



NUMERUS COURRIER STATISTIQUE

HORS-SÉRIE AVRIL 2013

www.stat.vd.ch



© FOTOLIA

HORS-SÉRIE

- 1 VÉHICULES PRIVÉS ET TRANSPORTS PUBLICS
- 3 INTENSITÉ ET RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS
- 5 RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS
- 7 OPINION SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS
- 8 PRINCIPAUX RÉSULTATS

LA MOBILITÉ DES VAUDOIS EN 2010

En 2010, les Vaudois ont parcouru en moyenne 37,5 km par jour sur le territoire national. Avec 14 km quotidiens parcourus, les loisirs représentent le principal motif de déplacement, suivis par le travail (10 km) et la consommation de biens et de services (5 km). Les trajets effectués en transport individuel motorisé comptent pour 73% du total journalier, contre 20% pour les transports publics et 5% pour la marche et le vélo. Depuis 2000, la part modale des transports individuels baisse au profit des transports publics.

Le microrecensement mobilité et transports 2010 (MRMT 2010, voir encadré) permet d'analyser le comportement de la population résidente permanente âgée de 6 ans et plus en matière de transport. Parmi les thématiques traitées dans cette enquête, nous nous intéressons tout d'abord à la disponibilité de véhicules et d'abonnements en transports publics. Puis, nous étudions l'intensité journalière des déplacements ainsi que leurs motifs. Nous analysons ensuite les moyens de transport utilisés sous l'angle de la répartition modale des déplacements, avant de commenter brièvement les opinions des Vaudois en matière de politique des transports.

effet, 47% des ménages vaudois dont le revenu est inférieur à 4000 francs ne possèdent pas de voiture en 2010, contre seulement 6% des ménages avec un revenu situé entre 8000 et 12000 francs.

LE NOMBRE DE VOITURES PAR MÉNAGE DÉPEND DE SA TAILLE ET DE SON DOMICILE

Le nombre de voitures augmente avec la taille du ménage. Ainsi, 58% des personnes vivant seules disposent d'au moins une voiture en 2010, contre 96% des ménages de cinq personnes ou plus. Ces derniers sont d'ailleurs 69% à posséder au moins deux voitures et 19% au moins trois.

© Statistique Vaud
Rue de la Paix 6 - CP - 1014 Lausanne
Tél. 021 316 29 99 - Fax 021 316 29 50
info.stat@vd.ch

Rédacteur responsable: Gilles Imhof
Rédaction: Sylviane Brandt
Mise en page: Ariane Bovet
Impression: IRL plus SA

Prix: 6 francs



Statistique Vaud

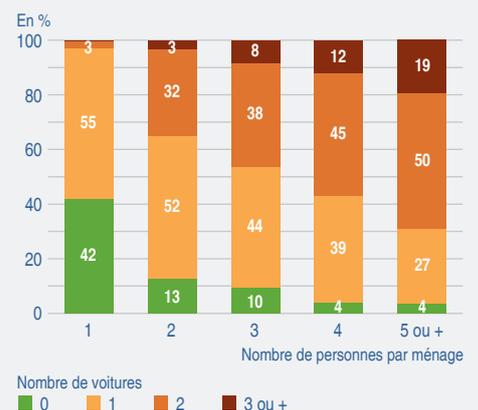
Département des finances
et des relations extérieures

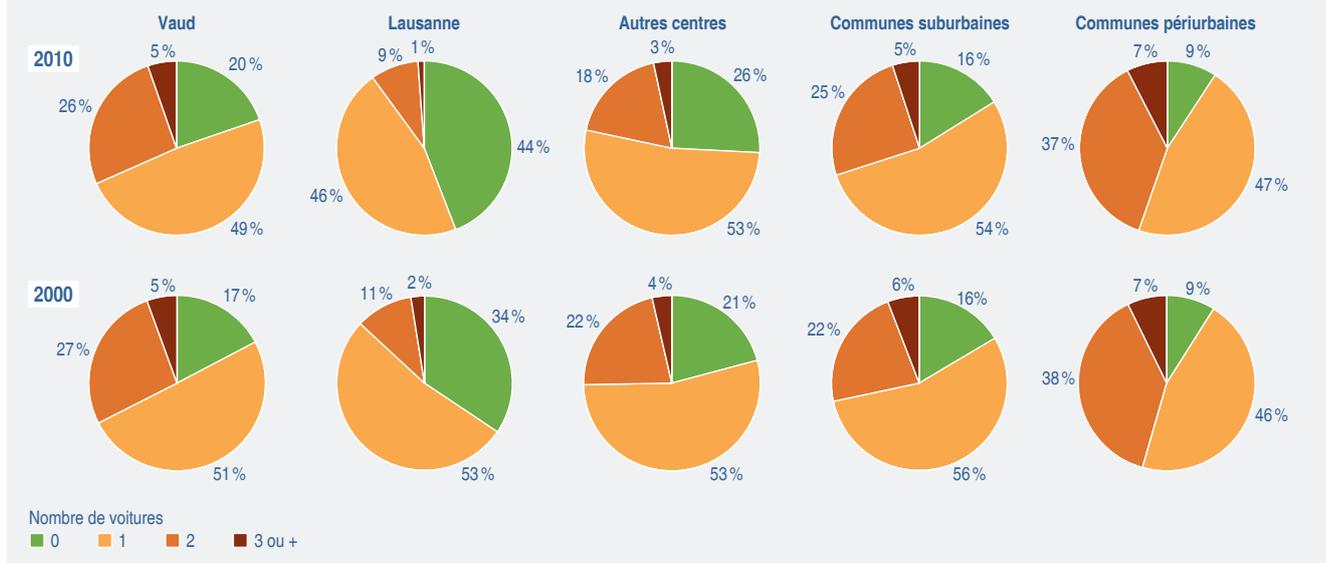
VÉHICULES PRIVÉS ET TRANSPORTS PUBLICS

80% DES MÉNAGES VAUDOIS POSSÈDENT AU MOINS UNE VOITURE EN 2010

La proportion de ménages vaudois en possession d'une ou de plusieurs voitures a quelque peu régressé entre 2000 et 2010, passant de 83% à 80% et se rapprochant ainsi de la moyenne nationale (79% en 2010 contre 80% en 2000). Le revenu mensuel du ménage exerce une influence déterminante sur le nombre de voitures à disposition. En

VOITURES PAR MÉNAGE, VAUD, 2010



VOITURES PAR MÉNAGE SELON LE LIEU DE DOMICILE, VAUD


Les caractéristiques du lieu de domicile du ménage conditionnent également la possession d'un véhicule privé. En effet, la qualité de la desserte en transports publics - telle que définie par l'Office fédéral du développement territorial (ARE) en fonction de la proximité d'un arrêt des transports publics et de la cadence des passages à cet arrêt - varie en général de très bonne dans les villes-centres à marginale, voire inexistante, dans les communes périurbaines les plus rurales. Dans les régions les mieux desservies, les ménages peuvent ainsi renoncer plus facilement à leur voiture.

