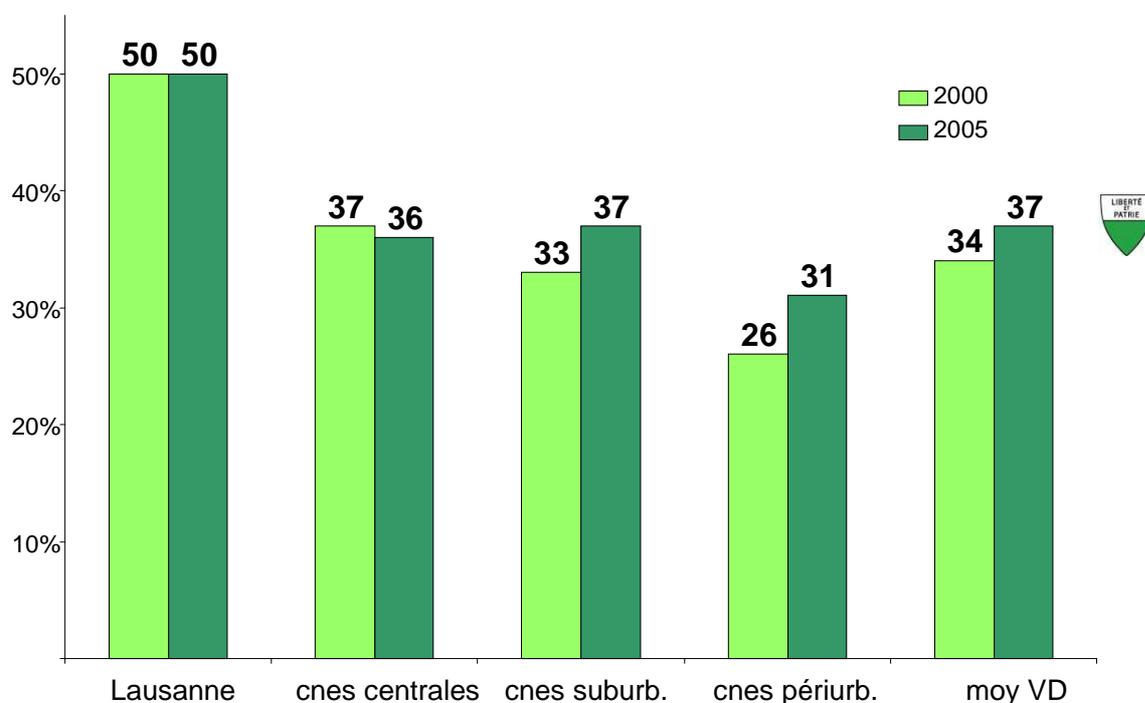
Le taux de pénétration de l'abonnement général reste relativement faible (entre 2% et 4% selon le type de commune de domicile). Celui de l'abonnement CFF demi-tarif est de seulement 12% dans le canton. Cela s'explique probablement par l'offre ferrée limitée dans le canton de Genève, ainsi que par les distances réduites à parcourir et la densité élevée du réseau des transports collectifs urbains. Entre 2000 et 2005, les taux de pénétration de ces abonnements reculent fortement, quel que soit le type de commune considérée.

En revanche, le taux de pénétration des autres types d'abonnements de transport collectif urbain (mensuel, annuel, abonnement de parcours, etc.) croît légèrement entre 2000 et 2005 (de 25% à 27% des Genevois de 6 ans et plus). Cette croissance est particulièrement marquée dans les communes de 1^{ère} couronne (de 26% à 28%) et de 2^{ème} couronne (de 20% à 25%).

Dans le canton de Vaud, on observe également une augmentation de la part de la population âgée de 18 ans et plus possédant un abonnement de transport collectif. Elle passe, en effet, de 34% à 37% entre les deux enquêtes.

Cette progression s'observe en réalité essentiellement dans les communes suburbaines et périurbaines. En Ville de Lausanne, la part des détenteurs d'abonnements TC reste stable à un niveau élevé (50%), alors qu'une légère diminution est enregistrée dans les communes centrales (de 37% à 36%).

Vaud: part de personnes âgées de 18 ans et plus avec abonnement de transport collectif, évolution 2000-2005



Entre 2000 et 2005, la part de possesseurs d'un abonnement général est resté quasi-stable (de 5% à 6% de la population de 18 ans et plus) alors que le pourcentage de personnes interrogées disposant d'un abonnement de transport public urbain (mensuel, annuel, abonnements de parcours, etc.) a baissé de 17% à 14%. La baisse est marquée à Lausanne (de 35% à 28% et dans les communes centrales comme Montreux ou Nyon (chute de moitié soit de 15% à 8%). Seuls les habitants des communes suburbaines sont davantage à posséder un abonnement mensuel, annuel ou de parcours (de 17% à 19%).

Concernant l'abonnement demi-tarif, on note également une forte diminution à Lausanne (de 29% à 21%). Les valeurs des communes périurbaines restent stables avec un taux d'équipement désormais similaire à celui de Lausanne (21%).

Comment et avec quels moyens de transport se déplacent les Genevois et les Vaudois ?

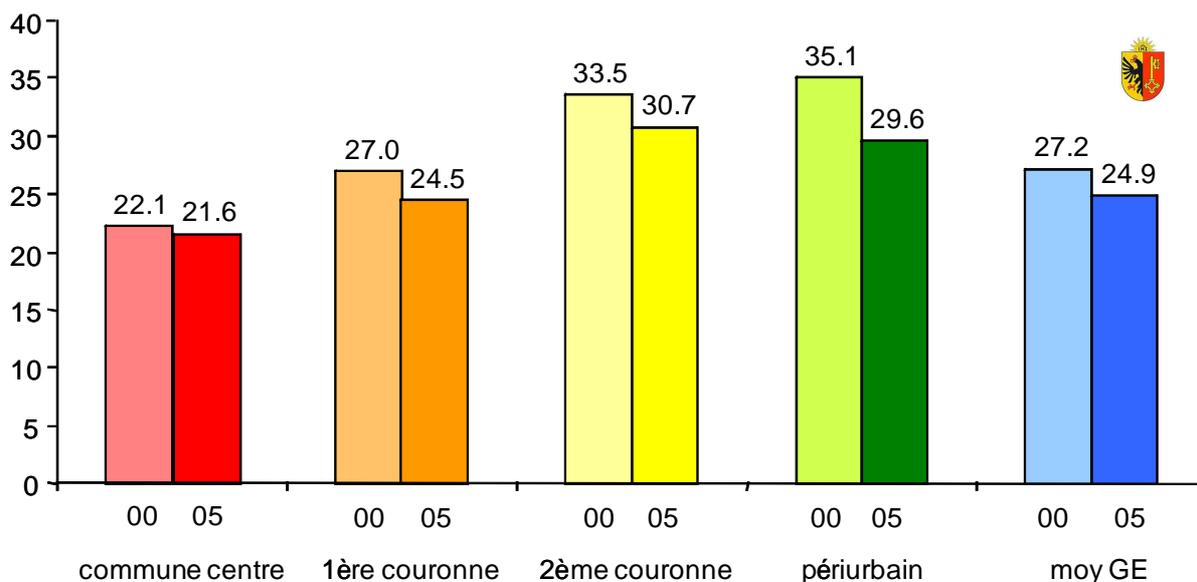
A partir du descriptif des déplacements effectués par les personnes interrogées, il est possible de caractériser la mobilité des Genevois et des Vaudois selon plusieurs approches : la distance moyenne parcourue chaque jour, la durée consacrée aux déplacements, les moyens de transport utilisés.

Les distances parcourues et la durée de déplacement

Entre 2000 et 2005, on constate dans le canton de Genève une réduction de la distance moyenne parcourue de 27,2 km à 24,9 km, soit une diminution de 8%.

Cette réduction est observée dans tous les types de communes : -0.5 km pour les habitants de la commune centre, -2.5 km pour la population des communes de 1^{ère} couronne, -2.8 km pour celle de la 2^{ème} couronne et -5.5 km pour celle du périurbain.

Genève : distance moyenne parcourue quotidiennement, selon le type de commune de domicile, évolution 2000-2005 (en kilomètres)

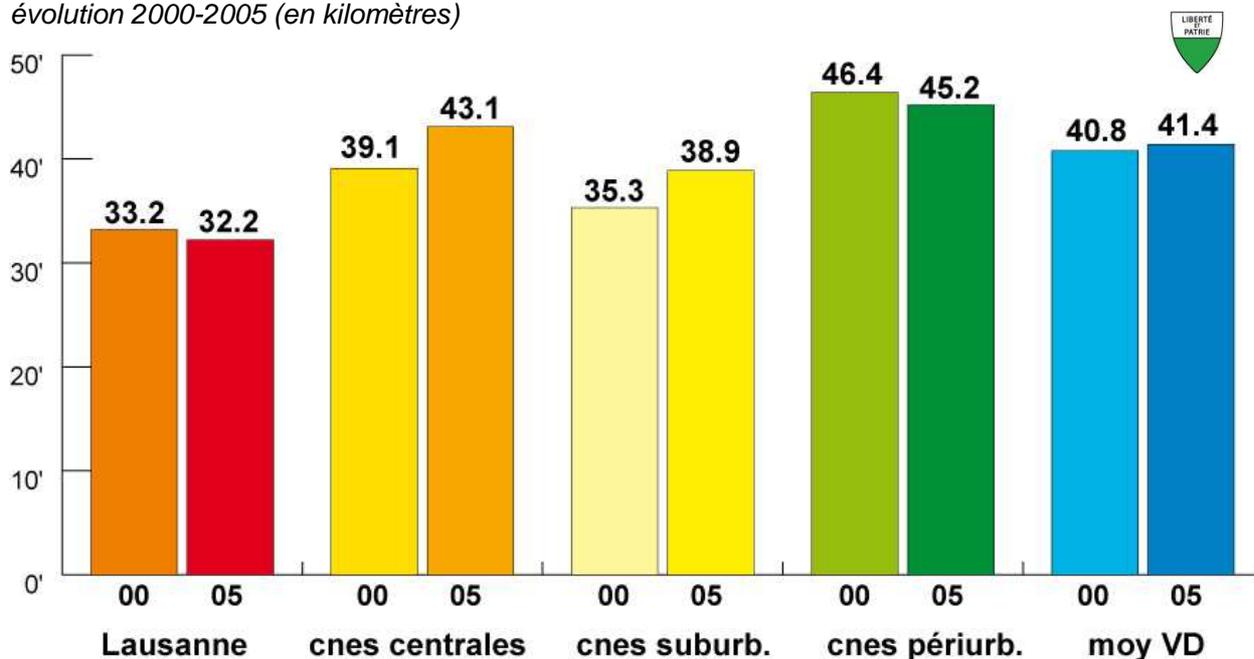


La répartition des distances est très inégale selon les moyens de transport. Ainsi, en moyenne, un Genevois parcourt, chaque jour, 11.5 km en voiture en tant que conducteur, 4.9 km en voiture en tant que passager, 4.4 km en transports collectifs, 1.5 km à pied, 1.2 km en deux-roues motorisés et 0.6 km à vélo.

