

# STRATÉGIE CANTONALE DE MOBILITÉ MULTIMODALE

—  
**HORIZON 2050**







# PRÉFACE



**Nuria Gorrite,**  
Conseillère d'État, Cheffe du  
Département des institutions,  
de la culture, des infrastruc-  
tures et des ressources  
humaines

La mobilité dans le canton de Vaud a profondément évolué au cours des dernières décennies. L'offre de transports publics s'est fortement développée, leur fréquentation a progressé, l'usage du vélo s'est renforcé et les solutions de mobilité partagée se sont multipliées. Ces transformations traduisent une réalité désormais bien ancrée : la population se déplace en passant de plus en plus d'un mode à l'autre. Il appartient donc au Canton d'accompagner cette évolution en rendant possible une mobilité sûre, efficiente, de proximité et à faibles émissions.

À l'horizon 2050, notre ambition est claire : construire un système de mobilité multimodal, intégré et résilient, bénéfique pour la qualité de vie, la santé et la compétitivité économique, tout en limitant son impact sur l'environnement. Cette vision s'inscrit dans l'objectif de zéro émission nette pour le secteur de la mobilité et répond à une attente forte de la population, qui a exprimé sa volonté d'agir en faveur de la protection du climat.

La mobilité n'est pas une fin en soi. Elle est un outil au service de la vie quotidienne, de l'accès à l'emploi, à la formation, aux loisirs et aux services. Elle doit donc être pensée de manière équilibrée, en tenant compte des spécificités des territoires et en appliquant un principe simple : le bon mode au bon endroit. Il s'agit de renforcer la complémentarité entre les modes de transport, d'adapter les infrastructures aux besoins réels et de garantir la sécurité de l'ensemble des usagers et usagères.

Cette stratégie fixe le cap jusqu'en 2050. Elle relie entre elles les politiques sectorielles déjà engagées, qu'il s'agisse du ferroviaire, du vélo ou du transport de marchandises, et s'inscrit en cohérence avec l'évolution du cadre légal cantonal. La révision de la loi marque d'ailleurs un tournant important : d'une logique centrée sur les routes, nous passons à une approche globale de la mobilité.

Ce changement de cap bénéficie à toutes et tous. En développant les alternatives à la voiture individuelle là où elles sont pertinentes, nous améliorons l'efficacité de l'ensemble du système et réduisons les coûts liés à la congestion. Pour atteindre cet objectif, la collaboration entre la Confédération, le Canton et les communes sera décisive. C'est ensemble que nous construirons une mobilité plus durable, plus cohérente et plus adaptée au canton de Vaud d'aujourd'hui et de demain.



# SOMMAIRE

<b>PRÉFACE</b>	<b>5</b>
<b>1 INTRODUCTION</b>	<b>9</b>
1.1 Pourquoi ce document ?	11
1.2 Fondements de la stratégie cantonale de mobilité	11
<b>2 PORTRAIT DE LA MOBILITÉ ACTUELLE ET PERSPECTIVES</b>	<b>15</b>
2.1 Situation actuelle	17
2.2 Perspectives	24
<b>3 STRATÉGIE</b>	<b>33</b>
3.1 Enjeux et intentions de la stratégie de mobilité	35
3.2 Axes stratégiques et principales actions	38
3.3 Cibles pour la stratégie de mobilité	40
3.4 Vision territoriale du système de mobilité multimodal	44
3.5 Principes de mise en œuvre	54
<b>4 CONCLUSION</b>	<b>57</b>
<b>5 GLOSSAIRE ET ABRÉVIATIONS</b>	<b>61</b>
5.1 Glossaire*	63
5.2 Sigles et unités de mesure	64
<b>IMPRESSUM</b>	<b>67</b>



# 1

# INTRODUCTION

La mobilité des personnes et des biens constitue un enjeu central dans nos sociétés modernes. Support des échanges sociaux, elle est un outil au service du bien-être individuel. Elle est aussi garante du bien-être commun et du fonctionnement de l'économie, à laquelle elle contribue de surcroît directement par les dizaines de milliers d'emplois qu'elle représente. Au vu de ses impacts massifs sur l'environnement et la qualité de vie, la mobilité représente toutefois aussi un défi majeur.

Le Canton de Vaud partage avec les Communes et la Confédération la responsabilité de mettre des infrastructures et une offre de mobilité à disposition de la population et, pour gérer au mieux les réseaux, d'agir en régulateur. Il se doit de déployer une politique publique complète et adaptée aux enjeux d'aujourd'hui et de demain, dans le respect des spécificités des différents territoires. De nombreuses stratégies sectorielles (pour les transports publics, pour le vélo, etc.) ont vu le jour ces dernières années et sont progressivement mises en œuvre. Afin d'orienter et donner cohérence aux développements à venir, le Conseil d'État se dote aujourd'hui d'une stratégie cantonale de mobilité multimodale, soit un document d'orientation posant les grandes lignes d'une vision transversale à long terme.

En 2023, les Vaudoises et les Vaudois exprimaient clairement leur volonté de protéger le climat en votation populaire<sup>[1]</sup>. Dans la continuité et en cohérence avec le plan climat vaudois, la stratégie cantonale de mobilité multimodale constitue l'un des instruments déterminants dont se dote le Conseil d'État afin d'atteindre cet objectif.



# 1.1 POURQUOI CE DOCUMENT ?

Ce document expose la politique du Canton de Vaud en matière de mobilité, en tenant compte des développements démographiques, territoriaux, économiques et techniques attendus et dans la ligne des engagements climatiques.

Il constitue un document de référence, ayant pour vocation d'orienter et d'accompagner l'ensemble des acteurs concernés par la thématique de la mobilité : Communes, institutions, groupes d'intérêts, individus privés, entreprises, services de l'administration cantonale (territoire et logement, développement économique, environnement, etc.). Il crée un fondement pour les actions menées à l'échelle cantonale et offre un socle à la collaboration du Canton avec tous les acteurs impliqués. Le document poursuit également l'ambition de montrer la logique d'ensemble des actions cantonales, parfois perçues par les citoyennes et citoyens comme étant isolées et spatialement morcelées.

# 1.2 FONDEMENTS DE LA STRATÉGIE CANTONALE DE MOBILITÉ

La stratégie de mobilité du Canton de Vaud prend place dans un écosystème d'instruments légaux, de documents de planification et de coordination à plusieurs échelles, établis pour répondre au besoin d'un développement préservant la qualité de vie et l'environnement.

Les instruments qui concernent le domaine de la mobilité sont nombreux et en constante évolution.

## INSTRUMENTS FÉDÉRAUX

Au niveau fédéral, de nouvelles lois et exigences cadrent les orientations et les objectifs de la stratégie cantonale de mobilité :

→ la loi fédérale sur le climat et l'innovation<sup>[2]</sup>, qui fixe les valeurs indicatives d'émissions de gaz à effet de serre à viser pour le secteur des transports (baisse de 57 % d'ici à 2040, et de 100 % d'ici à 2050) et dont l'art.12 al.1 exige des Cantons qu'ils conçoivent et appliquent leurs politiques publiques de sorte à contribuer à l'atteinte de ces cibles ;

→ la loi fédérale sur les voies cyclables<sup>[3]</sup>, qui charge les Cantons et Communes de planifier et d'aménager des réseaux cyclables pour les déplacements quotidiens et de loisirs d'ici à 2042.

La loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) doit également être mise en œuvre dans le canton de Vaud.

<sup>[1]</sup> Votations du 18 juin 2023 : oui à 69,5 % à la loi fédérale sur le climat (Suisse : 59.07 %) et oui à 62,7 % à l'inscription de la protection du climat dans la Constitution vaudoise.

<sup>[2]</sup> Loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique (LCI), entrée en vigueur début 2025 (RS 814.310).

<sup>[3]</sup> LVC, entrée en vigueur début 2023 (RS 705).

Le plan sectoriel des transports de la Confédération<sup>[4]</sup> constitue l'instrument de coordination stratégique englobant tous les modes de déplacement. Avec ses contenus en partie liants pour les autorités, il fixe un cadre contraignant pour l'établissement des plans directeurs cantonaux et des projets d'agglomération. La loi sur l'aménagement du territoire (LAT) fonde le principe d'un développement coordonné entre l'urbanisation et les transports.

## INSTRUMENTS CANTONAUX

Au niveau cantonal, la Constitution charge l'État de mener une politique coordonnée des transports et des communications, l'engage à tenir compte des besoins des usagers et usagères et des régions excentrées et demande que les transports publics soient favorisés.. Elle donne également à l'État et aux Communes l'objectif d'atteindre la neutralité carbone<sup>[5]\*</sup> d'ici à 2050 et leur attribue la tâche de lutter contre le réchauffement climatique<sup>[6]</sup>.

L'avant-projet de loi-cadre sur la durabilité et le climat (LCDC), mis en consultation en mars 2026, met en œuvre ces dispositions constitutionnelles et exige que la loi-cadre vaudoise contribue aux objectifs climatiques.

La révision de la loi sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux (LTVB) en 2023 introduit un système de rabais et majorations pour encourager l'emploi de véhicules peu émetteurs de GES et propose différentes mesures de soutien à la mobilité électrique ou partagée.

Le plan directeur cantonal traite de la nécessaire coordination de la mobilité, de l'urbanisation et de l'environnement, effectue la pesée des intérêts à l'échelle cantonale et prévoit les mesures de mise en œuvre. Les orientations du Conseil d'État pour la révision du plan directeur<sup>[7]</sup> indiquent que l'accessibilité du territoire doit être repensée, en l'inscrivant dans la perspective d'une mobilité multimodale, peu polluante et maîtrisée en termes de distances parcourues. La stratégie s'inscrit dans le cadre de ces orientations. Elle est une étude de base du plan directeur. Les mesures à incidence spatiale découlant de la stratégie alimenteront également le plan directeur cantonal, en tenant compte d'une pesée des intérêts avec les autres politiques publiques sectorielles.

Les plans climat vaudois de 2020 et 2024 définissent, quant à eux, les leviers d'action en vue d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre, notamment dans le domaine de la mobilité.

Le programme de législature du Conseil d'État 2022-2027 contient plusieurs mesures qui concernent la transition vers une mobilité durable et multimodale<sup>[8]</sup> ainsi que la protection des milieux naturels et de la population face aux changements climatiques et aux pollutions<sup>[9]</sup>. Ces documents et instruments tiennent compte des perspectives d'évolution démographiques, économiques, énergétiques et en matière de transport.

La stratégie de mobilité du Canton de Vaud s'inscrit au cœur de cet écosystème. Jusqu'à présent, elle était constituée d'une somme de stratégies sectorielles apportant des orientations spécifiques dans plusieurs domaines de la mobilité, comme les développements ferroviaires, la promotion du vélo, le transport de marchandises ou les interfaces de transport. Certaines stratégies sectorielles sont en cours d'élaboration (plans de mobilité, covoiturage), d'autres plus anciennes demandent à être actualisées (transports publics, routes et espaces publics), tandis que de nouvelles thématiques devront être abordées dans des stratégies à établir (par exemple, celle des piétons).

La stratégie cantonale de mobilité multimodale présentée dans ce document fournit un « chapeau » commun à toutes ces stratégies sectorielles et vise à en augmenter la cohérence d'ensemble. Elle guidera le travail de révision et l'établissement des nouvelles stratégies sectorielles.

<sup>[4]</sup> « Mobilité et territoire 2050 – plan sectoriel des transports », DETEC, 2021.

<sup>[5]</sup> Les astérisques renvoient au glossaire, p. 79

<sup>[6]</sup> Article 57 « Transports et communication », 52b et 179b « Protection du climat ».

<sup>[7]</sup> « Perspectives pour le territoire », 2023.

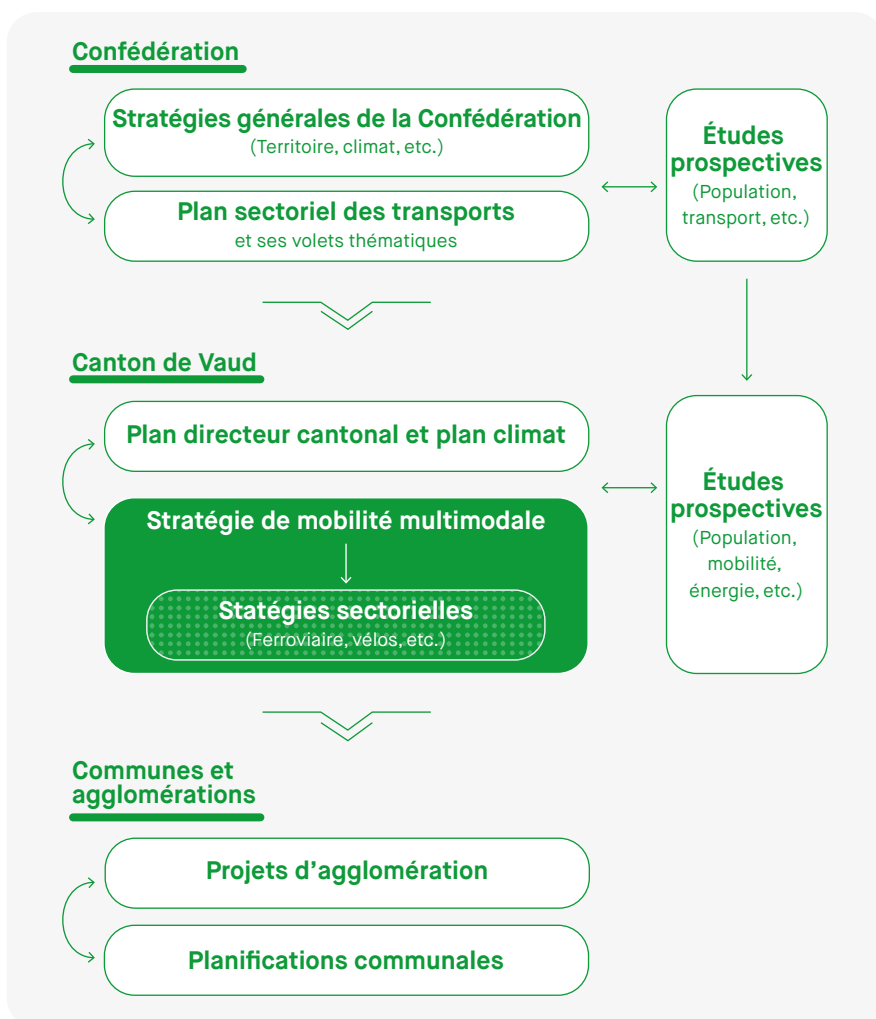
<sup>[8]</sup> Mesures 2.4 à 2.8.

<sup>[9]</sup> Mesure 2.10.

La mise en œuvre de la stratégie cantonale de mobilité est accompagnée et soutenue par la nouvelle loi sur la mobilité, dont l'avant-projet a été produit à partir d'une refonte de la loi sur les routes et d'une partie de la loi sur la mobilité et les transports publics<sup>[10]</sup>. Ces deux lois ne répondent en effet que de façon partielle aux enjeux actuels de la mobilité et à la complexité de mise en œuvre d'une approche systémique. La future loi sur la mobilité fournira ainsi aux autorités le cadre légal correspondant aux ambitions contenues dans la présente stratégie. Elle ancrera, par exemple, les notions de multimodalité, de report modal, de partage de l'espace public, d'intermodalité et d'interfaces. Elle apportera les outils permettant de conduire à un report modal et une réduction des externalités négatives\* de la mobilité (gestion du stationnement, apaisement du trafic, etc.). Elle adaptera enfin la répartition des compétences et les processus.

La figure 1 donne une vue d'ensemble des instruments interagissant avec la stratégie cantonale de mobilité multimodale.

→  
**Figure 1**  
 Position de la stratégie de mobilité multimodale parmi les instruments de planification



### Buts généraux de la politique de mobilité cantonale

Ensemble, la Constitution vaudoise, le plan directeur cantonal et le plan climat fixent les buts généraux de la politique de mobilité cantonale :

- maintenir et faire évoluer une infrastructure de mobilité multimodale adaptée, durable et sûre ;
- déployer un système de mobilité efficient et inclusif, remplissant ses fonctions sociales et économiques de façon équilibrée sur l'ensemble du territoire ;
- promouvoir et rendre possible une mobilité sobre et respectueuse de l'environnement.

<sup>[10]</sup> LRou, 1991 (BLV 725.01);  
 LMTP, 1990 (BLV 741.21).



# 2

# PORTRAIT DE LA MOBILITÉ ACTUELLE ET PERSPECTIVES

Les pratiques de mobilité s'inscrivent dans des dynamiques d'évolution au long cours. Des tendances se dessinent au fil du temps, des innovations et faits porteurs de changement apparaissent, des potentiels se dévoilent.

Les comportements et attentes des Vaudoises et Vaudois en matière de mobilité constituent aussi bien le déclencheur que le résultat des politiques publiques menées. Connaître le visage de la mobilité aujourd'hui permet de tirer un bilan de ce qui a été fait par le passé et fournit un cadre de référence auquel adosser les nouvelles orientations. L'identification des changements en cours permet d'esquisser des futurs possibles, de déterminer lesquels sont souhaitables et de définir la stratégie adéquate pour y parvenir.



# 2.1 SITUATION ACTUELLE

Les éléments de diagnostic général et rétrospectif présentés dans ce chapitre reflètent les évolutions récentes et les pratiques actuelles en matière de mobilité.

## AUGMENTATION DE LA DEMANDE INDIVIDUELLE DE MOBILITÉ

Alors que depuis toujours les humains parcouraient trois ou quatre kilomètres par jour, cette distance a brusquement et constamment augmenté à partir du milieu du 20<sup>e</sup> siècle, pour atteindre en moyenne plus de 40 kilomètres quotidiens par personne aujourd'hui, plus de 70 si l'on tient compte de l'avion.

Certaines caractéristiques sont demeurées relativement inchangées dans le temps : le nombre de déplacements par jour (3 ou 4), leur durée moyenne (15-20 minutes), le temps de déplacement quotidien (60 à 90 minutes). Ce qui a changé, c'est la vitesse des déplacements, qui a entraîné cette augmentation considérable des distances parcourues. En conséquence, les émissions de CO<sub>2</sub> liées à la mobilité de chaque habitant·e ont été multipliées par 20 depuis l'immédiat après-guerre, induites par la démocratisation de l'accès à la voiture, puis à l'avion. Si, dans un premier temps, cette hausse concernait avant tout les déplacements « utilitaires » (travail, formation, approvisionnement, etc.), les déplacements de loisirs ont pris une part prépondérante dans les dernières décennies, les trajets tendant à s'allonger pour les excursions et séjours touristiques<sup>[11]</sup>.

La demande individuelle de mobilité varie beaucoup selon les profils sociologiques : les hommes parcourent quotidiennement davantage de kilomètres que les femmes, les jeunes actifs sont plus mobiles que les autres et les personnes à haut revenu se déplacent deux fois plus loin que celles à bas revenu<sup>[12]</sup>.

## IMPORTANCE ET RÔLE DES DIFFÉRENTS MODES DE DÉPLACEMENT

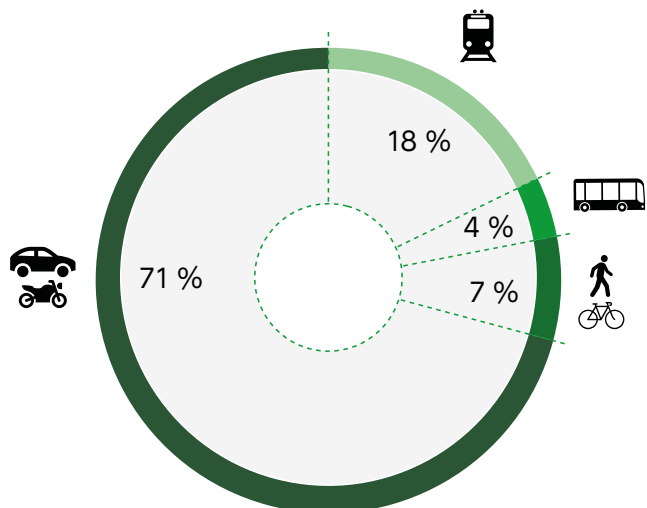
En 2023, plus de 11 milliards de kilomètres ont été effectués par les personnes à l'intérieur du canton de Vaud, dont presque trois quarts en transports individuels motorisés. Environ 20 % ont été parcourus en transports publics, alors que la marche et le vélo représentaient 7 % des distances parcourues (figure 2).

