

## **Etude sur la mobilité des Vaudois et des Genevois La marche globalement en progression**

Publiée en mars, une étude coordonnée par l'EPFL sur la mobilité des Vaudois et des Genevois entre 2000 et 2010 confirme un recul global de la voiture dans les deux cantons: augmentation du nombre de ménages sans voiture, croissance très nette du nombre de titulaires d'un abonnement de transports publics mais aussi baisse de l'attrait du permis chez les jeunes (18-24 ans). On doit ce recul notamment aux transports publics, en particulier en ville et dans les communes suburbaines. Mais pas seulement. La part des déplacements à pied a connu la plus forte progression globale, dont les politiques publiques doivent désormais tenir compte. En 2000, la marche représentait 29% et 25% des déplacements dans le canton de Genève et de Vaud, contre respectivement 37% et 31% en 2010. La Suisse se dotera-t-elle à l'avenir d'une stratégie nationale piétonne, à l'instar de la Norvège, premier pays au monde à avoir fait le pas en 2012? (Langues: fr, en)

### Pour plus d'informations:

Rapport technique EPFL: La mobilité des Genevois et des Vaudois

<http://mrmt.epfl.ch>

Microrecensement mobilité et transports 2010

[www.portal-stat.admin.ch/mz10/files/fr/00.xml](http://www.portal-stat.admin.ch/mz10/files/fr/00.xml)

Office fédéral des routes OFROU, Mobilité douce

[www.mobilite-douce.ch](http://www.mobilite-douce.ch)

Associations de promotion des déplacements à pied

[www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch) / [www.mobilitepietonne.ch](http://www.mobilitepietonne.ch)

## **Studie zur Mobilität in den Kantonen Waadt und Genf Der Fussverkehr ist auf dem Vormarsch**

Das Auto befindet sich in den Kantonen Waadt und Genf tendenziell auf dem Rückzug. Zu diesem Schluss kommt eine Studie zur Mobilität zwischen 2000 und 2010 unter der Leitung der EPFL, die im März 2014 veröffentlicht wurde. Die Autoren stellen eine Zunahme der Anzahl Haushalte ohne Auto, des Anteils junger Erwachsener zwischen 18 und 24 Jahren ohne Führerausweis, sowie der Anzahl ÖV-AbonnentInnen fest. Gemäss der Studie ist diese Entwicklung auf die wachsende Bedeutung des öffentlichen Verkehrs zurückzuführen, insb. in den Städten und Agglomerationen. Aber nicht nur: der Anteil der zu Fuss zurückgelegten Wege ist gesamthaft am stärksten angestiegen, was für die zukünftige Verkehrspolitik eine interessante Erkenntnis darstellt. Im Jahr 2000 lag der Anteil des Fussverkehrs bei 29% (Genf) bzw. 25% (Waadt) der zurückgelegten Wege, bis 2010 erhöhte sich dieser auf 37% bzw. 31%. Norwegen verfügt seit 2012 als erstes Land über eine nationale Fussverkehrsstrategie – ein Vorbild für die Schweiz und andere? (Sprachen: fr, en)

### Weitere Informationen:

Download des Schlussberichts der EPFL (fr)

<http://mrmt.epfl.ch>

Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

[www.portal-stat.admin.ch/mz10/files/de/00.xml](http://www.portal-stat.admin.ch/mz10/files/de/00.xml)

Bundesamt für Strassen ASTRA, Bereich Langsamverkehr

[www.langsamverkehr.ch](http://www.langsamverkehr.ch)

Schweizer Verbände zur Förderung des Fussverkehrs

[www.fussverkehr.ch](http://www.fussverkehr.ch) / [www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch) (fr)

02.04.2014

## URBAN SOCIOLOGY LABORATORY LASUR

Home

Research and Education

Productions

Media

Team

Partners

LASUR's Editions



Share



Print

### Genevois et Vaudois se déplacent toujours autant... mais plus longtemps

«Le résultat de notre travail est une photographie particulièrement détaillée de la mobilité des habitants des deux cantons et des grandes évolutions enregistrées depuis 2000. Une analyse qu'aucun autre canton en Suisse n'a entreprise à ce jour», souligne Sébastien Munafò, coordinateur de l'étude. Celle-ci visait à analyser les chiffres 2010 du Microrecensement Mobilité et Transports de l'OFS et à les comparer avec ceux de 2000 et 2005.

