

numerus

courrier statistique

www.stat.vd.ch

34^e année juillet 2017

LES VAUDOIS PARCOURENT CHAQUE JOUR EN MOYENNE 38 KM, DONT 15 KM POUR LEURS LOISIRS

Les Vaudois ont parcouru en moyenne 38 km par jour sur le territoire national en 2015, dont 73 % en transport individuel motorisé, 20 % en transports publics et 6 % à pied ou à vélo. C'est pour leurs loisirs que les Vaudois se déplacent le plus, devant le travail et les achats. Les habitants des centres urbains parcourent les distances les plus faibles et recourent davantage aux transports publics et à la mobilité douce. En comparaison avec l'année 2000, les Vaudois utilisent davantage les transports en commun et recourent moins intensément aux transports privés motorisés.

Le microrecensement mobilité et transports 2015 (voir détails en page 2) permet d'analyser la mobilité quotidienne des Vaudois. Parmi les nombreuses thématiques traitées dans cette enquête, nous nous intéressons ici à la possession de véhicules privés et d'abonnements des transports publics, à l'intensité et aux motifs des déplacements ainsi qu'à leur répartition modale.

VÉHICULES PRIVÉS ET TRANSPORTS PUBLICS

Sur le plan cantonal, le nombre de voitures par ménage atteint 1,2 et n'a pas évolué depuis 2000. Les ménages comptant le plus de membres sont ceux qui possèdent le plus grand nombre de voitures. Ainsi, les foyers de plus de 4 personnes vivent en moyenne avec 1,9 voiture en 2015. Le taux de motorisation atteint 1,3 voiture au sein des ménages de deux personnes et 0,6 chez les personnes vivant seules. Plus le ménage compte de membres, plus il devient compliqué de vivre sans voiture.

S'il est relativement fréquent pour une personne seule de se passer de voiture (41 % en 2015), seuls 14% des ménages de deux personnes sont dans ce cas. Enfin, rares sont les ménages de cinq personnes ou plus qui ne possèdent pas de voiture (6%) [F1].

UN TIERS DES MÉNAGES ONT PLUSIEURS VOITURES

La proportion de ménages vaudois possédant au moins une voiture régresse depuis 2000, passant de 83 % à 79 % en 2015 pour se rapprocher de la moyenne suisse (78 %). Si 47 % des ménages vaudois disposent d'une seule voiture, près d'un tiers (32 %) en possèdent plusieurs; 26 % des ménages disposent de deux voitures et 6 % en possèdent trois ou plus.

Ce sont les ménages aux revenus les plus bas qui disposent le moins souvent d'une voiture. Ainsi, seuls 54 % des ménages gagnant moins de 4000 francs par mois possèdent une voiture, contre 94 % de ceux dont le revenu dépasse 12 000 francs. A relever toutefois que les ménages les plus aisés comptent en moyenne plus de personnes.

- 1 Véhicules privés et transports publics
- 4 Intensité et répartition des déplacements
- 6 Répartition modale des déplacements
- 8 Principaux résultats

» www.stat.vd.ch/mobilite

© Statistique Vaud
Rue de la Paix 6 - 1014 Lausanne
T +41 21 316 29 99
info.stat@vd.ch

Abonnement: CHF 49.–

Rédacteur responsable: Gilles Imhof

Rédaction: Sylviane Brandt (SB)

Mise en page: Statistique Vaud

Imprimé en Suisse



STATISTIQUE VAUD

Département des finances
et des relations extérieures

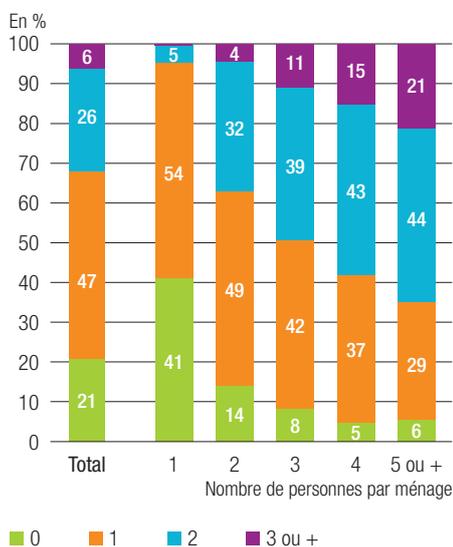
LA PART DES MÉNAGES SANS VOITURE PROGRESSE EN MILIEU URBAIN

Les caractéristiques du lieu de domicile du ménage conditionnent également la possession d'un véhicule privé. En effet, les habitants des villes-centres bénéficient d'une bonne qualité de desserte en transports publics, alors que l'offre reste marginale dans certaines communes périurbaines. Dans les régions les mieux desservies, les ménages peuvent ainsi renoncer plus facilement à leur voiture privée. Les citoyens bénéficient également d'une offre de *car sharing* étendue, qui s'inscrit en complémentarité avec les transports publics.

Entre 2000 et 2015, la part des ménages lausannois vivant sans voiture est passée de 35 % à 46 % [F2]. Les foyers domiciliés dans les autres centres suivent également cette tendance, puisque la proportion de ménages sans voiture gagne 3 points en quinze ans dans les centres principaux et le suburbain dense (de 21 % à 24 %) ainsi que dans les centres secondaires et le suburbain dispersé (de 10 % à 13 %).

Si ces évolutions découlent en partie de l'amélioration de la desserte en transports publics dans les centres, il ne s'agit pas là toujours d'un choix librement consenti. La surreprésentation des ménages à faible revenu ou peu mobiles dans les centres urbains, de même qu'une offre de stationnement limitée et parfois onéreuse pourrait également expliquer ce choix.