→

Figure 2<sup>[13]</sup>

Mobilité terrestre - part des kilomètres effectués en 2023 à l'intérieur du canton de Vaud selon les modes de transport utilisés sur un total de 11.9 milliards pkm\*

Source : estimation DGMR sur la base du MRMT 2015



<sup>[11]</sup> Fiche d'information « Trafic de loisirs et trafic touristique en Suisse », ARE, 2025.

<sup>[12]</sup> Source : MRMT 2015. En 2015, les personnes mobiles résidant dans le canton et à faible revenu (< 4000 CHF/mois) parcouraient 30.6 km/jour en moyenne, celles à moyen revenu 49.1 (4001 à 12'000 CHF/mois) et celles à haut revenu 65.6 (> 12'000 CHF/mois).

<sup>[13]</sup> Parts modales calculées sur la base des distances parcourues, tous motifs de déplacement confondus, et affectées au territoire selon le lieu de départ du déplacement.

La répartition des déplacements entre les différents modes est en réalité plus complexe : elle varie selon les territoires, les motifs de déplacement et les distances parcourues.

À titre d'exemple, les territoires périphériques génèrent des déplacements tendanciellement plus longs et davantage effectués en transports individuels motorisés, alors que les transports publics représentent 32 % des déplacements générés par l'agglomération Lausanne-Morges.

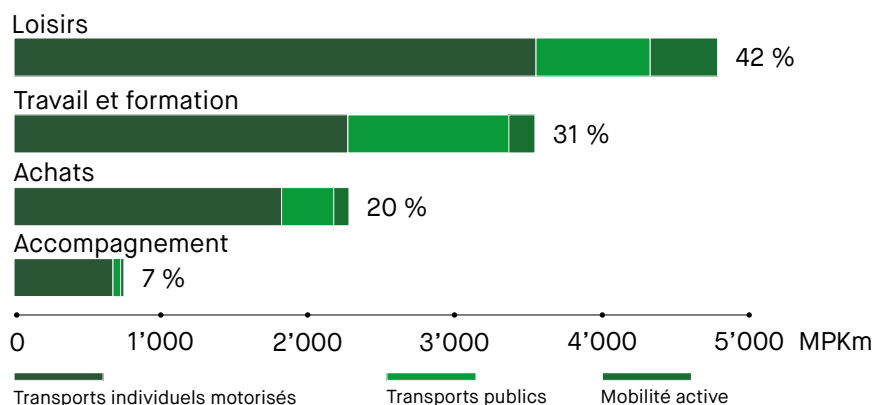
Les loisirs sont le premier motif de déplacement (environ 42 % des distances, et près de 50 % du temps de déplacement), suivis par les déplacements liés au travail et à la formation (31 % des distances) et aux achats (environ 20 %). C'est pour le motif « Travail et formation » que la part modale des transports publics est la plus élevée (figure 3). En termes d'évolution, la tendance est à la diminution des distances effectuées pour se rendre au travail, alors que celles liées aux loisirs et achats augmentent.

→

**Figure 3**

Distances parcourues (millions de personnes-kilomètres\*) par modes selon le motif, et part de chaque motif dans le canton de Vaud, projections 2023

Source : Transition énergétique et mobilité dans le canton de Vaud à l'horizon 2050, Statistique Vaud, 2025



La mobilité pendulaire (pour se rendre au travail) présente un intérêt particulier : d'une part on s'appuie essentiellement sur elle pour dimensionner les infrastructures (les flux qui la constituent étant importants et concentrés dans le temps), d'autre part, elle fonctionne comme une sorte de laboratoire, laissant entrevoir de manière précoce des changements de comportement. Pour ce motif de déplacement, une inversion marquée des tendances est observée depuis le début du nouveau millénaire : la proportion de personnes se rendant au travail en transports individuels motorisés est en net recul, au profit de celles qui s'y rendent en transports publics (figure 4). Cette observation ne signifie pourtant pas que les distances moyennes par personne parcourues en transports individuels motorisés ont baissé, celles-ci étant stables depuis les années 2000. La part des mobilités actives (marche et vélo) montre quant à elle une hausse encourageante depuis 2018.

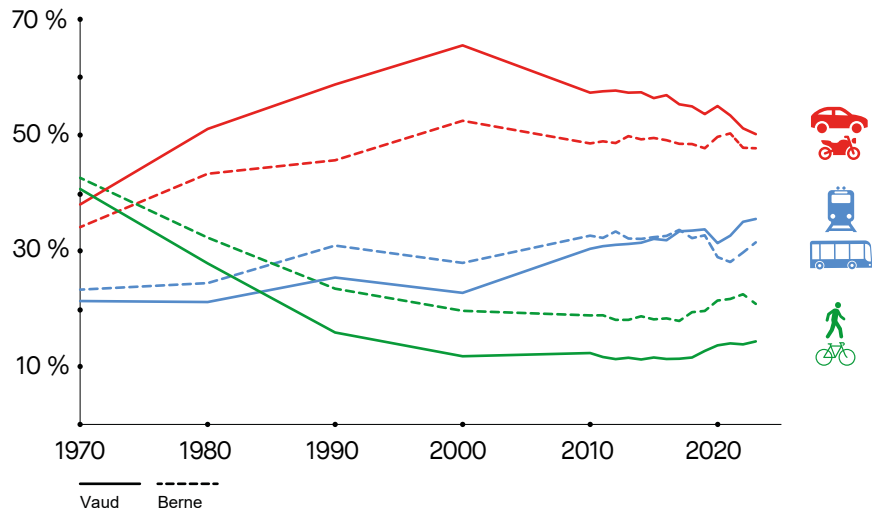
La comparaison avec le canton de Berne, souvent érigé en modèle, montre que les politiques mises en place dans le canton de Vaud portent progressivement leurs fruits et doivent être poursuivies, voire intensifiées pour les mobilités actives.

→

**Figure 4**

Évolution historique des parts modales pour les déplacements pendulaires dans les cantons de Vaud et de Berne, calculées à partir du nombre de personnes utilisant les différents modes

Source : DGMR, sur la base du recensement fédéral de la population (1970 à 2000) puis du relevé structurel de l'OFS

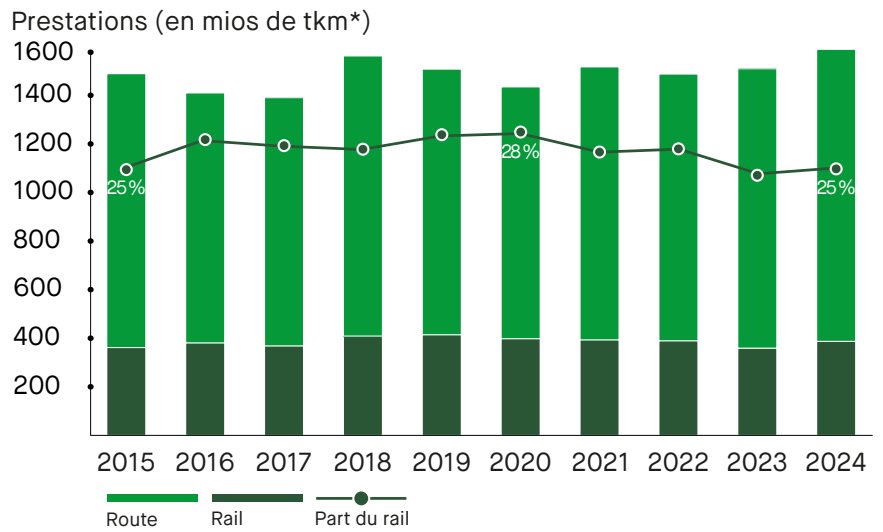


→

**Figure 5**

Prestations de transport de marchandises et part du rail, Vaud, 2015-2024

Source : OFS STM, CFF Cargo Information System



Pour ce qui est des marchandises, les prestations de transports ont connu une très forte croissance jusque vers le milieu des années 2000. La relative stabilité observée depuis masque toutefois une tendance récente à la hausse du transport routier et un record en 2024 (plus de 1200 millions de tkm\*). Le transport par le rail plafonne autour de 400 millions de tkm\*, avec une part modale en berne (figure 5). La composition du trafic routier montre une augmentation significative des kilomètres parcourus par les véhicules utilitaires légers (+50 % environ en 15 ans, soit aujourd’hui près de 70 % des distances du transport routier), alors même que la part des marchandises qu’ils transportent est de l’ordre de 6 % et à la baisse. Cette tendance est en partie imputable à l’augmentation des livraisons à domicile, au raccourcissement des délais de livraison du commerce en ligne et à la généralisation du modèle du retour gratuit.

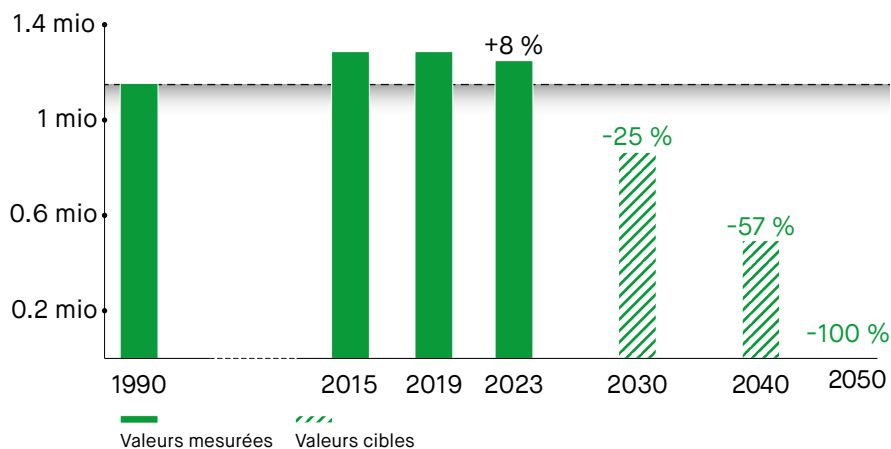
**CONTRIBUTION DE LA MOBILITÉ AUX ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE**

En 2023, chaque habitant·e du canton de Vaud a produit en moyenne 4.6 tonnes de gaz à effet de serre sur le seul territoire vaudois, tous secteurs d’émission confondus, dont 32 % uniquement pour ses déplacements. La quantité d’émissions imputable à la mobilité triple lorsque les émissions produites à l’étranger sont aussi prises en compte, par exemple, lors de voyages en avion<sup>[14]</sup>.

<sup>[14]</sup> Source : Bilan des émissions de gaz à effet de serre du canton de Vaud (2026).

Les transports sont le seul secteur dont les émissions actuelles demeurent supérieures à celles de 1990 (figure 6). Une inversion de la tendance semble s'amorcer depuis quelques années, probablement dans une large mesure liée à l'électrification du parc automobile. Cependant, comme la décarbonation est plus lente dans les transports qu'ailleurs, leur part au bilan global continue d'augmenter.

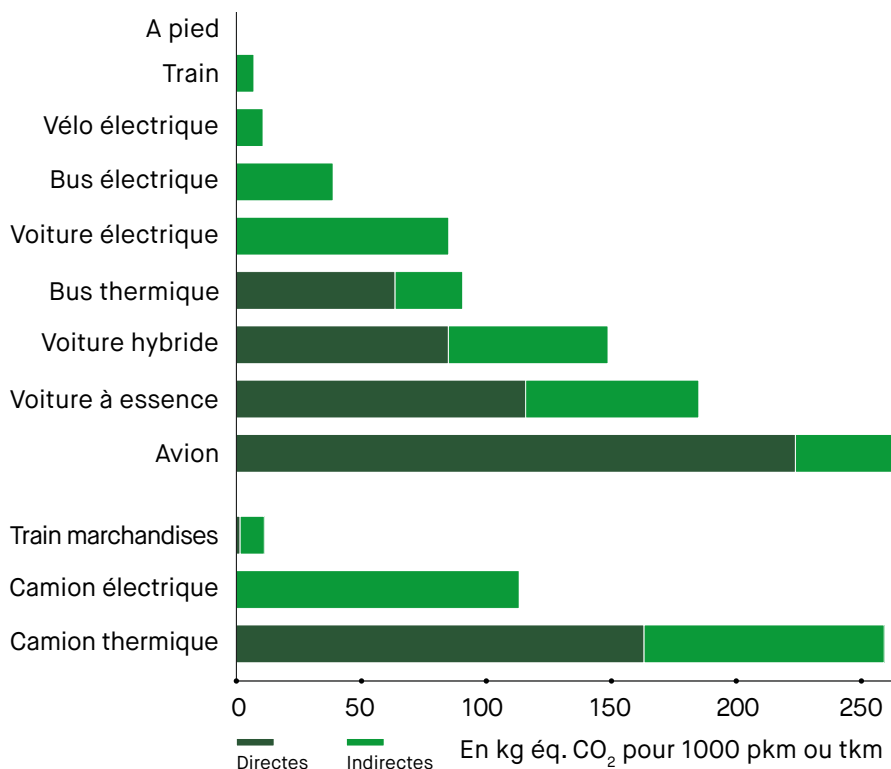
→  
**Figure 6**  
 Évolution des émissions territoriales\* pour le secteur des transports  
 Source : Bilan des émissions de gaz à effet de serre du canton de Vaud, 2026



Les émissions territoriales\* se répartissent comme suit : 76 % par les transports individuels motorisés, 3 % par les transports publics, 19 % par le transport de marchandises (dont 99,7 % dus aux transports routiers) et 2 % par les autres types de mobilité (navigation, vols à partir des aéroports vaudois, déplacements militaires).

La production de gaz à effet de serre varie fortement d'un mode de déplacement à l'autre (figure 7), que ce soit par leur usage (émissions directes\*) ou par leur construction, leur démolition ou recyclage, leur entretien et la mise à disposition de l'énergie et des infrastructures dont ils ont besoin (émissions indirectes\*).

→  
**Figure 7**  
 Émissions de gaz à effet de serre pour différents types de mode et de véhicules (exprimées en équivalent CO<sub>2</sub>\* par personne-kilomètre\* ou par tonne-kilomètre\* pour les marchandises)  
 Source : Mobitool v3.0 - facteurs d'émissions pour le bilan carbone vaudois, version 2025-1



Au-delà des distances effectuées et du mode de déplacement choisi, la forte contribution de la mobilité aux émissions de gaz à effet de serre peut aussi s'expliquer par d'autres facteurs :

- le très faible taux de remplissage des voitures, qui est en moyenne de 1.55 personne par véhicule (et même de 1.1 pour les déplacements pendulaires) ;
- l'achat de véhicules toujours plus lourds (+3.5 % entre 2017 et 2024) et plus puissants (+11 %), ce qui annule les gains d'efficacité apportés aux moteurs thermiques (figure 18, page 29).

## ÉVOLUTION DE L'OFFRE DE TRANSPORT ET DES ÉQUIPEMENTS

La surface dédiée aux transports sur le territoire vaudois a augmenté de 24 % entre 1985 et 2018, essentiellement du fait de la construction d'autoroutes<sup>[15]</sup> et de routes cantonales<sup>[16]</sup>. À peu près dans le même temps, le nombre de voitures individuelles a presque doublé (233'000 voitures en circulation en 1985, 429'000 en 2025<sup>[17]</sup>), augmentant la pression sur les infrastructures existantes.

Le taux de motorisation a progressivement diminué au cours des dernières décennies, passant de 553 voitures de tourisme pour 1000 habitants en 2004 à 513 presque 20 ans plus tard. De fortes différences sont toutefois observables entre les territoires du canton, avec un taux de motorisation plus élevé dans les zones rurales (631) et un taux beaucoup plus bas dans les communes urbaines (457 en moyenne, et même 338 à Lausanne)<sup>[18]</sup>.

Le rythme de l'électrification du parc vaudois de véhicules s'avère globalement plus lent qu'attendu. En 2025, 19 % des voitures de tourisme nouvellement immatriculées étaient à propulsion entièrement électrique, portant la part du parc à 5,6 % de voitures de tourisme entièrement électriques<sup>[19]</sup>. Le vélo électrique rencontre un succès plus marqué, puisque 13 % des ménages en sont équipés en 2021 et que ce nombre a triplé en 6 ans. Dans le domaine du transport des marchandises, l'électrification des véhicules est également en cours. 11 % des nouveaux poids lourds immatriculés en Suisse en 2024 ont un système de propulsion alternatif aux carburants fossiles. Près de 2 % des poids lourds suisses sont électriques.

L'offre et les infrastructures de transports publics ont été fortement développées depuis les années 2000, comme en témoigne l'augmentation importante des charges pour les collectivités publiques vaudoises (de 150 à 350 mio/an en 20 ans<sup>[20]</sup>). Sur le terrain, cela se traduit par une augmentation significative de la qualité de la desserte dans tous les types de territoire, notamment grâce à une offre accrue en termes de fréquences<sup>[21]</sup>.

La figure 8 (à la page suivante) montre la qualité de desserte du territoire, soit l'intensité de l'offre pour chaque arrêt de transport public. La figure 9 fait le lien entre cette desserte du territoire et le lieu de résidence des Vaudoises et Vaudois (moyennes communales), reflétant aussi le type d'urbanisation : à offre équivalente, une commune où l'habitat est dense et proche des arrêts aura une valeur plus élevée qu'une commune où l'habitat est plus dispersé. L'amélioration très significative observée entre 2011 et 2024 résulte de l'augmentation de l'offre. En 2011, 24 % des Vaudoises et Vaudois étaient considérés comme peu ou pas desservis par les transports publics, et seulement 14 % en 2024. Les courbes de la figure 10 montrent l'évolution moyenne cantonale de la desserte des lieux de domicile (en bas) et celle des lieux de travail (en haut). Globalement, les lieux de travail, plus urbains et plus centraux, sont mieux desservis que les lieux de résidence. Il faut relever enfin qu'environ 10 % des emplois sont situés dans des zones d'activités et sont moins bien desservis que la moyenne des emplois.

[15] N9 entre Yverdon et Vallorbe, N1 entre Yverdon et Payerne, N5 entre Yverdon et Grandson. Source : Statistique de la superficie, OFS.

[16] Trans-chablaisienne (H144, 4 km, 2012) et Vufflens-la-Ville (RC 177, 5.5 km, 2018).

[17] Sources : strassendaten.ch pour 1985, OFS pour 2025.