La durée moyenne de déplacement connaît elle aussi une légère diminution passant de 83 minutes par jour en 2000 à 82 minutes en 2005 sur l'ensemble du canton.

Dans le canton de Vaud, la distance moyenne parcourue augmente très faiblement entre 2000 et 2005, (+ 600 mètres par jour). On assiste même à une baisse dans le périurbain et à Lausanne. Est-ce une inflexion temporaire, ou une inversion durable de tendance ? La progression la plus forte se produit dans les communes centrales.

Vaud : distance moyenne parcourue quotidiennement, selon le type de commune de domicile, évolution 2000-2005 (en kilomètres)



En moyenne, un habitant du canton de Vaud effectue 22.7 km en voiture comme conducteur, 8 km en voiture en tant que passager, 7 km avec les transports collectifs et 1.9 km par jour à pied. Le vélo et les deux-roues motorisés jouent un rôle négligeable.

La durée moyenne journalière continue d'augmenter, passant ainsi de 75 à 83 minutes entre 2000 et 2005 (+11%). Et cette progression s'observe dans tous les contextes. A Lausanne, on peut la mettre en relation avec le recours accru à la marche à pied.

La répartition modale des déplacements

Dans le canton de Genève, on constate de très importants changements au niveau de la répartition modale des déplacements.

La part de la marche s'accroît ainsi de 7 points passant de 29% à 36% des déplacements.

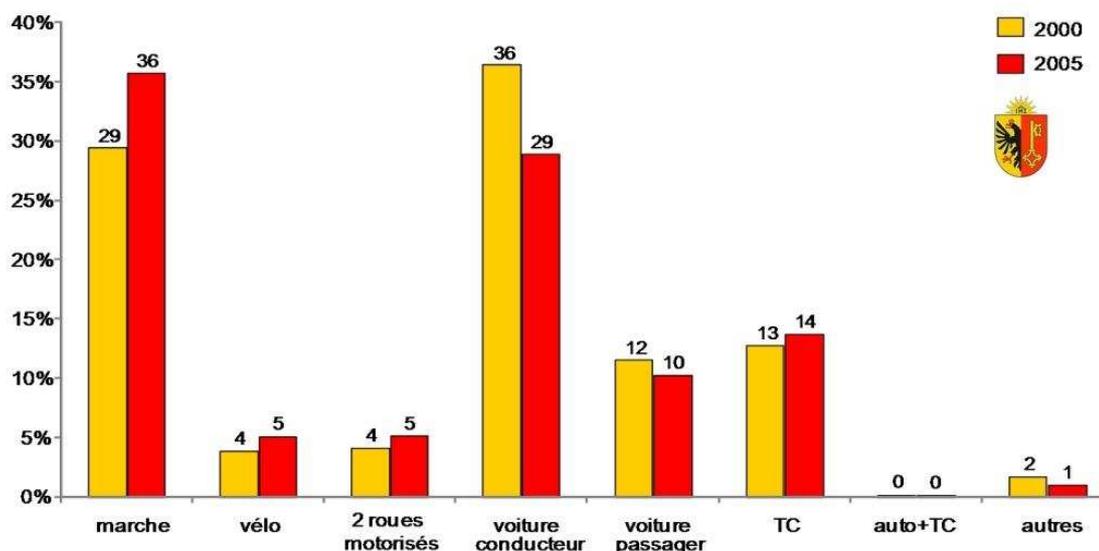
La part du vélo connaît une augmentation d'un point et atteint 5 % des déplacements en 2005. Ces deux évolutions font passer la part des moyens de transport doux de 33% en 2000 à 41% des déplacements en 2005.

La diminution la plus conséquente est celle de la part de la voiture en tant que conducteur. Alors que 36% des déplacements se réalisaient avec ce moyen en 2000, cette part n'est plus que de 29% en 2005. On note également la diminution de deux points des déplacements en voiture en tant que passager, qui passent à 10%. Les deux-roues motorisés voient leur part légèrement augmenter (de 4% à 5%).

Les transports collectifs enregistrent une légère augmentation (de 13% à 14%). L'appréciation de cette croissance doit se faire en tenant compte de la forte poussée démographique à Genève. Cette croissance est donc synonyme d'une augmentation considérable du nombre absolu de clients TC.

Enfin, la part des déplacements effectués en combinant automobile et transports collectifs reste négligeable.

Genève : répartition modale des déplacements, en % des déplacements, évolution 2000–2005



L'évolution de la répartition modale entre 2000 et 2005 est intéressante si on la différencie selon le type de commune de domicile.

Pour la marche, on observe une augmentation pour tous les types de commune. En 2005, la part varie entre 22% (dans le périurbain) et 43% (en Ville de Genève).

La diminution de la part des déplacements effectués en voiture en tant que conducteur se constate également dans toutes les communes. Elle passe de 27% à 20% en Ville de Genève et de 45% à 39% dans les communes de deuxième couronne.

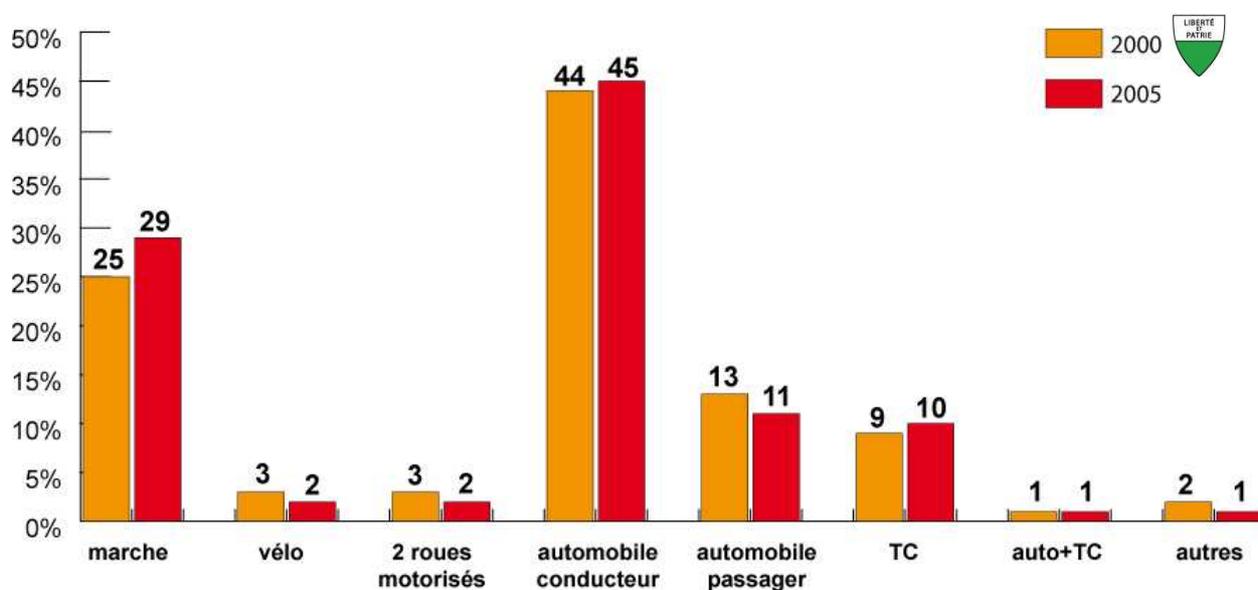
Quant aux transports collectifs, il y a peu de différences entre les types de commune. Le point gagné au niveau de l'ensemble du canton semble être dû aux habitants de la commune centre. En 2005, ceux-ci sont 17% à emprunter ce moyen de transport pour leurs déplacements alors qu'ils étaient 15% en 2000.

Dans le canton de Vaud, l'évolution de l'utilisation des moyens de transport entre 2000 et 2005 montre l'augmentation de la part de la marche à pied (comme moyen unique sur tout le déplacement considéré), qui passe de 25% à 29% des déplacements en moyenne cantonale.

Les deux-roues, motorisés ou non, voient leur rôle déjà faible encore diminuer, alors que l'automobile comme conducteur et les transports collectifs progressent très faiblement.

Comme en 2000, la combinaison de l'automobile et des transports collectifs (par le biais de parkings d'échange officiels ou non) ne représente qu'une part négligeable des déplacements.

Vaud : répartition modale des déplacements, en % des déplacements, évolution 2000–2005



La progression de la marche à pied s'observe sur tout le territoire, y compris dans les communes périurbaines. A Lausanne, alors que déjà 33% des déplacements étaient effectués à pied en 2000, ce taux atteint 38% en 2005. Cette part se maintient à un niveau élevé dans les communes centrales (36%).

Les évolutions de l'utilisation de l'automobile et des transports collectifs révèlent également des disparités entre contextes. A Lausanne, la part de l'automobile diminue (de 36% à 30%), et passe sous la part de la marche à pied en 2005. En revanche, dans tous les autres contextes, cette part continue d'augmenter pour atteindre 53% dans le périurbain. L'augmentation dans les communes centrales (de 36% à 40%) est plus préoccupante. Comme il s'agit de milieu urbain dense, cette augmentation se fait en partie au détriment de l'utilisation des transports collectifs qui passent de 9% à 7% des déplacements. Partout ailleurs, et même à Lausanne (de 17% à 18%), la part des transports collectifs progresse. Elle est désormais supérieure dans le périurbain que dans les communes centrales, ce qui pose des questions sur la perception de l'offre des transports collectifs par les usagers et la « concurrence » qu'y représente la marche à pied.