[F1] VOITURES PAR MÉNAGE, VAUD, 2015



UN MÉNAGE SUR 25 POSSÈDE UN VÉLO ÉLECTRIQUE

En 2015, plus de la moitié (56 %) des ménages vaudois possèdent un ou plusieurs vélos (tous types confondus). C'est dans les communes périurbaines ou de montagne que les détenteurs de vélos sont les plus nombreux (66 % des ménages). Sur le plan cantonal, 4 % des ménages disposent d'au moins un vélo électrique. Au niveau suisse, le vélo électrique a conquis 7 % des ménages en 2015, soit trois fois plus qu'en 2010. Les Suisses allemandiques en sont de plus grands adeptes (8 %) que les Suisses romands (5 %).

Parmi les deux-roues motorisés, les motos et scooters équipent 13 % des ménages vaudois en 2015 (9 % en 2000), alors que seuls 2 % d'entre eux possèdent encore un cyclomoteur.

DE PLUS EN PLUS DE RETRAITÉS POSSÈDENT LE PERMIS DE CONDUIRE

En 2015, 82 % de la population vaudoise de 18 ans et plus possède le permis de conduire voiture (80 % en 2000). Alors que 87 % des hommes en sont titulaires, les femmes ne sont que 77 % à en disposer. De même, des différences notables se rencontrent entre générations [F3]. Les jeunes de 18 à 24 ans ne sont ainsi que 57 % à posséder le permis, contre 87 % des 25-44 ans et 90 % des 45-64 ans. A partir de 65 ans, la proportion des titulaires du permis chute à 71 %. Au sein de chaque génération, les femmes disposent moins souvent du permis que les hommes. L'écart le plus marqué se situe parmi la population ayant atteint l'âge de la retraite, avec seulement 62 % de femmes titulaires du permis contre 83 % parmi les hommes.

Définition

Le microrecensement mobilité et transports (MRMT), enquête réalisée au niveau suisse tous les cinq ans par l'Office fédéral de la statistique (OFS) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE), s'intéresse au comportement de la population en matière de mobilité. En 2015, 5500 personnes domiciliées dans le canton de Vaud et âgées d'au moins 6 ans ont été interrogées dans le cadre de cette enquête.

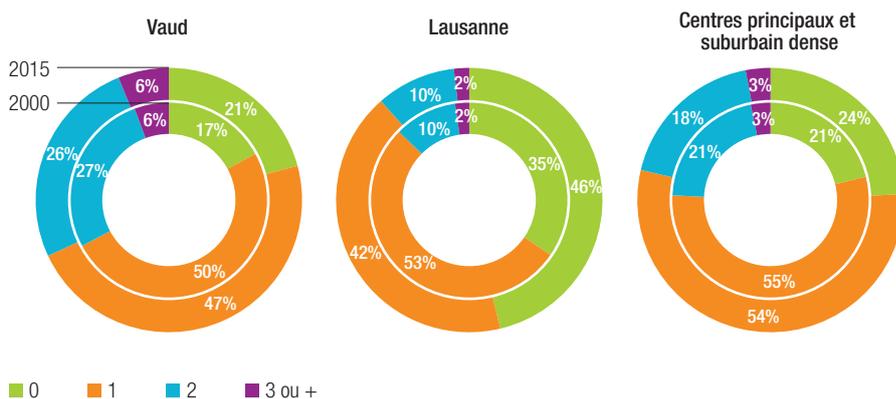
Précision des résultats

Les résultats calculés sur la base des MRMT 2000 à 2015 auprès d'un échantillon de personnes résidant dans le canton de Vaud comprennent toujours une incertitude statistique. Celle-ci peut être évaluée en calculant un intervalle de confiance pour les proportions et les valeurs moyennes. Par exemple, en tenant compte de cette marge d'erreur, on peut affirmer, avec une probabilité de 95 % de ne pas se tromper, que la distance journalière réelle parcourue par les Vaudois (calculée sur l'ensemble de la population) se monte en 2015 à 38,2 km ±1,5 km. Elle est donc comprise entre 36,7 km et 39,7 km.

Sur cette base, nous avons axé nos analyses et commentaires essentiellement sur les évolutions dans le temps et les disparités régionales qui sont statistiquement significatives.

Entre 2000 et 2015, l'évolution la plus marquante est sans conteste la généralisation du permis parmi les seniors (de 55 % à 71 %). De génération en génération, l'accès au permis de conduire s'est en effet généralisé, en particulier pour les

[F2] VOITURES PAR MÉNAGE SELON LE LIEU DE DOMICILE, VAUD



femmes. Les seniors d'aujourd'hui sont ainsi plus souvent au bénéfice d'un permis que leurs aînés.

Parmi les jeunes adultes (18-24 ans), l'évolution a dans un premier temps suivi une tendance opposée à celle des seniors : la part des jeunes disposant d'un permis a en effet baissé de 67 % à 52 % entre 2000 et 2010. Cette tendance ne s'est toutefois pas poursuivie entre 2010 et 2015.

TROIS QUARTS DES 16-24 ANS DÉTIENNENT UN ABONNEMENT DES TRANSPORTS PUBLICS

Les Vaudois disposent de plus en plus souvent d'un abonnement des transports publics (TP), demi-tarif inclus. En 2015, 48 % des Vaudois de 16 ans et plus sont dans ce cas (31 % en 2000). Ce sont les jeunes (16-24 ans) qui en disposent le plus fréquemment (74 %), suivis des retraités (47 % des 65 et plus) [F4]. Quel que soit l'âge, les femmes détiennent plus souvent un abonnement que les hommes.

En 2015, les Vaudois sont 30 % à posséder un abonnement CFF demi-tarif. La part des détenteurs d'abonnements régionaux de type *Mobilis* atteint 15 %, alors que 8 % des Vaudois disposent d'un abonnement général. C'est essentiellement entre 2000 et 2010, sous l'impulsion de la mise en service du M2 et du développement des réseaux régionaux (RER Vaud) que les transports publics ont gagné de nouveaux abonnés (de 31 % à 46 % des Vaudois entre 2000 et 2010). Sur la période 2010 à 2015, seuls les détenteurs d'abonnements régionaux ont connu une progression sensible (de 12 % à 15 %), qui s'explique notamment par l'extension du réseau *Mobilis*.