#### Une heure et demie par jour à se mouvoir

Les principaux résultats soulignent plusieurs tendances communes aux deux cantons lémaniques. D'abord un recul global de la voiture. La part des ménages sans voiture augmente (un sur 4 GE, un sur 5 VD) et cette tendance devrait s'accroître du fait que les jeunes passent plus tard le permis de conduire et même parfois y renonce totalement. Chez les 18-25 ans, presque un enquêté sur deux ne possède pas le sésame (48% GE, 42% VD).

Les déplacements, qui ne diminuent guère, s'opèrent du coup davantage en transports publics (TP) et avec les modes doux. Le nombre de détenteurs d'abonnement TP a augmenté de 16 points entre 2000 et 2010 (un sur 2 à GE, 46% pour VD). En outre, la marche à la cote, et représente 37% des déplacements des Genevois (+8 points en 10 ans) et 31% des Vaudois (+6 points). «En ville de Genève, la marche et le vélo représentent désormais à eux deux, la majorité des déplacements des habitants (52%), confirmant l'importance de la mobilité douce dans cette partie dense du canton», appuie Sébastien Munafò chercheur au Laboratoire de Sociologie Urbaine (EPFL) et à l'Observatoire Universitaire de la Mobilité (UNIGE). Genève détient du reste la palme suisse de la part des marcheurs.

Dans les deux cantons, chaque habitant passe en moyenne près d'une heure et demie (83 minutes) par jour à se mouvoir. Ce chiffre augmente alors que les distances moyennes quotidiennes parcourues (avion exclu), 31km à Genève et 41km dans le canton de Vaud, sont plutôt en baisse par rapport à 2000. Pour Vincent Kaufmann, directeur du LaSUR, cette tendance s'explique par la congestion routière, la complexification des déplacements réalisés avec les TP et un recours plus important aux modes doux, allongeant en moyenne le temps de parcours.

#### Les loisirs toujours en tête

Le Microrecensement révèle aussi que les habitants des deux cantons, comme en 2000 et 2005, continuent de se déplacer essentiellement pour... les loisirs! Ce motif représente 38% des déplacements. «Le temps libre représente, en réalité, une grande partie de notre vie et donc de nos déplacements. L'augmentation générale de la part des retraités dans la population accroît cette importance, souligne Sébastien Munafò. En outre, même si les déplacements domicile-travail occupent beaucoup l'esprit, ils excèdent rarement le nombre de deux par jour, cinq fois par semaine.» Après le motif loisirs, suivent au coude à coude, les déplacements pour achats dont la part augmente et le travail: les premiers représentent 23% à Genève (21% VD), le second 22% dans le canton de VD (20% GE). La multiplication des points d'achats ouverts le soir et le dimanche, par exemple dans les gares et les stations-services, n'y serait pas indifférente, estiment les chercheurs.

Pour se rendre au travail, les Genevois délaissent la voiture au profit de la mobilité douce (marche et vélo) dont la part passe de 23 à 31% en dix ans. Ils se sont cependant aussi rabattus sur les deux-roues motorisés dont la part a plus que doublé chez les habitants de la couronne suburbaine (7% à 15%). Chez les Vaudois, les tendances sont similaires, même s'ils privilégient davantage le train dont la part double pour atteindre 7% (+4 points) des déplacements domicile-travail.

### **Les Genevois deviennent des pendulaires**

Cette étude, coordonnée par le Centre de Transport de l'EPFL, souligne enfin les singularités cantonales. Ainsi, Genève qui depuis longtemps attire les pendulaires, voit aujourd'hui sa population, et particulièrement celle du centre-ville, sortir de ses pénates pour travailler dans la couronne suburbaine et la métropole lémanique.

Dans le canton de Vaud, l'autre mandant avec les Transports publics lausannois, on remarque que Lausanne et sa proche couronne ont énormément profité du renouvellement de l'offre de transport public, entre 2005 et 2010, accentuant la démotorisation, l'augmentation de l'usage des TP et la mobilité douce. «Les Vaudois accueillent très favorablement toute amélioration de l'offre en transports publics, si bien que certaines lignes régionales ou grandes lignes deviennent victimes de leur succès aux heures de pointe», souligne Christian Liaudat, responsable des projections de la mobilité au sein du Service de la mobilité de l'État de Vaud.