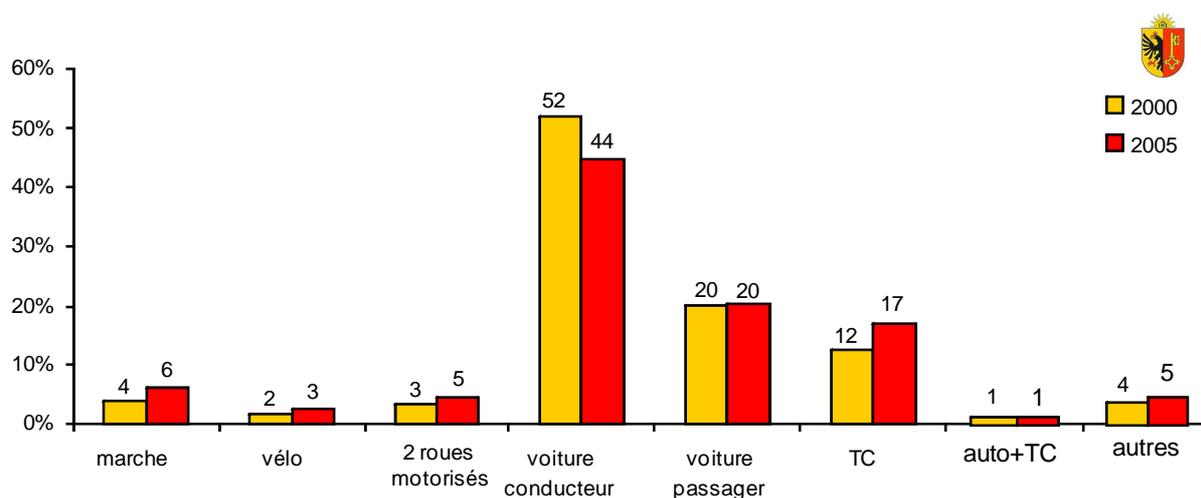
La répartition modale selon les distances effectuées

L'analyse de la répartition modale selon les distances effectuées fournit une image très différente de la répartition selon la part des déplacements. Le poids de la marche est minimisé. En revanche, la voiture en tant que conducteur voit son poids relatif fortement augmenter et représente le moyen de transport dominant dans tous les types de communes.

Entre 2000 et 2005, la marche passe de 4% à 6% des distances parcourues par les Genevois. La diminution de la part de la voiture en tant que conducteur est de 8 points et passe à 44%, ce qui représente une diminution équivalente à celle observée en termes de déplacements.

Les transports collectifs enregistrent une augmentation de leur part plus importante que celle exprimée en termes de déplacements. Elle passe de 12% en 2000 à 17% des distances en 2005 (de 13% à 14% en termes de déplacements).

Genève : répartition modale des déplacements, en % des distances effectuées, évolution 2000–2005

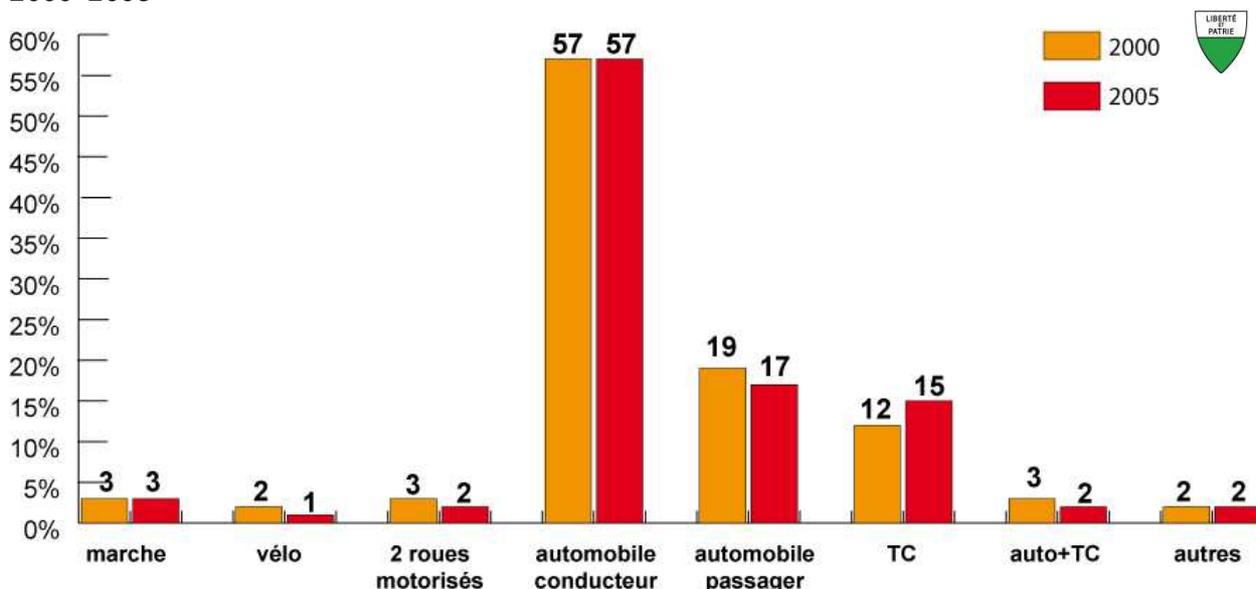


Au niveau de la distance totale parcourue annuellement par l'ensemble des Genevois, on note une baisse significative entre 2000 et 2005. Le nombre de voyageurs-kilomètres annuels diminue en effet de 2,1% (alors que dans le même temps, la population augmente de 7%).

La variation est très inégale selon les moyens de transport considérés. Ainsi, la marche et les transports collectifs connaissent une augmentation de la distance totale parcourue de respectivement 47,5% et 36% alors que la voiture en tant que conducteur enregistre une diminution de 17% sur la même période.

Les répartitions modales dans le canton de Vaud ne connaissent que de très faibles évolutions. L'augmentation de la marche constatée en pourcentage de déplacements ne se traduit pas par une augmentation de la part des kilomètres parcourus. On note, en revanche, une augmentation des transports collectifs qui passent de 12% à 15%, et une baisse de la combinaison entre automobile et transport collectif.

Vaud : répartition modale des déplacements, en % des distances effectuées, évolution 2000–2005



La part modale de la voiture exprimée en termes de distance reste stable dans le canton de Vaud, ce qui masque, en fait, deux évolutions différentes : une baisse à Lausanne (de 47% à 44%) et une faible hausse enregistrée dans les autres secteurs.

La hausse des transports collectifs est marquée à Lausanne (de 18% à 24%) comme dans les communes suburbaines (de 10% à 19%). En revanche, les communes centrales se signalent par une importante diminution (de 19% à 11%) et se retrouvent en dessous du taux constaté dans les communes périurbaines qui, elles, enregistrent une hausse de 10% à 14%.

Entre 2000 et 2005, la distance totale parcourue annuellement par les Vaudois augmente de 7.7%.

A part les deux-roues motorisés ou non, qui ne représentent qu'une très faible part des prestations kilométriques, tous les moyens de transport progressent, y compris la marche (+41%), suivie, par ordre décroissant des transports collectifs (+ 22%), de la voiture comme passager (+5%) et enfin de la voiture comme conducteur (+3%).

Pourquoi les Genevois et les Vaudois se déplacent-ils ?

L'étude des motifs de déplacement montre le rôle joué par les différents moyens de transport dans la mobilité quotidienne, ainsi que les variations observées au cours de la semaine.

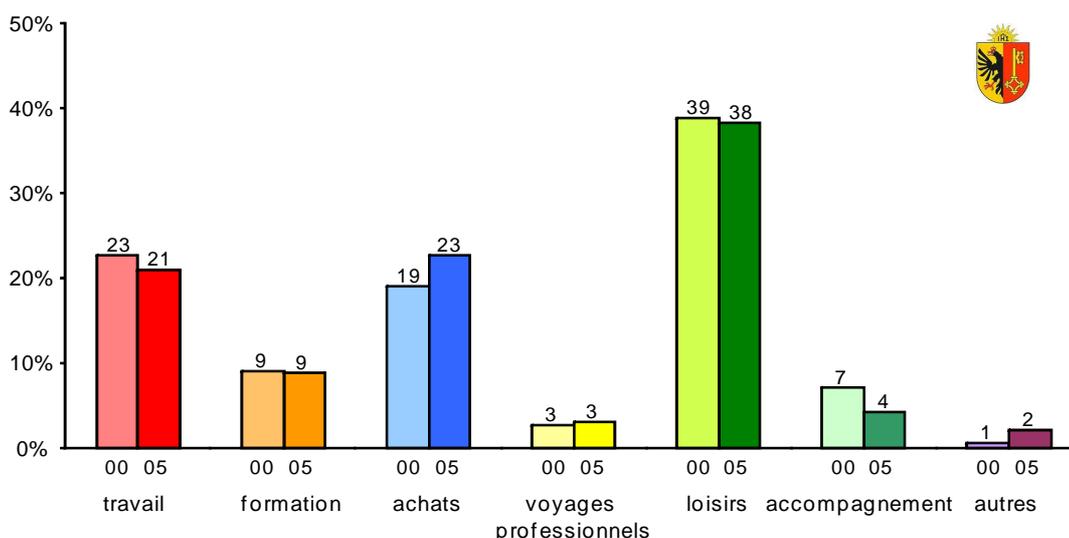
Le motif travail correspond aux trajets domicile-travail. Le motif voyages professionnels regroupe les activités professionnelles (se rendre à un rendez-vous à l'extérieur) et les voyages de service (chauffeur de taxi, livreur, etc.). Enfin, l'accompagnement d'une personne à la gare ou d'un enfant à l'école est compris dans le motif accompagnement.

Les motifs de déplacement

En 2005, les loisirs constituent, avec 38% des déplacements, le motif principal de déplacement des Genevois. On trouve ensuite, par ordre décroissant d'importance, les déplacements pour achats (23%), les déplacements pour le travail (21%) et les déplacements pour le motif formation (9%).

La comparaison 2000-2005 montre l'importante croissance des déplacements liés au motif achats qui gagnent 4 points. On note également la diminution de la part des déplacements réalisés pour le motif travail (- 2 points) et accompagnement (- 3 points). Les parts des autres motifs restent stables.