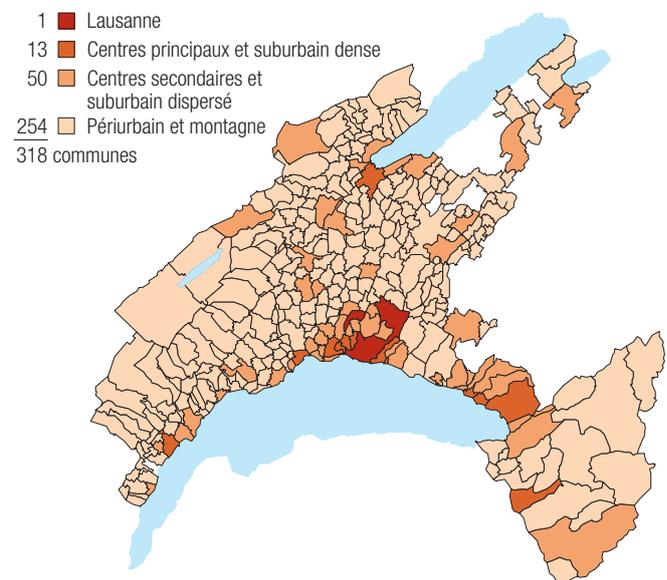
VAUD COMPTE MOINS D'ABONNÉS AUX TP QUE LA MOYENNE SUISSE

Les Vaudois possèdent moins souvent un abonnement des TP (48 %) qu'en moyenne nationale (57 % en 2015). Ce sont les résidents suisses alémaniques qui sont les clients les plus réguliers des TP (62 % d'abonnés), devant les romands (46 %) et les suisses italiens (29 %). Au sein du canton de Vaud, les différences sont importantes entre les régions périurbaines ou de montagne qui recensent 36 % d'abonnés des TP et la commune de Lausanne qui compte 67 % de détenteurs d'abonnements. Entre ces deux extrêmes, les centres principaux et le suburbain dense (53 % d'abonnés) ainsi que les centres secondaires et le suburbain dispersé (45 %) se rapprochent de la moyenne cantonale.

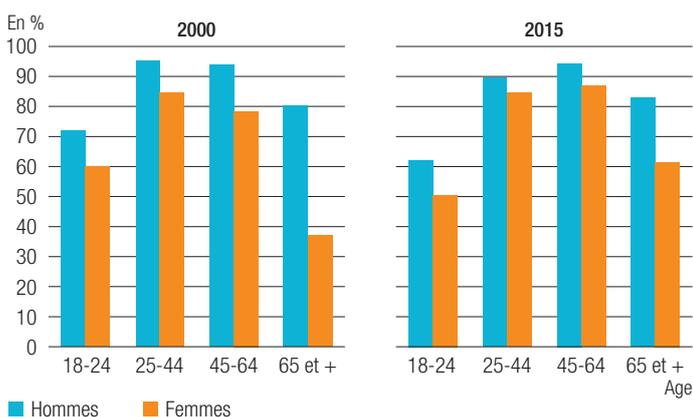
Découpage typologique des communes

L'Observatoire vaudois de la mobilité a défini en 2016 une nouvelle typologie territoriale en vue d'analyser les comportements en matière de mobilité. Cette typologie distingue les communes selon leur densité de population et d'emploi ainsi qu'en fonction des conditions qu'elles offrent aux habitants pour accéder aux services et à l'emploi. Elle tient compte également de la pendularité des habitants. Les quatre types de communes retenus ici sont les suivants : **Lausanne** se distingue par sa qualité de desserte en transports publics (TP) et sa densité élevée ; les **centres principaux et le suburbain dense** se caractérisent par une attractivité élevée des TP qui offre un accès rapide à un important bassin d'emploi ; dans les **centres secondaires et le suburbain dispersé**, l'attractivité des TP est moyenne à faible et la part des pendulaires sortants élevée. Enfin, c'est dans les **communes périurbaines et de montagne** où l'habitat est le plus dispersé que l'offre en TP est la moins développée.

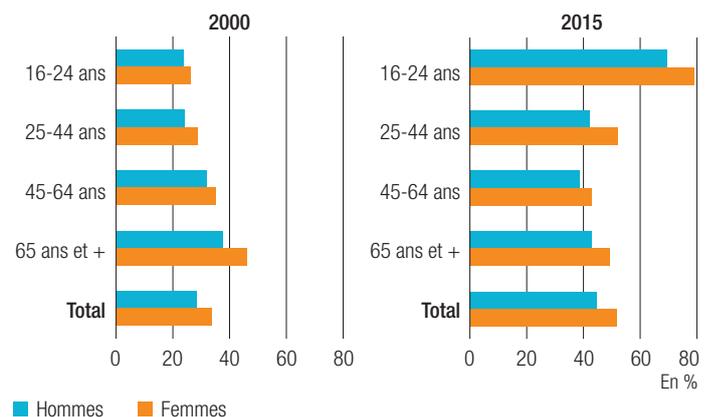
TYPOLOGIE DES COMMUNES, VAUD, 2015



[F3] DÉTENTEURS DU PERMIS DE CONDUIRE SELON L'ÂGE, VAUD, 2000 ET 2015



[F4] DÉTENTEURS D'ABONNEMENTS DES TP SELON L'ÂGE, VAUD, 2000 ET 2015



INTENSITÉ ET RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS

En 2015, 89% des Vaudois de 6 ans et plus ont effectué au moins un déplacement hors de chez eux un jour donné, les hommes (90%) plus souvent que les femmes (87%). Le taux de mobilité dépend principalement de l'âge et du statut d'activité des individus. Les jeunes adultes (18-24 ans) sont ainsi plus mobiles (93%) que leurs aînés (45-64 ans : 90%). Le taux de mobilité diminue ensuite sensiblement à partir de l'âge de la retraite pour se situer à 69% parmi les personnes de 80 ans et plus.

