



Microrecensement Mobilité et Transports 2010

# La mobilité des Genevois et des Vaudois

Rapport de synthèse

Vincent Kaufmann

Sébastien Munafò



20 mars 2014

Partenaires





# Plan

## 1. Introduction

- a) Contexte et objectifs
- b) Glossaire
- c) Découpages d'analyses

## 2. Principaux résultats

- a) L'équipement des ménages et des particuliers
- b) L'intensité des déplacements
- c) Les moyens de transports
- d) Les motifs des déplacements
- e) Les boucles de déplacements

## 3. Focus thématiques stratégiques

- a) Les déplacements pour motif achats
- b) Les déplacements des actifs pour motif travail
- c) Le stationnement sur le lieu de travail
- d) L'intermodalité et les interfaces de transport
- e) Les opinions en matière de politique des transports

## 4. Conclusions et enseignements

- a) Les constats majeurs
- b) Les orientations pour les politiques publiques

## 5. Tableaux récapitulatifs



# 1. Introduction





# 1. Introduction

## a) Contexte et objectifs

- > Le **Microrecensement Mobilité et Transports (MRMT)** est réalisé tous les 5 ans conjointement par l'Office Fédéral de la Statistique (OFS) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE).
- > Durant toute l'année 2010 en Suisse, environ **63'000** personnes ont été interrogées sur leur équipement en moyens de transport, leurs déplacements effectués la veille (**211'359 déplacements recensés**) ou encore sur leurs opinions à propos de la politique des transports.
  - ↳ Canton de Genève : 4'450 personnes, 15'001 déplacements ; Canton de Vaud : 5'352 personnes, 17'383 déplacements
- > Les cantons de **Genève** et **Vaud**, les **TPG** et les **TL** se sont associés au Centre de Transports de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (**EPFL-TraCE**) et à l'Observatoire Universitaire de la Mobilité de l'Université de Genève (**UNIGE-OUM**) pour nettoyer, préparer et analyser conjointement les données 2010 et les comparer avec les données de 2000 et 2005. Les données traitées pour Vaud et Genève sont donc quelque peu différentes de celles traitées à l'échelle suisse par l'OFS (par exemple distances considérées en Suisse et à l'étranger vs distances suisses uniquement pour l'OFS).
- > Le présent document constitue une synthèse du rapport technique présentant l'ensemble des résultats.
- > Les principaux tableaux et figures sont également disponibles en ligne dans le cyberdossier.



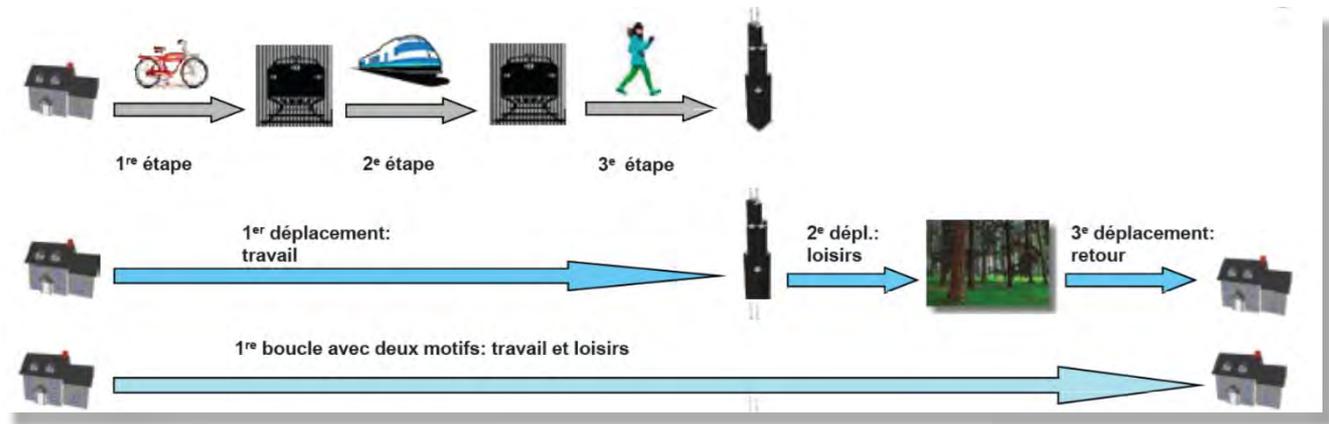
TraCE – OUM (2014)  
*La mobilité des Genevois et des Vaudois - Analyses standards et spécifiques - Rapport technique*



# 1. Introduction

## b) Glossaire

- > **Étape** : une partie d'un déplacement d'au moins 25m qui est parcourue avec le **même moyen de transport** (la marche étant considérée comme un moyen de transport). Chaque changement de moyen de transport marque le début d'une nouvelle étape.
- > **Déplacement** : un trajet effectué pour un seul **motif** (se rendre au travail, faire ses achats, rencontrer ses amis, etc.). Il peut être constitué d'une ou plusieurs étapes selon que la personne a utilisé un ou plusieurs moyens de transport.
- > **Boucle** : un déplacement ou un enchaînement de déplacements qui **commence au domicile et se termine au domicile**.



Source : OFS-ARE



# 1. Introduction

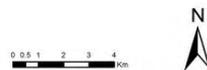
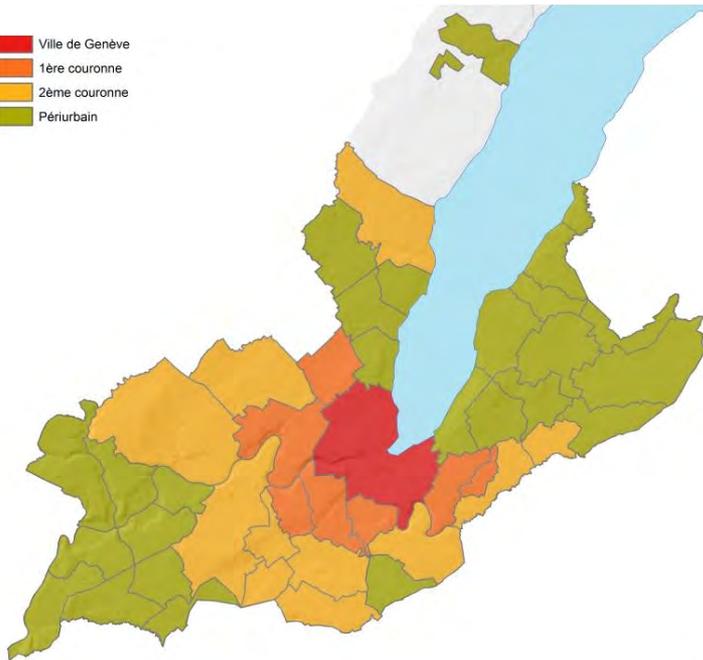
## c) Découpages d'analyses

> Plusieurs types de découpages territoriaux ont été utilisés pour analyser les différences spatiales des comportements de mobilité de la population : typologique, géographique et agglomérations politiques.

### > Genève

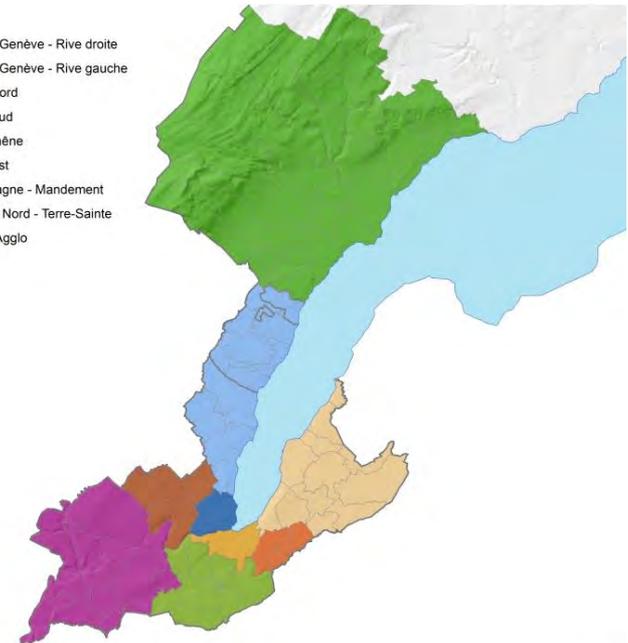
#### Découpage typologique

- Ville de Genève
- 1ère couronne
- 2ème couronne
- Périurbain



#### Découpage géographique

- Ville de Genève - Rive droite
- Ville de Genève - Rive gauche
- Agglo Nord
- Agglo Sud
- Trois Chêne
- Agglo Est
- Champagne - Mandement
- Genève Nord - Terre-Sainte
- Nyon - Agglo





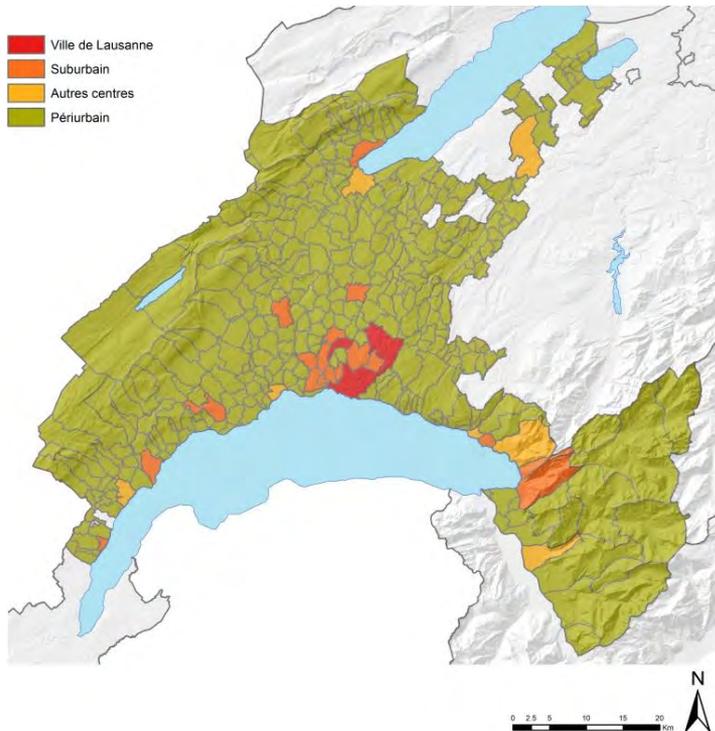
# 1. Introduction

## c) Découpages d'analyses

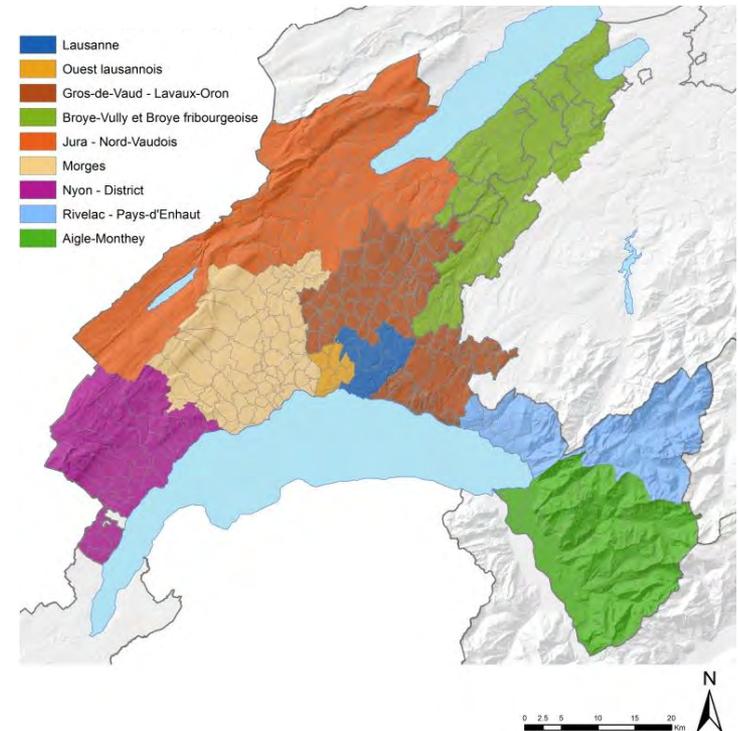
> Plusieurs types de découpages territoriaux ont été utilisés pour analyser les différences spatiales des comportements de mobilité de la population : typologique, géographique et agglomérations politiques.

### > Vaud

#### Découpage typologique

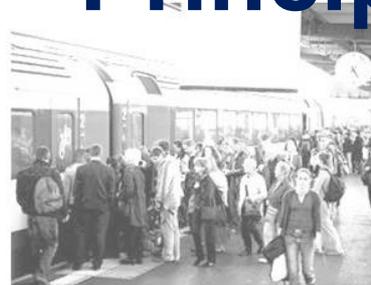


#### Découpage géographique





## 2. Principaux résultats

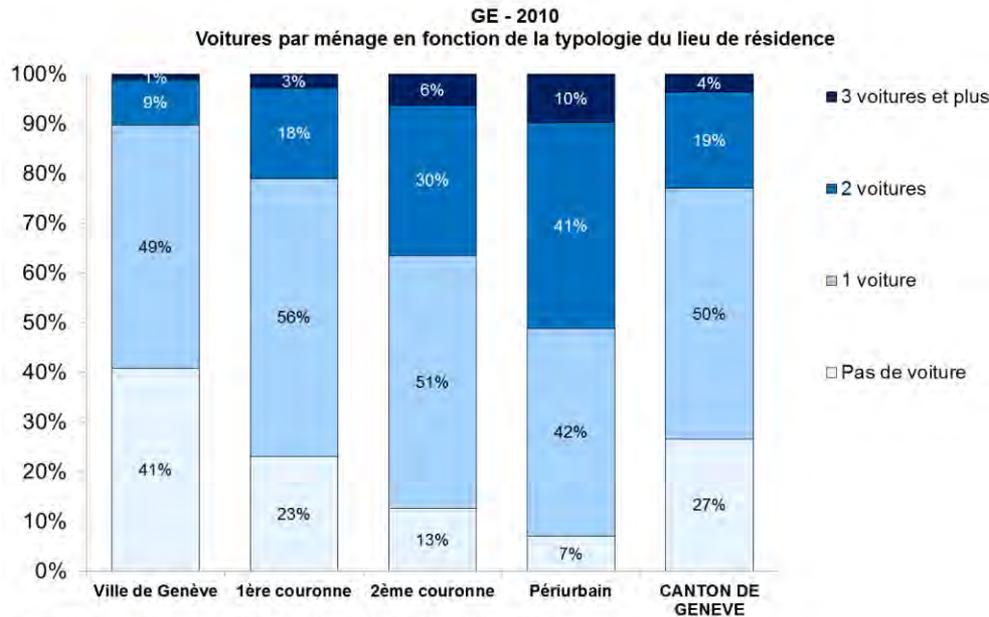




## 2. Principaux résultats

### a) L'équipement des ménages et des particuliers : voitures

- > Dans le canton de Genève, le nombre de ménages sans voiture a augmenté de manière significative en 10 ans. En 2010, 1 ménage genevois sur 4 (27%) est dans cette situation. En ville de Genève, cette part a fortement augmenté (de 29% en 2000 à 41% en 2010). Cette tendance concerne surtout les personnes vivant seules ou en famille monoparentale ainsi que les jeunes ménages.
- > Le nombre de voitures par ménage est fortement lié à la typologie du lieu de résidence du ménage considéré. Les ménages habitant les zones urbaines denses sont clairement les moins équipés.



Nombre de ménages interrogés : 3'631 (en 2000) ; 3'250(en 2005) ; 3'986 (en 2010)

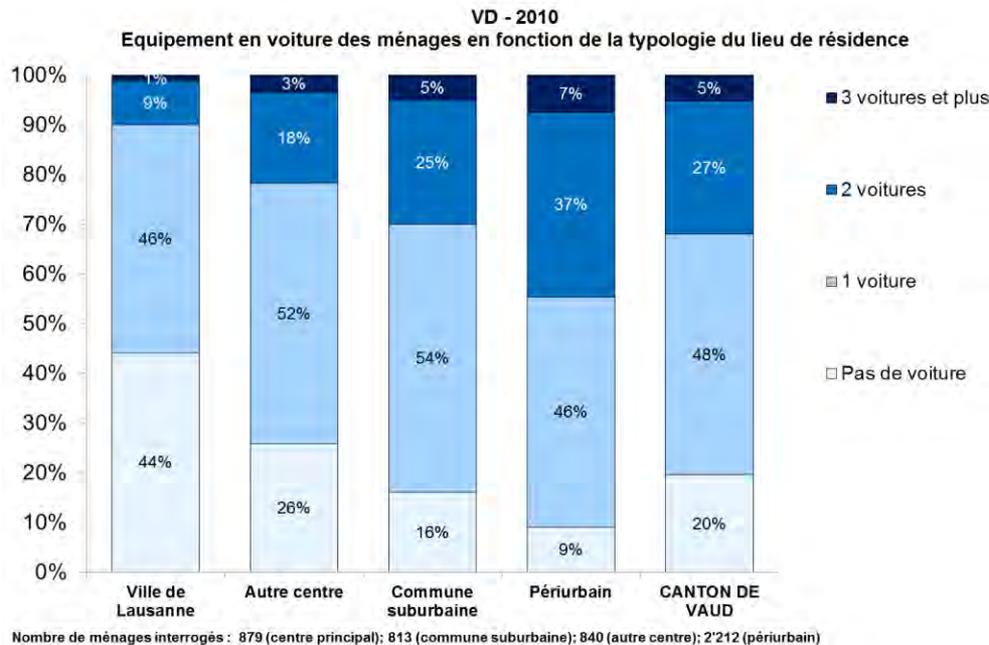
GE Évolution	2000	2005	2010
Part des ménages sans voitures	18%	25%	27%
Part des ménages avec 2 voitures	26%	20%	19%
Nombre moyen de voitures par ménage	1.2	1.0	1.0



## 2. Principaux résultats

### a) L'équipement des ménages et des particuliers : voitures

- > Dans le canton de Vaud, le nombre de ménages sans voiture a augmenté de manière significative en 10 ans. En 2010, environ 1 ménage sur 5 (20%) est dans cette situation. En ville de Lausanne, cette part augmente fortement (de 33% en 2000 à 44% en 2010). Cette tendance concerne surtout les personnes vivant seules ou en famille monoparentale ainsi que les jeunes ménages.
- > Le nombre de voitures par ménage est fortement lié à la typologie de lieu de résidence du ménage considéré. Les ménages habitant les zones urbaines denses sont clairement les moins équipés.