Genève : répartition des motifs de déplacement, en % des déplacements, évolution 2000–2005



Les poids respectifs des motifs changent fortement selon le jour de la semaine.

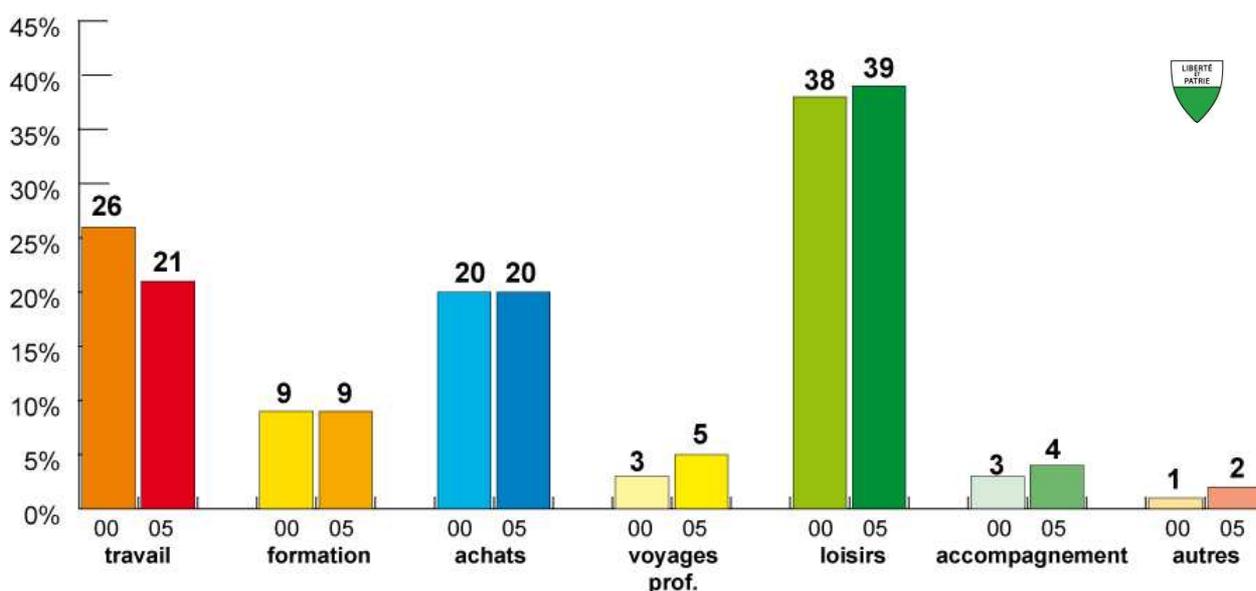
Sur l'ensemble de la semaine, les loisirs constituent le motif principal. Cependant, leur poids augmente considérablement le week-end, de 32% des déplacements du lundi au vendredi à 52% le samedi et même 75% le dimanche. Le motif travail compte pour un quart des déplacements durant la semaine. Enfin, les déplacements d'achats représentent plus d'un tiers le samedi. Ils restent très importants durant la semaine (22%) et correspondent encore à 10% des déplacements le dimanche.

Pour le motif achats, on note une augmentation particulièrement marquée le samedi entre 2000 et 2005 (+6 points).

Dans le canton de Vaud, les loisirs représentent également le motif le plus important avec 39% des déplacements, suivi du travail (21%) et des achats (16%).

La seule évolution notable entre 2000 et 2005 concerne le motif travail, qui passe de 26% à 21% des déplacements (avec une très faible augmentation des voyages professionnels). Tous les autres motifs sont quasiment stables, avec une part du motif achats bien inférieure à celle de Genève, alors que travail et loisirs sont très comparables.

Vaud : répartition des motifs de déplacement, en % des déplacements, évolution 2000–2005



Dans le canton de Vaud, le motif travail, même du lundi au vendredi, ne se retrouve qu'en deuxième position après les loisirs (26% des déplacements contre 31%).

Sans surprise, le samedi voit la plus forte proportion du motif achats (avec 27%), soit la moitié du pourcentage de déplacements consacrés aux loisirs (56%).

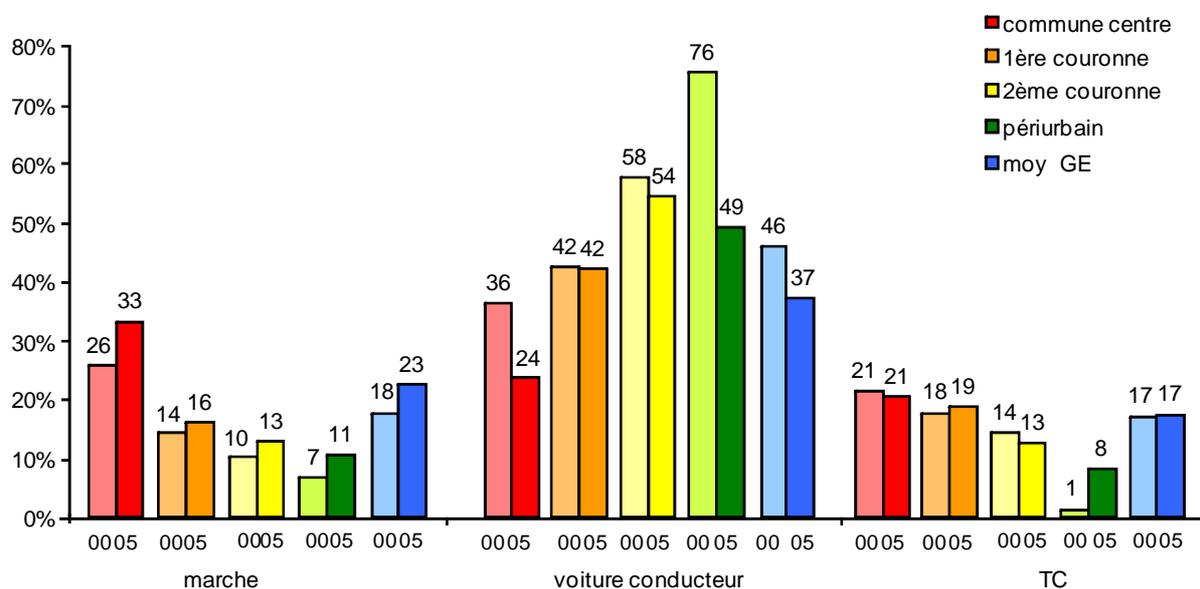
Le dimanche, le motif loisirs est bien entendu prépondérant (76% des déplacements). A noter la part du motif achats qui reste de 7% le dimanche, correspondant soit à des achats dans des magasins ouverts ce jour-là (en particulier dans les gares), soit à des achats de proximité (boulangerie, journal, ...).

Le motif travail : répartition modale selon la commune de domicile

Pour le motif travail, le gain de la part de la marche entre 2000 et 2005 est en grande partie dû à la croissance de la part de ce moyen de transport pour les déplacements des habitants de la commune centre (de 26% en 2000 à 33% des déplacements en 2005).

La diminution de la part de la voiture en tant que conducteur pour ce même motif résulte des changements de comportement des habitants de la Ville de Genève (-12 points) et à une baisse enregistrée en 2^{ème} couronne (-4 points)¹.

Genève : répartition modale des déplacements pour le motif **travail**, selon le type de commune de domicile, en % des déplacements, évolution 2000–2005



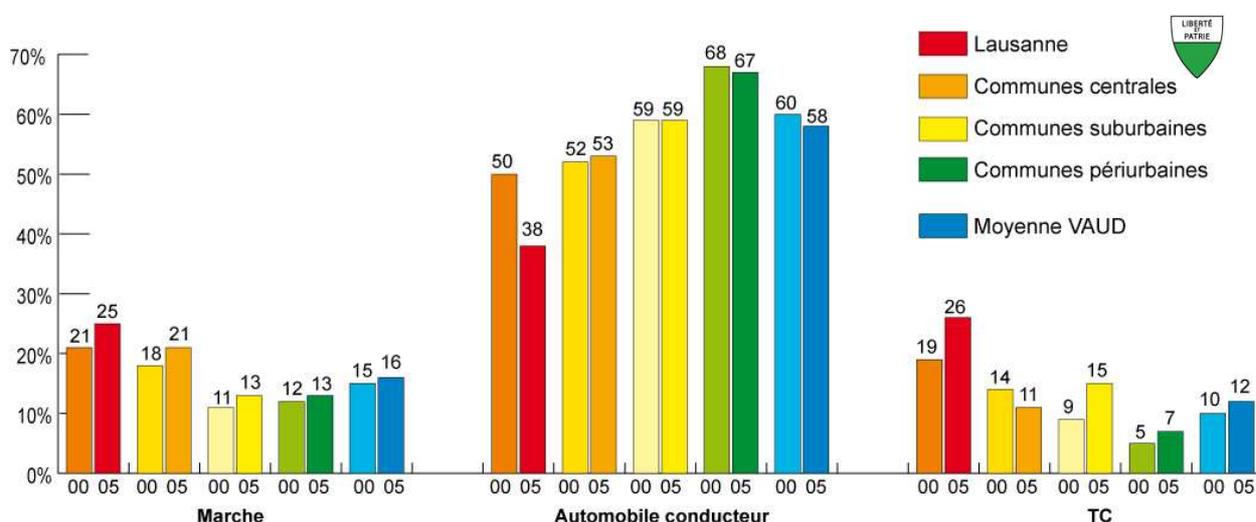
Les habitants de la Ville de Genève privilégient la marche pour se rendre au travail (33% de leurs déplacements). Les habitants des communes de la 1^{ère} couronne utilisent eux majoritairement la voiture en tant que conducteur (42% de leurs déplacements). Plus d'un habitant sur deux dans les communes de la deuxième couronne utilise la voiture en tant que conducteur pour se rendre au travail (54%).

¹ La part de la voiture conducteur est en forte baisse dans les communes périurbaines et celle en transports publics en forte hausse. Cependant, la taille réduite de l'échantillon peut expliquer en grande partie l'ampleur de la variation.