En 2010, 44% des ménages lausannois ne disposent d'aucune voiture, contre 9% seulement de ceux domiciliés dans une commune périurbaine. Ces derniers sont par contre 44% à disposer d'au moins deux véhicules, contre 10% à Lausanne. Entre ces deux extrêmes, on trouve les ménages des « autres centres », qui sont proportionnellement plus nombreux (26%) que la moyenne cantonale (20%) à se passer de voiture. Enfin, le profil des ménages des « communes suburbaines » se rapproche le plus de la moyenne cantonale.

Si, globalement, la part des ménages vaudois ne disposant d'aucune voiture en 2010 (20%) correspond à celle mesurée au niveau suisse (21%), on soulignera toutefois la proportion plus élevée de ménages sans voiture dans les régions davantage urbanisées telles que la Suisse du Nord-Ouest (AG, BL, BS: 24%) et le canton de Zurich (27%). A l'opposé, les régions à caractère plus rural se distinguent par leur dépendance plus forte vis-à-vis de l'automobile, avec seulement 16% de ménages

non motorisés au Tessin et 17% en Suisse orientale et centrale.

LES MÉNAGES DES VILLES-CENTRES RENONCENT PEU À PEU À LA VOITURE

L'évolution la plus marquante entre 2000 et 2010 au niveau cantonal réside dans l'augmentation du poids des ménages ne disposant d'aucune voiture (de 17% à 20%). Cette tendance globale ne se reflète toutefois pas uniformément dans tous les types de communes, mais uniquement à Lausanne (de 34% à 44%) et dans les autres centres (de 21% à 26%). Ces évolutions s'expliquent en partie par l'amélioration de la desserte en transports publics dans les centres, ce qui permet à certains ménages de se passer de voiture. Néanmoins, il ne s'agit pas là toujours d'un choix librement consenti. Il convient également de tenir compte de la surreprésentation des personnes ayant une mobilité

restreinte (jeunes, ménages à faibles revenus, demandeurs d'emploi et personnes âgées) dans les centres urbains. Pour ces dernières, le fait de ne pas posséder de voiture s'explique davantage par leur situation économique précaire que par un véritable choix.

NOMBRE DE PERMIS DE CONDUIRE EN BAISSÉ CHEZ LES JEUNES ADULTES

En 2010, 79% de la population vaudoise de 18 ans et plus possède un permis de conduire voiture. Alors que l'on compte 87% de titulaires de permis parmi les hommes, les femmes ne sont que 71% à en disposer. De plus, la part des personnes en possession d'un permis varie nettement suivant les tranches d'âges, avec seulement 57% des 18-25 ans titulaires d'un permis, contre 86% des 26-44 ans et 89% des 45-64 ans. Ces chiffres baissent ensuite nettement à partir de 65 ans, population parmi laquelle la pro-

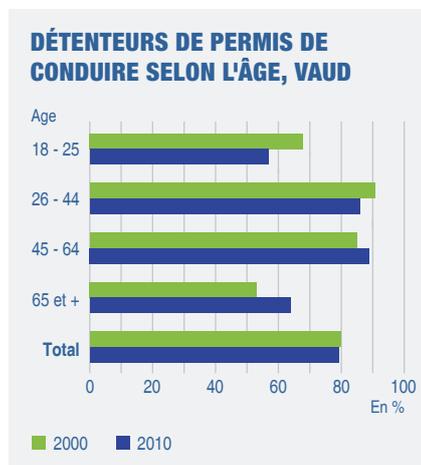
MICRORECENSEMENT MOBILITÉ ET TRANSPORTS 2010

Le microrecensement mobilité et transports (MRMT) est une enquête réalisée par l'Office fédéral de la statistique (OFS) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE), en collaboration avec un institut de sondage spécialisé, auprès de la population résidante âgée d'au moins six ans. Cette enquête, qui se déroule tous les cinq ans, depuis 1974, a subi quelques adaptations méthodologiques au cours du temps, afin de répondre aux besoins d'information de façon optimale. Depuis le MRMT 2000, le canton de Vaud finance une densification de son échantillon, dans le but de disposer d'informations plus complètes dans le cadre de sa politique d'aménagement du territoire et de sa politique des transports.

En 2010, près de 63 000 personnes en Suisse ont été interrogées par téléphone sur les thèmes suivants : véhicules, permis de conduire et abonnements de transports publics ; mobilité quotidienne, motifs des déplacements et moyens de transports utilisés ; voyages d'un jour et voyage avec nuitées ; opinion sur la politique suisse des transports. Dans le canton de Vaud, 5352 personnes ont été interviewées en 2010 (2005 : 3357 ; 2000 : 3688).

portion de titulaires d'un permis de conduire ne dépasse pas 65 %.

Entre 2000 et 2010, deux tendances fortes se dessinent dans la population vaudoise. D'une part, on observe un net recul des titulaires du permis de conduire parmi les 18-25 ans, leur proportion passant de 68 % à 57 % en dix ans. D'autre part, cette baisse est compensée par la progression marquée des personnes de 65 ans et plus en possession d'un permis (de 55 % à 65 %). De génération en génération, l'accès au permis de conduire s'étant démocratisé, les seniors d'aujourd'hui sont en effet plus souvent au bénéfice d'un permis que leurs aînés. Au final, parmi l'ensemble de la population vaudoise, la proportion des titulaires de permis est restée stable entre 2000 et 2010.