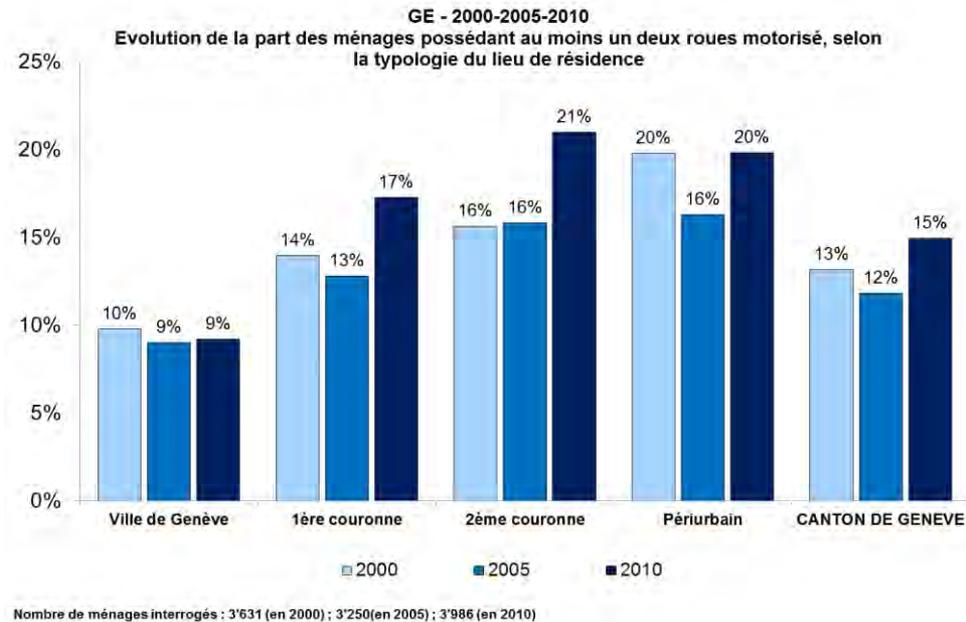
VD Évolution	2000	2005	2010
Part des ménages sans voitures	15%	17%	20%
Part des ménages avec 2 voitures	30%	27%	27%
Nombre moyen de voitures par ménage	1.3	1.2	1.2



## 2. Principaux résultats

### a) L'équipement des ménages et des particuliers : deux-roues motorisés

- > À Genève, une croissance du taux d'équipement en deux-roues motorisés (moto ou scooter) est observée entre 2005 et 2010. Elle concerne essentiellement des ménages localisés en dehors de la ville de Genève.
- > La part des ménages possédant au moins un tel véhicule passe de 13% à 17% dans la première couronne et de 16% à 21% dans les communes de deuxième couronne.

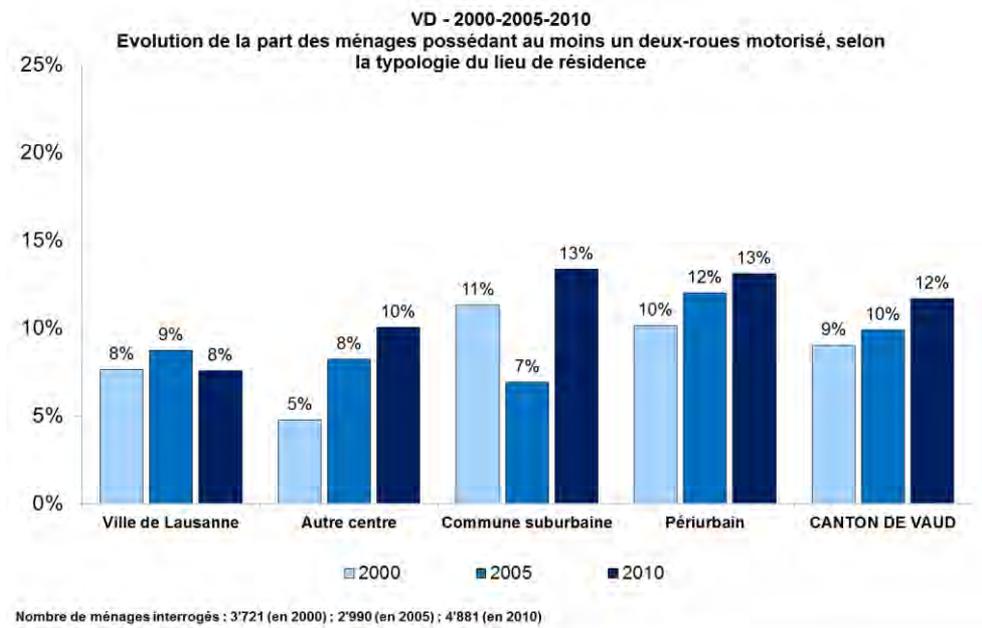




## 2. Principaux résultats

### a) L'équipement des ménages et des particuliers : deux-roues motorisés

- > Dans le canton de Vaud, une croissance du taux d'équipement en deux-roues motorisés (moto ou scooter) est observée entre 2000 et 2010. Elle concerne essentiellement des ménages localisés en dehors de la ville de Lausanne.
- > La part des ménages possédant au moins un tel véhicule passe ainsi de 5% à 10% dans les centres urbains secondaires et de 10% à 13% dans les communes périurbaines.

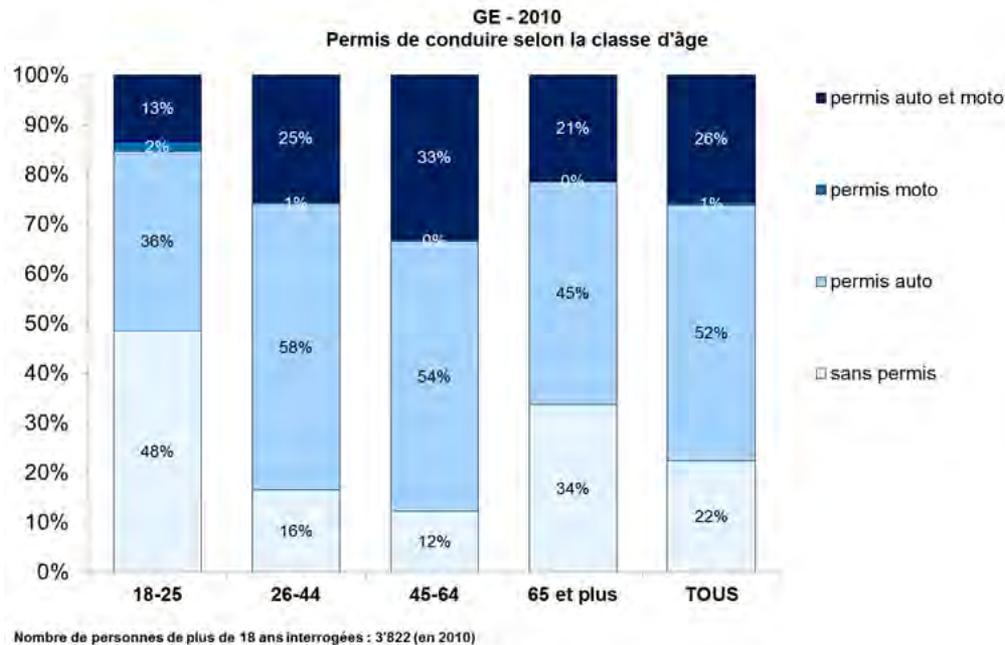




## 2. Principaux résultats

### a) L'équipement des ménages et des particuliers : permis de conduire

- > À Genève, presque la moitié des 18-25 ans ne possèdent pas de permis de conduire, contre un tiers des 65 ans et plus. Cette part est de 12% pour les 45-64 ans.
- > Depuis 2000, la proportion des 18-25 ans sans permis de conduire ne cesse d'augmenter, passant de 37 à 48%. Le taux de possession tend également à se maintenir plus bas qu'auparavant chez les 26-44 ans.
- > Les résultats dans ce domaine sont très similaires à Genève et dans le canton de Vaud.



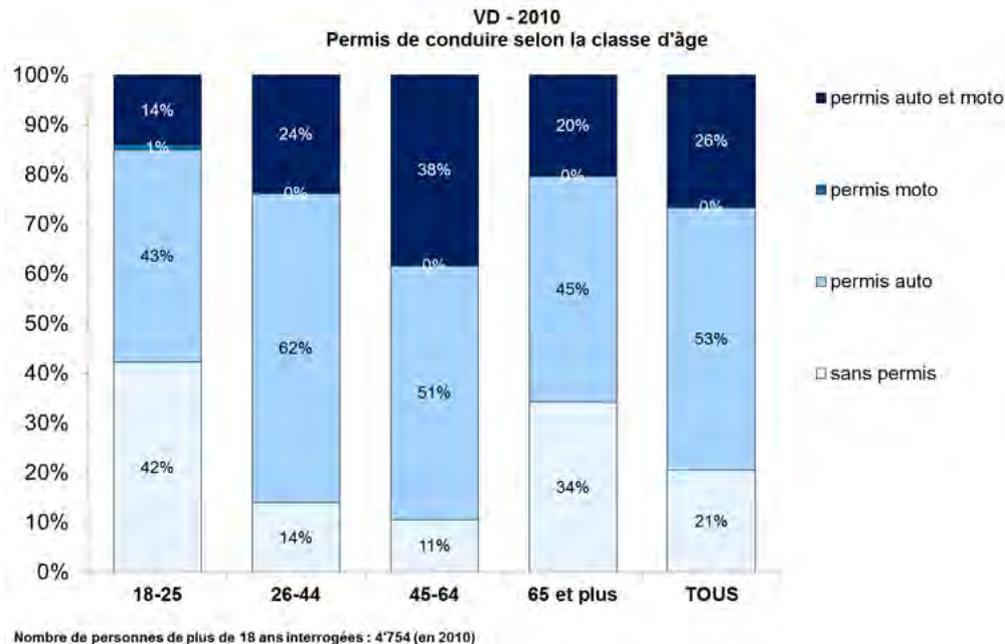
GE Évolution	2000	2005	2010
Part des 18-25 ans n'ayant pas de permis de conduire	37%	43%	48%
Part des 26-44 ans n'ayant pas de permis de conduire	15%	14%	16%



## 2. Principaux résultats

### a) L'équipement des ménages et des particuliers : permis de conduire

- > Dans le canton de Vaud, 42% des 18-25 ans ne possèdent pas de permis de conduire, contre un tiers des 65 ans et plus. Cette part est de 11% pour les 45-64 ans.
- > Depuis 2000, la proportion des 18-25 ans sans permis de conduire ne cesse d'augmenter passant de 30 à 42%. Le taux de possession tend également à se maintenir plus bas qu'auparavant chez les 26-44 ans.
- > Les résultats dans ce domaine sont très similaires à Genève et dans le canton de Vaud.



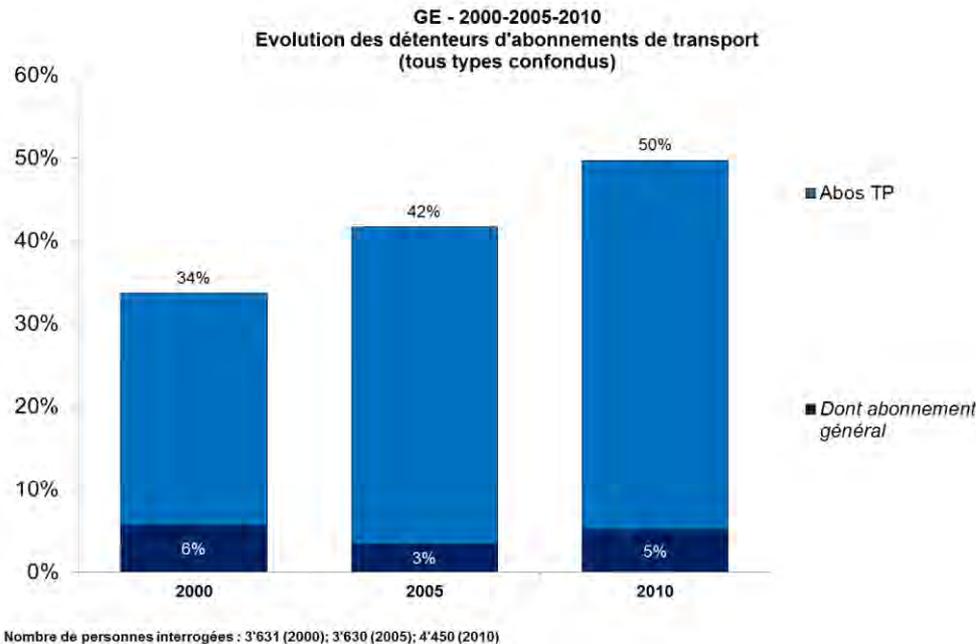
VD Évolution	2000	2005	2010
Part des 18-25 ans n'ayant pas de permis de conduire	30%	38%	42%
Part des 26-44 ans n'ayant pas de permis de conduire	9%	9%	14%



## 2. Principaux résultats

### a) L'équipement des ménages et des particuliers : abonnements de transports publics

- > Dans le canton de Genève, la part des individus disposant d'au moins un abonnement de transports publics (tous types confondus y compris le demi-tarif) a nettement augmenté entre 2000 et 2010 (+16 points). Près d'une personne sur deux possède au moins un abonnement de transports publics, en 2010. En ville de Genève, ce taux s'élève à 57%.
- > 28% des habitants du canton de Genève ont un abonnement Unireso en 2010. Ils étaient 15% en 2000 et 24% en 2005.



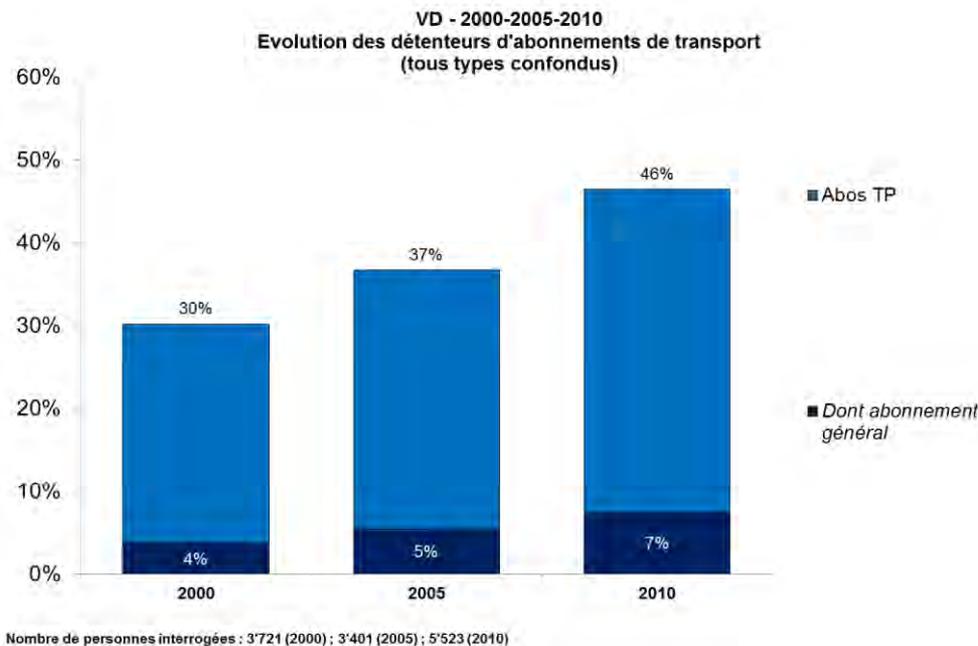
GE 2010	Détenteurs d'abonnements de transport (tous types confondus)	Détenteurs d'abonnements communautaires (Unireso)
Ville de Genève	57% Dont 6% AG	32%
1 <sup>ère</sup> couronne	50% Dont 5% AG	31%
2 <sup>ème</sup> couronne	42% Dont 4% AG	24%
Périurbain	44% Dont 3% AG	20%
<b>CANTON DE GENÈVE</b>	<b>50% Dont 5% AG</b>	<b>28%</b>



## 2. Principaux résultats

### a) L'équipement des ménages et des particuliers : abonnements de transports publics

- > Dans le canton de Vaud, la part des individus disposant d'au moins un abonnement de transports publics (tous types confondus y compris le demi-tarif) a augmenté nettement entre 2000 et 2010 (+16 points). 46% de la population possède au moins un abonnement de transports publics, en 2010. En ville de Lausanne, ce taux s'élève à 64%.
- > 31% des Lausannois possèdent un abonnement Mobilis en 2010. Ils étaient 22% en 2000 et 25% en 2005).