Les personnes travaillant à plein temps sont les plus mobiles (94%), devant les personnes en formation (92%) et les actifs à temps partiel (90%). Les Vaudois sans activité professionnelle sortent le moins souvent de chez eux (80%).

38 KM PARCOURUS PAR JOUR EN 83 MINUTES

Les résidents vaudois âgés de 6 ans et plus ont parcouru 38 km par jour en moyenne sur le territoire suisse en 2015, soit près de 14 000 km sur l'ensemble de l'année. Cette distance n'a pas évolué de manière significative depuis 2000. C'est le samedi que les Vaudois se déplacent le plus (41 km), suivi du lundi au vendredi (38 km) et du dimanche (37 km). Les hommes parcourent de plus grandes distances (45 km) que les femmes (32 km), tout comme les jeunes adultes (51 km) en comparaison avec les seniors (27 km pour les 65-79 ans).

En moyenne, les Vaudois ont passé 83 minutes en déplacement, sans compter les temps d'attente et de correspondance. A l'image des distances parcourues, c'est le samedi que les Vaudois passent le plus de temps en déplacement (89 minutes), devant les jours de semaine (84 min.) et le dimanche (74 min.). Le temps de trajets des hommes (89 min.) dépasse de 12 minutes celui des femmes.

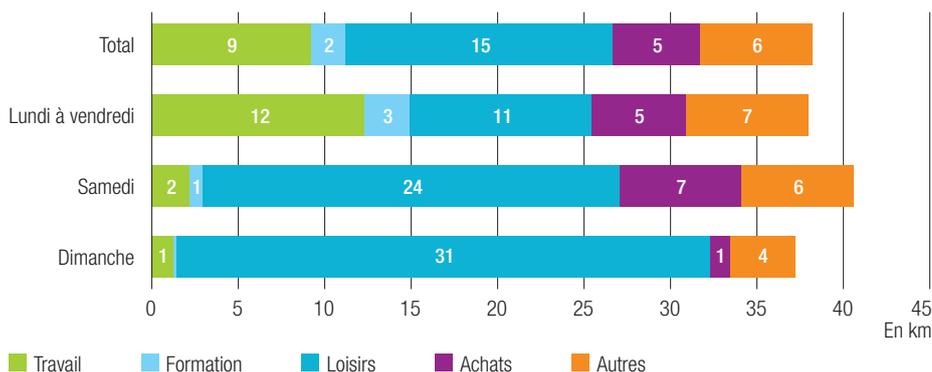
LES LOISIRS COMME PRINCIPAL MOTIF DE DÉPLACEMENT

Les loisirs représentent le motif principal de déplacement avec une distance moyenne de 15 km par jour [F5]. Les trajets pour se rendre au travail et en revenir arrivent en deuxième position avec 9 km, suivis par les déplacements liés aux achats (y compris la consommation de services) avec 5 km. Ces trois motifs principaux représentent 78% des distances moyennes parcourues : 41% pour les loisirs, 24% pour le travail et 13% pour les achats. Les distances parcourues pour d'autres motifs se répartissent entre les activités professionnelles et les voyages de service (8%), les déplacements pour rendre service et accompagner (7%) et ceux liés à la formation (5%).

DISTANCES PLUS GRANDES POUR LES HABITANTS DES RÉGIONS PÉRIPHÉRIQUES

La structure du territoire joue un rôle déterminant sur les distances parcourues. Les habitants des communes périurbaines et de montagne parcourent les plus grandes distances avec une moyenne de 44 km par jour en 2015. Plus le degré d'urbanité augmente, plus cette distance se réduit. Les résidents des centres secondaires et du suburbain dispersé effectuent en moyenne 41 km par jour, contre 35 km pour ceux des centres principaux et du suburbain dense et seulement 30 km pour les Lausannois.

[F5] DISTANCE JOURNALIÈRE SELON LE MOTIF DE DÉPLACEMENT, VAUD, 2015



Taux de mobilité

Part des personnes qui, le jour de l'enquête, ont entrepris au moins un déplacement hors de chez elles.

Déplacements et étapes

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

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

Le lieu de résidence influence également la répartition des déplacements au cours de la semaine. Les habitants des régions périphériques se déplacent plus intensément du lundi au vendredi (46 km), lorsque les distances parcourues sont principalement liées au travail. Le samedi, jour durant lequel les déplacements sont rythmés par les loisirs et les achats, ce sont les résidents des centres principaux et du suburbain dense (46 km) ainsi que ceux des centres secondaires et du suburbain dispersé (47 km) qui se déplacent le plus. Quant aux Lausannois, c'est le dimanche qu'ils effectuent les plus grands déplacements (33 km).

LES VAUDOIS PARCOURENT 3 KM DE PLUS QUE LES ZURICHOIS

La distance journalière moyenne parcourue en Suisse par les Vaudois en 2015 (38 km) est comparable à la moyenne suisse (37 km), mais dépasse celle des Zurichois (35 km). Au sein de la Région lémanique par contre, les Vaudois se déplacent moins que les Valaisans (42 km), mais effectuent 16 km de plus que les résidents genevois (22 km, sans tenir compte des déplacements sur le territoire français). Les distances parcourues dépendent principalement du degré d'urbanisation. Ainsi, en Suisse, les résidents des centres urbains parcourent les distances les plus courtes (34 km), suivis des habitants des communes sous influence des centres urbains (41 km) et ceux des communes rurales (43 km).