Pour le canton de Vaud, l'évolution la plus marquante entre 2000 et 2005 s'est produite à Lausanne, où la marche progresse de 21% à 25% des déplacements pour se rendre au travail. Les transports collectifs y progressent également (de 19% à 26%), alors que la voiture comme conducteur y diminue fortement (de 50% à 38%). Ce résultat illustre, sans doute en partie, les effets des politiques de mobilité mises en place, avec la gestion du stationnement de longue durée, le développement des transports collectifs et l'accent mis sur la mobilité douce dans les campagnes d'information.

On relève également la forte croissance de la part des transports collectifs dans les communes suburbaines (de 9% à 15% des déplacements).

*Vaud : répartition modale des déplacements pour le motif **travail**, selon le type de commune de domicile, en % des déplacements, évolution 2000–2005*

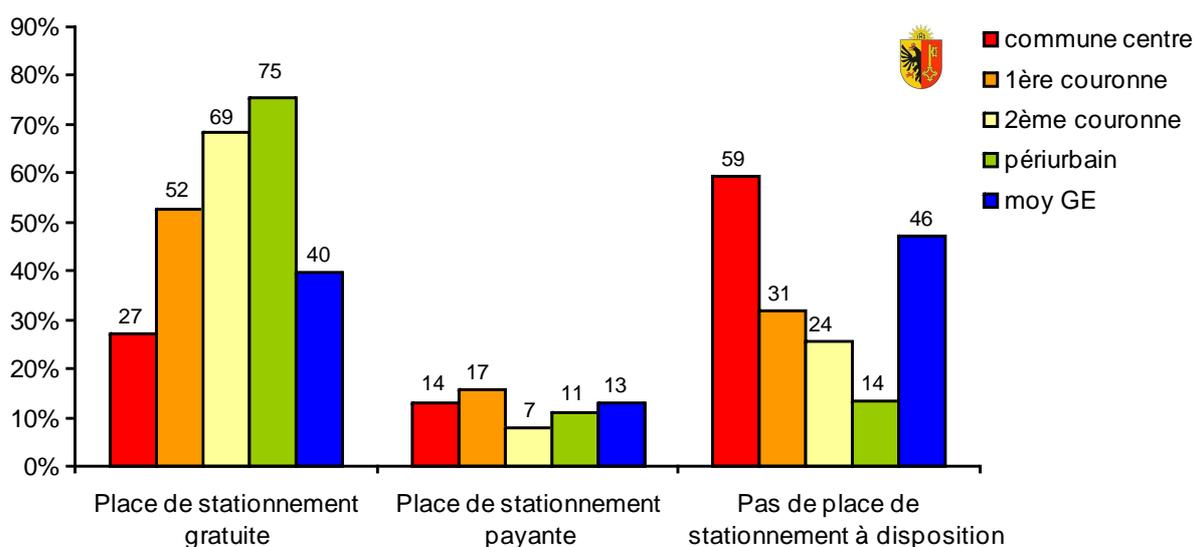


En 2005, pour le motif travail, la marche joue un rôle non négligeable. Elle représente, en effet, 25% des déplacements des Lausannois et 21% de ceux des habitants des communes centrales. Les transports collectifs comptabilisent 26% des déplacements à Lausanne pour ce même motif, et encore 15% dans les communes suburbaines. Cela dit, dans tous les contextes, y compris à Lausanne, c'est l'automobile comme conducteur qui est le moyen de transport privilégié pour se rendre au travail. Dans des communes comme Vevey, Montreux ou Nyon (communes centrales), la voiture est utilisée pour la majorité des déplacements (53%).

Le motif travail : la disponibilité d'une place de stationnement selon la commune de travail

La part des personnes disposant d'une place de stationnement sur leur lieu de travail est liée au type de commune où l'on travaille et s'accroît avec l'éloignement par rapport à la commune centre. Relativement faible en Ville de Genève (41%), elle est largement majoritaire dans les trois autres contextes (1ère couronne : 69% ; 2ème couronne : 86% ; périurbain : 86%).

Genève : disposition d'une place de stationnement au lieu de travail, selon le type de commune de travail, en % des personnes ayant un travail et un permis de conduire, chiffres 2005



Pour des raisons méthodologiques, il n'est pas possible de comparer les valeurs 2000 et 2005 concernant la disposition d'une place de stationnement selon la commune de travail. En revanche, il est possible de suivre l'évolution pour l'ensemble du canton selon la commune de domicile, même si la question n'était pas tout à fait identique.

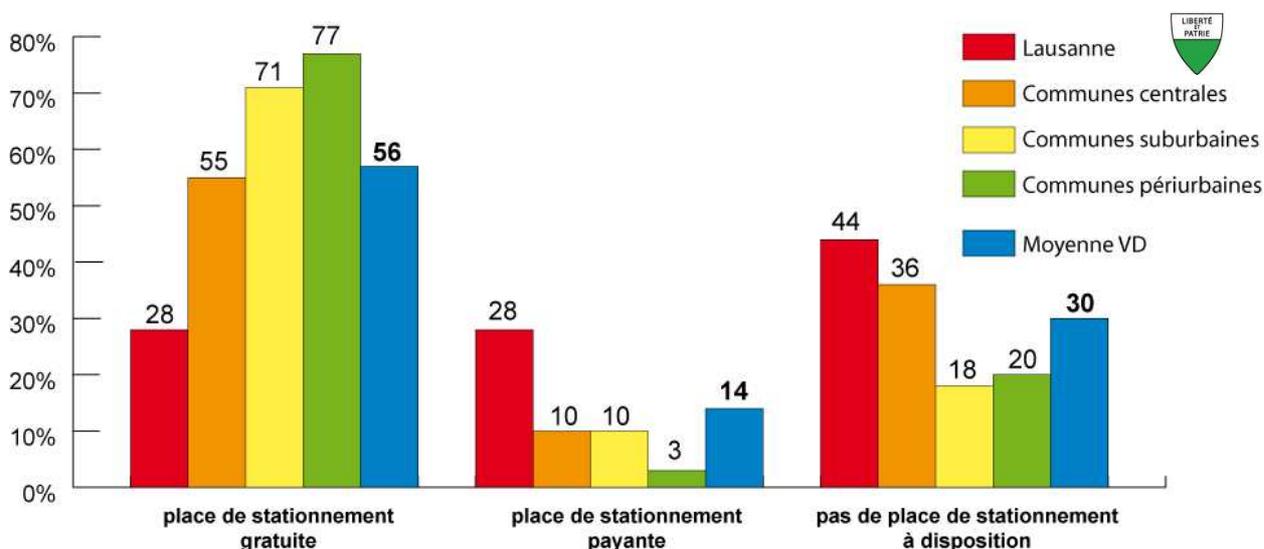
Ainsi, entre 2000 et 2005, la part des personnes "disposant" d'une place de stationnement sur leur lieu de travail augmente de 45% à 54%. Cette augmentation se constate dans tous les types de communes de domicile.

Même si elle est en partie contrebalancée par la diminution de l'usage de la voiture pour le travail, cette évolution est particulièrement préoccupante pour l'ensemble de la politique de mobilité compte tenu des objectifs de réduction de la part de l'automobile dans les déplacements pendulaires.

Dans le canton de Vaud, alors que trois quarts des actifs ont une place de stationnement gratuite sur leur lieu de travail lorsque celui-ci se trouve dans une commune périurbaine, seules 28% des personnes travaillant à Lausanne bénéficient d'une place gratuite (donc de longue durée).

Ce même taux se monte à 55% dans les communes centrales, illustrant la plus faible marge de manœuvre dont disposent les autorités pour mettre en place des politiques de restriction du stationnement public en vue de favoriser l'usage des moyens de transport alternatifs à la voiture.

Vaud : disposition d'une place de stationnement au lieu de travail, selon le type de commune de travail, en % des personnes ayant un travail et un permis de conduire, chiffres 2005



Entre 2000 et 2005, la part des personnes ayant une place de stationnement à disposition (gratuite ou payante) sur leur lieu de travail semble augmenter de façon marquée. Cette augmentation se constate dans tous les types de communes de domicile.

Comme pour Genève, cette évolution est particulièrement préoccupante pour l'ensemble de la politique de mobilité compte tenu des objectifs de réduction de la part de l'automobile dans les déplacements pendulaires.

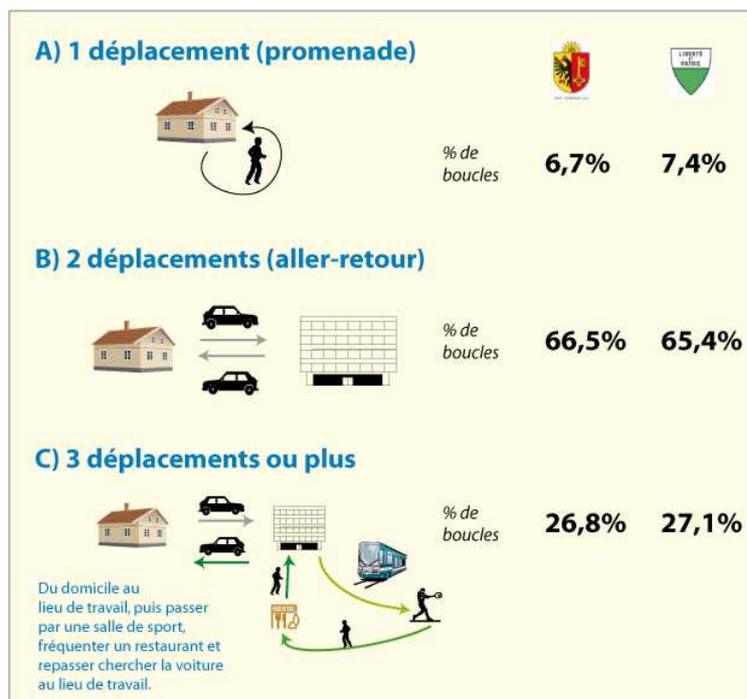
La complexité des déplacements : l'approche par les boucles

L'approche par les boucles a l'avantage de représenter une mobilité moins désincarnée qu'avec une approche par les déplacements : savoir que 45% des déplacements sont effectués en voiture ne nous dit pas dans quelle mesure il s'agit d'allers-retours ou de déplacements plus complexes et ne nous renseigne pas non plus sur les enchaînements d'activités réalisés au cours de la journée lors de plusieurs déplacements. En outre, l'agrégation des boucles à la personne permet ensuite d'observer dans quelle mesure la mobilité quotidienne est basée, selon les contextes géographiques et sociaux, plutôt sur une longue boucle, ou plutôt sur plusieurs boucles réalisées par jour, avec chaque fois retour au domicile.

