



ANALYSE DU MICRORECENSEMENT MOBILITE ET TRANSPORTS 2015 ET COMPARAISON AVEC LES ANNEES 2000, 2005 ET 2010

PHASE 1

Étude réalisée par

6t-bureau de recherche

Commanditaires

Etat de Genève

Direction générale des transports

Office cantonal de la statistique

Etat de Vaud

Direction Générale de la Mobilité et des Routes

Service Cantonal de recherche et d'information
statistique

Version 7

19 juillet 2018

Impressum

Commanditaires



Etat de Genève

- Direction générale des transports (DGT)
- L'office cantonal de la statistique (OCSTAT)



Etat de Vaud

- Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR)
- Statistique Vaud (STATVD)

Mandataire

6t-bureau de recherche Sàrl
2, rue de la Muse
1205 Genève
022 552 02 98

Auteurs (ordre alphabétique)

Guillaume Blatti	guillaume.blatti@6-t.co
Marion Lagadic	marion.lagadic@6-t.co
Sébastien Munafò	sebastien.munafò@6-t.co

Mode de citation recommandé

6t-bureau de recherche. (2018). Analyse du Microrecensement mobilité et transports 2015 et comparaison avec les années 2000, 2005 et 2010. Phase 1. Rapport final

Remarques

Le rapport reflète le point de vue des auteurs. Ce dernier ne correspond pas nécessairement à celui des commanditaires.

6t-bureau de recherche en bref

L'ambition du bureau de recherche 6t est de se situer à l'interface de la recherche académique et de l'étude appliquée pour répondre à la demande sociale par une expertise de haut niveau, tout en produisant des connaissances scientifiques et techniques au service de la décision.

Les compétences de 6t permettent de mobiliser différents types de méthodes propres à la compréhension de la sociologie, de la géographie urbaine et de la prospective urbaine et de mener des analyses qualitatives, quantitatives et cartographiques.

Cette variété de compétences repose sur une équipe pluridisciplinaire composée de sociologues, géographes, politistes, ingénieurs, économistes et urbanistes qui accompagnent régulièrement les autorités publiques, les aménageurs, mais aussi les opérateurs privés et les industriels sur les enjeux urbains en lien avec la mobilité, les usages et les modes de vie urbains. En complément, via notamment la constitution de panels d'usagers des différents modes de transport, 6t réalise de nombreux travaux sur les nouvelles formes de mobilité qui visent à mesurer les évolutions de comportement et à en identifier les tendances.

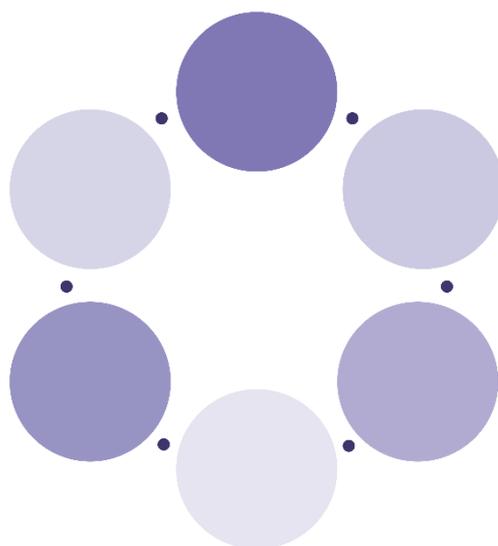
Table des matières

Impressum	1
> Introduction et méthodologie	5
1. Introduction	6
1.1. Le MRMT en Suisse	6
1.2. Structure du rapport	6
2. Aspects méthodologiques	7
2.1. Les données du MRMT	7
2.2. Les données utilisées et nettoyage	10
2.3. Les agrégations des modes.....	10
2.4. Les agrégations des motifs.....	12
2.5. Les périmètres.....	14
2.6. Les effectifs des bases et les intervalles de confiance.....	19
A. L'équipement des ménages et des personnes	24
A.1. Véhicules à disposition.....	25
A.1.1. Nombre de voitures privées à disposition des ménages.....	25
A.1.2. Distribution des ménages en fonction du nombre de voitures à disposition.....	28
A.1.3. Voitures par catégories d'âge - effet de cohorte.....	31
A.1.4. Deux-roues motorisés.....	33
A.2. Stationnement.....	35
A.2.1. Disponibilité d'une place de stationnement sur le lieu de résidence.....	35
A.2.2. Ratio de places à disposition par voitures du ménage.....	37
A.2.3. Disponibilité d'une place de stationnement à destination des étapes en voiture.....	39
A.2.4. Stationnement à destination du motif travail.....	41
A.2.5. Le stationnement et son influence sur les pratiques modales générales.....	44
A.2.6. Le stationnement et son influence sur les pratiques modales pour motif travail.....	46
A.3. Permis de conduire	48
A.3.1. Selon la classe d'âge.....	48
A.3.2. Profil des personnes ne possédant pas de permis.....	53
A.4. Abonnements TP.....	54
A.4.1. Détention d'abonnements TP hors 1/2 tarif.....	54
A.4.2. Parts des déplacements TC réalisés par des détenteurs d'abonnement.....	57
A.4.3. Possession d'abonnement et motorisation.....	58
A.4.4. Profils types des détenteurs d'abonnement TC, selon le type d'abonnement.....	61
A.5. Profils spécifiques.....	61
A.5.1. Profil des personnes sans abonnement et vivant dans un ménage sans voiture.....	61
A.5.2. Profil des personnes abonnées au service Mobility CarSharing.....	63
B. Déplacements et boucles	68
B.1. Nombre de déplacements	69
B.1.1. Nombre de déplacements moyen par jour selon le jour de semaine	69
B.1.2. Disparités en termes d'intensité de la mobilité.....	70
B.1.3. Nombre d'étapes par déplacement.....	72
B.1.4. Distribution des déplacements en TC par nombre d'étapes.....	73
B.2. Nombre de boucles.....	75
B.2.1. Nombre de boucles par personne par jour selon le jour de semaine	75
B.2.2. Parts des boucles complexes (multimotifs) durant les jours ouvrables.....	77
B.2.3. Parts des boucles complexes (multimotifs) selon les jours de semaine.....	82
B.2.4. Parts de boucles complexes (multimotifs) par motif présent dans la boucle.....	83
B.2.5. Parts des actifs rentrant le midi.....	85

C. Les distances	87
C.1. Distances journalières	88
C.1.1. Distance moyenne par personne par jour	88
C.1.2. Distance moyenne par personne par jour selon les jours de semaine	90
C.1.3. Profils types des personnes mobiles	94
C.2. Distance par déplacement.....	98
C.2.1. Distance par déplacement en fonction du motif.....	98
C.2.2. Distribution des déplacements par classes de distance.....	102
C.2.3. Distribution des étapes par classes de distance.....	103
C.3. Distances moyennes par personne par jour par mode	106
C.3.1. Distance moyenne parcourue par mode par personne.....	106
D. Les durées, temporalités et vitesses	110
D.1. Durées des trajets.....	111
D.1.1. Durée de déplacement moyenne par personne par jour selon les jours de semaine.....	111
D.1.2. Profils types des personnes mobiles.....	113
D.1.3. Durées des déplacements par mode.....	114
D.1.4. Durées par personnes par jour par mode	116
D.2. Heures de déplacements	119
D.2.1. Profil horaire des déplacements.....	119
D.2.2. Profil horaire selon heure d'arrivée	124
D.3. Vitesses.....	124
D.4. Ruptures de charge.....	127
D.4.1. Temps de transbordement et d'attente	127
E. Les modes	129
E.1. Répartition modale	130
E.1.1. Répartition modale en % des déplacements	130
E.1.2. Répartitions modales par motif.....	134
E.1.3. Répartition modale en fonction du lieu de destination	138
E.1.4. Répartition modale en fonction du lieu destination par motif.....	141
E.1.5. Répartition modale par classes de distances.....	145
E.1.6. Répartition modale en fonction des distances.....	147
E.1.7. Répartition modale en % des distances par motif.....	150
E.2. L'intermodalité	153
E.2.1. Part des déplacements intermodaux parmi les déplacements ayant au moins une étape TP	153
E.2.2. Ratio de distance TC/TIM pour les déplacements intermodaux.....	156
F. Les motifs	159
F.1. La répartition des motifs.....	160
F.1.1. Répartition des motifs selon les jours de semaine en % des déplacements	160
F.1.2. Répartition des motifs selon les jours de semaine en % des distances.....	162
F.1.3. Répartition des motifs selon les jours de semaine en % des durées	163
G. Autres	166
G.1. Taux d'occupation des véhicules.....	167
G.1.1. Taux d'occupation moyen selon le motif de déplacement	167
> Synthèse et conclusion	169
G.1. Canton de Genève	170
G.1.1. La voiture individuelle : une démotorisation lente des ménages.....	170
G.1.2. Les transports en commun : une croissance marquée de la part d'abonnés	171
G.1.3. Des déplacements plus nombreux en semaine, mais plus longs le week-end.....	171
G.1.4. Le choix modal : une diminution importante de l'usage de la voiture individuelle	172

G.2. Canton de Vaud	173
G.2.1. La voiture individuelle : pas de tendance à la démotorisation	173
G.2.2. Les transports en commun : une croissance très nette de la part d'abonnée	174
G.2.3. Les caractéristiques des déplacements : un nombre de déplacements par personne plus important en semaine, des distances parcourues plus importantes le week-end.....	174
G.2.4. Le choix modal : dans le canton de Vaud, la voiture individuelle résiste à des politiques volontaristes.....	175
> Table des figures et illustrations	177
Figures	178
Tableaux	183

> Introduction et méthodologie



1. Introduction

1.1. Le MRMT en Suisse

Le Microrecensement Mobilité et Transports, mené conjointement par l'Office Fédéral de la Statistique (OFS) et l'Office du Développement territorial (ARE), constitue la principale source de données dans le domaine du transport de personnes en Suisse. Il a pour objectifs d'éclairer les décisions et débats politiques en matière de transports, mais aussi d'alimenter la recherche scientifique sur la mobilité des personnes. Créé en 1974, le Microrecensement est réalisé sur la base d'un rythme quinquennal, le dernier ayant eu lieu en 2015.

Si l'OFS et l'ARE organisent le Microrecensement et sont chargés du traitement des données à l'échelle suisse, les régions peuvent mener leurs propres analyses à partir de ces très riches données. Dans cette perspective, les cantons de Genève et de Vaud se sont associés pour réaliser un traitement régionalisé répondant à leurs besoins spécifiques. 6t-bureau de recherche a été chargé de traiter, d'analyser et de valoriser ces données régionalisées selon une liste précise d'indicateurs souhaités. Ce rapport présente les analyses de ces indicateurs issus des données 2015, mais aussi de leur évolution dans le temps grâce au traitement similaire des données 2000, 2005 et 2010.

1.2. Structure du rapport

À la suite de cette partie introductive, nous présenterons certains aspects méthodologiques, en particulier les données utilisées, les agrégations des modes et des motifs choisies, les périmètres étudiés, ainsi que les effectifs et intervalles de confiance.

Le rapport sera ensuite structuré selon la liste des indicateurs du cahier des charges et reprendra les grands blocs thématiques qu'il contient.

Le bloc **(A)** abordera le thème de l'équipement des ménages et des personnes. Leur mobilité sera ensuite évaluée selon le nombre de déplacements et nombre de boucles **(B)**, puis les caractéristiques de leurs déplacements seront présentées de manière détaillée : les distances parcourues **(C)**, les durées, temporalités et vitesses **(D)**, les modes utilisés **(E)**, les motifs de déplacements **(F)** et enfin le taux d'occupation des véhicules **(G)**.

Pour chacune des questions étudiées, les résultats sont présentés d'abord pour le canton de Genève, puis pour le canton de Vaud, et enfin, lorsque cela est demandé, pour les principales agglomérations du territoire (PALM, Rivelac, AggloY, Chablais Agglo, Grand Genève). Pour affiner certains résultats cantonaux et mieux tenir compte des effets du territoire, les résultats seront parfois présentés à l'aide de deux autres types de découpages : typologique et

géographique (expliqué au chapitre 2.5). Les cantons de Genève et de Vaud présentant des caractéristiques très diverses de structure urbaine, de densité de population ou d'offre de transports, il a été jugé pertinent de les traiter de manière séparée et non pas de les comparer directement.

Une synthèse conclura ce rapport en rappelant les principaux enseignements et en résumant les évolutions des pratiques de mobilités des Genevois et Vaudois depuis 2000.

2. Aspects méthodologiques

2.1. Les données du MRMT

Les données du MRMT 2015 utilisées sont similaires à celles collectées lors des trois MRMT précédents, réalisés en 2010, 2005 et 2000. Les personnes enquêtées sont donc des résidents en Suisse de plus de 6 ans. L'enquêté doit décrire, lors d'un entretien téléphonique, l'ensemble des déplacements effectués lors d'une journée spécifique (en général, la veille) avec leurs origines et destinations, ainsi que les raisons de ces déplacements, les heures de départ et d'arrivée, les modes de transport utilisés, entre autres. Des questions sont également posées sur l'équipement en véhicules et places de stationnement du ménage d'appartenance de la personne interrogée. En 2015, **57'090 personnes** ont répondu au questionnaire.

La sélection de l'échantillon au niveau fédéral s'est basée prioritairement sur des critères géographiques de sorte que :

- Les 31 grandes agglomérations comptent au moins 600 enquêtés hors suréchantillonnage ;
- Les 19 agglomérations de taille moyenne comptent au moins 250 enquêtés ;
- La répartition globale de l'échantillon par cantons soit proportionnelle à leur population.

L'échantillon ainsi établi a ensuite été pondéré pour correspondre aux caractéristiques de la population résidente suisse en termes de :

- Nationalité ;
- Âge ;
- Sexe ;
- État civil.

Les données MRMT sont organisées de façon à rendre compte de la mobilité des personnes interrogées selon leurs **déplacements**, les **étapes** réalisées lors des déplacements et des **boucles de déplacement**. Ces déplacements, étapes et boucles sont effectués avec des **modes de transport** et pour des **motifs** spécifiques. La définition de ces termes est rappelée ci-dessous.

Déplacement	Un déplacement commence au moment où une personne se met en mouvement dans un certain but (par ex., se rendre à son lieu de travail) ou avec une certaine intention (par ex., se promener). Un déplacement se termine lorsque la destination est atteinte, lorsque le motif change ou encore lorsque la personne reste au même endroit pendant une heure au moins. Un déplacement est considéré comme tel lorsqu'il comprend au moins une étape d'une distance de 25 mètres.
Étape	Chaque déplacement est constitué d'une ou de plusieurs étapes. Une étape est une partie d'un déplacement qui est parcourue avec le même moyen de transport (la marche étant considérée comme un moyen de transport). Chaque changement de moyen de transport (même s'il s'agit du même <i>type</i> de moyen, par exemple de passer du train au bus ou du bus à un autre bus) marque le début d'une nouvelle étape. La distance minimale d'une étape est de 25 mètres.
Boucle	Un déplacement ou une suite de déplacements qui commence au domicile et se termine au domicile.
Motif de déplacement	<p>Les déplacements ont un motif déterminé. Dans les données MRMT livrées par l'OFS, les motifs suivants ont été distingués : travail, formation, achats, activité professionnelle, voyage de service, loisirs, déplacements pour rendre service, déplacement pour accompagner (seulement des enfants ou d'autres personnes), retour à la maison ou hébergement à l'extérieur (à titre indicatif), correspondance / changement de moyen de transport (à titre indicatif). De manière générale, le motif "retour à la maison" a été systématiquement recodé pour reprendre le motif principal de la boucle de déplacement. Ce motif principal est défini selon le principe de l'activité la plus longue en temps.</p> <p>Les motifs de déplacement pour les loisirs ont fait l'objet d'une différenciation plus détaillée (sous-motifs loisirs).</p> <p>Les étapes qui constituent les déplacements se voient attribuer les mêmes motifs que les déplacements. Le pseudo-motif "correspondance / changement de moyen de transport" est cependant aussi renseigné pour les étapes.</p>

Moyen de transport

Dans le MRMT, les moyens de transport suivants sont distingués : la marche, le vélo, le cyclomoteur, le motocycle léger, le motocycle en tant que conducteur ou passager, la voiture en tant que conducteur ou passager, le train, le bus, le car postal, le tram, le taxi, l'autocar, le camion, le bateau, l'avion, diverses remontées mécaniques (train à crémaillère, téléphérique, télécabine, télésiège, télési), les engins assimilés à des véhicules, les autres modes de transports qui n'entrent dans aucune des catégories précédentes.

Distance routing et distance estimée

Jusqu'en 2005, pour chaque étape et déplacement, la distance renseignée était une distance basée sur la déclaration estimative de l'enquête. À partir de l'édition 2010, un outil de routing a permis de renseigner, en plus de la distance estimée, une distance plus proche de la réalité. Sur la base du point de départ et d'arrivée de chaque étape ainsi que, dans certains cas, des points de passage intermédiaires, la distance parcourue est calculée en se basant sur les outils de cartographie numérique grâce à une modélisation de l'ensemble du réseau routier, ferré et de transports publics de Suisse. L'outil routing n'est cependant utilisé que pour les étapes réalisées en Suisse. Pour les étapes à l'étranger, la distance utilisée est celle qui est estimée par l'enquête. Cette estimation est ensuite plausibilisée par l'OFS. Finalement, il faut encore mentionner que s'agissant des modes doux (marche et vélo), les distances considérées sont des distances déclarées par les personnes.

Depuis 2015, seule la distance routing est renseignée dans le MRMT. Pour assurer la comparaison avec les années précédentes, un facteur de correction¹ des distances estimées a été calculé par l'OFS en comparant les données issues de l'outil routing et les distances estimées pour l'année 2010. En appliquant ce facteur de correction, des distances estimées corrigées (rdist) ont donc pu être calculées pour les données 2000 et 2005 afin d'être comparées aux distances routing des années 2010 et 2015.

¹ Les facteurs de corrections se basent sur les MRMT précédents et pour l'ensemble de la Suisse en comparant la distance déclarée et la distance routing en prenant la médiane, pour limiter l'influence des valeurs extrêmes, des écarts entre les deux valeurs. Des facteurs de corrections sont ensuite définis pour différents groupes de moyen de transport et groupes de distance.

2.2. Les données utilisées et nettoyage

Comme demandé par les commanditaires, les bases utilisées ont été les suivantes.

Année	Cantons GE VD NE JU VS FR	Reste de la Suisse
2000	Bases nettoyées OUM / EPFL	Bases non nettoyées OFS
2005	Bases nettoyées OUM / EPFL	Bases non nettoyées OFS
2010	Bases nettoyées OUM / EPFL	Bases non nettoyées OFS
2015	Bases non nettoyées OFS	

Nous renvoyons le lecteur au rapport OUM / EPFL pour davantage de précisions concernant le nettoyage des données 2000, 2005 et 2010.

2.3. Les agrégations des modes

Une nouvelle méthodologie d'agrégation des modes et des motifs a été définie par les commanditaires pour cette édition. Cette classification, présentée dans le tableau ci-après, présente des différences avec celle adoptée dans le cadre de l'édition 2010 du MRMT, et est également légèrement différente de celle retenue dans le cadre du projet transfrontalier EDGT-MRMT.

En ce qui concerne les modes, que cela soit au niveau des étapes ou des déplacements, deux niveaux d'agrégation ont été retenus : le niveau 1 (agrégé en 3 catégories) et le niveau 2 (détaillé en 7 catégories). Selon la demande des commanditaires certains modes n'ont pas été considérés et donc supprimés des bases d'analyse : l'avion, les camions ainsi que les modes "autres", "ne sait pas" et "pas de réponse".

Tableau n° 1 : Agrégation des modes au niveau des étapes

Libellé MRMT	Libellé niveau 2	Libellé niveau 1
Voiture comme conducteur	Voiture conducteur	TIM
Voiture comme passager	Voiture passager	TIM
Taxi	Voiture passager	TIM
Vélomoteur	2RM	TIM
Petite moto (dès 16 ans)	2RM	TIM
Moto comme conducteur	2RM	TIM
Moto comme passager	2RM	TIM
Train	Train	TC
Train à crémaillère, funiculaire, téléphérique, télésiège	Train	TC
Bus	Autres TC	TC
Tram/Métro	Autres TC	TC
Car postal	Autres TC	TC
Autocar	Autres TC	TC
Bateau	Autres TC	TC
Marche	Marche	MD
Engins assimilés à des véhicules	Marche	MD
Vélo conventionnel	Vélo	MD
Vélo électrique sans plaque jaune	Vélo	MD
Vélo électrique avec plaque jaune	Vélo	MD

Concernant les déplacements, la méthode a été la suivante :

- pour les déplacements comportant une seule étape : utiliser les modes recodés issus des étapes ;
- pour les déplacements comportant plusieurs étapes : utiliser le mode avec lequel la distance la plus importante a été parcourue sauf pour les déplacements intermodaux TIM+TC. Pour ces derniers, une catégorie à part entière a été utilisée. Pour rappel, l'OFS se base sur une hiérarchie préétablie des modes, indépendante des distances ; dans l'ordre d'agrégation : avion, train, car postal, bateau, tram, bus, autre TC, car de voyage, voiture, camion, taxi, moto et petite moto, mobylette, vélo, marche, autre type de véhicule, autre.

Tableau n° 2 : Agrégation des modes au niveau des déplacements

Libellé niveau 2	Libellé niveau 1
Voiture conducteur	TIM
Voiture passager	TIM
2RM	TIM
Train	TC
Autres TC	TC
TIM + TC	TC
Marche	MD
Vélo	MD

2.4. Les agrégations des motifs

Les motifs ont été agrégés selon la classification figurant dans le tableau suivant. À noter que le motif "loisirs" défini par l'OFS regroupe les trois motifs suivants : visites, restaurant et bar et autres loisirs. Cette distinction est possible grâce aux données indiquant les sous-motifs pour les déplacements de loisirs.

Pour les données 2015, certains déplacements de loisirs n'ont cependant pas été renseignés correctement pour le sous-motif loisirs. Comme la majorité d'entre eux étaient des retours à la maison, on leur a attribué le sous-motif du déplacement aller. Le solde est classé dans "autres loisirs".

Tableau n° 3 : Agrégation des motifs

Libellé MRMT	Libellé agrégé
Travailler	Travail
Formation	Formation
Voyages de service	Déplacement professionnel
Activité professionnelle	Déplacement professionnel
Achats	Achats et services
Utilisation de prestation de services	Achats et services
Accompagnement d'enfant	Accompagnement
Accompagnement, rendre service	Accompagnement
Visites	Visites
Restaurants, bars, cafés	Restaurants et bars
Sport	Autres loisirs
Randonnée	Autres loisirs
Vélo	Autres loisirs
Sport passif	Autres loisirs
Extérieur	Autres loisirs
Wellness	Autres loisirs
Culture, loisir	Autres loisirs
Bénévolat	Autres loisirs
Associations	Autres loisirs
Excursions	Autres loisirs
Religion	Autres loisirs
Domicile	Autres loisirs
Picnic	Autres loisirs
Shopping	Autres loisirs
Tour	Autres loisirs
Autre	Autres loisirs
Ne sait pas	Autres loisirs
Pas de réponse	Autres loisirs
Retour à la maison ou hébergement hors domicile	Autre
Autres	Autre

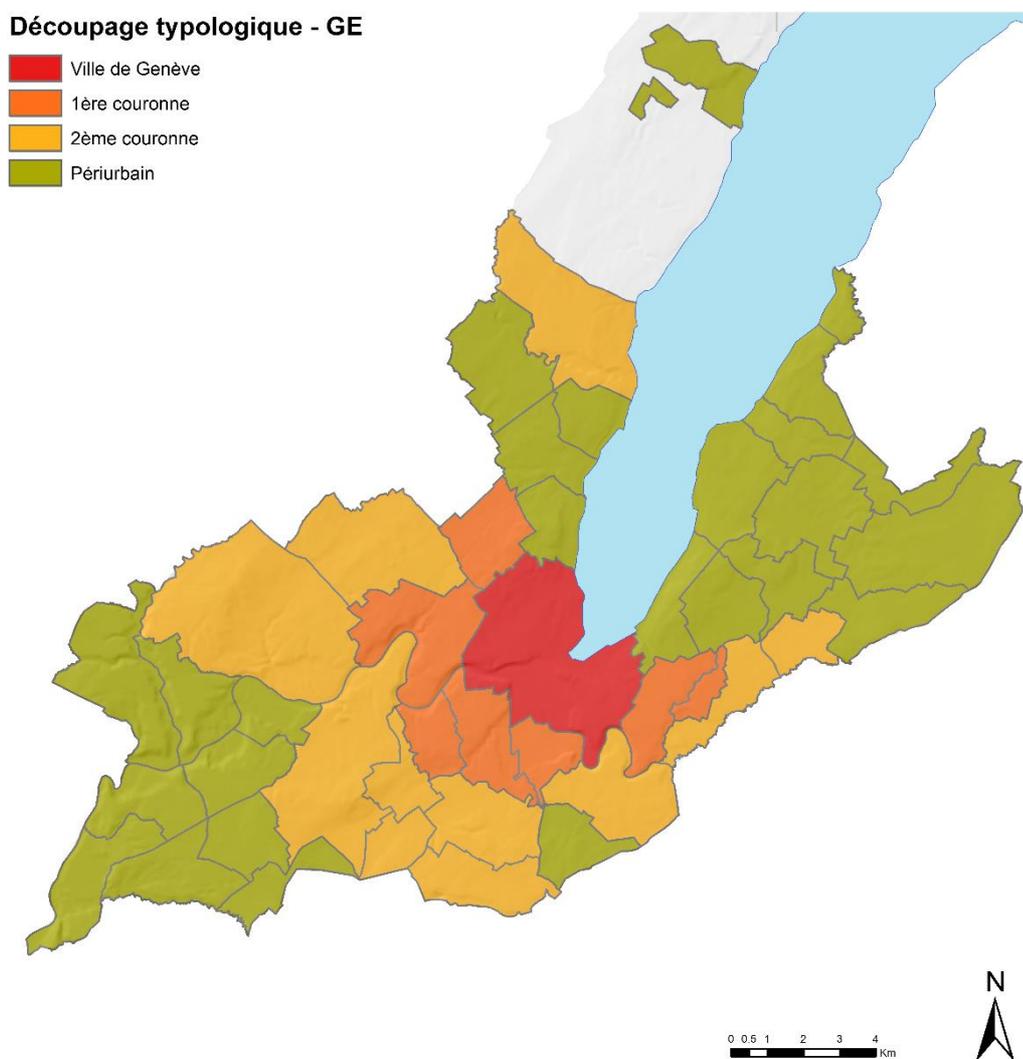
2.5. Les périmètres

Trois découpages principaux ont été utilisés :

- Un découpage typologique, reflétant la structure urbaine du territoire : ville centre, première couronne, deuxième couronne, périurbain
- Un découpage géographique, permettant d'étudier les résultats à l'échelle de chacune des zones du territoire. Ce découpage, utilisé uniquement pour le Canton de Genève, comporte également les communes vaudoises de Terre Sainte et du district de Nyon
- Un découpage centré sur les principales agglomérations des Cantons de Genève et Vaud

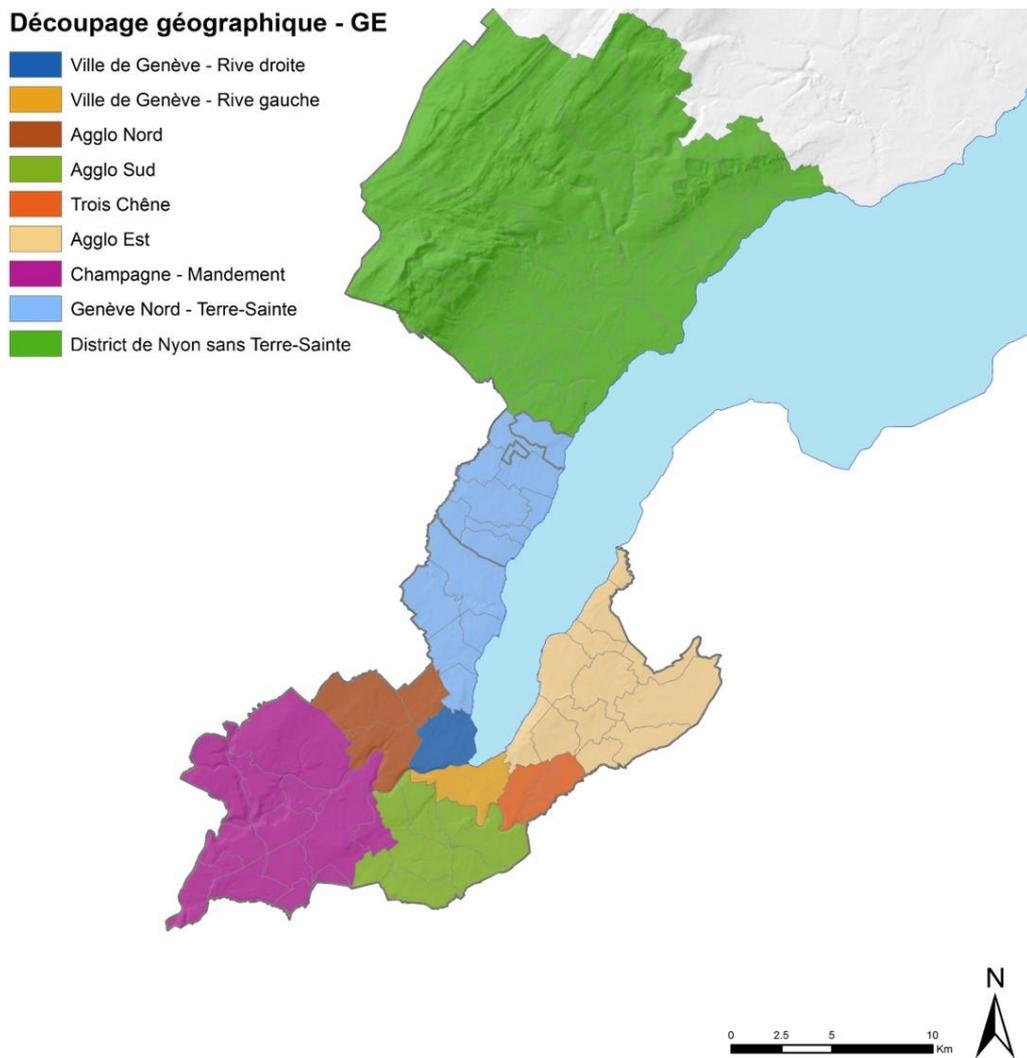
a) Typologique GE

Carte n° 1: *Découpage typologique du canton de Genève*



b) Géographique GE (+VD)

Carte n° 2: Découpage géographique de l'agglomération genevoise (GE+VD)



c) *Typologique VD*

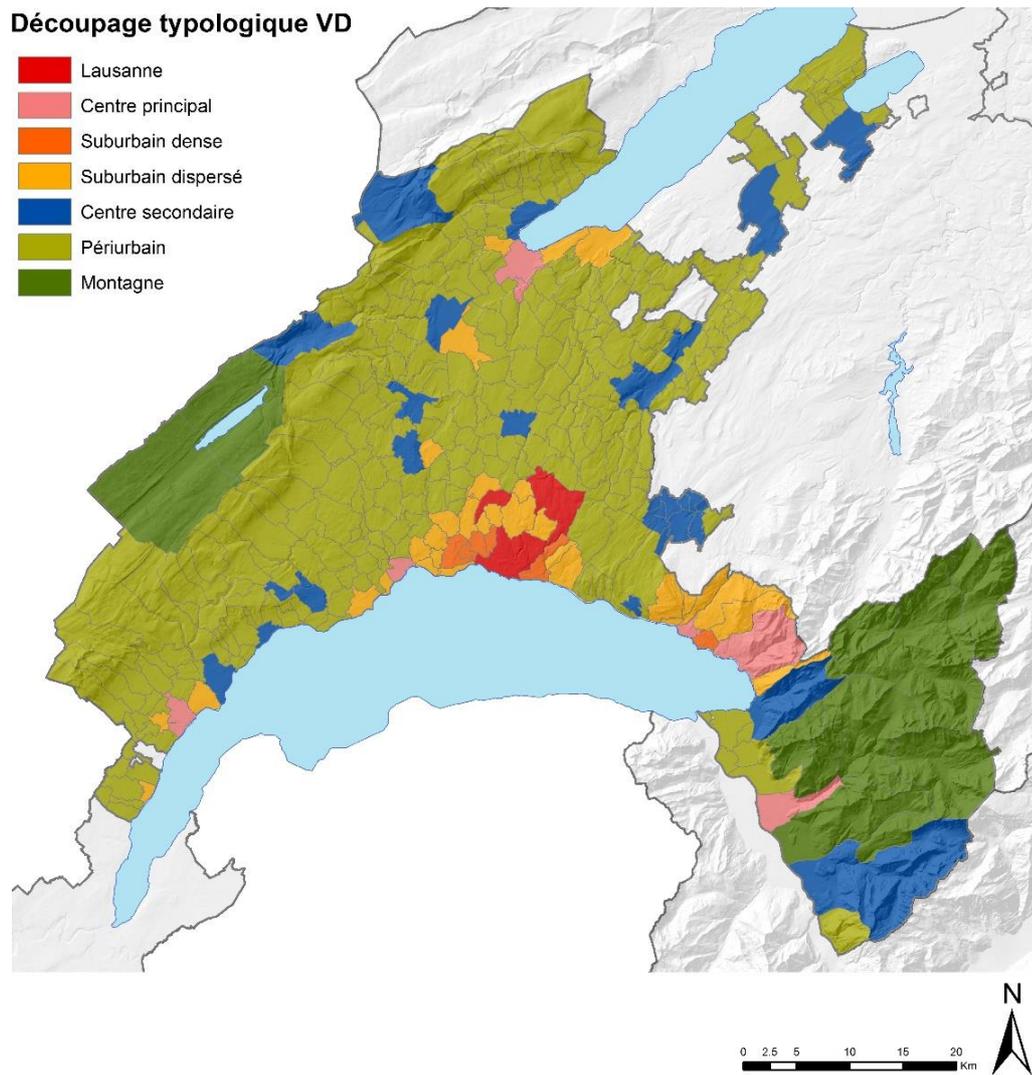
En 2016 une nouvelle typologie territoriale en vue d'analyser les comportements en matière de mobilité a été définie par la DGMR. Cette typologie distingue les communes selon leur densité de population et d'emploi ainsi qu'en fonction des conditions qu'elles offrent aux habitants pour accéder aux services et à l'emploi. Elle tient compte également de la pendularité des habitants.

Ce découpage distingue sept types de communes.

- Lausanne qui se distingue par sa qualité de desserte en transports publics (TP) et sa densité élevée ;
- Les centres principaux qui se caractérisent par une attractivité élevée des TP qui offre un accès rapide à un important bassin d'emploi centré sur ces mêmes centres ;
- Le suburbain dense qui se caractérisent également par une attractivité élevée des TP, mais qui est intégré à un bassin d'emploi adjacent ;
- Le suburbain dispersé dont l'attractivité des TP est moyenne ;
- Les centres secondaires à l'attractivité TP moyenne et à la part de pendulaires sortants élevée ;
- Les communes périurbaines où l'habitat est le plus dispersé et où l'offre en TP est la moins développée ;
- Les communes de montagne caractérisées également par un habitat dispersé et une offre TP faible, mais qui constituent en grande partie leur propre bassin d'emplois.

À noter qu'une version agrégée de cette typologie ne contenant quatre types de communes peut aussi être utilisée. Dans ce cas, les centres principaux et le suburbain dense ne forment qu'une seule catégorie, tout comme les centres secondaires et le suburbain dispersé ainsi que les communes périurbaines et de montagne.

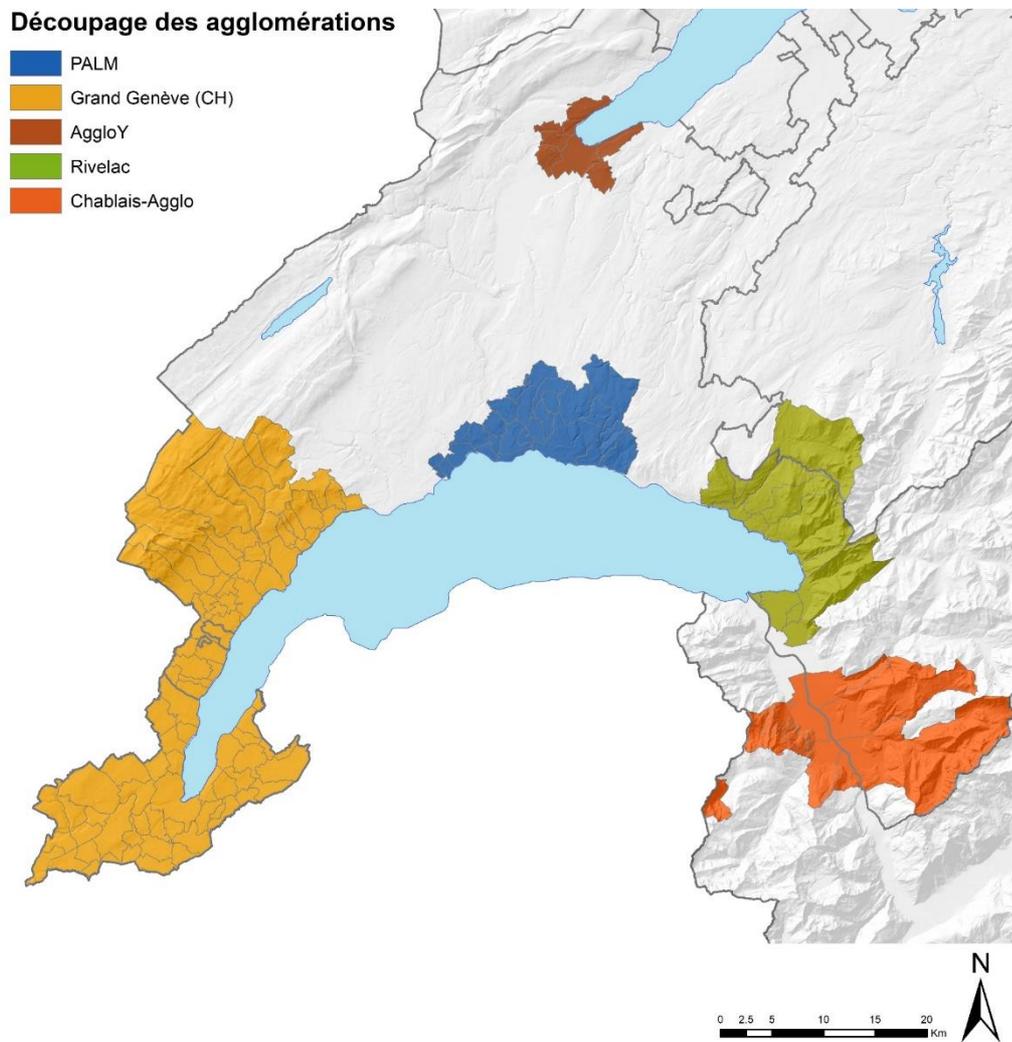
Carte n° 3: *Découpage typologique du canton de Vaud*



d) Agglomérations

Ce découpage correspond aux communes signataires des agglomérations. En outre, à Genève, il ne comprend que la partie suisse.

Carte n° 4: *Découpage des agglomérations (communes signataires)*



2.6. Les effectifs des bases et les intervalles de confiance

Les données du Microrecensement Mobilité et Transports ont le très grand avantage de se baser sur des échantillons très importants qui permettent de tirer des conclusions statistiques valides. Cependant, les résultats doivent parfois être interprétés avec prudence lorsque les effectifs sont réduits. C'est par exemple le cas lorsque des catégories particulières de personnes ou de déplacements sont isolées ou lorsque des doubles, voire des triples croisements sont réalisés (par exemple par découpage, par motif et par jour de semaine).

Afin de donner une meilleure idée de la prudence à adopter dans certains cas, nous indiquons dans les tableaux ci-dessous les effectifs des bases ainsi que les intervalles de confiance de proportions (à 95%) y relatifs.