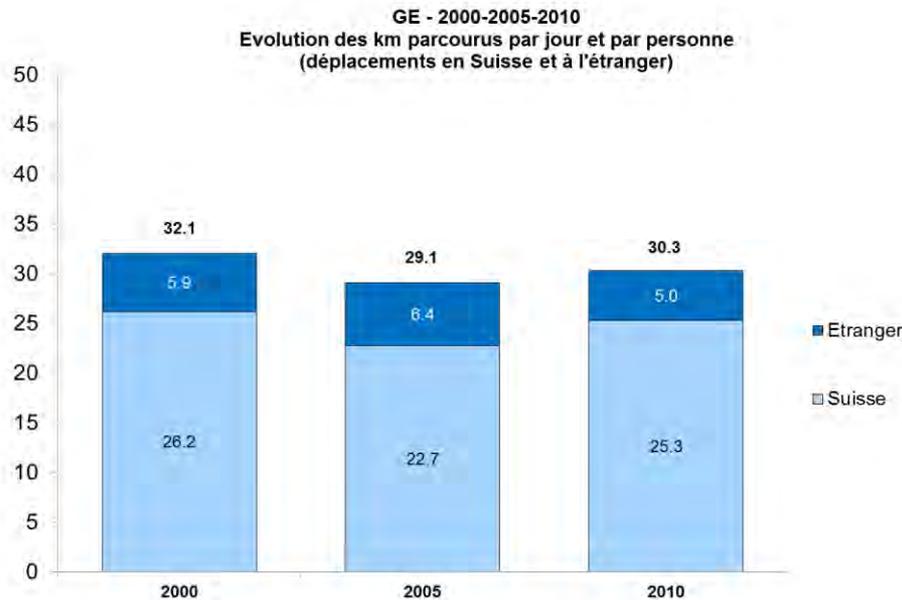
VD 2010	Détenteurs d'abonnements de transport (tous types confondus)	Détenteurs d'abonnements communautaires (Mobilis)
Ville de Lausanne	64% Dont 9% AG	31%
Autres centres	42% Dont 9% AG	7%
Communes suburbaines	47% Dont 7% AG	16%
Périurbain	43% Dont 7% AG	8%
<b>CANTON DE VAUD</b>	<b>46% Dont 7% AG</b>	<b>12%</b>



## 2. Principaux résultats

### b) L'intensité des déplacements

- > Dans le canton de Genève, le nombre de kilomètres parcourus par personne et par jour affiche une tendance à la baisse depuis 10 ans. En 2010, chaque habitant parcourt en moyenne **30,3 km** par jour. Les durées, elles, sont plutôt en hausse avec, en moyenne, **84 minutes** par personne par jour.
- > Le nombre moyen de déplacements par jour et par personne (en Suisse et à l'étranger) reste stable entre 2000 et 2010, avec une moyenne oscillant entre 3,6 et **3,4 déplacements par jour**. On constate en revanche une augmentation du nombre d'étapes passant de 4,7 à 5,2 par personne par jour.



Nombre de personnes interrogées : 3'631 (MRMT 2000) ; 3'630 (2005) ; 4'450 (2010)

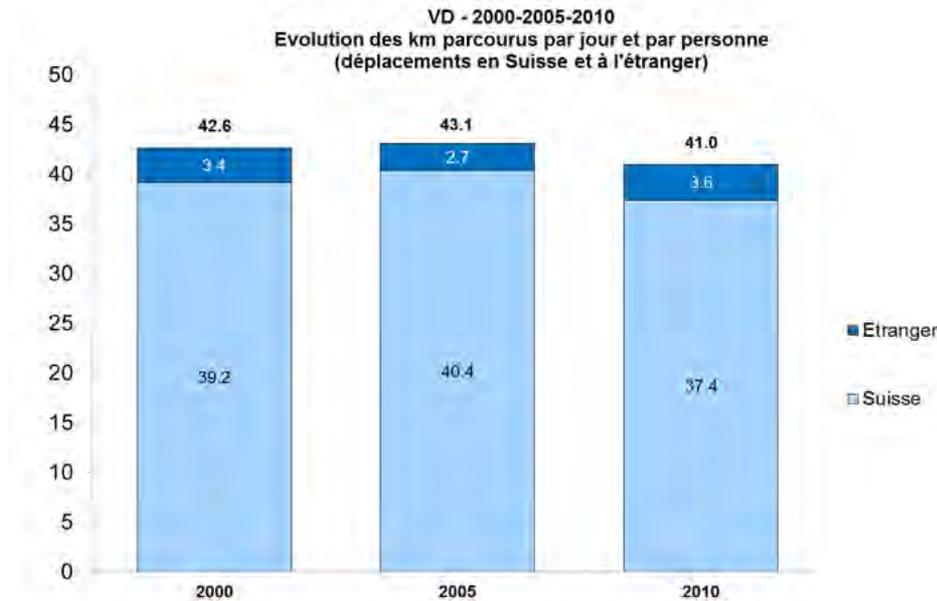
GE Évolution par personne par jour (en Suisse et à l'étranger)	2000	2005	2010
Nb de déplacements	3.6	3.4	3.4
Nb d'étapes	4.7	5.2	5.2
Nb de boucles	-	1.4	1.4
Durée (en minutes)	81.7	81.3	84.5



## 2. Principaux résultats

### b) L'intensité des déplacements

- > Dans le canton de Vaud, le nombre de kilomètres parcourus par personne et par jour a légèrement diminué en 10 ans. En 2010, chaque habitant parcourt en moyenne **41 km par jour**. Les durées, elles, affichent une tendance à la hausse avec, en moyenne, **83 minutes** par jour par personne.
- > Le nombre moyen de déplacements par jour et par personne (en Suisse et à l'étranger) reste plutôt stable entre 2000 et 2010, avec une moyenne oscillant entre 3,5 et **3,3 déplacements** par jour. On constate en revanche une augmentation du nombre d'étapes passant de 4,5 à 4,9 par personne par jour.



VD Évolution par personne par jour (en Suisse et à l'étranger)	2000	2005	2010
Nb de déplacements	3.5	3.3	3.3
Nb d'étapes	4.5	5.0	4.9
Nb de boucles	-	1.4	1.3
Durée (en minutes)	81.0	86.9	83.2

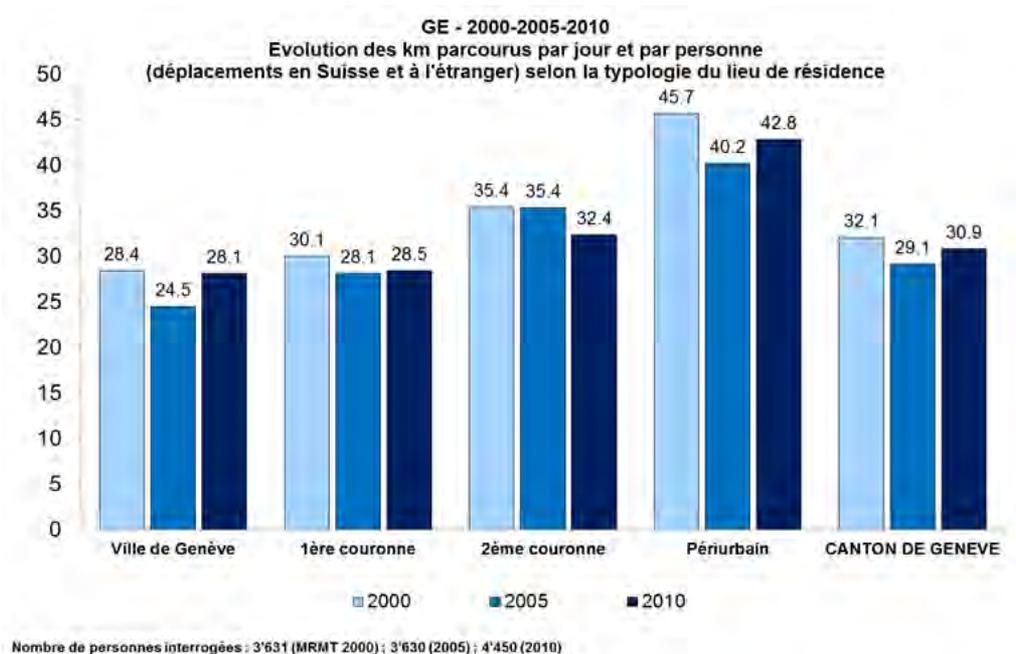
Nombre de personnes interrogées : 3'721 (MRMT 2000) ; 3'401(2005) ; 5'523 (2010)



## 2. Principaux résultats

### b) L'intensité des déplacements

- > À Genève, la tendance à la baisse des distances parcourues est observée partout. Les profils en termes de distances parcourues des habitants des différents secteurs du canton ont tendance à se rapprocher.
- > Si la différence entre les résidents de la ville de Genève et ceux de la 1ère couronne était d'environ 4 km par jour en 2005, elle est inférieure à 1km en 2010 ; observation similaire entre la 2<sup>ème</sup> couronne et la ville de Genève, où la différence d'environ 10 km observée en 2000 et 2005 s'est réduite à un peu plus de 4 km en 2010.

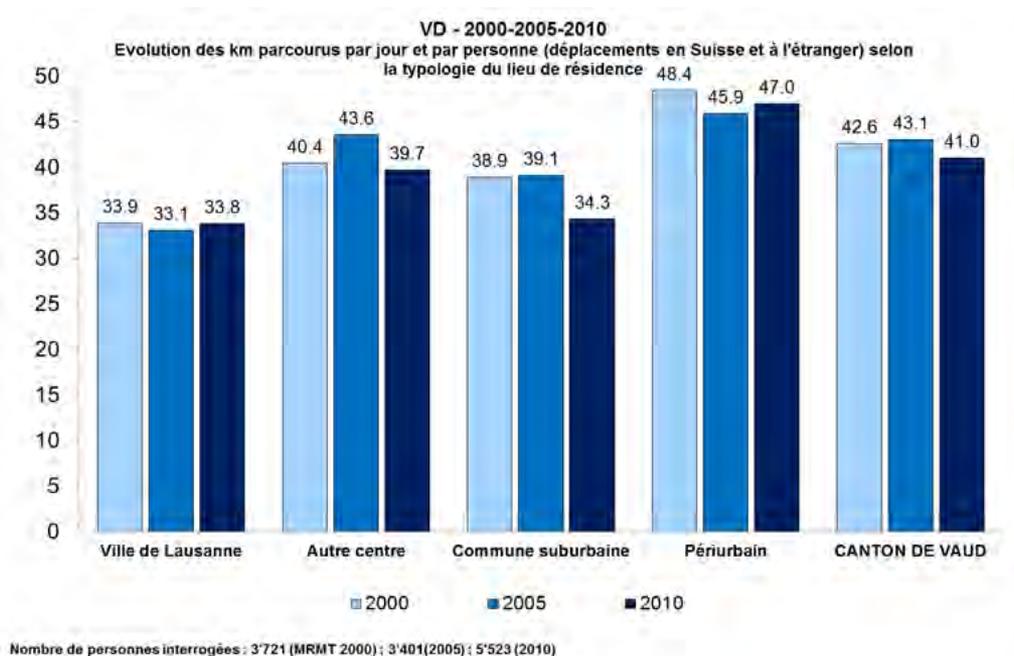




## 2. Principaux résultats

### b) L'intensité des déplacements

- > Le nombre de kilomètres parcourus par les personnes vivant en ville de Lausanne est globalement stable entre 2000 et 2010. En 2010, les résidents des communes suburbaines affichent des valeurs proches de celles observées en ville de Lausanne.
- > Parmi les habitants des autres centres, on enregistre une diminution des distances parcourues de près de 4 km par personne par jour entre 2005 et 2010.

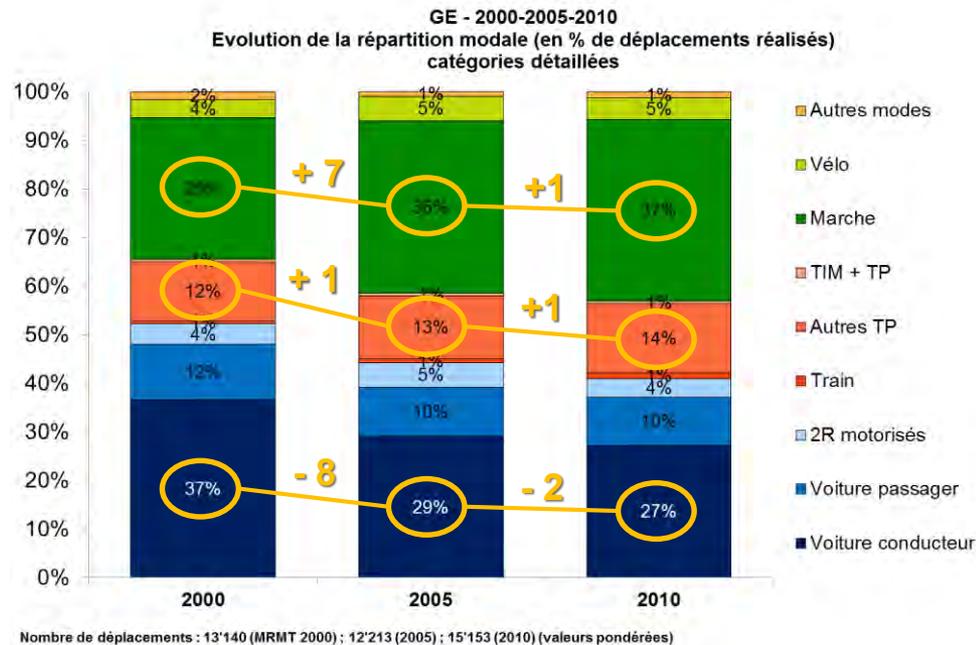




## 2. Principaux résultats

### c) Les moyens de transport

- > Entre 2000 et 2010, les chiffres montrent une très nette diminution de l'importance des transports individuels motorisés dans les déplacements des Genevois : la voiture en tant que conducteur perd 10 points de parts modales.
- > Les transports publics voient leur part augmenter de 12 à 14%.
- > La marche gagne 8 points en 10 ans. La part du vélo reste stable et représente 5% des déplacements en 2010.

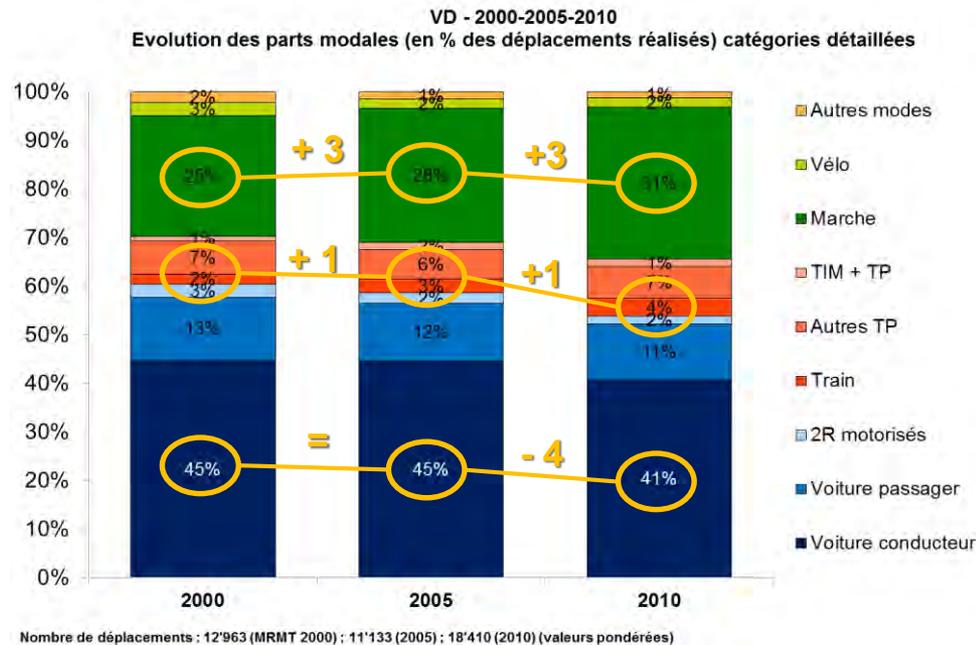




## 2. Principaux résultats

### c) Les moyens de transport

- > Entre 2000 et 2010, les chiffres vaudois montrent une nette diminution de la part modale de la voiture en tant que conducteur qui passe de 45% à 41% des déplacements en 10 ans.
- > La part modale du train double entre 2000 et 2010, passant de 2 à 4%.
- > La marche gagne 6 points en 10 ans. La part du vélo reste stable et représente 2% des déplacements en 2010.

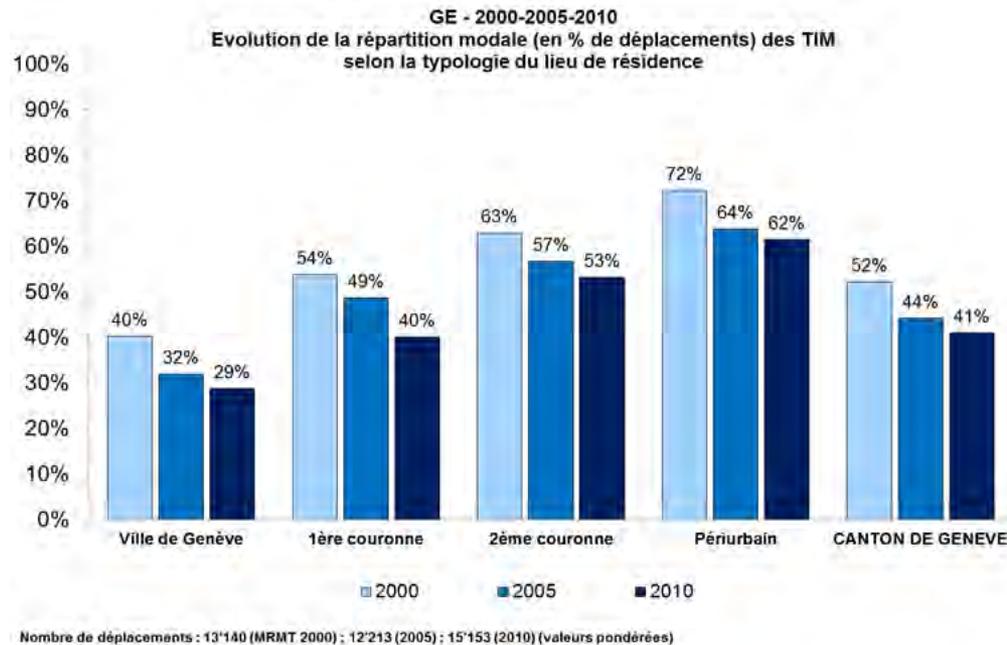




## 2. Principaux résultats

### c) Les moyens de transport

- > La baisse de la part des **transports individuels motorisés** (TIM) concerne tous les types de territoire dans le canton de Genève.
- > En 10 ans, leur part passe de 40 à 29% des déplacements des habitants de la ville de Genève. La baisse est également observée chez les habitants des communes périurbaines (-10 points à 62% des déplacements).