LA SEMAINE RYTHMÉE PAR LES ALLERS-RETOURS AU TRAVAIL

La répartition des déplacements au cours de la journée diffère sensiblement entre la semaine et le week-end [F6]. Du lundi au vendredi, jours durant lesquels le travail correspond au motif principal de déplacement, les heures de pointe se situent entre 7 et 9 heures du matin, durant la pause de midi et surtout en fin d'après-midi. C'est en effet entre 17 et 18 heures que la part des Vaudois en déplacement est la plus élevée (38%). Outre les retours du travail, les déplacements liés aux loisirs et aux achats de biens et de services s'intensifient en fin de journée.

En ce qui concerne les trajets effectués le matin, les déplacements des Vaudois se répartissent différemment selon leur lieu de domicile. Ainsi, c'est entre 8 et 9 heures que les habitants des centres principaux (y compris Lausanne) sont le plus fréquemment en déplacement. Les Vaudois domiciliés plus en périphérie se distinguent ici par des habitudes de mobilité plus matinales, avec un pic situé entre 7 et 8 heures.

LE SAMEDI PARTAGÉ ENTRE ACHATS ET LOISIRS

Le samedi, jour durant lequel les Vaudois parcourent les distances les plus longues, se distingue du reste de la semaine par une mise en route plus tardive en matière de mobilité. Le premier pic de trafic majeur (tous moyens de transport confondus) se situe en effet entre 11 et 12 heures. En fin de matinée, 34 % de Vaudois sont mobiles, principalement dans le cadre de leurs loisirs, pour effectuer des achats ou consommer des services. Après une légère accalmie entre midi et 14 heures, l'intensité du trafic reprend pour atteindre son maximum en milieu d'après-midi. Entre 15 et 16 heures, 35% des Vaudois se trouvent en déplacement, en priorité pour leurs loisirs et en second lieu pour leurs besoins de consommation.

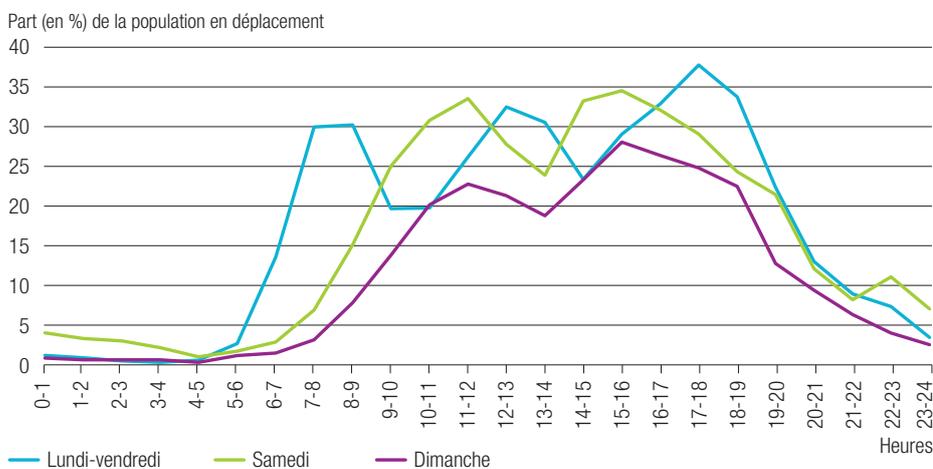
Quant à la répartition du trafic du dimanche, elle se rapproche de celle du samedi, avec une intensité toutefois moins élevée en raison du caractère marginal des déplacements liés à la consommation.

RECOURS AUX TRANSPORTS PUBLICS PLUS FRÉQUENT LA SEMAINE

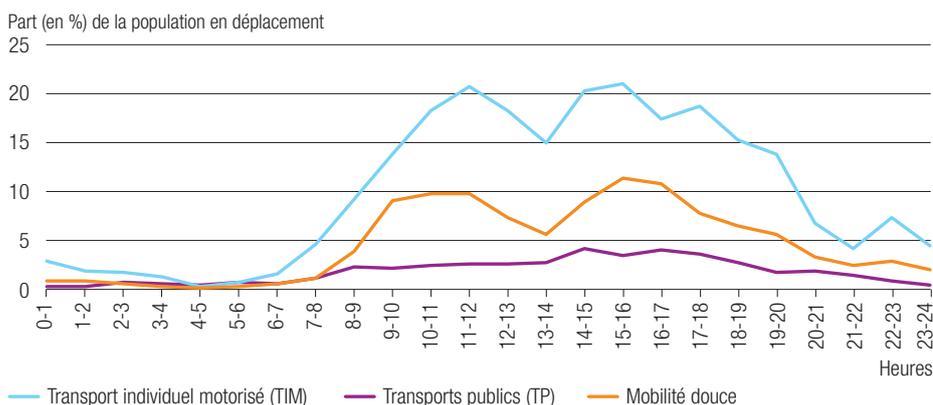
Le samedi, quelle que soit l'heure de la journée, les Vaudois recourent majoritairement au transport individuel motorisé (TIM: voiture, motorcycle, cyclomoteur). Aux heures de pointe, plus de 60% des personnes qui se déplacent le font en TIM [F7]. Les trajets effectués à pied ou à vélo, regroupés dans la catégorie mobilité douce, sont proportionnellement plus fréquents en milieu de matinée (36%) ainsi que dans l'après-midi (33%). Enfin, le choix des transports publics (TP) reste minoritaire le samedi, quelle que soit l'heure de la journée.

Du lundi au vendredi, le recours aux TP est plus fréquent, en particulier dans les trajets pendulaires. C'est en effet entre 7 et 8 heures que la proportion de Vaudois qui optent pour ce mode de transport est la plus élevée (31%).