Ces intervalles sont calculés selon la formule suivante.

$$= 1.96 \frac{\sqrt{p * (1 - p)}}{n}$$

p : proportion

n : effectif

Pour exemple, dans le cas d'un effectif de 1'150 observations et d'une proportion de 38%, l'intervalle devient

$$= 1.96 \frac{\sqrt{0.38 * (1 - 0.38)}}{1150}$$

$$= +/- 2.8 \text{ pts}$$

Ainsi, la proportion a 95% de chance de s'établir entre **35.2%** et **40.8%**

Pour les tableaux, nous prenons une proportion de 50% qui donne l'intervalle maximal, c'est-à-dire celui pour lequel la plus grande prudence est considérée.

Tableau n° 4 : Effectifs non pondérés des bases MRMT, Canton de Genève

GENEVE	2015				2010				2005				2000			
	Ménages	Personnes -cibles	Déplacem ents	Etapes												
Canton de Genève	4'544	4'544	16'055	25'423	4'389	4'450	14'979	22'845	3'560	3'630	12'074	18'590	3'598	3'631	12'947	17'032
Seul	763	763	2'588	4'247	1'439	1'365	4'508	7'073	1'175	1'136	3'706	5'821	1'152	1'076	3'711	5'083
En couple sans enfants	1'033	1'033	3'256	4'921	1'218	1'066	3'152	4'626	977	873	2'738	4'273	880	748	2'490	3'307
En couple avec enfants	2'055	2'055	7'724	12'048	1'219	1'538	5'524	8'328	1'085	1'317	4'603	6'787	1'423	1'672	6'219	7'950
Famille monoparentale	469	469	1'730	2'801	379	350	1'365	2'144	283	272	934	1'554	117	114	462	603
Autre	207	207	715	1'340	134	131	430	674	40	32	93	155	22	18	56	80
Total	4'527	4'527	16'013	25'357	4'389	4'450	14'979	22'845	3'560	3'630	12'074	18'590	3'594	3'628	12'938	17'023
Faible revenu	571	571	1'766	2'851	789	850	2'505	3'948	593	595	1'839	2'945	721	756	2'258	3'066
Revenu moyen	1'367	1'367	4'993	7'763	1'399	1'626	5'757	8'702	1'067	1'126	3'905	5'730	1'234	1'418	5'358	7'005
Haut revenu	1'100	1'100	4'379	6'666	959	1'072	4'052	6'089	582	589	2'106	3'229	678	720	2'883	3'739
Total	3'038	3'038	11'138	17'280	3'147	3'548	12'314	18'739	2'242	2'310	7'850	11'904	2'633	2'894	10'499	13'810
6 à 17 ans	741	741	2'538	4'191		577	2'008	3'124		479	1'534	2'279		485	1'696	2'186
18 à 24 ans	371	371	1'387	2'617		275	985	1'809		222	748	1'345		256	1'028	1'471
25 à 44 ans	1'185	1'185	4'623	7'339		1'190	4'532	6'847		1'117	4'094	6'175		1'213	4'905	6'341
45 à 64 ans	1'315	1'315	4'817	7'273		1'286	4'398	6'566		1'043	3'661	5'576		1'019	3'554	4'632
65 à 74 ans	519	519	1'655	2'432		593	1'869	2'792		419	1'188	1'859		364	1'104	1'518
75 ans et plus	413	413	1'035	1'571		529	1'187	1'707		350	849	1'356		294	660	884
Total	4'544	4'544	16'055	25'423		4'450	14'979	22'845		3'630	12'074	18'590		3'631	12'947	17'032
Ville de Genève	1'685	1'685	6'117	9'892	1'744	1'693	5'849	9'129	1'477	1'467	4'930	7'677	1'554	1'485	5'298	7'087
1ère couronne	1'287	1'287	4'409	6'953	1'209	1'220	3'994	6'146	955	965	3'182	4'837	1'047	1'062	3'673	4'866
2ème couronne	1'033	1'033	3'660	5'706	961	1'027	3'416	5'116	732	788	2'672	4'115	669	723	2'601	3'283
Périurbain	539	539	1'869	2'872	475	510	1'720	2'454	396	410	1'290	1'961	328	361	1'375	1'796
Total	4'544	4'544	16'055	25'423	4'389	4'450	14'979	22'845	3'560	3'630	12'074	18'590	3'598	3'631	12'947	17'032
Genève - Rive droite	844	844	3'065	5'049	840	819	2'890	4'564	675	686	2'309	3'611	732	704	2'564	3'455
Genève - Rive gauche	841	841	3'052	4'843	904	874	2'959	4'565	802	781	2'621	4'066	822	781	2'734	3'632
Agglo Nord	597	597	1'963	3'122	566	582	1'785	2'815	449	456	1'454	2'266	431	451	1'552	2'062
Agglo Sud	1'052	1'052	3'824	5'875	971	1'010	3'441	5'050	782	817	2'758	4'175	838	846	2'917	3'747
Trois-Chêne	341	341	1'115	1'831	318	322	1'113	1'766	254	262	910	1'374	240	256	925	1'244
Agglo Est	311	311	1'070	1'660	239	252	843	1'255	226	241	785	1'181	193	216	872	1'129
Champ. - Mandement	324	324	1'162	1'790	295	323	1'069	1'570	200	210	708	1'094	182	209	780	997
Genève N. - Terre-Sainte	369	369	1'308	2'020	375	406	1'287	1'842	231	242	724	1'128	211	225	766	971
District de Nyon sans Terre Sainte	802	802	2'899	4'077	627	670	2'142	3'054	318	355	1'178	1'660	336	356	1'315	1'685
Total	5'481	5'481	19'458	30'267	5'135	5'258	17'529	26'481	3'937	4'050	13'447	20'555	3'985	4'044	14'425	18'922
Lundi au vendredi	3'159	3'159	12'351	19'752		3'091	11'410	17'591		2'613	9'456	14'482		2'576	10'089	13'376
Samedi	572	572	1'967	3'022		566	1'886	2'804		432	1'418	2'189		488	1'630	2'117
Dimanche	813	813	1'737	2'649		793	1'683	2'450		585	1'200	1'919		567	1'228	1'539
Total	4'544	4'544	16'055	25'423		4'450	14'979	22'845		3'630	12'074	18'590		3'631	12'947	17'032

Tableau n° 5 : Intervalles de confiance de proportions maximaux à 95%, Canton de Genève

GENEVE	2015				2010				2005				2000			
	Ménages	Personnes -cibles	Déplacem ents	Etapes	Ménages	Personnes -cibles	Déplacem ents	Etapes	Ménages	Personnes -cibles	Déplacem ents	Etapes	Ménages	Personnes -cibles	Déplacem ents	Etapes
Canton de Genève	+/- 1.5 pts	+/- 1.5 pts	+/- 0.8 pts	+/- 0.6 pts	+/- 1.5 pts	+/- 1.5 pts	+/- 0.8 pts	+/- 0.6 pts	+/- 1.6 pts	+/- 1.6 pts	+/- 0.9 pts	+/- 0.7 pts	+/- 1.6 pts	+/- 1.6 pts	+/- 0.9 pts	+/- 0.8 pts
Seul	+/- 3.5 pts	+/- 3.5 pts	+/- 1.9 pts	+/- 1.5 pts	+/- 2.6 pts	+/- 2.7 pts	+/- 1.5 pts	+/- 1.2 pts	+/- 2.9 pts	+/- 2.9 pts	+/- 1.6 pts	+/- 1.3 pts	+/- 2.9 pts	+/- 3 pts	+/- 1.6 pts	+/- 1.4 pts
En couple sans enfants	+/- 3 pts	+/- 3 pts	+/- 1.7 pts	+/- 1.4 pts	+/- 2.8 pts	+/- 3 pts	+/- 1.7 pts	+/- 1.4 pts	+/- 3.1 pts	+/- 3.3 pts	+/- 1.9 pts	+/- 1.5 pts	+/- 3.3 pts	+/- 3.6 pts	+/- 2 pts	+/- 1.7 pts
En couple avec enfants	+/- 2.2 pts	+/- 2.2 pts	+/- 1.1 pts	+/- 0.9 pts	+/- 2.8 pts	+/- 2.5 pts	+/- 1.3 pts	+/- 1.1 pts	+/- 3 pts	+/- 2.7 pts	+/- 1.4 pts	+/- 1.2 pts	+/- 2.6 pts	+/- 2.4 pts	+/- 1.2 pts	+/- 1.1 pts
Famille monoparentale	+/- 4.5 pts	+/- 4.5 pts	+/- 2.4 pts	+/- 1.9 pts	+/- 5 pts	+/- 5.2 pts	+/- 2.7 pts	+/- 2.1 pts	+/- 5.8 pts	+/- 5.9 pts	+/- 3.2 pts	+/- 2.5 pts	+/- 9.1 pts	+/- 9.2 pts	+/- 4.6 pts	+/- 4 pts
Autre	+/- 6.8 pts	+/- 6.8 pts	+/- 3.7 pts	+/- 2.7 pts	+/- 8.5 pts	+/- 8.6 pts	+/- 4.7 pts	+/- 3.8 pts	+/- 15.5 pts	+/- 17.3 pts	+/- 10.2 pts	+/- 7.9 pts	+/- 20.9 pts	+/- 23.1 pts	+/- 13.1 pts	+/- 11 pts
Total	+/- 1.5 pts	+/- 1.5 pts	+/- 0.8 pts	+/- 0.6 pts	+/- 1.5 pts	+/- 1.5 pts	+/- 0.8 pts	+/- 0.6 pts	+/- 1.6 pts	+/- 1.6 pts	+/- 0.9 pts	+/- 0.7 pts	+/- 1.6 pts	+/- 1.6 pts	+/- 0.9 pts	+/- 0.8 pts
Faible revenu	+/- 4.1 pts	+/- 4.1 pts	+/- 2.3 pts	+/- 1.8 pts	+/- 3.5 pts	+/- 3.4 pts	+/- 2 pts	+/- 1.6 pts	+/- 4 pts	+/- 4 pts	+/- 2.3 pts	+/- 1.8 pts	+/- 3.6 pts	+/- 3.6 pts	+/- 2.1 pts	+/- 1.8 pts
Revenu moyen	+/- 2.7 pts	+/- 2.7 pts	+/- 1.4 pts	+/- 1.1 pts	+/- 2.6 pts	+/- 2.4 pts	+/- 1.3 pts	+/- 1.1 pts	+/- 3 pts	+/- 2.9 pts	+/- 1.6 pts	+/- 1.3 pts	+/- 2.8 pts	+/- 2.6 pts	+/- 1.3 pts	+/- 1.2 pts
Haut revenu	+/- 3 pts	+/- 3 pts	+/- 1.5 pts	+/- 1.2 pts	+/- 3.2 pts	+/- 3 pts	+/- 1.5 pts	+/- 1.3 pts	+/- 4.1 pts	+/- 4 pts	+/- 2.1 pts	+/- 1.7 pts	+/- 3.8 pts	+/- 3.7 pts	+/- 1.8 pts	+/- 1.6 pts
Total	+/- 1.8 pts	+/- 1.8 pts	+/- 0.9 pts	+/- 0.7 pts	+/- 1.7 pts	+/- 1.6 pts	+/- 0.9 pts	+/- 0.7 pts	+/- 2.1 pts	+/- 2 pts	+/- 1.1 pts	+/- 0.9 pts	+/- 1.9 pts	+/- 1.8 pts	+/- 1 pts	+/- 0.8 pts
6 à 17 ans	+/- 3.6 pts	+/- 3.6 pts	+/- 1.9 pts	+/- 1.5 pts		+/- 4.1 pts	+/- 2.2 pts	+/- 1.8 pts		+/- 4.5 pts	+/- 2.5 pts	+/- 2.1 pts		+/- 4.4 pts	+/- 2.4 pts	+/- 2.1 pts
18 à 24 ans	+/- 5.1 pts	+/- 5.1 pts	+/- 2.6 pts	+/- 1.9 pts		+/- 5.9 pts	+/- 3.1 pts	+/- 2.3 pts		+/- 6.6 pts	+/- 3.6 pts	+/- 2.7 pts		+/- 6.1 pts	+/- 3.1 pts	+/- 2.6 pts
25 à 44 ans	+/- 2.8 pts	+/- 2.8 pts	+/- 1.4 pts	+/- 1.1 pts		+/- 2.8 pts	+/- 1.5 pts	+/- 1.2 pts		+/- 2.9 pts	+/- 1.5 pts	+/- 1.2 pts		+/- 2.8 pts	+/- 1.4 pts	+/- 1.2 pts
45 à 64 ans	+/- 2.7 pts	+/- 2.7 pts	+/- 1.4 pts	+/- 1.1 pts		+/- 2.7 pts	+/- 1.5 pts	+/- 1.2 pts		+/- 3 pts	+/- 1.6 pts	+/- 1.3 pts		+/- 3.1 pts	+/- 1.6 pts	+/- 1.4 pts
65 à 74 ans	+/- 4.3 pts	+/- 4.3 pts	+/- 2.4 pts	+/- 2 pts		+/- 4 pts	+/- 2.3 pts	+/- 1.9 pts		+/- 4.8 pts	+/- 2.8 pts	+/- 2.3 pts		+/- 5.1 pts	+/- 2.9 pts	+/- 2.5 pts
75 ans et plus	+/- 4.8 pts	+/- 4.8 pts	+/- 3 pts	+/- 2.5 pts		+/- 4.3 pts	+/- 2.8 pts	+/- 2.4 pts		+/- 5.2 pts	+/- 3.4 pts	+/- 2.7 pts		+/- 5.7 pts	+/- 3.8 pts	+/- 3.3 pts
Total	+/- 1.5 pts	+/- 1.5 pts	+/- 0.8 pts	+/- 0.6 pts		+/- 1.5 pts	+/- 0.8 pts	+/- 0.6 pts		+/- 1.6 pts	+/- 0.9 pts	+/- 0.7 pts		+/- 1.6 pts	+/- 0.9 pts	+/- 0.8 pts
Ville de Genève	+/- 2.4 pts	+/- 2.4 pts	+/- 1.3 pts	+/- 1 pts	+/- 2.3 pts	+/- 2.4 pts	+/- 1.3 pts	+/- 1 pts	+/- 2.5 pts	+/- 2.6 pts	+/- 1.4 pts	+/- 1.1 pts	+/- 2.5 pts	+/- 2.5 pts	+/- 1.3 pts	+/- 1.2 pts
1ère couronne	+/- 2.7 pts	+/- 2.7 pts	+/- 1.5 pts	+/- 1.2 pts	+/- 2.8 pts	+/- 2.8 pts	+/- 1.6 pts	+/- 1.3 pts	+/- 3.2 pts	+/- 3.2 pts	+/- 1.7 pts	+/- 1.4 pts	+/- 3 pts	+/- 3 pts	+/- 1.6 pts	+/- 1.4 pts
2ème couronne	+/- 3 pts	+/- 3 pts	+/- 1.6 pts	+/- 1.3 pts	+/- 3.2 pts	+/- 3.1 pts	+/- 1.7 pts	+/- 1.4 pts	+/- 3.6 pts	+/- 3.5 pts	+/- 1.9 pts	+/- 1.5 pts	+/- 3.8 pts	+/- 3.6 pts	+/- 1.9 pts	+/- 1.7 pts
Périurbain	+/- 4.2 pts	+/- 4.2 pts	+/- 2.3 pts	+/- 1.8 pts	+/- 4.5 pts	+/- 4.3 pts	+/- 2.4 pts	+/- 2 pts	+/- 4.9 pts	+/- 4.8 pts	+/- 2.7 pts	+/- 2.2 pts	+/- 5.4 pts	+/- 5.2 pts	+/- 2.6 pts	+/- 2.3 pts
Total	+/- 1.5 pts	+/- 1.5 pts	+/- 0.8 pts	+/- 0.6 pts	+/- 1.5 pts	+/- 1.5 pts	+/- 0.8 pts	+/- 0.6 pts	+/- 1.6 pts	+/- 1.6 pts	+/- 0.9 pts	+/- 0.7 pts	+/- 1.6 pts	+/- 1.6 pts	+/- 0.9 pts	+/- 0.8 pts
Genève - Rive droite	+/- 3.4 pts	+/- 3.4 pts	+/- 1.8 pts	+/- 1.4 pts	+/- 3.4 pts	+/- 3.4 pts	+/- 1.8 pts	+/- 1.5 pts	+/- 3.8 pts	+/- 3.7 pts	+/- 2 pts	+/- 1.6 pts	+/- 3.6 pts	+/- 3.7 pts	+/- 1.9 pts	+/- 1.7 pts
Genève - Rive gauche	+/- 3.4 pts	+/- 3.4 pts	+/- 1.8 pts	+/- 1.4 pts	+/- 3.3 pts	+/- 3.3 pts	+/- 1.8 pts	+/- 1.5 pts	+/- 3.5 pts	+/- 3.5 pts	+/- 1.9 pts	+/- 1.5 pts	+/- 3.4 pts	+/- 3.5 pts	+/- 1.9 pts	+/- 1.6 pts
Agglo Nord	+/- 4 pts	+/- 4 pts	+/- 2.2 pts	+/- 1.8 pts	+/- 4.1 pts	+/- 4.1 pts	+/- 2.3 pts	+/- 1.8 pts	+/- 4.6 pts	+/- 4.6 pts	+/- 2.6 pts	+/- 2.1 pts	+/- 4.7 pts	+/- 4.6 pts	+/- 2.5 pts	+/- 2.2 pts
Agglo Sud	+/- 3 pts	+/- 3 pts	+/- 1.6 pts	+/- 1.3 pts	+/- 3.1 pts	+/- 3.1 pts	+/- 1.7 pts	+/- 1.4 pts	+/- 3.5 pts	+/- 3.4 pts	+/- 1.9 pts	+/- 1.5 pts	+/- 3.4 pts	+/- 3.4 pts	+/- 1.8 pts	+/- 1.6 pts
Trois-Chêne	+/- 5.3 pts	+/- 5.3 pts	+/- 2.9 pts	+/- 2.3 pts	+/- 5.5 pts	+/- 5.5 pts	+/- 2.9 pts	+/- 2.3 pts	+/- 6.1 pts	+/- 6.1 pts	+/- 3.2 pts	+/- 2.6 pts	+/- 6.3 pts	+/- 6.1 pts	+/- 3.2 pts	+/- 2.8 pts
Agglo Est	+/- 5.6 pts	+/- 5.6 pts	+/- 3 pts	+/- 2.4 pts	+/- 6.3 pts	+/- 6.2 pts	+/- 3.4 pts	+/- 2.8 pts	+/- 6.5 pts	+/- 6.3 pts	+/- 3.5 pts	+/- 2.9 pts	+/- 7.1 pts	+/- 6.7 pts	+/- 3.3 pts	+/- 2.9 pts
Champ. - Mandement	+/- 5.4 pts	+/- 5.4 pts	+/- 2.9 pts	+/- 2.3 pts	+/- 5.7 pts	+/- 5.5 pts	+/- 3 pts	+/- 2.5 pts	+/- 6.9 pts	+/- 6.8 pts	+/- 3.7 pts	+/- 3 pts	+/- 7.3 pts	+/- 6.8 pts	+/- 3.5 pts	+/- 3.1 pts
Genève N. - Terre-Sainte	+/- 5.1 pts	+/- 5.1 pts	+/- 2.7 pts	+/- 2.2 pts	+/- 5.1 pts	+/- 4.9 pts	+/- 2.7 pts	+/- 2.3 pts	+/- 6.4 pts	+/- 6.3 pts	+/- 3.6 pts	+/- 2.9 pts	+/- 6.7 pts	+/- 6.5 pts	+/- 3.5 pts	+/- 3.1 pts
District de Nyon sans Terre Sainte	+/- 3.5 pts	+/- 3.5 pts	+/- 1.8 pts	+/- 1.5 pts	+/- 3.9 pts	+/- 3.8 pts	+/- 2.1 pts	+/- 1.8 pts	+/- 5.5 pts	+/- 5.2 pts	+/- 2.9 pts	+/- 2.4 pts	+/- 5.3 pts	+/- 5.2 pts	+/- 2.7 pts	+/- 2.4 pts
Total	+/- 1.3 pts	+/- 1.3 pts	+/- 0.7 pts	+/- 0.6 pts	+/- 1.4 pts	+/- 1.4 pts	+/- 0.7 pts	+/- 0.6 pts	+/- 1.6 pts	+/- 1.5 pts	+/- 0.8 pts	+/- 0.7 pts	+/- 1.6 pts	+/- 1.5 pts	+/- 0.8 pts	+/- 0.7 pts
Lundi au vendredi	+/- 1.7 pts	+/- 1.7 pts	+/- 0.9 pts	+/- 0.7 pts		+/- 1.8 pts	+/- 0.9 pts	+/- 0.7 pts		+/- 1.9 pts	+/- 1 pts	+/- 0.8 pts		+/- 1.9 pts	+/- 1 pts	+/- 0.8 pts
Samedi	+/- 4.1 pts	+/- 4.1 pts	+/- 2.2 pts	+/- 1.8 pts		+/- 4.1 pts	+/- 2.3 pts	+/- 1.9 pts		+/- 4.7 pts	+/- 2.6 pts	+/- 2.1 pts		+/- 4.4 pts	+/- 2.4 pts	+/- 2.1 pts
Dimanche	+/- 3.4 pts	+/- 3.4 pts	+/- 2.4 pts	+/- 1.9 pts		+/- 3.5 pts	+/- 2.4 pts	+/- 2 pts		+/- 4.1 pts	+/- 2.8 pts	+/- 2.2 pts		+/- 4.1 pts	+/- 2.8 pts	+/- 2.5 pts
Total	+/- 1.5 pts	+/- 1.5 pts	+/- 0.8 pts	+/- 0.6 pts		+/- 1.5 pts	+/- 0.8 pts	+/- 0.6 pts		+/- 1.6 pts	+/- 0.9 pts	+/- 0.7 pts		+/- 1.6 pts	+/- 0.9 pts	+/- 0.8 pts

Tableau n° 6 : Effectifs non pondérés des bases MRMT, Canton de Vaud

VAUD	2015				2010				2005				2000			
	Ménages	Personnes-cibles	Déplacements	Etapes												
Canton de Vaud	5'495	5'495	19'263	28'270	5'088	5'352	17'376	25'116	3'204	3'357	11'012	16'458	3'511	3'692	12'562	16'154
Seul	853	853	2'779	4'164	1'499	1'428	4'347	6'429	926	898	2'776	4'266	919	883	2'780	3'688
En couple sans enfants	1'455	1'455	4'474	6'276	1'571	1'451	4'320	5'963	941	854	2'581	3'783	992	874	2'794	3'527
En couple avec enfants	2'540	2'540	9'584	14'034	1'537	2'004	7'139	10'382	1'066	1'345	4'754	7'009	1'478	1'808	6'528	8'337
Famille monoparentale	407	407	1'581	2'465	370	358	1'255	1'916	220	212	722	1'109	103	111	407	517
Autre	224	224	794	1'248	111	111	315	426	51	48	179	291	14	12	37	67
Total	5'479	5'479	19'212	28'187	5'088	5'352	17'376	25'116	3'204	3'357	11'001	16'429	3'506	3'688	12'525	16'116
Faible revenu	628	628	1'810	2'768	1'016	1'088	2'971	4'350	573	579	1'793	2'762	754	806	2'372	3'123
Revenu moyen	1'852	1'852	6'686	9'276	1'847	2'191	7'620	10'994	1'137	1'230	4'141	5'926	1'418	1'650	5'866	7'475
Haut revenu	1'361	1'361	5'316	7'766	941	1'050	3'898	5'604	390	402	1'458	2'139	505	535	1'998	2'506
Total	3'841	3'841	13'812	19'810	3'804	4'329	14'489	20'948	2'100	2'211	7'392	10'827	2'677	2'991	10'236	13'104
6 à 17 ans	861	861	3'111	4'921		679	2'295	3'486		491	1'652	2'416		533	1'798	2'377
18 à 24 ans	445	445	1'591	2'899		338	1'122	2'064		223	810	1'451		262	964	1'404
25 à 44 ans	1'386	1'386	5'458	7'946		1'392	5'008	7'344		994	3'524	5'198		1'176	4'405	5'503
45 à 64 ans	1'726	1'726	6'272	8'640		1'599	5'628	7'777		985	3'350	4'906		1'051	3'857	4'917
65 à 74 ans	637	637	1'924	2'596		715	2'030	2'714		340	985	1'412		356	918	1'126
75 ans et plus	440	440	907	1'268		629	1'293	1'731		324	691	1'075		314	620	827
Total	5'495	5'495	19'263	28'270		5'352	17'376	25'116		3'357	11'012	16'458		3'692	12'562	16'154
Lausanne	718	718	2'638	4'482	818	821	2'686	4'483	626	619	2'048	3'378	677	660	2'208	3'084
Centre principal	1'014	1'014	3'448	4'837	968	991	3'075	4'422	509	538	1'758	2'595	570	593	2'025	2'603
Suburbain dense	567	567	1'953	3'037	498	510	1'662	2'560	339	350	1'171	1'890	429	444	1'453	1'943
Suburbain dispersé	925	925	3'304	4'827	846	907	3'061	4'335	491	513	1'603	2'360	503	539	1'802	2'250
Centre secondaire	616	616	2'172	3'031	600	644	2'080	2'765	380	400	1'307	1'840	389	416	1'470	1'797
Périurbain	1'479	1'479	5'167	7'287	1'196	1'320	4'324	5'967	741	801	2'682	3'724	819	911	3'211	3'984
Montagne	176	176	581	769	162	159	488	584	118	136	443	671	124	129	393	493
Total	5'495	5'495	19'263	28'270	5'088	5'352	17'376	25'116	3'204	3'357	11'012	16'458	3'511	3'692	12'562	16'154
PALM	1'825	1'825	6'548	10'418	1'808	1'874	6'097	9'508	1'298	1'316	4'263	6'810	1'436	1'449	4'781	6'436
Rivelac	770	770	2'624	3'834	720	728	2'358	3'396	352	361	1'152	1'730	410	430	1'465	1'911
AggloY	344	344	1'155	1'556	316	337	1'070	1'511	157	165	599	875	174	185	653	820
Chablais-Agglo	168	168	537	731	136	146	423	574	97	108	322	469	118	129	445	532
Grand Genève	937	937	3'403	4'844	746	808	2'550	3'636	377	420	1'373	1'965	387	413	1'478	1'890
Total	4'044	4'044	14'267	21'383	3'726	3'893	12'498	18'625	2'281	2'370	7'709	11'849	2'525	2'606	8'822	11'589
Lundi au vendredi	3'852	3'852	14'816	22'070		3'746	13'471	19'683		2'300	8'155	12'307		2'618	9'698	12'517
Samedi	695	695	2'414	3'433		649	1'977	2'779		463	1'592	2'323		470	1'525	1'974
Dimanche	948	948	2'033	2'767		957	1'928	2'654		594	1'265	1'828		604	1'339	1'663
Total	5'495	5'495	19'263	28'270		5'352	17'376	25'116		3'357	11'012	16'458		3'692	12'562	16'154

Tableau n° 7 : Intervalles de confiance de proportions maximaux à 95%, Canton de Vaud

VAUD	2015				2010				2005				2000			
	Ménages	Personnes-cibles	Déplacements	Etapes	Ménages	Personnes-cibles	Déplacements	Etapes	Ménages	Personnes-cibles	Déplacements	Etapes	Ménages	Personnes-cibles	Déplacements	Etapes
Canton de Vaud	+/- 1.3 pts	+/- 1.3 pts	+/- 0.7 pts	+/- 0.6 pts	+/- 1.4 pts	+/- 1.3 pts	+/- 0.7 pts	+/- 0.6 pts	+/- 1.7 pts	+/- 1.7 pts	+/- 0.9 pts	+/- 0.8 pts	+/- 1.7 pts	+/- 1.6 pts	+/- 0.9 pts	+/- 0.8 pts
Seul	+/- 3.4 pts	+/- 3.4 pts	+/- 1.9 pts	+/- 1.5 pts	+/- 2.5 pts	+/- 2.6 pts	+/- 1.5 pts	+/- 1.2 pts	+/- 3.2 pts	+/- 3.3 pts	+/- 1.9 pts	+/- 1.5 pts	+/- 3.2 pts	+/- 3.3 pts	+/- 1.9 pts	+/- 1.6 pts
En couple sans enfants	+/- 2.6 pts	+/- 2.6 pts	+/- 1.5 pts	+/- 1.2 pts	+/- 2.5 pts	+/- 2.6 pts	+/- 1.5 pts	+/- 1.3 pts	+/- 3.2 pts	+/- 3.4 pts	+/- 1.9 pts	+/- 1.6 pts	+/- 3.1 pts	+/- 3.3 pts	+/- 1.9 pts	+/- 1.7 pts
En couple avec enfants	+/- 1.9 pts	+/- 1.9 pts	+/- 1 pts	+/- 0.8 pts	+/- 2.5 pts	+/- 2.2 pts	+/- 1.2 pts	+/- 1 pts	+/- 3 pts	+/- 2.7 pts	+/- 1.4 pts	+/- 1.2 pts	+/- 2.5 pts	+/- 2.3 pts	+/- 1.2 pts	+/- 1.1 pts
Famille monoparentale	+/- 4.9 pts	+/- 4.9 pts	+/- 2.5 pts	+/- 2 pts	+/- 5.1 pts	+/- 5.2 pts	+/- 2.8 pts	+/- 2.2 pts	+/- 6.6 pts	+/- 6.7 pts	+/- 3.6 pts	+/- 2.9 pts	+/- 9.7 pts	+/- 9.3 pts	+/- 4.9 pts	+/- 4.3 pts
Autre	+/- 6.5 pts	+/- 6.5 pts	+/- 3.5 pts	+/- 2.8 pts	+/- 9.3 pts	+/- 9.3 pts	+/- 5.5 pts	+/- 4.7 pts	+/- 13.7 pts	+/- 14.1 pts	+/- 7.3 pts	+/- 5.7 pts	+/- 26.2 pts	+/- 28.3 pts	+/- 16.1 pts	+/- 12 pts
Total	+/- 1.3 pts	+/- 1.3 pts	+/- 0.7 pts	+/- 0.6 pts	+/- 1.4 pts	+/- 1.3 pts	+/- 0.7 pts	+/- 0.6 pts	+/- 1.7 pts	+/- 1.7 pts	+/- 0.9 pts	+/- 0.8 pts	+/- 1.7 pts	+/- 1.6 pts	+/- 0.9 pts	+/- 0.8 pts
Faible revenu	+/- 3.9 pts	+/- 3.9 pts	+/- 2.3 pts	+/- 1.9 pts	+/- 3.1 pts	+/- 3 pts	+/- 1.8 pts	+/- 1.5 pts	+/- 4.1 pts	+/- 4.1 pts	+/- 2.3 pts	+/- 1.9 pts	+/- 3.6 pts	+/- 3.5 pts	+/- 2 pts	+/- 1.8 pts
Revenu moyen	+/- 2.3 pts	+/- 2.3 pts	+/- 1.2 pts	+/- 1 pts	+/- 2.3 pts	+/- 2.1 pts	+/- 1.1 pts	+/- 0.9 pts	+/- 2.9 pts	+/- 2.8 pts	+/- 1.5 pts	+/- 1.3 pts	+/- 2.6 pts	+/- 2.4 pts	+/- 1.3 pts	+/- 1.1 pts
Haut revenu	+/- 2.7 pts	+/- 2.7 pts	+/- 1.3 pts	+/- 1.1 pts	+/- 3.2 pts	+/- 3 pts	+/- 1.6 pts	+/- 1.3 pts	+/- 5 pts	+/- 4.9 pts	+/- 2.6 pts	+/- 2.1 pts	+/- 4.4 pts	+/- 4.2 pts	+/- 2.2 pts	+/- 2 pts
Total	+/- 1.6 pts	+/- 1.6 pts	+/- 0.8 pts	+/- 0.7 pts	+/- 1.6 pts	+/- 1.5 pts	+/- 0.8 pts	+/- 0.7 pts	+/- 2.1 pts	+/- 2.1 pts	+/- 1.1 pts	+/- 0.9 pts	+/- 1.9 pts	+/- 1.8 pts	+/- 1 pts	+/- 0.9 pts
6 à 17 ans	+/- 3.3 pts	+/- 3.3 pts	+/- 1.8 pts	+/- 1.4 pts		+/- 3.8 pts	+/- 2 pts	+/- 1.7 pts		+/- 4.4 pts	+/- 2.4 pts	+/- 2 pts		+/- 4.2 pts	+/- 2.3 pts	+/- 2 pts
18 à 24 ans	+/- 4.6 pts	+/- 4.6 pts	+/- 2.5 pts	+/- 1.8 pts		+/- 5.3 pts	+/- 2.9 pts	+/- 2.2 pts		+/- 6.6 pts	+/- 3.4 pts	+/- 2.6 pts		+/- 6.1 pts	+/- 3.2 pts	+/- 2.6 pts
25 à 44 ans	+/- 2.6 pts	+/- 2.6 pts	+/- 1.3 pts	+/- 1.1 pts		+/- 2.6 pts	+/- 1.4 pts	+/- 1.1 pts		+/- 3.1 pts	+/- 1.7 pts	+/- 1.4 pts		+/- 2.9 pts	+/- 1.5 pts	+/- 1.3 pts
45 à 64 ans	+/- 2.4 pts	+/- 2.4 pts	+/- 1.2 pts	+/- 1.1 pts		+/- 2.5 pts	+/- 1.3 pts	+/- 1.1 pts		+/- 3.1 pts	+/- 1.7 pts	+/- 1.4 pts		+/- 3 pts	+/- 1.6 pts	+/- 1.4 pts
65 à 74 ans	+/- 3.9 pts	+/- 3.9 pts	+/- 2.2 pts	+/- 1.9 pts		+/- 3.7 pts	+/- 2.2 pts	+/- 1.9 pts		+/- 5.3 pts	+/- 3.1 pts	+/- 2.6 pts		+/- 5.2 pts	+/- 3.2 pts	+/- 2.9 pts
75 ans et plus	+/- 4.7 pts	+/- 4.7 pts	+/- 3.3 pts	+/- 2.8 pts		+/- 3.9 pts	+/- 2.7 pts	+/- 2.4 pts		+/- 5.4 pts	+/- 3.7 pts	+/- 3 pts		+/- 5.5 pts	+/- 3.9 pts	+/- 3.4 pts
Total	+/- 1.3 pts	+/- 1.3 pts	+/- 0.7 pts	+/- 0.6 pts		+/- 1.3 pts	+/- 0.7 pts	+/- 0.6 pts		+/- 1.7 pts	+/- 0.9 pts	+/- 0.8 pts		+/- 1.6 pts	+/- 0.9 pts	+/- 0.8 pts
Lausanne	+/- 3.7 pts	+/- 3.7 pts	+/- 1.9 pts	+/- 1.5 pts	+/- 3.4 pts	+/- 3.4 pts	+/- 1.9 pts	+/- 1.5 pts	+/- 3.9 pts	+/- 3.9 pts	+/- 2.2 pts	+/- 1.7 pts	+/- 3.8 pts	+/- 3.8 pts	+/- 2.1 pts	+/- 1.8 pts
Centre principal	+/- 3.1 pts	+/- 3.1 pts	+/- 1.7 pts	+/- 1.4 pts	+/- 3.1 pts	+/- 3.1 pts	+/- 1.8 pts	+/- 1.5 pts	+/- 4.3 pts	+/- 4.2 pts	+/- 2.3 pts	+/- 1.9 pts	+/- 4.1 pts	+/- 4 pts	+/- 2.2 pts	+/- 1.9 pts
Suburbain dense	+/- 4.1 pts	+/- 4.1 pts	+/- 2.2 pts	+/- 1.8 pts	+/- 4.4 pts	+/- 4.3 pts	+/- 2.4 pts	+/- 1.9 pts	+/- 5.3 pts	+/- 5.2 pts	+/- 2.9 pts	+/- 2.3 pts	+/- 4.7 pts	+/- 4.7 pts	+/- 2.6 pts	+/- 2.2 pts
Suburbain dispersé	+/- 3.2 pts	+/- 3.2 pts	+/- 1.7 pts	+/- 1.4 pts	+/- 3.4 pts	+/- 3.3 pts	+/- 1.8 pts	+/- 1.5 pts	+/- 4.4 pts	+/- 4.3 pts	+/- 2.4 pts	+/- 2 pts	+/- 4.4 pts	+/- 4.2 pts	+/- 2.3 pts	+/- 2.1 pts
Centre secondaire	+/- 3.9 pts	+/- 3.9 pts	+/- 2.1 pts	+/- 1.8 pts	+/- 4 pts	+/- 3.9 pts	+/- 2.1 pts	+/- 1.9 pts	+/- 5 pts	+/- 4.9 pts	+/- 2.7 pts	+/- 2.3 pts	+/- 5 pts	+/- 4.8 pts	+/- 2.6 pts	+/- 2.3 pts
Périurbain	+/- 2.5 pts	+/- 2.5 pts	+/- 1.4 pts	+/- 1.1 pts	+/- 2.8 pts	+/- 2.7 pts	+/- 1.5 pts	+/- 1.3 pts	+/- 3.6 pts	+/- 3.5 pts	+/- 1.9 pts	+/- 1.6 pts	+/- 3.4 pts	+/- 3.2 pts	+/- 1.7 pts	+/- 1.6 pts
Montagne	+/- 7.4 pts	+/- 7.4 pts	+/- 4.1 pts	+/- 3.5 pts	+/- 7.7 pts	+/- 7.8 pts	+/- 4.4 pts	+/- 4.1 pts	+/- 9 pts	+/- 8.4 pts	+/- 4.7 pts	+/- 3.8 pts	+/- 8.8 pts	+/- 8.6 pts	+/- 4.9 pts	+/- 4.4 pts
Total	+/- 1.3 pts	+/- 1.3 pts	+/- 0.7 pts	+/- 0.6 pts	+/- 1.4 pts	+/- 1.3 pts	+/- 0.7 pts	+/- 0.6 pts	+/- 1.7 pts	+/- 1.7 pts	+/- 0.9 pts	+/- 0.8 pts	+/- 1.7 pts	+/- 1.6 pts	+/- 0.9 pts	+/- 0.8 pts
PALM	+/- 2.3 pts	+/- 2.3 pts	+/- 1.2 pts	+/- 1 pts	+/- 2.3 pts	+/- 2.3 pts	+/- 1.3 pts	+/- 1 pts	+/- 2.7 pts	+/- 2.7 pts	+/- 1.5 pts	+/- 1.2 pts	+/- 2.6 pts	+/- 2.6 pts	+/- 1.4 pts	+/- 1.2 pts
Rivelac	+/- 3.5 pts	+/- 3.5 pts	+/- 1.9 pts	+/- 1.6 pts	+/- 3.7 pts	+/- 3.6 pts	+/- 2 pts	+/- 1.7 pts	+/- 5.2 pts	+/- 5.2 pts	+/- 2.9 pts	+/- 2.4 pts	+/- 4.8 pts	+/- 4.7 pts	+/- 2.6 pts	+/- 2.2 pts
AggloY	+/- 5.3 pts	+/- 5.3 pts	+/- 2.9 pts	+/- 2.5 pts	+/- 5.5 pts	+/- 5.3 pts	+/- 3 pts	+/- 2.5 pts	+/- 7.8 pts	+/- 7.6 pts	+/- 4 pts	+/- 3.3 pts	+/- 7.4 pts	+/- 7.2 pts	+/- 3.8 pts	+/- 3.4 pts
Chablais-Agglo	+/- 7.6 pts	+/- 7.6 pts	+/- 4.2 pts	+/- 3.6 pts	+/- 8.4 pts	+/- 8.1 pts	+/- 4.8 pts	+/- 4.1 pts	+/- 10 pts	+/- 9.4 pts	+/- 5.5 pts	+/- 4.5 pts	+/- 9 pts	+/- 8.6 pts	+/- 4.6 pts	+/- 4.2 pts
Grand Genève	+/- 3.2 pts	+/- 3.2 pts	+/- 1.7 pts	+/- 1.4 pts	+/- 3.6 pts	+/- 3.4 pts	+/- 1.9 pts	+/- 1.6 pts	+/- 5 pts	+/- 4.8 pts	+/- 2.6 pts	+/- 2.2 pts	+/- 5 pts	+/- 4.8 pts	+/- 2.5 pts	+/- 2.3 pts
Total	+/- 1.5 pts	+/- 1.5 pts	+/- 0.8 pts	+/- 0.7 pts	+/- 1.6 pts	+/- 1.6 pts	+/- 0.9 pts	+/- 0.7 pts	+/- 2.1 pts	+/- 2 pts	+/- 1.1 pts	+/- 0.9 pts	+/- 2 pts	+/- 1.9 pts	+/- 1 pts	+/- 0.9 pts
Lundi au vendredi	+/- 1.6 pts	+/- 1.6 pts	+/- 0.8 pts	+/- 0.7 pts		+/- 1.6 pts	+/- 0.8 pts	+/- 0.7 pts		+/- 2 pts	+/- 1.1 pts	+/- 0.9 pts		+/- 1.9 pts	+/- 1 pts	+/- 0.9 pts
Samedi	+/- 3.7 pts	+/- 3.7 pts	+/- 2 pts	+/- 1.7 pts		+/- 3.8 pts	+/- 2.2 pts	+/- 1.9 pts		+/- 4.6 pts	+/- 2.5 pts	+/- 2 pts		+/- 4.5 pts	+/- 2.5 pts	+/- 2.2 pts
Dimanche	+/- 3.2 pts	+/- 3.2 pts	+/- 2.2 pts	+/- 1.9 pts		+/- 3.2 pts	+/- 2.2 pts	+/- 1.9 pts		+/- 4 pts	+/- 2.8 pts	+/- 2.3 pts		+/- 4 pts	+/- 2.7 pts	+/- 2.4 pts
Total	+/- 1.3 pts	+/- 1.3 pts	+/- 0.7 pts	+/- 0.6 pts		+/- 1.3 pts	+/- 0.7 pts	+/- 0.6 pts		+/- 1.7 pts	+/- 0.9 pts	+/- 0.8 pts		+/- 1.6 pts	+/- 0.9 pts	+/- 0.8 pts

A. L'équipement des ménages et des personnes



A.1. Véhicules à disposition

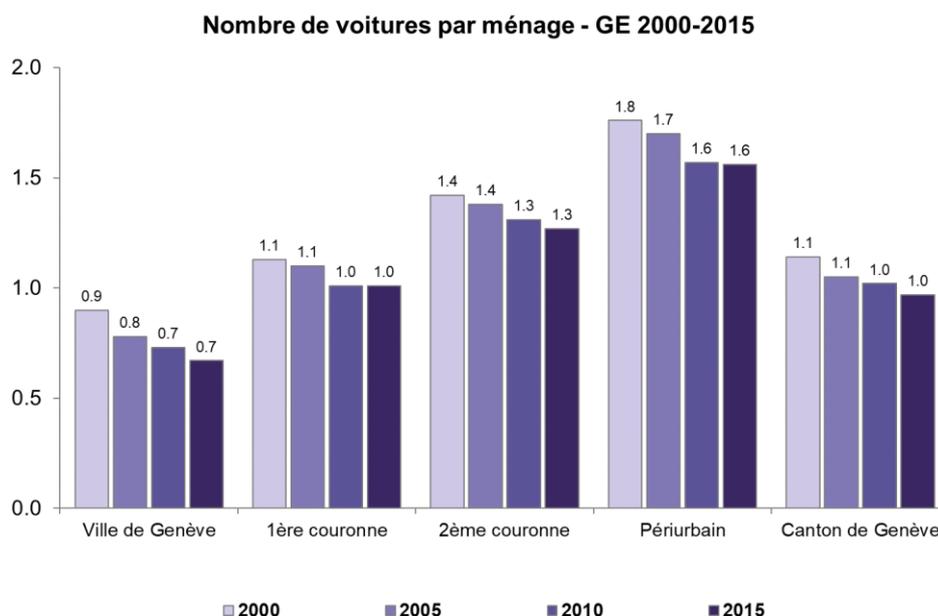
A.1.1. Nombre de voitures privées à disposition des ménages

a) Canton de Genève

> Par découpage typologique

Chez les habitants du canton de Genève, on observe une dynamique continue, mais très lente de démotorisation des ménages depuis 2000, et ceci dans tous les découpages typologiques.