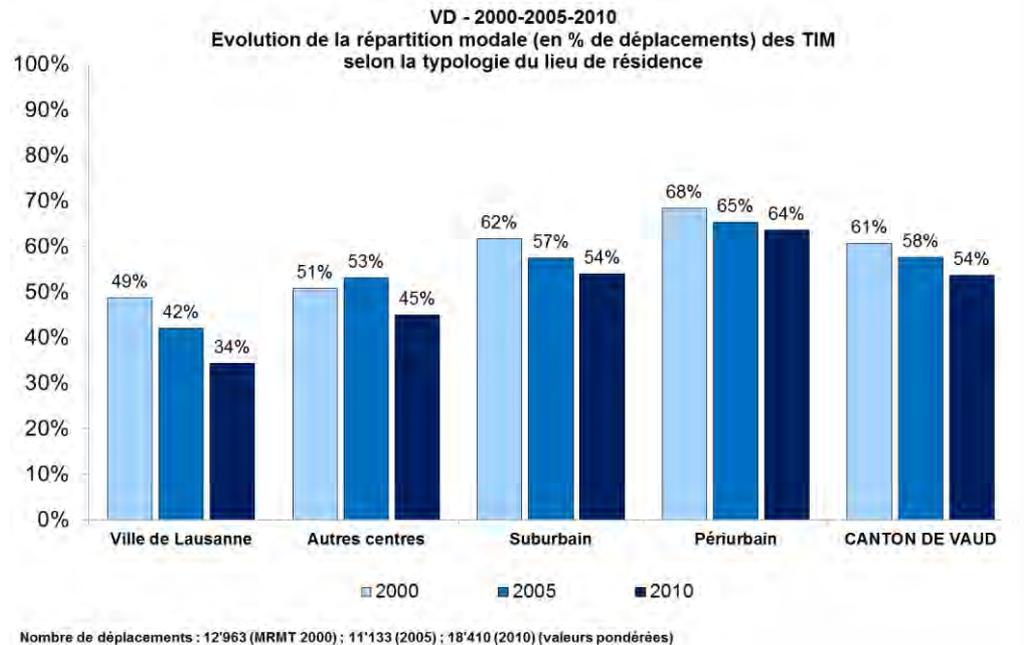




## 2. Principaux résultats

### c) Les moyens de transport

- > La baisse de la part des **transports individuels motorisés** (TIM) concerne tous les types de territoire du canton de Vaud.
- > Chez les habitants de la ville de Lausanne, leur part passe de 49 à 34% des déplacements en 10 ans. La baisse est également observée chez les habitants des communes suburbaines (-8 points à 54%).

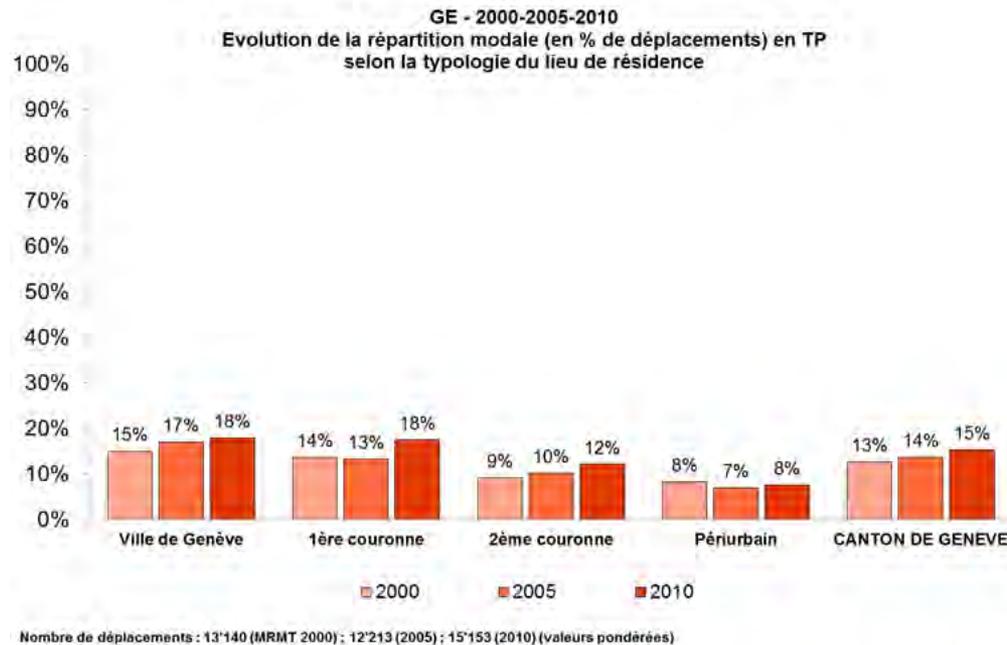




## 2. Principaux résultats

### c) Les moyens de transport

- > La part modale des **transports publics** (train et transports publics urbains) croît dans l'ensemble des territoires du canton de Genève, excepté pour les habitants des communes périurbaines, où elle reste stable.
- > En 2010, les habitants de la 1ère couronne effectuent des déplacements en TP dans une mesure comparable à celle des habitants de la ville de Genève (18%).

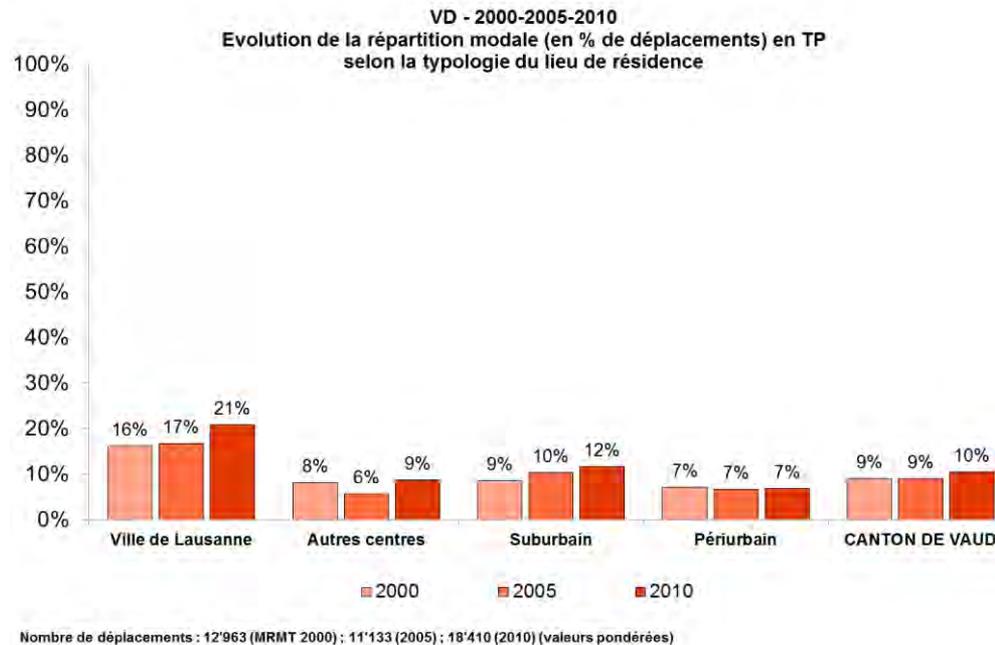




## 2. Principaux résultats

### c) Les moyens de transport

- > Les parts modales des **transports publics** (train et transports publics régionaux et urbains) augmentent nettement chez les habitants de la ville de Lausanne (de 16% de leurs déplacements en 2000 à 21% en 2010) et, dans une moindre mesure, chez les résidents des communes suburbaines de 9 à 12%.
- > La part des TP reste en revanche globalement stable dans les autres secteurs.

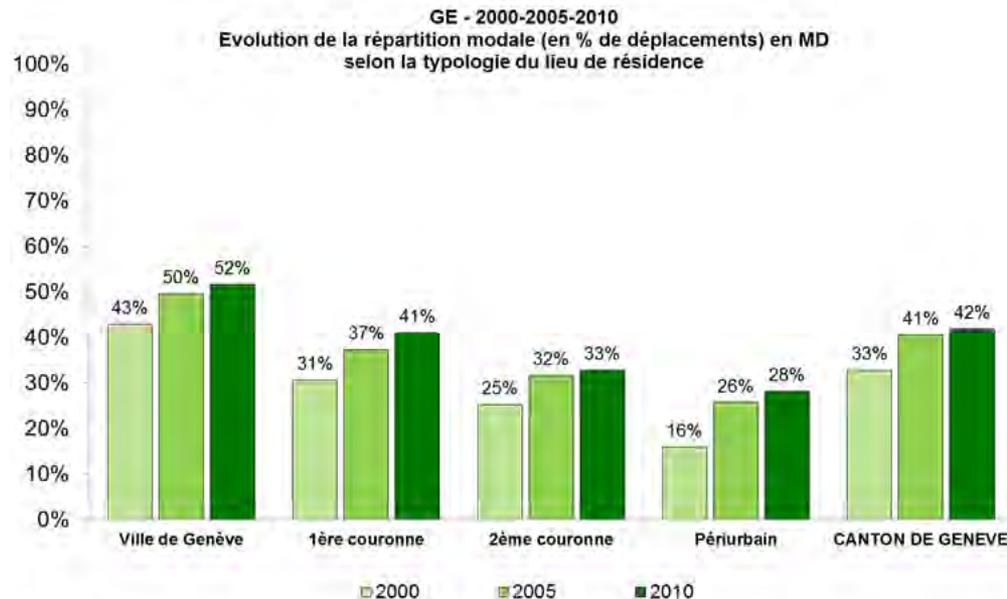




## 2. Principaux résultats

### c) Les moyens de transport

- > La progression de la **mobilité douce** est observée dans tous les types de communes genevoises : + 9 points en ville de Genève, +10 chez les habitants de la 1ère couronne, +12 dans le périurbain. Elle concerne essentiellement la marche.
- > Les modes doux représentent désormais **la majorité des déplacements** des habitants de la ville de Genève (52%).



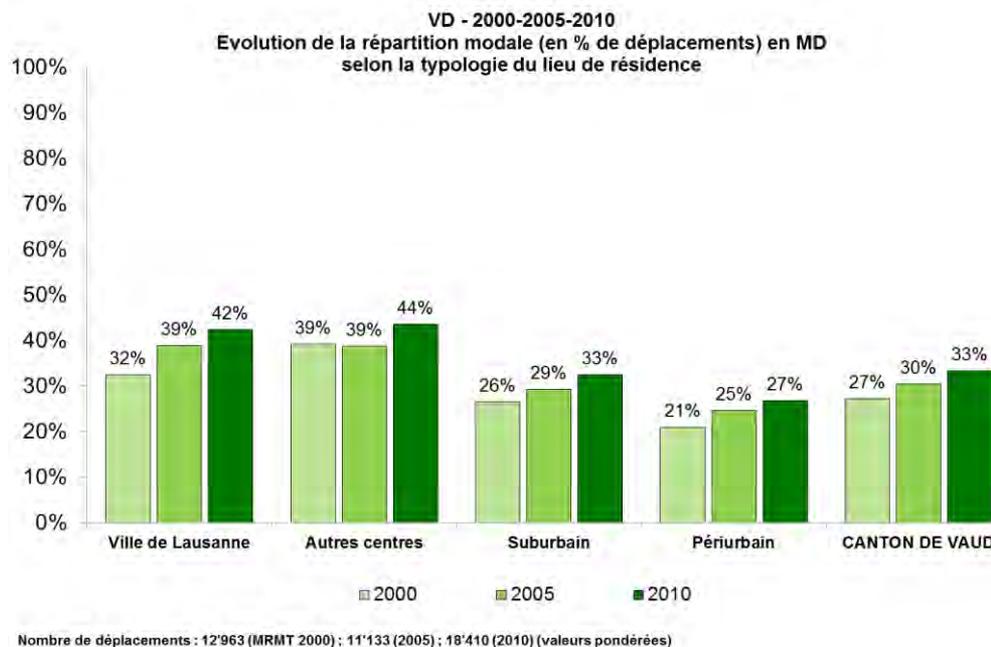
Nombre de déplacements : 13'140 (MRMT 2000) ; 12'213 (2005) ; 15'153 (2010) (valeurs pondérées)



## 2. Principaux résultats

### c) Les moyens de transport

- > La progression des **modes doux** est observée dans tous les types de communes vaudoises : + 10 points en ville de Lausanne, +5 points chez les habitants des autres centres, +7 points chez ceux du suburbain, +6 points dans le périurbain. Elle concerne essentiellement la marche.
- > Les modes doux représentent 42% des déplacements des habitants de la ville de Lausanne et 44% de ceux des autres centres.

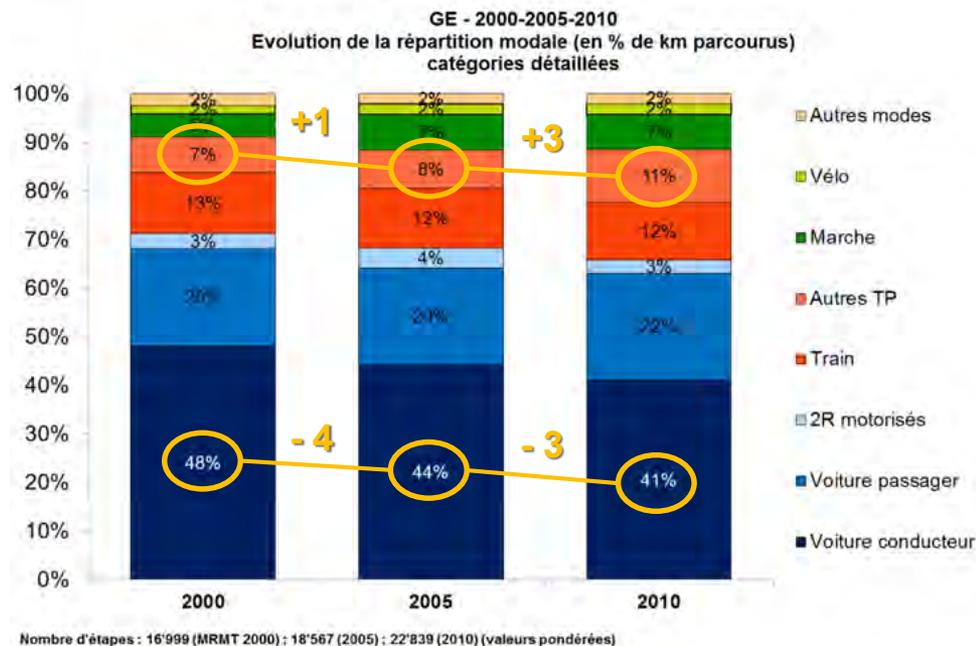




## 2. Principaux résultats

### c) Les moyens de transport

- > Exprimée en fonction des **distances parcourues**, l'évolution de la répartition modale à Genève montre qu'une grande partie des km parcourus continue à être réalisée en voiture en 2010. Toutefois, la part de ce mode diminue significativement passant, pour la voiture conducteur, de 48 à 41% des km en 10 ans.
- > Cette réduction se reporte essentiellement sur les transports publics. Le train garde une part stable, mais les transports publics urbains gagnent 4 points sur cette période.

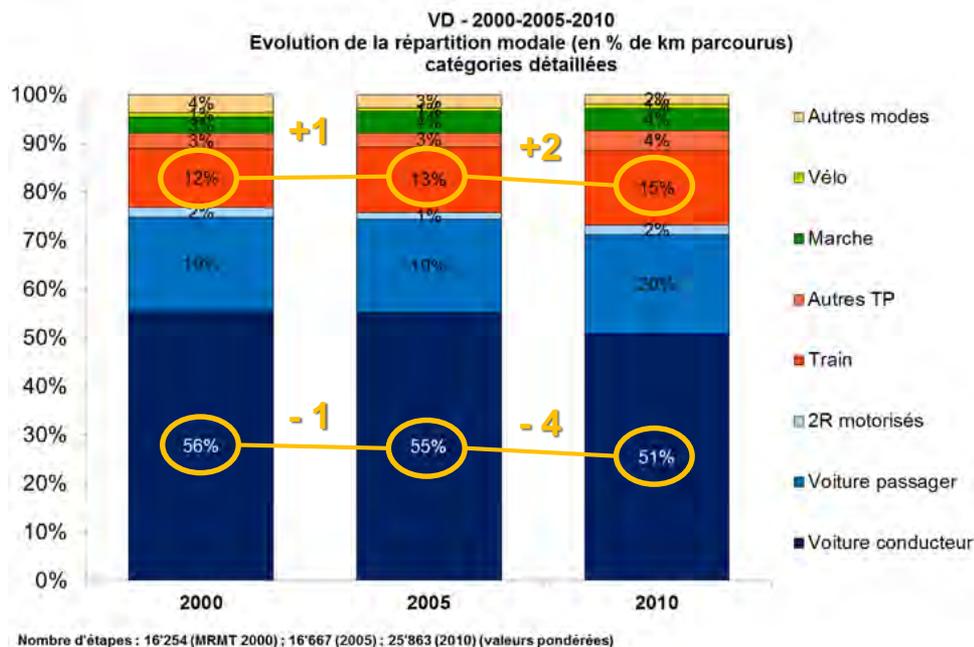




## 2. Principaux résultats

### c) Les moyens de transport

- > L'évolution de la répartition modale en fonction des **distances parcourues** montre que la part de la voiture conducteur dans le canton de Vaud s'est réduite de manière significative (de 56 à 51% des distances en 10 ans pour la voiture en tant que conducteur).
- > Cette réduction s'est faite essentiellement au profit des TP, en particulier du train dont la part passe de 12% à 15% des km parcourus entre 2000 en 2010.