[F6] PERSONNES MOBILES AU COURS DE LA JOURNÉE, VAUD, 2015



[F7] PERSONNES MOBILES LE SAMEDI SELON LE MODE DE TRANSPORT, VAUD, 2015



RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS

Le choix du moyen de transport est motivé principalement par la commodité, la durée de déplacement, les alternatives à disposition, la possession d'abonnements et le type d'objets à transporter.

73 % DES DISTANCES PARCOURUES EN TRANSPORT INDIVIDUEL MOTORISÉ

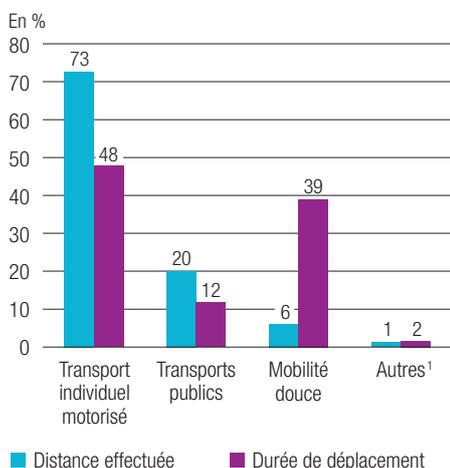
En 2015, sur les 38 km que parcourent en moyenne chaque jour les Vaudois, 28 km le sont en transport individuel motorisé (TIM), soit 73 % de la distance quotidienne [F8]. Dans le cadre de ces déplacements, le taux d'occupation moyen des voitures atteint 1,6 personne. Les transports publics (TP) se placent en deuxième position avec 8 km, soit 20 % de la distance journalière. Enfin, les Vaudois parcourent chaque jour un peu plus de 2 km à la force du mollet, soit 6 % des distances quotidiennes.

En tenant compte uniquement des personnes qui se sont déplacées le jour de l'enquête, la distance parcourue grimpe à 43 km par personne. Les personnes qui se sont déplacées en TIM ont effectué en moyenne 46 km, 38 km pour celles qui ont emprunté les TP et 4 km pour les Vaudois qui se sont déplacés à pied ou à vélo.

LES LAUSANNOIS PARCOURENT 37 % DES DISTANCES EN TRANSPORTS PUBLICS

Le lieu de domicile, en particulier son niveau de qualité de desserte en transports publics, influence fortement la répartition

[F8] RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS, VAUD, 2015



¹ Principalement les taxis, autocars, camions et bateaux.

modale des déplacements de ses habitants [F9]. Alors que les Lausannois utilisent les TP pour 37 % de leurs trajets en termes de distance, les habitants des centres principaux et du suburbain dense y recourent à hauteur de 24 %, devant les résidents des centres secondaires et du suburbain dispersé (18 %) et ceux des communes périurbaines et de montagne (13 %).

A l'inverse, les TIM sont les plus utilisés par les résidents des communes situées hors des centres: 82 % des distances pour les habitants des communes périurbaines et de montagne contre 54 % pour les Lausannois. Enfin, la part des distances réalisées à pied ou à vélo reste marginale, même si elle atteint une valeur deux fois plus élevée pour les habitants du chef-lieu vaudois (9 %) que pour ceux des communes périurbaines et de montagne.

MOBILITÉ DOUCE: 39% DU TEMPS DE TRAJET

La répartition modale des déplacements basée sur la durée de trajet renforce le poids des étapes parcourues à pied et à vélo. Alors qu'en termes de distance,

Répartition modale

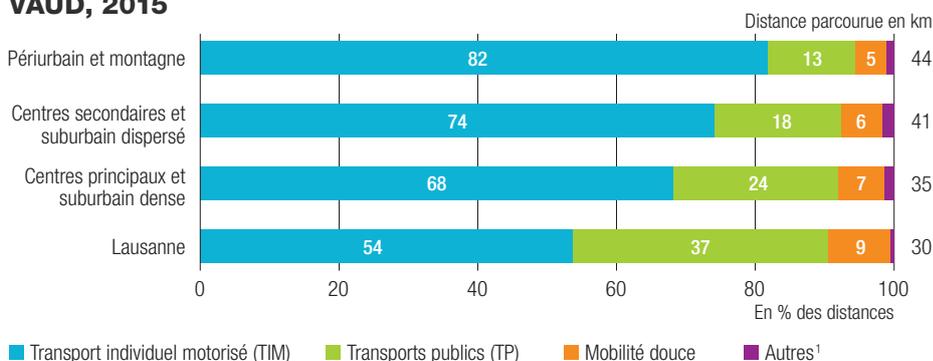
La répartition modale analysée ici correspond à la part que représente chaque groupe de moyens de transport dans le total des déplacements effectués en Suisse, selon la distance parcourue ou la durée du trajet.

Distance journalière parcourue

Dès 2010, les distances parcourues en TIM et en TP ont été déterminées à l'aide d'un outil cartographique qui permet d'effectuer un routing entre l'origine et la destination des étapes. Pour les étapes parcourues à pied et à vélo, par contre, ce sont les personnes interrogées qui ont estimé les distances parcourues.

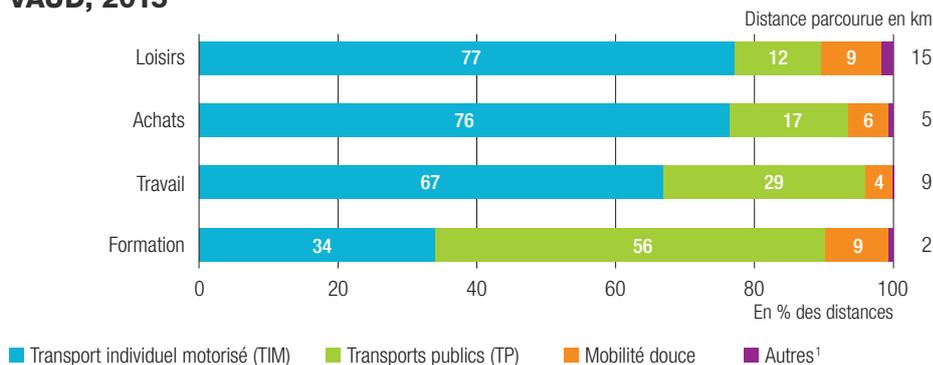
Jusqu'en 2005, les distances parcourues en TIM et en TP étaient estimées par les personnes interrogées. Afin d'assurer une comparabilité entre les enquêtes, l'OFS a recalculé ces distances en utilisant un facteur de correction.