DÉTENTEURS D'ABONNEMENTS DES TRANSPORTS PUBLICS EN HAUSSE

La part des détenteurs d'un ou de plusieurs abonnements des transports publics (TP) a fortement augmenté entre 2000 et 2010, passant de 31 % à 46 % de la population vaudoise âgée de 16 ans et plus. Cette tendance se retrouve pour tous les types d'abonnements. Ainsi, la part d'abonnés au demi-tarif CFF se monte à 29 % en 2010, contre 23 % en 2000. Du côté de l'abonnement général, la part des détenteurs a même doublé en dix ans, pour atteindre 8 % en 2010. Enfin, 17 % de la population vaudoise dispose d'un autre abonnement des TP (abonnement communautaire, de parcours, etc.) en 2010, contre 12 % en 2000.

Cette évolution reflète notamment le gain d'attractivité du réseau CFF généré par les travaux liés au projet Rail 2000. En parallèle, le développement des réseaux régionaux (RER Vaud), de même que la mise en service du M2 en automne 2008 à Lausanne, ont également attiré de nouveaux usagers.

	Avec abonnement ²	Abonnement général (AG)	Abonnement demi-tarif	Autre abonnement
2000	31	4	23	12
2005	38	6	21	13
2010	46	8	29	17

¹ Parmi la population résidente de 16 ans et plus.
² Une personne peut posséder plusieurs abonnements.

Cette tendance observée au niveau cantonal se vérifie en particulier dans les communes suburbaines et périurbaines où la part des détenteurs d'un abonnement des TP est passée d'à peine un quart des habitants en 2000 à plus de 40 % en 2010. Malgré une progression relative moins forte durant les années 2000, Lausanne se distingue encore nettement en 2010 avec 64 % de ses résidents en possession d'un abonnement des TP (2000: 49 %). De même, la part des détenteurs d'abonnement des TP parmi les moins de 25 ans (66 % en 2010) dépasse largement les proportions observées au sein des autres groupes d'âges (entre 39 % et 46 %).

En comparaison intercantonale, avec 46 % d'abonnés des transports publics en 2010, Vaud se classe toutefois loin des cantons alémaniques pour lesquels ce taux atteint 63 %, contre 44 % en Suisse romande et 30 % en Suisse italienne. Sur le plan national, l'utilisation des TP, en particulier du train, s'est fortement accrue ces dernières années. Cela se traduit notamment par la hausse de la part des détenteurs d'un abonnement CFF demi-tarif, qui est passée de 30 % à 38 % de la population de 16 ans et plus, entre 2005 et 2010. Ces chiffres sont confirmés par les statistiques des CFF, qui enregistrent, au niveau national, une hausse de 18 % des titulaires du demi-tarif entre 2005 et 2010.

INTENSITÉ ET RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS

Près de neuf Vaudois sur dix effectuent au moins un déplacement quotidien hors de leur domicile. En 2010, chaque résident vaudois de six ans et plus a parcouru en moyenne 13677 km sur le territoire suisse. Tous moyens de transports confondus, cela représente l'équivalent de 20 jours entiers passés en déplacement.

Quant à la répartition temporelle de l'intensité des déplacements au cours de la journée, elle dépend principalement du motif de ces derniers et des moyens de transports utilisés.

LES PERSONNES ACTIVES OU EN FORMATION SONT LES PLUS MOBILES

En 2010, 88 % de la population vaudoise de 6 ans et plus est sortie au moins une fois par jour de chez elle. Le taux de mobilité, défini comme la part de la population ayant été en déplacement un jour donné, varie en premier lieu en fonction de l'âge. C'est à partir de 65 ans que l'on observe une baisse de ce taux: de 83 % pour les 65-79 ans à 65 % pour les personnes de 80 ans et plus. D'une manière générale, les hommes sont également plus mobiles (90 %) que les femmes (86 %).

En comparant le taux de mobilité selon le statut d'activité, on constate que les personnes

DÉCOUPAGE TYPOLOGIQUE DES COMMUNES

Pour le canton de Vaud, on distingue quatre types de communes en fonction de leurs caractéristiques morphologiques.

Lausanne appartient à la catégorie « commune centre ». Les « autres centres » correspondent à des communes de densité moyenne d'habitants et d'emplois; ces pôles d'attraction régionaux correspondent aux communes d'Aigle, Montreux, Morges, Nyon, Payerne, Vevey et Yverdon. Les « communes suburbaines » se distinguent des précédentes par leur proximité géographique ou économique avec une ville-centre. Dans cette catégorie se classent Aubonne, Bussigny-près-Lausanne, Chavannes-près-Renens, Cheseaux-sur-Lausanne, Coppet, Cossonay, Crissier, Echallens, Ecublens, Epalinges, Gland, Grandson, La Tour-de-Peilz, Le Mont-sur-Lausanne, Prilly, Renens, Veytaux et Villeneuve. Enfin, toutes les autres communes vaudoises correspondent à des « communes périurbaines » et se caractérisent par leur faible densité d'habitants et d'emplois. Alors que près de la moitié de la population vaudoise réside dans les communes périurbaines, les autres types de communes regroupent chacun un sixième des habitants du canton.

PRÉCISION DES RÉSULTATS

Les résultats calculés sur la base des enquêtes réalisées en 2000, 2005 et 2010 auprès d'un échantillon de personnes résidant dans le canton de Vaud comprennent toujours une incertitude statistique. Celle-ci peut être évaluée en calculant un intervalle de confiance pour les pourcentages et les valeurs moyennes. Par exemple, en tenant compte de cette marge d'erreur, on peut affirmer, avec une probabilité de 95 %, que la distance journalière réelle parcourue par les Vaudois (calculée sur l'ensemble de la population) se monte en 2010 à 37,5 km \pm 1,6 km, donc comprise entre 35,9 km et 39,1 km.