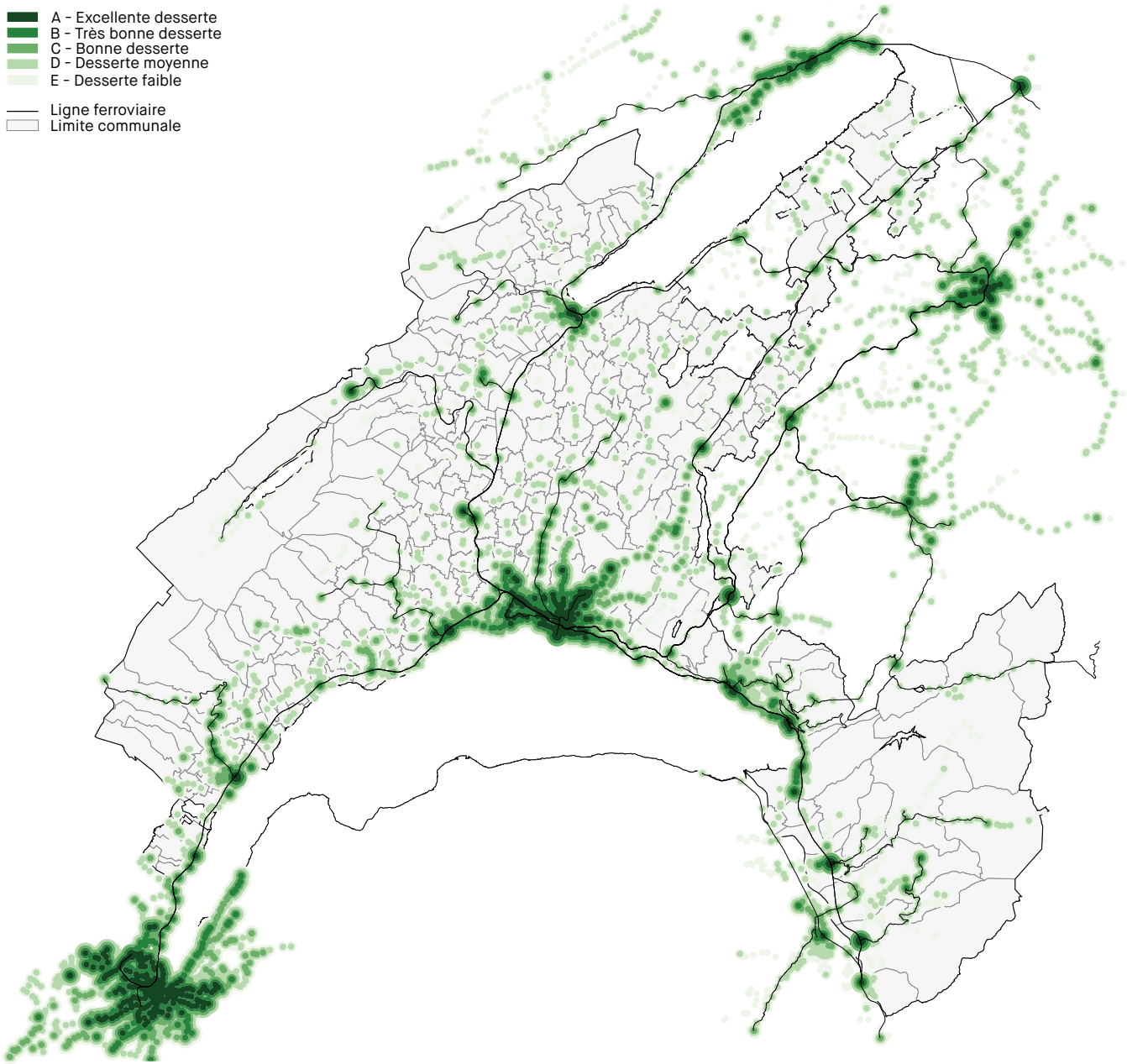
[18] Source : Statistique Vaud et DGMR, 2024. Les zones rurales correspondent aux types périurbain et montagne de la typologie de territoire de la DGMR. Les communes urbaines correspondent aux types Lausanne, centres principaux, suburbain dense, suburbain dispersé et centres secondaires.

[19] Sources : OFS, OFROU – Nouvelles mises en circulation de véhicules routiers (IVS) et Parc des véhicules routiers (MFZ).

[20] À raison de 70 % pour le Canton et 30 % pour les communes.

[21] L'indicateur de qualité de desserte est basé sur un standard suisse qualifiant le territoire selon la nature de l'offre de transports publics (type de ligne, fréquence) et la distance aux arrêts.

- A - Excellente desserte
- B - Très bonne desserte
- C - Bonne desserte
- D - Desserte moyenne
- E - Desserte faible
- Ligne ferroviaire
- Limite communale



↑

**Figure 8**

Qualité de desserte du territoire  
par les transports publics, 2025

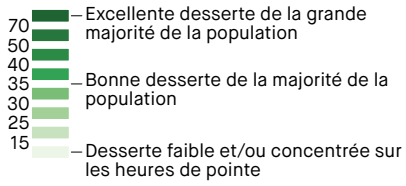
Sources : DGMR / Open data  
platform mobility Switzerland

→

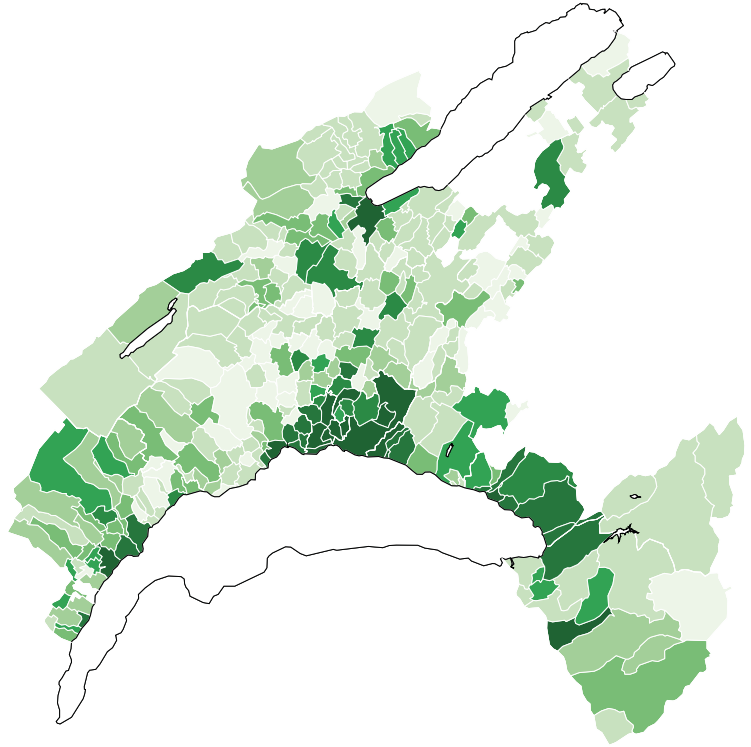
**Figure 9**

Amélioration de la qualité de desserte de la population par les transports publics entre 2011 et 2024. L'indice synthétique utilisé est produit en pondérant le nombre d'habitants de chaque commune présents dans les différentes classes de desserte. 100 = toute la population de la commune réside en zone de desserte A

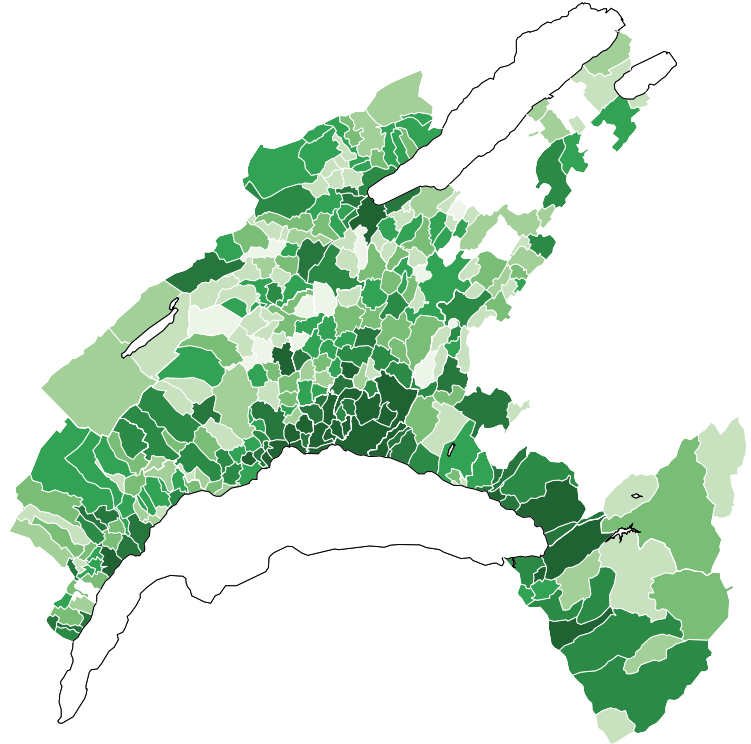
Sources : Qualité de desserte TP : DGMR / Open data platform mobility Switzerland ; Population : OFS – StatPop



2011



2024

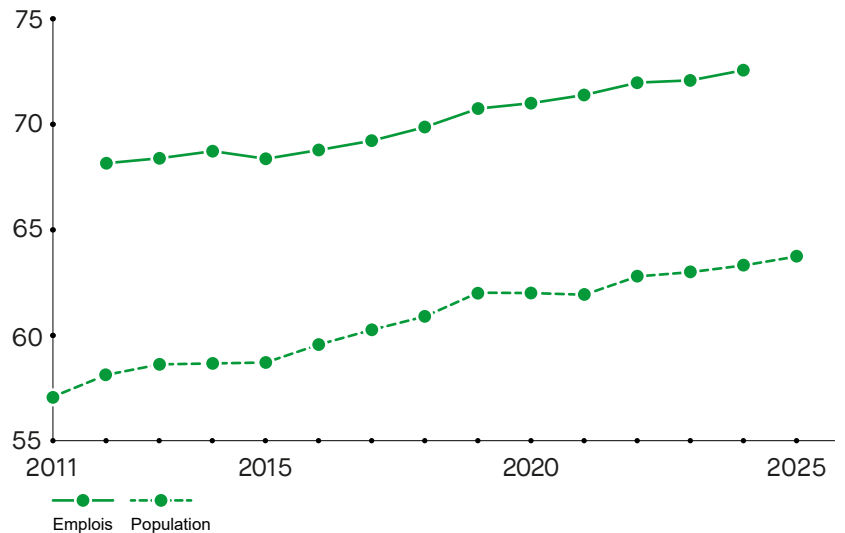


→

**Figure 10**

Évolution de l'indice synthétique de qualité de desserte par les transports publics dans le canton de Vaud, pour la population et les emplois

Sources : qualité de desserte TP : DGMR / Open data platform mobility Switzerland ; population : OFS – StatPop ; emploi : OFS – StatEnt



## 2.2 PERSPECTIVES

Ce chapitre donne un éclairage sur les dynamiques susceptibles d'influencer durablement la demande de mobilité et présente quelques marges de manœuvre mobilisables dans la stratégie cantonale de mobilité.

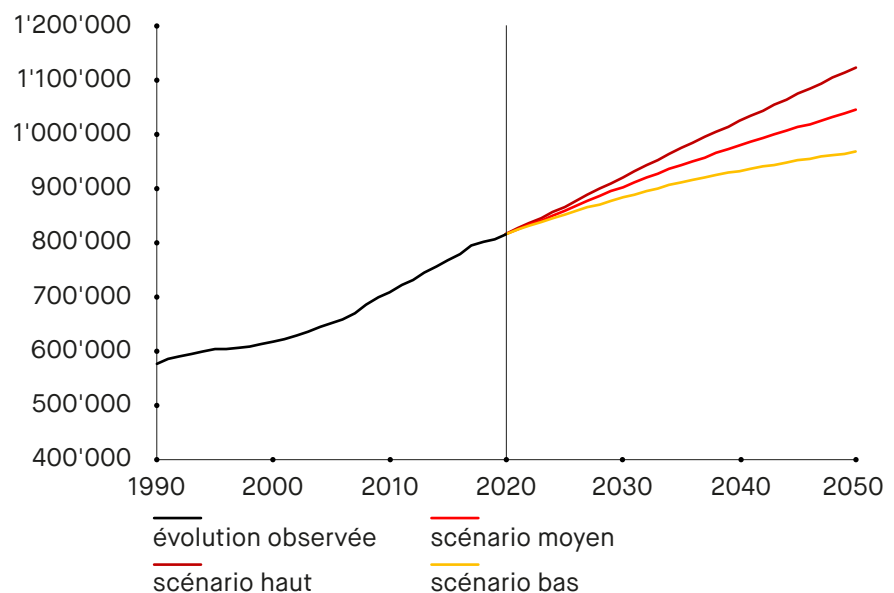
### DYNAMIQUES DE CHANGEMENT EN COURS

Les pratiques de mobilité sont portées par des dynamiques externes en constante évolution. Ces dynamiques relèvent d'évolutions sociétales de fond ou de politiques publiques, dépendant de multiples acteurs. Elles constituent aussi des enjeux, voire des leviers d'action et de coordination pour la stratégie cantonale de mobilité. Les principales sont présentées ici.

→ **Démographie** : la population vaudoise croît de façon quasiment ininterrompue depuis les années 1970. De 850'000 habitant·e·s aujourd'hui, elle devrait passer à plus d'un million d'habitant·es en 2050 selon un scénario d'évolution cantonal moyen (figure 11). Le vieillissement de la population va s'accroître, avec une part de seniors qui passera de 17 % en 2023 à 22 % en 2050.

→  
**Figure 11**  
Population résidente observée  
et projetée selon trois scénarios,  
Vaud 1990-2050

Source : Statistique Vaud,  
« Perspectives démographiques  
pour le Canton de Vaud », 2021



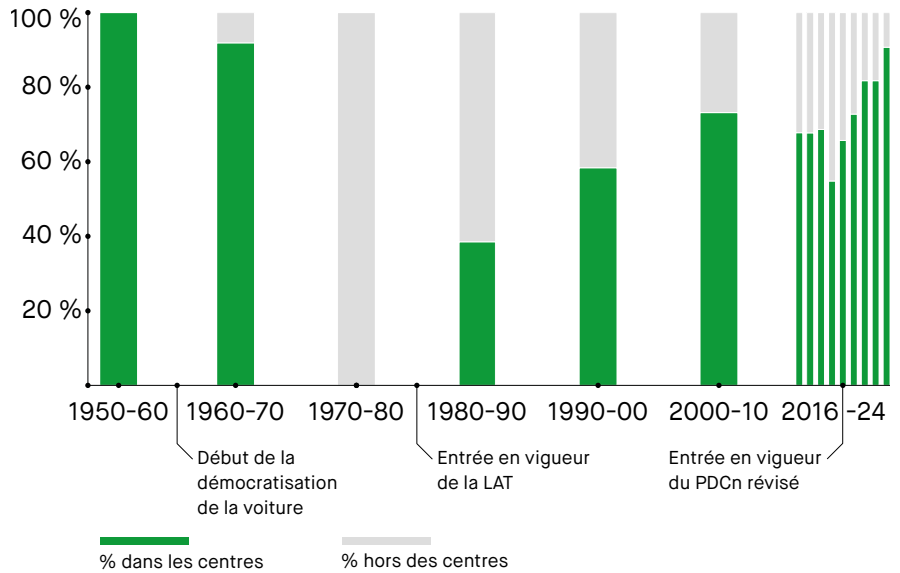
→ **Organisation du territoire** : une très forte dispersion de la population dans le territoire est constatée dans les années 70, puis l'adoption de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) en 1979 est suivie d'une reprise progressive de la vigueur des centres, montrant une baisse de l'étalement urbain. Après une certaine stabilité depuis 2000, ce dernier devrait encore s'infléchir à l'avenir. En effet, la révision de la LAT en 2014 et l'adaptation du plan directeur cantonal ont imposé une réduction des réserves en zones à bâtir surdimensionnées (notamment dans les villages), dont les effets peuvent déjà s'observer concrètement. L'augmentation de la population concerne désormais majoritairement les centres urbains (figure 12).

→

**Figure 12**

Répartition des nouveaux habitants dans et hors des centres tels que définis dans le plan directeur en vigueur

Sources : Statistique Vaud et OFS-StatPop (population), DGTI-Réseau et périmètres de centres PDCn. Avant 2011 : estimation sur base des populations communales



→ **Climat** : la sensibilité à l'égard de la protection du climat s'est accrue, en particulier chez les jeunes adultes (18 à 34 ans). L'évolution climatique, notamment la hausse de la fréquence et de l'intensité des événements extrêmes<sup>[22]</sup>, pourrait encore renforcer cette tendance. L'impact sur les comportements de mobilité (par exemple, le recours au train ou les voyages en avion) et sur les émissions de CO<sub>2</sub> reste toutefois encore incertain à ce jour.

→ **Innovations numériques et techniques** : les innovations numériques et techniques sont susceptibles d'impacter favorablement le système de mobilité. Elles promettent des gains d'efficacité<sup>[23]</sup>, sont à l'origine de nouveaux types de véhicules<sup>[24]</sup>, facilitent le recours à des services de mobilité de plus en plus flexibles et personnalisés<sup>[25]</sup> et font émerger de nouvelles pratiques (par exemple, travail, enseignement et achats à distance). L'innovation ne va toutefois pas automatiquement dans le sens voulu par la politique du Canton : il s'agit donc de définir les conditions-cadres nécessaires pour en profiter au mieux<sup>[26]</sup>.

## POTENTIELS D'ACTION

L'examen approfondi des pratiques de mobilité actuelles dévoile des potentiels d'action. Plusieurs facteurs, présentés ci-après, montrent qu'une amélioration des conditions d'accessibilité pour les alternatives à la voiture impactera positivement le choix du mode de déplacement.

### Report modal pour les distances inférieures à 10 km

La pertinence du recours à un mode de déplacement dépend de plusieurs facteurs, dont la distance à parcourir. Dans les usages actuels, la marche représente le mode le plus usité pour les distances de moins de 2 km. Au-delà, les transports individuels motorisés deviennent la principale manière de se déplacer, y compris pour des distances comprises entre 2 et 10 kilomètres, alors qu'elles sont adéquates pour le vélo, en particulier grâce à l'assistance électrique. La voiture est jusqu'à sept fois plus utilisée que le vélo pour des distances inférieures à 2 km, neuf fois plus pour des distances de 2 à 5 km, et 25 fois plus jusqu'à 10 kilomètres. Le potentiel de redistribution des modes de déplacement choisis pour effectuer de petits trajets est donc conséquent<sup>[27]</sup> (figure 13). De même, le report vers le train représente un potentiel important aux distances supérieures, pour lesquelles l'impact positif est multiplié par la longueur du déplacement.

<sup>[22]</sup> Source : plan climat vaudois 2<sup>e</sup> génération, 2025.

<sup>[23]</sup> Meilleure gestion du trafic routier et ferroviaire, hausse des taux d'occupation et de remplissage des véhicules, moteurs plus efficaces, électrification des véhicules.

<sup>[24]</sup> Véhicules intermédiaires\*, autonomes, vélos électriques, etc.

<sup>[25]</sup> Partage de véhicules, comparateurs et planification de trajets, réservation de plusieurs solutions de déplacements en combinaison.

<sup>[26]</sup> L'autonomisation des véhicules par exemple, si elle n'est pas combinée à des politiques de mutualisation, porte le risque d'une augmentation significative du trafic, etc.

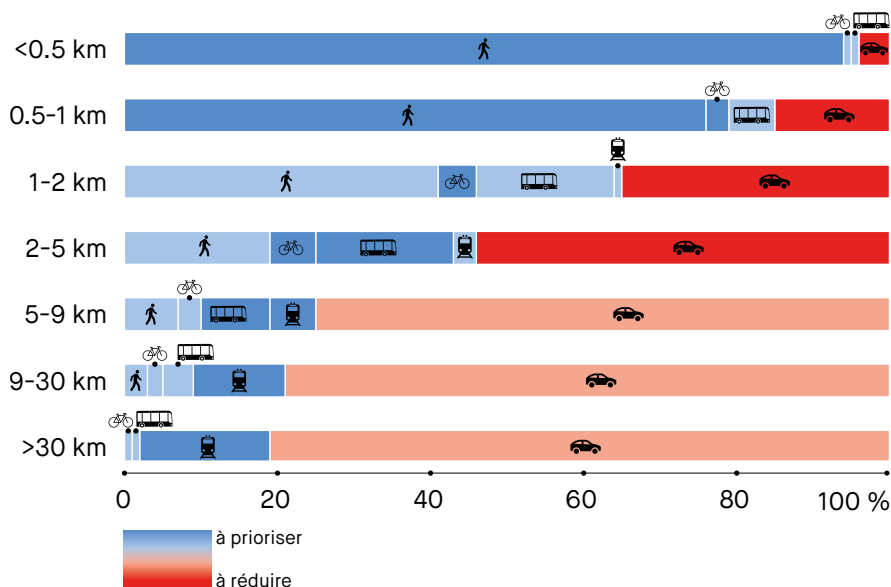
<sup>[27]</sup> Source : MRMT 2021.