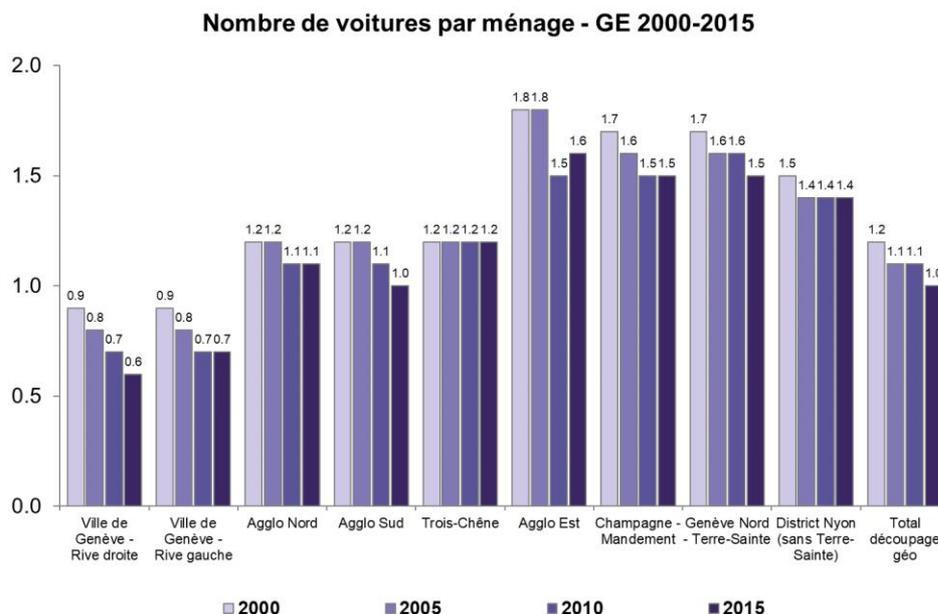
Figure n° 1 : Nombre moyen de voitures par ménage selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2000-2015



> Par découpage géographique

Ce sont parmi les habitants de l'agglomération Est que le nombre de voitures par ménage est le plus haut (1,6), et sur la rive droite de la ville de Genève qu'il est le plus bas (0,6).

Figure n° 2 : Nombre moyen de voitures par ménage selon le découpage géographique du lieu de résidence, Canton de Genève et district de Nyon, évolution 2000-2015



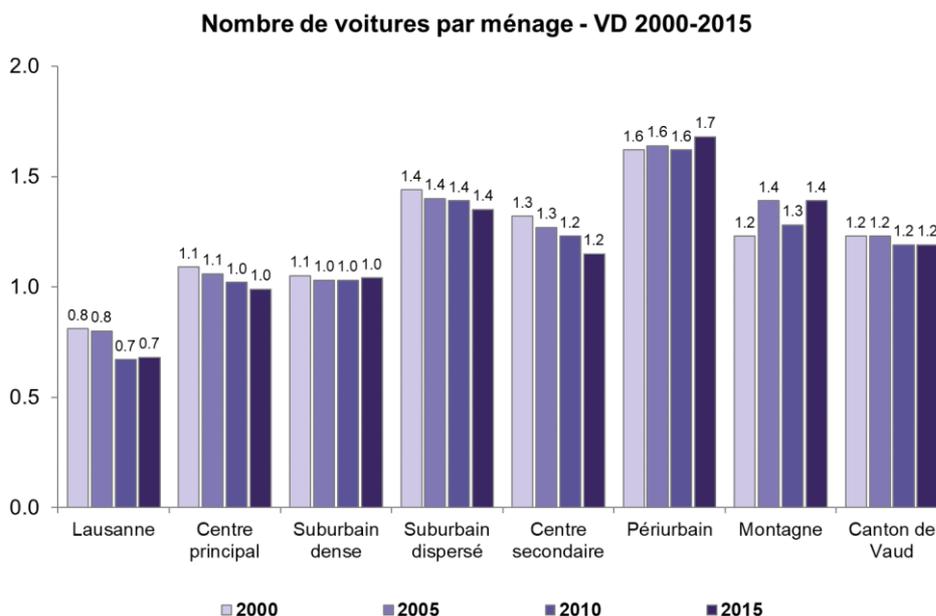
b) Canton de Vaud

> Par découpage typologique

On n'observe pas de réelle dynamique de démotorisation dans le canton de Vaud. L'équipement des résidents du périurbain a notamment très légèrement augmenté entre 2010 et 2015. C'est également le cas en montagne, mais ce résultat doit être nuancé du fait des effectifs réduits sur ce territoire et de la marge d'erreur importante.

Le nombre de voitures par ménage en ville de Lausanne est similaire à celui observé en ville de Genève (0,7), mais contrairement à la cité de Calvin, seule une baisse entre 2005 et 2010 a été enregistrée à Lausanne. Pour les centres principaux et secondaires ainsi que le suburbain dispersé, l'indicateur baisse. Il est stable dans le suburbain dense. On remarque par ailleurs que l'équipement a diminué dans les centres principaux pour rejoindre un taux comparable au suburbain dense à (1.0). Le taux de motorisation des ménages se différencie donc toujours en lien avec le territoire, certainement dû au niveau d'offre en transports publics contrastée.

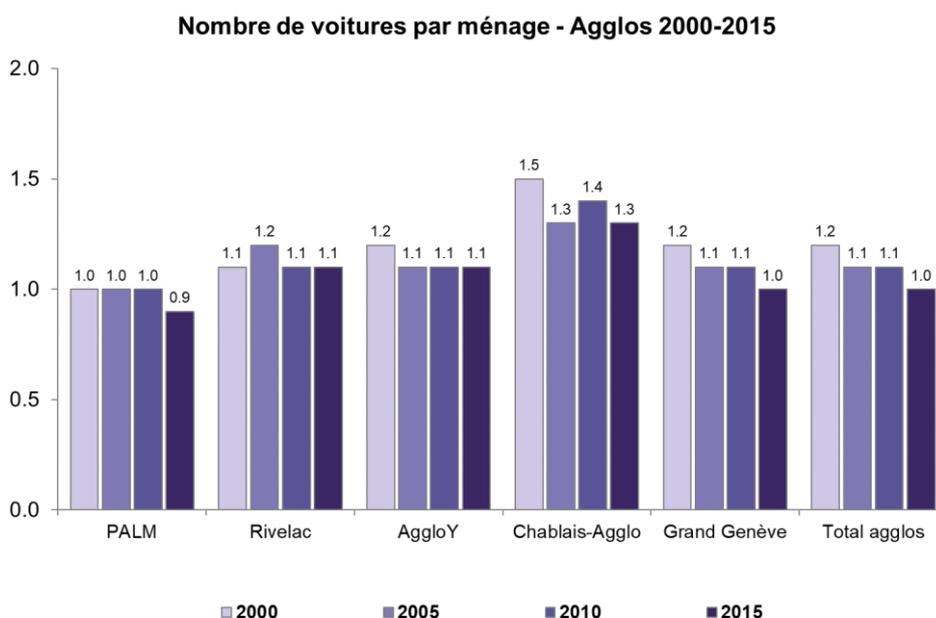
Figure n° 3 : Nombre moyen de voitures par ménage selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2000-2015



c) Agglomérations

C'est au sein de l'agglomération du Grand Genève que la dynamique de démotorisation des ménages est la plus claire et la plus soutenue. Dans l'AggloY, le nombre de voitures par ménage est stable depuis 2005.

Figure n° 4 : Nombre moyen de voitures par ménage selon les agglomérations de résidence, évolution 2000-2015



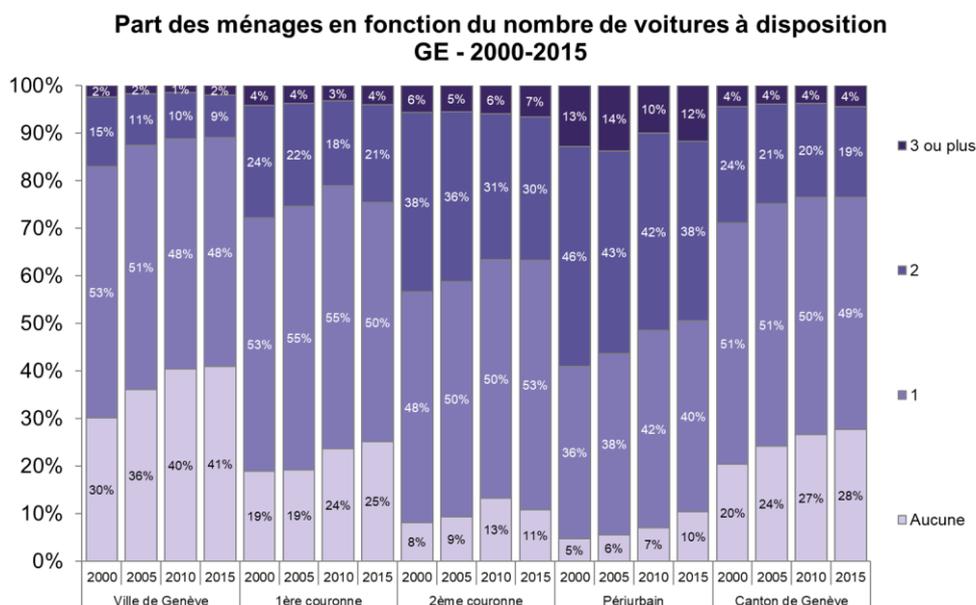
A.1.2. Distribution des ménages en fonction du nombre de voitures à disposition

a) Canton de Genève

Au sein du canton de Genève, la part de ménages multimotorisés (2 voitures ou plus) est en diminution depuis 2000 parmi les résidents de tous les secteurs du découpage typologique. Parmi les habitants de première couronne, la part de ménages multimotorisés a néanmoins augmenté de 4 points depuis 2010.

> Par découpage typologique

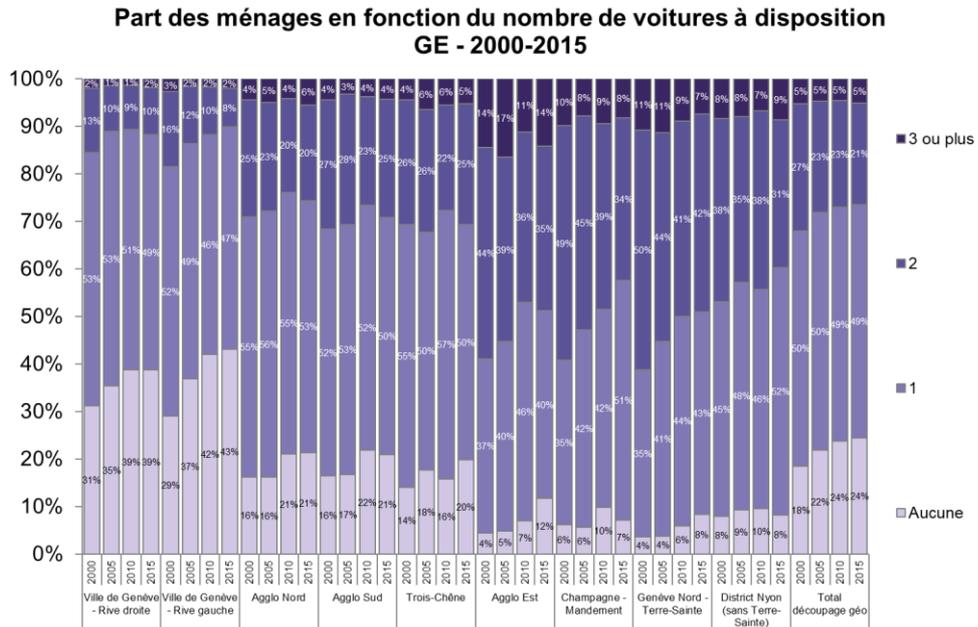
Figure n° 5 : Part des ménages en fonction du nombre de voitures à disposition selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2000-2015



> Par découpage géographique

Reflétant cette dynamique, la part de ménages disposant de 2 véhicules ou plus a légèrement augmenté entre 2010 et 2015 dans les agglomérations Nord, Sud, Est, ainsi que sur le territoire Trois-Chêne, mais aussi en ville de Genève – Rive Droite.

Figure n° 6 : Part des ménages en fonction du nombre de voitures à disposition selon le découpage géographique du lieu de résidence, Canton de Genève et district de Nyon (sans Terre-Sainte), évolution 2000-2015

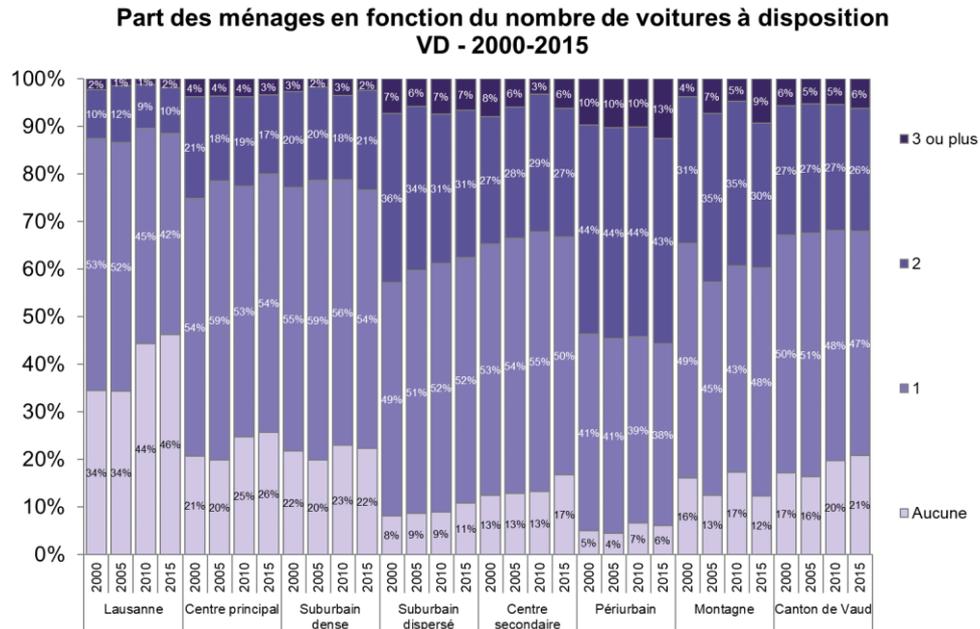


b) Canton de Vaud

> Par découpage typologique

Dans le canton de Vaud, la part de ménages multimotorisés a légèrement diminué entre 2000 et 2015. On observe une diminution pour les centres principaux (25% à 20%), le suburbain dispersé (43% à 38%), les centres secondaires (35% à 33%), mais une augmentation pour le périurbain (54% à 56%).

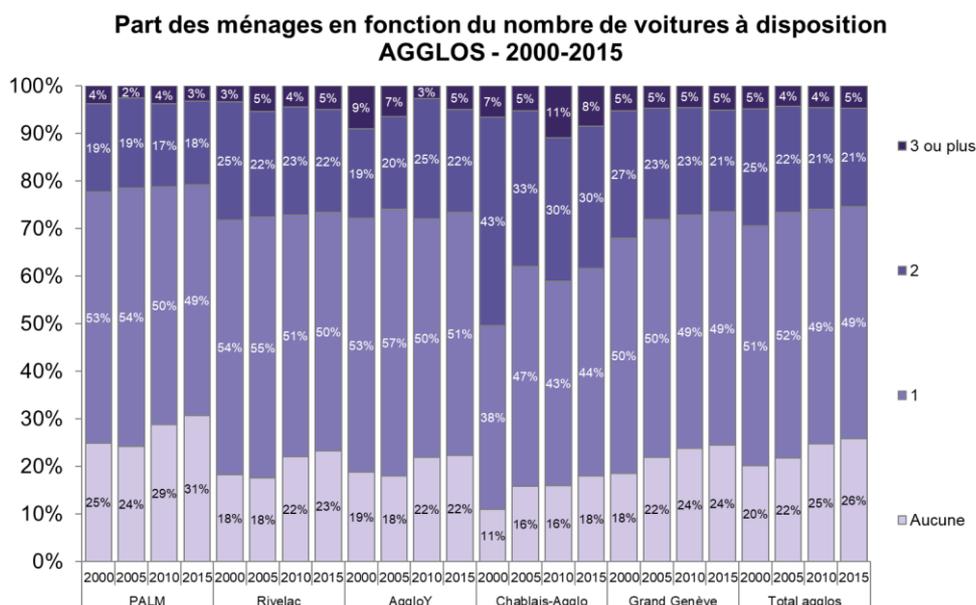
Figure n° 7 : Part des ménages en fonction du nombre de voitures à disposition selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2000-2015



c) Agglomérations

La part de ménages disposant de 2 voitures ou plus est en diminution dans toutes les agglomérations. La dynamique apparaît plus soutenue dans l'agglomération du Chablais, mais la marge d'erreur est importante pour ce secteur du fait d'un nombre de ménages enquêtés réduit, surtout en 2000 et 2005, années durant lesquelles aucun suréchantillonnage n'a été réalisé pour cette agglomération.

Figure n° 8 : Part des ménages en fonction du nombre de voitures à disposition selon l'agglomération de résidence, évolution 2000-2015

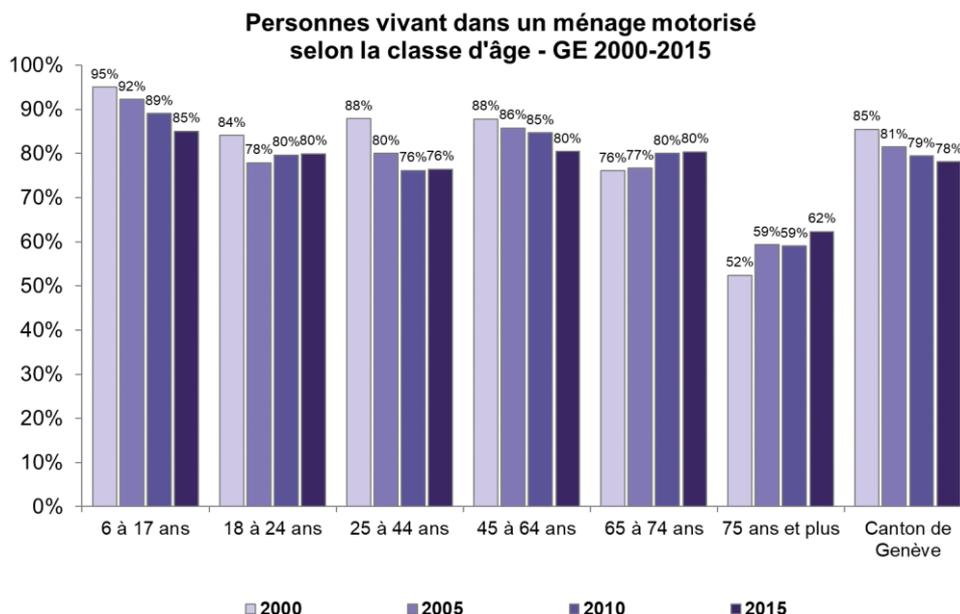


A.1.3. Voitures par catégories d'âge - effet de cohorte

a) Canton de Genève

Dans le Canton de Genève, la part de personnes vivant dans un ménage motorisé affiche une tendance à la baisse entre 2000 et 2015 pour les classes d'âge de 6 à 64 ans, mais est plutôt en hausse chez les 65 ans et plus. Il convient de mettre en lien cette tendance avec l'effet de rattrapage chez ces générations de séniors.

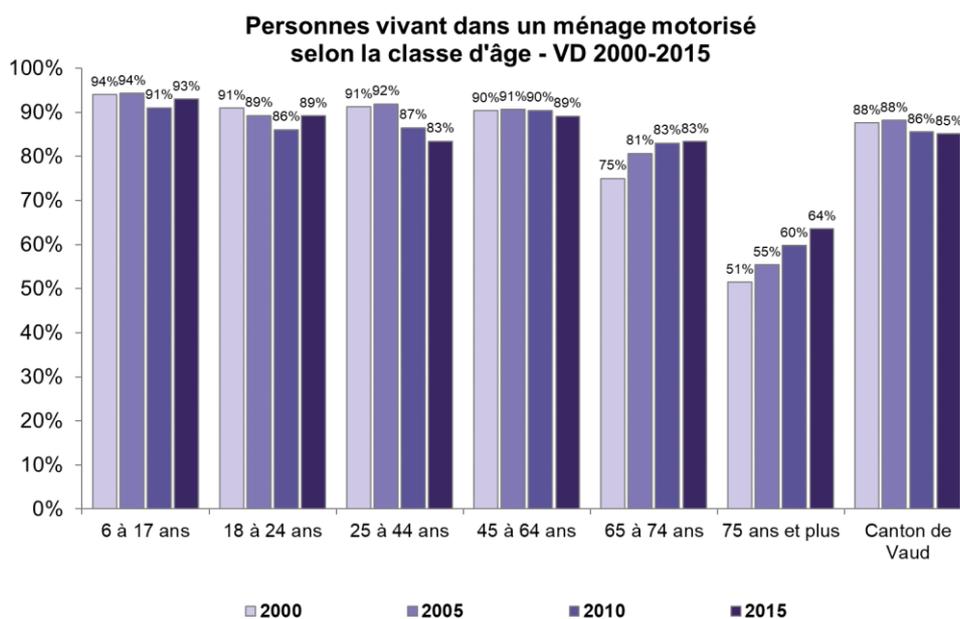
Figure n° 9 : Parts des personnes vivant dans un ménage motorisé par catégories d'âge, Canton de Genève, évolution 2000-2015



b) Canton de Vaud

Dans le canton de Vaud, on observe surtout une diminution des personnes vivant dans un ménage motorisé chez les 25-44 ans. À l'inverse, une augmentation sensible de cette part à travers le temps est observée chez les 65-74 ans et les 75 ans et plus.

Figure n° 10 : Parts des personnes vivant dans un ménage motorisé par catégories d'âge, Canton de Vaud, évolution 2000-2015

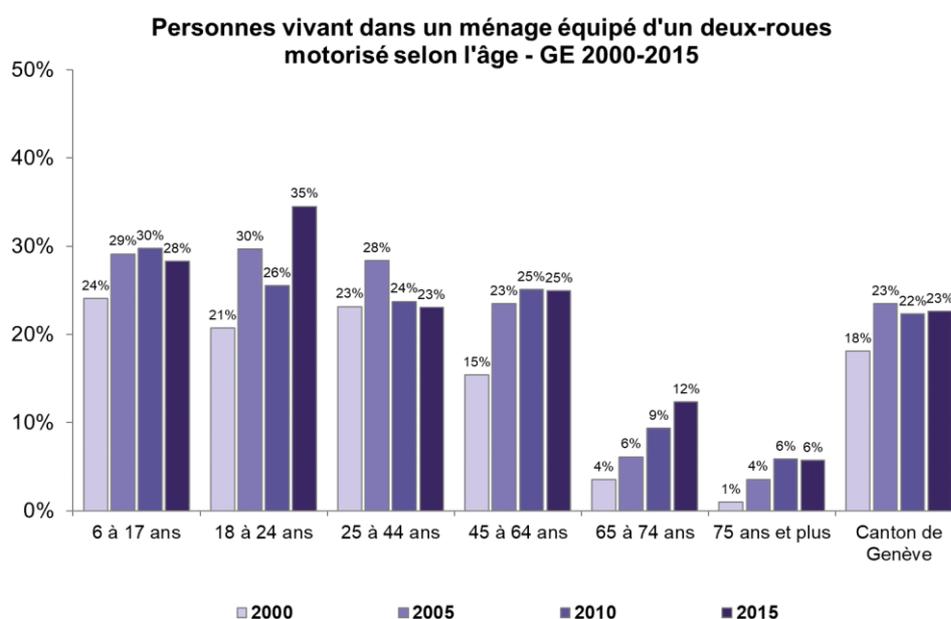


A.1.4. Deux-roues motorisés

a) Canton de Genève

Dans le canton de Genève, les 18-24 ans sont les plus nombreux à vivre dans un ménage équipé d'un deux-roues motorisé : c'est le cas de 35% d'entre eux. L'équipement de cette classe d'âge a largement augmenté entre 2010 et 2015 dans le canton de Genève. En règle générale, l'attrait du deux-roues motorisé est stable, voire en augmentation pour certaines classes d'âge (18-24 ans et 65-74 ans).

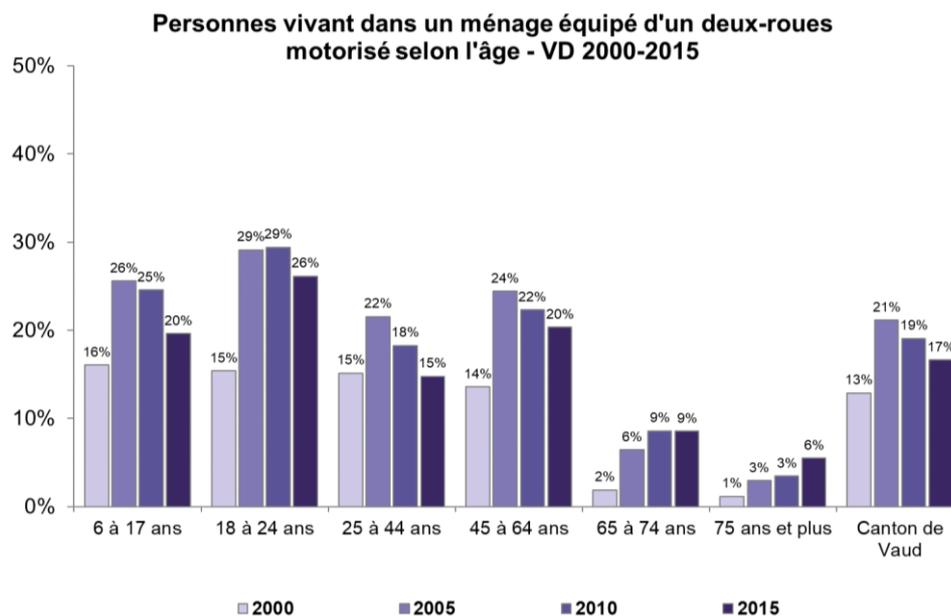
Figure n° 11 : Parts des personnes vivant dans un ménage équipé d'un deux-roues motorisé, Canton de Genève, évolution 2000-2015



b) Canton de Vaud

Dans le canton de Vaud, les 18-24 ans sont également les plus nombreux à vivre dans un ménage équipé d'un deux-roues motorisé. Plus du quart (26%) ont un deux-roues motorisé à disposition au sein de leur ménage. L'équipement de cette classe d'âge a néanmoins diminué depuis 2005. En règle générale, l'attrait du deux-roues motorisé est en diminution pour toutes les classes d'âge dans le canton de Vaud, contrairement à ce qui est observé pour le canton de Genève.

Figure n° 12 : Parts des personnes vivant dans un ménage équipé d'un deux-roues motorisé, Canton de Vaud, évolution 2000-2015.



A.2. Stationnement

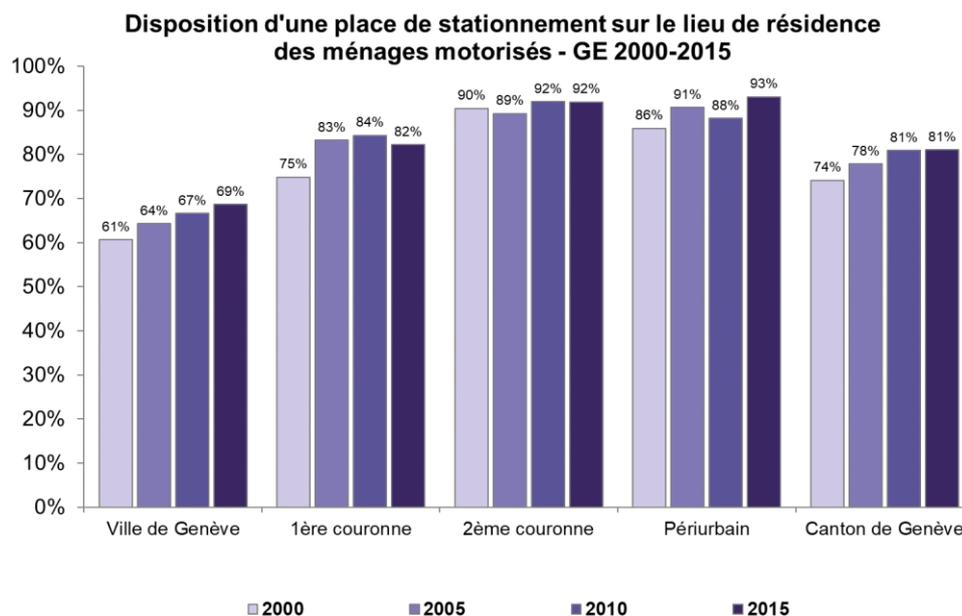
A.2.1. Disponibilité d'une place de stationnement sur le lieu de résidence

a) Canton de Genève

> Par découpage typologique

La part de ménages motorisés disposant d'une place de stationnement sur leur lieu de résidence a augmenté depuis 2000 ; c'est principalement le cas chez les ménages de la ville de Genève, en première couronne et dans le périurbain. Cela pourrait suggérer que la décision d'acquérir ou de conserver une voiture individuelle est de plus en plus associée à la garantie d'avoir accès au parking à résidence.

Figure n° 13 : Parts des ménages motorisés disposant d'une place de stationnement sur son lieu de résidence, selon la typologie de résidence, Canton de Genève, évolution 2000-2015

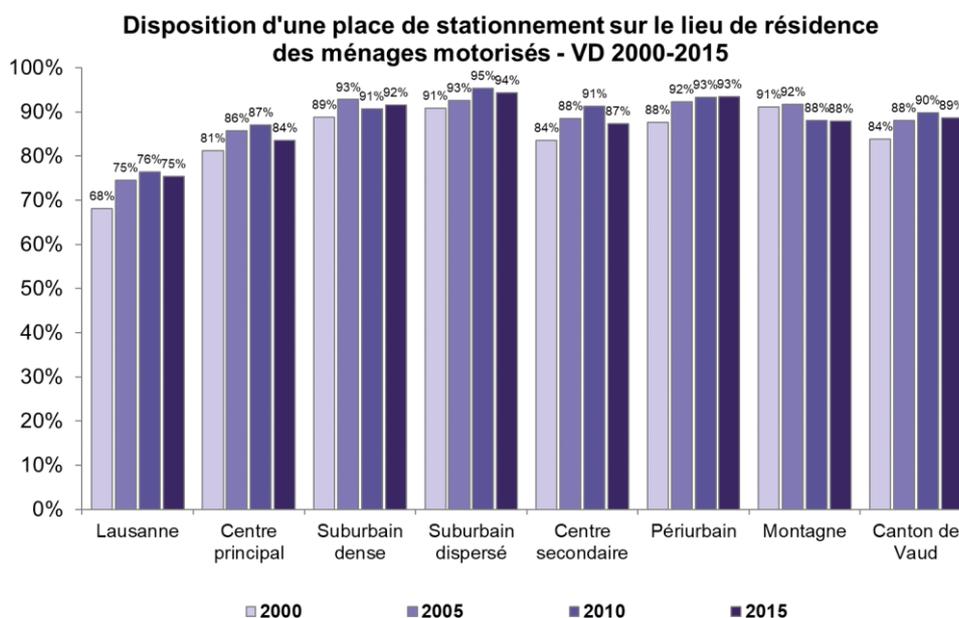


b) Canton de Vaud

> Par découpage typologique

Au sein du canton de Vaud, la part de ménages motorisés disposant d'une place de stationnement sur le lieu de résidence a légèrement augmenté depuis 2000 : elle est passée de 84% à 89%. Elle est néanmoins stable depuis 2005. C'est en ville de Lausanne que l'augmentation est la plus marquée : alors que 68% des ménages motorisés disposaient d'une place de stationnement à domicile en 2000, c'est le cas de 75% d'entre eux aujourd'hui. La disposition d'une place de stationnement sur le lieu de résidence ne semble donc pas être devenue un facteur plus déterminant ces dernières années, sauf à Lausanne.

Figure n° 14 : Parts des ménages motorisés disposant d'une place de stationnement sur son lieu de résidence, selon la typologie de résidence, Canton de Vaud, évolution 2000-2015



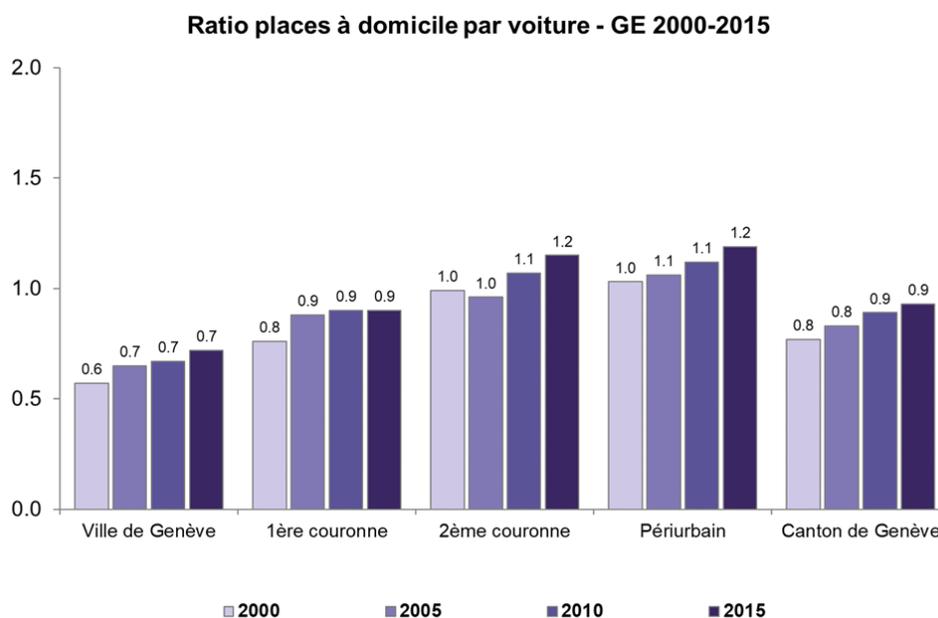
A.2.2. Ratio de places à disposition par voitures du ménage

a) Canton de Genève

> Par typologie du lieu de résidence

C'est en 2^e couronne et dans le périurbain genevois que le nombre de places à disposition au domicile par voiture est le plus important : il atteint 1,2 place par véhicule en 2015. Un ratio qui reflète notamment le type d'habitat et la part plus importante de maisons individuelles et donc de places de stationnement en périphérie. À l'échelle du canton, le nombre de places par véhicule est en légère hausse depuis 2000.