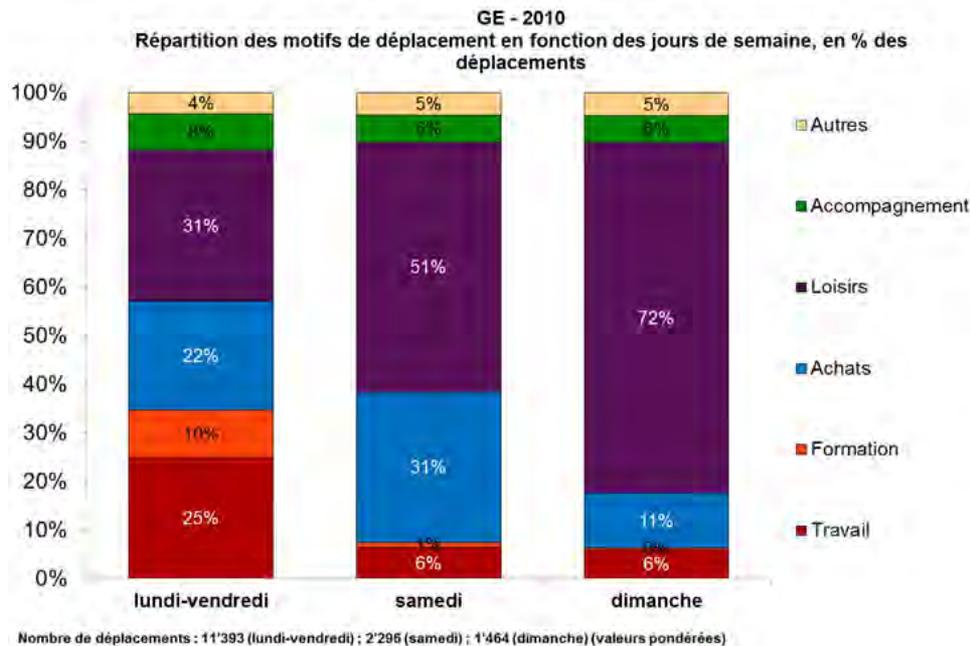




## 2. Principaux résultats

### d) Les motifs de déplacements

- > La répartition des motifs de déplacement des Genevois, en % des déplacements réalisés, est largement dominée par **les loisirs (38%)**, contre **23 % pour les achats** et **20 % pour le travail**.
- > Cette répartition est très différente selon les jours de semaine considérés. Les loisirs représentent ainsi 72% des déplacements recensés le dimanche.
- > La part du travail a tendance à diminuer depuis 10 ans (-3 points) et celle des achats à augmenter (+4 points).



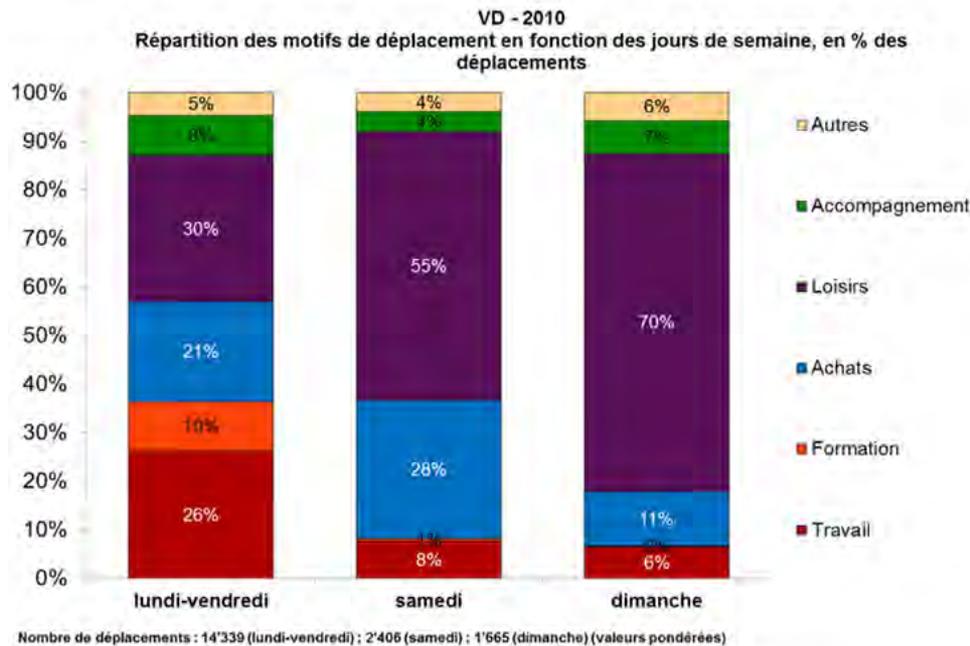
	GE			Evolution de la répartition des motifs		
	En % des déplacements			En % des distances		
	2000	2005	2010	2000	2005	2010
Travail	23%	21%	20%	20%	16%	17%
Achats	19%	23%	23%	11%	13%	14%
Loisirs	39%	38%	38%	46%	43%	42%
Autres (dont dépl. prof)	3%	5%	4%	13%	21%	18%



## 2. Principaux résultats

### d) Les motifs de déplacements

- > La répartition des motifs de déplacement des Vaudois, en % de déplacements réalisés, est largement dominée par **les loisirs (37%)**, contre **21% pour les achats** et **22% pour le travail**.
- > Cette répartition est très différente selon les jours de semaine considérés. Les loisirs représentent ainsi 70% des déplacements recensés le dimanche.
- > La part du travail a tendance à diminuer depuis 10 ans (-4 points) et celle des achats à augmenter (+4 points).



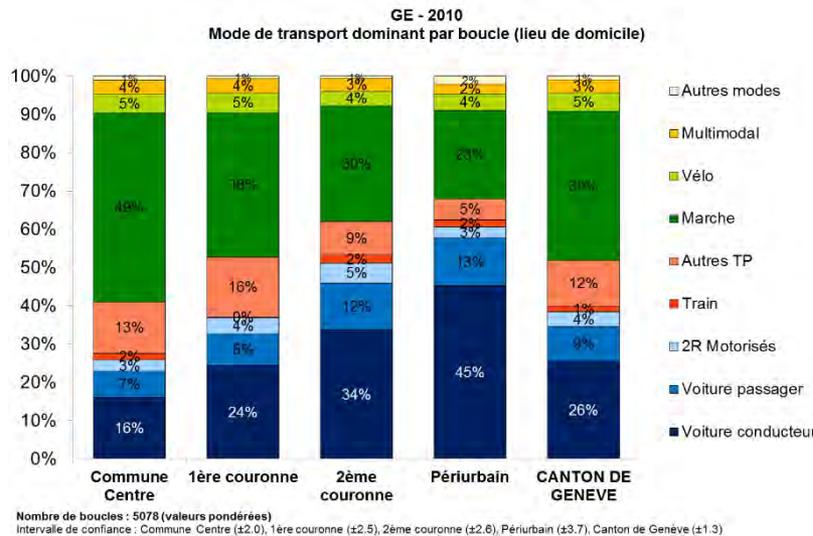
VD Evolution de la répartition des motifs	En % des déplacements			En % des distances		
	2000	2005	2010	2000	2005	2010
Travail	26%	21%	22%	27%	23%	25%
Achats	17%	20%	21%	10%	11%	12%
Loisirs	37%	39%	37%	41%	41%	37%
Autres (dont dépl. prof)	5%	7%	5%	13%	19%	15%



## 2. Principaux résultats

### e) Les boucles de déplacement

- > Pour rappel, une boucle décrit le parcours d'une personne entre le moment où elle sort de son domicile et le moment où elle y retourne. L'analyse par boucle n'est pas disponible pour les données 2000.
- > À Genève, la distance par boucle augmente entre 2005 et 2010. Cette augmentation des distances par boucle est compensée par une diminution des distances des trajets hors boucles (par exemple les retours de voyages), ce qui explique la baisse globale des distances parcourues par les Genevois (cf. plus haut) durant la période observée.
- > En ville de Genève, 23% des boucles sont réalisées en automobile (conducteur ou passager), tandis que ce taux monte à 58% dans les communes périurbaines.



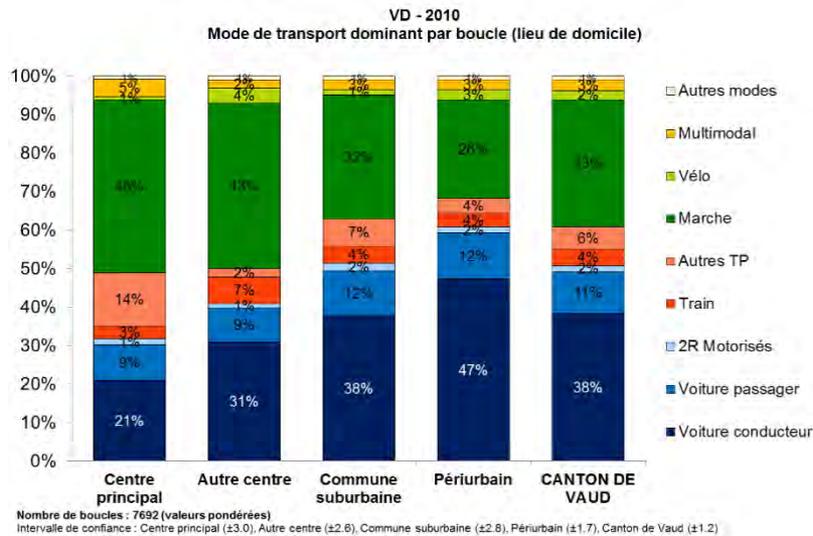
GE - Évolution	2005	2010
Distances par boucle en Km		
Ville de Genève	13.2	15.2
1ère couronne	14.5	17.1
2ème couronne	17.9	17.2
Périurbain	18.5	23.5
CANTON	15.2	17.1



## 2. Principaux résultats

### e) Les boucles de déplacement

- > Pour rappel, une boucle décrit le parcours d'une personne entre le moment où elle sort de son domicile et le moment où elle y retourne. L'analyse par boucle n'est pas disponible pour les données 2000.
- > Dans le canton de Vaud, la distance par boucle augmente uniquement chez les habitants du périurbain. Dans les autres types de territoires, les distances affichent plutôt un tendance à la baisse.
- > Parmi les habitants de la ville de Lausanne, 30% des boucles sont réalisées en automobile (conducteur ou passager), tandis que ce taux monte à 59% pour les habitants des communes périurbaines.



VD - Évolution Distances par boucle en Km	2005	2010
Ville de Lausanne	20.3	19.4
Autres centres	24.8	23.2
Suburbain	22.7	20.8
Périurbain	26.8	28.2
CANTON	24.7	24.5



## 2. Principaux résultats

### e) Les boucles de déplacement

- > Concernant les motifs de déplacement au sein des boucles, la comparaison 2005-2010 indique clairement une croissance des boucles complexes (bi- ou multimotifs), qui passent de 19% à 22% du total des boucles.
- > Ce résultat indique que la mobilité quotidienne a tendance à évoluer vers davantage de chaînage d'activités entre deux passages au domicile.

<b>GE</b> Part des boucles de déplacement bi-ou multimotifs	<b>2005</b>	<b>2010</b>
Ville de Genève	21%	21%
1 <sup>ère</sup> couronne	18%	22%
2 <sup>ème</sup> couronne	21%	22%
Périurbain	20%	22%
<b>CANTON DE GENÈVE</b>	<b>19%</b>	<b>22%</b>



## 2. Principaux résultats

### e) Les boucles de déplacement

- > Concernant les motifs de déplacement au sein des boucles, la comparaison 2005-2010 indique clairement une croissance des boucles complexes (bi- ou multimotifs), qui passent de 19% à 22% du total des boucles.
- > Ce résultat indique que la mobilité quotidienne a tendance à évoluer vers davantage de chaînage d'activités entre deux passages au domicile.

<b>VD</b> Part des boucles de déplacement bi-ou multimotifs	<b>2005</b>	<b>2010</b>
Ville de Lausanne	19%	23%
Autres centres	17%	21%
Suburbain	17%	21%
Périurbain	21%	23%
<b>CANTON DE VAUD</b>	<b>19%</b>	<b>22%</b>



# 3. Focus thématiques stratégiques

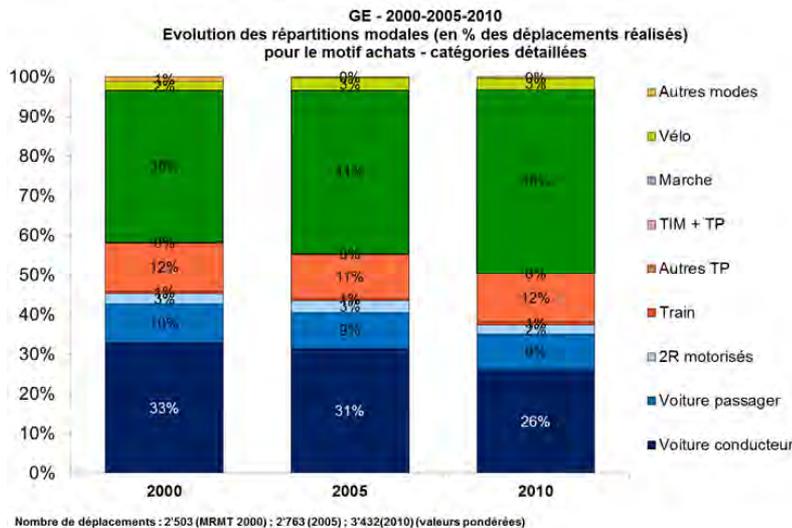




### 3. Focus thématiques stratégiques

#### a) Les déplacements pour motif achats

- > Les Genevois parcourent en moyenne **4,2 km** par jour pour le motif achats. La plus grande partie de ces déplacements sont effectués avec des modes doux (surtout la marche avec 46% des déplacements). Cette tendance s'accroît entre 2000 et 2010.
- > La matrice origine-destination des déplacements pour motif achats par typologie de la commune de résidence montre que les Genevois font leurs courses essentiellement dans les environs de leur domicile.
- > Ainsi, plus de 80% des déplacements pour motif achats des habitants de la ville de Genève sont effectués dans cette commune. Il en va de même pour les habitants de la première couronne (59% de leurs déplacements se font en 1<sup>ère</sup> couronne) et ceux de la deuxième couronne (41% de leurs déplacements en 2<sup>ème</sup> couronne).



GE - 2010 Distances moyennes en km	Ville de Genève	1ère couronne	2ème couronne	Périurbain	CANTON DE GENÈVE
Par personne / jour	3.2	4.7	4.8	5.1	4.2
Par déplacement	3.8	6.1	6.2	8.3	5.4

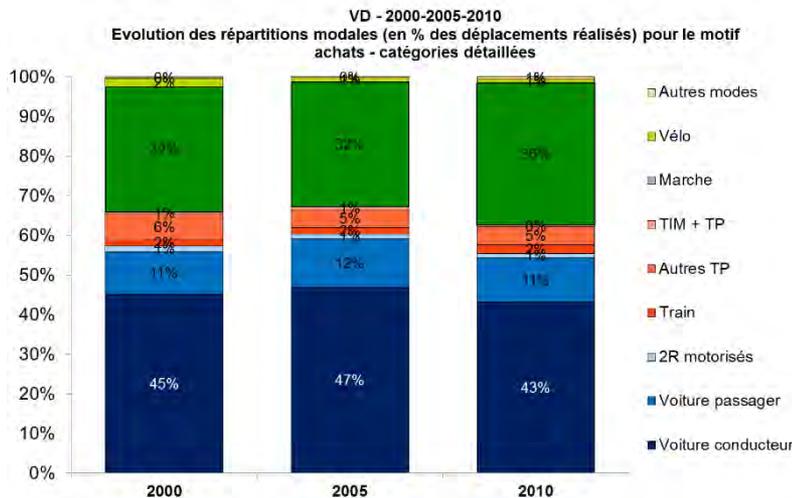
GE - 2010 Matrice origine destination		Commune d'achats					
		Ville de Genève	1ère couronne	2ème couronne	Périurbain	Hors canton	Total
Commune de résidence	Ville de Genève	81.8%	8.8%	2.3%	0.6%	6.5%	100.0%
	1ère couronne	26.9%	58.7%	5.4%	0.2%	8.8%	100.0%
	2ème couronne	19.8%	24.3%	41.4%	1.3%	13.3%	100.0%
	Périurbain	29.9%	20.3%	11.5%	30.6%	7.7%	100.0%
Toutes les communes		48.6%	26.8%	12.5%	3.4%	8.7%	100.0%



### 3. Focus thématiques stratégiques

#### a) Les déplacements pour motif achats

- > Les Vaudois parcourent en moyenne **5,1 km** par jour pour le motif achats. La voiture conducteur reste, en 2010, le mode de transport le plus courant pour ces déplacements (43% du total). Les déplacements à pied représentent quant à eux 36% des déplacements, ils sont en augmentation.
- > La matrice origine-destination des déplacements pour motif achats par typologie de la commune de résidence montre que les Vaudois font leurs courses essentiellement dans les environs de leur domicile.
- > Ainsi, près de 80% des déplacements pour motif achats des habitants de la ville de Lausanne sont effectués dans cette commune. De manière similaire, 73% des habitants des autres centres font leurs achats dans ce même type de commune.



Nombre de déplacements : 2'142 (MRMT 2000) ; 2'239 (2005) ; 3'824 (2010) (valeurs pondérées)

VD - 2010 Distances moyennes en km	Ville de Lausanne	Autres centres	Suburbain	Périurbain	CANTON DE VAUD
Par personne / jour	3.5	4.9	4.6	5.9	5.1
Par déplacement	5.4	7.8	5.9	8.8	7.4

VD - 2010 Matrice origine destination		Commune d'achats					
		Ville de Lausanne	Autres centres	Suburbain	Périurbain	Hors canton	Total
Commune de résidence	Ville de Lausanne	<b>79.9%</b>	0.7%	10.2%	7.4%	1.8%	100.0%
	Autre centre	3.6%	<b>72.9%</b>	5.6%	10.5%	7.4%	100.0%
	Suburbain	15.9%	9.3%	<b>60.2%</b>	10.8%	3.8%	100.0%
	Périurbain	12.6%	19.2%	9.5%	<b>49.5%</b>	9.2%	100.0%
Toutes les communes		<b>23.8%</b>	<b>23.7%</b>	<b>18.1%</b>	<b>27.9%</b>	<b>6.5%</b>	<b>100.0%</b>



### 3. Focus thématiques stratégiques

#### b) Les déplacements des actifs pour motif travail : distances et durées

- > Pour le **motif travail**, on note entre 2000 et 2010, une stabilité des distances moyennes parcourues par les actifs Genevois à **7,3 km** par jour. En 2010, les distances moyennes s'élèvent à 6,6 km pour les habitants de la ville de Genève, à 6,4 pour ceux de la 1ère couronne et à 10,3 km pour ceux des communes périurbaines.
- > Le nombre moyen d'étapes pour ce motif est passé de 1,3 à 1,7 durant la même période. Celui des déplacements de 1,6 à 1,3 par actif par jour.
- > On relève, en revanche une augmentation des durées. Les actifs genevois consacraient 21,2 minutes à se déplacer pour ce motif en 2000 alors que cette durée s'élève à **22,8 minutes** dix ans plus tard.