Les boucles peuvent être composées soit d'un seul déplacement du domicile au domicile (promenade), soit de deux déplacements (aller-retour depuis le domicile), soit de trois déplacements et plus, la boucle prenant alors la forme d'enchaînements de déplacements – en général en lien avec des enchaînements de motifs.

Pour 2005, on constate que les allers-retours représentent environ deux tiers des boucles, les boucles complexes en représentant plus du quart.

Répartition des boucles en fonction du nombre de déplacements



En moyenne, le nombre de déplacements par boucle est de 2.4. Le nombre de boucles par personne est de 1.6 par jour, tant à Genève que dans le canton de Vaud.

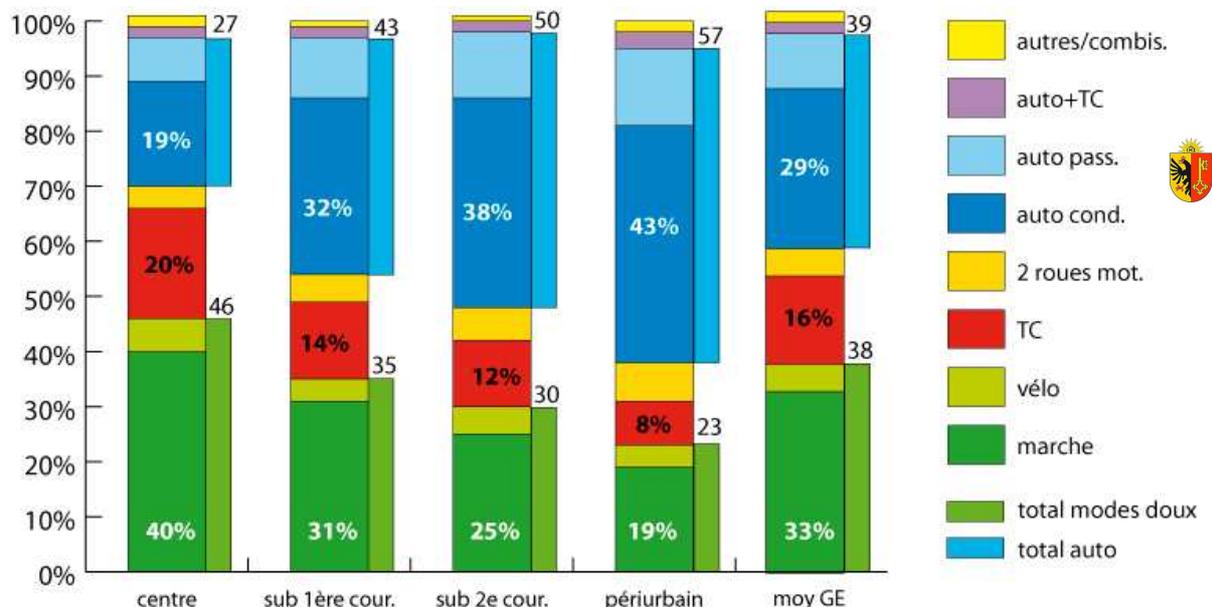
La complexité des boucles varie peu selon le type de contexte, sauf pour les communes centres. A Genève et à Lausanne, les opportunités d'enchaînement sont plus nombreuses alors que, pour les habitants du périurbain, l'enchaînement permet de gagner du temps en évitant de rentrer au domicile entre deux activités.

La combinaison de motifs au sein des boucles n'est pas réservée exclusivement aux utilisateurs de l'automobile. Si la part de la voiture est très importante, les transports collectifs, en particulier dans le canton de Genève, restent une alternative pour réaliser des boucles complexes, ainsi 21% des boucles avec trois motifs et plus sont réalisées en transports collectifs. Dans le canton de Vaud, l'utilisation des transports collectifs pour les boucles complexes est de 11%.

Les boucles : la répartition modale selon la commune de domicile

Dans le canton de Genève, une majorité de boucles est effectuée à pied, à vélo ou en transports collectifs, ce total (54%) dépassant celui de l'automobile (39%).

Genève : parts modales (en % de boucles) selon le type de commune de domicile, chiffres 2005

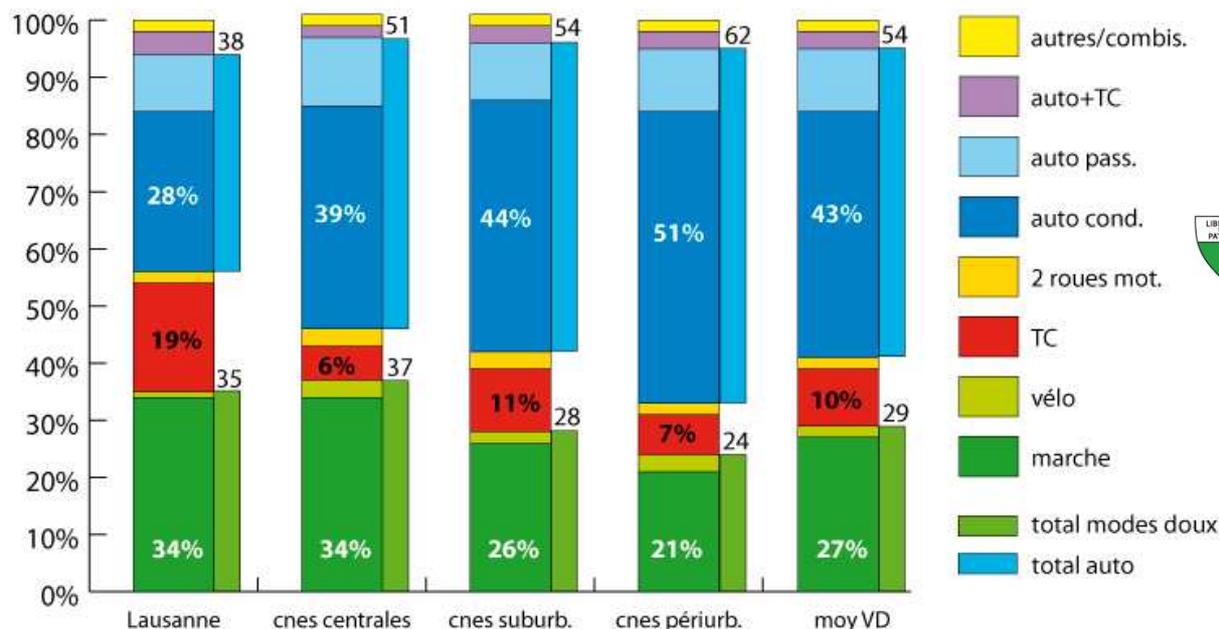


Les parts modales des boucles par contexte font apparaître les éléments suivants : la part de la marche décroît régulièrement plus on s'éloigne du centre, cette variation allant carrément du simple au double pour le canton de Genève.

En corollaire, la part de la voiture (automobile + passager) passe de 27% en ville de Genève à 57% dans le périurbain genevois et de 38% en ville de Lausanne à 62% dans le périurbain vaudois. Enfin, la part du vélo, presque négligeable dans tous les contextes vaudois – y compris et surtout à Lausanne –, atteint 6% des boucles en Ville de Genève et 5% dans le suburbain de 2^{ème} couronne.

La part de la «mobilité durable» (marche, vélo, TC) représente 39% du total des boucles vaudoises, ce nombre représentant plus de la moitié des boucles dans le canton de Genève. Il est à noter que la combinaison automobile+transports collectifs est légèrement plus élevée au niveau des boucles qu'au niveau des déplacements (le tout restant toutefois très faible), ce qui signifie que les personnes interrogées sont davantage multimodales au cours d'une boucle (par exemple, aller en voiture passager et retour en transports collectifs ou vice versa) qu'intermodales (enchaîner automobile, P+R et transports collectifs lors d'un même déplacement). Globalement, il convient donc de relever que les boucles sont dans leur écrasante majorité monomodales.

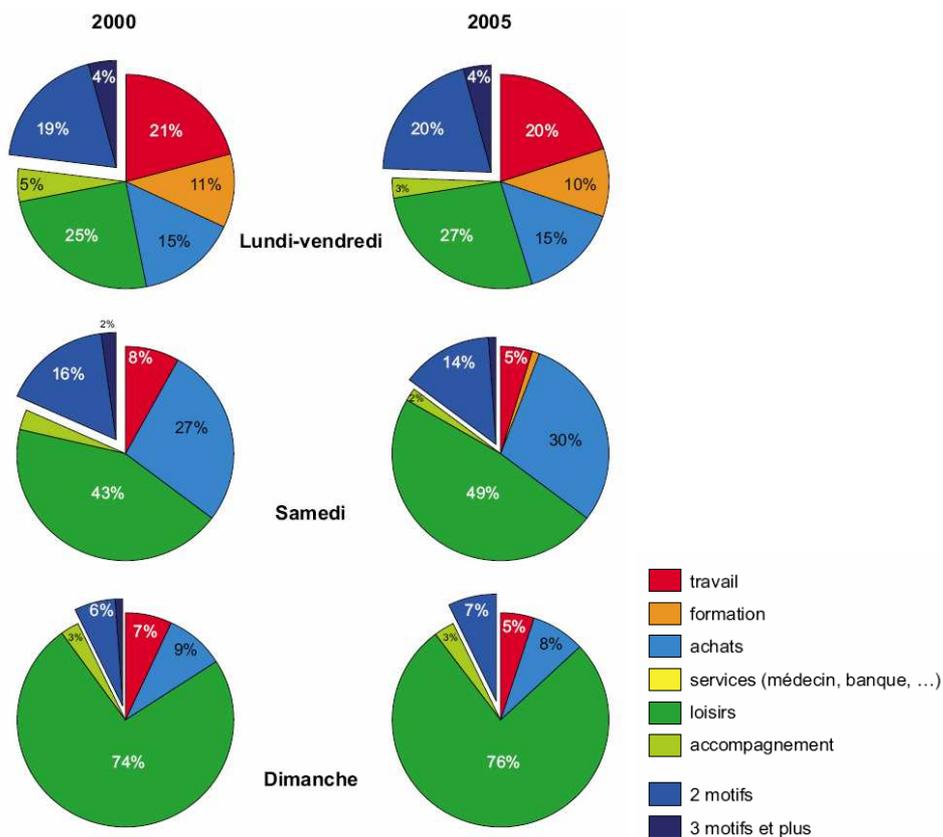
Vaud : parts modales (en % de boucles) selon le type de commune de domicile, chiffres 2005