→

**Figure 13**

Part de chaque mode de déplacement pour différentes classes de distance et évaluation en termes de pertinence

Source : MRMT 2021. En raison de la pandémie de Covid-19, les parts des transports publics sont un peu en-dessous des valeurs habituelles, au profit des transports individuels motorisés



### Disposition à la multimodalité

Plusieurs enquêtes<sup>[28]</sup> montrent une disposition de plus en plus favorable à la multimodalité et ce, de la part de personnes habitant des types de territoire très différents dans le canton de Vaud. Pour choisir comment se déplacer, 40 % se montrent en effet davantage sensibles aux qualités de déplacement - le confort, l'efficacité, les faibles émissions polluantes - qu'au mode de déplacement lui-même. En 2019, dans les secteurs urbains, il n'existait ainsi quasiment plus de personnes n'utilisant que l'automobile pour leurs déplacements quotidiens. Selon les territoires considérés, entre 25 % et 50 % des personnes actives interrogées souhaiteraient utiliser peu l'automobile dans leur vie quotidienne. Les modes actifs (marche et vélo) bénéficient d'une image positive et les transports publics sont appréciés, mais ne sont souvent pas utilisés en raison de conditions d'accessibilité jugées encore insuffisantes dans certaines parties du territoire.

### RÔLE DÉCISIF DES CONDITIONS D'ACCESSIBILITÉ

<sup>[28]</sup> Analyse des logiques de choix modal auprès de la population active vaudoise, Laboratoire de sociologie urbaine LaSUR, 2019  
Analyse des logiques de choix modal auprès de la population active urbaine - étude comparée du Grand Genève, du canton de Vaud, et des agglomérations de Berne et de Bienne, LaSUR, 2020.

<sup>[29]</sup> Densité de population : 178 habitants par km<sup>2</sup> dans le canton de Berne, 285 dans le canton de Vaud. Part de population urbaine : 74,7 % dans le canton de Berne, 89,6 % dans le canton de Vaud (OFS, 2019).

<sup>[30]</sup> La même proportion de pendulaires dispose d'une liaison jugée excellente, moyenne ou médiocre à l'origine et à la destination des trajets. Sources : DGMR, OFS RS 2019, ARE QDTP 2019.

Selon ces mêmes enquêtes, les disparités territoriales observées en matière de choix modal sont principalement liées à l'offre de mobilité plutôt qu'à des différences de mentalité. À titre d'exemple, la comparaison entre les cantons de Vaud et de Berne est riche en enseignements. Bien que la population soit moins dense et moins urbaine dans le canton de Berne<sup>[29]</sup>, la qualité de l'offre en transports publics y est de même niveau que dans le canton de Vaud<sup>[30]</sup> et les aménagements cyclables y sont plus développés<sup>[31]</sup>. En outre, les possibilités de stationnement sont moins favorables en ville<sup>[32]</sup>. Ces différences d'accessibilité se reflètent dans la répartition modale, les alternatives à la voiture étant plus fortement utilisées dans le canton de Berne (figure 14). Ainsi, il est légitime de penser que s'approcher des conditions mises en place dans le canton de Berne permettrait déjà de soutenir significativement le changement des pratiques de mobilité dans le canton de Vaud. La consolidation de l'offre de transports publics, sa bonne coordination avec les principes d'urbanisation ainsi que l'amélioration significative des infrastructures cyclables et piétonnes comptent parmi les leviers déterminants en mains du Canton et des Communes.

→

**Figure 14**

Répartition modale en %, tous motifs confondus (part aux distances quotidiennes, selon le lieu de domicile des personnes)

Source : MRMT 2021 (NB : période de pandémie de Covid-19)

	Marche / Vélo	Automobile / Moto	Transports publics	Autres
<b>Canton de Vaud</b>	6.4 %	75.2 %	16.7 %	1.7 %
<b>Canton de Berne</b>	9.1 %	66.6 %	23.1 %	1.2 %

[31] Env. 25 % des routes cantonales bernoises aménagées pour les cyclistes, contre 5 % pour les routes cantonales vaudoises. (Sources : BE : Office des ponts et chaussées ; VD : Stratégie cantonale de promotion du vélo et estimation DGMR sur la base d'un inventaire des projets récents).

[32] Au centre de Berne, 23 % des personnes actives trouvent une possibilité de stationnement sur leur lieu de travail, contre 39 % à Lausanne. En zone suburbaine, ce pourcentage s'élève à 43 % pour Berne, et 53 % pour Lausanne. Source : EPFL-LaSUR 2020.

[33] *Territoire des courtes distances : Diagnostic et enjeux pour le canton de Vaud et ses environs*, 6t-bureau de recherche, mai 2025.

[34] L'étude se base sur l'analyse de 8 catégories d'équipements : alimentation, santé, services publics, éducation, loisirs, nature, social.

[35] La carte complète du canton est visible sur la page Internet de la stratégie de mobilité : [vd.ch/mobilite-strategie](http://vd.ch/mobilite-strategie).

## Territoire des courtes distances

Des approches cartographiques complémentaires permettent de montrer le potentiel des différents territoires. Une étude récente [33] met par exemple en valeur le territoire des courtes distances\*, à savoir des lieux où la forte densité et diversité de services et d'équipements [34] permet la satisfaction de la majorité des besoins du quotidien à proximité de chez soi, en se déplaçant à pied (figure 15). Ces territoires, illustrés par les classes « proximité intense » et « proximités », se trouvent au cœur des grandes agglomérations, mais aussi dans des centralités régionales et locales réparties dans le territoire [35]. Ensemble, ils accueillent presque la moitié des Vaudoises et Vaudois et près de 60 % des emplois du canton. La richesse de ce tissu doit être préservée et encouragée, pour celles et ceux qui résident ou travaillent dans les centres, mais aussi à l'intention des habitant·e·s des villages proches.

Le nombre de déplacements quotidiens est légèrement supérieur dans les territoires des courtes distances, mais l'usage de la marche et des transports publics y est significativement plus élevé que dans les autres territoires. Le recours aux transports individuels motorisés y est deux fois plus faible (figure 16). Ainsi, les distances moyennes parcourues et les émissions de gaz à effets de serre sont significativement inférieures dans les territoires les mieux équipés.

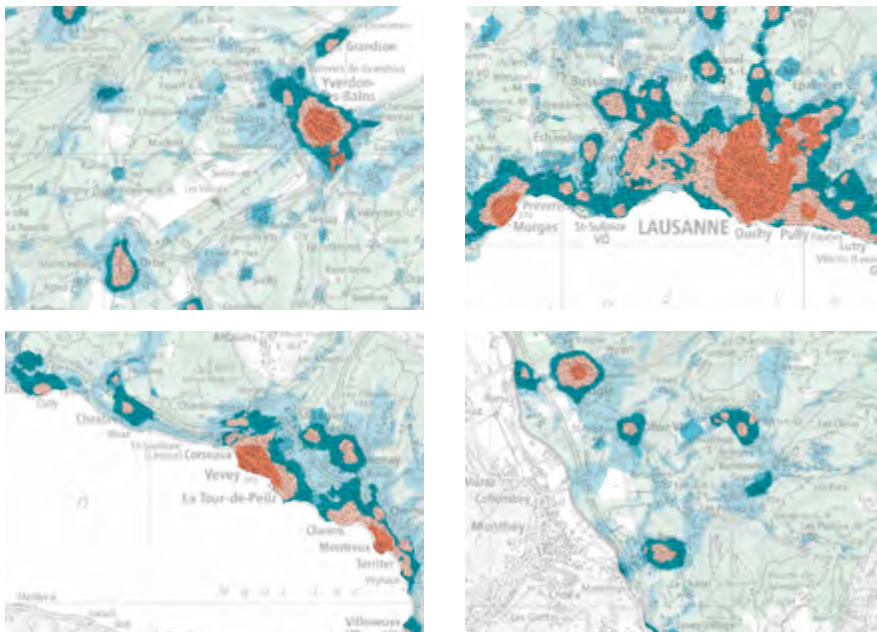
→

**Figure 15**

Typologie du territoire des courtes distances

Sources : STATENT 2018, Swisstopo ; élaboration bureau 6-t, 2025

- Proximité intense
- Proximité
- Equipement basique
- Equipement faible
- Equipement très faible
- Dominante nature

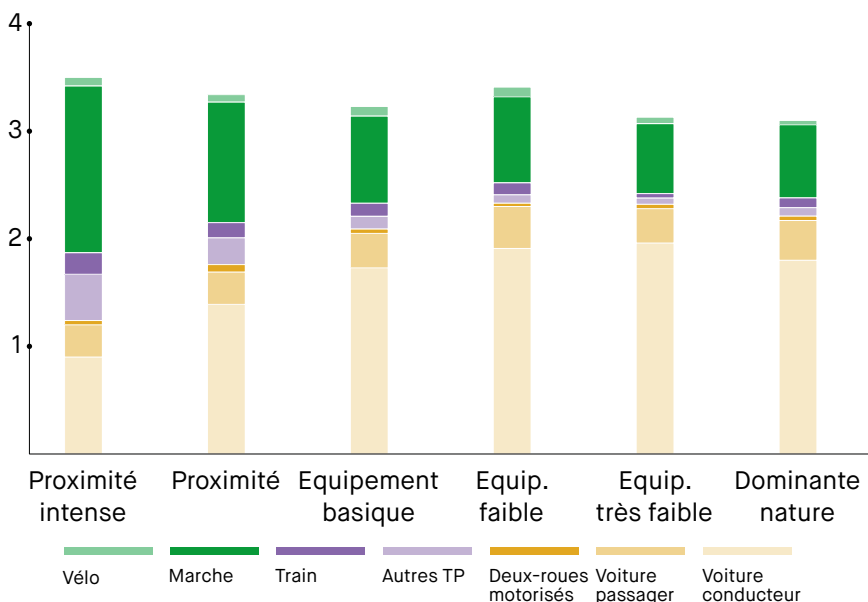


→

**Figure 16**

Nombre moyen de déplacements journaliers par personne, selon le mode de déplacement et la typologie du territoire des courtes distances

Sources : OFS-ARE MRMT 2015 ; calculs bureau 6-t, 2025.

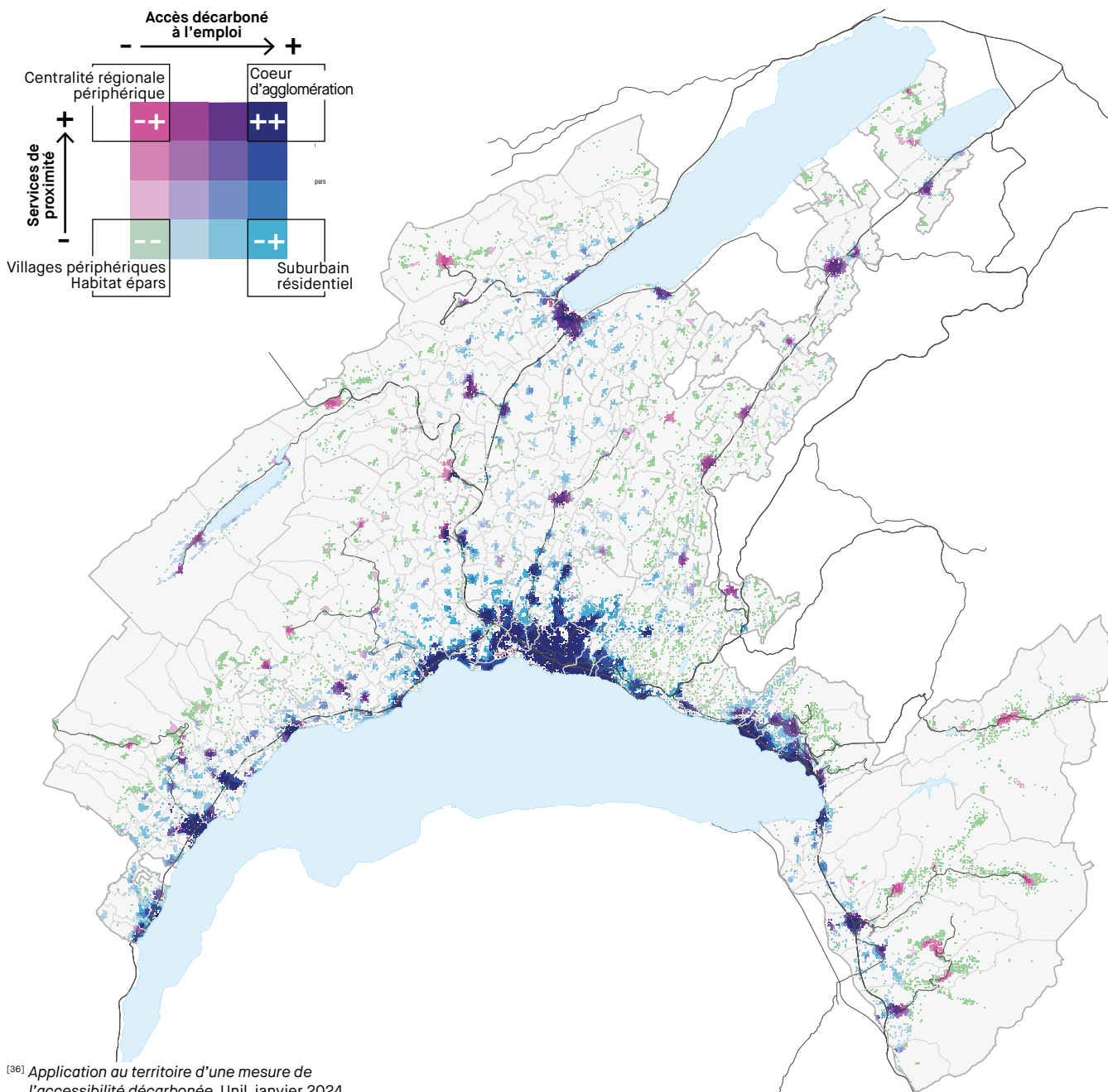


### Accessibilité potentielle à l'emploi

Une approche complémentaire traite de l'accessibilité potentielle à l'emploi<sup>[36]</sup> (nombre d'emplois accessibles depuis un lieu de domicile en un temps et avec des modes de transports donnés). S'il consacre par exemple 30 minutes à son déplacement et qu'il utilise exclusivement des modes actifs et collectifs, un habitant du quartier de la gare de Nyon peut atteindre environ 250'000 emplois. Non loin de là, un habitant des hauts de Chésereux ou de Gingins en atteint moins de 1000 dans le même temps. Les différents territoires présentent donc des opportunités d'emplois très variables.

La combinaison des deux analyses – proximité aux services du quotidien et accès « décarboné » à l'emploi – laisse apparaître des configurations territoriales variées (figure 17). Les agglomérations et centralités régionales voisines de celles-ci (tons violets foncés) offrent un maximum d'opportunités en recourant aux modes actifs et collectifs. À l'opposé se trouvent des villages éloignés ou de l'habitat éparés (tons plus clairs ou verts) plus difficiles à desservir efficacement par les transports publics. La satisfaction des différents besoins du quotidien réclame en moyenne des déplacements plus longs et le recours aux transports individuels y est souvent nécessaire, voire indispensable. Les situations entre-deux appellent à la fois des politiques

↓  
**Figure 17**  
 Diagnostic des conditions d'accessibilité et de la disponibilité locale de services sur le territoire vaudois  
 Source : DGMR, sur la base du calcul de l'accessibilité décarbonée (Unil, 2024) et de l'étude sur le territoire des courtes distance (bureau de recherche 6-t, 2025).



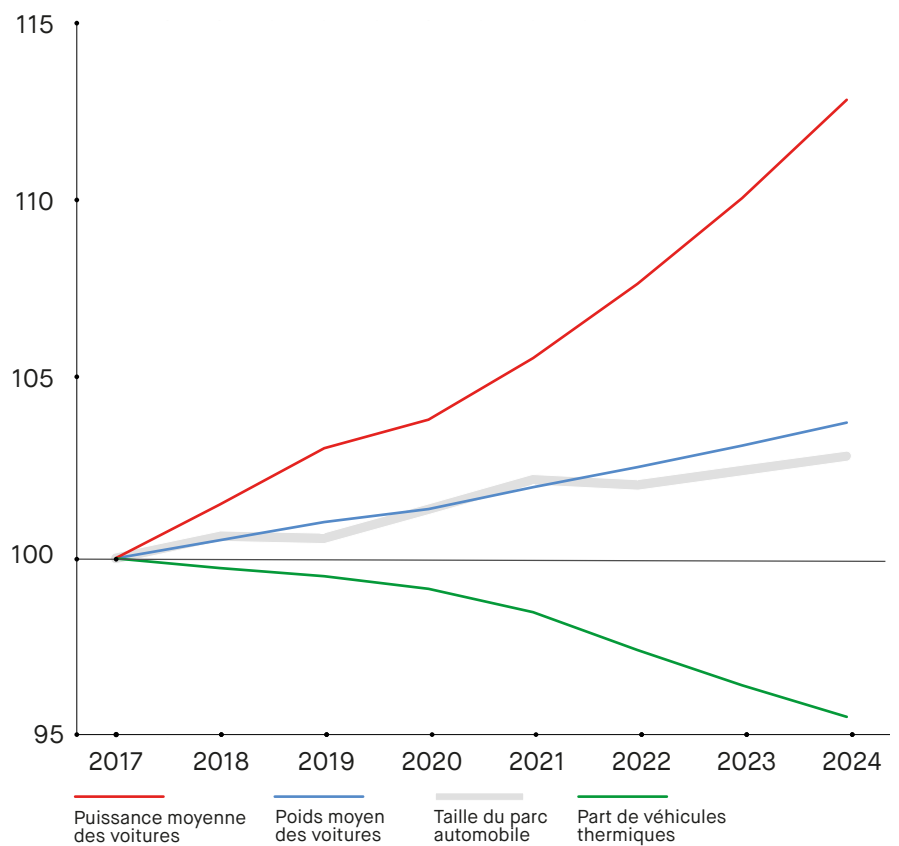
<sup>[36]</sup> Application au territoire d'une mesure de l'accessibilité décarbonée, Unil, janvier 2024.

d'urbanisation, d'équipement et des solutions de mobilité (infrastructures et offre) spécifiques. Le chapitre 3 décrit les grands principes du système multimodal qui doit permettre de répondre de manière optimale aux besoins des habitant·e·s dans chacun de ces territoires.

## GAINS D'EFFICIENCE

La question de l'efficacité, enfin, présente également un potentiel d'action et d'amélioration important, quel que soit le mode de déplacement. Par exemple, l'évolution des caractéristiques des voitures du tourisme interpelle (figure 18) : nombre toujours plus important de véhicules, hausse du poids et de la puissance, électrification encore modeste. Le recours à des véhicules plus petits et plus légers, de même qu'un meilleur remplissage, permettrait un gain d'efficacité significatif au moins sous deux angles : le soulagement des infrastructures de transport actuelles, ainsi qu'une moindre consommation d'énergie. L'efficacité énergétique peut et devra être également améliorée par l'électrification des véhicules, dont la croissance encore timide est à soutenir (figure 18).

→  
**Figure 18**  
 Évolution des caractéristiques  
 des voitures de tourisme depuis  
 le début de la politique climatique  
 vaudoise (2017-2024)  
 Source : données SAN,  
 traitement DIREN-DGMR



Les évolutions et perspectives présentées dans ce chapitre mettent en évidence les changements de comportements en train de s'opérer, mais aussi l'augmentation générale de la demande de mobilité, liée à une croissance démographique appelée à se poursuivre. La pression croissante sur les transports ainsi que le décalage entre la mobilité actuelle et les objectifs climatiques nécessitent un renforcement de l'action publique. Les chapitres qui suivent posent les enjeux de cette action publique et définissent de grandes orientations stratégiques permettant d'y répondre.







# 3 STRATÉGIE

La stratégie cantonale de mobilité multimodale s'inscrit dans le cadre établi par la Constitution vaudoise, le plan directeur cantonal et le plan climat.

Elle cadre l'action cantonale et la présente aux autorités fédérales et communales, avec lesquelles le Canton partage la responsabilité de mettre à disposition de la population des infrastructures et offres de mobilité.