Figure n° 15 : Nombre de places à disposition au domicile par voiture du ménage selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2000-2015

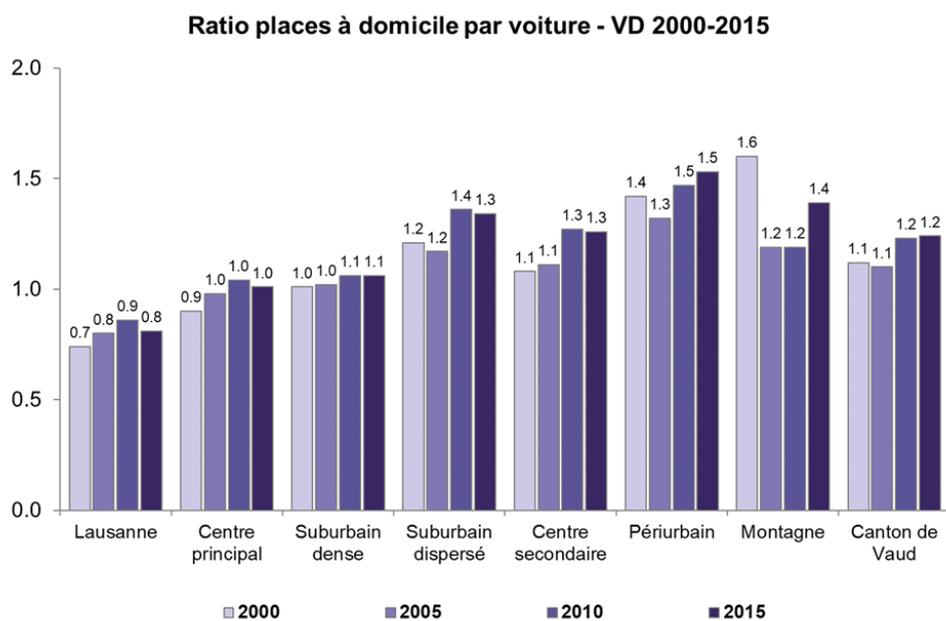


b) Canton de Vaud

Dans le canton de Vaud, les résidents des territoires périurbains comptent le nombre le plus important de places à domicile par voiture en 2015 : 1,5, contre seulement 0,8 à Lausanne. De manière générale, on observe une légère augmentation du ratio entre 2000 et 2015.

> Par typologie du lieu de résidence

Figure n° 16 : Nombre de places à disposition par voiture du ménage selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2000-2015



A.2.3. Disponibilité d'une place de stationnement à destination des étapes en voiture

a) Canton de Genève

> Par découpage typologique (destination)

Dans le canton de Genève, la vaste majorité des places de stationnement à destination des étapes réalisées en voiture conducteur sont gratuites, pour tous les motifs et dans toutes les zones de destination. En ville de Genève, la part de places gratuites à destination est en augmentation pour tous les motifs, sauf celui des visites.

À l'échelle du canton, on observe une stabilité de la part de places gratuites à destination des étapes en voitures (de 93% en 2010 à 91% en 2015).

Tableau n° 8 : Part des places gratuites à destination des étapes réalisées en voiture conducteur selon le motif et la typologie du lieu de destination, Canton de Genève, évolution 2000-2010-2015¹

Part de places gratuites		Travail	Formation	Dépl. prof	Achats et services	Accompagnement	Visites	Restaurants et bars	Autres loisirs	Total
Ville de Genève	2000	85%	60%	87%	61%	89%	98%	73%	81%	80%
	2010	91%	93%	77%	81%	92%	87%	75%	91%	88%
	2015	94%	100%	85%	77%	94%	83%	81%	88%	87%
1ère couronne	2000	96%	100%	100%	93%	100%	95%	94%	96%	96%
	2010	97%	96%	96%	87%	97%	94%	88%	94%	93%
	2015	98%	92%	96%	83%	89%	96%	92%	87%	90%
2ème couronne	2000	94%	100%	93%	95%	100%	100%	89%	96%	95%
	2010	98%	100%	97%	96%	96%	99%	97%	96%	97%
	2015	98%	100%	95%	92%	93%	94%	97%	96%	95%
Périurbain	2000	98%	100%	100%	98%	100%	100%	100%	100%	99%
	2010	98%	100%	100%	96%	100%	98%	100%	99%	99%
	2015	99%	100%	97%	97%	100%	98%	93%	99%	98%
Canton de Genève	2000	92%	86%	93%	82%	95%	98%	82%	91%	90%
	2010	95%	97%	89%	89%	96%	94%	86%	94%	93%
	2015	96%	95%	92%	85%	93%	93%	89%	91%	91%

¹ La donnée n'a pas pu être exploitée pour 2005

b) Canton de Vaud

> Par découpage typologique (destination)

Dans le canton de Vaud également, la vaste majorité des places de stationnement à destination des étapes réalisées en voiture conducteur sont gratuites (94%). Leur diminution n'a été que très légère depuis 2010 (96% en 2010, soit une diminution de 2 points de pourcentage en 5 ans).

Tableau n° 9 : Part des places gratuites à destination des étapes réalisées en voiture conducteur selon le motif et la typologie du lieu de destination, Canton de Vaud, évolution 2000-2010-2015

Part de places gratuites		Travail	Formation	Dépl. prof	Achats et services	Accompagnement	Visites	Restaurants et bars	Autres loisirs	Total
Lausanne	2000	84%	43%	76%	59%	88%	94%	66%	83%	79%
	2010	96%	88%	88%	80%	97%	89%	69%	87%	89%
	2015	92%	71%	82%	73%	93%	91%	81%	80%	85%
Centre principal	2000	93%	91%	92%	66%	92%	90%	84%	92%	87%
	2010	95%	98%	96%	82%	94%	94%	87%	95%	92%
	2015	94%	91%	93%	76%	94%	88%	81%	86%	87%
Suburbain dense	2000	96%	75%	92%	91%	100%	100%	94%	97%	95%
	2010	99%	97%	100%	90%	98%	100%	100%	97%	97%
	2015	93%	93%	88%	85%	99%	100%	94%	95%	92%
Suburbain dispersé	2000	99%	100%	97%	98%	94%	100%	96%	95%	97%
	2010	99%	100%	99%	98%	100%	99%	100%	99%	99%
	2015	99%	100%	98%	98%	98%	100%	98%	98%	99%
Centre secondaire	2000	98%	100%	94%	98%	96%	100%	100%	97%	98%
	2010	98%	100%	98%	97%	100%	95%	98%	99%	98%
	2015	99%	100%	100%	99%	100%	100%	100%	97%	98%
Périurbain	2000	98%	100%	100%	98%	100%	100%	96%	100%	99%
	2010	99%	99%	100%	99%	100%	99%	98%	99%	99%
	2015	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	99%	100%
Montagne	2000	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	95%	100%
	2010	99%	100%	100%	99%	100%	100%	100%	97%	98%
	2015	97%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	91%	98%
Canton de Vaud	2000	94%	86%	93%	85%	96%	97%	87%	94%	92%
	2010	98%	97%	96%	92%	98%	97%	90%	97%	96%
	2015	97%	91%	94%	91%	97%	97%	92%	93%	94%

A.2.4. Stationnement à destination du motif travail

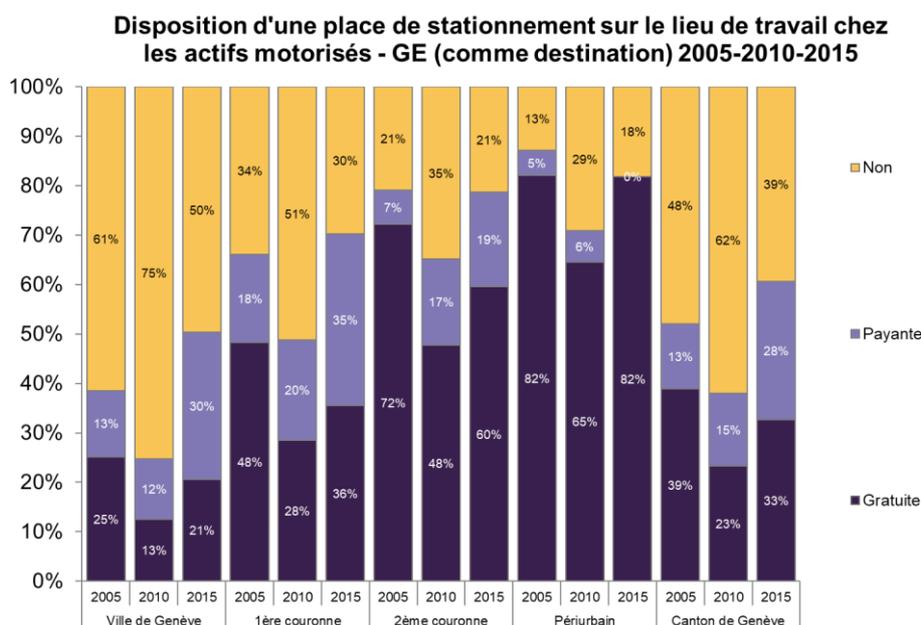
a) Canton de Genève

> Par découpage typologique (destination)

La part d'actifs motorisés ne disposant pas d'une place de stationnement sur leur lieu de travail genevois a largement diminué : elle est passée de 62% en 2010 à 39% en 2015. Cela tend à suggérer que l'utilisation de la voiture est fortement influencée par l'accès à une place de parking sur son lieu de travail. Cette tendance est principalement portée par une augmentation de la part d'actifs motorisés bénéficiant d'une place de parking payante sur leur lieu de travail : alors que seuls 15% des actifs motorisés disposaient d'une place payante sur leur lieu de travail en 2010, c'est le cas de 28% d'entre eux aujourd'hui, soit près de 2 fois plus.

Un tiers (39%) des actifs sont dépendants du parc public pour leur stationnement de jour. Le nombre d'actifs motorisés disposant d'une place de stationnement gratuite sur leur lieu de travail a également augmenté, de moins d'un quart (23%) en 2010 à un tiers (33%) en 2015.

Figure n° 17 : Disposition d'une place de stationnement sur le lieu de travail chez les actifs motorisés. Genève comme destination 2000-2010-2015



On observe cependant que, parmi les personnes ayant renseigné au moins un déplacement motorisé pour motif travail à destination du Canton de Genève, la majorité (61.5%) dispose d'une place de stationnement gratuite sur le lieu de travail en 2015. Seul 12.5% de ces personnes ne disposent d'aucun stationnement réservé en 2015, alors qu'elles étaient 18.9% en 2005 et 21.5% en 2010.

Tableau n° 10 : *Disponibilité d'une place de stationnement automobile sur le lieu de travail pour les personnes ayant renseigné un déplacement motorisé pour motif travail dans la base des déplacements. Genève 2005-2010-2015*

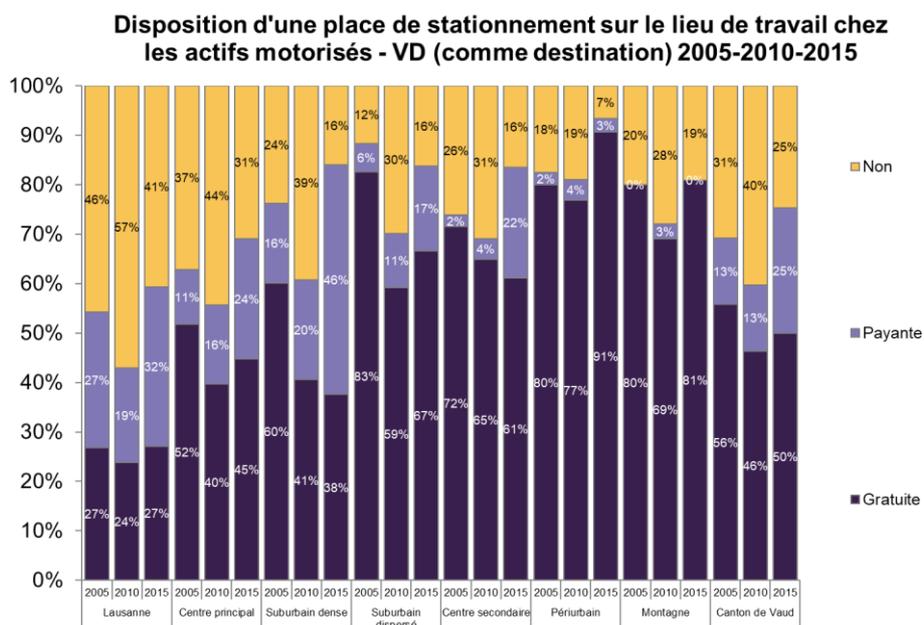
Disponibilité d'une place à destination		2005	2010	2015
Déplacement en voiture pour motif travail	Oui, gratuit	64.1%	57.6%	61.5%
	Oui, payant	17.1%	20.7%	26.0%
	Non	18.9%	21.5%	12.5%

b) Canton de Vaud

> Par découpage typologique (destination)

La part d'actifs motorisés vaudois ne disposant pas d'une place de stationnement sur leur lieu de travail a diminué dans le Canton de Vaud : elle est passée de 40% en 2010 à 25% aujourd'hui. En parallèle, la part d'actifs disposant d'une place de stationnement payante sur leur lieu de travail a augmenté, passant de 13% en 2010 à 25% en 2015.

Figure n° 18 : Disposition d'une place de stationnement sur le lieu de travail chez les actifs motorisés. Canton de Vaud, évolution 2000-2010-2015



Nous pouvons affiner ces constats en concentrant cette analyse uniquement sur les personnes ayant renseigné au moins un déplacement en voiture pour motif travail. Ce faisant, on constate une baisse du nombre de personnes ne disposant pas d'une place de stationnement sur le lieu de travail entre 2005, 2010 et 2015 avec respectivement 25.2%, 27.4% et 17.6% au profit de ceux qui disposent d'une place payante (de 20 à 33,3%)

Tableau n° 11 : Disponibilité d'une place de stationnement automobile sur le lieu de travail pour les personnes ayant renseigné un déplacement motorisé pour motif travail dans la base des déplacements. Vaud 2005-2010-2015

Disponibilité d'une place à destination		2005	2010	2015
Déplacement en voiture pour motif travail	Oui, gratuit	54.8%	43.5%	49.1%
	Oui, payant	20.0%	29.1%	33.3%
	Non	25.2%	27.4%	17.6%

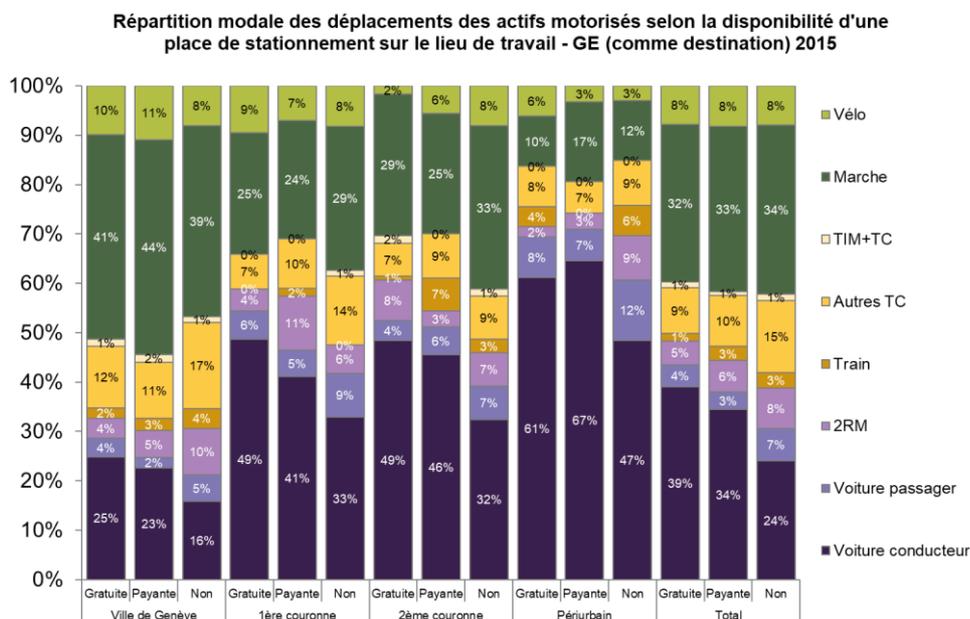
A.2.5. Le stationnement et son influence sur les pratiques modales générales

a) Canton de Genève

> Par découpage typologique (destination)

L'accès à une place de stationnement sur le lieu de travail est corrélé au recours à la voiture particulière pour les déplacements. Ainsi, dans le canton de Genève, 39% des actifs motorisés disposant d'une place de stationnement gratuite sur leur lieu de travail utilisent la voiture en tant que conducteur pour leurs déplacements, tous motifs ; c'est également le cas de 34% des actifs motorisés disposant d'une place payante sur leur lieu de travail. Moins d'un quart (24%) des actifs ne disposant pas d'une place de parking sur leur lieu de travail utilisent ce mode de transport. L'accès au stationnement au lieu de travail a donc une influence déterminante sur les pratiques modales des actifs, bien qu'il faille toutefois de mentionner le fait que les personnes ne recourant jamais à la voiture pour se rendre au travail n'ont probablement jamais fait de demande d'obtention d'une place de stationnement.

Figure n° 19 : Répartition modale des déplacements des actifs motorisés en fonction de la disposition d'une place sur leur lieu de travail, canton de Genève, 2015

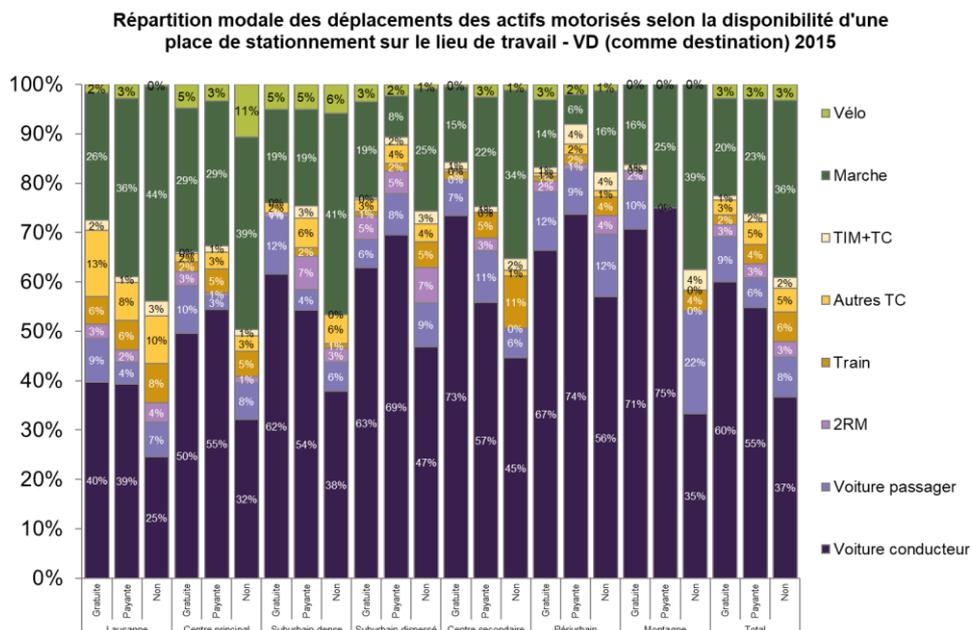


b) Canton de Vaud

> Par découpage typologique (destination)

Dans le canton de Vaud, l'accès à une place de stationnement sur le lieu de travail est un facteur déterminant du choix modal : 60% des actifs motorisés disposant d'une place gratuite sur leur lieu de travail utilisent la voiture particulière en tant que conducteur pour leurs déplacements tous motifs, tout comme 55% de ceux ayant accès à une place payante. Seuls 37% des actifs motorisés ne disposant pas de place de parking sur leur lieu de travail utilisent ce mode de transport. Ce résultat confirme le rôle déterminant du stationnement non seulement sur l'équipement des actifs, mais aussi sur leurs pratiques modales générales.

Figure n° 20 : Répartition modale des déplacements des actifs motorisés en fonction de la disposition d'une place sur leur lieu de travail, Canton de Vaud, 2015

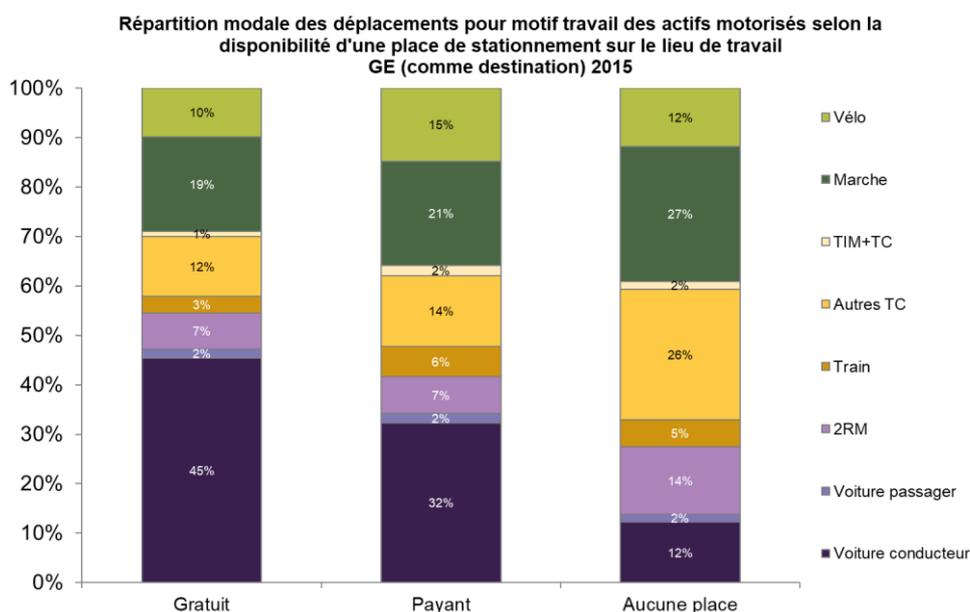


A.2.6. Le stationnement et son influence sur les pratiques modales pour motif travail

a) Canton de Genève

Si l'on s'intéresse uniquement aux déplacements pour motif travail, l'accès à une place de stationnement gratuite sur le lieu de travail est d'autant plus déterminant : 45% des actifs travaillant dans le canton de Genève et disposant d'une place gratuite sur leur lieu de travail utilisent la voiture particulière en tant que conducteur pour leurs déplacements pour motif travail (39% pour les déplacements tous motifs). L'accès à une place de parking payante sur le lieu de travail est moins déterminant : 32% des actifs y ayant accès utilisent la voiture en tant que conducteur pour leurs déplacements pour motif travail, alors que c'était le cas de 34% des actifs pour les déplacements tous motifs. Enfin, on note que 12% de celles et ceux qui n'ont pas de place à destination se déplacent en voiture en tant que conducteur.

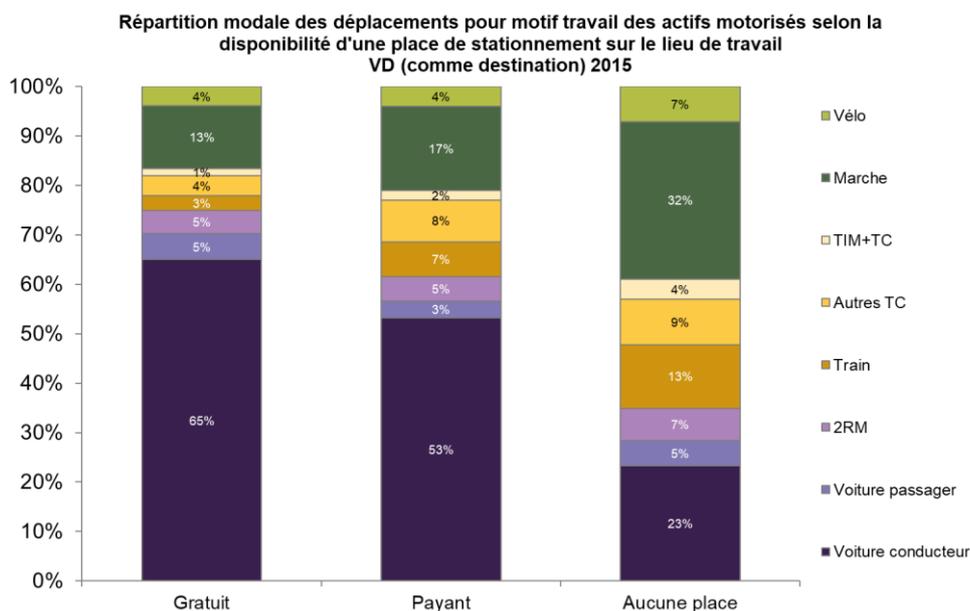
Figure n° 21 : Répartition modale des déplacements pour motif travail des actifs motorisés en fonction de la disposition d'une place sur leur lieu de travail, Canton de Genève, 2015



b) Canton de Vaud

Dans le canton de Vaud, on observe la même dynamique : 65% des actifs motorisés disposant d'une place de stationnement gratuite sur leur lieu de travail utilisent la voiture particulière en tant que conducteur pour leurs déplacements pour motif travail (60% des déplacements tous motifs). C'est le cas de 53% des actifs motorisés disposant d'une place de stationnement payant (55% pour les déplacements tous motifs). Enfin, moins d'un quart (23%) des actifs motorisés ne disposant pas d'une place sur leur lieu de travail vaudois utilisent la voiture en tant que conducteur pour leurs déplacements pour motif travail, alors que c'était le cas de plus du tiers (37%) d'entre eux pour les déplacements tous motifs.

Figure n° 22 : Répartition modale des déplacements pour motif travail des actifs motorisés en fonction de la disposition d'une place sur leur lieu de travail, Canton de Vaud, 2015



A.3. Permis de conduire

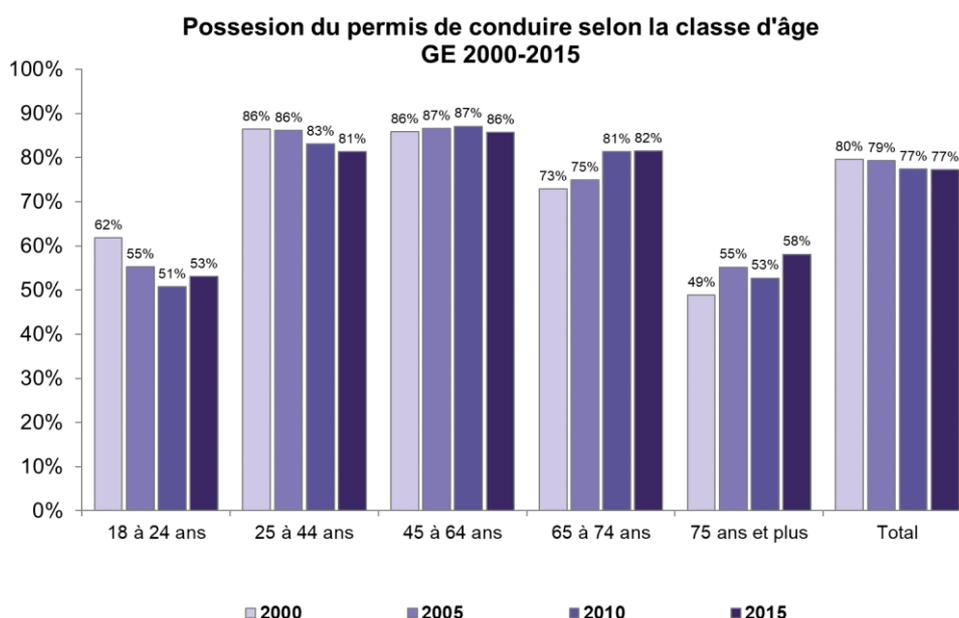
A.3.1. Selon la classe d'âge

a) Canton de Genève

> Tout le canton

Dans le canton de Genève, la part de 18-24 ans et 25-44 ans disposant du permis de conduire a diminué depuis 2000 : 62% des 18-24 disposaient du permis en 2000, contre 53% aujourd'hui ; 86% des 25-44 disposaient du permis en 2000, contre 81% aujourd'hui. Elle est restée stable parmi les 45-64 ans (86% en 2010 et 2015) : au vu de ces chiffres, il semblerait donc que les plus jeunes aient tendance à passer le permis plus tard, mais n'y renoncent pas pour autant. Cette hypothèse devrait être confirmée par une période d'observation plus longue.

Figure n° 23 : Possession du permis de conduire selon la classe d'âge, Canton de Genève, évolution 2000-2015



> Par découpage typologique

Tableau n° 12 : Possession du permis de conduire selon la classe d'âge selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2000-2015

		18 à 24 ans	25 à 44 ans	45 à 64 ans	65 à 74 ans	75 et plus	Total
Ville de Genève	2000	58%	82%	81%	71%	44%	76%
	2005	53%	83%	82%	67%	48%	74%
	2010	46%	80%	81%	75%	44%	72%
	2015	50%	79%	81%	74%	48%	73%
1ère couronne	2000	60%	86%	84%	70%	47%	78%
	2005	55%	86%	86%	76%	57%	79%
	2010	48%	80%	85%	82%	48%	75%
	2015	53%	79%	84%	81%	58%	76%
2ème couronne	2000	65%	93%	90%	77%	56%	85%
	2005	55%	90%	91%	81%	65%	84%
	2010	57%	87%	93%	85%	64%	83%
	2015	55%	86%	90%	88%	74%	82%
Périurbain	2000	70%	96%	95%	86%	65%	89%
	2005	66%	96%	95%	94%	76%	91%
	2010	57%	96%	97%	93%	79%	90%
	2015	58%	92%	96%	95%	69%	88%
Canton de Genève	2000	62%	86%	86%	73%	49%	80%
	2005	55%	86%	87%	75%	55%	79%
	2010	51%	83%	87%	81%	53%	77%
	2015	53%	81%	86%	82%	58%	77%

> Par découpage géographique

Tableau n° 13 : Possession du permis de conduire selon la classe d'âge selon le découpage géographique du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2000-2015

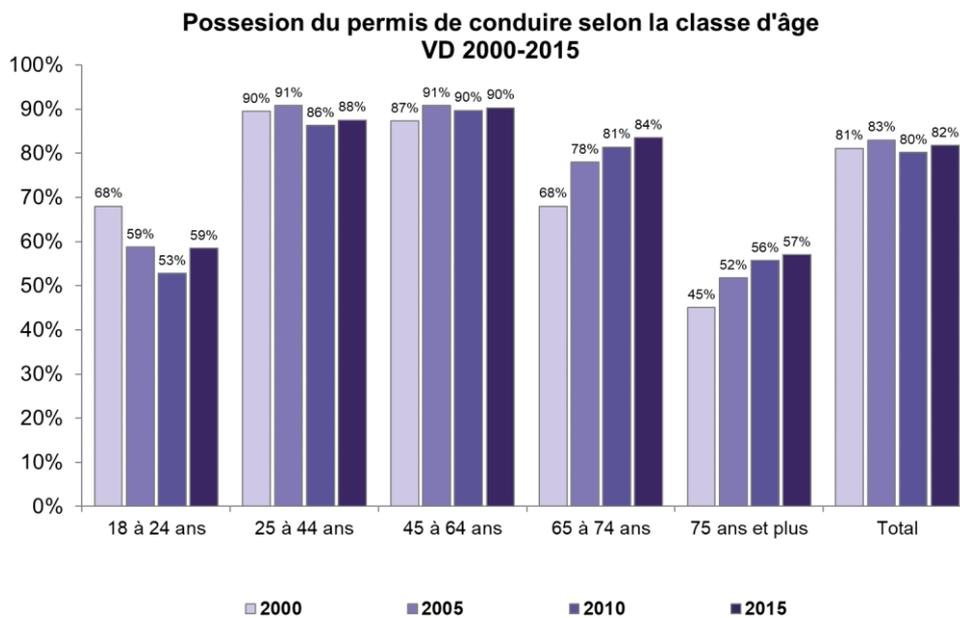
		18 à 24 ans	25 à 44 ans	45 à 64 ans	65 à 74 ans	75 et plus	Total
Ville de Genève - Rive droite	2000	52%	79%	78%	70%	42%	73%
	2005	48%	83%	84%	68%	42%	75%
	2010	48%	77%	77%	75%	45%	70%
	2015	49%	79%	81%	74%	51%	74%
Ville de Genève - Rive gauche	2000	61%	86%	85%	72%	45%	77%
	2005	57%	82%	80%	66%	52%	74%
	2010	44%	83%	84%	75%	44%	74%
	2015	52%	78%	81%	75%	46%	73%
Agglo Nord	2000	64%	83%	82%	69%	40%	76%
	2005	50%	82%	83%	76%	47%	76%
	2010	48%	77%	87%	80%	55%	75%
	2015	49%	79%	80%	83%	62%	74%
Agglo Sud	2000	63%	89%	86%	72%	52%	81%
	2005	58%	89%	90%	81%	63%	83%
	2010	54%	85%	87%	85%	54%	79%
	2015	57%	80%	89%	84%	62%	79%
Trois-Chêne	2000	54%	88%	89%	77%	50%	81%
	2005	53%	91%	88%	70%	62%	80%
	2010	49%	82%	91%	83%	52%	77%
	2015	49%	90%	89%	86%	60%	81%
Agglo Est	2000	76%	98%	94%	90%	80%	91%
	2005	68%	96%	97%	96%	73%	92%
	2010	63%	97%	97%	92%	81%	90%
	2015	52%	93%	96%	94%	60%	87%
Champagne - Mandement	2000	69%	99%	93%	74%	51%	89%
	2005	65%	95%	97%	85%	72%	90%
	2010	58%	93%	97%	87%	73%	88%
	2015	59%	89%	97%	93%	84%	88%
Genève Nord - Terre-Sainte	2000	55%	93%	97%	83%	53%	87%
	2005	62%	95%	95%	94%	90%	91%
	2010	54%	91%	97%	93%	62%	86%
	2015	63%	90%	91%	92%	71%	86%
District de Nyon sans Terre Sainte	2000	60%	93%	95%	75%	50%	89%
	2005	52%	93%	94%	86%	53%	86%
	2010	54%	94%	94%	90%	69%	88%
	2015	54%	90%	96%	88%	75%	87%
Total découpage géo	2000	62%	88%	87%	73%	49%	81%
	2005	55%	87%	88%	76%	55%	81%
	2010	51%	85%	88%	83%	55%	79%
	2015	53%	83%	88%	83%	60%	79%

b) Canton de Vaud

> Tout le canton

La part de 18-24 ans vaudois disposant du permis de conduire a globalement diminué depuis 2000 (68% en 2000, 59% en 2015), mais a augmenté depuis 2010 (53%). Pour les 25-44 ans, la diminution est cependant négligeable (de 90% à 88%) ce qui laisse supposer que l'on assiste plutôt à tendance à passer son permis plus tard chez les jeunes vaudois et pas vraiment à un renoncement. Enfin, on note que la part de détenteurs du permis a augmenté parmi les plus âgés (après 65 ans).

Figure n° 24 : Possession du permis de conduire selon la classe d'âge, Canton de Vaud, évolution 2000-2015



> Par découpage typologique

Tableau n° 14 : Possession du permis de conduire selon la classe d'âge selon le découpage géographique du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2000-2015

		18 à 24 ans	25 à 44 ans	45 à 64 ans	65 à 74 ans	75 et plus	Total
Lausanne	2000	60%	82%	79%	53%	41%	71%
	2005	55%	84%	83%	68%	40%	74%
	2010	41%	76%	79%	65%	46%	69%
	2015	62%	81%	82%	70%	40%	74%
Centre principal	2000	63%	89%	81%	64%	41%	77%
	2005	63%	88%	90%	75%	45%	80%
	2010	50%	83%	86%	78%	42%	75%
	2015	47%	83%	84%	75%	52%	75%
Suburbain dense	2000	70%	84%	83%	74%	42%	78%
	2005	52%	83%	90%	78%	52%	78%
	2010	44%	82%	87%	79%	58%	75%
	2015	53%	85%	90%	86%	53%	78%
Suburbain dispersé	2000	70%	92%	93%	79%	57%	87%
	2005	52%	94%	92%	86%	60%	86%
	2010	52%	90%	93%	88%	71%	85%
	2015	64%	92%	94%	91%	63%	87%
Centre secondaire	2000	74%	91%	89%	61%	45%	83%
	2005	58%	92%	87%	71%	62%	82%
	2010	51%	89%	90%	80%	60%	81%
	2015	59%	85%	88%	79%	61%	80%
Périurbain	2000	72%	96%	96%	75%	48%	88%
	2005	65%	97%	97%	91%	61%	91%
	2010	67%	95%	96%	91%	64%	89%
	2015	64%	96%	96%	93%	67%	90%
Montagne	2000	61%	88%	81%	69%	50%	79%
	2005	73%	97%	96%	74%	53%	88%
	2010	70%	89%	91%	85%	43%	81%
	2015	57%	91%	97%	84%	59%	85%
Canton de Vaud	2000	68%	90%	87%	68%	45%	81%
	2005	59%	91%	91%	78%	52%	83%
	2010	53%	86%	90%	81%	56%	80%
	2015	59%	88%	90%	84%	57%	82%

c) Agglomérations

La part de 18-24 ans disposant du permis de conduire est plus basse qu'elle ne l'était en 2000 dans toutes les agglomérations, mais on observe une augmentation de cette part depuis 2010 dans plusieurs d'entre elles, notamment le Grand Genève, Agglo Y et Chablais Agglomération. Cette augmentation est plus marquée pour Chablais Agglomération, mais la marge d'erreur est importante pour ce secteur du fait d'effectifs réduits.

Tableau n° 15 : Possession du permis de conduire selon la classe d'âge, Agglomérations, évolution 2000-2015

		18 à 24 ans	25 à 44 ans	45 à 64 ans	65 à 74 ans	75 et plus	Total
PALM	2000	65%	86%	84%	64%	43%	77%
	2005	54%	87%	87%	76%	46%	79%
	2010	46%	81%	86%	76%	55%	75%
	2015	58%	85%	87%	80%	50%	79%
Rivelac	2000	64%	87%	84%	70%	46%	78%
	2005	60%	91%	91%	76%	50%	82%
	2010	49%	84%	90%	81%	52%	78%
	2015	48%	81%	87%	89%	62%	79%
AggloY	2000	76%	95%	81%	68%	45%	80%
	2005	73%	88%	92%	77%	50%	82%
	2010	59%	84%	87%	77%	47%	77%
	2015	65%	85%	89%	71%	41%	79%
Chablais-Agglo	2000	80%	90%	91%	77%	46%	87%
	2005	75%	92%	89%	77%	69%	86%
	2010	53%	91%	90%	77%	49%	80%
	2015	74%	89%	86%	76%	50%	81%
Grand Genève	2000	62%	88%	87%	73%	49%	81%
	2005	55%	87%	88%	76%	55%	81%
	2010	51%	85%	88%	83%	55%	79%
	2015	53%	83%	88%	83%	60%	79%
Total agglos	2000	64%	87%	86%	70%	46%	80%
	2005	58%	88%	88%	76%	52%	81%
	2010	50%	84%	88%	81%	54%	78%
	2015	56%	84%	87%	82%	56%	79%

A.3.2. Profil des personnes ne possédant pas de permis

Les analyses réalisées sur les profils-types ont été compilées dans des tableaux de synthèse figurant dans les livrables (fichiers XX.Profils-Types).

A.4. Abonnements TP

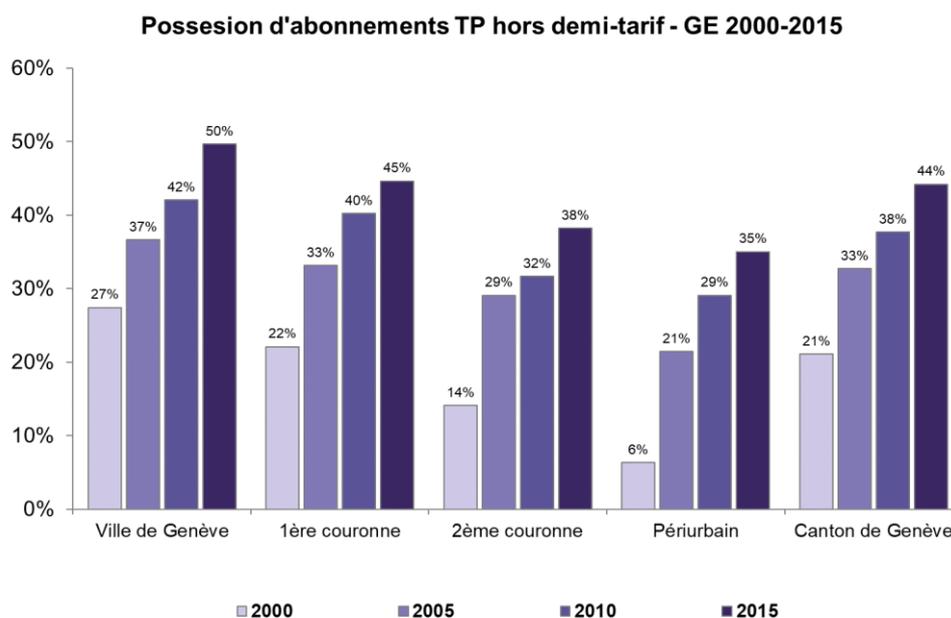
A.4.1. Détention d'abonnements TP hors 1/2 tarif

a) Canton de Genève

> Par découpage typologique

La part de détenteurs d'abonnements aux transports publics (hors demi-tarif) est en nette augmentation depuis 2000, et ce pour tous les découpages. Elle est passée de 21% à 44% des résidents du canton de Genève. C'est dans le périurbain que cette augmentation a été la plus marquée : la part d'abonnés a été multipliée par près de 6 en 15 ans. À Genève, elle est passée d'un peu plus d'un quart de la population (27%) à la moitié de celle-ci.