**> Les rapports technique et de synthèse ainsi qu'un grand nombre de tableaux issus des analyses réalisées sont disponibles sur le site <http://mrmt.epfl.ch/>**

[<< Back](#)

Comment l'image de la voiture et des transports publics a-t-elle évolué ces 20 dernières années et avec quelles conséquences ?

Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine et d'analyse de la mobilité à l'EPFL, ouvre un nouveau débat.

## Vincent Kaufmann

# « La Suisse vers une seule grande agglomération urbaine ? »

Magazine ATE: Vous avez conduit une enquête sur la représentation et l'usage des moyens de transport à Genève, Lausanne, Yverdon et Berne. Quelle évolution avez-vous constaté ?

Vincent Kaufmann: L'idée était de répéter une enquête menée entre 1993 et 1994 pour mesurer l'évolution de l'image et de l'utilisation des différents moyens de transport. La première leçon à tirer, c'est que la forte prédisposition à utiliser la voiture a disparu en l'espace de 20 ans, tout comme les divers préjugés négatifs à l'égard des transports publics. Le vélo et la marche à pied ne sont plus considérés comme des moyens de déplacement « bons pour les pauvres ». Et cela change beaucoup de choses !

Lesquelles ?

D'abord, cela signifie que si on diversifie l'offre, les utilisateurs se montrent nettement plus objectifs dans leurs choix personnels de tous les jours. Ensuite et comme corollaire, c'est qu'il n'y a plus une population d'automobilistes qu'on pourrait opposer à une population de piétons ou de cyclistes. La plupart des usagers sont multimodaux sans a priori: ils utilisent le moyen de transport le plus adéquat, en accordant une attention prioritaire au confort, avant de considérer le temps de parcours et le prix. L'image et l'usage des moyens de transport a donc changé et la morale est vraiment très positive: quand on prend des mesures efficaces, on a des résultats sur le long terme.

Avec quelle conséquence politique ?

La population multimodale ne comprend

plus pourquoi on attribue des fonds à un mode de transport spécifique ou à un autre. L'opinion publique a changé: elle est prête à accepter que la taxe sur carburants (ndlr: soit sur la circulation routière) soit utilisée aussi pour les transports publics. L'intérêt des usagers, c'est que le système soit globalement bon, ce n'est pas de privilégier un mode de transport au détriment d'un autre.

Les villes romandes ont-elles rattrapé Berne ?

Berne était déjà très bonne en 1994, et sa politique des transports a continué à s'améliorer. Mais les agglomérations romandes l'ont passablement rattrapée ces dernières années: on ne peut plus dire qu'elles ont 30 ans de retard ! En termes d'utilisation des transports publics, la Suisse romande s'est beaucoup

ville a fait un saut qualitatif et accédé au statut de grande ville. L'image des transports publics s'est ainsi fortement améliorée. Cependant, la ville de Lausanne n'a pas encore mené de politique concernant le trafic routier: elle n'a introduit que peu ou pas de restrictions de stationnement ou de modération de la vitesse au centre. Elle peut se permettre d'être plus stricte désormais, la population lausannoise est prête à l'accepter pour autant qu'on lui offre un réseau de transports publics généreux, un peu moins étriqué qu'à l'heure actuelle.

Et à Genève ?

Genève, par contre, a voulu serrer la vis en restreignant le stationnement et le trafic routier avant de mettre à disposition des transports publics suffisants. Et elle a pensé le

tram surtout comme une offre de capacité supérieure à celle du bus, sans amélioration sur le plan du confort et du temps de parcours. Donc l'utilisation de la voi-

**L'intérêt des usagers, c'est que le système soit globalement bon, ce n'est pas de privilégier un mode de transport au détriment d'un autre.**

rapprochée des villes de Berne et de Zurich. Cette croissance a d'ailleurs surpris les CFF.

Quelles différences avez-vous constaté entre les villes romandes ?

Genève et Lausanne s'y sont prises différemment et ont obtenu un résultat différent: cela signifie que la manière de planifier un réseau a un impact décisif sur le résultat qu'on obtient. A Lausanne, le M2 a amené une très forte valeur symbolique. Avec ce métro, la

ture a beaucoup baissé, mais dans le même temps l'image des transports publics est restée mauvaise ! Il y a donc un risque politique important de revenir à une politique privilégiant la voiture. Les revendications de certains partis populistes et le projet de traversée de la rade de Genève en témoignent.