La répartition des motifs de déplacement selon les jours de semaine

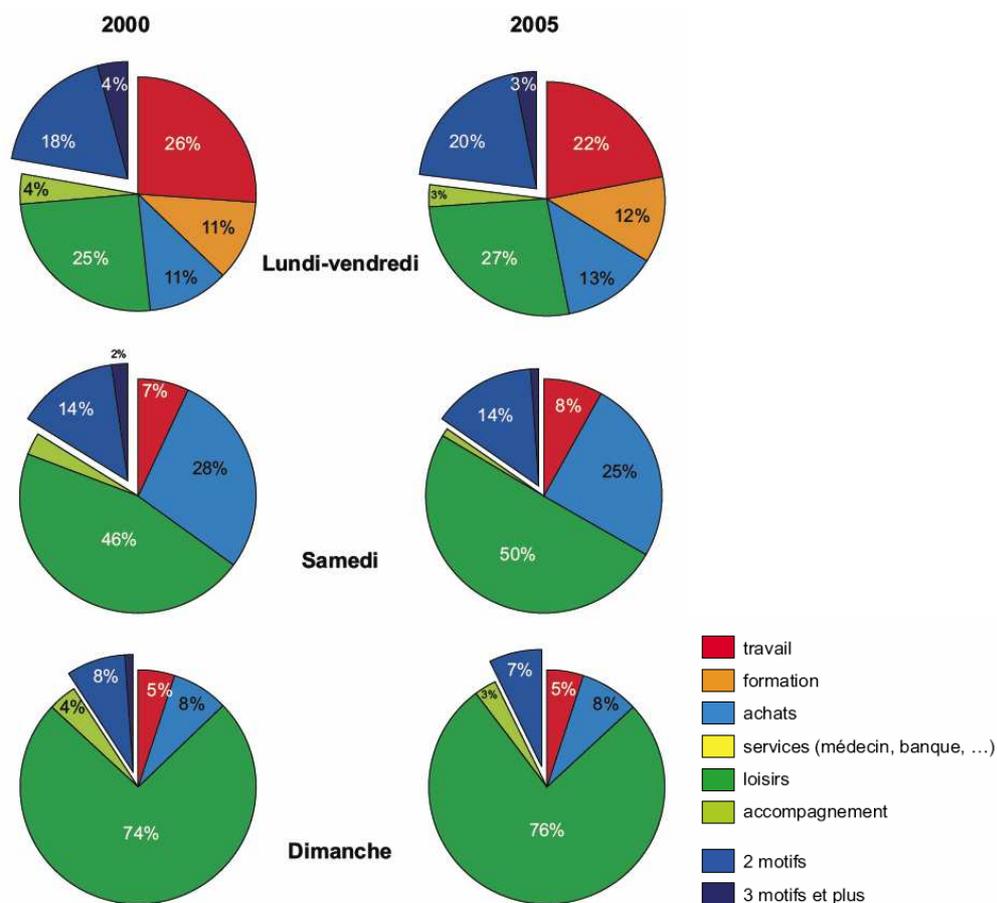
En termes de répartition des motifs au sein des boucles, on observe une grande stabilité entre 2000 et 2005. La complexité des boucles reste quasiment la même, quel que soit le jour de semaine considéré. La combinaison des motifs est essentiellement une pratique du lundi au vendredi, se réduisant à moins de 10% le dimanche.

Genève : motifs par boucle selon le jour de semaine, en % des boucles, évolution 2000–2005



Dans le canton de Vaud, la situation est similaire avec une part de boucles complexes qui reste quasiment stable entre 2000 et 2005. Tout au plus note-t-on une légère augmentation des boucles avec deux motifs, du lundi au vendredi. On remarque également une légère baisse du motif achats le samedi (de 28% à 25%).

Vaud : motifs par boucle selon le jour de semaine, en % des boucles, évolution 2000–2005

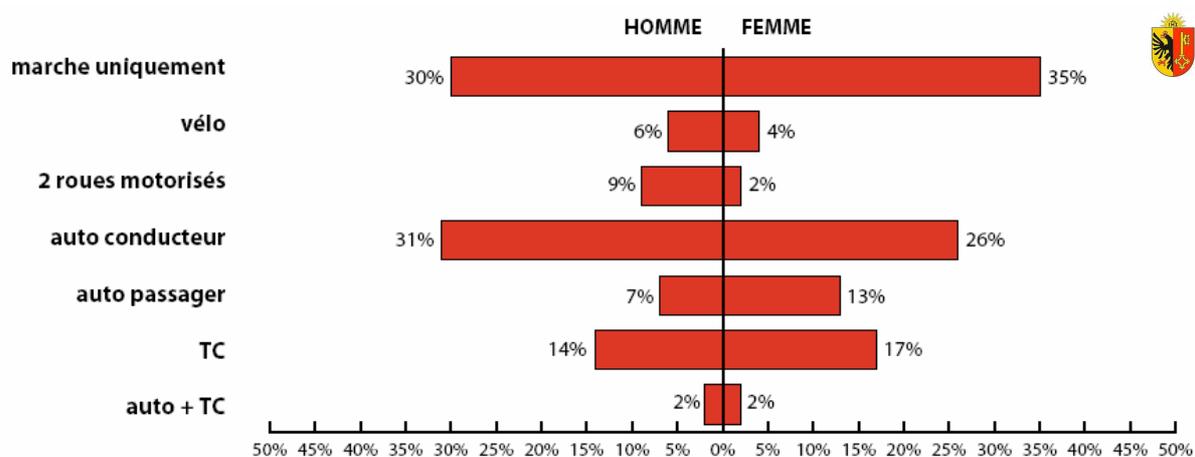


Pour les deux cantons, l'utilisation des moyens de transports en fonction du motif de la boucle fait apparaître d'importants contrastes. Sans tous les relever, mentionnons le poids très fort de la marche pour le motif formation ainsi que pour le motif achats (36% dans le canton de Vaud et même 41% dans le canton de Genève), et la forte différence dans l'utilisation de la voiture comme conducteur pour le motif travail dans le canton de Vaud (60%) et dans celui de Genève (37%).

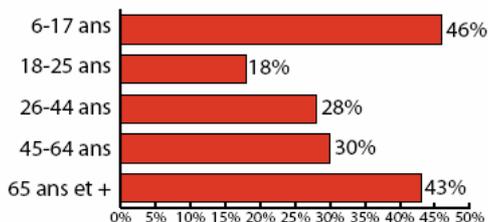
Les boucles : les caractéristiques en un coup d'oeil

Dans le canton de Genève, l'analyse des boucles en fonction de l'âge et du sexe confirme les stéréotypes usuels : davantage de femmes utilisent la marche et les transports collectifs, et les hommes sont surreprésentés parmi les conducteurs et conductrices d'automobile. La pratique de la marche est, quant à elle, essentiellement une pratique de jeunes ou de seniors. Quant aux transports collectifs, on note une surreprésentation de la classe d'âge 18-25 ans, que les exploitants n'arrivent visiblement pas à fidéliser (acquisition d'une voiture vraisemblablement) puisque ce taux chute de 30% à 12% dès la tranche 26-44 ans.

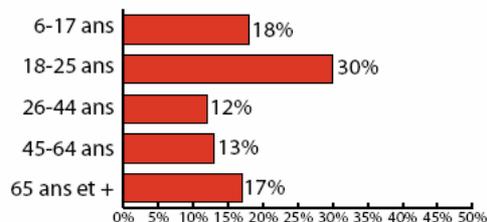
Genève : pourcentage de boucles réalisées selon le moyen de transport, en fonction du sexe et de l'âge de la personne qui les effectue, chiffres 2005



Marche uniquement



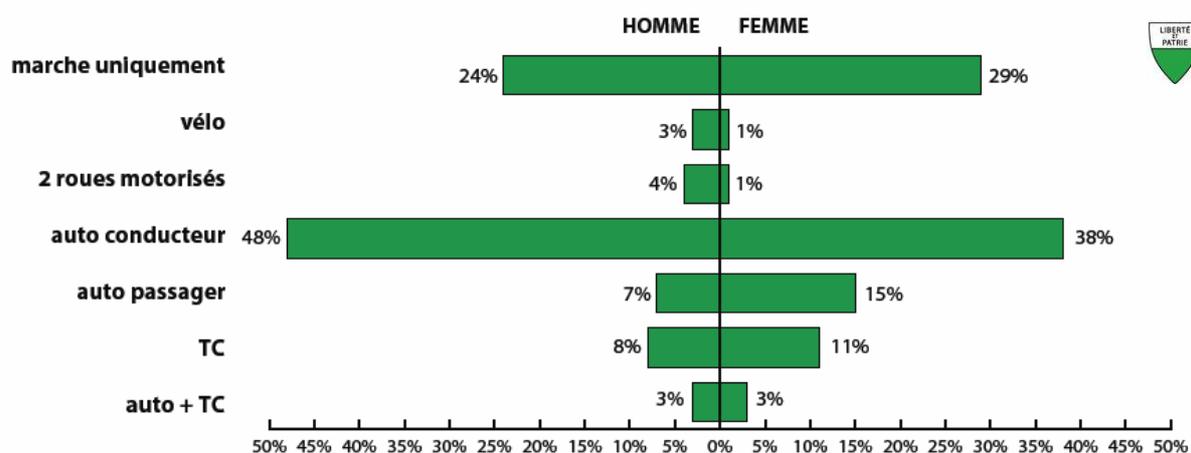
Transports publics



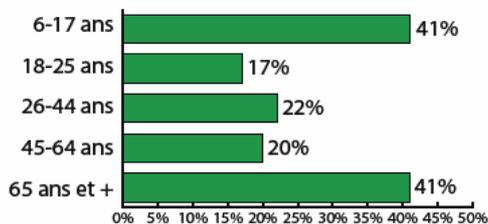
Les différences sont encore plus marquées dans le canton de Vaud en ce qui concerne l'utilisation de l'automobile comme conducteur (38% des boucles réalisées par des femmes contre 48% par des hommes) ou comme passager, passagère devrait-on dire (7% contre 15%).