GE	Distances (moyenne)			Nombre d'étapes (moyenne)			Durées (moyenne)		
	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010
Ville de Genève	6.6	4.8	6.6	1.3	1.6	1.8	21.4	17.9	22.6
1ère couronne	6.0	6.9	6.4	1.3	1.6	1.7	19.6	21.3	21.6
2ème couronne	9.8	8.6	8.1	1.2	1.6	1.7	23.0	23.4	23.7
Périurbain	9.8	10.6	10.3	1.2	1.7	1.5	21.3	27.0	25.1
<b>CANTON DE GENEVE</b>	<b>7.3</b>	<b>6.6</b>	<b>7.3</b>	<b>1.3</b>	<b>1.6</b>	<b>1.7</b>	<b>21.2</b>	<b>20.7</b>	<b>22.8</b>

GE	2000	2005	2010
Nombre moyen de déplacements réalisés pour le motif travail par les actifs par jour	1.6	1.4	1.3



### 3. Focus thématiques stratégiques

#### b) Les déplacements des actifs pour motif travail : distances et durées

- > Pour le **motif travail**, on note entre 2000 et 2010, une augmentation des distances moyennes parcourues par les actifs vaudois qui passent de 12,4 à **14,2 km** par jour. Les distances moyennes s'élèvent à 11,1 km pour les habitants de la ville de Lausanne et des communes suburbaines et à 16,1 km pour le périurbain.
- > Le nombre moyen d'étapes pour ce motif est passé de 1,3 à 1,7. Celui des déplacements de 1,7 à 1,3 par actif par jour.
- > On relève, en revanche, une augmentation des durées. Les actifs vaudois consacraient 21,8 minutes à se déplacer pour ce motif en 2000 alors que cette durée s'élève à **25,3 minutes** dix ans plus tard.

VD	Distances (moyenne)			Nombre d'étapes (moyenne)			Durées (moyenne)		
	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010
Ville de Lausanne	8.5	10.3	11.1	1.4	1.9	2.1	19.8	22.9	26.8
Autres centres	13.1	14.2	15.7	1.4	1.6	1.7	22.3	22.8	26.6
Suburbain	10.6	12.8	11.1	1.3	1.7	1.7	21.5	24.2	24.2
Périurbain	14.8	14.5	16.1	1.2	1.4	1.5	22.7	21.6	24.7
<b>CANTON DE VAUD</b>	<b>12.4</b>	<b>13.3</b>	<b>14.2</b>	<b>1.3</b>	<b>1.6</b>	<b>1.7</b>	<b>21.8</b>	<b>22.5</b>	<b>25.3</b>

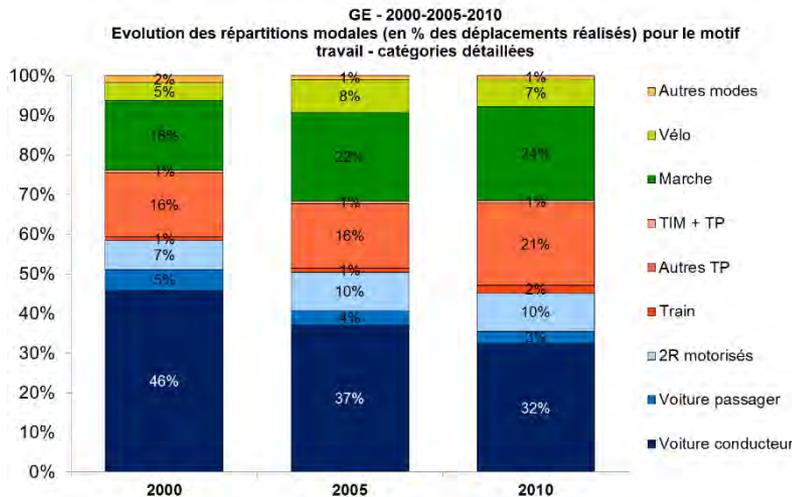
VD	2000	2005	2010
Nombre moyen de déplacements réalisés pour le motif travail par les actifs par jour	1.7	1.3	1.3



### 3. Focus thématiques stratégiques

#### b) Les déplacements des actifs pour motif travail : les modes

- > Pour le motif travail, la part de la voiture conducteur dans les déplacements des Genevois s'est considérablement réduite entre 2000 et 2010 (de 46 à 32% du total des déplacements). Celle des deux-roues motorisés, en revanche, augmente significativement, en particulier chez les habitants du suburbain (de 7% à 15% en 2<sup>ème</sup> couronne).
- > À l'inverse, la marche et les transports publics urbains croissent, dans la même période de temps, en passant de 18 à 24% des déplacements pour la première, de 16 à 21% pour les seconds. La mobilité douce représente 42% de ce type de déplacement chez les habitants de la ville de Genève.
- > En termes de distances parcourues, les TP (transports publics et train) gagnent, entre 2000 et 2010, 10 points de parts modales (+27 pour les habitants de la ville de Genève), essentiellement au détriment des TIM (-14).



Nombre de déplacements : 2'959 (MRMT 2000) ; 2'530 (2005) ; 3'072 (2010) (valeurs pondérées)

<b>GE</b>			
Part modale des 2RM en % des déplacements	2000	2005	2010
1ère couronne	10%	11%	12%
2ème couronne	7%	12%	15%

<b>GE 2000-2010</b>				
Différences de répartition modale en fonction des distances parcourues, en points de %	TIM	TP	Mobilité douce	Autres
Ville de Genève	-31	+27	+7	-3
1ère couronne	-4	+2	+4	-2
2ème couronne	-3	-1	+5	-1
Périurbain	-8	+4	+4	0
<b>CANTON DE GENEVE</b>	<b>-14</b>	<b>+10</b>	<b>+5</b>	<b>-1</b>

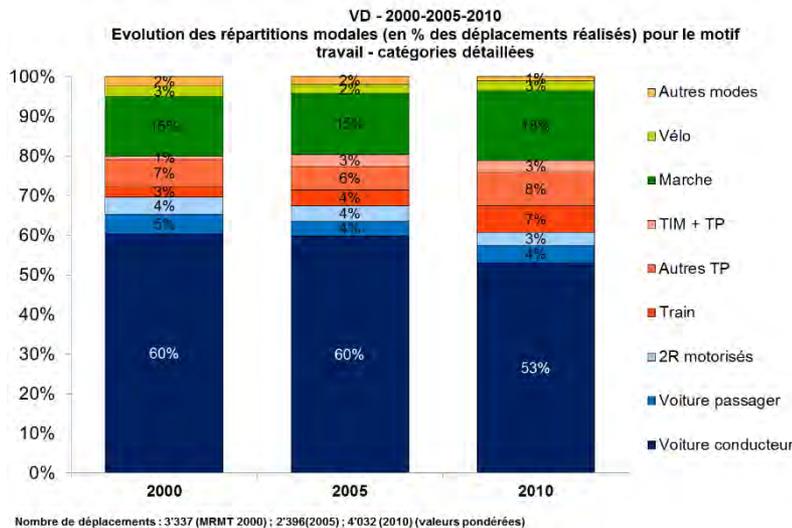




### 3. Focus thématiques stratégiques

#### b) Les déplacements des actifs pour motif travail : les modes

- > Pour le motif travail, la part de la voiture conducteur dans les déplacements des Vaudois s'est fortement réduite entre 2000 et 2010 (de 60 à 53% du total des déplacements). Contrairement à Genève, on n'observe pas d'augmentation parallèle de l'utilisation des deux-roues motorisés pour ce motif dans le suburbain ou le périurbain.
- > La part modale du train croît dans la même période de temps passant de 3 à 7% des déplacements. La mobilité douce représente 29% de ce type de déplacement chez les habitants des "autres centres".
- > En termes de distances parcourues, les TP (transports publics, régionaux et train) gagnent, entre 2000 et 2010, 12 points de parts modales (+31 pour les habitants de la ville de Lausanne), essentiellement au détriment des TIM (-10).



VD			
Part modale des 2RM, en % des déplacements	2000	2005	2010
Suburbain	7%	3%	5%
Périurbain	5%	4%	3%

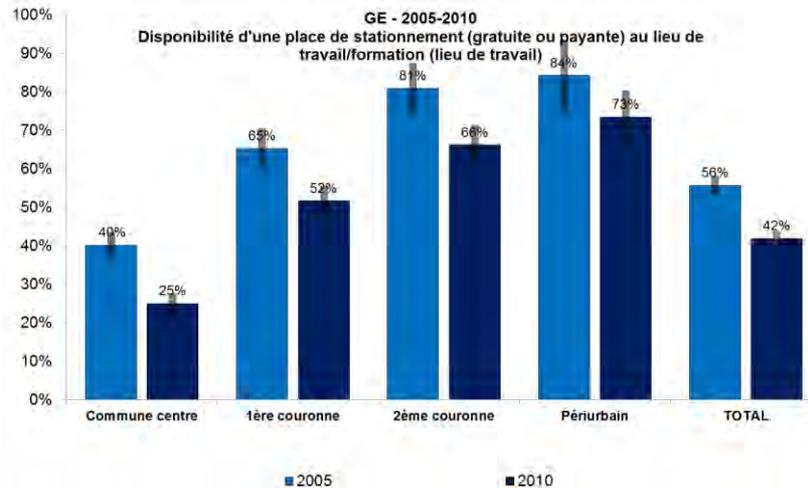
VD 2000-2010				
Différences de répartition modale en fonction des distances parcourues, en points de %	TIM	TP	Mobilité douce	Autres
Ville de Lausanne	-33	+31	+3	-1
Autres centres	-11	+14	+2	-5
Suburbain	-17	+22	+2	-7
Périurbain	-7	+10	+1	-4
<b>CANTON DE VAUD</b>	<b>-10</b>	<b>+12</b>	<b>+2</b>	<b>-4</b>



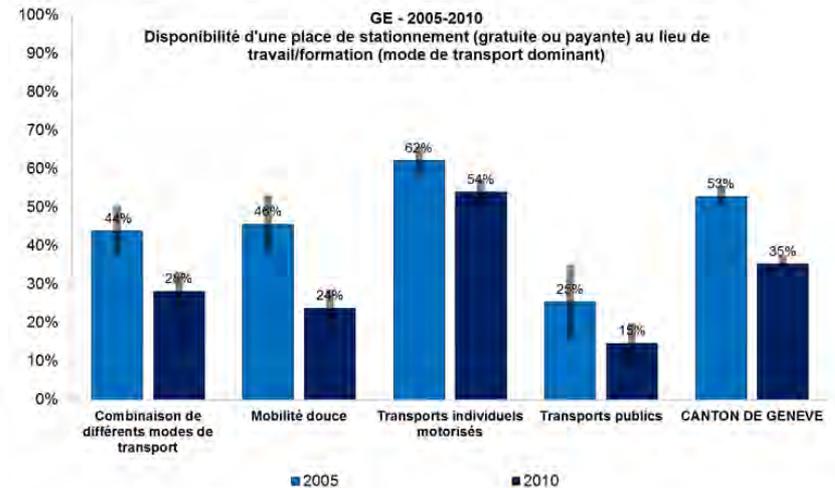
### 3. Focus thématiques stratégiques

#### c) Le stationnement sur le lieu de travail

- > Dans l'ensemble du canton de Genève, la disponibilité d'une place de stationnement gratuite ou payante est passée de 56% à 42% des automobilistes y travaillant entre 2005 et 2010. La diminution est très nette pour les lieux de travail situés en ville de Genève.
- > L'analyse des liens entre la disposition d'un stationnement (gratuit ou payant) assuré à son lieu de travail et la pratique modale dominante (plus de 75% des distances journalières) met en évidence un lien fort entre cette disposition et l'utilisation dominante sur la journée des transports individuels motorisés (en majorité la voiture).



Nombre de personnes interrogées : 925 (en 2005) ; 2347 (en 2010) (valeurs pondérées)



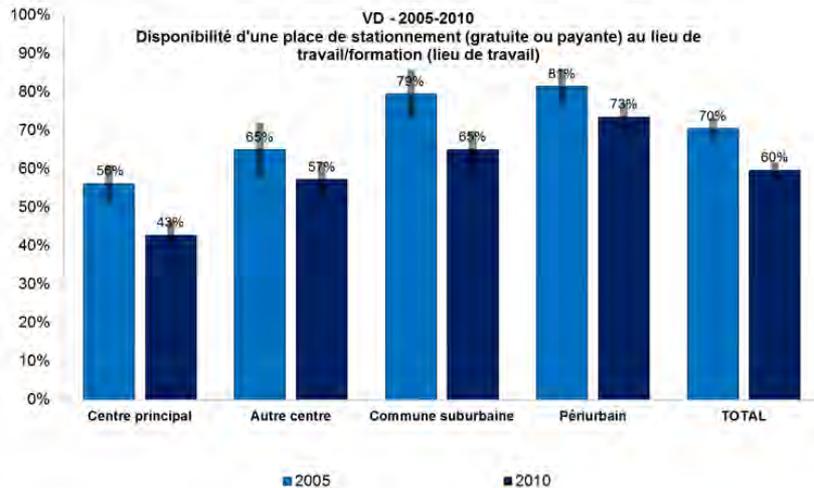
Nombre de personnes interrogées : 691 (en 2005) ; 1840 (en 2010) (valeurs pondérées)



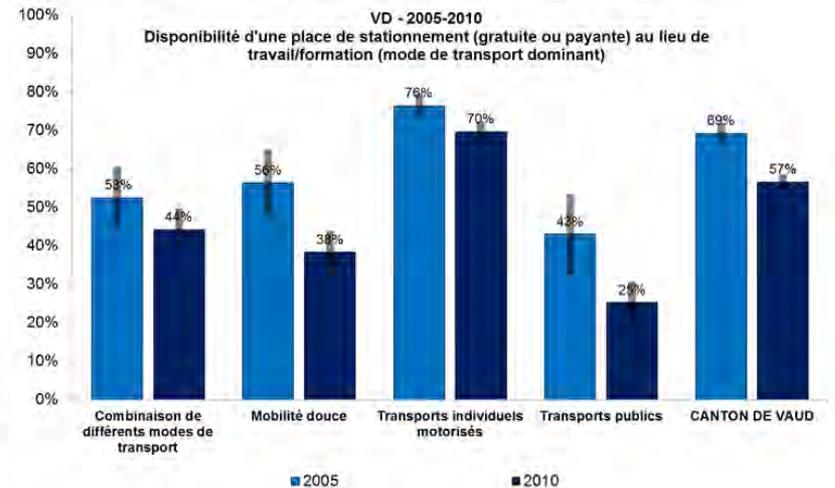
### 3. Focus thématiques stratégiques

#### c) Le stationnement sur le lieu de travail

- > Dans l'ensemble du canton de Vaud, la disponibilité d'une place de stationnement gratuite ou payante est passée de 70% à 60% des automobilistes travaillant dans le canton entre 2005 et 2010. La diminution est nette pour les lieux de travail situés en ville de Lausanne.
- > L'analyse des liens entre la disposition d'un stationnement (gratuit ou payant) assuré à son lieu de travail et la pratique modale dominante (plus de 75% des distances journalières) met en évidence un lien fort entre cette disposition et l'utilisation dominante sur la journée des transports individuels motorisés (en majorité la voiture).



Nombre de personnes interrogées : 1168 (en 2005) ; 2764 (en 2010) (valeurs pondérées)



Nombre de personnes interrogées : 1203 (en 2005) ; 2926 (en 2010) (valeurs pondérées)



### 3. Focus thématiques stratégiques

#### d) L'intermodalité et les interfaces de transport

- > Les déplacements intermodaux (plusieurs modes utilisés pour un même déplacement, par exemple marche 100m puis TP puis marche 250m) représentent, en 2010, environ 25% des déplacements effectués par les Genevois.
- > La plupart du temps, des étapes à pied permettent de rejoindre les différents lieux : arrêts pour les bus et les trams, gares pour les trains, les parkings pour les véhicules motorisés.

- > Pour se rendre à une gare, les Genevois marchent en moyenne **830 mètres** et y consacrent environ **10 minutes**.
- > Pour aller prendre le bus, les Genevois font en moyenne une étape à pied de **420 mètres** en un peu plus de **5 minutes**.
- > Les étapes pour prendre un tram ou un métro correspondent grosso modo aux étapes pour aller prendre le bus : ils parcourent en moyenne **480 mètres** en presque **6 minutes**.
- > Enfin, ils parcourent en moyenne **450 mètres** en **6 à 7** minutes pour aller chercher leur voiture (domicile, travail ou autres lieux de stationnement).

GE - 2010	Distance (en m)		Durées (en min)	
	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
Vers une gare	830	500	10.0	5.0
Vers un arrêt de bus	420	300	5.7	4.0
Vers un arrêt de tram/métro	480	300	5.9	5.0
Vers une place de stationnement	450	200	6.6	3.0



### 3. Focus thématiques stratégiques

#### d) L'intermodalité et les interfaces de transport

- > Les déplacements intermodaux (plusieurs modes utilisés pour un même déplacement, par exemple marche 100m et TP et marche 250m).représentent en 2010 environ 25% des déplacements effectués par les Vaudois.
- > La plupart du temps, des étapes à pied permettent de rejoindre les différents lieux : arrêts pour les bus et les trams, gares pour les trains, les parkings pour les véhicules motorisés.