Elle apporte des réponses spécifiques aux grands enjeux de mobilité actuels. L'envergure et l'intensité de l'intervention publique sont notamment déterminées par l'objectif de zéro émission nette\* à l'horizon 2050, conformément aux engagements politiques pris au niveau international, national et cantonal. Une mise en œuvre adaptée à chaque type de territoire est prévue, afin de prendre en compte leurs différences en termes d'accessibilité et de report modal potentiel.



# 3.1 ENJEUX ET INTENTIONS DE LA STRATÉGIE DE MOBILITÉ

La stratégie cantonale de mobilité multimodale doit faire face à des enjeux multiples et apporter des réponses spécifiques.

## ASSURER LA FONCTIONNALITÉ DU SYSTÈME DE MOBILITÉ

La croissance de la demande de mobilité met le système de mobilité sous pression. Les engorgements de certains axes routiers et les transports publics saturés à certains moments de la journée et de la semaine expriment bien les limites capacitaires du système. Il s'agit toutefois de permettre aux personnes fréquentant le territoire vaudois de satisfaire leurs besoins : travailler, se former, s'approvisionner, se soigner, s'épanouir. Il s'agit aussi d'assurer des conditions adéquates pour le déploiement d'une économie dynamique et équilibrée sur le territoire, au service du bien-être humain et de l'équité sociale.

**La stratégie cantonale doit permettre d'assurer la fonctionnalité du système de mobilité**

## DIMINUER LES EXTERNALITÉS NÉGATIVES

La mobilité des personnes et des marchandises entraîne de multiples externalités\*, majoritairement négatives, dont les coûts\* ont été estimés à plus de deux milliards de francs pour le canton de Vaud en 2022. L'ampleur et la nature de ces externalités varient beaucoup selon les modes de déplacement (figure 19).

→

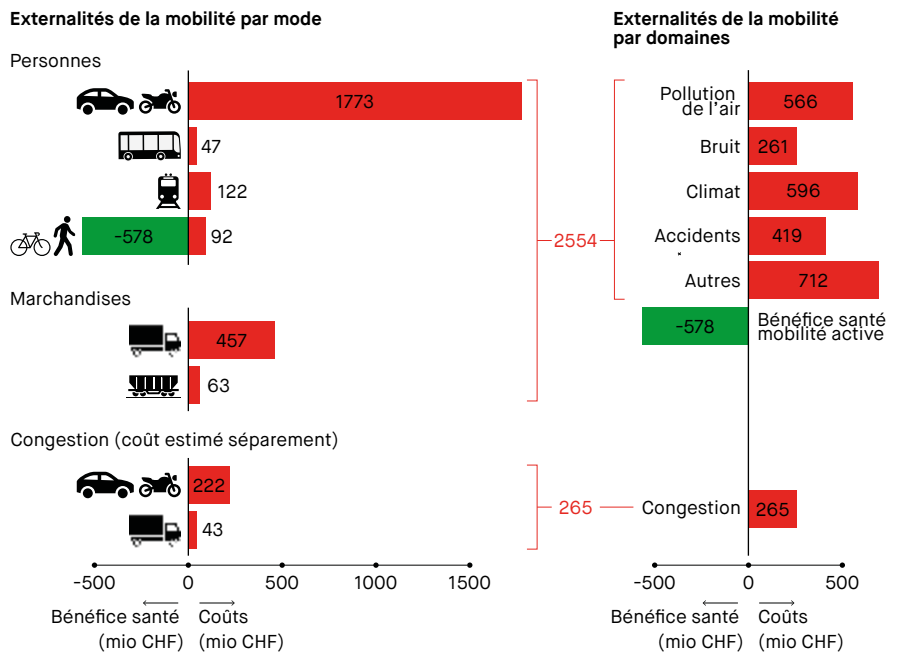
**Figure 19**

Coûts et bénéfices externes de la mobilité terrestre

Source : Ecoplan et Infras (2024).

Externe Effekte des Verkehrs 2021:

Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekte des Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehrs. Sur mandat de l'ARE.



Les conséquences environnementales sont les plus connues : émissions de gaz à effet de serre, bruit, pollution de l'air, des eaux et des sols<sup>[37]</sup>, perte de biodiversité, imperméabilisation des sols, etc.

<sup>[37]</sup> Particules fines et microplastiques liés à l'usure des pneus.

Les externalités de la mobilité revêtent également une forte dimension sociale, en particulier avec les risques sanitaires liés à la pollution atmosphérique, au bruit, aux accidents de la route et à la sédentarité. La santé mentale et physique de la population peut, à l'inverse, être améliorée grâce à une mobilité plus active, pour autant que les espaces de vie soient sûrs et accessibles universellement. Ces bénéfices pour la santé ont été estimés à près de 600 millions pour le canton de Vaud.

Outre les coûts, le fonctionnement même de l'économie est aussi péjoré par les externalités de la mobilité : la perte de temps liée à la saturation des réseaux, l'absentéisme au travail, la perte des surfaces agricoles, la dépréciation immobilière liée au trafic, les risques liés à la dépendance énergétique, entre autres, menacent le bon fonctionnement de l'économie.

De nombreuses actions cantonales sont déjà déployées pour minimiser les conséquences négatives de la mobilité<sup>[38]</sup>, mais ne s'attaquent pas forcément à la source du problème.

**La stratégie cantonale doit contribuer à diminuer significativement les externalités négatives de la mobilité. Elle doit en particulier inscrire l'action de l'État dans le cadre des limites planétaires, celles-ci constituant le socle de la vie et des activités humaines.**

## **COORDONNER L'URBANISATION ET LES TRANSPORTS**

L'influence réciproque de la structure territoriale et de la mobilité constitue un enjeu supplémentaire qui sous-tend tous les autres. La répartition spatiale de la population, des équipements, des activités et services déterminent fortement les déplacements. En retour, la qualité de desserte multimodale impacte significativement le développement urbain. Dès lors, il s'agit de penser l'urbanisation et l'accessibilité du territoire de manière coordonnée et cohérente, en particulier d'adosser le développement urbain à l'armature ferroviaire. La densité et la mixité des activités, les courtes distances ainsi que la possibilité de mutualiser les déplacements sont également les composantes déterminantes d'un système de mobilité durable. Il s'agit aussi de tenir compte des opportunités offertes par les technologies de l'information et de la communication, qui réduisent l'importance de l'ancrage spatial des activités, tout en ayant conscience de leurs possibles effets rebond<sup>[39]</sup>.

**La stratégie cantonale de mobilité doit soutenir et être soutenue par une organisation du territoire adéquate, favorisant les courtes distances et la desserte par les transports publics, et tenir compte du potentiel des technologies de l'information et de la communication.**

En un mot, assurer les fonctions sociales et économiques de la mobilité tout en diminuant ses impacts négatifs, notamment environnementaux, c'est travailler à l'amélioration de la qualité de vie des Vaudoises et des Vaudois et participer activement à l'indispensable transition écologique.

<sup>[38]</sup> Installation de murs antibruit et de revêtements phono-absorbants, récupération et traitement des eaux de surface, etc.

<sup>[39]</sup> Augmentation des livraisons de colis, possible éloignement du lieu de travail, multiplication des serveurs informatiques, etc.



## 3.2 AXES STRATÉGIQUES ET PRINCIPALES ACTIONS

Les axes stratégiques donnent les orientations à suivre pour déployer la stratégie cantonale de mobilité. Ils sont formulés en réponse aux enjeux de mobilité identifiés pour la révision du plan directeur cantonal<sup>[40]</sup> et sont cohérents avec les leviers d'action validés par le Conseil d'État dans le plan climat vaudois<sup>[41]</sup>. Les grandes actions qui leur sont rattachées rendent plus concrètes les intentions de la stratégie. Pour renforcer la perspective du succès à l'horizon 2050, les axes stratégiques forment ensemble une politique systémique, incluant une diminution du besoin de se déplacer, des conditions favorables au report modal et une recherche de gain d'efficacité des déplacements<sup>[42]</sup>.



### ÉVITER ET RAPPROCHER

*Réduire les besoins de mobilité et les distances parcourues pour satisfaire les besoins fondamentaux et améliorer la qualité de vie.*

Principales actions :

- coordonner urbanisation et transport ;
- développer le territoire des courtes distances\*, praticable à pied et à vélo, aussi bien pour la vie quotidienne que pour les loisirs ;
- limiter le développement de nouvelles infrastructures destinées à la voiture ;
- prioriser le développement d'une offre de transports publics orientée vers les courtes et les moyennes distances ;
- utiliser les technologies de l'information et de la communication pour diminuer les déplacements (télétravail, cotravail) ;
- préserver l'activité logistique dans les zones industrielles desservies par le rail.



### REPORTER ET ÉQUILIBRER

*Opérer un report des transports individuels motorisés vers les mobilités actives et les transports publics, mettre à disposition une infrastructure multimodale équilibrée.*

Principales actions :

- développer et consolider les réseaux de transports publics et encourager leur utilisation ;
- développer et sécuriser les réseaux de mobilité active et promouvoir la pratique de la marche et du vélo ;
- rééquilibrer les routes et espaces publics en faveur des modes peu polluants et peu consommateurs d'espace ;
- prendre en compte l'accessibilité TP dans la localisation des développements urbains ;
- coordonner le développement des transports publics et les politiques de stationnement ;
- réguler l'usage de la voiture (accès et vitesse) dans l'espace urbain.
- renforcer le transport ferroviaire de marchandises ;
- garantir l'accessibilité universelle du système de mobilité.

<sup>[40]</sup> Plan directeur cantonal 2050. Perspective pour le territoire (adopté par le Conseil d'État le 5 juillet 2023).

<sup>[41]</sup> Plan climat vaudois de 2<sup>e</sup> génération (adopté par le Conseil d'État en janvier 2025), p.55.

<sup>[42]</sup> Les axes stratégiques sont valables pour le transport des personnes comme pour celui des marchandises.



### AMÉLIORER ET PARTAGER

*Développer des solutions de mobilité individuelle partagée et à faibles émissions, notamment en prenant appui sur les évolutions technologiques. Adapter les infrastructures existantes et optimiser leur usage.*

Principales actions :

- promouvoir les formes de propulsion les plus propres, efficaces et silencieuses (comme l'électricité) ;
- regrouper les flux de personnes, respectivement de marchandises, pour optimiser les taux d'occupation et de remplissage des véhicules ;
- soutenir le partage des véhicules ;
- optimiser l'usage des infrastructures existantes (par exemple, en lissant les pointes pendulaires dans le temps) ;
- adapter les infrastructures pour minimiser leur impact et garantir leur durabilité et leur résilience<sup>[43]</sup> ;
- améliorer la qualité des espaces publics ;
- développer la mobilité servicielle<sup>[44]</sup> ;
- développer les transports publics agiles ;
- promouvoir les véhicules intermédiaires\* (vélos électriques, vélos-cargos, quadricycles électriques, microvoitures, etc.).

Ces trois premiers axes stratégiques sont complémentaires. Le premier dépend en partie de politiques et de dynamiques externes à la mobilité, mais les deux suivants peuvent faire l'objet d'interventions plus directes. Ils suivent une logique progressive : chaque axe dépend des conditions créées par le précédent. Leur mise en œuvre dans cet ordre est donc essentielle pour garantir la cohérence des interventions et maximiser leur impact.

Un quatrième axe stratégique, base commune aux trois premiers, vise une mise en œuvre coordonnée et efficace de la stratégie.



### COLLABORER ET RENDRE POSSIBLE

*Se doter des moyens humains, institutionnels et financiers nécessaires pour concrétiser les intentions de la stratégie. Penser et travailler aux différentes échelles, en collaboration avec les différents acteurs. Accompagner le changement.*

Principales actions :

- réviser les bases légales cantonales de manière à ancrer le principe d'une action multimodale et orientée vers une mobilité décarbonée ;
- transformer la culture de la mobilité et accompagner ce changement : communiquer, sensibiliser, inciter ;
- améliorer le dialogue, la confiance et la collaboration entre Canton et communes, favoriser l'émergence d'objectifs partagés ;
- assurer la bonne collaboration entre autorités organisatrices de la mobilité et exploitants, notamment au sein des communautés tarifaires ;
- accompagner les équipes internes à l'administration cantonale en les formant aux nouvelles compétences nécessaires, les fédérer autour d'une vision commune ;
- assurer la bonne collaboration entre services de l'État sur les projets ;
- hiérarchiser les projets, planifier et assurer le financement.

<sup>[43]</sup> Par exemple modes de construction et d'entretien écologiques, prise en compte des effets du réchauffement climatique dans les aménagements réalisés (choix des couleurs de revêtements, perméabilité des sols, etc.).

<sup>[44]</sup> Par exemple planification de trajets intermodaux, abonnement multimodal, billetterie unifiée, etc.

L'ensemble des actions qui précèdent donnent une idée du champ d'intervention cantonale, qui couvre trois domaines :

- les usages et les pratiques de mobilité, dont il s'agit d'accompagner la transition vers la sobriété et le respect de l'environnement ;
- l'infrastructure de transport, comme socle matériel qui permet les déplacements, afin de l'adapter aux nouveaux besoins multimodaux, la rendre durable et sûre ;
- le système de mobilité déployé autour de cette infrastructure, qui englobe à la fois l'offre, les règles, les flux financiers et les modes de collaboration entre acteurs. Ce système doit viser la meilleure efficacité et inclusivité possible.

Les quatre axes stratégiques répondent aussi bien aux enjeux de fonctionnalité que d'externalités. Certains leviers d'action permettent d'agir sur une diversité d'enjeux : le report modal vers la mobilité active permet de réduire les GES\*, la congestion ou le bruit routier, tout en étant favorable en termes de santé publique. D'autres leviers ont un effet plus spécifique, l'électrification des véhicules, par exemple. Seule une combinaison bien dosée d'actions à l'intérieur de chaque axe stratégique sera en mesure de maintenir et d'améliorer l'efficacité du système de transport au service des besoins de la population, tout en parvenant à en abaisser significativement les impacts négatifs sociaux, économiques et environnementaux.

## 3.3 CIBLES POUR LA STRATÉGIE DE MOBILITÉ

Associer aux intentions générales des cibles chiffrées permet de calibrer et d'orienter l'action publique. Ces cibles ont été notamment établies à partir d'un scénario prospectif s'inscrivant dans l'objectif de zéro émission nette\* en 2050. Si la décarbonation ne constitue pas l'objectif unique de la politique de mobilité menée par le Canton de Vaud, elle en est l'une des composantes essentielles. Les mesures qui y mèneront impacteront positivement aussi bien la qualité de vie et la santé publique que la fiabilité du système de mobilité. Les cibles présentées dans ce chapitre sont ambitieuses mais réalistes, selon les études prospectives menées. Elles devront être intégrées à un dispositif de suivi complet, permettant de monitorer les effets de la stratégie et prendre des mesures correctives au fil du temps.

### SOBRIÉTÉ ACCRUE, SCÉNARIO D'AVENIR SOUHAITABLE

Différentes évolutions possibles de la mobilité des personnes jusqu'en 2050 ont été explorées dans une étude prospective menée par Statistique Vaud<sup>[45]</sup>. Ces scénarios dépeignent des choix individuels et collectifs distincts. Ils tiennent compte de la croissance démographique et des évolutions technologiques probables. Alors que certains scénarios correspondent à une poursuite des tendances actuelles, d'autres évoquent des changements de trajectoires plus importants. Les scénarios basés sur les tendances actuelles et leur renforcement ne permettent pas d'atteindre la neutralité carbone territoriale\* dans les temps, à l'horizon 2050. Miser uniquement sur l'électrification du parc de véhicules suffirait théoriquement. Ce levier essentiel de décarbonation présente toutefois des incertitudes quant au rythme et à l'ampleur de la transformation et génère de nombreux effets collatéraux : forte consommation d'électricité, émissions indirectes\* élevées, dette carbone\* importante, maintien de la plupart des externalités négatives\* de la mobilité. Le scénario à la fois le plus efficace et le plus favorable énergétiquement et environnementalement combine les différentes familles d'action. Il prévoit que les déplacements, en plus d'être redirigés vers les modes de déplacement les moins émetteurs de gaz à effet de serre, soient également accompagnés de sobriété et empreints d'efficacité.

<sup>[45]</sup> Transition énergétique et mobilité dans le canton de Vaud à l'horizon 2050, Statistique Vaud, 2025. Les scénarios ont été développés uniquement sur le territoire vaudois, comme périmètre d'action direct et immédiat des autorités. Les émissions extraterritoriales\* générées par les Vaudoises et Vaudois.

Scénario d'avenir souhaitable : « Vers davantage de sobriété » (Statistique Vaud, 2025)

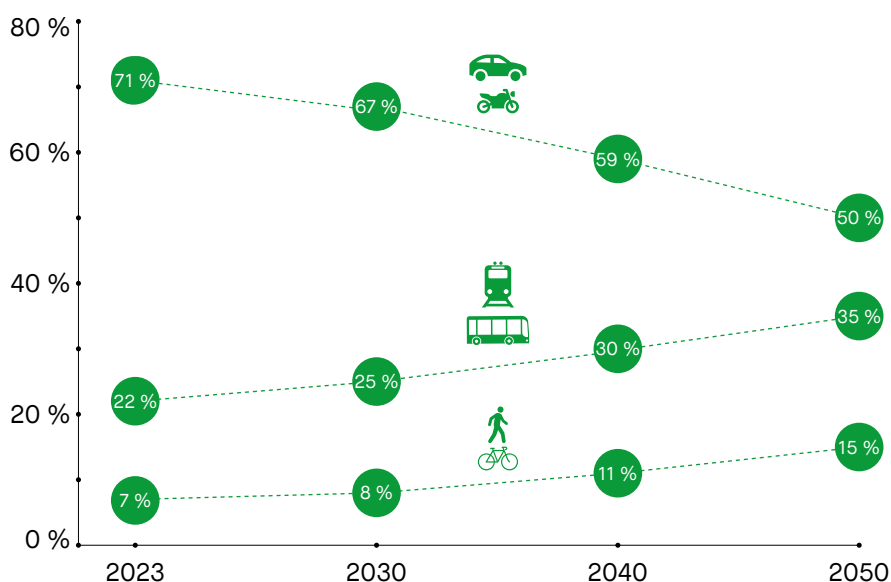
« Les pratiques changent et certains déplacements sont plus courts ou évités. Les transports publics et le vélo sont massivement développés et utilisés. Le partage de véhicules se diffuse, tout comme l'adoption de voitures plus compactes. Les véhicules fonctionnent quasiment tous à l'électricité ou à l'hydrogène. »

Ce scénario marque une rupture : des changements à la fois individuels et collectifs sont nécessaires, de même qu'une organisation conséquente des activités sur le territoire, allant bien au-delà d'une simple continuité des politiques et pratiques actuelles. Les démarches déjà existantes doivent s'intensifier et la palette des changements doit être élargie, de manière à toucher tous les domaines de la mobilité.

### CIBLES DE PARTS MODALES

→  
**Figure 20**  
 Cibles de parts modales aux horizons 2030, 2040 et 2050 (en termes de distances journalières par personne sur le territoire vaudois)  
 Source : DGMR, sur base Statistique Vaud, 2025

Le scénario « sobriété » décrit ci-dessus répond aux enjeux et objectifs climatiques. Il repose sur des hypothèses de parts modales qui peuvent être considérées comme des valeurs cibles indicatives, à atteindre d'ici à 2050 (figure 20).



Les horizons intermédiaires indiqués correspondent à ceux fixés par le plan climat vaudois en matière de diminution des émissions de gaz à effet de serre<sup>[46]</sup> et donnent le rythme à tenir. L'objectif de 50 % pour les transports individuels motorisés en 2050 est inscrit dans le plan directeur cantonal depuis 2008 déjà<sup>[47]</sup>.

En ce qui concerne le transport de marchandises, le Canton s'est fixé comme objectif d'augmenter les volumes transportés par le rail de 45 % à l'horizon 2050.