Sur cette base, nous avons axé nos analyses et commentaires essentiellement sur les évolutions dans le temps et les disparités régionales qui sont statistiquement significatives, en tenant compte de leur intervalle de confiance.

actives et celles en formation (92 %) sortent plus fréquemment de chez elles que les personnes sans activité professionnelle (79 %).

PLUS DE 37 KM PARCOURUS PAR JOUR POUR UNE DURÉE DE 80 MINUTES

En 2010, les résidents vaudois âgés de 6 ans et plus ont parcouru en moyenne 37,5 km par jour sur le territoire suisse. C'est le samedi que les Vaudois effectuent les distances les plus grandes (41,2 km), suivi du lundi au vendredi (38,0 km), loin devant le dimanche (31,7 km). L'évolution du nombre de kilomètres parcourus par personne n'est pas constante depuis 2000. La distance journalière a en effet légèrement progressé entre 2000 et 2005 (de 39,2 à 40,2 km), avant de baisser à 37,5 km en 2010. Compte tenu de la précision des résultats, ces différences ne sont toutefois pas significatives.

Le temps moyen passé chaque jour en déplacement (sans les temps d'attente et de correspondance) se monte à 80 minutes en 2010. A l'image des distances parcourues, c'est le samedi que les Vaudois passent le plus de temps en déplacement (84 minutes), suivi du lundi au vendredi (81 min) et enfin du dimanche (69 min).

Depuis 2000, l'évolution des temps de trajets suit celle des distances, avec une progression entre 2000 (78 min) et 2005 (86 min), suivi d'une diminution entre 2005 et 2010 (80 min). Cette tendance récente est ici significative et témoigne d'une baisse du temps passé en déplacement depuis 2005.

LES LOISIRS GÉNÈRENT LES PLUS LONGUES DISTANCES

En distinguant les déplacements selon leurs principaux motifs, les loisirs arrivent en tête avec une distance moyenne journalière de 14 km, suivis par les déplacements liés au travail (10 km pour s'y rendre et en revenir) et aux achats de biens et de services (5 km). Ces trois motifs représentent 78 % des distances moyennes parcourues : 37 %

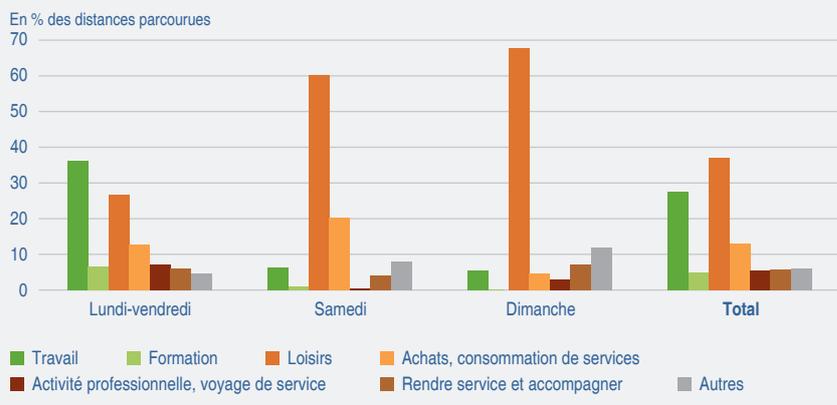
pour les loisirs, 28 % pour le travail et 13 % pour les achats et la consommation de services. Le 22 % restant des distances journalières se répartit entre les activités professionnelles et les voyages de service (6 %), ceux pour rendre service et accompagner (6 %), ceux pour la formation (5 %) et ceux classés dans autres (6 %) qui regroupent des motifs divers tels que le changement de correspondance, le retour à la maison ou l'hébergement à l'extérieur.

La répartition des déplacements au cours de la semaine dépend également du lieu de résidence. Ainsi, les distances parcourues par les Lausannois passent de 28 km les jours de semaine à 36 km le dimanche. A l'inverse, les habitants des communes périurbaines se déplacent plus intensément du lundi au vendredi (46 km) et sont moins mobiles le dimanche (32 km). Ces derniers préfèrent en effet profiter de leur jardin le week-end, alors que les citadins aspirent davantage à quitter la ville pour profiter des activités au grand air.

LES VAUDOIS NE SE DÉPLACENT NI PLUS NI MOINS QUE LES SUISSES

En 2010, la distance journalière moyenne parcourue par les Vaudois (37,1 km, avant corrections cantonales) ne se distingue pas significativement de la moyenne suisse (36,7 km). Au sein de la Région lémanique par contre, si la population vaudoise se déplace autant que les Valaisans (37,2 km), elle effectue près de 14 km de plus que les résidents genevois (23,4 km).

DISTANCE JOURNALIÈRE SELON LE MOTIF DE DÉPLACEMENT, VAUD, 2010



Si le travail reste le premier motif de déplacement des Vaudois les jours de semaine (36 % des distances parcourues), les loisirs génèrent de loin les distances les plus importantes le samedi (60 %) et le dimanche (68 %). Enfin, c'est le samedi que la part des déplacements liés aux achats et à la consommation de services est la plus élevée (20 %).

La structure du territoire joue un rôle déterminant au niveau des distances parcourues. Ainsi, en Suisse, la population résidant au sein des communes-centres des agglomérations et dans les villes isolées parcourent les distances les plus courtes (32 km), suivis par les habitants des communes suburbaines (37 km) et ceux des communes rurales (41 km).

LES CITADINS PARCOURENT LES PLUS GRANDES DISTANCES LE DIMANCHE

Le lieu de domicile influence fortement les distances parcourues quotidiennement par la population résidante. Ainsi, en Suisse, les habitants des communes périurbaines effectuent en moyenne 43 km par jour, contre 30 pour les Lausannois, 31 pour les habitants des communes suburbaines et 35 pour ceux des autres centres.

LES JOURS OUVRABLES RYTHMÉS PAR LES ALLERS-RETOURS AU TRAVAIL

La répartition temporelle des déplacements au cours de la journée est sensiblement différente selon le jour considéré. Du lundi au vendredi, jours durant lesquels le motif principal de déplacement correspond au travail, les heures de pointe se situent entre 7 et 9 heures le matin, durant la pause de midi ainsi qu'en fin d'après-midi. L'intensité maximale

POPULATION EN DÉPLACEMENT, VAUD, 2010



des déplacements, enregistrée entre 17 et 18 heures, concerne 36 % des Vaudois en 2010. Outre les retours du travail, les déplacements liés aux loisirs et aux achats de biens et de services s'intensifient en effet en fin de journée.