[F9] RÉPARTITION MODALE SELON LE LIEU DE DOMICILE, VAUD, 2015



¹ Principalement les taxis, autocars, camions et bateaux.

[F10] RÉPARTITION MODALE SELON LE MOTIF DE DÉPLACEMENT, VAUD, 2015



¹ Principalement les taxis, autocars, camions et bateaux.

celles-ci ne représentent que 6 % des déplacements des Vaudois en 2015, la part de la mobilité douce grimpe à 39 % du temps de trajet parcouru, soit 32 minutes par jour. La part modale des trajets effectués en TIM reste toutefois la plus élevée en matière de durée, avec 48 %, soit 40 minutes par jour. Après pondération par la durée, la part des TP tombe à 12 % du total journalier, soit 10 minutes seulement.

LOISIRS: 77 % DES DISTANCES EN VÉHICULE PRIVÉ MOTORISÉ

Le choix du moyen de transport dépend de nombreux facteurs. Outre le lieu de résidence, le motif de déplacement joue également un rôle déterminant dans la répartition modale.

Pour leurs loisirs, les Vaudois se déplacent principalement en véhicule privé motorisé (77 % des distances) et plus rarement en transports publics (12 %) [F10]. La mobilité douce représente 9 % des distances parcourues, principalement dans le cadre d'activités de plein air comme les promenades ou les randonnées à pied ou à vélo. Pour leurs achats, les Vaudois se déplacent prioritairement en TIM (76 % des distances), mais utilisent plus fréquemment les TP (17 %) que pour leurs loisirs.

LES TRANSPORTS PUBLICS ACHEMINENT ÉTUDIANTS ET ACTIFS

Les Vaudois optent pour les TP avant tout pour se rendre sur leur lieu de formation. Les étudiants parcourent ainsi 56 % de leurs trajets pendulaires en TP et un tiers seulement en TIM. Les déplacements à pied ou à vélo comptent pour 9 % des distances.

Quant aux actifs, ils effectuent 29 % de la distance vers leur lieu de travail en TP. Le premier choix des actifs pendulaires reste de loin les TIM (67 % du trajet), alors que les distances parcourues en mobilité douce n'atteignent que 4 %.

LA MOBILITÉ DES ROMANDS D'AVANTAGE MOTORISÉE QUE CELLE DES ALÉMANIQUES

Comparée à la moyenne suisse, la répartition modale des Vaudois repose davantage sur les transports individuels motorisés (TIM: +7 points) et moins sur les transports

publics (TP: -4 points) et la mobilité douce (-2 points). A l'échelle des agglomérations, la mobilité des Suisses alémaniques se distingue par une utilisation plus intensive des TP et un recours plus modéré aux TIM [T1].

Des raisons structurelles et culturelles peuvent expliquer de telles différences. Alors que les agglomérations alémaniques se sont développées de manière plus compacte, principalement autour des infrastructures de transports publics, les agglomérations romandes se sont étendues de manière plus diffuse, essentiellement autour des axes routiers.

LES TRANSPORTS PUBLICS GAGNENT DU TERRAIN DEPUIS 2000

Entre 2000 et 2015, la mobilité des Vaudois a évolué vers un recours moins intensif aux transports individuels motorisés au profit d'une utilisation plus marquée des transports publics. En quinze ans, la part des TIM a perdu 5 points pour atteindre 73 % des distances, alors que les TP ont gagné 6 points pour se monter à 20 % [F11]. Quant à la mobilité douce, elle a progressé d'un point entre 2000 et 2015 (de 5 % à 6 %). | SB

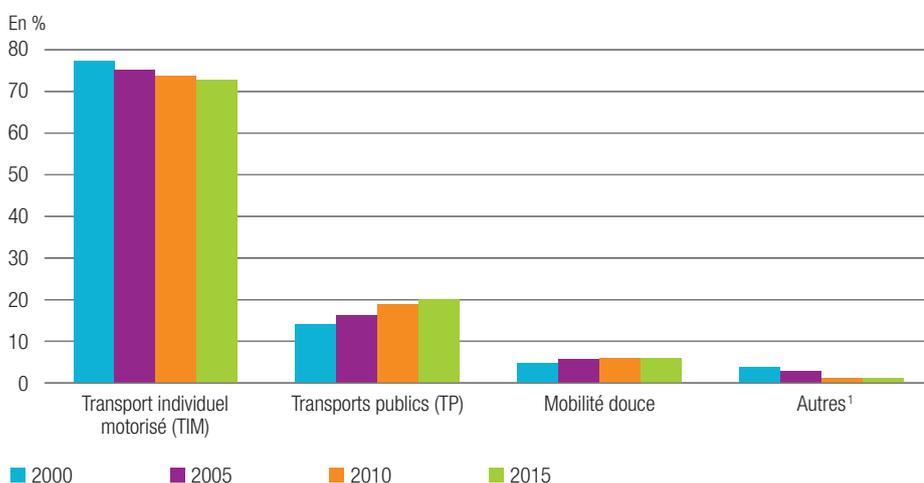
[T1] RÉPARTITION MODALE (EN % DE LA DISTANCE) SELON L'AGGLOMÉRATION¹ DE RÉSIDENCE, 2015

	Genève	Lausanne	Zurich	Bâle	Berne
Transport individuel motorisé (TIM)	65	69	57	58	56
Transports publics (TP)	22	23	32	31	34
Mobilité douce (marche, vélo)	11	6	9	10	9
Autres ²	1	1	2	2	1

¹ Pour les agglomérations transfrontalières, seule la partie suisse a été considérée.