- > Pour se rendre à une gare, les Vaudois marchent en moyenne **720 mètres** et y consacrent environ **9 minutes**.
- > Pour aller prendre le bus, les Vaudois font en moyenne une étape à pied de **390 mètres** en un peu plus de **5 minutes**.
- > Les étapes pour prendre un tram ou un métro correspondent grosso modo aux étapes pour aller prendre le bus : ils parcourent en moyenne **530 mètres** en presque **6 minutes**.
- > Enfin, ils parcourent en moyenne **460 mètres** en **8 minutes** pour aller chercher leur voiture (domicile, travail ou autres lieux de stationnement).

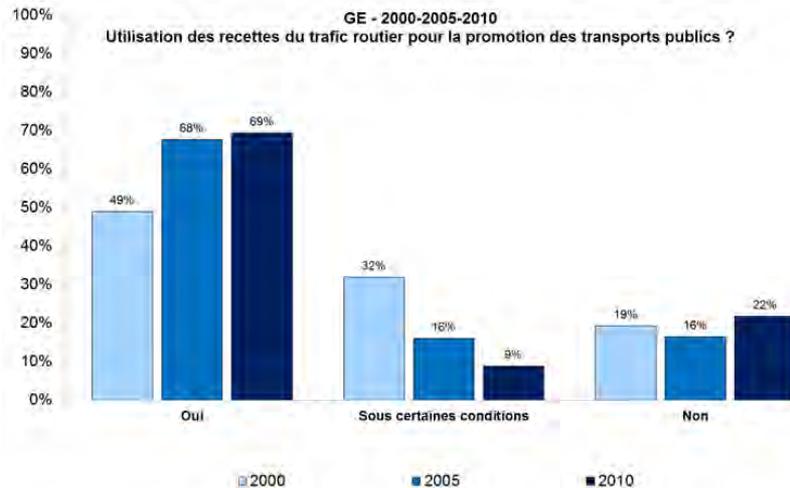
VD - 2010	Distance (en m)		Durées (en min)	
	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
Vers une gare	720	500	8.8	5.0
Vers un arrêt de bus	390	250	5.1	4.0
Vers un arrêt de tram/métro	530	350	5.9	5.0
Vers une place de stationnement	460	200	8.3	2.0



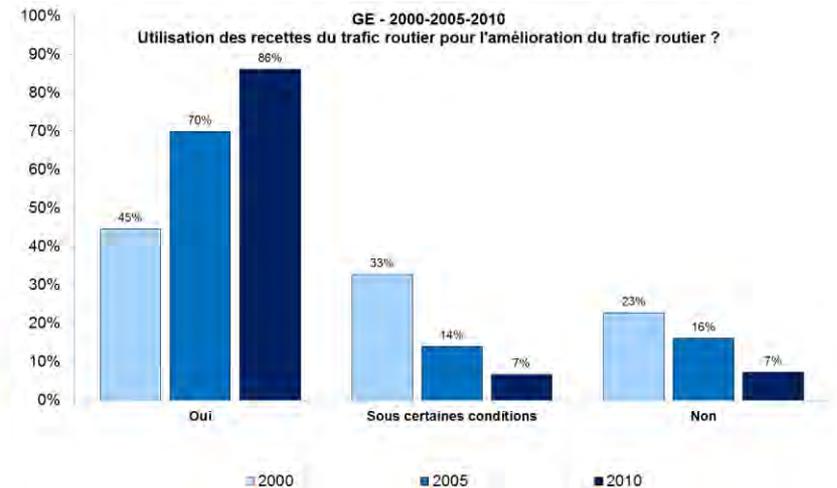
### 3. Focus thématiques stratégiques

#### e) Les opinions en matière de politique de transport

- > La multimodalité croissante des Genevois s'observe dans leurs opinions en matière de politique des transports. Ainsi, ils sont toujours plus favorables à l'utilisation des recettes du trafic routier pour développer les transports publics. En parallèle, ils souhaitent des investissements plus importants dans l'adaptation et l'amélioration du réseau routier.
- > La population est donc globalement consciente de la nécessité de dégager de nouvelles sources de financement afin d'améliorer une offre qu'elle souhaiterait dans sa majorité pouvoir utiliser davantage.



Nombre de personnes interrogées : 380 (en 2000) ; 232 (en 2005) ; 317 (en 2010) (valeurs pondérées)



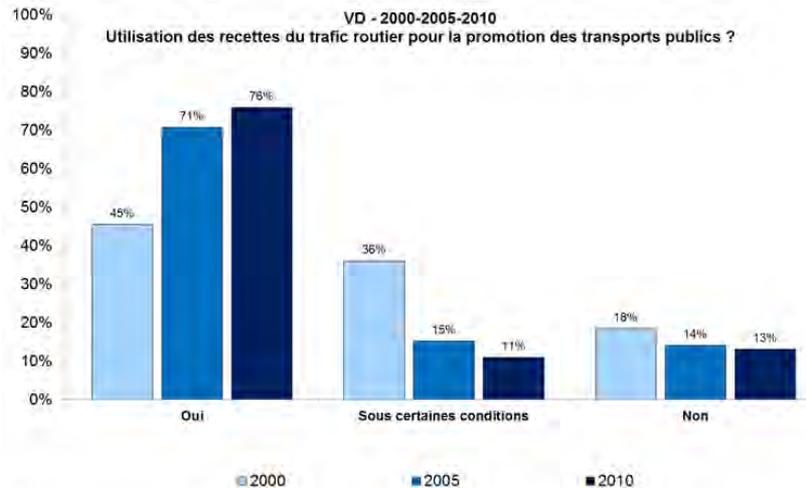
Nombre de personnes interrogées : 382 (en 2000) ; 229 (en 2005) ; 315 (en 2010) (valeurs pondérées)



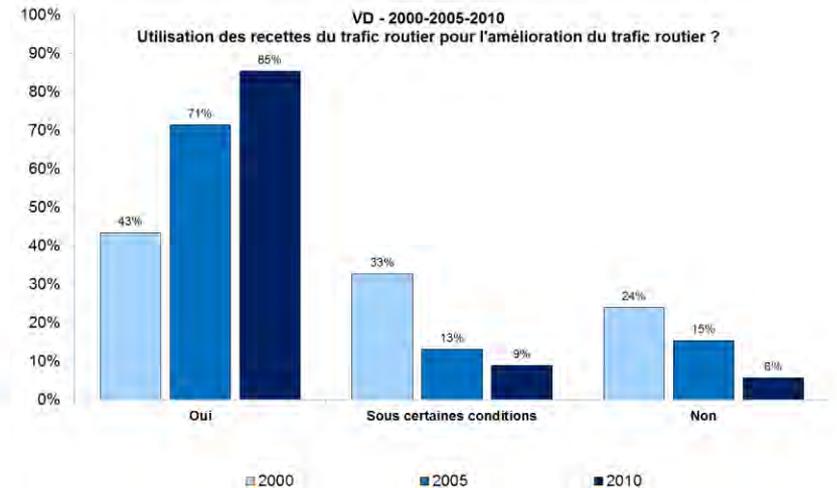
### 3. Focus thématiques stratégiques

#### e) Les opinions en matière de politique de transport

- > La multimodalité croissante des Vaudois s'observe dans leurs opinions en matière de politique des transports. Ainsi, ils sont toujours en plus favorables à l'utilisation des recettes du trafic routier pour développer les transports publics. En parallèle, ils souhaitent des investissements plus importants dans l'adaptation et l'amélioration du réseau routier.
- > La population est donc globalement consciente de la nécessité de dégager de nouvelles sources de financement afin d'améliorer une offre qu'elle souhaiterait dans sa majorité pouvoir utiliser davantage



Nombre de personnes interrogées : 488 (en 2000) ; 263 (en 2005) ; 428 (en 2010) (valeurs pondérées)



Nombre de personnes interrogées : 489 (en 2000) ; 266 (en 2005) ; 440 (en 2010) (valeurs pondérées)



# 4. Conclusions et enseignements





## 4. Conclusions et enseignements

### a) Les constats majeurs à Genève

- > Une **diminution significative de l'équipement en voiture** qui se traduit, d'une part par une proportion toujours plus importante de ménages sans voiture (41% en ville de Genève et dans la 1ère couronne) et, d'autre part, par un taux de possession du permis de conduire chez les jeunes qui diminue et tend à se maintenir plus bas chez les 26-44 ans.
- > Une **augmentation notable de l'équipement en deux-roues motorisés** chez les habitants du suburbain et du périurbain.
- > Une **augmentation très nette de l'équipement en abonnements de transports publics** (28% des Genevois ont un abonnement Unireso alors qu'ils n'étaient que 15% en 2000) y compris parmi les habitants des zones moins denses (suburbain et périurbain). Les TP prennent donc une place de plus en plus importante dans le «portefeuille» de mobilité des individus, et sont devenus, en 2010, des outils de mobilité aussi importants que la voiture individuelle dans les villes.
- > Une **tendance à la baisse des distances moyennes parcourues par jour** (environ 30 km en 2010), mais une **légère augmentation des durées** (84 minutes) traduisant une diminution de la vitesse moyenne liée à la congestion routière, à la complexification des déplacements réalisés avec les transports publics et à l'utilisation plus importante des modes doux.
- > **Les distances moyennes parcourues par les habitants de la ville de Genève et ceux de la 1ère couronne ont tendance à converger** signalant à la fois une augmentation des déplacements longs des habitants de la ville-centre et une diminution des distances parcourues par les résidents suburbains liée en partie à leur démotorisation. Par ailleurs, leurs **boucles de déplacements s'allongent** significativement entre 2005 et 2010.
- > Une **très nette diminution de la part modale de la voiture en tant que conducteur en 10 ans** (-10 points de parts modales, en % des déplacements). Sa part diminue, par ailleurs, dans tous les types de territoire. Elle concerne en grande partie le **motif travail**. Pour ce motif, on note, en revanche une **augmentation de la part modale des deux-roues motorisés**, en particulier chez les habitants de suburbain. Leur part passe par exemple de 7 à 15% des déplacements pour motif travail chez les habitants de la 2<sup>ème</sup> couronne.



## 4. Conclusions et enseignements

### a) Les constats majeurs à Genève (suite)

- > **Une progression de la part des transports publics urbains** (en % des déplacements), notamment chez les habitants de la ville de Genève et de la 1ère couronne. **Pour le motif travail, un report modal très important est observé** entre 2000 et 2010. Exprimé en termes de distances parcourues, le gain de parts modales des TP est de +10 points. Il atteint +27 points chez les habitants de la ville de Genève.
- > **Une augmentation de la part modale de la marche** dans tous les secteurs. Chez les habitants de la ville de Genève, elle représente désormais plus de la moitié des déplacements.
- > **Les déplacements sont toujours dominés par le motif loisirs** (39%), mais les déplacements d'achats tendent à gagner de l'importance. Cela semble lié à la multiplication des points de vente ouverts le soir et le dimanche, par exemple dans les gares et les stations-services, et à leur fréquentation croissante, notamment en ville.
- > **Les motifs au sein d'une même boucle de déplacements sont plus fréquemment enchaînés par les Genevois.**
- > **Les déplacements pour le motif achats restent des déplacements axés sur la proximité** pour lesquels la marche est le principal moyen de transport : pour ce motif, sa part modale gagne même 5 points entre 2005 et 2010.
- > Les actifs travaillant dans le canton de Genève disposent de **toujours moins de places de stationnement sur leur lieu de travail**. La politique du stationnement visant à limiter le trafic pendulaire porte donc ses fruits.
- > **L'intermodalité voiture + TP reste généralement marginale** exprimée en termes de déplacements des Genevois (1%).
- > **Les opinions en matière de politique des transports reflètent la multimodalité de la population**. La population exprime une volonté d'améliorer une offre variée qu'elle souhaiterait dans sa majorité pouvoir utiliser davantage.



## 4. Conclusions et enseignements

### a) Les constats majeurs dans le canton de Vaud

- > Une **diminution significative de l'équipement en voiture** qui se traduit, d'une part par une proportion toujours plus importante de ménages sans voiture (44% en ville de Lausanne) et, d'autre part par un taux de possession du permis de conduire chez les jeunes qui diminue et tend à se maintenir plus bas chez les 26-44 ans.
- > Une **augmentation très nette de l'équipement en abonnements de transports publics** y compris parmi les habitants des zones moins denses (suburbain et périurbain). Les TP prennent donc une place de plus en plus importante dans le «portefeuille» de mobilité des individus, et sont devenus en 2010 des outils de mobilité aussi importants que la voiture individuelle dans les villes.
- > Une **légère diminution des distances moyennes parcourues par jour** (environ 41 km en 2010), mais une **légère augmentation des durées** (elles atteignent 83 minutes par jour) traduisant une diminution de la vitesse moyenne liée à la congestion routière (pour les modes routiers), à d'avantage de transbordements pour les utilisateurs des transports publics et à l'utilisation plus importante des modes doux.
- > Les **distances moyennes parcourues par les habitants des centres urbains secondaires et des communes suburbaines affichent une tendance à la baisse**. Pour les premiers, cela peut être mis en relation avec une démotorisation progressive des ménages alors que pour les seconds c'est davantage un report modal sur la marche et les transports publics qui peut expliquer la tendance.
- > Une **nette diminution de l'importance des transports individuels motorisés dans les déplacements en 5 ans** : la voiture en tant que conducteur perd 4 points de parts modales entre 2005 et 2010 (en % des déplacements). Sa part diminue, par ailleurs, dans tous les types de territoire. Elle concerne en grande partie **le motif travail**.



## 4. Conclusions et enseignements

### a) Les constats majeurs dans le canton de Vaud (suite)

- > Une **progression significative de la part modale des transports publics** (en % des déplacements), notamment chez les habitants de la ville de Lausanne et dans les communes suburbaines. Un report modal à mettre en relation avec le renouvellement de l'offre TP (M2, RER Vaud, réseau bus TL). Le **train double sa part modale en 10 ans**. Pour le motif travail, un report modal très important est observé entre 2000 et 2010. Exprimé en termes de distances parcourues, le gain de parts modales des TP est de +12 points. Il atteint +31 points chez les habitants de la ville de Lausanne.
- > Une **augmentation de la part modale de la marche** dans tous les secteurs et pour tous les motifs.
- > Les **déplacements sont toujours dominés par le motif loisirs** (37%), mais les déplacements d'achats tendent à gagner de l'importance. Cela semble lié à la multiplication des points de vente ouverts le soir et le dimanche, par exemple dans les gares et les stations-services, et à leur fréquentation croissante, notamment en ville.
- > **Les motifs au sein d'une même boucle de déplacements sont plus fréquemment enchaînés par les Vaudois**.
- > **Les déplacements pour motifs achats restent des déplacements axés sur la proximité** pour lesquels la marche est le principal moyen de transport : pour ce motif, sa part modale gagne même 4 points entre 2005 et 2010.
- > **Les actifs travaillant dans le canton de Vaud disposent de toujours moins de places de stationnement sur leur lieu de travail**. La politique du stationnement visant à limiter le trafic pendulaire porte donc ses fruits. Fortement associé aux pratiques modales dominantes, le stationnement à destination reste un levier important pour le report modal.
- > **L'intermodalité voiture + TP reste généralement marginale, mais augmente**. Pour le motif travail, sa part passe de 1% à 3% des déplacements et pour le motif formation de 2 à 3%.
- > **Les opinions en matière de politique des transports reflètent la multimodalité des Vaudois**. La population exprime une volonté d'améliorer une offre variée qu'elle souhaiterait dans sa majorité pouvoir utiliser davantage.



## 4. Conclusions et enseignements

### b) Quelles orientations pour les politiques publiques ?

- > **La multimodalité s'impose** : en termes d'équipements, de pratiques et d'opinions, les Genevois sont de plus en plus multimodaux (différences de pratiques notamment entre la semaine et le week-end). Mettre en opposition les différents types d'utilisateurs a donc toujours moins de sens. Accompagner cette multimodalité devient essentiel pour l'agglomération.
- > **La marche a la cote** : Genève est la ville en Suisse où la part des déplacements réalisés à pied est la plus élevée. Pour tous les motifs, sa part modale croît. Il s'agit désormais d'en prendre acte et de mener une politique piétonne bien plus ambitieuse qui devrait même, logiquement, primer sur les mesures en faveur du vélo.
- > **Mieux prendre en compte le succès des deux-roues motorisés** : il s'observe en particulier pour le motif travail chez les Genevois habitant les communes de 2<sup>ème</sup> couronne (Bernex, Lancy, etc.). Ce phénomène est sans doute lié à la congestion routière et aux difficultés de stationnement dans le centre de l'agglomération qui poussent certains automobilistes à se reporter vers ces moyens de transport. Il s'agit désormais de mieux anticiper et gérer ce succès par des mesures visant à améliorer la sécurité de ce type de trajets et à en gérer de manière intelligente et innovante les nuisances, notamment au niveau du stationnement et du bruit.
- > **Le stationnement à destination reste un levier important pour le report modal** : il existe un fort lien entre la disposition de place de stationnement assuré à son lieu de travail et la pratique dominante de la voiture.
- > **La 1ère couronne change** : le profil des habitants des communes de 1ère couronne tend à se rapprocher de ceux de la commune-centre. Ce changement doit être accompagné et encouragé en assurant notamment une bien meilleure desserte TP des pôles d'emploi qui s'y localisent avec des axes forts tangentiels qui évitent le centre.
- > **Les programmes d'activités se complexifient** : les moyens de transport alternatifs à la voiture doivent permettre ces programmes d'activités journaliers plus complexes. Il est donc nécessaire de planifier le plus grand nombre d'équipements et de services aux grands pôles d'échanges TP qui constituent les nœuds structurants de ces accessibilités alternatives.