LE WEEK-END AU RYTHME DES LOISIRS ET DES ACHATS

Le samedi, les déplacements des Vaudois connaissent un pic majeur entre 10 et 12 heures ainsi que le soir entre 16 et 19 heures. Durant ces deux heures, 31 % des Vaudois sont mobiles, principalement dans le cadre de leurs loisirs ou pour effectuer des achats ou consommer des services. L'après-midi, l'intensité du trafic (tous moyens de transports confondus) reste élevée. Entre 14 et 18 heures, les Vaudois se déplacent en priorité pour leurs loisirs et en second lieu pour leurs besoins de consommation. Enfin, la répartition temporelle du trafic observée le dimanche se rapproche de celle du samedi, avec une intensité toutefois moins élevée en raison du caractère marginal des déplacements liés à la consommation.

POINTES DE TRAFIC SELON LE MOYEN DE TRANSPORT

L'intensité du trafic du lundi au vendredi varie fortement selon le moyen de transport uti-

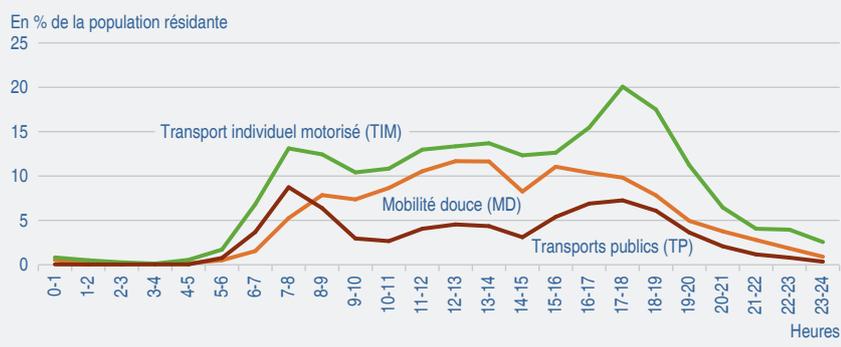
lisé. Quelle que soit l'heure de la journée, les déplacements en transport individuel motorisé (TIM: voiture, motocycle, cyclomoteur) génèrent le plus de trafic. L'intensité de ce dernier est particulièrement élevée entre 16 et 19 heures, période durant laquelle près de 60 % de la population vaudoise en déplacement recourt au TIM.

Pour les transports publics (TP), les heures de pointe se situent le matin entre 7 et 8 heures. Enfin, les déplacements à pied et à vélo, regroupés dans la catégorie «mobilité douce (MD)», sont plus intenses durant la pause de midi ainsi qu'entre 15 et 18 heures.

RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS

La répartition modale correspond à la part que représente chaque groupe de moyens de transports dans le total des déplacements effectués en Suisse uniquement, selon la distance parcourue ou la durée du trajet. La répartition modale est ainsi évaluée en prenant comme base de référence les étapes, unités pour lesquelles un mode de transport spécifique peut être attribué.

TRAFIC SELON LE MOYEN DE TRANSPORT (LUNDI-VENDREDI), VAUD, 2010



73% DES DISTANCES PARCOURUES EN TRANSPORT INDIVIDUEL MOTORISÉ

En 2010, sur les 37,5 km parcourus en moyenne chaque jour par les Vaudois, 27,4 km, soit 73 % du total, le sont en TIM. Avec 7,4 km, les TP représentent une part de 20 % de la distance journalière. Quant à la MD, elle correspond à seulement 5 % de la distance parcourue, soit l'équivalent de 2,0 km par personne et par jour.

La répartition modale, en particulier le recours aux TP, présente une image différente si l'on considère le lieu de résidence des personnes interrogées. Ainsi, alors que les Lausannois parcourent le tiers de leurs trajets en TP, cette part atteint seulement 17 % pour les habitants des communes suburbaines, 12 % pour ceux des communes périurbaines et seulement 8 % pour les habitants des autres centres. A l'inverse, les déplacements en TIM sont d'autant plus longs que le recours aux TP est faible: 87 % des distances dans les autres centres contre 59 % à Lausanne. Enfin, la part des distances correspondant aux étapes réalisées à pied ou à vélo reste marginale, même si elle atteint une valeur deux fois plus élevée pour les habitants du chef-lieu vaudois (8 %) que pour ceux des autres centres.

30 MINUTES PAR JOUR À PIED OU À VÉLO, 38 MIN EN VÉHICULE MOTORISÉ

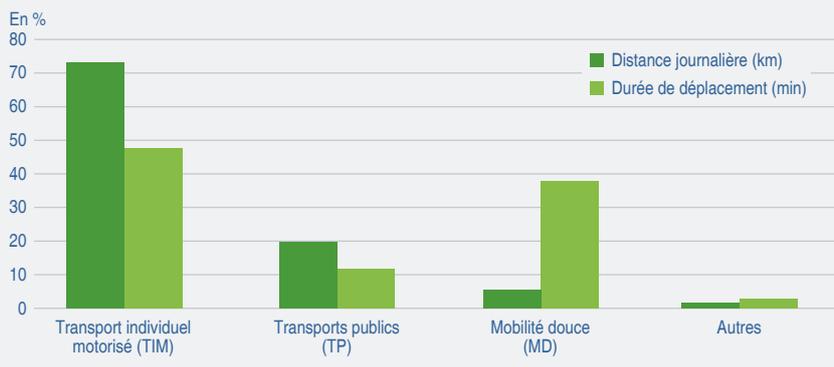
La répartition modale des déplacements basée sur la durée de trajet renforce le poids des étapes parcourues à pied et à vélo. Alors qu'en termes de distance, celles-ci ne représentent que 5 % des déplacements des Vaudois en 2010, la part de la mobilité douce grimpe à 38 % du temps de trajet parcouru, soit 30 minutes par jour. La part modale des trajets effectués en TIM reste toutefois la plus élevée en matière de durée, avec 48 %, soit 38 minutes par jour.