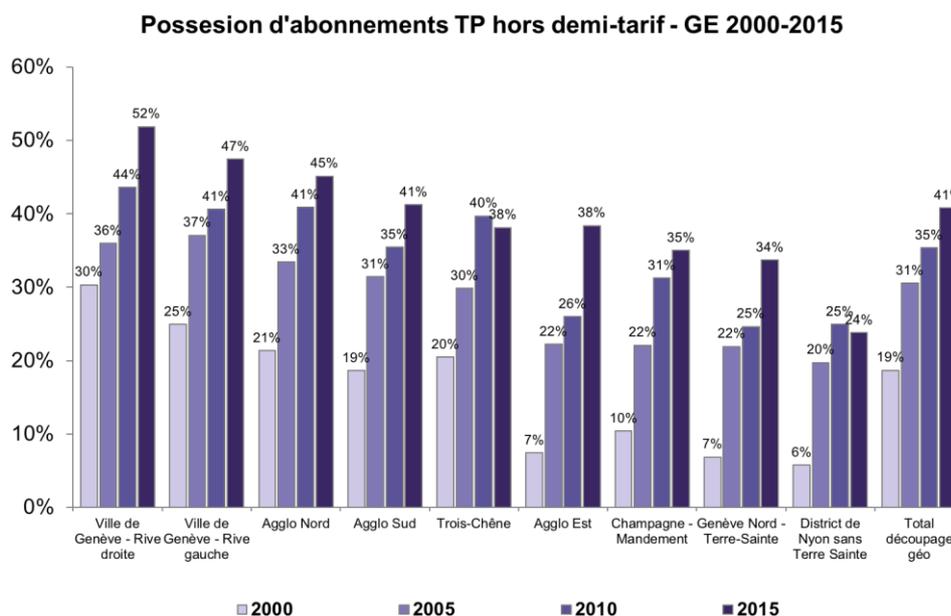
Figure n° 25 : Parts de détenteurs d'abonnements TP (hors demi-tarif) selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, 2000-2015



> Par découpage géographique

C'est dans l'agglomération Est que l'augmentation a été la plus importante : la part d'abonnés aux transports publics a été multipliée par plus de 5 entre 2000 et 2015. Sur la rive droite de Genève, elle est passée de moins d'un tiers en 2000 (30%) à plus de la moitié (52%) en 2015.

Figure n° 26 : Parts de détenteurs d'abonnements TP (hors demi-tarif) selon le découpage géographique du lieu de résidence, Canton de Genève et district de Nyon (sans Terre-Sainte), évolution 2000-2015

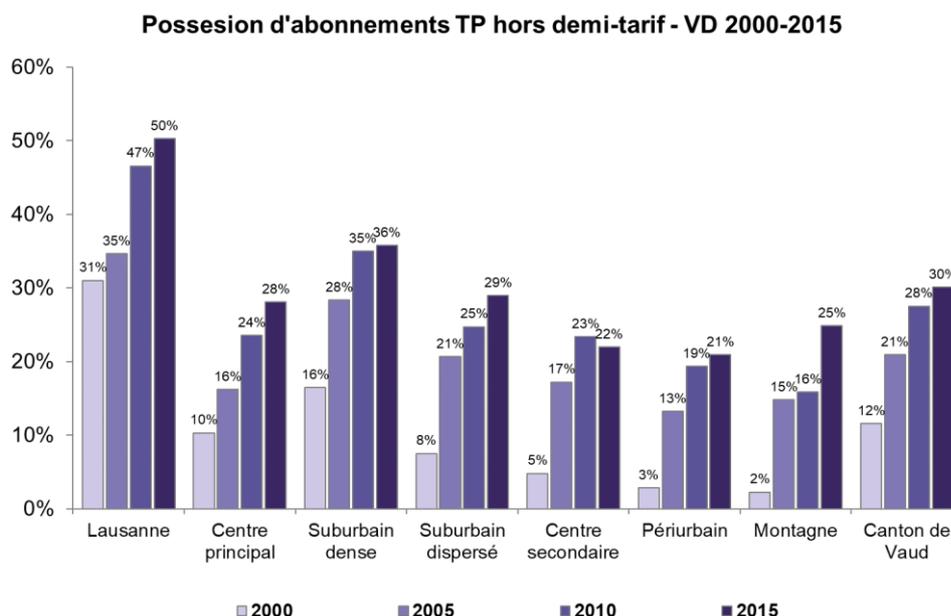


b) Canton de Vaud

> Par découpage typologique

La part d'abonnés aux transports publics a également largement augmenté dans le canton de Vaud, où elle est passée de 12% en 2000 à 30% en 2015. C'est parmi les résidents du périurbain et de la montagne que cette augmentation a été la plus rapide ; ce résultat n'est néanmoins pas significatif pour le secteur montagne, du fait des effectifs réduits. La part d'abonnés aux transports publics reste plus basse que dans le canton de Genève, sauf en ville de Lausanne où elle est similaire : 50% d'abonnés (hors demi-tarif).

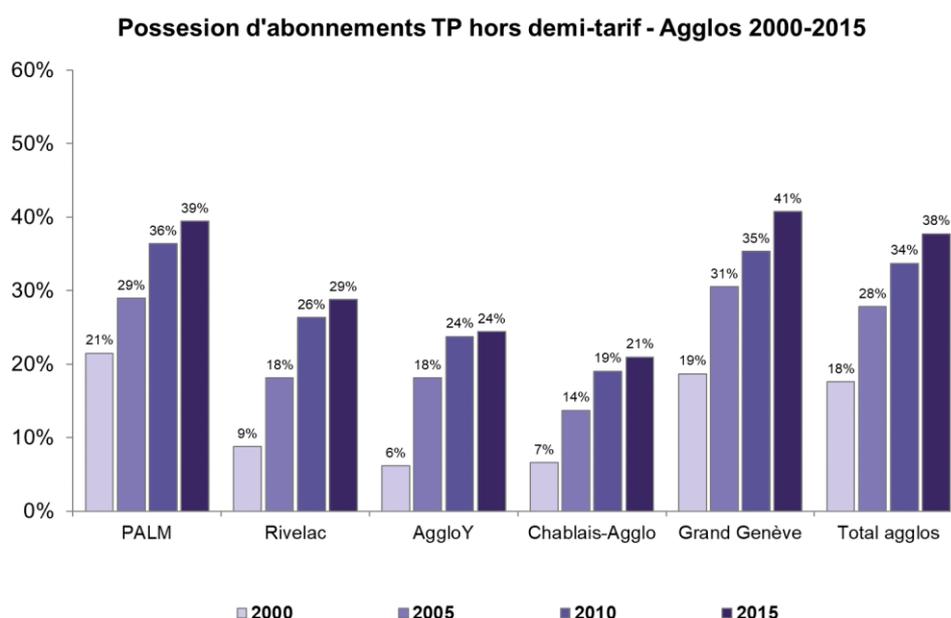
Figure n° 27 : Parts de détenteurs d'abonnements TP (hors demi-tarif) selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2000-2015



c) Agglomérations

La part d'abonnés aux transports publics (hors demi-tarif) est en augmentation dans toutes les agglomérations. C'est au sein de l'agglomération du Grand Genève qu'elle est la plus importante (41%).

Figure n° 28 : Parts de détenteurs d'abonnements TP (hors demi-tarif) selon l'agglomération de résidence, évolution 2000-2015

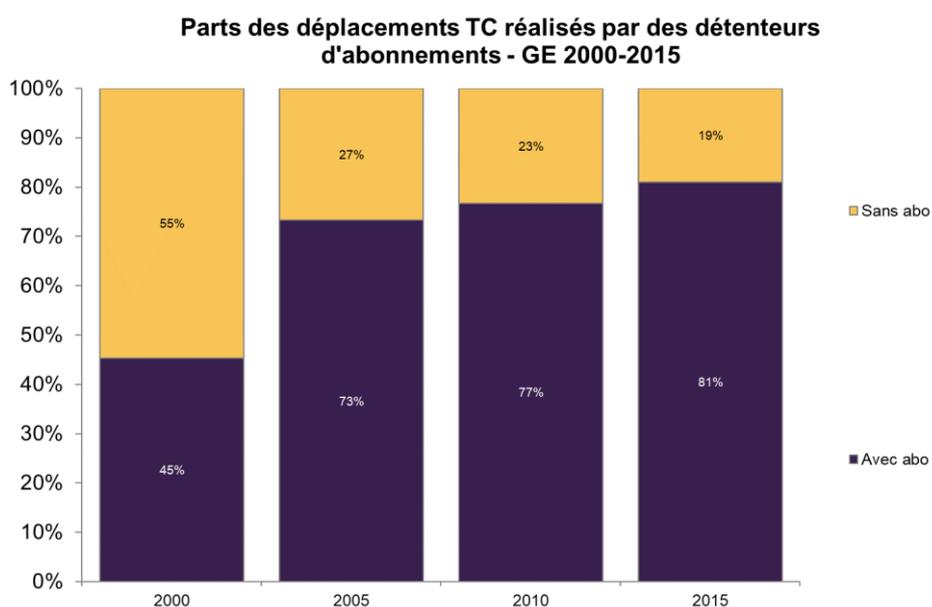


A.4.2. Parts des déplacements TC réalisés par des détenteurs d'abonnement

a) Canton de Genève

La part de déplacements en transports en commun réalisés par des détenteurs d'abonnement est en augmentation dans le canton de Genève, ce qui reflète l'augmentation de la part d'abonnés depuis 2000. Elle est passée de 45% en 2000 à 81% en 2015, ce qui suggère que certaines personnes qui n'ont qu'un usage occasionnel des transports et n'auraient pas choisi de s'abonner en 2000 ont fait ce choix aujourd'hui.

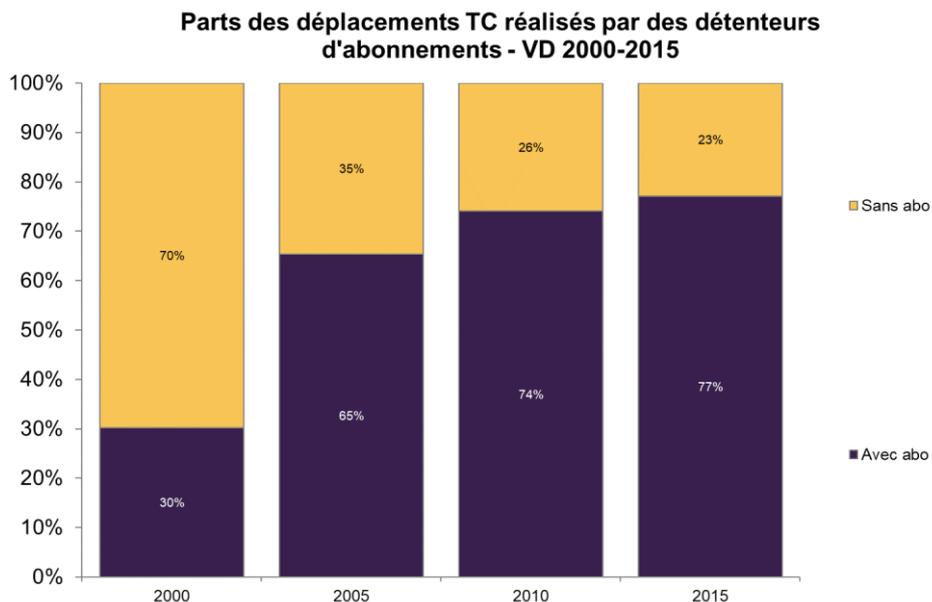
Figure n° 29 : Parts des déplacements TC réalisés par des détenteurs d'abonnements, Canton de Genève, évolution 2000-2015



b) Canton de Vaud

Dans le canton de Vaud, la part de déplacements en transports en commun réalisés par des détenteurs d'abonnement est en augmentation : elle est passée de 30% en 2000 à 77% en 2015. Ceci suggère un réflexe d'abonnement de plus en plus fréquent.

Figure n° 30 : Parts des déplacements TC réalisés par des détenteurs d'abonnements, Canton de Genève, évolution 2000-2015

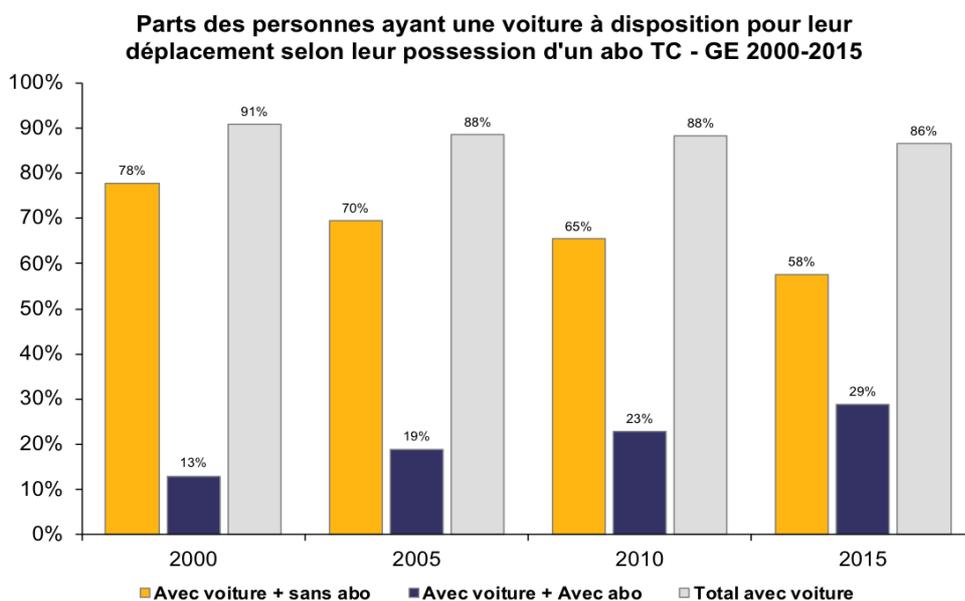


A.4.3. Possession d'abonnement et motorisation

a) Canton de Genève

La part des personnes disposant à la fois d'un abonnement de TC et d'une voiture pour leurs déplacements a significativement augmenté entre 2000 et 2015 en passant de 13% à 29%. Parallèlement, une légère baisse est observée s'agissant de l'ensemble des personnes disposant d'une voiture pour leurs déplacements, qui sont 91% en 2000 et 86% en 2015.

Figure n° 31 : Parts des personnes vivant dans un ménage non motorisé selon leur possession d'abonnements TC, Canton de Genève, évolution 2000-2015

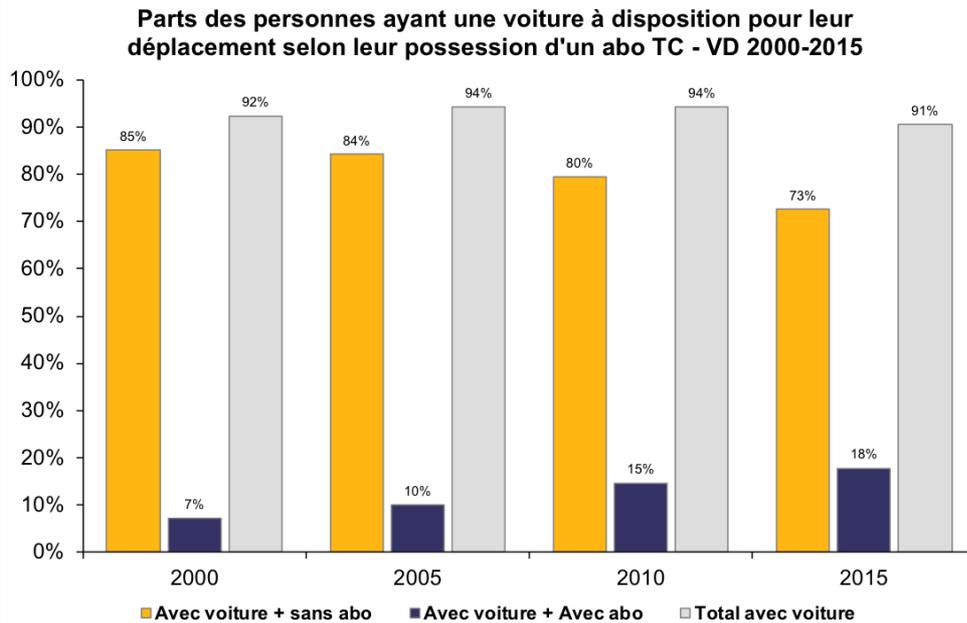


b) Canton de Vaud

Dans le Canton de Vaud, une tendance similaire est observée puisque la part des personnes disposant à la fois d'une voiture et d'un abonnement pour leurs déplacements augmente en passant de 7% à 18%. En revanche, il est plus difficile d'identifier clairement une tendance à la démotorisation puisque sur l'ensemble de la période, la part des personnes disposant d'une voiture pour leur déplacement est passée de 92% en 2000 à 91% en 2015. Finalement, il convient encore de relever que l'ampleur du phénomène est plus faible dans le Canton de Vaud ; la croissance est de 11% contre 16% dans le Canton de Genève, de plus, il y a 29% de personnes disposant d'une voiture et d'un abonnement en 2015 dans le Canton de Genève contre 18% dans le Canton de Vaud.

Figure n° 32

Parts des personnes vivant dans un ménage non motorisé selon leur possession d'abonnements TC, Canton de Vaud, évolution 2000-2015

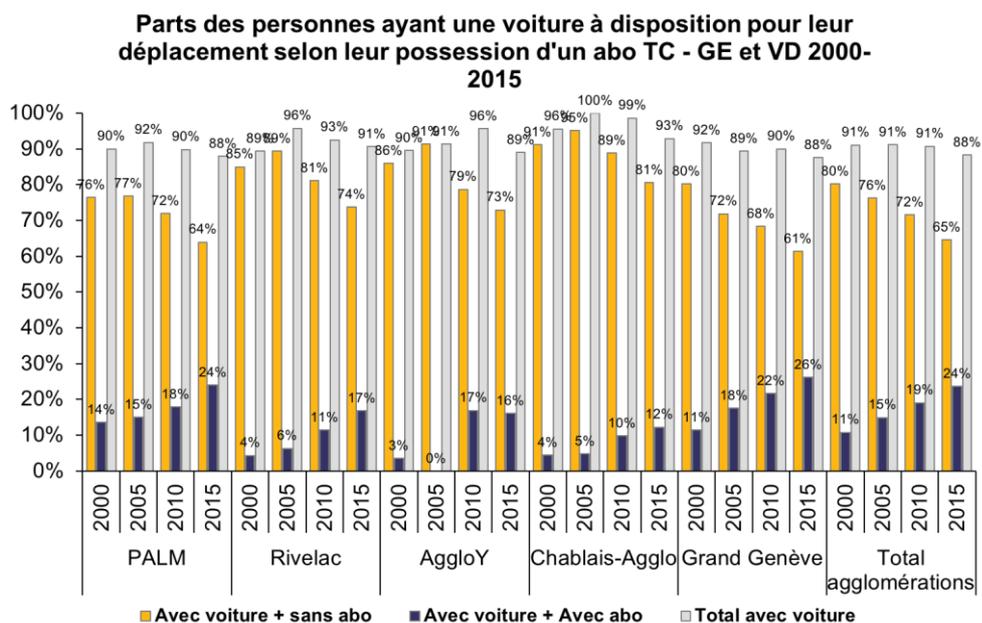


c) Agglomérations

La tendance à l'augmentation de la part des personnes disposant d'une voiture pour leurs déplacements et d'un abonnement TC augmente dans toutes les agglomérations, en particulier celles du PALM et du Grand Genève, bien que cela manifeste de manière différenciée du point de vue de l'augmentation et de la part par rapport à l'ensemble.

Figure n° 33

Parts des personnes vivant dans un ménage non motorisé selon leur possession d'abonnement TC, Agglomérations, évolution 2000-2015



A.4.4. Profils types des détenteurs d'abonnement TC, selon le type d'abonnement

Les analyses réalisées sur les profils-types ont été compilées dans des tableaux de synthèse figurant dans les livrables (fichiers XX.Profils-types).

A.5. Profils spécifiques

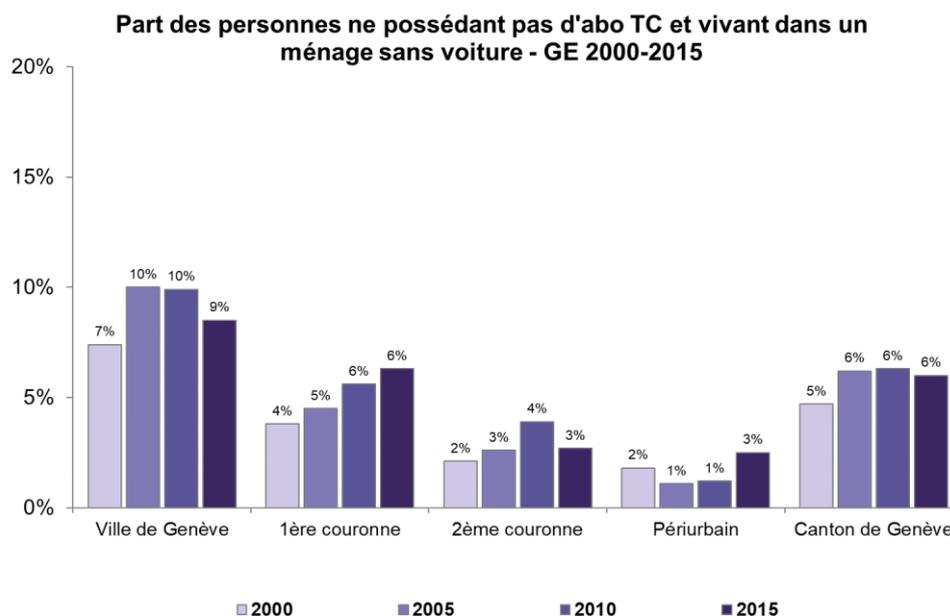
A.5.1. Profil des personnes sans abonnement et vivant dans un ménage sans voiture

a) Canton de Genève

6% des résidents du canton de Genève ne disposent ni d'un abonnement aux transports en commun, ni d'une voiture au sein de leur ménage. Cette situation est plus fréquente parmi les habitants de la ville de Genève (9%) que parmi ceux de première couronne (6%), de deuxième couronne (3%) ou du périurbain (3%).

> Par découpage typologique

Figure n° 34 : Part des personnes ne possédant aucun abonnement TC et vivant dans un ménage sans voiture selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2000-2015

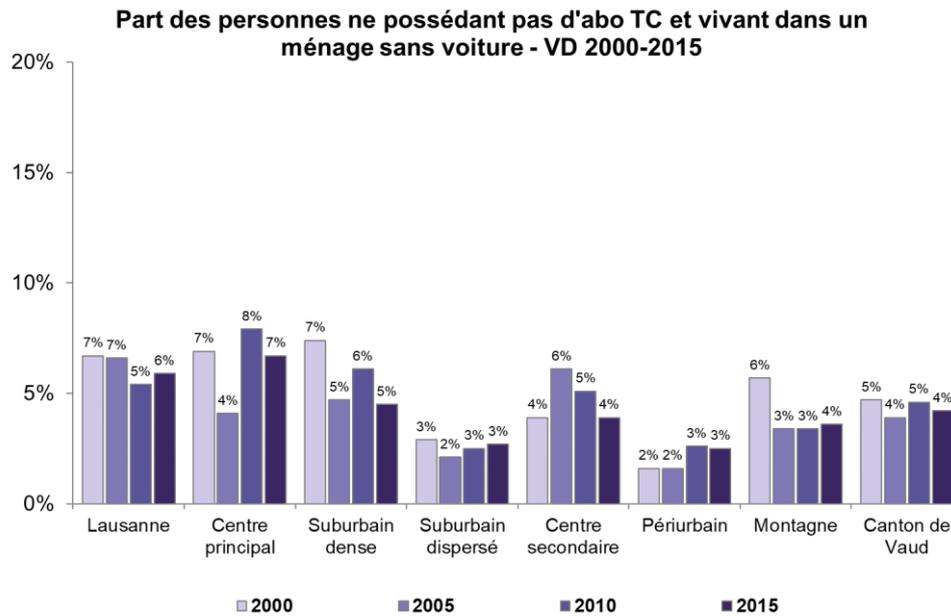


b) Canton de Vaud

> Par découpage typologique

4% des résidents du canton de Vaud ne disposent ni d'un abonnement aux transports en commun ni d'une voiture au sein de leur ménage. Cette situation est plus fréquente à Lausanne (6%) et dans le centre principal (7%) que dans le suburbain dispersé ou dans le périurbain (3%). L'usage facilité des modes doux dans les territoires denses explique sans doute ces disparités.

Figure n° 35 : Part des personnes ne possédant aucun abonnement TC et vivant dans un ménage sans voiture selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2000-2015



A.5.2. Profil des personnes abonnées au service Mobility CarSharing

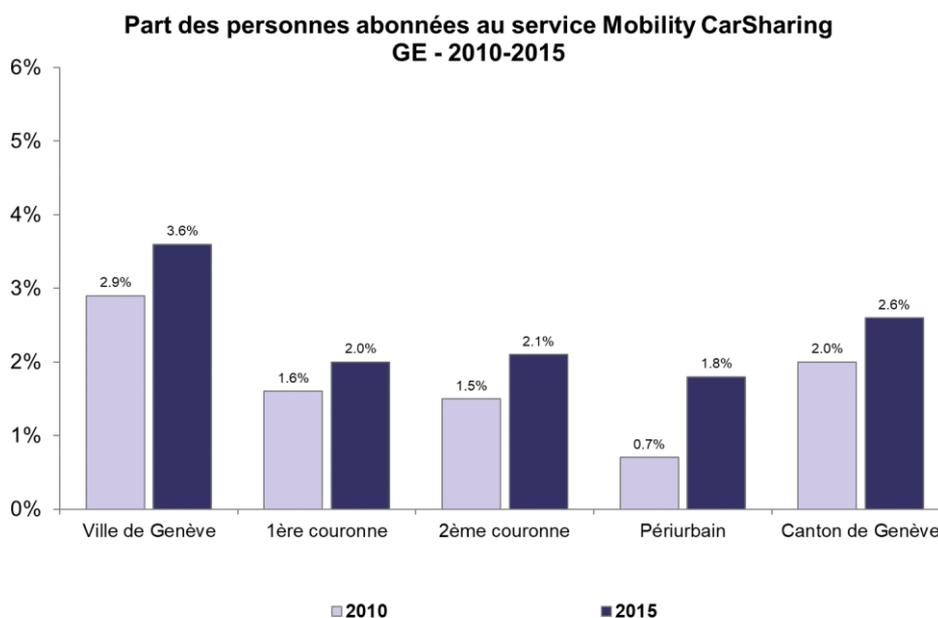
a) Canton de Genève

> Selon le découpage typologique

2,6% des résidents du canton de Genève sont abonnés au service d'autopartage Mobility Carsharing, une part en légère hausse depuis 2010 (2,0%). La part d'abonnés varie de 1,8% dans le périurbain à 3,6% en ville de Genève.

Ces usagers sont principalement des hommes (56%) entre 25 et 44 ans (52%), vivant en couple avec enfant (35%) et disposant de revenus moyens (51%). Les effectifs d'abonnés enquêtés étant réduits, ces résultats doivent être interprétés avec précaution.

Figure n° 36 : Part des personnes abonnées au service Mobility CarSharing selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2010-2015

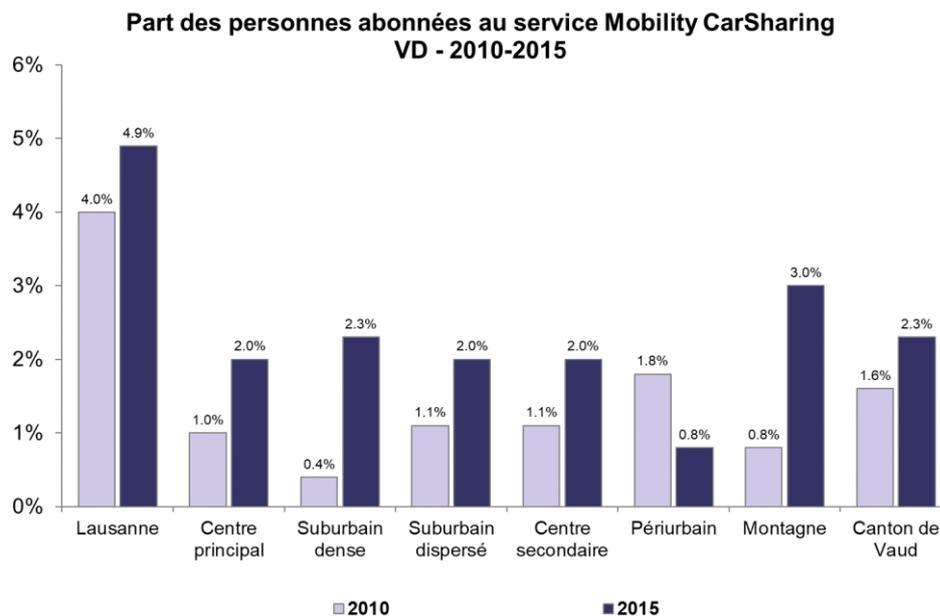


b) Canton de Vaud

2,3% des vaudois disposent d'un abonnement au service Mobility CarSharing, une part en hausse depuis 2010 (1,6%). Le taux d'abonnement atteint son maximum à Lausanne (4,9%).

On compte une légère majorité d'hommes parmi les usagers (51%), qui ont principalement entre 25 et 44 ans (63%) et vivent en couple avec enfants pour un tiers d'entre eux. La plus grande partie d'entre eux a des revenus élevés (49%). Les effectifs d'abonnés enquêtés étant réduits, ces résultats doivent être interprétés avec précaution.

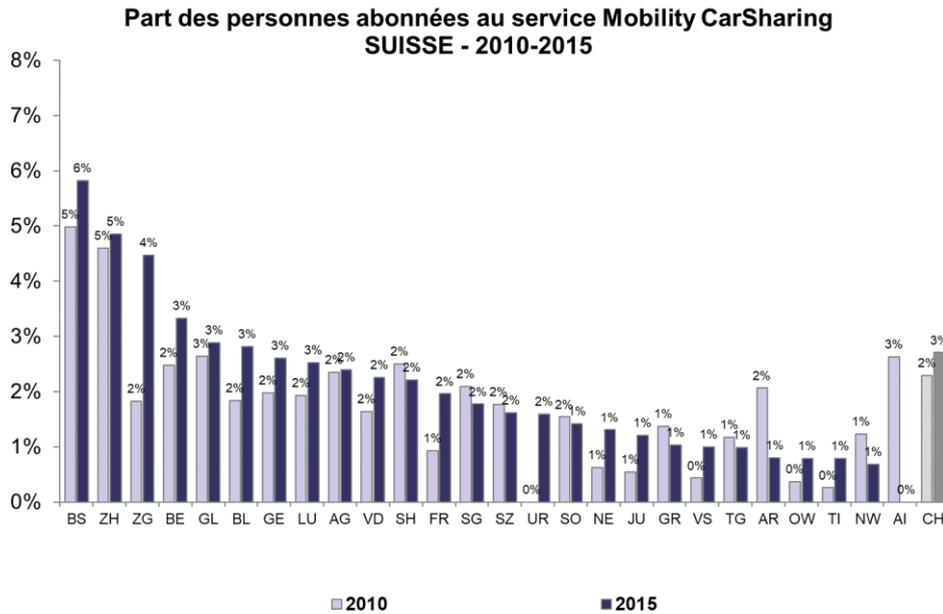
Figure n° 37 : Part des personnes abonnées au service Mobility CarSharing selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2010-2015



c) Suisse

Globalement, 3% des personnes résidant en Suisse disposent d'un abonnement aux services Mobility Carsharing : les valeurs observées dans les cantons de Vaud et de Genève sont légèrement inférieures à cette moyenne nationale.

Figure n° 38 : Part des personnes abonnées au service Mobility CarSharing selon la typologie du lieu de résidence, Suisse, évolution 2010-2015



À l'échelle suisse, les usagers de Mobility Carsharing sont principalement des hommes (57%), entre 25 et 44 ans (50%) vivant en couple avec enfants (38%). Ils disposent de hauts revenus (43%) et résident en majorité dans une ville centre d'agglomération (51%).

Les profils genevois et vaudois s'écartent légèrement de ce profil type : les hommes sont moins surreprésentés, la part de 25-44 ans est plus importante, surtout dans le canton de Vaud. La part plus importante d'abonnés dans les villes centres est néanmoins vérifiée sur les deux territoires.

Tableau n° 16 : Profil des détenteurs d'abonnement Mobility CarSharing, Suisse, évolution 2010-2015

Suisse		2010	2015
Genre	Hommes	58%	57%
	Femmes	42%	43%
Classe d'âge	6 à 17 ans	0%	0%
	18 à 24 ans	6%	7%
	25 à 44 ans	54%	50%
	45 à 64 ans	36%	38%
	65 à 74 ans	4%	4%
	75 ans et plus	1%	1%
Type de ménage	Seul	20%	21%
	En couple sans enfants	31%	28%
	En couple avec enfants	40%	38%
	Famille monoparentale	5%	6%
	Autre	4%	7%
Revenu	Faible revenu	8%	7%
	Revenu moyen	43%	39%
	Haut revenu	39%	43%
Lieu de résidence	Ville-centre d'agglomération	50%	51%
	Commune d'agglomération périphérique	36%	38%
	Ville isolée	1%	0%
	Commune rurale	13%	11%

À l'échelle suisse, 51% des abonnés à Mobility carsharing vivent dans un ménage non équipé en voiture. En compilant tous les types d'abonnements, 86% d'entre eux sont abonnés aux transports en commun.

Au contraire, seuls 15% des individus non abonnés à Mobility Carsharing ne disposent pas d'un véhicule au sein de leur ménage, et seuls 56% d'entre eux sont abonnés aux transports en commun.

Tableau n° 17 : Équipement des détenteurs d'abonnement Mobility CarSharing, Suisse, évolution 2010-2015

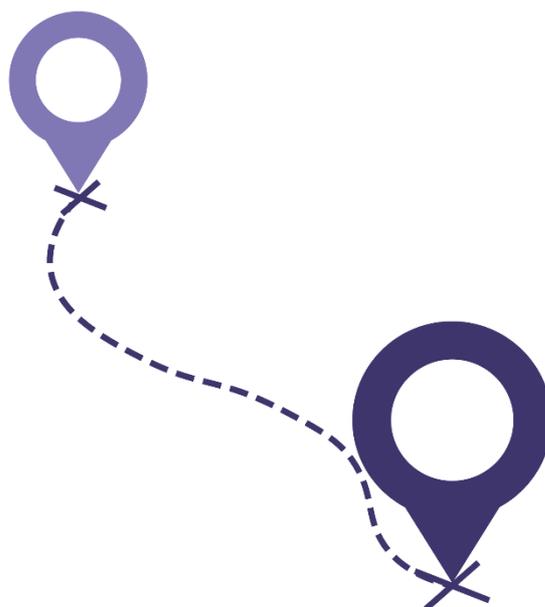
Suisse		2010			2015		
		Abonnés	Non abonnés	Tous	Abonnés	Non abonnés	Tous
Part des ménages sans voiture		49%	14%	15%	51%	15%	16%
Part des ménages avec 2RM		19%	22%	22%	14%	19%	19%
Parts de détenteurs d'abonnements	Pas d'abonnement	16%	45%	44%	13%	44%	44%
	Demi-tarif uniquement	31%	24%	24%	27%	22%	22%
	Com. tarifaire/parcours uniquement	4%	13%	13%	6%	15%	14%
	Com. tarifaire/parc. + ½ tarif	24%	10%	10%	27%	10%	11%
	AG	25%	9%	9%	26%	9%	9%

Les abonnés à Mobility Carsharing parcourent en moyenne des distances journalières plus longues, et réalisent davantage d'étapes au cours d'une journée (6,6, contre 4,9 pour les non-abonnés). Ils réalisent des distances journalières en modes doux plus importantes (4,7 km contre 2,8 km pour les non-abonnés), des distances en transports individuels motorisés plus réduites (17.6 km, contre 24,5 pour les non-abonnés), et des distances en transports en commun beaucoup plus importantes (23,3 km, contre 8,6 pour les non-abonnés). Ces éléments suggèrent que les abonnés à Mobility Carsharing utilisent les transports en commun et les modes doux au quotidien, et ont besoin d'un véhicule particulier uniquement de manière exceptionnelle et complémentaire à leurs pratiques.

Tableau n° 18 : Caractéristiques des déplacements selon la possession d'un abonnement Mobility CarSharing, Suisse, 2015

Suisse	2015		
	Abonnés	Non abonnés	Tous
Distance journalière totale (Suisse et étranger)	81.0	57.0	57.6
Durée journalière (Suisse et étranger)	118.4	88.8	89.6
Nombre de boucles/jour	1.3	1.4	1.4
Nombre de déplacements / jour	3.7	3.4	3.4
Nombre d'étapes / jour	6.6	4.9	4.9
Nb dépl lundi-vendredi	4.0	3.7	3.7
Nb dépl samedi	3.5	3.2	3.3
Nb dépl dimanche	2.4	2.1	2.1
Distance journalière MD	4.7	2.8	2.8
Distance journalière TIM	17.6	24.5	24.4
Distance journalière TC	23.3	8.6	9.0
Nb dépl travail	0.4	0.3	0.3
Nb dépl formation	0.0	0.1	0.1
Nb dépl dépl. prof.	0.1	0.1	0.1
Nb dépl achats	0.4	0.4	0.4
Nb dépl accompagnement	0.1	0.1	0.1
Nb dépl visites	0.1	0.1	0.1
Nb dépl restaurants et bars	0.2	0.2	0.2
Nb dépl autres loisirs	0.5	0.5	0.5
Nb dépl autres motifs	0.0	0.0	0.0

B. Déplacements et boucles



B.1. Nombre de déplacements

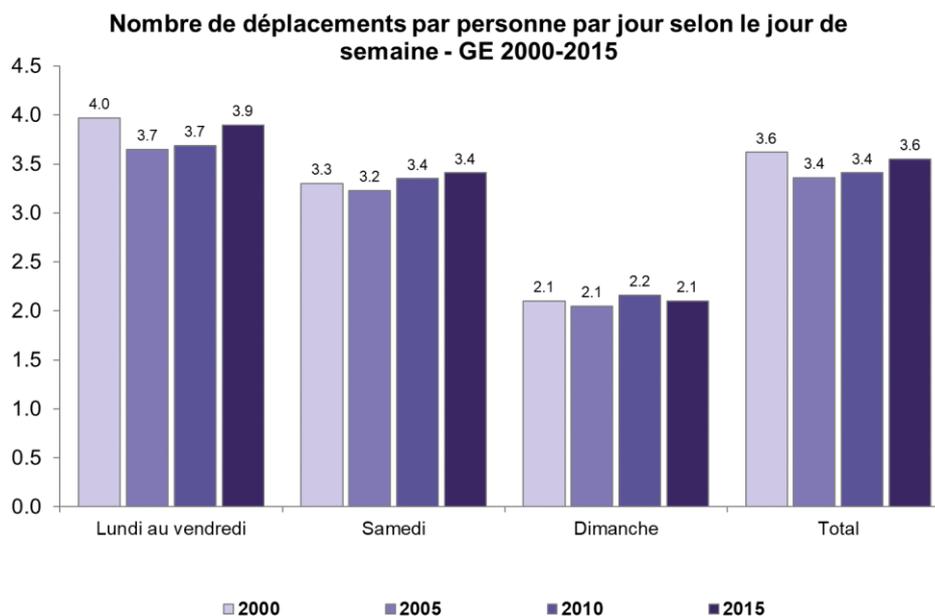
B.1.1. Nombre de déplacements moyen par jour selon le jour de semaine

a) Canton de Genève

Le nombre de déplacements par jour et par résident du canton de Genève est plus important en semaine (du lundi au vendredi : 3,9 déplacements par jour et par personne). Il atteint ses valeurs les plus basses le dimanche (2,1 déplacements par jour et par personne).