## 4. Conclusions et enseignements

### b) Quelles orientations pour les politiques publiques ?

- > **La multimodalité s'impose y compris dans les centres secondaires** : en termes d'équipements, de pratiques et d'opinions, les Vaudois sont de plus en plus multimodaux (différences de pratiques notamment entre la semaine et le week-end). Mettre en opposition les différents types d'utilisateurs a donc toujours moins de sens. Accompagner et encourager cette multimodalité devient essentiel pour le canton.
- > **Lausanne et sa couronne ont énormément profité du renouvellement de l'offre TP** : les chiffres montrent un report modal très important entre 2005 et 2010, notamment suite à la mise en service du M2 et du RER Vaud. Ces axes forts accompagnés d'espaces publics de qualité constituent une politique qui porte ses fruits. Elle doit dans ce sens encourager d'autres investissements de ce type dans les communes suburbaines et dans les centres secondaires.
- > **La marche a la cote** : on marche beaucoup dans les villes vaudoises. La marche gagne, par ailleurs, des parts modales pour tous les motifs. L'importance croissante des boucles de faible ampleur kilométrique réalisées avec les modes doux constitue aussi une tendance forte. Une politique piétonne d'envergure cantonale doit s'imposer et la promotion des équipements et services de proximité constituer un des principes fondamentaux des politiques publiques.
- > **Des marges de manœuvre existent au niveau des politiques de stationnement** : dans de larges portions du territoire vaudois, l'offre de stationnement sur le lieu de travail pourrait être davantage régulée en vue de susciter un report modal de l'automobile vers les transports publics et les modes doux pour le motif travail. Les efforts doivent en particulier se poursuivre dans les communes suburbaines en parallèle aux améliorations significatives des accessibilités TP et mobilité douce de ces territoires qui deviennent des pôles d'emploi toujours plus importants à l'échelle du canton.
- > **Les programmes d'activités se complexifient** : les moyens de transport alternatifs à la voiture doivent permettre ces programmes d'activités journaliers plus complexes. Il est donc nécessaire de planifier le plus grand nombre d'équipements et de services aux grands pôles d'échanges TP qui constituent les nœuds structurants de ces accessibilités alternatives.



## 5. Tableaux récapitulatifs





## 5. Tableaux récapitulatifs

- > Nombre moyen de déplacements et de km par personne par jour selon les motifs de déplacements (distances déclarées parcourues en Suisse et à l'étranger).

GE Déplacements par personne et par jour	Nombre de déplacement par personne et par jour			en % du total des déplacements		
	2000	2005	2010	2000	2005	2010
Travail	0.8	0.7	0.7	23%	21%	20%
Formation	0.3	0.3	0.3	9%	9%	8%
Achats	0.7	0.8	0.8	19%	23%	23%
Loisirs	1.4	1.3	1.3	39%	38%	38%
Accompagnement	0.3	0.1	0.2	7%	4%	7%
Autres (dont dépl.prof.)	0.1	0.2	0.2	3%	5%	4%
<b>Tous les motifs</b>	<b>3.6</b>	<b>3.4</b>	<b>3.4</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

GE Km parcourus par personne et par jour	Nombre moyen de km par pers. et par jour			en % du total des km parcourus		
	2000	2005	2010	2000	2005	2010
Travail	6.3	4.7	5.0	20%	16%	17%
Formation	1.4	1.1	1.4	4%	4%	5%
Achats	3.7	3.8	4.2	11%	13%	14%
Loisirs	14.7	12.7	12.8	46%	43%	42%
Accompagnement	1.8	0.8	1.5	6%	3%	5%
Autres (dont dépl.prof.)	4.2	6.1	5.3	13%	21%	18%
<b>Tous les motifs</b>	<b>32.1</b>	<b>29.1</b>	<b>30.3</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>



## 5. Tableaux récapitulatifs

- > Nombre moyen de déplacements et de km par personne par jour selon les motifs de déplacements (distances déclarées parcourues en Suisse et à l'étranger).

VD Déplacements par personne et par jour	Nombre de déplacement par personne et par jour			en % du total des déplacements		
	2000	2005	2010	2000	2005	2010
Travail	0.9	0.7	0.8	26%	21%	22%
Formation	0.3	0.3	0.3	9%	9%	8%
Achats	0.6	0.7	0.7	17%	20%	21%
Loisirs	1.4	1.4	1.3	37%	39%	37%
Accompagnement	0.2	0.2	0.3	7%	4%	8%
Autres (dont dépl.prof.)	0.2	0.3	0.2	5%	7%	5%
<b>Tous les motifs</b>	<b>3.6</b>	<b>3.5</b>	<b>3.4</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

VD Km parcourus par personne et par jour	Nombre moyen de km par pers. et par jour			en % du total des km parcourus		
	2000	2005	2010	2000	2005	2010
Travail	11.5	9.7	10.3	27%	23%	25%
Formation	2.0	1.9	1.8	5%	4%	5%
Achats	4.1	4.6	5.0	10%	11%	12%
Loisirs	17.6	17.5	15.3	41%	41%	37%
Accompagnement	1.9	1.1	2.2	4%	3%	5%
Autres (dont dépl.prof.)	5.4	8.3	6.2	13%	19%	15%
<b>Tous les motifs</b>	<b>42.6</b>	<b>43.1</b>	<b>40.9</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>



## 5. Tableaux récapitulatifs

- > Distances par personne et par jour en fonction des motifs de déplacements (distances déclarées parcourues en Suisse et à l'étranger, en km).

GE Motif/modes (km/pers)	Année										Mobilité douce	Autres modes	TOTAL
		Voiture cond.	Voiture passa.	2RM	TIM	Train	Autres TP	TP	Marche	Vélo			
Travail	2000	3.4	0.6	0.3	4.3	0.9	0.7	1.6	0.2	0.1	0.3	0.1	6.3
	2005	2.3	0.3	0.4	3	0.4	0.7	1.1	0.3	0.2	0.5	0.1	4.7
	2010	2.1	0.2	0.4	2.7	0.8	1.0	1.8	0.3	0.2	0.5	0.0	5.0
Formation	2000	0.2	0.3	0.1	0.6	0.2	0.4	0.6	0.1	0.1	0.2	0.1	1.4
	2005	0.2	0.1	0.1	0.4	0.2	0.4	0.6	0.2	0.1	0.3	0.0	1.1
	2010	0.3	0.2	0.0	0.5	0.3	0.5	0.8	0.2	0.0	0.2	0.0	1.4
Achats	2000	2.1	0.6	0.1	2.8	0.1	0.4	0.5	0.3	0.0	0.3	0.0	3.7
	2005	2.1	0.7	0.1	2.9	0.2	0.3	0.5	0.4	0.1	0.5	0.0	3.8
	2010	2.2	0.8	0.1	3.1	0.1	0.5	0.6	0.4	0.0	0.4	0.0	4.2
Loisirs	2000	6.6	4.1	0.4	11.1	1.3	0.8	2.1	0.8	0.3	1.1	0.5	14.7
	2005	5.0	3.3	0.4	8.7	1.4	0.8	2.2	1.1	0.3	1.4	0.3	12.7
	2010	5.4	3.5	0.2	9.1	0.9	1.1	2	1.2	0.3	1.5	0.3	12.8
Accompagnement	2000	1.2	0.4	0.0	1.6	0.0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	1.8
	2005	0.6	0.1	0.0	0.7	0.0	0.0	0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.8
	2010	1.2	0.2	0.0	1.4	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0	0.1	0.0	1.5
Autres (dont dépl.prof.)	2000	1.8	0.4	0.1	2.3	1.6	0.1	1.7	0.1	0.0	0.1	0.1	4.2
	2005	2.7	1.3	0.2	4.2	1.5	0.1	1.6	0.1	0.0	0.1	0.2	6.1
	2010	1.3	1.9	0.0	3.2	1.5	0.2	1.7	0.1	0.1	0.2	0.3	5.3
Tous les motifs	2000	15.4	6.4	1.0	22.8	4.0	2.4	6.4	1.5	0.6	2.1	0.8	32.1
	2005	12.9	5.8	1.2	19.9	3.6	2.3	5.9	2.1	0.6	2.7	0.6	29.1
	2010	12.5	6.7	0.8	20	3.6	3.3	6.9	2.2	0.7	2.9	0.6	30.3



## 5. Tableaux récapitulatifs

- > Distances par personne et par jour en fonction des motifs de déplacements (distances déclarées parcourues en Suisse et à l'étranger, en km).

VD Motif/modes (km/pers)	Année										Mobilité douce	Autres modes	TOTAL
		Voiture cond.	Voiture passa.	2RM	TIM	Train	Autres TP	TP	Marche	Vélo			
Travail	2000	7.9	0.5	0.3	8.7	1.5	0.4	1.9	0.2	0.0	0.2	0.6	11.5
	2005	6.5	0.4	0.2	7.1	1.9	0.3	2.2	0.2	0.0	0.2	0.1	9.7
	2010	6.0	0.7	0.2	6.9	2.4	0.5	2.9	0.3	0.1	0.4	0.1	10.3
Formation	2000	0.3	0.2	0.1	0.6	0.8	0.4	1.2	0.1	0.0	0.1	0.2	2.0
	2005	0.3	0.2	0.0	0.5	0.7	0.4	1.1	0.2	0.0	0.2	0.0	1.9
	2010	0.3	0.2	0.0	0.5	0.6	0.4	1	0.2	0.0	0.2	0.0	1.8
Achats	2000	2.3	0.8	0.1	3.2	0.5	0.2	0.7	0.2	0.0	0.2	0.0	4.1
	2005	2.8	1.0	0.1	3.9	0.2	0.1	0.3	0.3	0.0	0.3	0.1	4.6
	2010	3.2	0.9	0.1	4.2	0.4	0.1	0.5	0.3	0.0	0.3	0.0	5.0
Loisirs	2000	8.7	5.3	0.3	14.3	1.6	0.4	2	0.8	0.3	1.1	0.2	17.6
	2005	7.7	5.7	0.2	13.6	1.7	0.4	2.1	1.1	0.2	1.3	0.4	17.5
	2010	6.9	4.5	0.4	11.8	1.8	0.4	2.2	1.0	0.3	1.3	0.1	15.3
Accompagnement	2000	1.4	0.4	0.0	1.8	0.0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	1.9
	2005	0.8	0.3	0.0	1.1	0.0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	1.1
	2010	1.8	0.2	0.0	2	0.0	0.0	0	0.1	0.0	0.1	0.0	2.2
Autres (dont dépl.prof.)	2000	3.0	1.0	0.1	4.1	0.7	0.1	0.8	0.1	0.0	0.1	0.5	5.4
	2005	5.6	0.7	0.0	6.3	1.2	0.1	1.3	0.1	0.0	0.1	0.5	8.3
	2010	2.6	1.8	0.0	4.4	1.0	0.2	1.2	0.1	0.0	0.1	0.5	6.2
Tous les motifs	2000	23.7	8.2	0.9	32.8	5.1	1.4	6.5	1.4	0.4	1.8	1.5	42.6
	2005	23.7	8.3	0.6	32.6	5.8	1.3	7.1	1.9	0.3	2.2	1.2	43.1
	2010	20.9	8.3	0.8	30	6.3	1.7	8	1.8	0.4	2.2	0.8	40.9



## 5. Tableaux récapitulatifs

> Parts modales en % des distances parcourues en fonction des motifs de déplacements.

GE Motif/modes (% distances)	Année	Voiture				TP			Marche		Mobilité douce	Autres modes	TOTAL
		cond.	passa.	2RM	TIM	Train	Autres TP	TP	Marche	Vélo			
Travail	2000	54%	10%	5%	68%	14%	11%	25%	3%	2%	5%	2%	100%
	2005	49%	6%	9%	64%	9%	15%	23%	6%	4%	11%	2%	100%
	2010	42%	4%	8%	54%	16%	20%	36%	6%	4%	10%	0%	100%
Formation	2000	14%	21%	7%	40%	14%	29%	40%	7%	7%	13%	7%	100%
	2005	18%	9%	9%	31%	18%	36%	46%	18%	9%	23%	0%	100%
	2010	21%	14%	0%	33%	21%	36%	53%	14%	0%	13%	0%	100%
Achats	2000	57%	16%	3%	78%	3%	11%	14%	8%	0%	8%	0%	100%
	2005	55%	18%	3%	74%	5%	8%	13%	11%	3%	13%	0%	100%
	2010	52%	19%	2%	76%	2%	12%	15%	10%	0%	10%	0%	100%
Loisirs	2000	45%	28%	3%	75%	9%	5%	14%	5%	2%	7%	3%	100%
	2005	39%	26%	3%	69%	11%	6%	17%	9%	2%	11%	2%	100%
	2010	42%	27%	2%	71%	7%	9%	16%	9%	2%	12%	2%	100%
Accompagnement	2000	67%	22%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
	2005	75%	13%	0%	88%	0%	0%	0%	13%	0%	13%	0%	100%
	2010	80%	13%	0%	88%	0%	7%	6%	7%	0%	6%	0%	100%
Autres (dont dépl.prof.)	2000	43%	10%	2%	55%	38%	2%	40%	2%	0%	2%	2%	100%
	2005	44%	21%	3%	69%	25%	2%	26%	2%	0%	2%	3%	100%
	2010	25%	36%	0%	59%	28%	4%	31%	2%	2%	4%	6%	100%
Tous les motifs	2000	48%	20%	3%	71%	12%	7%	20%	5%	2%	7%	2%	100%
	2005	44%	20%	4%	68%	12%	8%	20%	7%	2%	9%	2%	100%
	2010	40%	22%	3%	66%	12%	11%	23%	7%	2%	10%	2%	100%



## 5. Tableaux récapitulatifs

> Parts modales en % des distances parcourues en fonction des motifs de déplacements.

VD Motif/modes (% des distances)	Année	Voiture				Train			Marche		Mobilité douce	Autres modes	TOTAL
		Voiture cond.	Voiture passa.	2RM	TIM	Train	Autres TP	TP	Marche	Vélo			
Travail	2000	69%	4%	3%	76%	13%	3%	17%	2%	0%	2%	5%	100%
	2005	67%	4%	2%	74%	20%	3%	23%	2%	0%	2%	1%	100%
	2010	58%	7%	2%	67%	23%	5%	28%	3%	1%	4%	1%	100%
Formation	2000	15%	10%	5%	29%	40%	20%	57%	5%	0%	5%	10%	100%
	2005	16%	11%	0%	28%	37%	21%	61%	11%	0%	11%	0%	100%
	2010	16%	11%	0%	29%	32%	21%	59%	11%	0%	12%	0%	100%
Achats	2000	56%	20%	2%	78%	12%	5%	17%	5%	0%	5%	0%	100%
	2005	61%	22%	2%	85%	4%	2%	7%	7%	0%	7%	2%	100%
	2010	64%	18%	2%	84%	8%	2%	10%	6%	0%	6%	0%	100%
Loisirs	2000	49%	30%	2%	81%	9%	2%	11%	5%	2%	6%	1%	100%
	2005	44%	33%	1%	78%	10%	2%	12%	6%	1%	7%	2%	100%
	2010	45%	29%	3%	77%	12%	3%	14%	6%	2%	8%	1%	100%
Accompagnement	2000	74%	21%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
	2005	73%	27%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
	2010	82%	9%	0%	95%	0%	0%	0%	5%	0%	5%	0%	100%
Autres (dont dépl.prof.)	2000	56%	19%	2%	75%	13%	2%	15%	2%	0%	2%	9%	100%
	2005	67%	8%	0%	77%	14%	1%	16%	1%	0%	1%	6%	100%
	2010	42%	29%	0%	71%	16%	3%	19%	2%	0%	2%	8%	100%
Tous les motifs	2000	56%	19%	2%	77%	12%	3%	15%	3%	1%	4%	4%	100%
	2005	55%	19%	1%	76%	13%	3%	16%	4%	1%	5%	3%	100%
	2010	51%	20%	2%	73%	15%	4%	20%	4%	1%	5%	2%	100%



# Impressum

## > Auteurs (ordre alphabétique)

Prof. Vincent Kaufmann – TraCE

Sébastien Munafò – OUM/TraCE

## > Analyses

Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM) - Université de Genève (Unige)

↳ Deborah Fabbo, Gianluigi Giacomel, Antonio Martin Diaz, Prof Giuseppe Pini

Centre de Transports de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (TraCE-EPFL) : Laboratoire de Sociologie Urbaine (LaSUR), Communauté d'Etude pour l'Aménagement du Territoire (CEAT)

↳ Pierre Dessemontet, Yann Dubois, Prof. Vincent Kaufmann, Sébastien Munafò, André Ourednik

## > Partenaires

Direction générale de la mobilité de l'État de Genève (DGM)

Office cantonal de la statistique de l'État de Genève (OCSTAT)

Transports publics genevois (TPG)

Service de la mobilité de l'État de Vaud (SM)

Statistique Vaud (StatVD)

Transports publics de la région Lausannoise (TL)





## Contacts

<b>Vincent Kaufmann</b>	Directeur du LASUR, <a href="mailto:vincent.kaufmann@epfl.ch">vincent.kaufmann@epfl.ch</a> , tel: 079 403 59 96
<b>Sébastien Munafò</b>	Collaborateur scientifique LASUR et OUM, <a href="mailto:sebastien.munafò@epfl.ch">sebastien.munafò@epfl.ch</a> , tel: 021 693 73 02
<b>Christian Liaudat</b>	Service de la mobilité, État de Vaud, <a href="mailto:christian.liaudat@vd.ch">christian.liaudat@vd.ch</a> , tél: 021 316 71 34
<b>Damien Cataldi</b>	Direction générale de la mobilité, Canton de Genève, <a href="mailto:damien.cataldi@etat.ge.ch">damien.cataldi@etat.ge.ch</a> , tel: 022 546 78 42
<b>EPFL-TraCE</b>	Transportation Center / Centre de Transport, EPFL, GC 2 400 - Station 18, CH - 1015 Lausanne <a href="http://transport.epfl.ch/transport">http://transport.epfl.ch/transport</a>
<b>UNIGE -OUM</b>	Observatoire Universitaire de la Mobilité, UniMail, 40, bd du Pont-d'Arve, 1211 Genève 4 <a href="http://www.unige.ch/ses/geo/oum/">http://www.unige.ch/ses/geo/oum/</a>