DÉPLACEMENTS ET ÉTAPES

La mobilité au quotidien est analysée ici sous l'angle des déplacements et des étapes, grâce auxquels il est possible de suivre les motifs de déplacements et les moyens de transports utilisés au fil de la journée.

L'étape correspond à l'utilisation d'un moyen de transport particulier. Un déplacement, qui peut être constitué de plusieurs étapes, est défini par un motif précis (travail, loisirs, achat...). Chaque changement de motif entraîne le début d'un nouveau déplacement.

RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS, VAUD, 2010



Après pondération par la durée, la part des TP tombe à 12% du total journalier, soit 9 minutes seulement.

46 MINUTES PAR JOUR EN VOITURE POUR LES COMMUNES PÉRIURBAINES

Du point de vue de la durée également, la répartition modale des déplacements renvoie une image fort contrastée selon la typologie du lieu de domicile. Si la durée des trajets réalisés à pied ou à vélo représente 46% du temps de déplacement pour un Lausannois, cette part baisse à un tiers pour la population des communes périurbaines.

La part modale du TIM atteint quant à elle 55% dans ces communes - 46 minutes par jour - contre 33% ou 27 minutes à Lausanne. Entre ces deux extrêmes, les habitants des autres centres passent exactement le même temps chaque jour (33 minutes) dans les trajets effectués en TIM que dans les déplacements à pied ou à vélo.

En ce qui concerne le temps passé en TP, celui-ci varie de 18% des trajets journaliers (15 min) pour les Lausannois à 10% (8 min) pour les habitants des communes périurbaines.

77% DES DISTANCES LIÉES AUX LOISIRS PARCOURUES EN VOITURE

Le choix du moyen de transport dépend de nombreux facteurs. Outre le lieu de résidence, qui offre une desserte en transports publics de qualité très variable selon la typologie des communes, le motif de déplacement joue également un rôle déterminant dans la répartition modale.

Les trajets liés aux loisirs, avec 37% des distances journalières parcourues, représentent le principal motif de déplacement des Vaudois en 2010. Cette proportion varie sensiblement selon le jour de la semaine, puisqu'elle atteint seulement 27% du lundi au vendredi, mais grimpe à 60% le samedi et jusqu'à 68% le dimanche.

Dans le cadre de leurs loisirs, les Vaudois privilégient nettement le transport individuel motorisé (TIM). Ce mode représente en effet 77% des distances parcourues pour ce motif, contre seulement 14% pour les transports publics (TP). Enfin, la part modale relativement élevée (8%) de la mobilité douce (MD) s'explique avant tout par les déplacements effectués dans le cadre de promenades ou d'excursions.

30% DES TRAJETS POUR SE RENDRE AU TRAVAIL EN TRANSPORTS PUBLICS

Avec 28% des distances journalières parcourues, le travail représente le deuxième motif de déplacement des Vaudois en 2010 sur l'ensemble de la semaine. Néanmoins, du lundi au vendredi, la part des trajets liés au travail arrive en tête, avec 36%, contre seulement 6% le week-end.

Si près de 66% des déplacements pour le motif travail sont effectués en TIM, la part des TP se monte à 30%. C'est en effet pour ce motif que le recours aux TP est le plus massif. A titre de comparaison, la part modale globale des TP atteint 20% dans le canton, 14% dans le cadre des loisirs et 11% pour les achats et la consommation de services.

LES TRANSPORTS PUBLICS SÉDUISENT DE PLUS EN PLUS D'ACTIFS

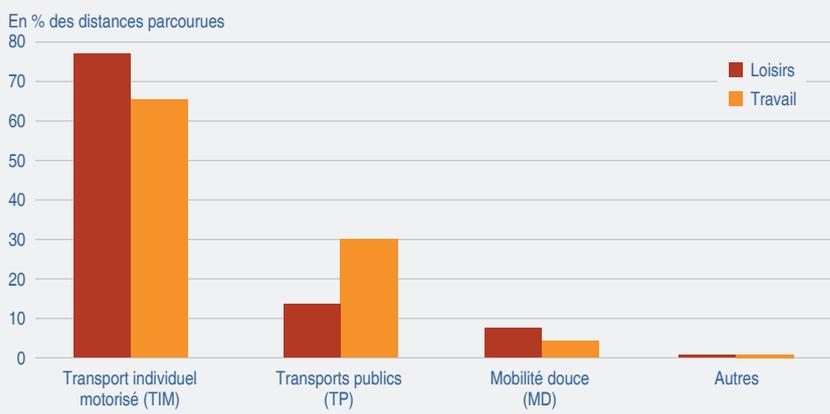
Entre 2000 et 2010, la part des TP dans la répartition modale est passée de 15% à 20% des distances parcourues dans le canton de Vaud. C'est essentiellement pour se rendre au travail et en revenir que la part des TP a connu une progression majeure : de 14% en 2000 à 30% en 2010. L'usage plus intensif des TP entraîne un recul de la part modale du TIM dans le cadre de ces déplacements, de 79% à 66% entre 2000 et 2010. Cette évolution, réjouissante du point de vue du développement durable, s'explique en partie par l'amélioration de l'offre ferroviaire liée au projet Rail 2000. De plus, le développement du RER Vaud, associé à la mise en service du M2 en automne 2008 à Lausanne, a contribué à rendre les trajets en TP plus performants pour les pendulaires. Du point de vue de la durée des déplacements, l'évolution de la part des TP a également progressé dans les années 2000, passant de 13% à 21% des trajets liés au travail.

Toutefois, si l'amélioration de l'offre en TP, que ce soit en termes de qualité de la desserte ou de gain en performance, est positive dans le sens où elle incite les pendulaires à renoncer à leur voiture, elle permet également aux actifs de s'installer de plus en plus loin de leur lieu de travail, de sorte que l'offre peine à suivre la demande.