Ces valeurs sont à considérer comme des ordres de grandeur à l'échelle cantonale permettant d'orienter l'action du Canton. Elles doivent être déclinées différemment selon les territoires. En effet, la répartition spatiale de la population et des activités d'une part, et les conditions d'accessibilité d'autre part, ne sont pas identiques partout dans le canton. Un report modal en faveur des transports publics et de la mobilité active est nécessaire partout, mais celui-ci devrait être moins important dans les régions périphériques et plus conséquent dans les régions urbaines et centrales (figure 21)<sup>[48]</sup>. Comme la part des déplacements générés dans les territoires périphériques et/ou peu denses est modeste<sup>[49]</sup>, le report modal plus faible qui y est attendu ne contrarie pas l'atteinte de l'objectif global.

<sup>[46]</sup> En vue d'atteindre le zéro émission nette\* en 2050, le plan climat vaudois 2<sup>e</sup> génération fixe comme objectif de diminuer les émissions de gaz à effet de serre dans le canton de Vaud de 50 % à l'horizon 2030 et de 70 % à l'horizon 2040. Pour la mobilité, cette diminution est de 25 % en 2030 (par rapport à 1992), de 57 % en 2040 et de 100 % en 2050.

<sup>[47]</sup> Le PDCn fixait alors un objectif de 65 % de part modale pour les transports individuels motorisés pour 2025. Cet objectif n'a pas encore été atteint.

<sup>[48]</sup> Dans un souci de cohérence des politiques publiques, la définition des territoires correspond dans les grandes lignes à celle du plan directeur cantonal. Les valeurs données sont des moyennes, qui expriment mal les différences pouvant apparaître à l'intérieur de chaque type d'espace, par exemple de l'hypercentre vers la périphérie des agglomérations, ou selon la position géographique des villes et villages, en particulier leur proximité de l'agglomération Lausanne-Morges.

<sup>[49]</sup> La part de la population vaudoise qui réside hors d'une agglomération ou d'un centre est de 20 % environ.

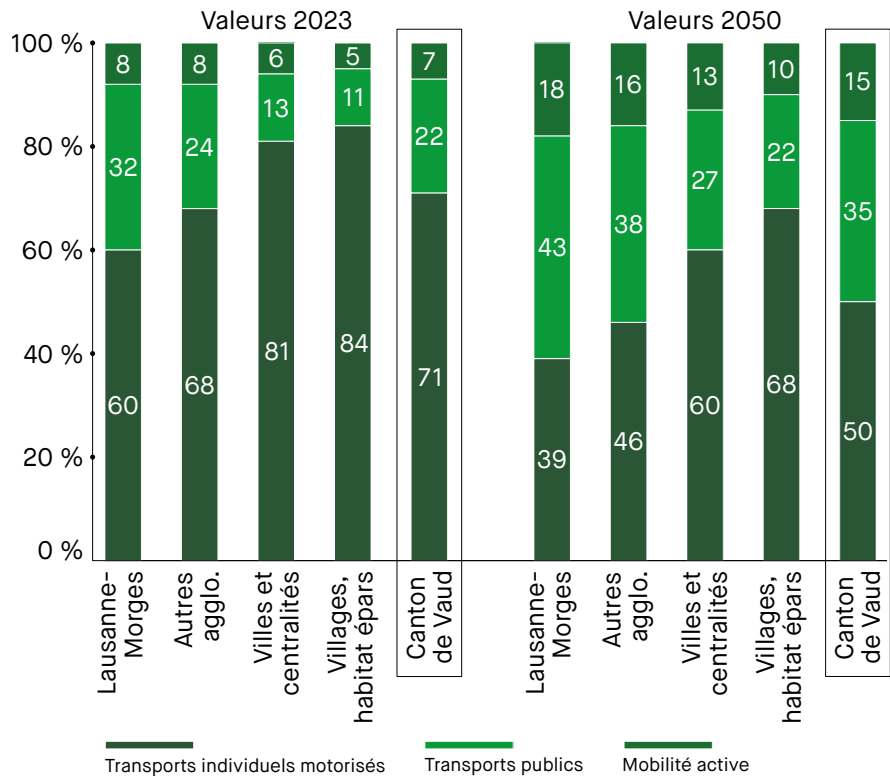
Les ambitions telles qu'annoncées dans la cinquième génération des projets d'agglomération (déposés en 2025) sont cohérentes dans les ordres de grandeur décrits ici. Le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), par exemple, annonce un objectif de 40% de transports individuels motorisés à l'horizon 2050.

→

**Figure 21**

Valeurs cibles indicatives de parts modales, différenciées selon les territoires

Source : DGMR. Parts modales calculées sur base des distances parcourues, tous motifs de déplacement confondus, et affectées au territoire selon le lieu de départ du déplacement. Les valeurs de 2023 sont une estimation basée essentiellement sur le MRMT 2015.



## AUTRES INDICATEURS DU NÉCESSAIRE CHANGEMENT

Les cibles de parts modales doivent être complétées de valeurs cibles correspondant aux ambitions de réduction des distances parcourues et d'efficacité. Les valeurs données ci-après découlent d'une modélisation qui simplifie inévitablement la réalité : elles doivent donc être considérées comme des ordres de grandeur aidant à prendre la mesure de l'effort à fournir.

### Distances parcourues

Par rapport aux 44.5 km parcourus quotidiennement en moyenne par chaque Vaudoise et Vaudois<sup>[50]</sup>, on estime nécessaire et atteignable une baisse de 15 %<sup>[51]</sup>. Globalement, cet effort permettrait de maintenir le volume total de kilomètres parcourus par les Vaudoises et Vaudois proche de son niveau actuel, malgré la croissance démographique attendue. Comme pour les parts modales, il devrait se décliner différemment selon les territoires. Un territoire des courtes distances\*, une organisation du travail davantage basée sur des interactions à distance, des loisirs et des achats effectués dans la sphère de proximité devraient y contribuer. La plus-value de cette évolution est aussi bien collective qu'individuelle : des distances plus faibles entre les activités du quotidien, cela signifie une logistique de vie simplifiée et davantage de temps à consacrer aux activités elles-mêmes. L'effort à fournir concerne également les déplacements effectués hors du territoire vaudois, notamment ceux effectués en avion. Les déplacements en avion des Vaudoises et des Vaudois représentent environ 2.5 tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> par habitant-e et par an et concernent très majoritairement les loisirs<sup>[52]</sup>.

<sup>[50]</sup> Les distances terrestres parcourues par les Vaudois-e-s sont de 44.5 km, dont 31.4 sur territoire cantonal et 13.1 km en dehors. (Source: bilan des émissions de GES du canton de Vaud, 2026).

<sup>[51]</sup> Le scénario « vers davantage de sobriété » de Statistique Vaud (2025) envisage une baisse de l'ordre de 9 % de la mobilité individuelle sous l'effet conjugué de divers facteurs (par exemple télétravail pour la mobilité pendulaire ou prise de conscience écologique pour la mobilité de loisirs). Ces estimations comprennent également une baisse de 4 % due au vieillissement de la population (les personnes âgées se déplaçant moins). En tenant compte, en plus, d'un aménagement du territoire favorable et d'une hausse du coût de la mobilité individuelle motorisée due à une meilleure prise en compte des coûts externes, escompter une baisse de 15 % paraît un objectif ambitieux mais atteignable. La trajectoire indicative est la suivante : 44 km par jour en 2030, 41 en 2040 et 38 en 2050.

<sup>[52]</sup> D'une manière générale, le recours fréquent à l'avion dépend de déterminants socio-économiques. Ainsi, les personnes vivant en Suisse dans des ménages dont le revenu mensuel est supérieur à 12 000 francs ont voyagé cinq fois plus souvent en avion que celles faisant partie de ménages dont le revenu ne dépasse pas 4000 francs. Les Suisses prennent deux fois plus l'avion que la moyenne européenne, et 2.4 fois plus que les Français, par exemple (Source : OFS, 2017).

## Électrification et efficacité

L'électrification des véhicules, si elle ne répond pas à l'ensemble des enjeux de la stratégie, demeure un levier de décarbonation absolument essentiel. En 2025, le taux d'électrification des voitures de tourisme dans le canton était de 5,6 %, celui des poids lourds était de 2 % (en Suisse). Pour éliminer les gaz à effet de serre émis sur le territoire cantonal, il s'agira de porter la part de véhicules électriques (ou autre propulsion décarbonée) à 100 % en 2050<sup>[53]</sup>.

Cette évolution soulève toutefois plusieurs questions essentielles : celles de l'approvisionnement énergétique, de la dette carbone\* induite par le rythme lent d'électrification ainsi que de l'énergie grise\* liée au renouvellement du parc automobile, rendant indispensable une amélioration significative de l'efficacité des véhicules et de leur usage. Les scénarios cantonaux estiment ce possible gain d'efficacité à environ 25 %. Il doit s'obtenir à travers l'innovation technologique, la rationalisation de l'usage des véhicules (le taux de remplissage, aujourd'hui très faible) ainsi qu'un effort substantiel sur le poids et la puissance des véhicules.

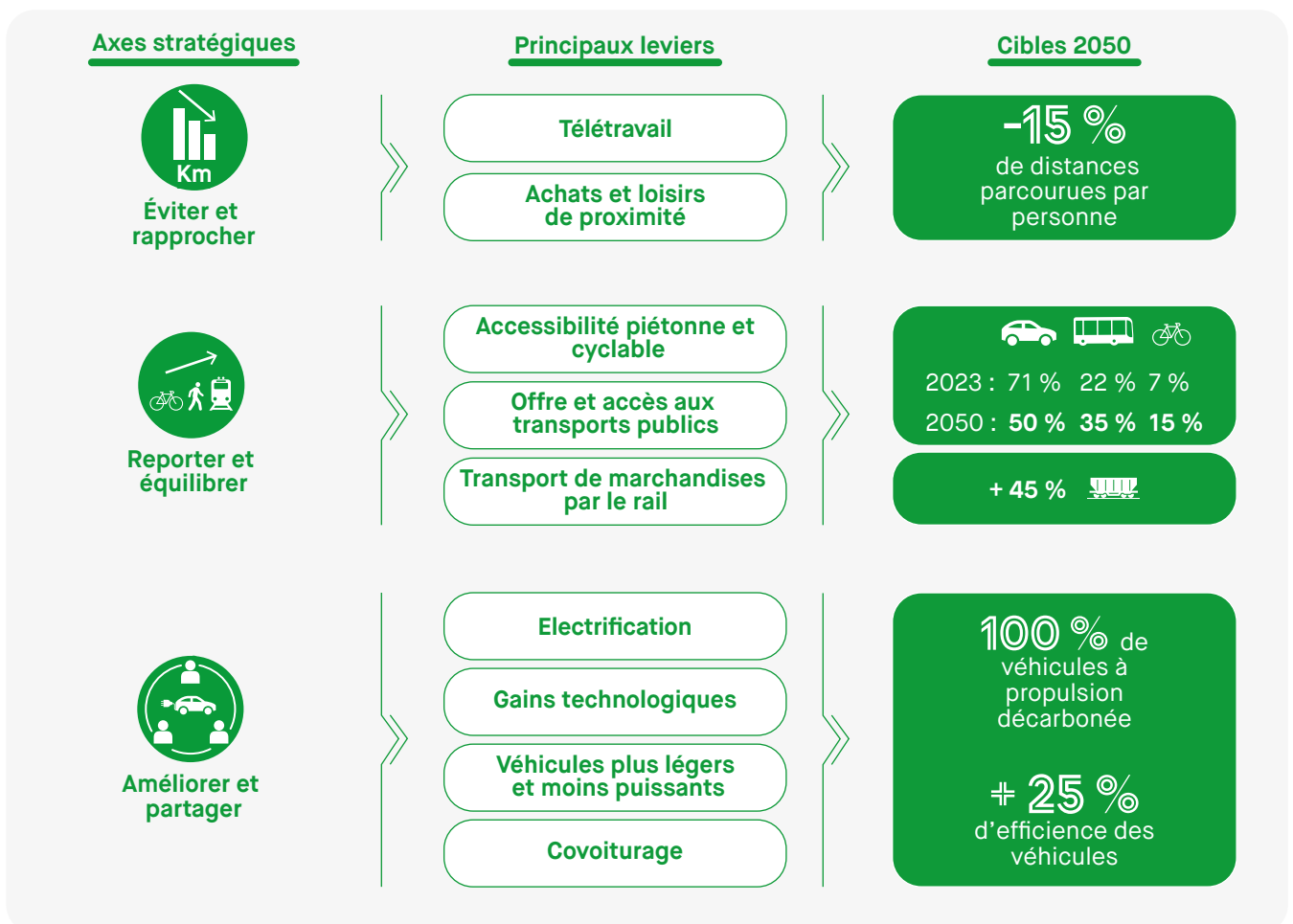
La figure 22 ci-dessous synthétise l'ensemble des cibles 2050.

Les cibles présentées dans ce chapitre, fondées sur les études prospectives menées, sont ambitieuses. Elles ont valeur d'intention à long terme pour guider l'action cantonale et le cas échéant prendre des mesures correctives au fil du temps. Pour ce faire, elles seront intégrées à un dispositif de suivi complet, permettant de monitorer les effets de la stratégie cantonale.

↓

**Figure 22**

Synthèse des cibles correspondant aux axes de la stratégie de mobilité. Le quatrième axe, « collaborer et rendre possible », base commune aux trois autres, ne fait pas l'objet d'une cible quantitative



<sup>[53]</sup> Selon la trajectoire indicative suivante : 15 % de véhicules à propulsion décarbonée en 2030 et 50 % en 2040.

## 3.4 VISION TERRITORIALE DU SYSTÈME DE MOBILITÉ MULTIMODAL

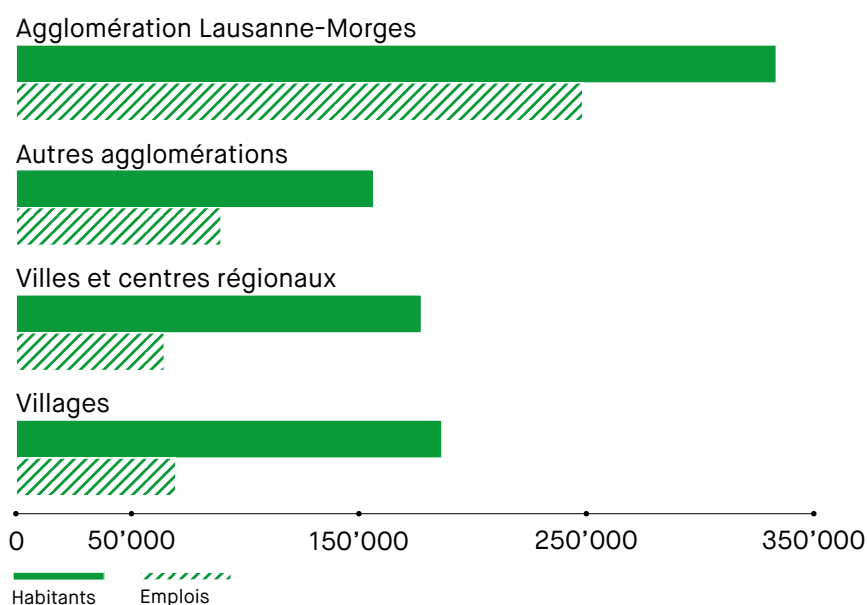
Si les besoins individuels fondamentaux sont foncièrement les mêmes à l'échelle du canton de Vaud, la possibilité de les satisfaire – et donc les pratiques de mobilité qui découlent de ces besoins – varie beaucoup d'un bout à l'autre du territoire. La répartition de la population, des emplois, des équipements et des services, ainsi que les conditions d'accessibilité l'expliquent (figure 23). La stratégie de mobilité doit tenir compte de ces réalités différenciées afin de déployer une offre multimodale et des infrastructures adaptées aux potentiels de chaque type de territoire.

→

**Figure 23**

Nombre d'habitants et d'emplois par type de territoire<sup>[54]</sup>

Sources : OFS - StatPop 2024 ; OFS - StatEnt 2023. Calculé sur base communale, état du territoire 2025 (300 communes).



La vision territoriale présentée par la présente stratégie et déclinée ci-après pour les différents types de territoires se veut intégrée : elle vise l'interaction vertueuse d'interventions complémentaires entre elles et tire parti des avantages respectifs de chaque mode de déplacement en fonction du type de territoire concerné.

### AGGLOMÉRATIONS

Les agglomérations concentrent une part croissante de la population et des activités et constituent un moteur économique important. Elles cristallisent aussi les tensions liées à la mobilité, à l'usage de l'espace et à l'environnement. Garantir leur attractivité est un enjeu majeur, car c'est dans les agglomérations que la disponibilité de services de proximité et l'excellente qualité de la desserte par les transports publics permettent, aujourd'hui comme demain, les comportements de mobilité les plus favorables à l'atteinte des objectifs de la stratégie. Parmi les agglomérations, celle de Lausanne-Morges se distingue par sa taille et son rôle. La moitié des emplois s'y trouvent et 65 % des mouvements pendulaires la concernent.

<sup>[54]</sup> La catégorie « autres agglomérations » comprend Yverdon, Nyon et Vevey-Montreux. « Villes et centres régionaux » comprend les autres localités considérées comme des centres cantonaux ou régionaux dans le plan directeur cantonal, dont certaines font partie de projets d'agglomération (Aigle ou Rolle par exemple).

L'accessibilité globale des agglomérations passe par plusieurs leviers de l'action publique. La **priorisation des modes de déplacement** et la **maîtrise du trafic motorisé** y sont primordiales. Ce dernier prend en effet une place considérable dans l'espace urbain, exerce une pression importante sur les

réseaux et constitue une grande source de nuisances pour les habitant·e·s (congestion, bruit, pollution et risque d'accident). En apaisant la circulation et en contenant la place de la voiture individuelle, on réduit ces impacts, on renforce l'attractivité et on améliore l'efficacité du système dans son ensemble. Cela permet en effet de créer des marges de manœuvre aussi bien pour les autres modes de déplacement que pour les usagères et usagers qui dépendent réellement des véhicules motorisés (personnes à mobilité réduite, artisans, services de santé et logistique urbaine).

Dans cette perspective, **les transports publics forment l'épine dorsale** de la mobilité dans et entre les agglomérations. Leur renforcement est essentiel à tous les niveaux : améliorer la desserte ferroviaire pour les liaisons interurbaines, développer métros et tramways, densifier les cadences de bus et proposer des interfaces attractives.

Ces réseaux structurants doivent être complétés par un maillage fin pour **les mobilités actives**, qui constituent un autre levier d'action majeur. Développer une infrastructure cyclable sûre et attractive est indispensable pour accéder aux gares et aux centralités (notamment depuis les localités voisines pour délester les axes d'entrée en ville aujourd'hui surchargés) et pour relier les quartiers. Il s'agit aussi de renforcer l'offre de stationnement pour les vélos et d'en améliorer la qualité (par exemple, vélostations sécurisées aux abords des pôles générateurs de mobilité). L'amélioration de l'accessibilité piétonne passe quant à elle par des espaces publics conviviaux, des cheminements directs et sûrs, pensés aussi pour les personnes à mobilité réduite, et de manière générale par une meilleure perméabilité du tissu urbain.

L'accessibilité en ville se joue donc fortement dans une **redistribution de l'espace public** entre toutes ses fonctions et tous ses usages : circulation de tous les modes de déplacement, stationnement des véhicules et vélos, séjour des personnes, espaces verts et surfaces nécessaires à la transition climatique. La végétalisation et la perméabilisation des sols jouent en effet ici un rôle essentiel : elles réduisent les îlots de chaleur, améliorent le confort urbain et participent à l'adaptation des villes aux changements climatiques (notamment lutte contre les crues), tout en créant des lieux de vie plus agréables.

La **gestion du stationnement** occupe à ce titre un rôle clé. Dans les secteurs bien desservis par les transports publics, il s'agit d'adapter le dimensionnement de l'offre en stationnement. La régulation par la tarification et la durée permet de donner la priorité aux besoins essentiels : résident·e·s, client·e·s, livraisons, personnes à mobilité réduite. Le stationnement en surface doit progressivement être déplacé vers des parkings en ouvrage ou mutualisés hors de l'espace public.