Pour chacune de ces périodes de la semaine, le nombre de déplacements par personne et par jour est resté relativement stable depuis 2000. La légère augmentation enregistrée depuis 2010 (+0,2) est pour l'instant trop faible pour être significative, mais méritera une attention particulière lors des prochaines enquêtes.

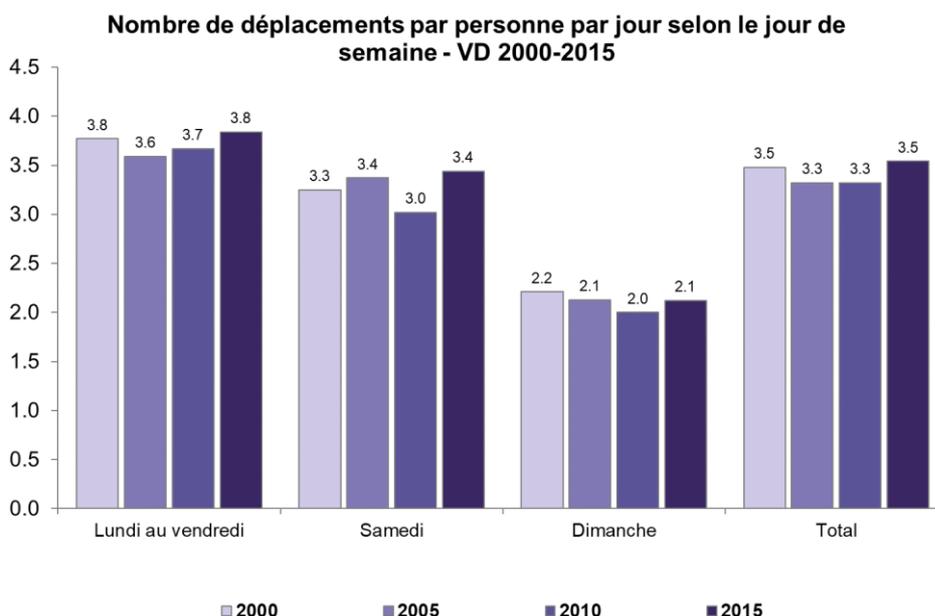
Figure n° 39 : Nombre de déplacements (Suisse et étranger) par personne par jour selon le jour de semaine, Canton de Genève, évolution 2000-2015



b) Canton de Vaud

Parmi les résidents du canton de Vaud, c'est également en semaine que le nombre de déplacements par personne et par jour est le plus important (3,8), suivi du samedi (3,4). Le dimanche, le nombre de déplacements par jour et par personne diminue de manière importante et passe à 2,1 déplacements par jour. Pour chacune de ces périodes, le nombre de déplacements par jour et par personne est resté stable depuis 2000.

Figure n° 40 : Nombre de déplacements (Suisse et étranger) par personne par jour selon le jour de semaine, Canton de Vaud, évolution 2000-2015



B.1.2. Disparités en termes d'intensité de la mobilité

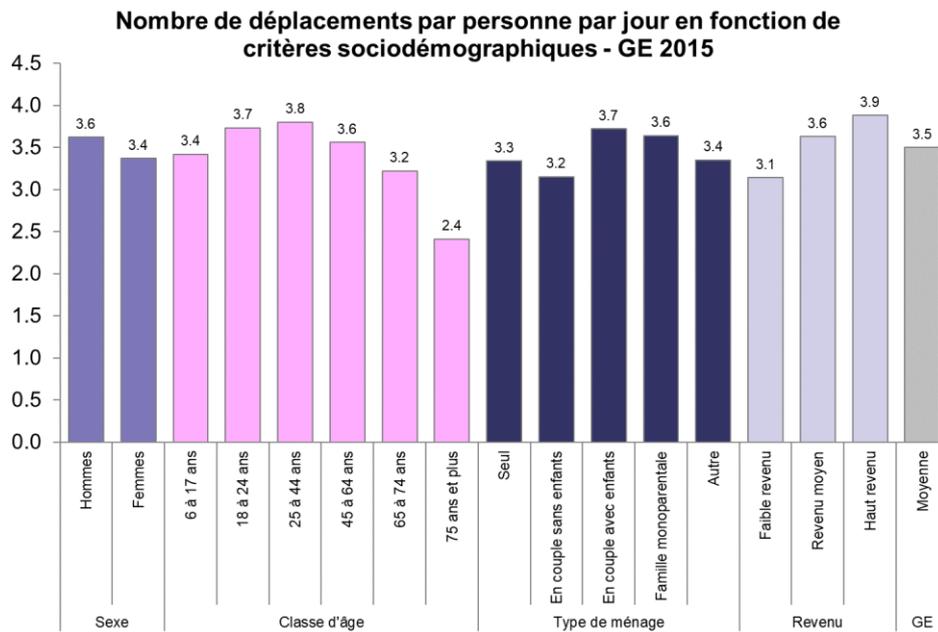
a) Canton de Genève

Le nombre de déplacements réalisés chaque jour par les résidents du canton de Genève varie en fonction de la catégorie sociodémographique : ainsi, les 25-44 ans sont les plus mobiles avec 3,8 déplacements par jour, contre les 75 ans et plus qui ne réalisent que 2,4 déplacements journaliers.

Les personnes vivant dans un ménage avec enfants (couples avec enfants ou familles monoparentales) réalisent le nombre le plus important de déplacements par jour et par personne : respectivement 3,7 et 3,6 déplacements par jour et par personne.

La mobilité est également corrélée aux revenus : ainsi, alors que les personnes aux revenus les plus faibles réalisent 3,1 déplacements par jour, les individus aux revenus élevés en réalisent 3,9.

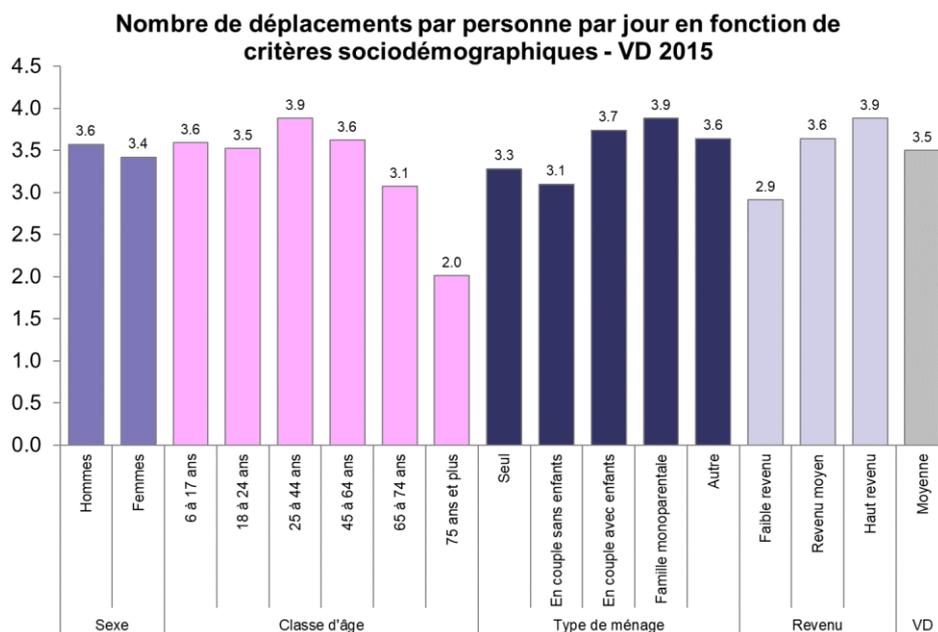
Figure n° 41 : Disparités en termes de nombre de déplacement par personne par jour, Canton de Genève, 2015



b) Canton de Vaud

Parmi les résidents du canton de Vaud, les 24-44 ans réalisent le nombre le plus important de déplacements par jour et par personne : 3,9. Les personnes appartenant à des familles monoparentales sont les plus mobiles, avec 3,9 déplacements par jour, contre 3,7 pour les couples avec enfants. La mobilité apparaît encore une fois corrélée aux revenus, avec un déplacement journalier d'écart entre les personnes aux revenus faibles et celles disposant de revenus élevés.

Figure n° 42 : Disparités en termes de nombre de déplacement par personne par jour, Canton de Vaud, 2015



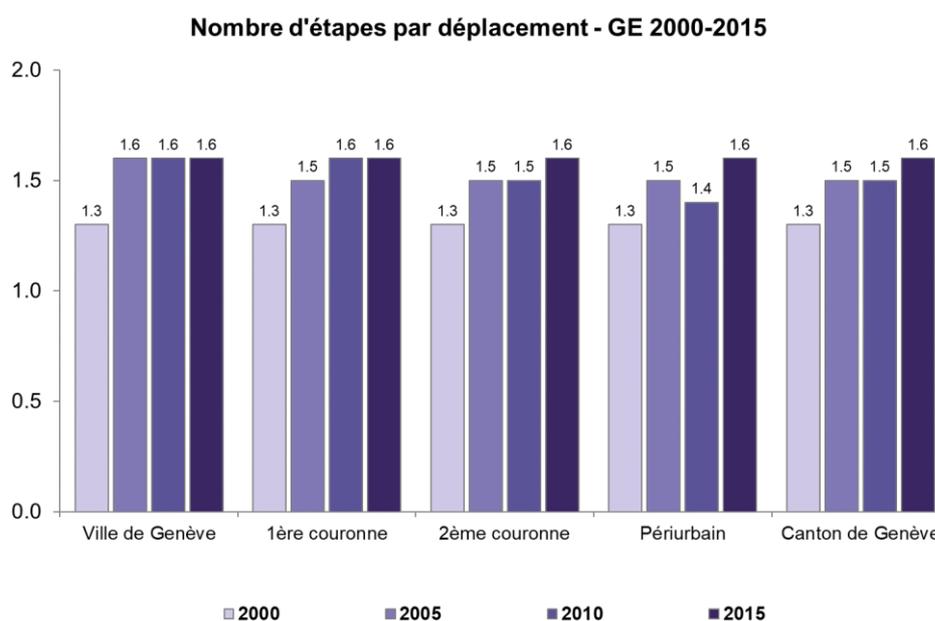
B.1.3. Nombre d'étapes par déplacement

a) Canton de Genève

> Par découpage typologique

Le nombre moyen d'étapes par déplacement est similaire pour les résidents de toutes les zones du canton de Genève : 1,6. Il a augmenté depuis 2000 (1,3).

Figure n° 43 : Nombre moyen d'étapes par déplacement (en Suisse) selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2000-2015

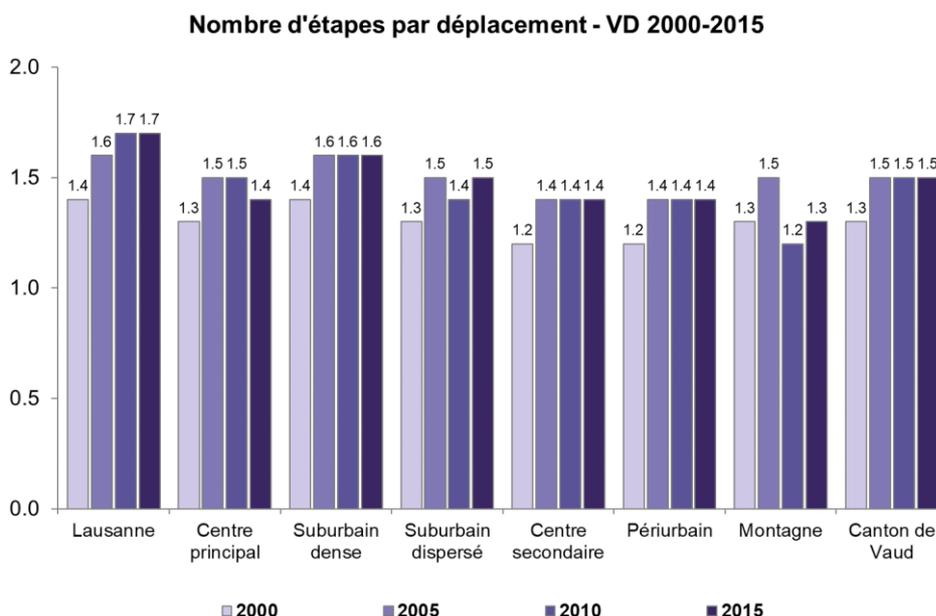


b) Canton de Vaud

> Par découpage typologique

Parmi les résidents du canton de Vaud, le nombre d'étapes par déplacement, un indicateur qui donne une idée du nombre de transbordements au cours de chaque déplacement, s'élève en moyenne à 1,5. Il atteint son maximum à Lausanne, avec 1,7 étape par déplacement, et dans le suburbain dense, avec 1,6 étape par déplacement. C'est en montagne qu'il est le plus bas, avec 1,3 étape par déplacement, un chiffre à nuancer étant donné les effectifs réduits comptabilisés dans ce secteur.

Figure n° 44 : Nombre moyen d'étapes par déplacement (en Suisse) selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2000-2015



B.1.4. Distribution des déplacements en TC par nombre d'étapes

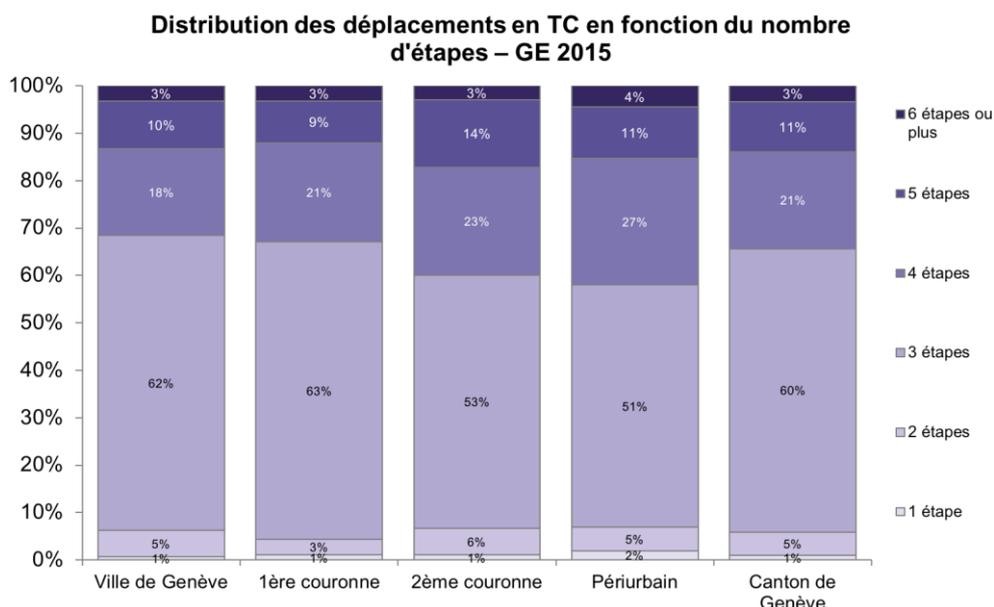
a) Canton de Genève

> Par découpage typologique

66% des déplacements TC effectués par les résidents du canton de Genève comportent moins de quatre étapes, et la plus grande partie comprend trois étapes (60%). Un nombre qui représente, en fait, un déplacement basique typique en TC, soit une étape jusqu'à l'arrêt (généralement à pied), une en TC, puis une dernière depuis l'arrêt jusqu'à la destination du déplacement.

On observe que la part de ces déplacements de 3 étapes va baisser à mesure que la zone de résidence s'éloigne du centre, au profit des déplacements à 4 et 5 étapes. Ce constat s'explique par un nombre plus élevé de déplacements comprenant deux étapes TC (par exemple, bus-bus ou bus-tram) lorsque le lieu de résidence est plus éloigné du centre dense.

Figure n° 45 : Distribution des déplacements en TC par nombre d'étapes selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, 2015

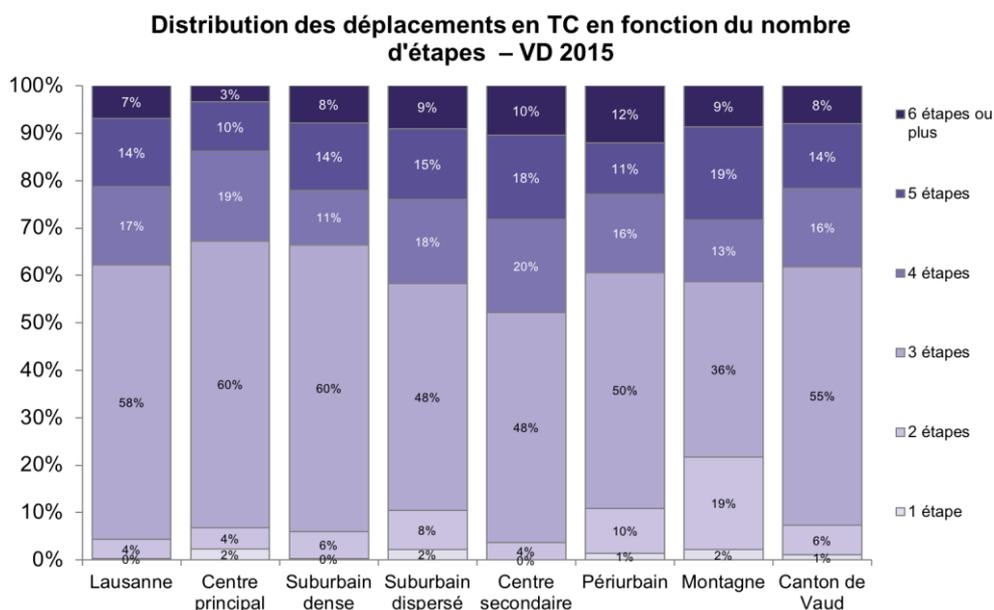


b) Canton de Vaud

> Par découpage typologique

Parmi les déplacements TC effectués par les résidents du canton de Vaud, plus de la moitié des déplacements ont trois étapes (55%), ce qui représente un déplacement basique typique en TC. C'est dans les centres principaux et à Lausanne que les déplacements de plus de 3 étapes représentent la plus petite part, ceux-ci, comme pour Genève, ont tendance à augmenter à mesure de l'éloignement des centres, bien que cela soit moins marqué que pour Genève. Une donnée qui s'explique, là aussi, par un nombre plus élevé de déplacements comprenant deux étapes TC (par exemple, bus-bus ou bus-train) lorsque le lieu de résidence est plus éloigné du centre dense.

Figure n° 46 : Distribution des déplacements en TC par nombre d'étapes selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, 2015



B.2. Nombre de boucles

B.2.1. Nombre de boucles par personne par jour selon le jour de semaine

a) Canton de Genève

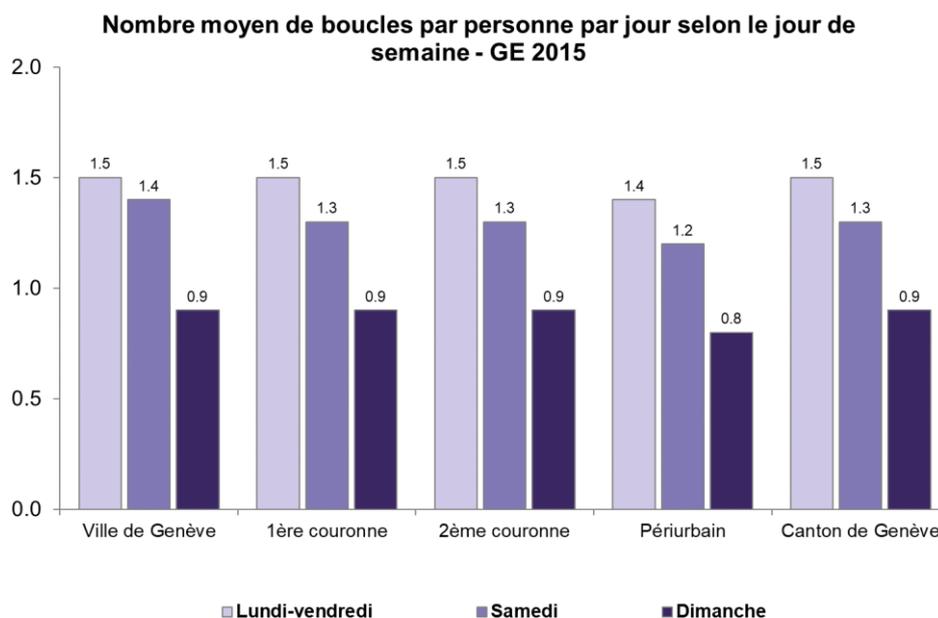
> Par découpage typologique

Le nombre de boucles par résident du canton de Genève par jour est stable sur l'ensemble du territoire du lundi au vendredi : 1,5 boucle par personne et par jour (1,4 dans le périurbain).

Le samedi, on observe des différences légères selon les secteurs de résidence, le nombre de boucles par personne et par jour étant le plus élevée parmi les résidents de la ville de Genève (1,4), suivi des deux couronnes (1,3), et atteignant ses valeurs les plus basses pour les résidents du périurbain (1,2).

Le dimanche, le nombre de boucles par personne et par jour est de 0,9 pour l'ensemble des secteurs de résidence, mis à part dans le périurbain où il descend à 0,8 : les résidents du canton de Genève réalisent moins d'une boucle par jour et par personne le dimanche.

Figure n° 47 : Nombre de boucles par personne par jour selon le jour de semaine selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, 2015

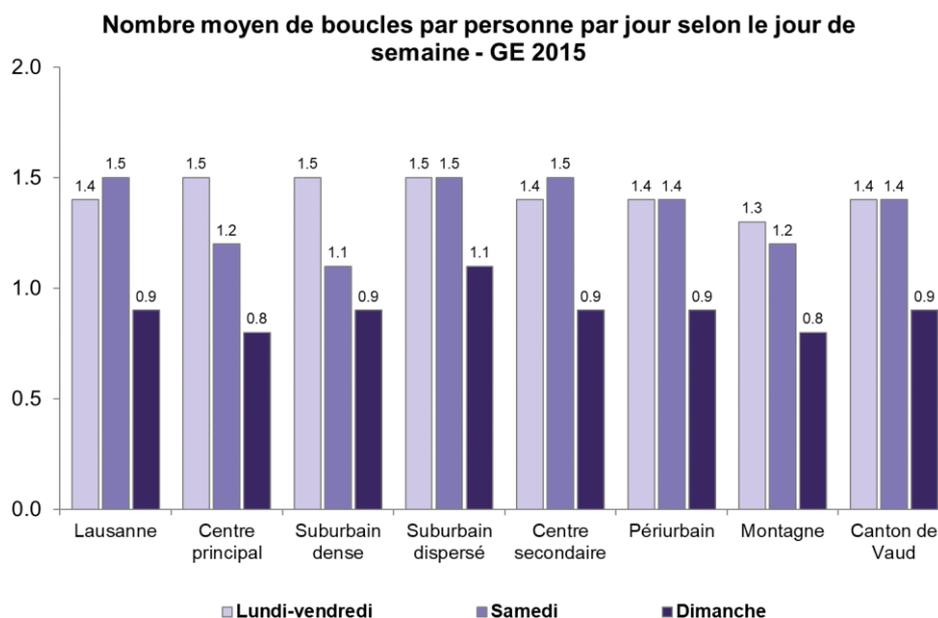


b) Canton de Vaud

> Par découpage typologique

Le nombre moyen de boucles par résident du canton de Vaud et par jour est comparable en semaine et le samedi, avec 1,4 boucles par personne et par jour. Parmi les Lausannois, le nombre moyen de boucles est légèrement plus élevé le samedi (1,5) qu'en semaine (1,4) ; c'est également le cas dans le centre secondaire. Le dimanche, le nombre moyen de boucles par personne et par jour est inférieur à 1 sur l'ensemble du territoire, mis à part dans le suburbain dispersé où il atteint 1,1.

Figure n° 48 : Nombre de boucles par personne par jour selon le jour de semaine selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, 2015



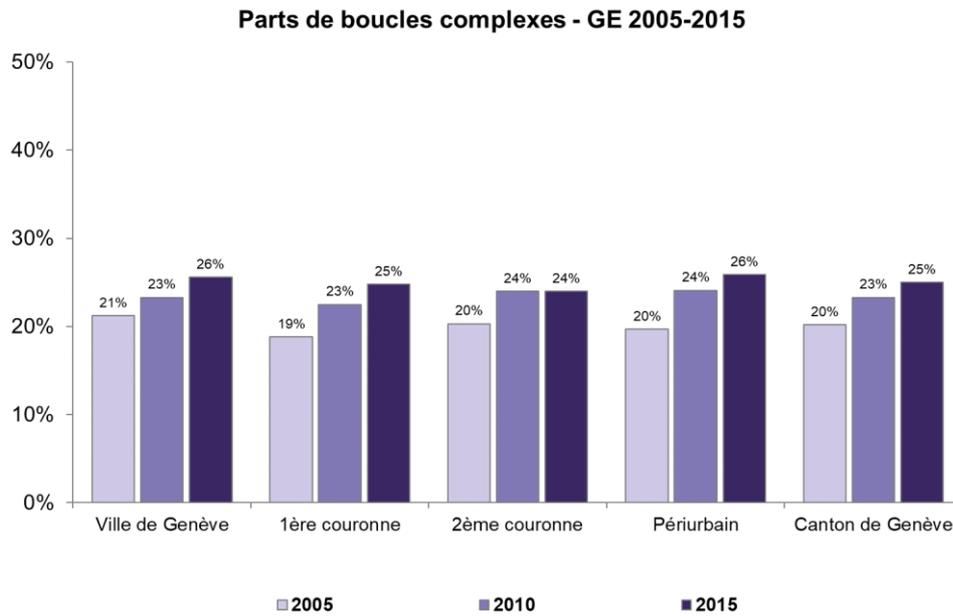
B.2.2. Parts des boucles complexes (multimotifs) durant les jours ouvrables

a) Canton de Genève

> Par découpage typologique

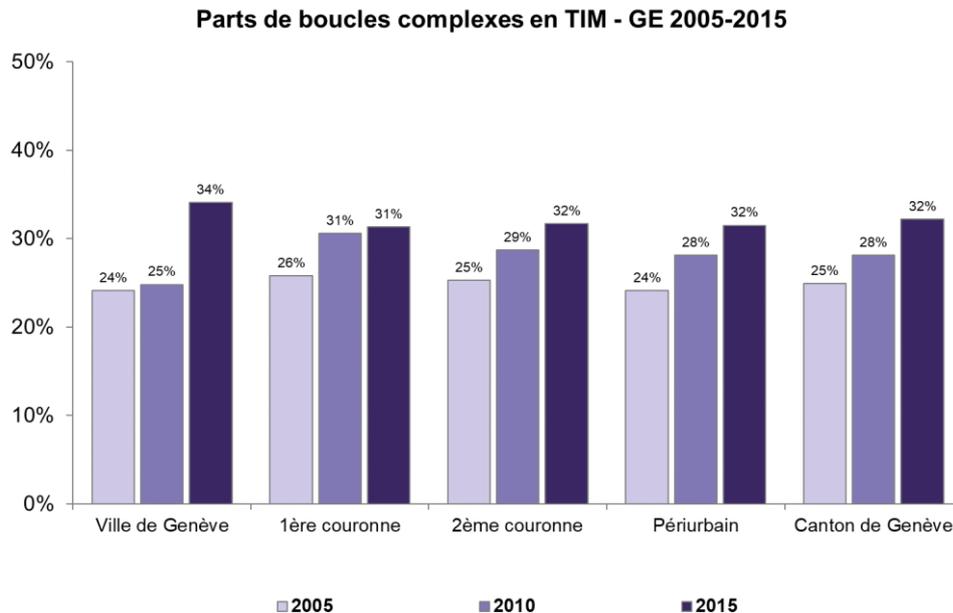
Les boucles complexes (multimotifs) représentent, les jours ouvrables, un quart des boucles (25%) réalisées par les résidents du canton de Genève. Cette valeur est stable sur l'ensemble du territoire, et a augmenté depuis 2000, où celles-ci ne représentaient que 20% de l'ensemble des boucles.

Figure n° 49 : Parts des boucles complexes (jours ouvrables) selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2005-2015



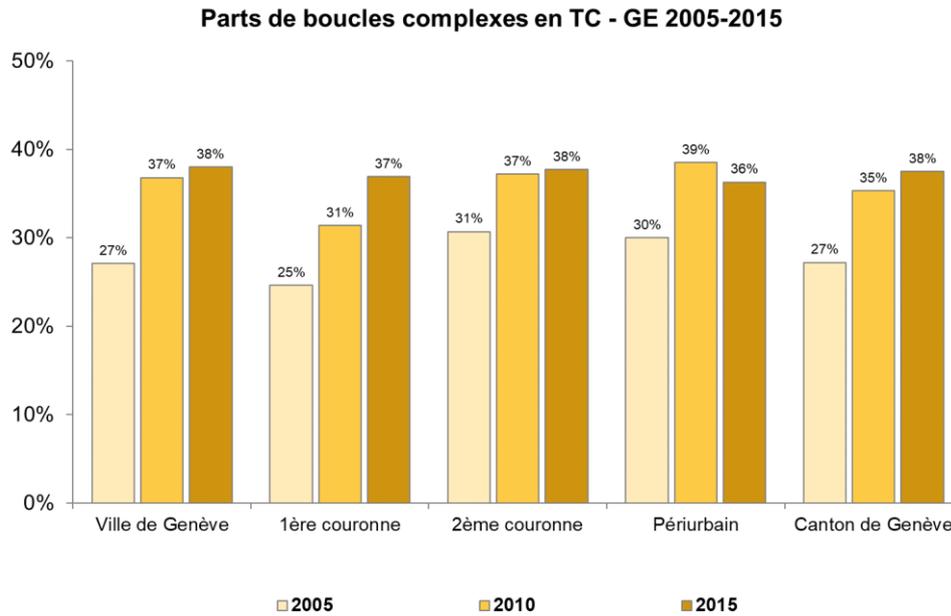
Près d'un tiers (32%) des boucles réalisées en TIM sont complexes ; c'est parmi les résidents de la ville de Genève qu'elle est la plus élevée (34%).

Figure n° 50 : Parts des boucles complexes (jours ouvrables) en TIM selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2005-2015



Plus de 38% des boucles réalisées en transports en commun sont multimotifs. Cette part est relativement stable sur l'ensemble du territoire, et a augmenté depuis 2000.

Figure n° 51 : Parts des boucles complexes (jours ouvrables) en TC selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2005-2015

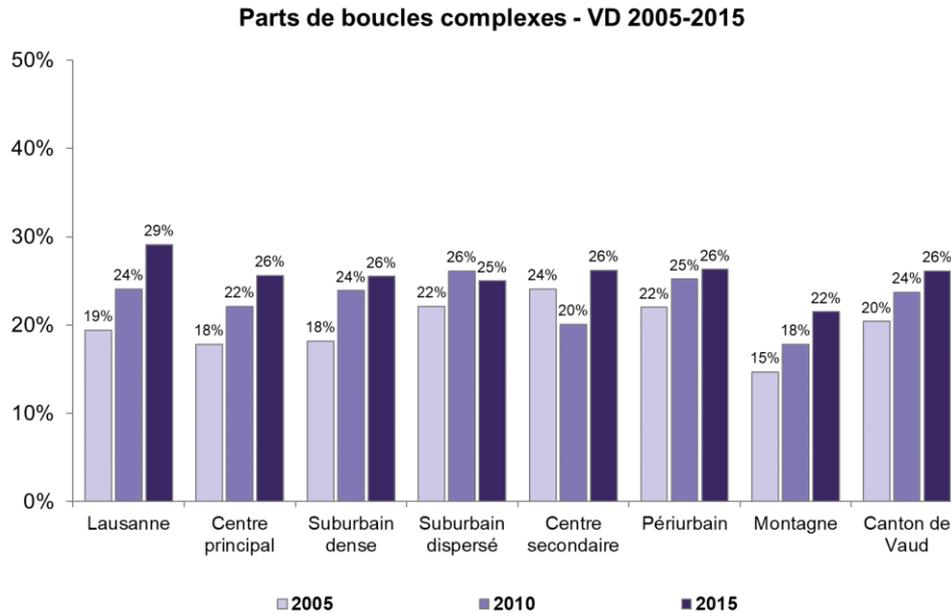


b) Canton de Vaud

> Par découpage typologique

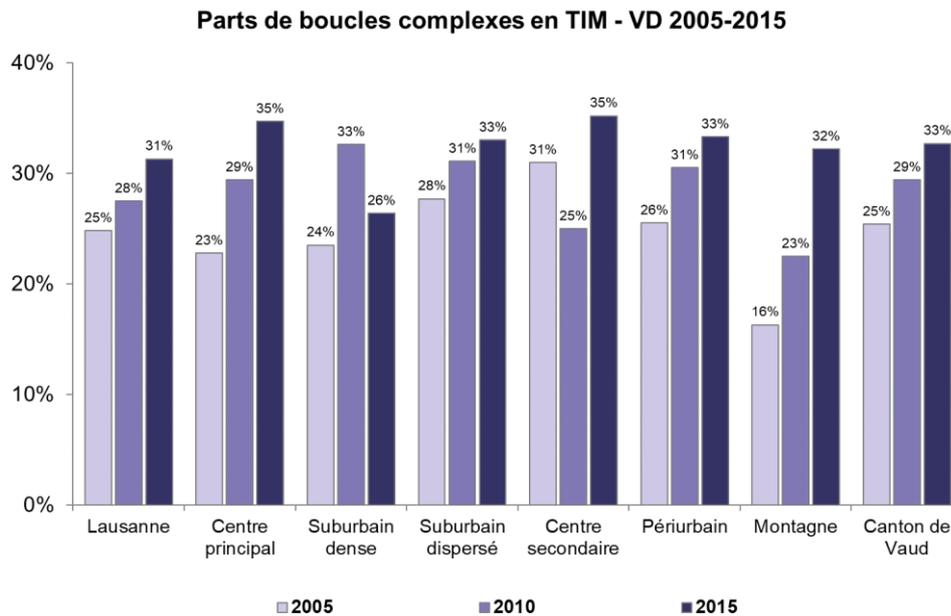
Les boucles complexes représentent plus d'un quart (26%) de l'ensemble des boucles réalisées par les résidents du canton de Vaud les jours ouvrables. C'est parmi les boucles réalisées par les Lausannois que la part de boucles complexes est la plus élevée (29%).

Figure n° 52 : Parts des boucles complexes (jours ouvrables) selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2005-2015



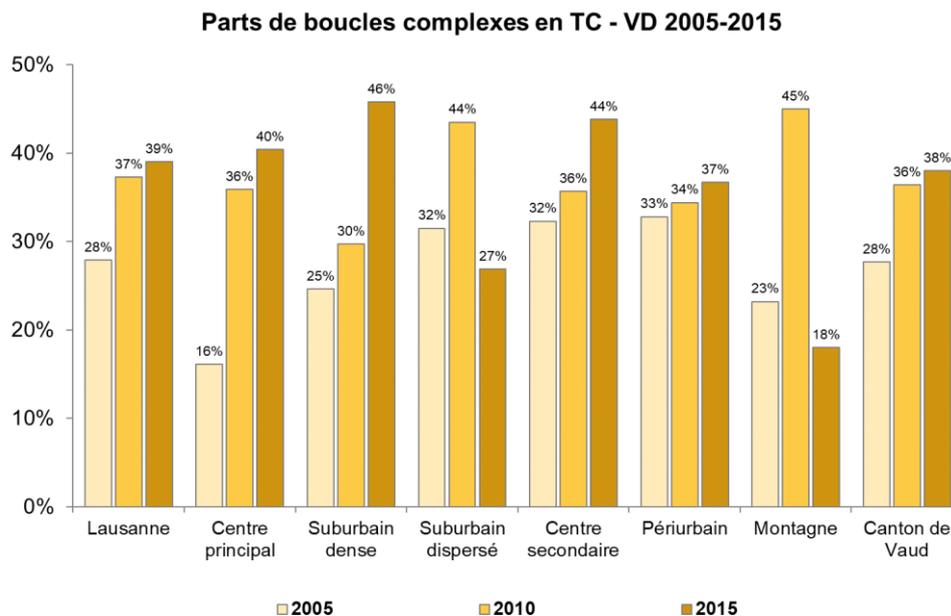
33% des boucles réalisées en TIM sont multimotifs en 2015. C'est parmi les résidents du centre principal et du centre secondaire que leur part est la plus élevée : 35%.

Figure n° 53 : Parts des boucles complexes (jours ouvrables) en TIM selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2005-2015



38% des boucles réalisées en transports en commun sont complexes. Cette part atteint 46% pour les résidents des territoires suburbains denses et dans le centre secondaire. Elle est en hausse depuis 2005 dans tous les secteurs de résidence, sauf dans le suburbain dispersé. La diminution importante observée en montagne n'est pas significative, du fait des effectifs limités.

Figure n° 54 : Parts des boucles complexes (jours ouvrables) en TC selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2005-2015



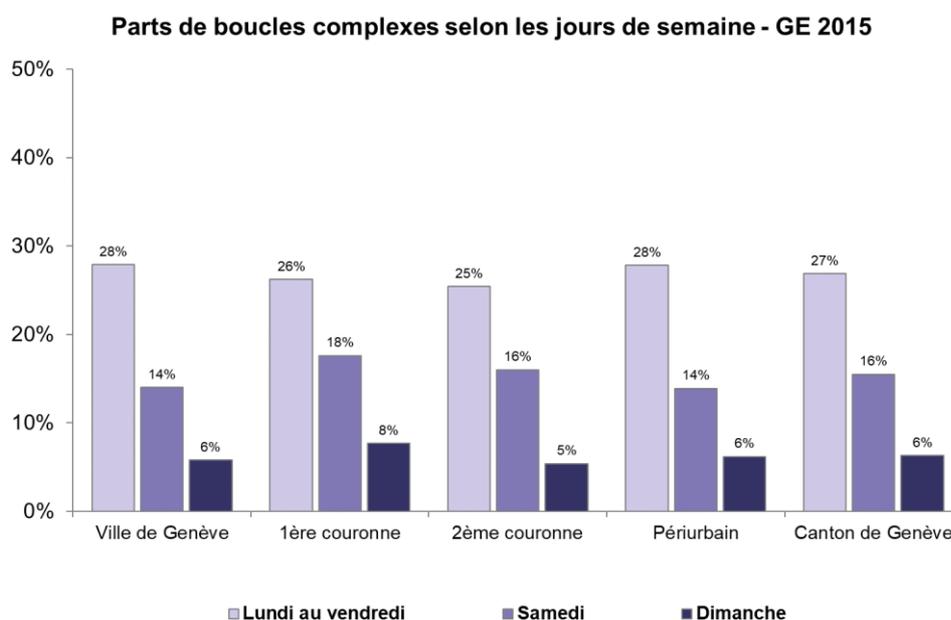
B.2.3. Parts des boucles complexes (multimotifs) selon les jours de semaine

a) Canton de Genève

> Par découpage typologique

Plus d'un quart (27%) des boucles réalisées par les résidents du canton de Genève du lundi au vendredi sont complexes. Cette part est stable sur l'ensemble des secteurs de résidence.