² Principalement les taxis, autocars, camions et bateaux.

[F11] RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS SELON LA DISTANCE, VAUD



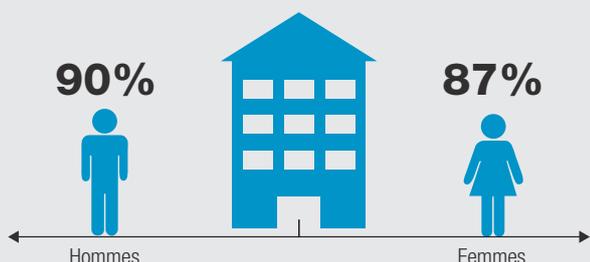
¹ Principalement les taxis, autocars, camions et bateaux.

Source des données: OFS, Microrecensements mobilité et transports (MRMT) 2015 et 2010, microrecensements transports (MRT) 2005 et 2000.



MOBILITÉ QUOTIDIENNE DES VAUDOIS EN 2015

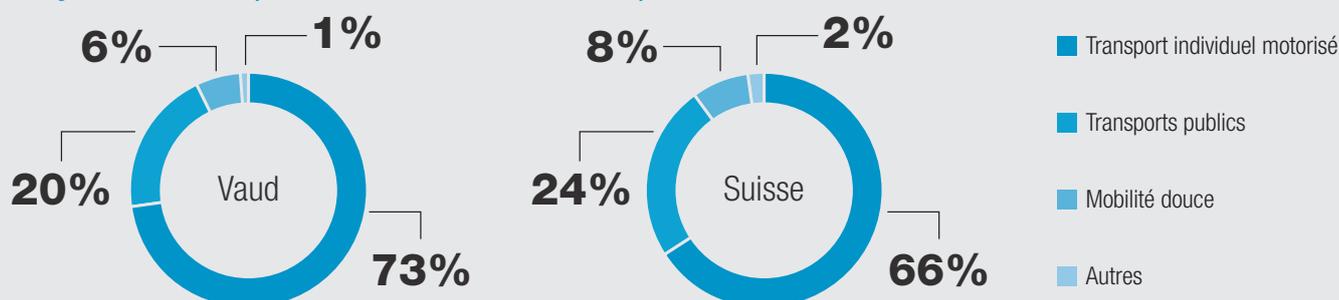
89% des Vaudois se déplacent au moins une fois par jour hors de leur domicile



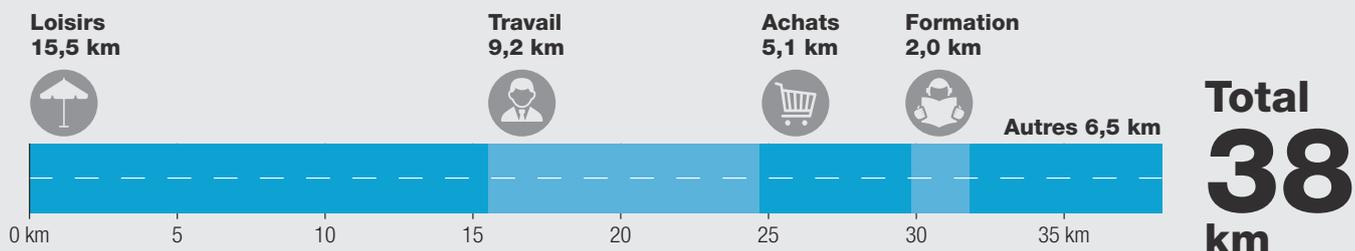
Temps de déplacement par personne en Suisse



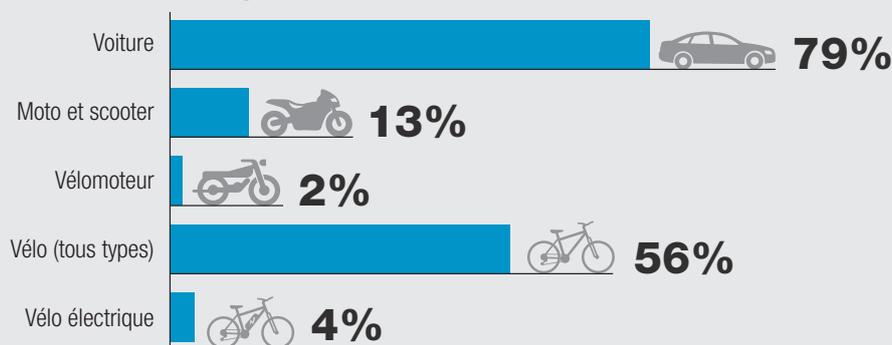
Moyen de transport selon les distances parcourues en Suisse



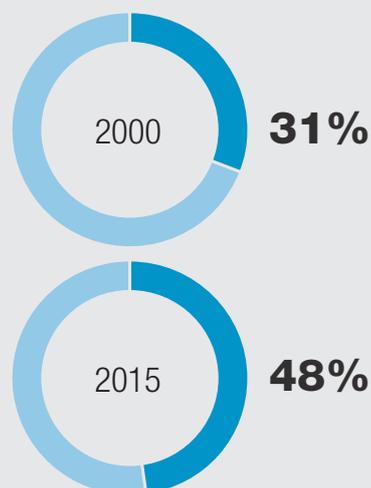
Distance moyenne par personne en Suisse, selon le motif



Part des ménages avec véhicules



Part des Vaudois avec abonnements des TP



Part des Vaudois disposant du permis de conduire