La **logistique urbaine** constitue également un enjeu essentiel d'accessibilité. Les villes ne peuvent fonctionner sans flux de marchandises, sans livraisons aux commerces et à la population, sans interventions d'artisans ou de services de soins. Des mesures spécifiques sont nécessaires pour assurer ces flux et soutenir l'activité économique locale : création de zones de livraison, gestion coordonnée des échanges logistiques, encouragement de solutions de logistique douce (cargocycles, micro-hubs urbains), etc. Les activités en amont dans la chaîne logistique, qui occasionnent un trafic de marchandises important, sont localisées en priorité dans les sites raccordés au réseau ferroviaire et proches des accès autoroutiers.

Le développement coordonné des transports et de l'urbanisation dans les agglomérations est soutenu par le programme national en faveur du trafic d'agglomération (PTA), dont bénéficient deux projets vaudois (Lausanne-Morges ; AggloY à Yverdon-les-Bains) et trois projets intercantonaux (Grand

Genève, incluant le district de Nyon ; Chablais Agglo ; Rivelac – Riviera/Veveyse/ Haut-Lac). Cette échelle de l'agglomération est particulièrement adéquate pour la planification de réseaux qui doivent se déployer dans l'espace urbain de manière coordonnée par-delà les frontières communales.

## VILLES ET CENTRES RÉGIONAUX

Les enjeux et solutions dans les villes et centres régionaux sont globalement les mêmes que dans les agglomérations, mais avec un degré d'intensité moins élevé. Ces territoires présentent un potentiel intéressant pour créer un espace de vie quotidien articulé autour de distances courtes, car la plupart des besoins fondamentaux peuvent y être satisfaits. Leur fonctionnement dépend toutefois en partie de l'offre spécifique des agglomérations, notamment leur grande densité d'emplois et la présence de centres de formation supérieure et de services spécialisés.

Ainsi, relier les villes et centres régionaux aux agglomérations par une **offre de transports publics efficace et attractive**, surtout ferroviaire, est essentiel. Aujourd'hui, tous les centres régionaux sont équipés d'une gare. Cette offre doit être complétée par des liaisons cyclables interurbaines sûres et confortables. Au sein des villes et centres régionaux, des bus assurent une **desserte locale** de base des principaux points d'intérêt, en particulier dans le souci de garantir leur accessibilité universelle. **La marche et le vélo** sont encouragés grâce à des mesures d'apaisement du trafic et d'aménagement. Un important potentiel de requalification de l'espace public y est mobilisable pour renforcer la qualité de vie : la modération des vitesses permet de redimensionner certaines voiries, la maîtrise du stationnement automobile public et sa concentration dans des ouvrages ouvrent de nouveaux espaces de séjour et de végétation.



Comme les villes et centres régionaux forment des centres de gravité pour les territoires moins denses qui les entourent, leurs gares – voire certains de leurs arrêts de bus – constituent des rouages importants pour amener les personnes dans les agglomérations. Leur fonction d'interface multimodale doit être développée et faciliter le recours combiné à plusieurs modes de déplacement pour un trajet. Des P+R et B+R à créer connectent de manière efficace et confortable les réseaux routiers, cyclables, piétonniers et ferroviaires. Il s'agit de concentrer le trafic à destination des agglomérations sur certains axes.

## VILLAGES ET ZONES D'HABITAT ÉPARS

Les villages et zones d'habitat épars remplissent une fonction avant tout résidentielle, l'offre de services y étant limitée. Ces territoires accueillent toutefois des activités primaires, comme l'agriculture, la viticulture et la sylviculture ainsi qu'un tissu plus ou moins développé d'activités secondaires et de PME. Leur accessibilité présente des configurations variées.

Les localités et villages, selon leur taille et leur situation géographique, disposent soit d'une bonne desserte en transports publics, soit d'un service concentré sur les heures de pointe. Lorsque les localités sont situées entre des centres urbains, le long d'un axe de chemin de fer, elles peuvent bénéficier d'un « effet de couloir » favorable à leur densification. La proximité d'un centre régional ou d'une agglomération favorise l'usage du vélo, jusqu'à destination ou en combinaison avec les transports publics, grâce à l'existence d'aménagements cyclables ou d'itinéraires situés à l'écart du trafic motorisé.

25'000 personnes environ résident aujourd'hui dans des zones d'habitat épars et excentré, difficile à desservir par les transports publics et où la voiture est appelée à conserver un rôle important. La politique de mobilité doit y promouvoir l'intermodalité, à savoir le possible rabattement en voiture, à vélo, voire à pied vers des interfaces de transports publics. Le Canton veille à y assurer la disponibilité de places de stationnement (voitures et vélos) en suffisance pour les gens qui ne bénéficient pas d'une bonne desserte à leur domicile.

De manière générale, les **nouvelles formes de mobilité** offrent un potentiel à explorer particulièrement dans ces zones peu denses (desserte agile, véhicules intermédiaires\*, mobilité partagée, covoiturage, etc.).

Même dans des villages, la question de l'accessibilité piétonne est essentielle. Des cheminements piétons sécurisés desservent les arrêts de bus et autres points d'intérêt locaux. Dans nombre de villages, la route cantonale, traversante, constitue à la fois une partie de l'espace public mais aussi un obstacle à la mobilité piétonne. C'est pourquoi un aménagement soigné, dans le respect des besoins de toutes les mobilités, locales ou de transit, est nécessaire.

## RÉGIONS TRANSFRONTALIÈRES

Enfin, pour les régions transfrontalières des arcs jurassien et lémanique, les flux pendulaires croissants<sup>[55]</sup> vers les agglomérations vaudoises et le bassin d'emploi de la Vallée de Joux font idéalement l'objet de liaisons en transports publics performantes. Lorsque cela n'est pas possible ou insuffisamment efficient, différentes solutions pour maîtriser le trafic individuel motorisé doivent être envisagées, comme l'intermodalité ou l'encouragement au covoiturage.

Les figures 24, 25 et 26 ci-après illustrent les divers types de territoire présents dans le canton de Vaud et les priorités à donner aux différents modes de déplacement entre et à l'intérieur de ceux-ci.

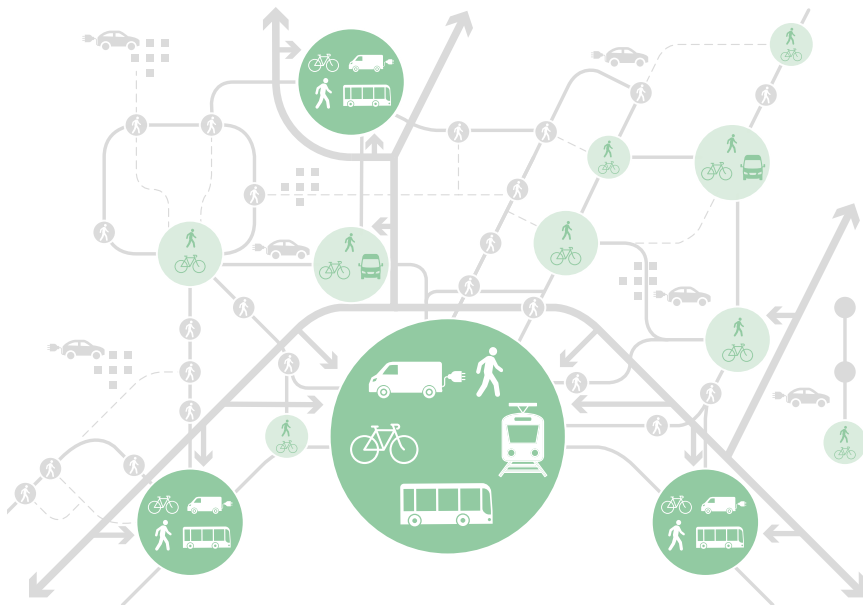
<sup>[55]</sup> Environ 10'000 frontaliers en 2000, et environ 45'000 en 2024 (Source : statistique des frontaliers).

→

**Figure 24**

Une diversité de territoires et des solutions de mobilité spécifiques à chacun

- Agglomération métropolitaine**  
Axes forts de transports publics urbains, réseaux bus et cyclable, perméabilité piétonne
- Agglomération**  
Réseaux bus et cyclable, perméabilité piétonne
- Petite ville ou centre régional**  
Réseau cyclable, perméabilité piétonne, évent. bus local
- Village**  
Réseau piéton majeur
- Habitat épars**



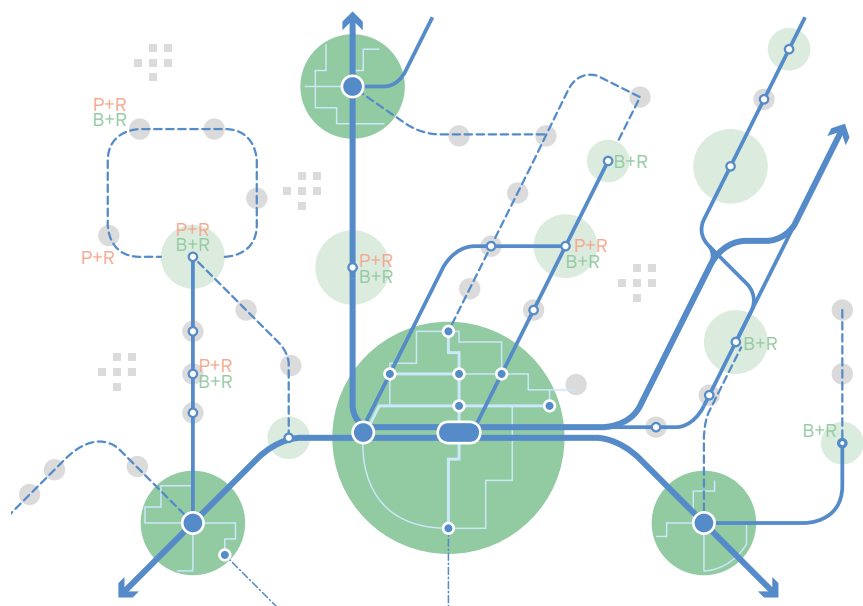
Le territoire est constitué d'agglomérations urbaines, de petites villes et centralités, de villages et d'habitat épars. Ces localités sont reliées par un réseau routier hiérarchisé. La voiture – électrique, légère et si possible partagée – demeure importante, en particulier dans les zones périphériques. À l'intérieur des localités, la marche constitue le socle du système de mobilité. Le rôle du vélo s'accroît avec la taille de la localité. Dans les agglomérations, des transports publics urbains performants sont développés.

→

**Figure 25**

Un réseau coordonné de transport publics

- Ferroviaire grande ligne
- Ferroviaire régional
- Bus régional
- Transport public lacustre
- Axe fort TP urbain
- Bus urbain
- Interface urbaine structurante
- Interface urbaine
- Gare








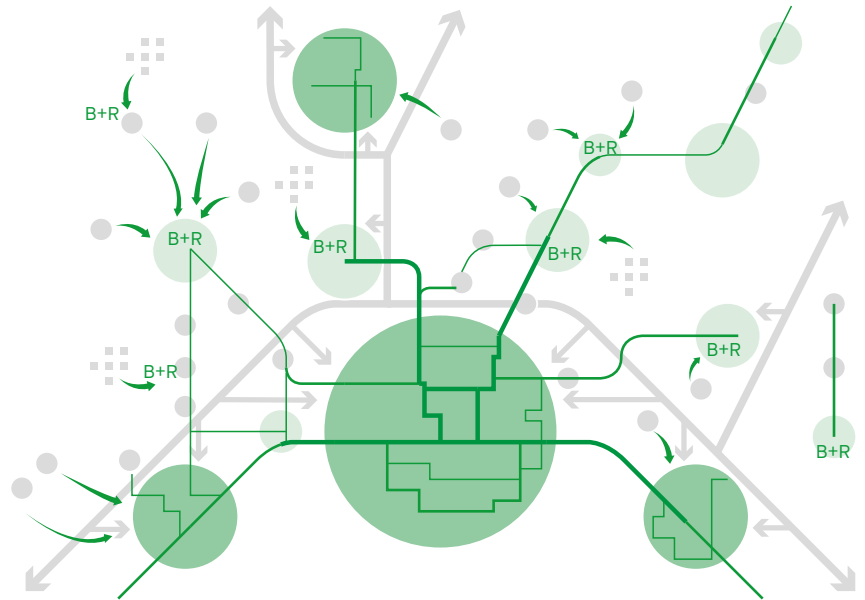
Un réseau coordonné de transports publics relie les localités. Les agglomérations sont connectées au réseau ferroviaire grandes lignes. Les villes et centres régionaux sont desservis par le train. Le RER permet un accès optimal aux agglomérations. Les villages qui ne sont pas situés sur des axes ferroviaires disposent d'une offre de bus adaptée à leur taille et leur localisation, permettant le rabattement vers les gares et centralités voisines. Des interfaces attractives connectent les transports publics entre eux et avec les autres modes de déplacement.

→

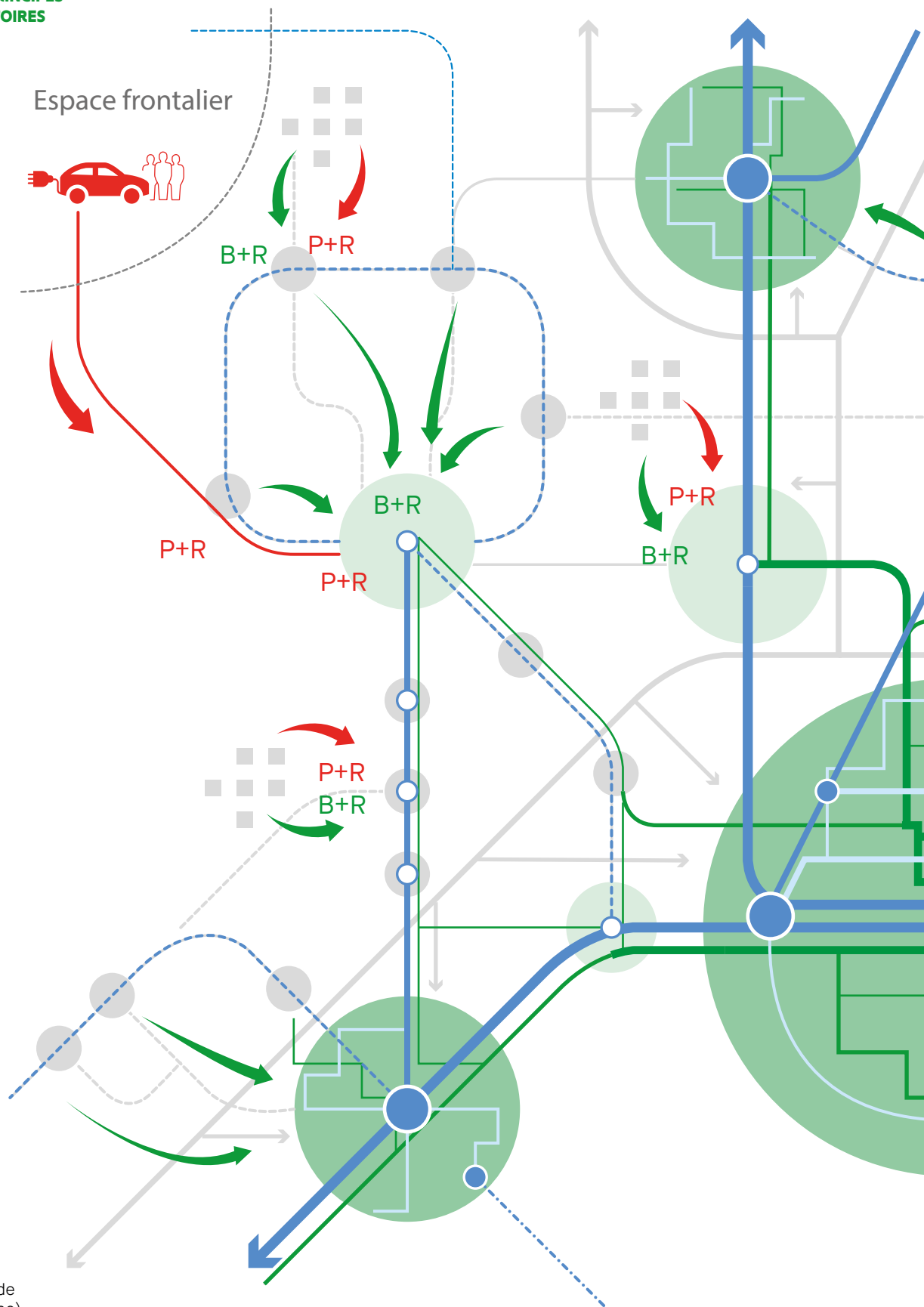
**Figure 26**

Un réseau cyclable sûr et continu  
aux différentes échelles

-  Voie express cyclable
-  Liaisons cyclables principales
-  Liaisons cyclables secondaires
-  Rabattement vélo
-  Installation B+R majeure



Un réseau cyclable hiérarchisé, continu, sûr et attractif est développé à l'échelle cantonale, régionale et communale. Ce réseau dessert les lieux d'activité de la vie quotidienne et permet le rabattement vers des haltes et arrêts TP équipés de stationnement vélo.

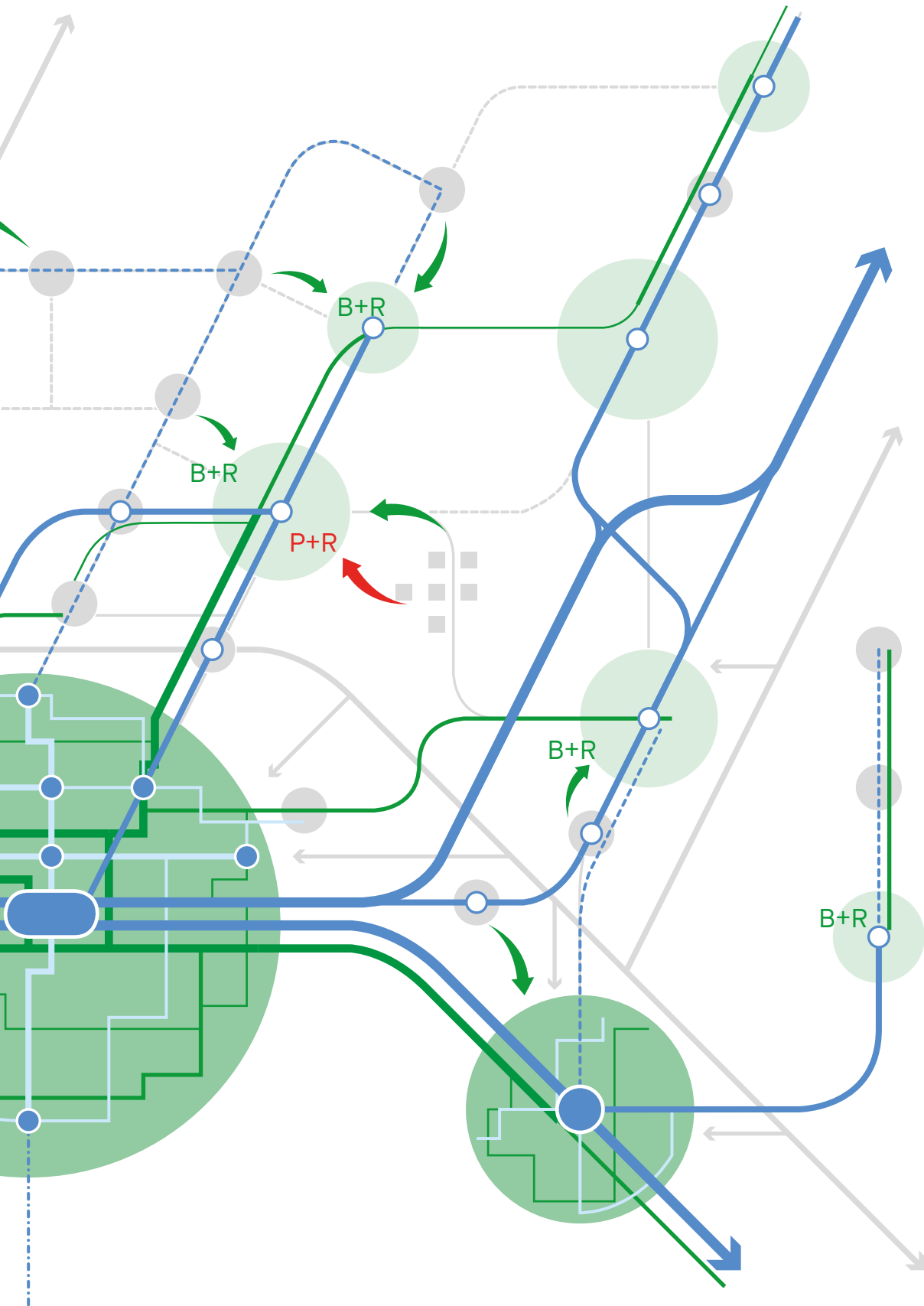


→ **Figure 27**  
Principes d'accessibilité différenciés selon les types de territoire (mobilité quotidienne)

- Agglomération Lausanne-Morges**  
Axes forts de transports publics urbains (AFTPU), réseaux bus et cyclable, perméabilité piétonne
- Agglomération**  
Réseaux bus et cyclable, perméabilité piétonne
- Petite ville ou centre régional**  
Réseau cyclable, perméabilité piétonne, évent. bus local
- Village**  
Réseau piéton majeur
- Habitat épars**

- Ferroviaire grande ligne
- Ferroviaire régional
- - - Bus régional
- · - · - Transport public lacustre
- Axe fort TP urbain
- Bus urbain
- Interface urbaine structurante
- Interface urbaine
- Gare

- Voie express cyclable
- Liaison cyclable principale
- Liaison cyclable secondaire
- ↘ Rabattement vélo
- ↘ B+R Installation B+R majeure
- ↘ Rabattement TIM
- ↘ Rabattement TIM avec promotion particulière du covoiturage
- ↘ P+R Installation P+R majeure



En comparaison avec les déplacements utilitaires quotidiens, la mobilité de loisirs est moins déterminée par la structure territoriale. Les pratiques, très variées et variables, sont plus difficiles à cerner. Pour les loisirs quotidiens (activités sportives ou culturelles), le choix du mode de déplacement dépend de la disponibilité d'une offre à proximité du lieu de résidence et de son accessibilité (possibilités d'accès et conditions de stationnement). Pour les activités d'une journée ou les courts séjours, les pratiques de mobilité sont davantage en lien avec l'accessibilité du lieu de destination.