Figure n° 55 : Parts des boucles complexes selon les jours de semaine et selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, 2015

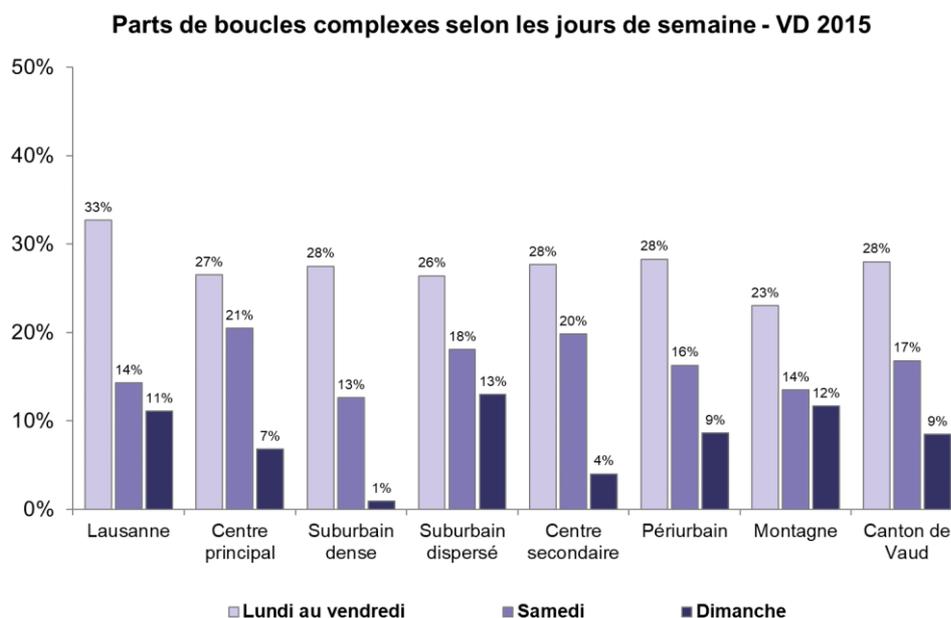


b) Canton de Vaud

> Par découpage typologique

Plus d'un quart des boucles réalisées par les résidents du canton de Vaud du lundi au vendredi sont des boucles complexes (28%). Parmi les Lausannois, la part de boucles complexes réalisées du lundi au vendredi atteint un tiers. Le nombre très réduit de boucles complexes comptabilisées le dimanche dans certains secteurs est à ici à noter

Figure n° 56 : Parts des boucles complexes selon les jours de semaine et selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, 2015



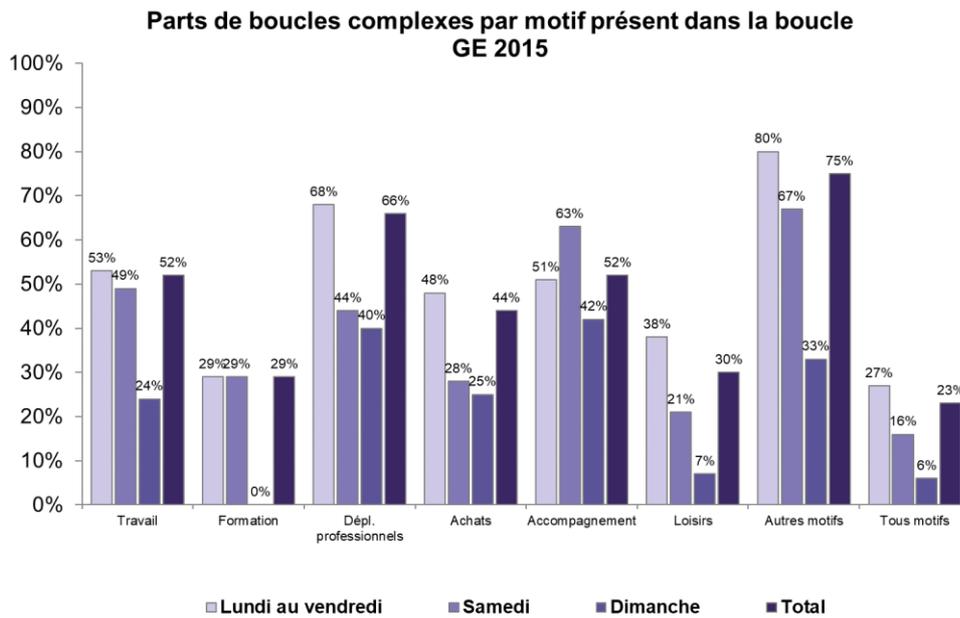
B.2.4. Parts de boucles complexes (multimotifs) par motif présent dans la boucle

a) Canton de Genève

C'est lorsque le motif « déplacements professionnels » est présent dans la boucle que la part de boucles complexes est la plus importante : 66% des boucles comprenant le motif d'un déplacement professionnel sont complexes.

Les boucles comprenant les motifs travail ou accompagnement comptent également une majorité de boucles complexes : respectivement 52% et 51%. Au contraire, moins de 30% des boucles comprenant le motif formation sont des boucles complexes.

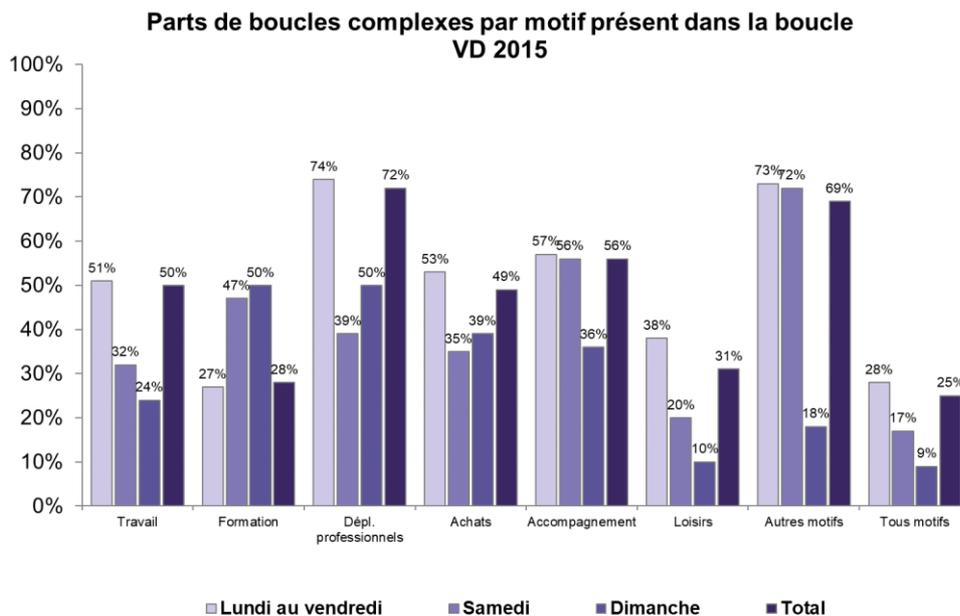
Figure n° 57 : Parts des boucles complexes par motif présent dans la boucle, Canton de Genève, 2015



b) Canton de Vaud

Près des trois quarts (72%) des boucles comprenant le motif d'un déplacement professionnel réalisées par les Vaudois sont des boucles complexes. La moitié des boucles comprenant le motif travail sont complexes. Au contraire, moins de 30% des boucles comprenant le motif formation sont complexes.

Figure n° 58 : Parts des boucles complexes par motif présent dans la boucle, Canton de Vaud, 2015

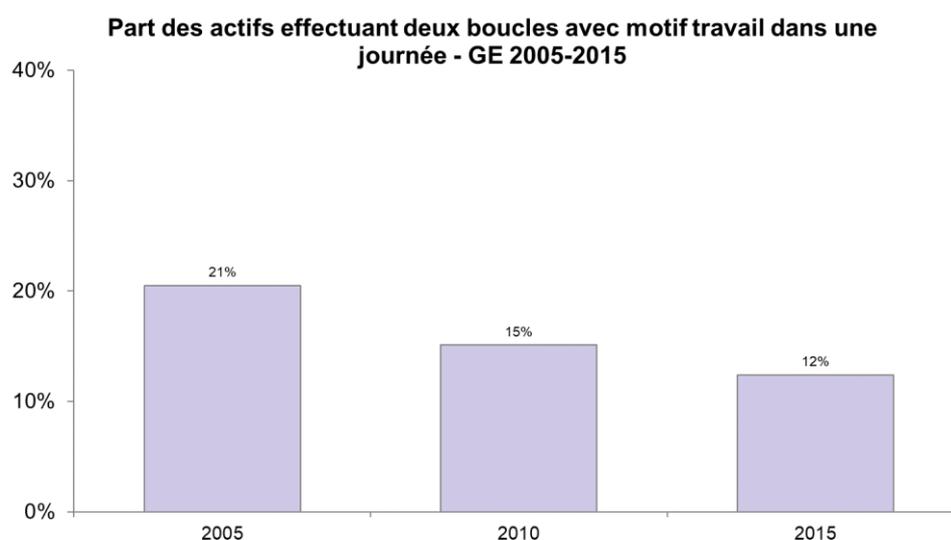


B.2.5. Parts des actifs rentrant le midi

a) Canton de Genève

La part des actifs genevois effectuant deux boucles avec motif travail dans une journée, c'est-à-dire, ceux dont on fait l'hypothèse qu'ils rentrent manger chez eux le midi, n'est que de 12%. Cette part est en baisse depuis 2005, où elle atteignait les 21%.

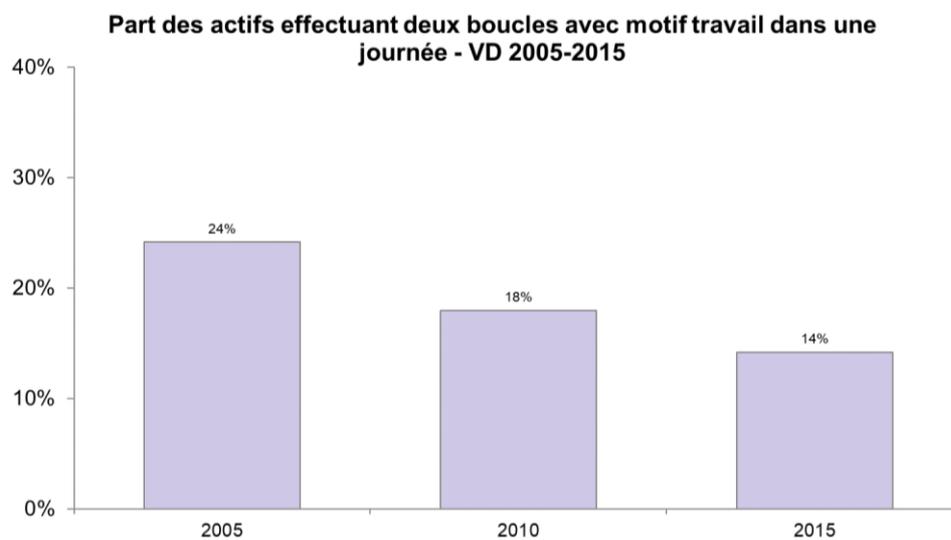
Figure n° 59 : Parts des actifs effectuant deux boucles avec motif travail dans une journée, Canton de Genève, évolution 2000-2015



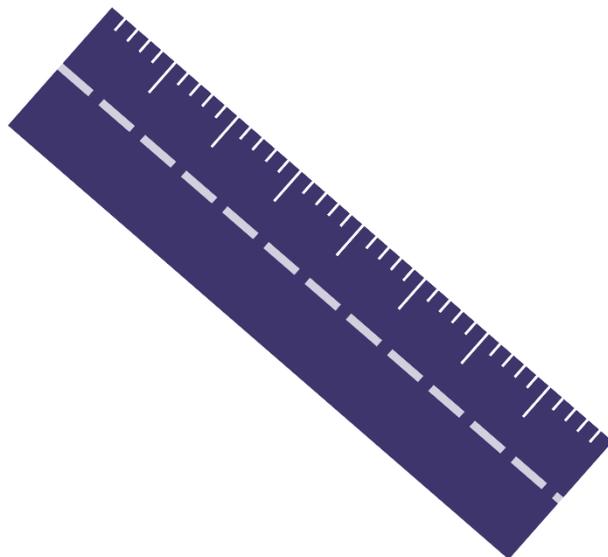
b) Canton de Vaud

La part d'actifs vaudois rentrant chez eux à midi (hypothèse de cet indicateur), et réalisant donc deux boucles avec motif travail dans la journée, est de 14%. En 2005, près d'un Vaudois sur 4 était dans ce cas ; aujourd'hui, ce n'est plus le cas que d'un sur 8.

Figure n° 60 : Parts des actifs effectuant deux boucles avec motif travail dans une journée, Canton de Vaud, évolution 2000-2015



C. Les distances



C.1. Distances journalières

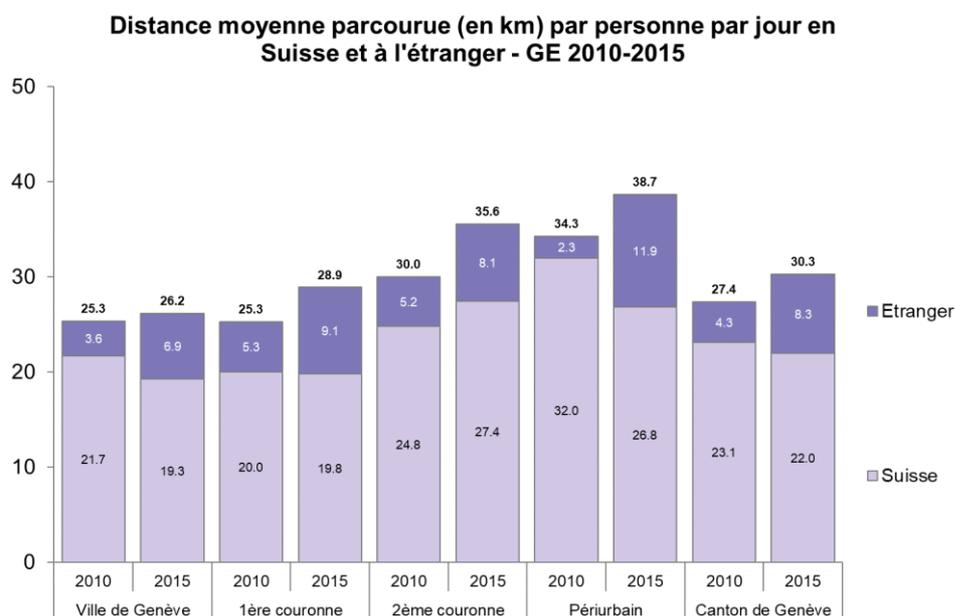
C.1.1. Distance moyenne par personne par jour

a) Canton de Genève

> Par découpage typologique

Dans le canton de Genève, ce sont les résidents du périurbain qui parcourent les distances les plus longues par jour : 38,7 km en moyenne par personne. Ce sont également eux qui parcourent les distances les plus longues à l'étranger (11,9 km) : cela tend à suggérer que les résidents du périurbain auraient des mobilités transfrontalières plus importantes. Au contraire, les résidents de la ville de Genève parcourent la distance moyenne journalière la plus courte : 26,2 km par personne. Ces distances moyennes sont en augmentation depuis 2010, pour tous les secteurs de résidence. Cette augmentation est notamment portée par une augmentation de la distance moyenne parcourue à l'étranger.

Figure n° 61 : Distance moyenne parcourue (en km) par personne par jour selon la localisation du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2010-2015



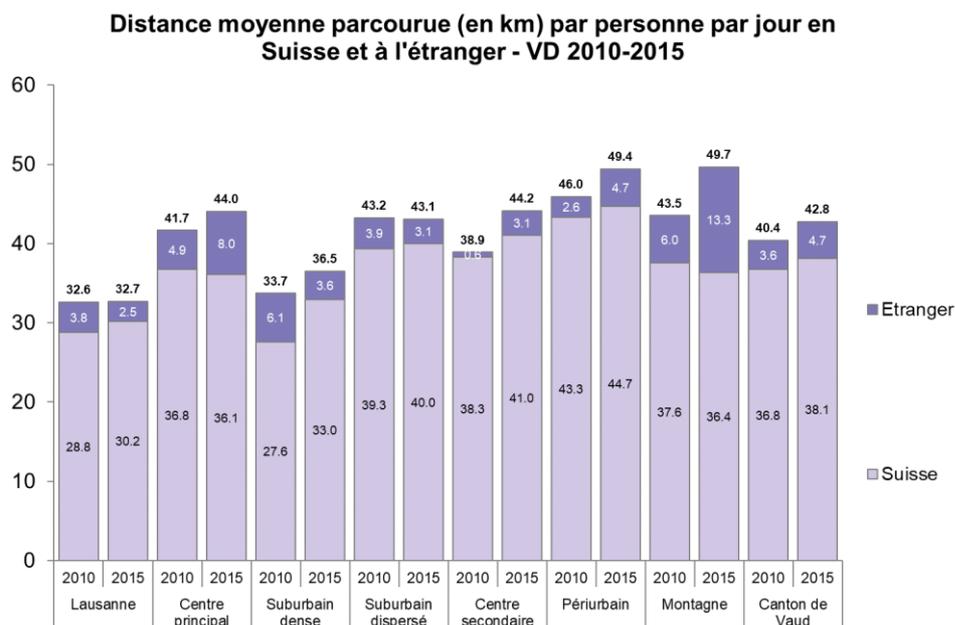
b) Canton de Vaud

> Par découpage territorial

La distance moyenne parcourue par résident du canton de Vaud et par jour est de 42,8 kilomètres. Ce sont les personnes résidant en montagne et dans le périurbain qui parcourent les distances journalières les plus longues : en moyenne, respectivement, 49,7 kilomètres et 49,4 kilomètres par jour et par personne. Les personnes résidant en montagne sont celles qui parcourent les plus longues distances à l'étranger : en moyenne 13,3 kilomètres par jour et par personne. Les effectifs associés au secteur « montagne » sont néanmoins réduits et associés à des marges d'erreur importantes, ce résultat doit donc être interprété avec précaution.

Au contraire, les résidents de la ville de Lausanne parcourent les distances les plus courtes (en moyenne 32,7 km par jour et par personne), dont seule une part réduite est réalisée à l'étranger (en moyenne 2,5 km par jour et par personne).

Figure n° 62 : Distance moyenne parcourue (en km) par personne par jour selon la localisation du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2010-2015



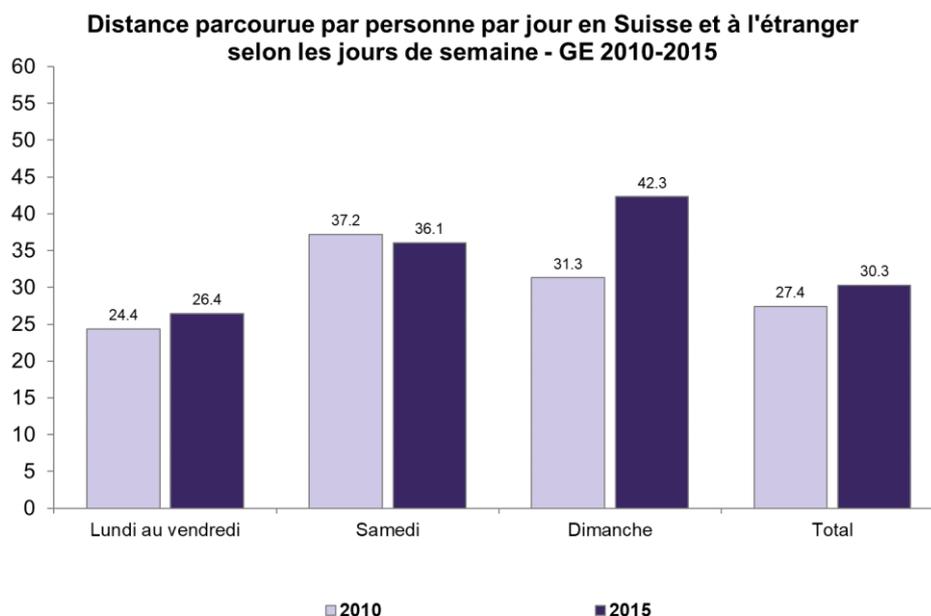
C.1.2. Distance moyenne par personne par jour selon les jours de semaine

a) Canton de Genève

> Tout le canton

Dans le canton de Genève, c'est le dimanche que les distances moyennes les plus longues sont parcourues : 42,3 km par dimanche et par personne, contre seulement 26,4 kilomètres du lundi au vendredi. Les déplacements de semaine sont davantage ancrés dans la proximité, celle du lieu de vie, du lieu de travail et des commerces de proximité, tandis que le dimanche permet d'atteindre des destinations plus lointaines. On relève d'ailleurs une augmentation très marquée des distances parcourues ce jour-là.

Figure n° 63 : Distance moyenne parcourue (en km) par personne par jour en Suisse et à l'étranger selon les jours de semaine, Canton de Genève, évolution 2010-2015



> Par découpage typologique

Les personnes résidant dans le périurbain réalisent les distances les plus longues : 38.7 km par jour et par personne. Le dimanche, elles parcourent en moyenne 62.3 km. Comme à Genève, on note une augmentation très sensible des distances parcourues le dimanche dans le Canton de Vaud.

Tableau n° 19 : Distance moyenne parcourue (en km) par personne par jour en Suisse et à l'étranger selon les jours de semaine et selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2010-2015

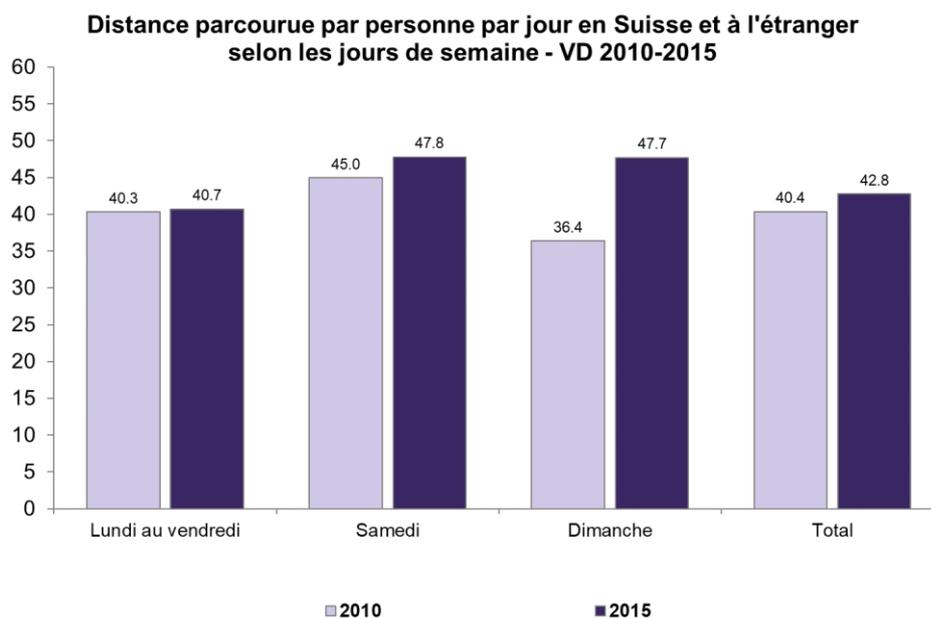
GE	Lundi au vendredi			Samedi			Dimanche			Total		
	Suisse	Etranger	Total	Suisse	Etranger	Total	Suisse	Etranger	Total	Suisse	Etranger	Total
2010												
Ville de Genève	20.5	1.9	22.4	28.3	8.9	37.2	21.0	6.4	27.5	21.7	3.6	25.3
1ère couronne	18.8	4.7	23.5	26.4	9.6	36.0	18.8	3.5	22.3	20.0	5.3	25.3
2ème couronne	24.1	2.1	26.2	29.5	5.1	34.6	23.3	18.7	42.0	24.8	5.2	30.0
Périurbain	29.1	0.8	29.8	41.2	3.9	45.1	34.9	7.2	42.1	32.0	2.3	34.3
Canton de Genève	21.8	2.6	24.4	29.6	7.6	37.2	22.6	8.8	31.3	23.1	4.3	27.4
2015												
Ville de Genève	18.3	5.5	23.8	20.0	6.9	27.0	23.0	13.8	36.8	19.3	6.9	26.2
1ère couronne	18.2	6.0	24.2	21.5	13.1	34.7	24.3	17.7	42.0	19.8	9.1	28.9
2ème couronne	24.7	5.7	30.4	38.0	14.1	52.1	30.1	14.0	44.1	27.4	8.1	35.6
Périurbain	26.6	7.1	33.8	29.9	11.7	41.7	24.6	37.6	62.3	26.8	11.9	38.7
Canton de Genève	20.6	5.8	26.4	25.3	10.8	36.1	25.0	17.3	42.3	22.0	8.3	30.3

b) Canton de Vaud

> Tout le canton

C'est le samedi et le dimanche que les résidents du canton de Vaud parcourent les distances les plus longues : en moyenne 47,8 et 47,7 kilomètres par jour et par personne, contre 40,7 km du lundi au vendredi. Les distances parcourues varient moins à l'échelle de la semaine dans le canton de Vaud que dans le canton de Genève.

Figure n° 64 : Distance moyenne parcourue (en km) par personne par jour selon les jours de semaine, Canton de Vaud, évolution 2010-2015



> Par découpage territorial

Les résidents des territoires périurbains du canton de Vaud parcourent les distances les plus longues : en moyenne 46 km par jour et par personne. Les résidents du périurbain parcourent, eux, leurs distances les plus longues en semaine.

Tableau n° 20 : Distance moyenne parcourue (en km) par personne par jour en Suisse et à l'étranger selon les jours de semaine et selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2010-2015

VD	Lundi au vendredi			Samedi			Dimanche			Total		
	Suisse	Etranger	Total	Suisse	Etranger	Total	Suisse	Etranger	Total	Suisse	Etranger	Total
2010												
Lausanne	27.2	2.8	30.0	34.2	5.5	39.7	32.9	7.9	40.9	28.8	3.8	32.6
Centre principal	34.9	5.3	40.2	57.3	6.0	63.3	29.9	2.3	32.2	36.8	4.9	41.7
Suburbain dense	27.4	4.3	31.7	32.0	0.1	32.1	25.2	18.2	43.4	27.6	6.1	33.7
Suburbain dispersé	39.5	3.7	43.2	44.5	4.9	49.4	33.8	3.6	37.4	39.3	3.9	43.2
Centre secondaire	41.2	0.2	41.4	34.2	3.0	37.2	28.8	0.0	28.8	38.3	0.6	38.9
Périurbain	46.6	2.3	48.8	38.8	1.3	40.1	31.7	6.0	37.7	43.3	2.6	46.0
Montagne	32.3	9.6	41.9	59.1	0.0	59.1	29.5	0.0	29.5	37.6	6.0	43.5
Canton de Vaud	37.1	3.3	40.3	41.6	3.4	45.0	30.8	5.6	36.4	36.8	3.6	40.4
2015												
Lausanne	30.1	2.0	32.0	28.1	0.1	28.2	32.7	7.6	40.3	30.2	2.5	32.7
Centre principal	36.7	2.6	39.2	38.0	28.8	66.9	31.3	12.2	43.5	36.1	8.0	44.0
Suburbain dense	28.6	3.3	31.9	58.2	1.6	59.8	28.9	6.7	35.6	33.0	3.6	36.5
Suburbain dispersé	37.4	1.6	39.0	47.8	6.2	54.0	44.6	6.8	51.5	40.0	3.1	43.1
Centre secondaire	39.9	3.5	43.5	45.3	1.9	47.2	42.0	2.5	44.4	41.0	3.1	44.2
Périurbain	46.7	3.9	50.5	38.0	4.2	42.2	41.4	9.6	51.0	44.7	4.7	49.4
Montagne	38.8	4.6	43.4	27.6	2.4	29.9	33.4	64.6	97.9	36.4	13.3	49.7
Canton de Vaud	37.8	2.9	40.7	40.6	7.2	47.8	37.2	10.5	47.7	38.1	4.7	42.8

C.1.3. Profils types des personnes mobiles

a) *Canton de Genève*

Parmi les personnes mobiles (ayant effectué au moins un déplacement) résidant dans le canton de Genève, les hommes parcourent des distances moyennes supérieures aux femmes : en moyenne 27,9 km par jour en Suisse pour les hommes, et 21,1 km par jour en Suisse pour les femmes ; 37 km par jour en Suisse et à l'étranger pour les hommes, 30,5 km pour les femmes.

Les 18-24 ans parcourent les distances moyennes par jour les plus longues, que l'on prenne en compte les trajets en Suisse uniquement (31,3 km) ou en Suisse et à l'étranger (41,8 km). Les 6-17 parcourent les distances les plus courtes : leur mobilité est ancrée dans la proximité.

Les couples avec enfants parcourent les distances les plus importantes en Suisse (25,5 km par jour et par personne). Néanmoins, si l'on prend en compte les trajets à la fois en Suisse et à l'étranger, ce sont les couples sans enfants qui parcourent les distances journalières les plus importantes (35,7 km).

C'est dans le district de Nyon (sans Terre-Sainte) que les personnes mobiles parcourent les distances les plus longues : en moyenne 55,4 km par jour et par personne en Suisse et à l'étranger, contre 33,6 km à l'échelle du Canton, et 49,2 km par jour et par personne en Suisse uniquement, contre 24,4 km à l'échelle du canton. Sur ce territoire, les hommes parcourent des distances largement plus importantes que les femmes : respectivement 63,4 km et 47,1 km par jour et par personne, en Suisse et à l'étranger. Dans le district de Nyon (sans Terre-Sainte), les 25-44 ans parcourent de très longues distances journalières : en moyenne 70,5 km en Suisse et à l'étranger par jour et par personne.

Tableau n° 21 : Distance moyenne parcourue par personne par jour chez les personnes mobiles selon les critères sociodémographiques, Canton de Genève, 2015

GE 2015	Tous		Genre				Classe d'âge										Type de ménage								Revenu									
			Hommes		Femmes		6 à 17 ans		18 à 24 ans		25 à 44 ans		45 à 64 ans		65 à 74 ans		75 ans et plus		Seul		En couple sans enfants		En couple avec enfants		Famille monoparentale		Autre		Faible revenu		Revenu moyen		Haut revenu	
	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.
Ville de Genève	21.3	28.9	26.2	33.4	17.0	25.1	15.1	22.5	22.0	22.7	25.6	31.4	21.4	30.5	19.4	40.2	12.2	14.5	20.5	32.9	22.7	30.3	22.0	26.7	17.2	21.8	24.1	37.2	14.8	23.1	23.1	28.8	27.6	39.5
1ère couronne	22.3	32.5	25.6	37.6	19.2	27.7	14.9	20.2	38.8	68.5	24.4	30.3	21.6	34.2	22.3	31.4	12.1	20.5	19.0	27.3	25.0	33.4	21.1	34.8	15.2	20.3	44.5	49.8	14.9	24.3	24.7	35.3	28.0	43.8
2ème couronne	29.8	38.6	32.0	39.0	27.4	38.1	22.8	27.2	34.9	39.9	34.8	40.8	29.8	45.1	27.5	35.5	20.8	30.6	32.2	42.9	27.3	39.4	32.2	40.4	24.2	29.6	27.1	32.0	21.7	25.5	28.7	33.1	34.5	47.8
Périurbain	30.4	43.9	31.5	44.5	29.6	43.4	21.2	37.3	32.5	34.9	29.0	43.0	37.4	53.9	34.5	42.1	13.7	28.7	27.6	46.6	31.3	53.4	32.7	40.9	25.7	36.0	17.0	40.1	21.0	29.1	27.4	37.6	39.2	54.6
Canton de Genève	24.4	33.6	27.9	37.0	21.1	30.5	17.7	25.0	31.3	41.8	27.3	33.8	25.4	37.8	23.9	37.3	14.0	20.8	22.2	33.8	25.3	35.7	25.5	34.1	19.3	24.8	30.5	40.2	16.3	24.2	25.2	32.4	30.9	44.6
Ville de Genève - Rive droite	21.0	28.4	26.1	34.2	15.9	22.7	13.5	22.7	20.9	20.9	26.5	34.0	23.9	30.8	12.7	30.2	7.4	8.4	20.0	33.3	20.1	24.0	24.5	28.6	15.0	22.6	16.3	40.3	18.9	30.4	22.4	28.9	25.5	33.1
Ville de Genève - Rive gauche	21.6	29.4	26.4	32.4	18.0	27.1	17.1	22.3	23.3	24.8	24.8	29.1	18.7	30.2	25.9	49.9	15.7	19.0	20.9	32.6	25.5	36.9	19.2	24.7	19.4	21.0	33.1	33.6	11.3	17.0	23.8	28.7	29.2	44.8
Agglo Nord	23.6	31.2	27.6	35.1	19.6	27.3	23.1	30.2	15.9	36.9	22.6	26.2	32.7	42.2	17.4	21.0	15.6	23.8	29.4	35.6	20.8	24.8	23.3	35.0	23.9	24.7	20.4	21.7	17.6	28.8	25.7	31.1	29.4	33.4
Agglo Sud	24.6	36.4	27.9	42.6	21.2	30.2	17.7	22.7	40.1	61.3	28.7	37.3	21.2	38.2	21.6	32.4	15.1	24.9	19.3	28.6	26.0	36.9	25.1	40.2	16.3	22.7	43.5	50.3	16.5	24.0	23.5	31.5	29.3	53.2
Trois-Chêne	24.4	35.2	28.7	34.3	20.3	36.1	10.2	14.3	41.8	56.4	27.0	33.0	22.5	36.5	39.3	53.5	12.8	29.9	15.1	21.8	30.0	53.9	24.6	31.3	16.0	29.5	43.4	45.5	13.4	14.5	31.6	50.1	25.5	29.4
Agglo Est	26.4	38.9	30.6	41.0	23.2	37.3	18.1	36.7	20.3	24.3	28.0	32.0	33.4	51.3	27.0	37.7	11.8	14.2	12.7	38.1	26.8	45.3	30.7	38.2	20.0	20.9	22.4	54.5	11.3	14.1	19.7	27.9	37.8	55.0
Champagne - Mandement	32.7	41.1	31.6	41.5	33.7	40.8	18.6	21.4	43.0	46.3	36.4	50.7	35.4	45.3	38.2	40.0	18.6	28.8	36.9	50.7	33.8	44.8	32.9	37.2	26.4	40.0	35.5	52.1	28.5	40.2	28.3	38.3	40.5	50.3
Genève Nord - Terre-Sainte	42.7	55.4	43.4	55.1	42.1	55.7	32.5	45.7	52.9	60.1	46.9	57.8	44.2	59.3	38.3	57.9	23.9	26.5	50.7	74.0	43.0	55.8	45.0	56.6	30.2	40.6	16.7	16.7	25.8	26.7	45.4	51.9	54.0	73.3
District de Nyon sans Terre Sainte	49.2	55.4	56.2	63.4	41.9	47.1	29.1	34.6	53.6	56.0	62.4	70.5	52.6	60.9	41.3	42.3	19.0	22.4	47.8	48.8	54.5	60.8	47.8	55.5	34.0	40.2	66.7	72.9	45.4	45.4	42.0	47.5	63.4	73.9
Total découpage géor	28.6	37.6	32.9	42.1	24.5	33.4	19.8	27.1	34.8	43.9	32.8	39.8	30.6	42.3	27.0	39.2	14.8	21.2	25.8	36.4	30.6	40.3	29.9	38.6	21.0	27.1	34.8	43.9	18.5	25.8	27.9	35.0	38.0	51.7

b) Canton de Vaud

Parmi les personnes mobiles vivant dans le canton de Vaud, les hommes parcourent des distances plus importantes que les femmes : en moyenne 49,1 km par jour et par personne pour les hommes et 36,7 km pour les femmes en Suisse uniquement, et 56,1 km pour les hommes contre 40,1 km pour les femmes en incluant les kilomètres parcourus à l'étranger.

En prenant en compte uniquement les déplacements en Suisse, ce sont les 18-24 ans qui parcourent les distances journalières les plus longues : en moyenne 54,4 km par personne et par jour. Si l'on inclut les kilomètres parcourus à l'étranger, ce sont les 25-44 ans qui parcourent les distances les plus longues, avec une moyenne de 58,8 km par jour et par personne. Les personnes disposant de revenus élevés ont une mobilité de plus grande portée que celles disposant de revenus faibles : alors que les personnes aux revenus faibles parcourent en moyenne 27,3 km par jour et par personne en Suisse, les individus aux revenus élevés parcourent 58,7 km.

Tableau n° 22 : Distance moyenne parcourue par personne par jour chez les personnes mobiles selon les critères sociodémographiques, Canton de Vaud, 2015

VD 2015	Tous		Genre				Classe d'âge										Type de ménage								Revenu									
			Hommes		Femmes		6 à 17 ans		18 à 24 ans		25 à 44 ans		45 à 64 ans		65 à 74 ans		75 ans et plus		Seul		En couple sans enfants		En couple avec enfants		Famille monoparentale		Autre		Faible revenu		Revenu moyen		Haut revenu	
	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.		
Lausanne	33.4	36.2	38.7	41.6	28.5	31.1	15.6	20.6	49.9	52.3	42.6	44.7	31.7	34.6	21.7	26.6	13.3	14.2	31.5	34.9	38.0	42.9	32.8	34.8	18.9	21.3	42.7	42.7	18.0	18.1	36.5	41.1	44.3	46.1
Centre principal	41.3	50.4	49.7	60.5	32.3	39.6	24.9	35.8	54.4	61.3	54.2	68.9	37.1	41.1	34.7	37.2	16.9	29.3	41.4	50.2	45.2	65.8	39.3	44.5	35.7	36.9	51.4	57.7	24.5	29.8	43.3	56.8	62.5	69.3
Suburbain dense	37.1	41.1	46.4	51.5	28.4	31.3	21.0	28.7	44.5	50.1	56.7	38.4	41.8	24.0	24.0	16.0	16.6	32.4	36.9	41.9	44.3	37.7	43.6	30.6	30.8	40.0	40.0	23.5	23.5	41.3	47.8	50.5	53.3	
Suburbain dispersé	44.1	47.5	48.8	52.8	39.5	42.4	25.9	27.3	67.0	68.3	48.4	51.8	48.9	54.3	43.2	46.8	14.1	14.5	43.7	45.7	39.8	42.6	47.3	51.5	42.0	46.3	39.8	40.7	30.4	32.4	39.7	40.2	62.9	68.7
Centre secondaire	46.3	49.8	48.3	52.6	44.0	46.6	35.8	37.5	64.1	68.1	52.5	57.4	47.3	52.0	29.3	29.3	21.6	21.6	37.7	37.9	44.5	47.2	49.8	55.1	38.5	41.5	61.2	61.2	37.6	40.0	47.4	52.3	61.0	65.2
Périurbain	50.5	55.8	56.8	64.4	44.1	47.1	32.5	36.1	50.0	51.4	65.8	72.5	52.9	58.5	41.5	50.9	22.2	22.3	52.6	55.1	51.5	60.2	50.5	54.9	45.8	51.2	44.8	46.4	36.4	38.3	50.4	52.2	65.5	75.8
Montagne	42.8	58.5	51.3	85.8	36.0	36.8	30.4	34.7	44.2	44.2	49.2	49.2	44.6	44.6	42.0	143.5	29.4	157.6	37.3	37.3	55.0	126.9	36.5	36.5	52.7	58.2	58.0	62.1	28.0	53.2	52.0	61.8	51.8	91.4
Canton de Vaud	42.9	48.1	49.1	56.1	36.7	40.1	27.1	31.8	54.4	57.0	52.7	58.8	44.2	48.6	34.7	42.4	17.7	24.2	39.3	43.1	44.8	54.5	44.2	48.5	36.1	39.1	46.2	47.8	27.3	30.6	43.9	49.1	58.7	65.6

c) Agglomérations

Les résidents de l'agglomération de Chablais parcourent les distances journalières en Suisse les plus importantes : en moyenne 44,3 kilomètres par jour et par personne. Les effectifs de résidents de l'agglomération de Chablais sont néanmoins réduits, et les marges d'erreur associées à ce secteur sont importantes. Avec 44,0 km par jour et par personne mobile, ce sont les résidents de l'agglomération Rivelac qui parcourent ensuite les distances les plus importantes, alors que les résidents du Grand Genève ne parcourent que 26,6 kilomètres. Si l'on inclut les distances parcourues à l'étranger, ce sont les résidents de l'Agglo Y qui parcourent les distances journalières les plus longues : en moyenne 56,4 km par jour et par personne.