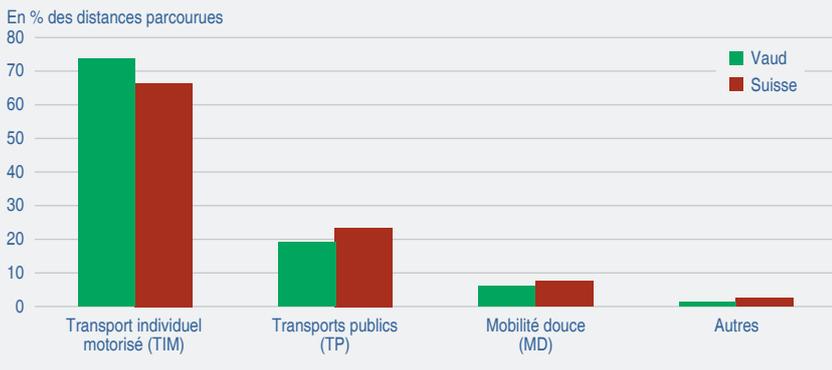
LA MOBILITÉ DES VAUDOIS MOINS DURABLE QUE LA MOYENNE SUISSE

Sur la base des données brutes (avant corrections cantonales), la part des distances parcourues en TIM par les Vaudois (74%) se situe en 2010 bien au-dessus de la moyenne suisse (66%). A l'opposé, la part modale des TP (19% contre 23% pour la Suisse) et de la MD (6% contre 8%) accuse toujours un

RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS, VAUD, 2010



RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS, 2010



retard dans la perspective d'une évolution vers une mobilité plus durable. Indicateur utilisé sur le plan suisse et international, la répartition modale fait également partie du système cantonal d'indicateurs de développement durable. Dans un contexte de mobilité croissante, le choix du moyen de transport est en effet décisif pour diminuer les atteintes à l'environnement et limiter les impacts sur la santé.

UN RETARD QUI PEINE À SE COMBLER

Entre 2005 et 2010, la répartition modale des déplacements a évolué au même rythme sur le plan suisse et vaudois, avec une diminution de la part modale du TIM au profit des TP. En conséquence, le retard des Vaudois en matière de mobilité durable est resté constant ces dernières années. Quant à la part modale de la MD, elle est restée stable sur la période considérée, que ce soit au niveau national ou cantonal.

OPINION SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

En 2010, 10% des personnes interviewées dans le cadre du microrecensement mobilité et transports ont été choisies au hasard pour répondre à un module complémentaire portant sur la politique des transports. Ces personnes se sont prononcées sur l'introduction de différentes mesures envisagées pour optimiser l'exploitation des infrastructures et faire évoluer les transports de façon durable. Sans surprise, la population vaudoise âgée de 18 ans et plus refuse largement la plupart des mesures envisagées, en raison de leur caractère restrictif.

Ainsi, une hausse du prix de l'essence est rejetée par 80% des Vaudois. L'introduction de taxes de parage dans les centres commerciaux (contre à 76%) ainsi qu'une

augmentation des taxes de parage dans les centres urbains (74%) ne recueillent guère plus de soutien. La population vaudoise s'oppose moins nettement (61%) à l'introduction d'une taxe d'entrée en voiture dans les centres urbains aux heures de pointe, alors qu'elle paraît partagée quant à l'introduction de taxes de franchissements des tunnels (42% contre et 41% pour). Enfin, la seule mesure à obtenir l'adhésion de la majorité des Vaudois est de nature incitative. En effet, l'encouragement financier à l'acquisition de voitures écologiques est soutenu par 87% des Vaudois.

A l'échelle nationale, les sensibilités culturelles des différentes régions linguistiques se ressentent essentiellement vis-à-vis des deux mesures restrictives suivantes: l'introduction de taxes de franchissement des tunnels et l'augmentation du prix de l'essence. En ce qui concerne la première mesure, l'éloignement géographique de la Suisse romande face aux principaux tunnels routiers alpins, explique son soutien plus timide à l'introduction d'une taxe (38%) que la Suisse alémanique (59%) et la Suisse italienne (53%). Quant à la réaction face à une éventuelle hausse du prix de l'essence, elle reflète en partie le degré

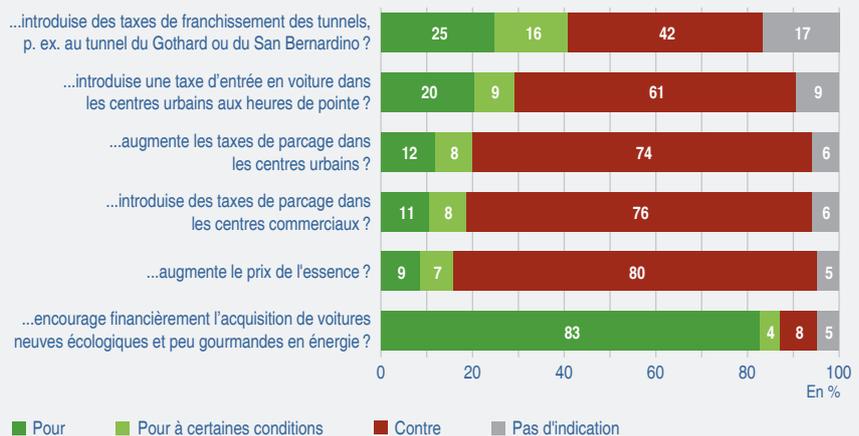
TRAITEMENT DES DONNÉES CANTONALES

En complément aux traitements des données réalisés par l'ARE et l'OFS, les cantons de de Vaud, Genève, Neuchâtel et Jura se sont associés pour procéder à un nettoyage plus pointu de leurs données, afin de mieux répondre à leurs besoins spécifiques. Ces corrections ont porté essentiellement sur les temps de parcours, les modes de transports et les distances parcourues. Afin de garder une certaine homogénéité entre les différents recensements, les critères de correction mis en œuvre pour le MRMT 2010 ont été appliqués également aux valeurs originales de l'OFS du MRMT 2005 et 2000. Pour plus de détails sur ces procédures de correction, se référer au rapport de synthèse détaillé publié par le Service de la mobilité de l'Etat de Vaud, à paraître en été 2013.