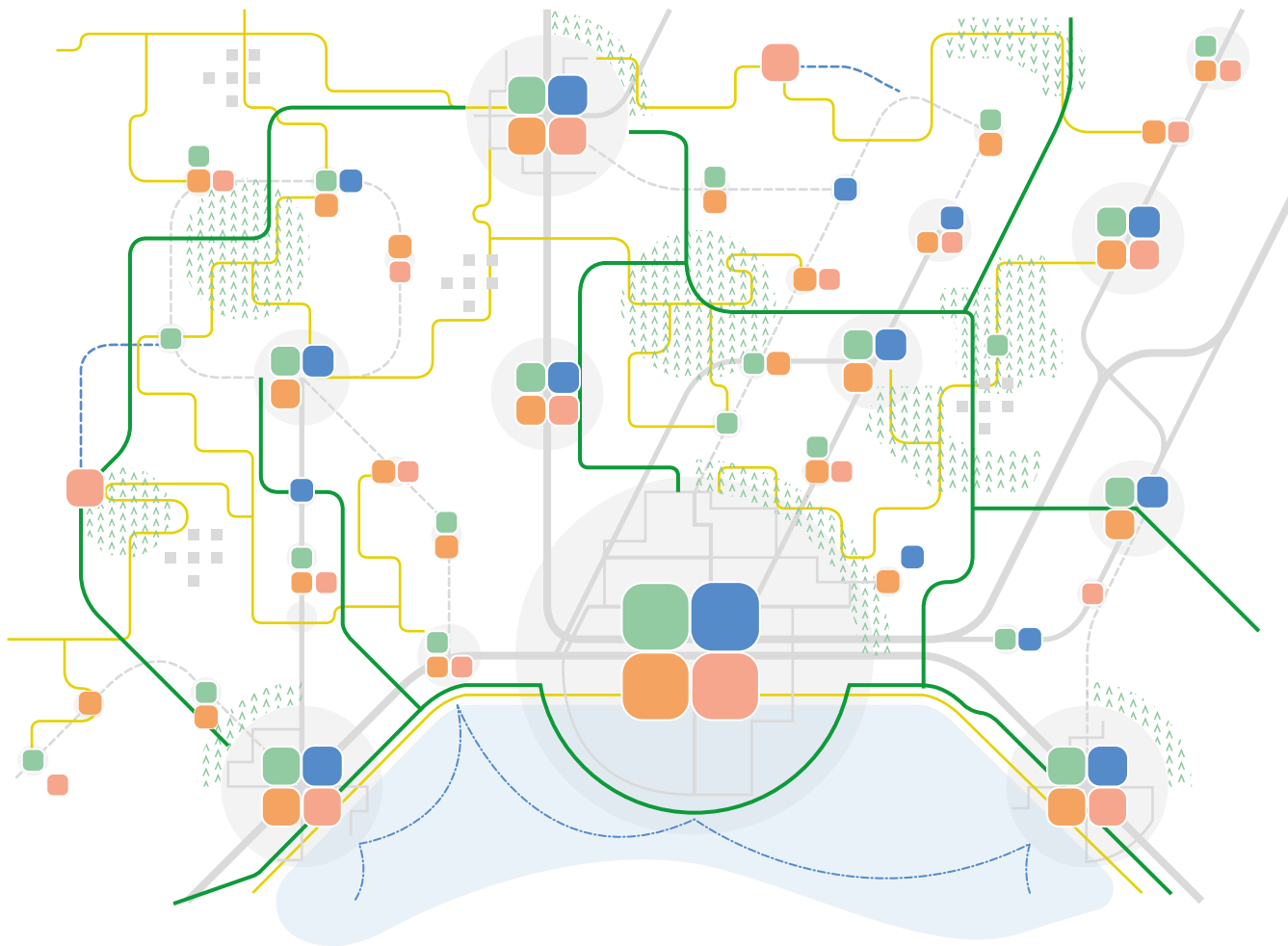
Dans la perspective d'une sobriété de déplacement accrue, la promotion des loisirs de proximité joue un rôle central. Ceux-ci s'adossent aux itinéraires de randonnée pédestre, de cyclotourisme et de VTT, articulés autour du réseau de transports publics. Les sites touristiques ou de détente (musées, sites remarquables, plages) doivent bénéficier d'une desserte en transports publics suffisamment dense et attractive (figure 28). Des transports publics capacitaires doivent également permettre d'accéder aux régions touristiques de montagne, pour des séjours de moyenne et longue durée (figure 29).

→

**Figure 28**  
Accès aux loisirs quotidiens  
et de proximité

→

**Figure 29**  
Accès aux loisirs plus distants, pour des  
séjours de moyenne ou longue durée



**Offre de loisirs**

- ● Offre urbaine complète :
  - Activité sportive, détente, plein air
  - Offre culturelle (musées, cinémas, ...)
  - Activités associatives
  - Sites touristiques, monuments
- ● Offre locale partielle

**Mobilité de loisirs**

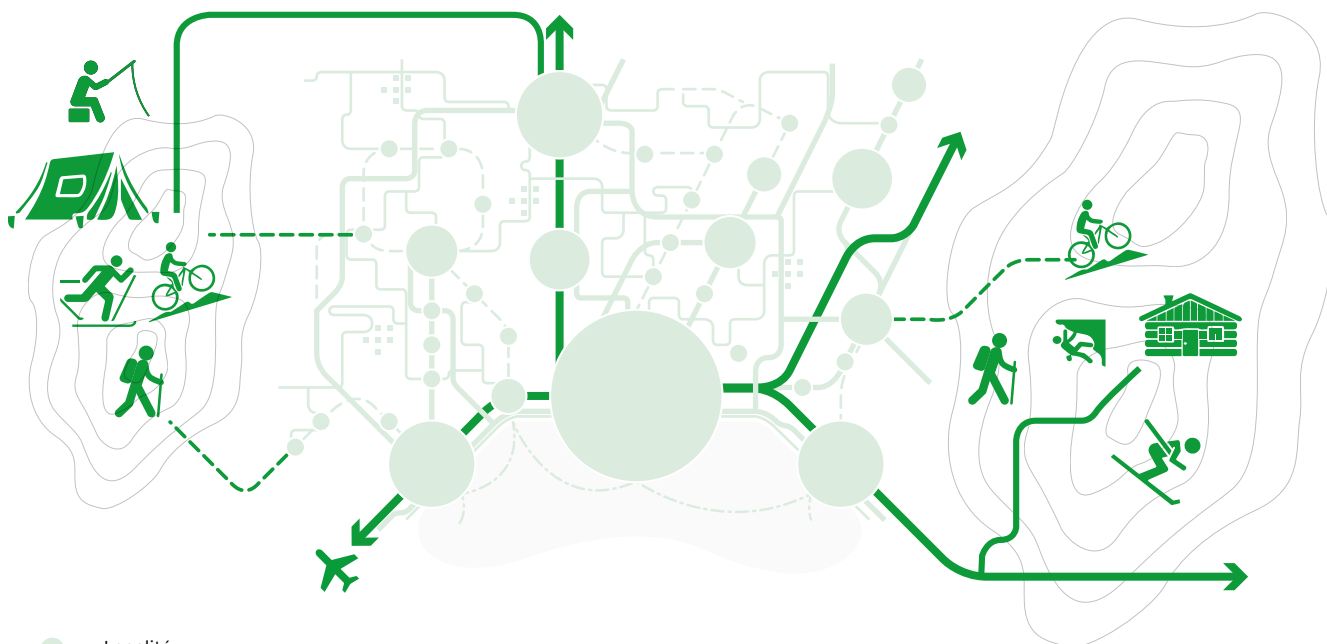
- Chemins de randonnée pédestre
- Réseau cyclable de loisirs
- - - Ligne de bus à vocation touristique
- - - Ligne lacustre à vocation touristique

**Accès TP à l'offre de loisirs**

- Ferroviaire grande ligne
- Ferroviaire régional
- - - Bus régional

**Lieux de loisirs, détente**

- ▲▲▲▲▲ Forêt, parc périurbain
- Lac et rives



- Localité
- Ferroviaire grande ligne
- Ferroviaire régional
- - - Bus régional

## 3.5 PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE

La stratégie cantonale de mobilité multimodale à l'horizon 2050 fixe des ambitions générales qu'il s'agit de préciser et de concrétiser progressivement. Sa mise en œuvre constitue un travail de longue haleine, accompagné ou conditionné par les éléments suivants :

- la révision complète du plan directeur cantonal ;
- l'établissement des prochaines générations de plan climat ;
- l'adoption de la loi sur la mobilité et les révisions à apporter à d'autres lois ;
- l'octroi, par voie de décrets et/ou budgétaire, des moyens nécessaires en tenant compte de la situation économique et financière du Canton ;
- la nécessité de monitorer les effets et évolutions pour actualiser et ajuster les actions du Canton.

De manière plus spécifique, la stratégie cantonale de mobilité multimodale se décline en stratégies sectorielles et interventions touchant des thématiques très différentes. Les principales actions mentionnées au chapitre 3.2, qui concrétisent les quatre axes de la stratégie, ne laissent entrevoir que partiellement l'ampleur et la complexité des actions à mener par le Canton. Certaines stratégies sectorielles sont en cours de déploiement et s'inscrivent pleinement dans le cadre général présenté dans les pages qui précèdent :

- stratégie cantonale ferroviaire ;
- stratégie cantonale de promotion du vélo ;
- stratégie cantonale du transport de marchandises ;
- stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs.

La Direction générale de la mobilité et des routes poursuivra la mise en œuvre de la stratégie de mobilité multimodale en définissant progressivement des actions complémentaires (actualisation d'anciennes stratégies, établissement de nouvelles). Des demandes de crédits pourront être déposées pour leur mise en œuvre.

L'orientation de l'action est donnée. Son intensité dépendra des capacités humaines et financières, mais aussi de la volonté et du pragmatisme dont il sera fait preuve. L'engagement et la bonne coordination entre les acteurs, en particulier le Canton et les Communes qui travaillent de concert sur la plupart des thématiques, garantissent un déploiement efficace de l'action publique.





# 4

# CONCLUSION



La stratégie cantonale de mobilité multimodale répond à une importante mission confiée aux collectivités publiques. Chacun dans leurs domaines de compétence, Confédération, Canton et Communes doivent garantir une accessibilité de qualité sur l'ensemble du territoire. L'accessibilité n'est pas un simple paramètre technique, elle est au cœur de la vie des Vaudoises et de Vaudois. Elle est garante de la satisfaction des besoins essentiels de la population : travailler, se former, s'approvisionner, se soigner et se divertir. De même, une économie dynamique et au service de chacun·e peut s'adosser avec succès à un système de transport mieux équilibré et plus efficient.

La mise en oeuvre de la stratégie nécessite et répond à de profonds changements en cours de nos pratiques de déplacement. Ces changements permettront de réduire les distances parcourues, de favoriser dès que possible les modes de transport à faibles émissions et d'utiliser de manière plus efficiente les transports individuels motorisés.

Les ambitions portées par cette stratégie sont à la mesure des défis auxquels le territoire vaudois est confronté. En outre, elles s'inscrivent dans l'objectif de zéro émission nette pour le secteur de la mobilité, en accord avec la forte attente exprimée par la population en faveur de la protection du climat.

La mise en œuvre de cette stratégie représente un chantier de grande ampleur, qui s'inscrira dans la durée. Elle nécessitera la mobilisation de ressources variées : une base légale actualisée, des moyens permettant de préciser et de concrétiser les actions du Canton dans les différents domaines concernés, ainsi qu'un dispositif de suivi rigoureux pour analyser les effets des mesures déployées et ajuster les interventions lorsque cela s'avèrera nécessaire.

Si la stratégie est une boussole, il s'agit de reconnaître que l'évolution des usages et besoins en mobilité n'est pas entièrement prévisible, ce qui impose une mise en œuvre agile et pragmatique. Cette capacité d'adaptation sera essentielle pour concrétiser les intentions cantonales et maintenir le cap fixé.

Ainsi, cette stratégie trace une voie exigeante, mais indispensable. Elle affirme la volonté cantonale de construire un territoire accessible, durable et cohérent, au service de la qualité de vie de toutes et tous.



# 5

# GLOSSAIRE ET ABRÉVIATIONS



# 5.1 GLOSSAIRE

## **Coût externe**

Traduction monétaire d'une externalité négative.  
(Voir aussi externalité négative)

## **Démotorisation**

La démotorisation est l'abandon par les ménages d'un ou plusieurs véhicules particuliers motorisés, rendue possible par le choix d'autres modes de déplacement (modes actifs et/ou transports publics) ou par la mutualisation de véhicules (autopartage).

## **Dettes carbone**

La dette carbone correspond à l'accumulation d'émissions de gaz à effet de serre (GES) excédant les limites fixées par les accords climatiques internationaux. Elle traduit le dépassement du budget carbone conforme aux objectifs climatiques. Chaque tonne excédentaire d'émissions vient alourdir cette dette environnementale que nous transmettons aux générations futures.

## **Émissions de gaz à effet de serre directes et indirectes**

Les émissions directes sont générées dans le périmètre immédiat de l'activité de déplacement (par exemple, gaz d'échappement des voitures). Les émissions indirectes sont générées en amont ou en aval de cette activité (émissions générées pour produire, entretenir, détruire ou recycler les véhicules, pour les alimenter en énergie, pour leur mettre des infrastructures à disposition).

## **Émissions territoriales et extraterritoriales**

Les émissions territoriales sont générées directement dans le périmètre du canton, par l'ensemble des usagers et usagères présents sur le territoire. Les émissions extraterritoriales sont générées en dehors de ce périmètre par les Vaudoises et les Vaudois ou pour les activités implantées sur le territoire. Exemple : émissions liées à la part des déplacements pendulaires effectués par les Vaudoises et Vaudois hors du canton ; émissions liées aux voyages en avion ; émissions liées à la production de véhicules à l'étranger.

## **Énergie grise**

L'énergie grise est la quantité d'énergie consommée lors du cycle de vie d'un matériau ou d'un produit : l'extraction, la transformation, la fabrication, la production, le transport, la mise en œuvre, l'entretien et enfin le recyclage, à l'exception notable de l'utilisation.

## **Équivalent CO<sub>2</sub>**

L'équivalent CO<sub>2</sub> est une unité créée par le GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) pour comparer l'impact des différents gaz à effet de serre sur le réchauffement climatique.

## **Externalité négative**

Effet négatif d'une activité qui n'est pas pris en charge par celui qui la réalise, et qui est subi par des tiers, la collectivité, voire les générations futures. Les externalités négatives de la mobilité sont aussi bien sociales qu'environnementales et économiques.

## **Neutralité carbone (ou « zéro émission nette »)**

La neutralité carbone n'implique pas d'éliminer toutes les émissions de gaz à effet de serre (GES) provoquées par les activités humaines, mais d'assurer un équilibre entre les émissions qu'elles génèrent et celles qui peuvent être captées.

## **Personne-kilomètre et tonne-kilomètre**

Unité de mesure correspondant au déplacement d'une personne ou d'une tonne de marchandises sur un kilomètre.

## **Territoire des courtes distances**

Territoire développé selon des principes de mixité et de proximité des services et des activités, au sein duquel l'accès à la majorité des besoins du quotidien peut se faire à pied.

## **Véhicule intermédiaire**

Véhicule de transport de personnes ou de marchandises dont les caractéristiques en termes de poids et de puissance se situent entre celles du vélo classique et celles de l'automobile : vélo électrique 25 et 45 km/h, vélo-cargo, tricycle, quadricycle motorisé, microvoiture, etc.

## 5.2 SIGLES ET UNITÉS DE MESURE

**éq.CO<sub>2</sub>**

Équivalent CO<sub>2</sub>

**GES**

Gaz à effet de serre

**LMob**

Loi sur la mobilité

**MA**

Mobilité active, modes actifs (marche et vélo)

**MRMT**

Microrecensement mobilité et transports de l'Office fédéral de la statistique

**pkm**

Personne-kilomètre

**PDCn**

Plan directeur cantonal

**TIM**

Transports individuels motorisés

**tkm**

Tonne-kilomètre

**TP**

Transports publics





# IMPRESSUM



**ÉDITEUR**

Département des institutions, de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (DICIRH) du Canton de Vaud  
Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR)  
Place de la Riponne 10  
CH – 1014 Lausanne  
[www.vd.ch/mobilite-strategie](http://www.vd.ch/mobilite-strategie)

**RÉDACTION**

Virginie Kauffmann, bureau GEOGRAFE  
Alain Jarne, Simon Bouiller et Sophie Noirjean, DGMR

**COMITÉ DE PILOTAGE**

Direction de la DGMR  
Secrétariat général du DICIRH

**PRODUCTION DES DONNÉES**

Observatoire et analyses de la mobilité, DGMR

**CONCEPTION GRAPHIQUE**

Ricardo Fernandes, bureau actéon

**PHOTO DE COUVERTURE ET ILLUSTRATIONS**

Photo de couverture : © Boris Bron  
Figures : élaboration DGMR, conception graphique bureau actéon  
Figures 6, 11, 15 et 16 : élaboration externe, voir les sources

**PUBLICATION**

Stratégie cantonale de mobilité multimodale adoptée par le Conseil d'État en sa séance du 17 juin 2026







Département des institutions, de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (DICIRH) du Canton de Vaud  
Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR)  
Place de la Riponne 10  
CH – 1014 Lausanne

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