Avec quelle issue possible pour Genève ?

La grande chance de l'agglomération de Genève, c'est le CEVA, la liaison ferroviaire

Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse, le plus gros chantier public depuis 100 ans. Avec sa double voie, c'est une infrastructure qui présente une certaine générosité, avec une

## On voit se développer un réseau centré sur trois pôles seulement, Bâle, Zurich et Lausanne/Genève, qui amène les usagers toujours plus vite et toujours plus loin.

réserve de capacité intéressante. Son parcours en ceinture complétera efficacement le réseau radial existant des transports publics, il compensera un peu le réseau de trams actuel, vulnérable et lent, et dont les faiblesses ne sont pas faciles à corriger.

Vous avez déjà dénoncé un contre-effet du développement de l'offre ferroviaire, soit l'allongement des déplacements des pendulaires. Avec quels risques?

C'est un effet non voulu, et probablement non souhaitable, de l'amélioration de la vitesse, de l'amélioration du confort et de la baisse des prix des transports publics. Les actifs choisissent de penduler quotidiennement plutôt que de changer de lieu de domicile. Et ce choix a plusieurs conséquences. D'abord la surcharge des réseaux. Je suis parfois un peu inquiet d'entendre certains discours prônant des milliards d'investissement dans le rail pour augmenter les cadences. Et quelle sera la situation dans 20 ans? Je crains une fuite en avant qui mobilise énormément d'argent, et jusqu'où? Les transports ne sont pas un but en soi, et le réseau finira aussi par atteindre ses limites.

Et sur le plan social?

En Suisse, cette tendance ne favorise pas la cohésion sociale. Au contraire: on pendule plutôt que de déménager et s'intégrer dans une autre région linguistique, ce qui limite la connaissance en profondeur de l'autre culture. Enfin, ce mouvement fait de plus en plus de la Suisse une grande agglomération urbaine à l'échelle nationale et je ne suis pas sûr que ce soit le projet voulu par la population helvétique. Le Projet de territoire suisse développé par la Confédération et les cantons est clairement multipolaire et décentralisé, alors qu'on observe dans les faits se développer un réseau centré sur trois pôles seulement, Bâle, Zurich et Lausanne/Ge-

neve, qui amène les usagers toujours plus vite et toujours plus loin. Que se passera-t-il si, dans 30 ans, 20% de la population d'un canton travaille dans un autre canton? Est-ce que notre organisation politique dans sa forme actuelle aura véritablement encore un sens?

Que préconisez-vous?

Ce n'est pas le rôle des CFF et des autres entreprises de transports de faire la politique d'aménagement de la Suisse. Il est temps de s'interroger sur les objectifs

de la stratégie de développement du rail en Suisse. Est-il pertinent d'offrir plus de vitesse et de confort pour les pendulaires de longue distance à destination des grands centres urbains? Quel type de développement de l'offre est conforme aux objectifs politiques que la Confédération et les cantons se sont fixés? Je préconise d'y réfléchir et d'en débattre, plutôt que de laisser faire une évolution non pensée, si ce n'est par le spectre de la saturation. Sinon on risque de favoriser des évolutions difficilement réversibles, qu'on ne souhaite pas, sans en avoir conscience!

Interview: Marie-Claire Chamot Iuliano



© Marie-Claire Chamot Iuliano

### Vincent Kaufmann

Vincent Kaufmann est professeur de sociologie urbaine et d'analyse de la mobilité à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL). A la tête du Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR), il conduit depuis 2003 un programme de recherche visant à analyser les transformations actuelles des villes à partir de la mobilité de leurs acteurs. En 2010, il participe à la création du Forum Vies Mobiles, institut de recherche et d'expérimentation initié par la SCNF, dont il assure la direction scientifique depuis 2011. En janvier 2012, il reprend la direction de la Communauté d'études pour l'aménagement du territoire (CEAT).

Vincent Kaufmann est auteur et co-auteur de nombreuses publications, dont le collectif « Typologie et évolution des logiques de choix modal chez les actifs motorisés urbains – Etude comparée des agglomérations de Genève, Lausanne, Berne et Yverdon-les-Bains », édité en 2012 par l'EPFL dans la collection Cahiers du LaSUR.