Le constat pour les transports collectifs est encore plus préoccupant, le taux chutant dès la tranche 18-25 ans, pour n'être plus qu'un tiers de celui de la classe 6-17 ans dès 26 ans (6% contre 17%).

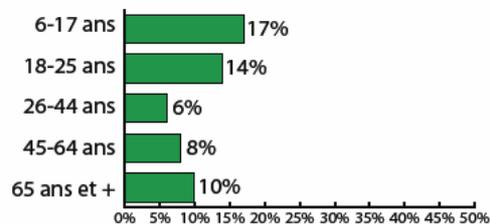
Vaud : pourcentage de boucles réalisées selon le moyen de transport, en fonction du sexe et de l'âge de la personne qui les effectue, chiffres 2005



Marche uniquement



Transports publics



En conclusion

Le microrecensement transports [MRT] donne une image détaillée des habitudes et des comportements de mobilité de la population. Il fournit les éléments essentiels à l'analyse approfondie de l'évolution de la mobilité à l'échelle des cantons et de leurs agglomérations. Ses résultats constituent la base statistique indispensable à la préparation des décisions politiques et à l'évaluation de leurs éventuels effets.

Les constats majeurs

- **progression de la marche à pied** : elle se vérifie dans les deux cantons pour l'ensemble des déplacements. Elle reste le moyen de déplacement principal des habitants de la Ville de Genève et le devient pour les habitants des communes de sa 1^{ère} couronne urbaine ainsi qu'à Lausanne.
- **la marche à pied, le moyen de transport privilégié pour effectuer ses achats** : une grande partie des achats du lundi au vendredi est effectuée entièrement à pied. Dans le canton de Genève, avec 41% des boucles contre 36% pour la voiture, c'est même le moyen de transport dominant. Dans le canton de Vaud, c'est le deuxième moyen de transport avec 36% des boucles contre 55% pour la voiture.
- **baisse de l'utilisation de la voiture individuelle** : pour la première fois, la tendance à l'utilisation de la voiture individuelle est en baisse marquée à Genève, tant en nombre de déplacements qu'en distance parcourue et ce, pour tous les types de communes. Dans le canton de Vaud, la tendance globale est à la stabilisation de l'utilisation de la voiture. Cette tendance cache toutefois des réalités localement très différentes : si l'utilisation de la voiture est en baisse chez les habitants de Lausanne, elle est, en revanche, en augmentation dans les autres types de communes vaudoises, en particulier dans les communes centrales (Morges, Nyon, Vevey, Yverdon-les-Bains, ...).
- **augmentation des ménages sans voiture** : dans le canton de Genève, le nombre de ménages sans voiture augmente fortement, notamment en Ville de Genève, mais aussi en 2^{ème} couronne et dans les communes périurbaines. Dans le canton de Vaud, au contraire, la part des ménages sans voiture baisse légèrement, aussi bien à Lausanne que dans les autres types de communes.
- **moins de permis de conduire chez les 18-25 ans** : la part des jeunes de 18 à 25 ans possédant un permis de conduire est en baisse dans les deux cantons, contrairement aux tendances cantonales, stable à Genève et en augmentation dans le canton de Vaud. Pour toutes les autres classes d'âge, la part des personnes possédant un permis de conduire augmente du fait d'une forte croissance chez les femmes.
- **un certain succès pour les transports collectifs** : forts d'une augmentation de l'offre et de la qualité de leurs services, les transports collectifs voient leur part modale progresser légèrement, tant en nombre de déplacements qu'en distance parcourue. Cette augmentation s'observe essentiellement pour les habitants des communes de Lausanne et Genève, ainsi que ceux des communes suburbaines vaudoises.
- **stabilité des boucles complexes** : contrairement aux prévisions, la complexité des boucles de déplacement n'augmente pas. En effet, les habitants se limitent le plus souvent à une seule activité (= un motif) à partir de leur domicile (= boucle de déplacement).
- **une mobilité journalière essentiellement monomodale** : 74% des Genevois et 78% des Vaudois n'utilisent qu'un seul moyen de transport au cours de leurs déplacements

journaliers. Lorsqu'ils utilisent plusieurs moyens de transport (multimodalité), c'est essentiellement au domicile que le changement s'opère (25% des Genevois et 21% des Vaudois). Seuls 1% à 2% des personnes changent de moyen de transport hors de leur domicile, c'est-à-dire au cours de leur boucle de déplacement.

- **l'intermodalité, toujours négligeable** : l'utilisation de plusieurs moyens de transport au cours d'un déplacement (intermodalité) reste négligeable (environ 1% des déplacements).

Vers une inversion des tendances ?

Parmi les constats majeurs du MRT 2005, deux tendances sont à souligner et à suivre de près ces prochaines années pour mieux comprendre leurs tenants et aboutissants et prévoir les conséquences sur les actions publiques.

La première est la baisse de l'utilisation de l'automobile, observée dans le canton de Genève, tant au niveau des kilomètres parcourus que du nombre de déplacements effectués. Cette inversion de tendance vient tempérer la forte augmentation des besoins de mobilité attendue pour ces prochaines années et devrait être renforcée par la mise en œuvre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois et notamment le développement du RER avec la liaison CEVA (2012). Du côté vaudois, une amorce d'inversion semble poindre en particulier à Lausanne. Elle pourrait être renforcée notamment suite à la mise en service du métro M2 avec le développement de la première étape du RER vaudois (2011) puis l'accroissement du réseau tl d'ici 2014 (+40% de prestations).

La seconde tendance concerne la possession du permis de conduire, en baisse chez les jeunes de 18 à 25 ans, tant à Genève que dans le canton de Vaud. La mise en place d'une réglementation toujours plus contraignante ainsi que l'augmentation du coût global d'obtention du permis pourraient à l'avenir renforcer ce recul observé entre 2000 et 2005. De plus, par effet domino, une modification des habitudes de déplacement de cette classe âge pourrait se maintenir en partie lors de son vieillissement et caractériser les comportements de la classe d'âge suivante.

Les orientations pour les actions publiques

Les évolutions observées entre 2000 et 2005 confortent les collectivités publiques des deux cantons dans leurs choix et actions politiques. Elles confirment également les principales orientations prises dans les différents projets d'agglomération genevois et vaudois, en particulier les besoins de coordination entre urbanisation et mobilité.

- **agir dans les agglomérations** : la densification prévue des territoires renforcera l'usage des mobilités douces et des transports collectifs. Cette dynamique sera d'autant plus importante dans les communes vaudoises dites centrales telles que Morges, Nyon, Yverdon-les-Bains, Vevey, Montreux, Aigle et Payerne que dans les centres régionaux (Meyrin, Bernex, Nyon, Saint-Genis, Ferney, Saint-Julien, Annemasse, Thonon-les-Bains, etc.) de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Ces villes de moyenne grandeur devront davantage promouvoir les mobilités durables pour y atténuer leur usage de la voiture individuelle.
- **renforcer les transports collectifs** : les augmentations de l'offre et de la qualité des transports collectifs ces dernières années ont influencé positivement les comportements. La clientèle étant sensible à l'offre, les nombreux projets de développement en cours devraient accentuer cette tendance.
- **localiser les habitations près des transports collectifs** : le choix du moyen de transport s'effectue essentiellement à domicile. Pour donner aux résidents l'opportunité de choisir le moyen de transport adapté à chaque déplacement, il est indispensable que les nouveaux quartiers d'habitation soient localisés à proximité des transports collectifs et bien reliés aux réseaux piétonniers et cyclables.
- **compléter les réseaux de mobilités douces** : la forte progression des mobilités douces nécessitera de compléter les réseaux piétonniers et cyclables existants et de renforcer la sécurité de leurs usagers.
- **maintenir la vitalité commerciale des centres** : l'offre commerciale des centres-villes, assimilables à un grand supermarché de proximité, induit une mobilité fortement basée sur la marche à pied. Le maintien de cette activité économique dans les centres-villes constitue un élément essentiel de toute politique durable.
- **agir sur le stationnement** : la disponibilité d'une place stationnement est un critère déterminant dans le choix du moyen de transport, surtout pour les déplacements domicile-travail. Les évolutions observées montrent une augmentation de cette disponibilité sur le lieu de travail, malgré les politiques publiques mises en œuvre. La poursuite des efforts dans la gestion du stationnement est nécessaire, parallèlement à une plus forte incitation à réaliser des plans de mobilité d'entreprise.
- **développer une intermodalité ciblée** : l'intermodalité est une solution adaptée pour répondre aux besoins des territoires peu denses qu'il est difficile et coûteux de desservir par des transports collectifs efficaces. Dans ce type de territoire, le développement, à proximité des gares, de parkings d'échange pour les vélos, motos et voitures (B+R, P+R) devrait être poursuivi.

Liste des rapports

Synthèse

La mobilité des Genevois et des Vaudois en 2005 et son évolution depuis 2000, Etat de Genève, Etat de Vaud, novembre 2008

La mobilité des Genevois et des Vaudois en 2005 et son évolution depuis 2000, analyse du microrecensement transports, synthèse détaillée, LASUR-OUM, novembre 2008

Genève

La mobilité des Genevois en 2005 - analyse du suréchantillonnage du microrecensement transports 2005, OUM, novembre 2008

La mobilité des Genevois et son évolution depuis 1994 - analyse des suréchantillonnages du microrecensement transports 1994-2000-2005, OUM, novembre 2008

Vaud

La mobilité des Vaudois en 2005 - analyse du suréchantillonnage du microrecensement transports 2005, LASUR, novembre 2008

La mobilité des Vaudois et son évolution depuis 2000 - analyse des suréchantillonnages du microrecensement transports 2000-2005, LASUR, novembre 2008

Genève et Vaud

Les boucles de déplacement des Genevois et des Vaudois en 2005 et l'évolution depuis 2000, analyse des suréchantillonnages du microrecensement transports 2000-2005, LASUR, novembre 2008

Ces rapports sont disponibles aux adresses suivantes :

www.ge.ch/mobilite

et

www.vd.ch/sm/