En conséquence, nos analyses détaillées à partir des variables concernées par ces corrections se limitent à l'échelle vaudoise. Toutefois, nous utilisons également ponctuellement des données brutes afin de rendre possibles certaines comparaisons avec la Suisse et d'autres niveaux géographiques.

d'attachement plus ou moins marqué des Suisses à leur voiture. Les Suisses alémaniques seraient en effet 71% à s'y opposer, contre 81% pour les Romands et 89% pour les Suisses italiens.

ÊTES-VOUS POUR, POUR À CERTAINES CONDITIONS OU CONTRE LE FAIT QUE L'ON..., VAUD, 2010



PRINCIPAUX RÉSULTATS

LES DISPARITÉS SPATIALES DE LA MOBILITÉ

Le premier constat qui s'impose réside dans le caractère fort différent de la mobilité des résidents des régions rurales de celle des citadins. En ce sens, la distance moyenne parcourue quotidiennement par les habitants des communes périurbaines est nettement plus importante que pour les personnes domiciliées dans les agglomérations ou les centres régionaux.

Il est également intéressant de distinguer ces résultats en fonction des jours de la semaine, puisque les motifs de déplacements changent radicalement entre la semaine et le week-end. Le dimanche, par exemple, lorsque les deux tiers des distances parcourues le sont dans le cadre des loisirs, ce sont les Lausannois qui effectuent les plus longs déplacements.

La durée des déplacements ne dépend quant à elle pas uniquement de la distance parcourue. Les moyens de transports utilisés, de par leur vitesse moyenne, jouent aussi un rôle important. Les trajets effectués à pied ou à vélo représentent en effet 38% de la répartition modale en termes de durée, contre 5% des distances parcourues. A l'opposé, les déplacements en TIM ou en TP pèsent davantage en termes de distances parcourues que de durée. Au final, malgré une répartition modale très différente, le temps moyen passé en déplacement ne présente qu'une faible amplitude entre les types d'habitat : de 73 minutes pour les communes suburbaines à 83 minutes pour les régions périurbaines.

UNE RÉPARTITION MODALE TRÈS SPÉCIFIQUE À LAUSANNE

La comparaison de la répartition modale des déplacements entre les différents types de communes fait ressortir le profil atypique de Lausanne. En effet, la part des distances couvertes par les transports publics y est particulièrement élevée (33% contre 20% pour l'ensemble du canton), alors que

PRINCIPAUX INDICATEURS DE MOBILITÉ, VAUD, 2010

	Lieu de résidence				
	Vaud	Lausanne	Autres centres	Communes suburbaines	Communes périurbaines
Déplacements journaliers en Suisse					
Distance moyenne (en km)	37,5	29,9	35,1	31,1	43,4
Durée moyenne de déplacement ¹ (en min.)	80	82	76	73	83
Répartition modale (en % de la distance)					
Transport individuel motorisé (TIM)	73	59	73	87	82
Transports publics (TP)	20	33	17	8	12
Mobilité douce (MD : marche, vélo)	5	8	5	4	5
Autres	2	0	5	1	1
Voitures et abonnements (en %)					
Avec voiture ²	80	56	74	84	91
Avec abonnement des TP ³	46	64	44	45	42
Avec abonnement général	8	10	9	7	7
Avec abonnement 1/2 tarif	29	34	28	27	28

¹ Sans les temps d'attente et de correspondance.

² Au sein du ménage.

³ Parmi la population de 16 ans et plus ; une personne peut posséder plusieurs abonnements.

le recours au transport individuel motorisé (TIM) (59%) reste bien en deçà de la moyenne (73%). Ces résultats sont à mettre en relation avec la forte proportion d'abonnés aux transports publics (TP) et la part importante des ménages ne disposant pas de voiture.

Si l'on tient compte de l'ensemble de son agglomération, on constate cependant que le recours au TIM est largement supérieur à Lausanne (73%) que dans les agglomérations alémaniques (59%). En contrepartie, l'utilisation des TP y est nettement moins marquée (19% contre 31%).

LENTE ÉVOLUTION VERS UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE...

Si la population vaudoise présente encore en 2010 une image de mobilité moins durable que la moyenne suisse, il faut souligner les évolutions réjouissantes qui se dessinent depuis 2000.

Relevons tout d'abord la diminution de la proportion de ménages disposant d'une ou de plusieurs voitures, qui passe de 83% à 80% durant la décennie 2000. Cette tendance est déterminante, dans le sens où les habitants qui possèdent une voiture parcourent en moyenne des distances plus importantes que ceux qui n'en disposent pas.

Dans une perspective de développement durable, la deuxième évolution positive concerne le recul des titulaires de permis de conduire parmi les jeunes de 18 à 25 ans, passant de 68% à 57% en dix ans. En parallèle à ce recul, on observe une hausse marquée des détenteurs d'abonnements des TP, qui passe de 31% à 46% entre 2000 et 2010.

Ces tendances positives en matière de durabilité se répercutent directement sur la répartition modale des déplacements des Vaudois, en particulier dans la diminution de la part du trafic individuel motorisé (de 77% à 73% des distances parcourues) et dans la progression de la part modale des transports publics de 15% à 20% au cours des années 2000.

... QUI NE SE VÉRIFIE CEPENDANT PAS POUR TOUS LES VAUDOIS

Si les indicateurs cantonaux de mobilité évoluent globalement vers la durabilité, ce n'est toutefois pas le cas à tous les niveaux. Comme nous l'avons souligné précédemment, la tendance à une diminution de la motorisation des ménages s'observe uniquement dans les villes-centres. De plus, la hausse de la part modale des transports publics concerne essentiellement les pendulaires, les déplacements dans le cadre des loisirs et de la consommation restant largement l'apanage des transports individuels motorisés.

Dans les années à venir, le développement planifié des réseaux régionaux (RER Vaud) pourrait toutefois inciter de nombreux habitants des communes suburbaines et périphériques à privilégier l'utilisation des transports publics, également en dehors de leurs trajets pendulaires.

Source des données : OFS, Microrecensement mobilité et transports (MRMT) 2010, microrecensements transports (MRT) 2005 et 2000. OUM, UNIGE. Rapports de gestion des CFF.

RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS, VAUD