Tableau n° 23 : Distance moyenne parcourue par personne par jour chez les personnes mobiles selon les critères sociodémographiques, Canton de Vaud, 2015

AGGLOS 2015	Tous		Genre				Classe d'âge										Type de ménage								Revenu									
			Hommes		Femmes		6 à 17 ans		18 à 24 ans		25 à 44 ans		45 à 64 ans		65 à 74 ans		75 ans et plus		Seul		En couple sans enfants		En couple avec enfants		Famille monoparentale		Autre		Faible revenu		Revenu moyen		Haut revenu	
	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.	CH	CH + étr.
PALM	37.3	40.9	44.0	48.4	31.1	34.0	21.7	29.9	56.3	57.7	46.4	49.7	36.7	39.5	25.5	30.6	16.8	18.1	33.7	37.1	38.3	43.1	39.1	42.8	31.0	34.1	42.5	42.5	20.1	20.7	38.1	41.8	52.4	56.5
Rivelac	44.0	49.6	51.6	56.9	36.2	41.9	28.1	28.2	42.9	43.3	50.9	56.9	47.4	54.5	51.3	57.0	20.1	29.8	41.5	46.8	40.9	46.6	50.7	58.0	29.2	29.3	45.8	48.0	29.5	36.6	45.9	48.2	60.5	66.1
AggloY	40.9	56.4	42.5	63.7	39.3	49.1	29.0	32.4	69.8	85.3	48.0	91.6	34.8	36.6	32.4	42.4	10.4	10.4	32.1	45.7	51.5	106.5	34.9	36.2	53.5	53.5	48.2	57.7	19.9	25.3	44.0	77.5	62.8	70.5
Chablais-Aglo	44.3	52.3	51.0	62.7	34.2	36.6	33.1	34.8	46.5	46.5	56.5	58.6	40.0	40.0	39.5	76.4	17.8	87.6	55.5	55.5	42.7	72.2	42.8	43.2	38.8	50.5	50.0	50.0	28.7	50.0	48.6	49.1	66.1	90.1
Grand Genève	28.6	37.6	32.9	42.1	24.5	33.4	19.8	27.1	34.8	43.9	32.8	39.8	30.6	42.3	27.0	39.2	14.8	21.2	25.8	36.4	30.6	40.3	29.9	38.6	21.0	27.1	34.8	43.9	18.5	25.8	27.9	35.0	38.0	51.7
Total agglos	33.6	40.9	39.1	47.1	28.3	35.0	21.9	28.5	43.9	49.9	40.0	46.6	34.6	42.5	29.5	39.9	15.9	23.4	31.2	38.6	35.1	45.5	34.9	41.5	26.2	30.9	39.2	44.6	20.7	26.8	34.5	40.8	45.7	56.0

C.2. Distance par déplacement

C.2.1. Distance par déplacement en fonction du motif

a) Canton de Genève

Les déplacements réalisés par les résidents du canton de Genève pour le motif de déplacement professionnel sont les plus longs : en moyenne 15,1 km.

Les déplacements réalisés pour le motif « visites » sont également parmi les plus longs : en moyenne 14 km par déplacement pour ce motif en 2015.

Les déplacements réalisés pour le motif formation couvrent les distances les plus courtes : en 3,8 km par déplacement.

Les déplacements réalisés pour le motif travail couvrent une distance moyenne plus courte que la moyenne des déplacements tous motifs : 6,7 km par déplacement pour motif travail, contre 8,5 km pour les déplacements tous motifs.

Entre 2010 et 2015, on constate une augmentation sensible des distances moyennes des déplacements réalisés pour les visites et pour les restaurants et bars.

Figure n° 65 : Distance moyenne des déplacements (en km), selon le motif, Canton de Genève, évolution 2010-2015

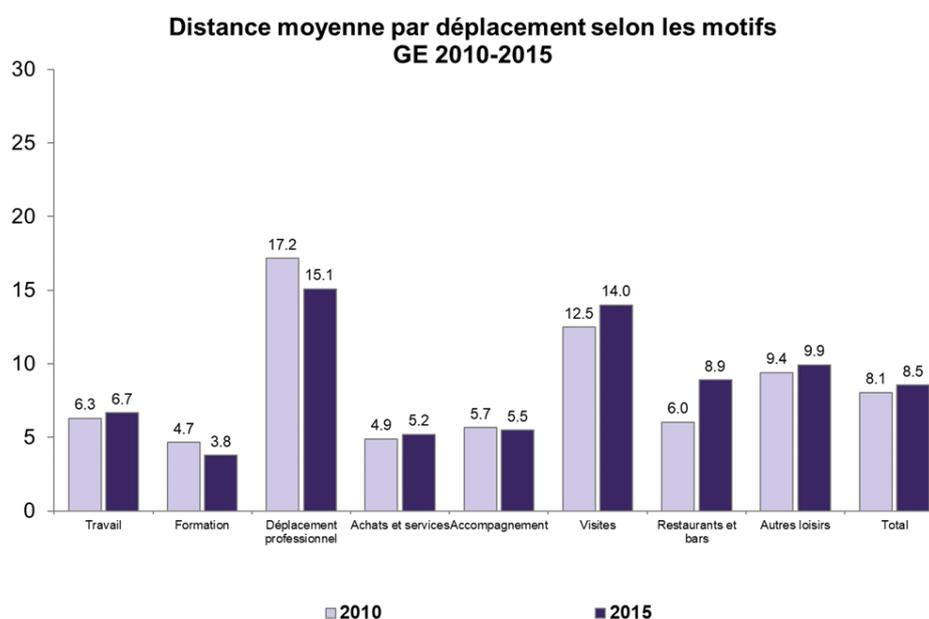


Tableau n° 24 : Distance moyenne parcourue (en km) par déplacement en Suisse et à l'étranger selon les motifs des déplacements, Canton de Genève, évolution 2010-2015

GE	2010			2015		
	Suisse	Etranger	Total	Suisse	Etranger	Total
Travail	6.3	1.9	6.3	6.7	3.5	6.7
Formation	4.7	1.0	4.7	3.8	4.4	3.8
Dépl. professionnel	17.4	9.1	17.2	15.2	11.5	15.1
Achats et services	4.7	22.2	4.9	5.2	8.5	5.2
Accompagnement	5.6	14.5	5.7	5.2	43.7	5.5
Visite	12.1	28.2	12.5	12.7	58.1	14.0
Restaurants et bars	5.6	17.4	6.0	7.9	32.3	8.9
Autres loisirs	9.1	30.8	9.4	9.8	15.3	9.9
Autres	44.6	29.1	44.3	55.3	219.3	58.3
Total	7.9	22.2	8.1	8.2	26.8	8.5

b) Canton de Vaud

Les déplacements réalisés par les résidents du canton de Vaud pour le motif professionnel couvrent les distances les plus longues : en moyenne, 33,1 km par déplacement. Les déplacements pour motif visites (en moyenne 21,4 km) et sorties (en moyenne 20,4 km) sont également plus longs que la moyenne. Les déplacements pour motif de formation, ancrés dans la proximité, sont les plus courts : en moyenne 9,8 km par déplacement.

Avec une moyenne de 17,2 km par déplacements, les déplacements pour motif travail sont légèrement plus courts que la moyenne (18,7 km).

Entre 2010 et 2015, on note une augmentation très marquée des distances moyennes des déplacements pour visites (de 14,7 à 19,4 km) ainsi que celles des déplacements liés aux restaurants et bars (de 10,5 à 16,1 km)

Figure n° 66 : Distance moyenne des déplacements (en km), selon le motif, Canton de Genève, évolution 2010-2015

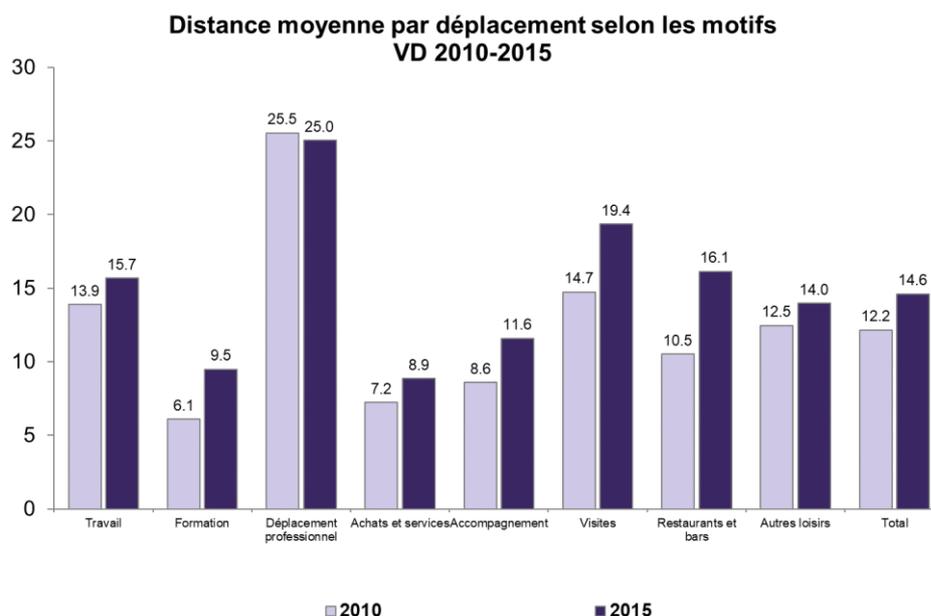


Tableau n° 25 : Distance moyenne parcourue (en km) par déplacement en Suisse et à l'étranger selon les motifs des déplacements, Canton de Vaud, évolution 2010-2015

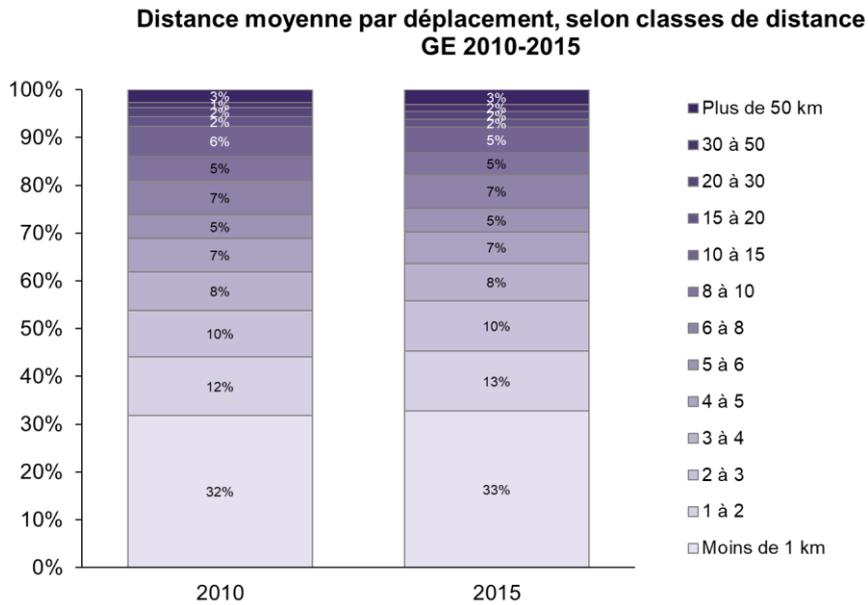
VD	2010			2015		
	Suisse	Etranger	Total	Suisse	Etranger	Total
Travail	13.9	8.9	13.9	15.7	2.8	15.7
Formation	6.1	2.1	6.1	9.5	9.5	9.5
Dépl. professionnel	25.6	17.2	25.5	25.2	8.5	25.0
Achats et services	7.0	71.2	7.2	8.7	25.2	8.9
Accompagnement	8.6	.	8.6	11.5	78.4	11.6
Visite	14.7	12.0	14.7	19.3	21.6	19.4
Restaurants et bars	8.8	92.7	10.5	14.3	70.7	16.1
Autres loisirs	12.4	16.8	12.5	13.9	15.5	14.0
Autres	55.4	48.3	55.3	59.3	199.1	61.3
Total	12.0	36.9	12.2	14.4	34.7	14.6

C.2.2. Distribution des déplacements par classes de distance

a) Canton de Genève

Près d'un tiers (33%) des déplacements réalisés par les résidents du canton de Genève en 2015 font moins de 1 km. Les déplacements de 3 km ou moins comptent pour plus de la moitié (56%) de l'ensemble des déplacements.

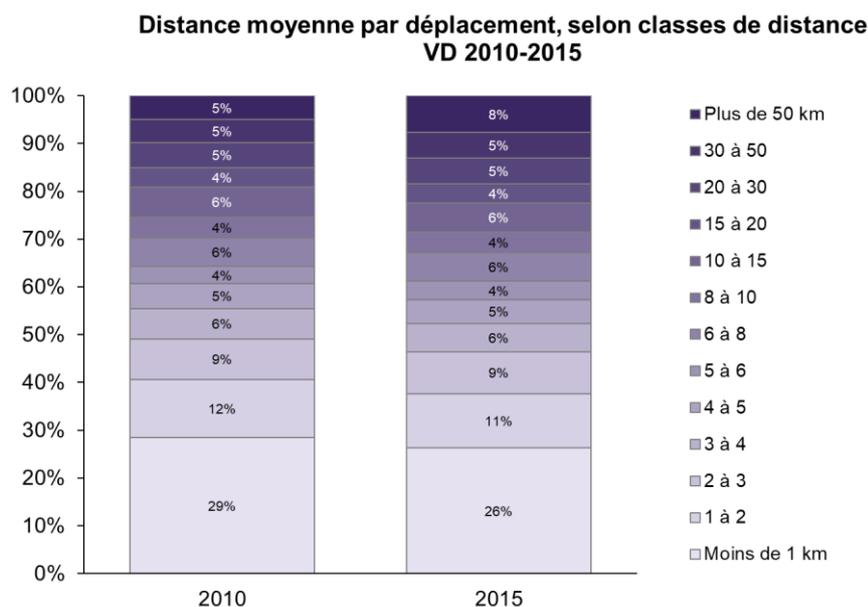
Figure n° 67 : Distribution des déplacements selon les classes de distances, Canton de Genève, évolution 2010-2015



b) Canton de Vaud

Un peu plus d'un quart des déplacements réalisés par les résidents du canton de Vaud (26%) font moins de 1 km en 2015. Au total, les déplacements de 3 km ou moins comptent pour plus de la moitié (52%) des déplacements réalisés dans le canton de Vaud.

Figure n° 68 : Distribution des déplacements selon les classes de distances, Canton de Vaud, évolution 2010-2015



C.2.3. Distribution des étapes par classes de distance

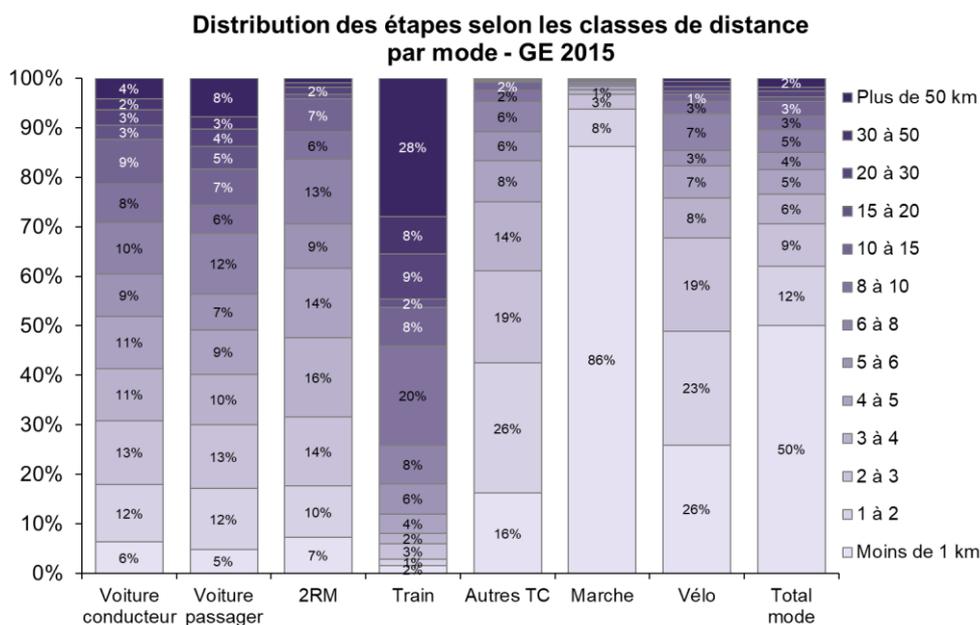
a) Canton de Genève

> Tout le canton

Les résidents du canton du Genève privilégient la marche pour les étapes courtes : plus de 86% des étapes réalisées à pied font moins de 1 km. Plus d'un quart (27%) des étapes réalisées en transports en commun fait de 1 à 2 km : ce mode de transport est principalement utilisé pour des trajets courts, intra-urbains. Au contraire, 39% des étapes réalisées en train font plus de 50 km, et plus de la moitié (51%) couvrent plus de 20 km.

La voiture particulière est utilisée pour des étapes de distances variées, correspondant à des usages divers de ce mode de transport (usage urbain, interurbain...).

Figure n° 69 : Distribution des étapes selon le mode de transport par classes de distance, Canton de Genève, 2015



> Par découpage typologique

Voir tableaux bruts

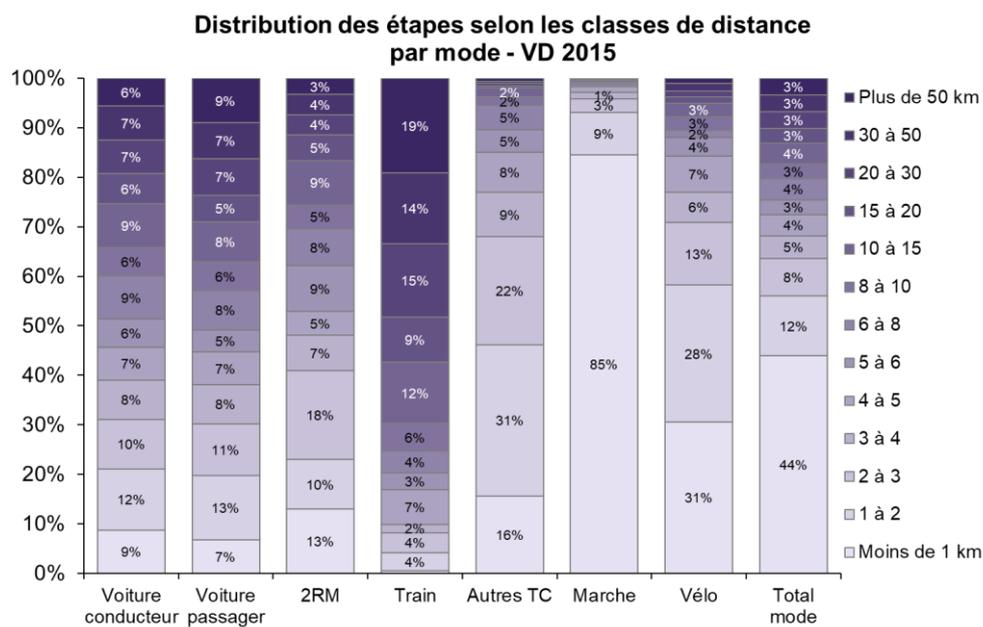
b) Canton de Vaud

> Tout le canton

Les résidents du canton de Vaud privilégient la marche pour les étapes courtes : 85% des étapes réalisées à pied font moins de 1 km. Les transports en commun (hors train) sont également utilisés principalement pour des étapes courtes : près d'un tiers (30%) des étapes en transports en commun font 1 à 2 km.

Le train est le mode de transport des déplacements longs : 22% des étapes réalisées en train font plus de 50 km.

Figure n° 70 : Distribution des étapes selon le mode de transport par classes de distance, Canton de Vaud, 2015



> Par découpage typologique

Voir tableaux bruts

C.3. Distances moyennes par personne par jour par mode

C.3.1. Distance moyenne parcourue par mode par personne

a) Canton de Genève

> Par découpage typologique

Les résidents des secteurs périurbains du canton de Genève parcourent la distance moyenne en voiture particulière la plus importante : 16,8 km par personne et par jour. Elle a néanmoins diminué depuis 2010, où elle était de 21,2 km, pour se rapprocher de la distance moyenne observée en 2^e couronne : 15,2 km en voiture particulière par personne et par jour.

Les modes doux ne concernent que des distances réduites, la distance moyenne parcourue par personne et par jour étant la plus haute parmi les résidents de la ville de Genève (3,6 km en mode doux par personne et par jour, dont 2,6 km à pieds).

Ce sont également les résidents de la ville de Genève qui parcourent les distances moyennes en train les plus importantes : en moyenne 5,6 km par personne et par jour, contre 3,6 km dans le périurbain, et 3,3 km en première et deuxième couronne. Cela peut s'expliquer par l'offre importante en ville de Genève. Les distances moyennes parcourues en transports en commun par jour et par personne sont néanmoins stables d'un secteur de résidence à l'autre, ce qui indique une desserte complète sur l'ensemble du territoire.

Figure n° 71 : Distance moyenne parcourue (en km) par personne par jour selon le mode de transport selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2010-2015

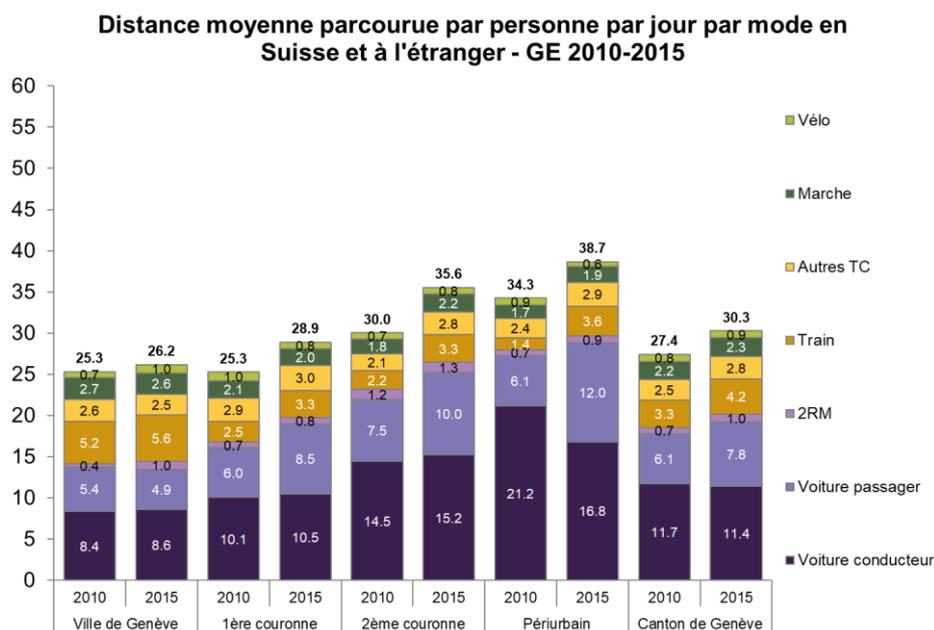


Tableau n° 26 : Distance moyenne parcourue (en km) par personne par jour en Suisse et à l'étranger selon les moyens de transport, Canton de Genève, évolution 2010-2015

GE	Voiture conducteur	Voiture passager	2RM	Train	Autres TC	Marche	Vélo	Distance totale
2010								
Ville de Genève	8.4	5.4	0.4	5.2	2.6	2.7	0.7	25.3
1ère couronne	10.1	6.0	0.7	2.5	2.9	2.1	1.0	25.3
2ème couronne	14.5	7.5	1.2	2.2	2.1	1.8	0.7	30.0
Périurbain	21.2	6.1	0.7	1.4	2.4	1.7	0.9	34.3
Canton de Genève	11.7	6.1	0.7	3.3	2.5	2.2	0.8	27.4
2015								
Ville de Genève	8.6	4.9	1.0	5.6	2.5	2.6	1.0	26.2
1ère couronne	10.5	8.5	0.8	3.3	3.0	2.0	0.8	28.9
2ème couronne	15.2	10.0	1.3	3.3	2.8	2.2	0.8	35.6
Périurbain	16.8	12.0	0.9	3.6	2.9	1.9	0.6	38.7
Canton de Genève	11.4	7.8	1.0	4.2	2.8	2.3	0.9	30.3

b) Canton de Vaud

> Par découpage typologique

Ce sont les résidents des secteurs de montagne et périurbains qui parcourent la distance moyenne en voiture particulière par personne et par jour est la plus importante : respectivement 40,6 km (dont 31 km en tant que conducteur) et 39,9 km (dont 30,5 en tant que conducteur), la moyenne à l'échelle du canton étant de 31,2km (dont 22,4 en tant que conducteur). Il est important de rappeler que les valeurs du secteur montagne sont associées à des marges d'erreur

importantes.

À Lausanne, la distance moyenne parcourue en voiture en tant que conducteur est de 11,3 km par jour et par personne, près de deux fois moins que la moyenne du canton. L'usage du train (9,0 km par jour et par personne) et des transports en commun (2,3 km par jour et par personne) est le plus important du territoire. Cela pourrait indiquer une accessibilité des transports en commun légèrement plus limitée hors du cœur de l'agglomération. On note cependant également que les distances parcourues en train sont relativement élevées chez les habitants des centres principaux et secondaires (respectivement 7,4 et 7,0 km). On relève aussi une forte augmentation de son usage parmi les résidents du suburbain dense (de 4,1 à 8 km par personne par jour) entre 2010 et 2015.

Figure n° 72 : Distance moyenne parcourue (en km) par personne par jour selon le mode de transport selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2010-2015

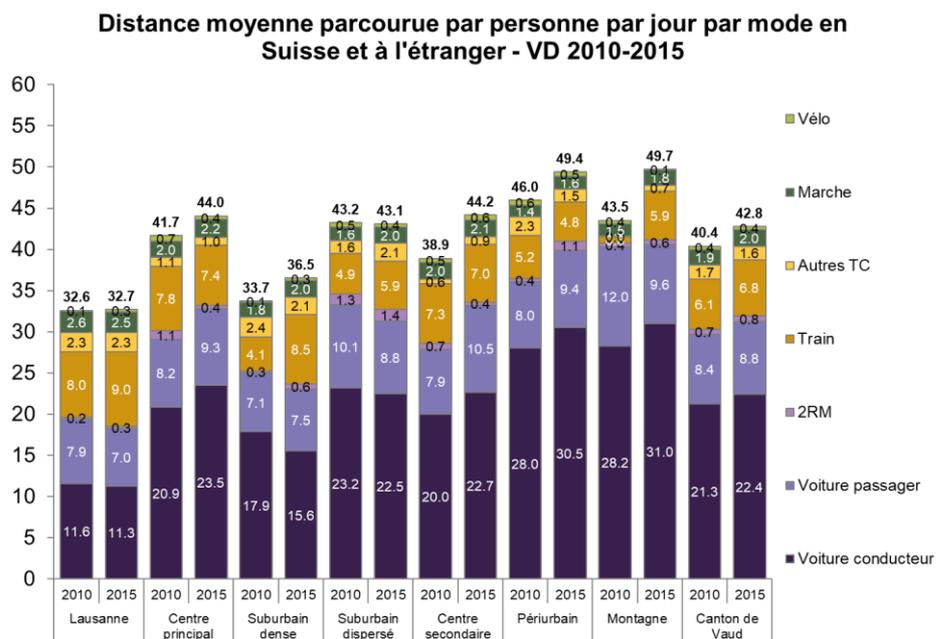
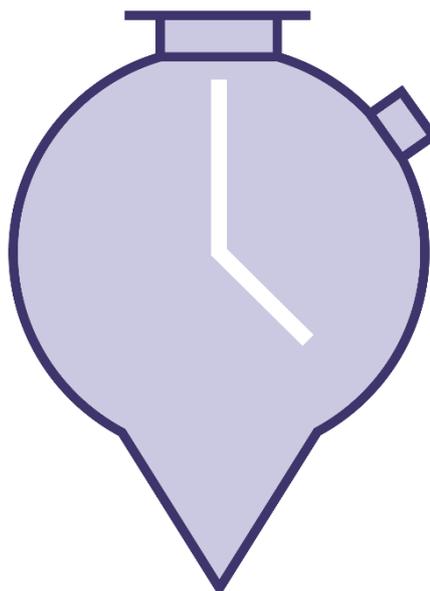


Tableau n° 27 : Distance moyenne parcourue (en km) par personne par jour en Suisse et à l'étranger selon les moyens de transport, Canton de Vaud, évolution 2010-2015

VD	Voiture conducteur	Voiture passager	2RM	Train	Autres TC	Marche	Vélo	Distance totale
2010								
Lausanne	11.6	7.9	0.2	8.0	2.3	2.6	0.1	32.6
Centre principal	20.9	8.2	1.1	7.8	1.1	2.0	0.7	41.7
Suburbain dense	17.9	7.1	0.3	4.1	2.4	1.8	0.1	33.7
Suburbain dispersé	23.2	10.1	1.3	4.9	1.6	1.6	0.5	43.2
Centre secondaire	20.0	7.9	0.7	7.3	0.6	2.0	0.5	38.9
Périurbain	28.0	8.0	0.4	5.2	2.3	1.4	0.6	46.0
Montagne	28.2	12.0	0.4	0.8	0.0	1.5	0.4	43.5
Canton de Vaud	21.3	8.4	0.7	6.1	1.7	1.9	0.4	40.4
2015								
Lausanne	11.3	7.0	0.3	9.0	2.3	2.5	0.3	32.7
Centre principal	23.5	9.3	0.4	7.4	1.0	2.2	0.4	44.0
Suburbain dense	15.6	7.5	0.6	8.5	2.1	2.0	0.3	36.5
Suburbain dispersé	22.5	8.8	1.4	5.9	2.1	2.0	0.4	43.1
Centre secondaire	22.7	10.5	0.4	7.0	0.9	2.1	0.6	44.2
Périurbain	30.5	9.4	1.1	4.8	1.5	1.6	0.5	49.4
Montagne	31.0	9.6	0.6	5.9	0.7	1.8	0.1	49.7
Canton de Vaud	22.4	8.8	0.8	6.8	1.6	2.0	0.4	42.8

D. Les durées, temporalités et vitesses



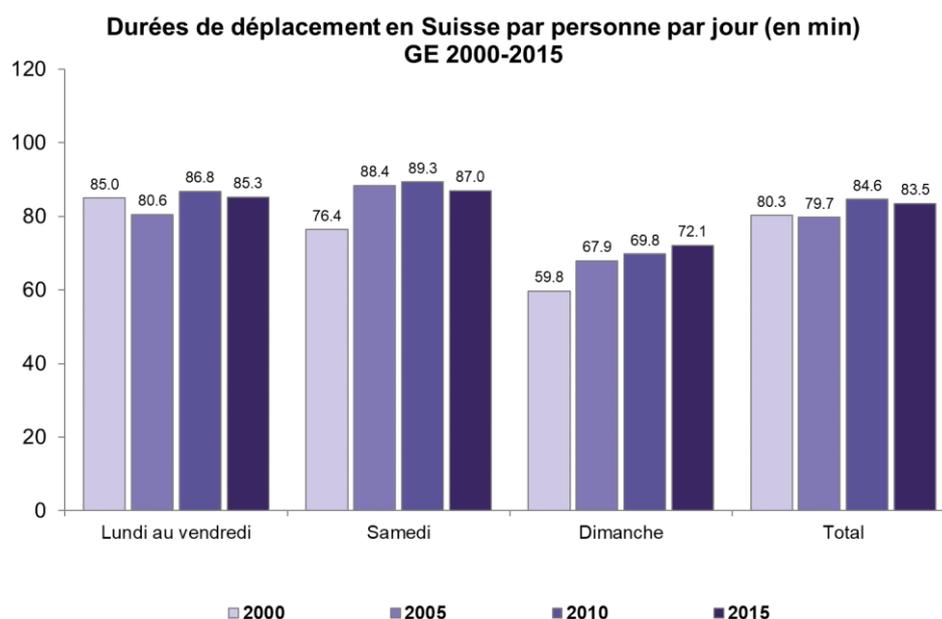
D.1. Durées des trajets

D.1.1. Durée de déplacement moyenne par personne par jour selon les jours de semaine

a) Canton de Genève

C'est le samedi que les résidents du Canton de Genève se déplacent pendant les durées les plus longues : 87 minutes par personne et par jour, une durée légèrement supérieure à celle observée en semaine, 85,3 minutes. Le dimanche, ils ne se déplacent que sur des durées réduites, en moyenne 72,1 minutes par personne et par jour ; cette durée moyenne est néanmoins en hausse depuis 2000, où elle n'était que de 59,8 minutes. Au contraire, la durée moyenne de déplacement par personne et par jour en semaine est stable depuis 2000, et celle des déplacements le samedi l'est depuis 2005.

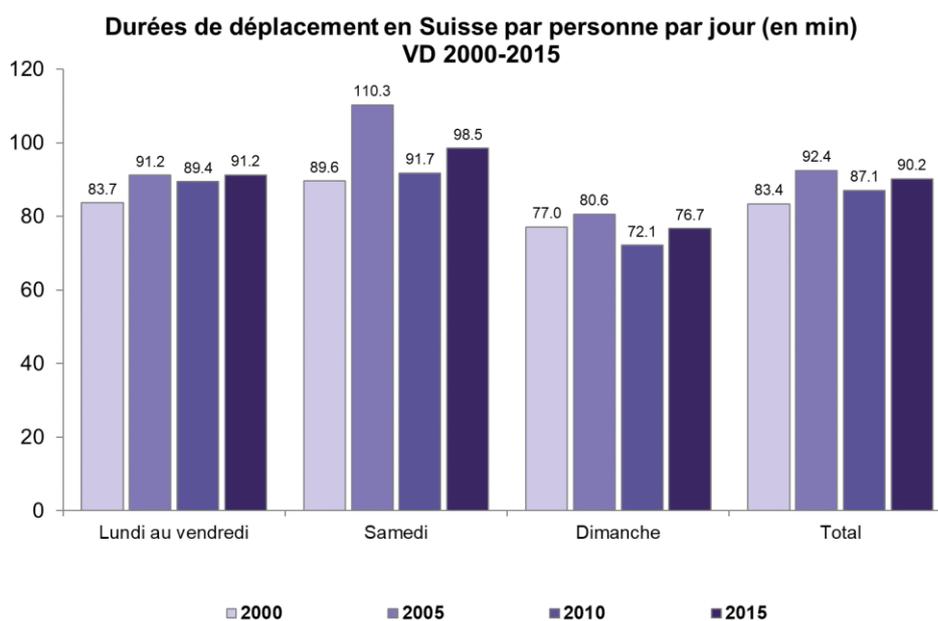
Figure n° 73 : Durée moyenne de déplacement en Suisse (en minutes) par personne par jour selon le jour de semaine, Canton de Genève, évolution 2000-2015



b) Canton de Vaud

Les résidents du canton de Vaud se déplacent pour les durées les plus longues le samedi : en moyenne, 98,5 minutes par personne et par jour. Cette valeur reste proche de la durée moyenne de déplacement par jour et par personne en semaine : 91,2 minutes. Le dimanche, la durée moyenne de déplacements est plus réduite, et reste proche de celle observée en 2000 : 76,7 minutes par personne et par jour.

Figure n° 74 Durée moyenne de déplacement en Suisse (en minutes) par personne par jour selon le jour de semaine, Canton de Vaud, évolution 2000-2015



D.1.2. Profils types des personnes mobiles

a) Canton de Genève

> Par découpage typologique

Parmi les résidents du canton de Genève, les personnes mobiles se déplacent en moyenne 92,7 minutes par jour. Les hommes (96,4 minutes par jour) se déplacent pour des durées plus longues que les femmes (89,2 minutes par jour). Parmi les personnes mobiles, ce sont les 18-24 ans qui se déplacent pour les durées les plus longues : 106,4 minutes par personne et par jour. Les individus aux hauts revenus (98,2 minutes par personne et par jour) se déplacent davantage que ceux aux revenus faibles (86,9 minutes par personne et par jour).

Tableau n° 28 : Durée moyenne de déplacement en Suisse chez les personnes mobiles (en minutes) par personne par jour, Canton de Genève, 2015

GE 2015	Tous	Genre		Classe d'âge					Type de ménage					Revenu			
		Hommes	Femmes	6 à 17 ans	18 à 24 ans	25 à 44 ans	45 à 64 ans	65 à 74 ans	75 ans et plus	Seul	En couple sans enfants	En couple avec enfants	Famille monoparentale	Autre	Faible revenu	Revenu moyen	Haut revenu
Ville de Genève	94.1	101.3	87.8	81.8	106.8	99.3	94.3	91.2	79.9	96.0	89.3	93.5	88.9	121.0	90.8	96.0	101.7
1ère couronne	87.8	88.5	87.2	72.1	108.8	94.2	90.5	77.9	69.9	88.6	89.4	84.9	82.8	114.4	81.2	91.2	91.4
2ème couronne	96.6	100.0	93.0	85.7	103.3	98.7	99.9	102.2	82.7	95.8	100.0	97.2	88.4	103.6	90.4	99.2	97.4
Périurbain	92.0	91.7	92.3	77.7	106.0	89.3	101.5	96.0	64.9	82.7	85.7	96.7	95.5	88.3	76.6	95.4	102.3
Canton de Genève	92.7	96.4	89.2	79.5	106.4	97.0	95.5	91.0	76.0	93.2	91.2	92.3	87.8	112.3	86.9	95.2	98.2

b) Canton de Vaud

> Par découpage typologique

Dans le canton de Vaud, les personnes mobiles se déplacent en moyenne 101,5 minutes par jour. Les hommes se déplacent pour des durées plus importantes que les femmes : respectivement 106,5 minutes et 96,5 minutes. Parmi les personnes mobiles, ce sont les 18-24 ans qui se déplacent sur les durées les plus longues : en moyenne 113,4 minutes par personne et par jour. Les individus aux revenus élevés se déplacent chaque jour près de 30 minutes de plus que les individus aux revenus les plus faibles.

Tableau n° 29 : Durée moyenne de déplacement en Suisse chez les personnes mobiles (en minutes) par personne par jour, Canton de Vaud, 2015

VD 2015	Tous	Genre		Classe d'âge					Type de ménage					Revenu			
		Hommes	Femmes	6 à 17 ans	18 à 24 ans	25 à 44 ans	45 à 64 ans	65 à 74 ans	75 ans et plus	Seul	En couple sans enfants	En couple avec enfants	Famille monoparentale	Autre	Faible revenu	Revenu moyen	Haut revenu
Lausanne	101.7	104.7	98.9	88.3	120.6	109.9	100.8	90.8	74.5	98.5	106.4	97.9	101.8	115.6	92.7	110.4	102.6
Centre principal	100.5	111.7	88.6	86.4	115.7	108.6	99.7	103.0	66.9	96.4	104.0	99.7	90.9	132.0	88.0	105.5	112.1
Suburbain dense	95.6	102.1	89.4	75.7	106.2	101.5	96.0	107.3	79.3	99.6	101.5	91.3	83.5	99.3	89.9	99.0	112.3
Suburbain dispersé	102.8	110.9	94.9	87.4	120.7	111.2	102.1	108.4	70.7	94.5	103.4	104.7	108.4	97.1	86.7	100.5	119.8
Centre secondaire	100.9	101.3	100.4	85.4	120.3	108.0	98.7	92.0	87.0	99.1	99.8	102.6	92.4	109.1	83.9	103.9	117.1
Périurbain	103.6	106.3	100.8	97.4	105.0	114.9	107.2	90.7	63.6	103.0	98.9	104.5	109.4	115.9	86.2	100.8	117.1
Montagne	104.4	103.5	105.1	76.3	101.4	124.9	100.3	118.0	74.4	104.7	126.0	95.6	84.5	105.4	65.2	109.6	145.4
Canton de Vaud	101.5	106.5	96.5	88.0	113.4	110.5	101.8	98.7	72.3	98.8	102.8	101.1	98.7	112.8	87.2	103.7	114.8

D.1.3. Durées des déplacements par mode

a) Canton de Genève

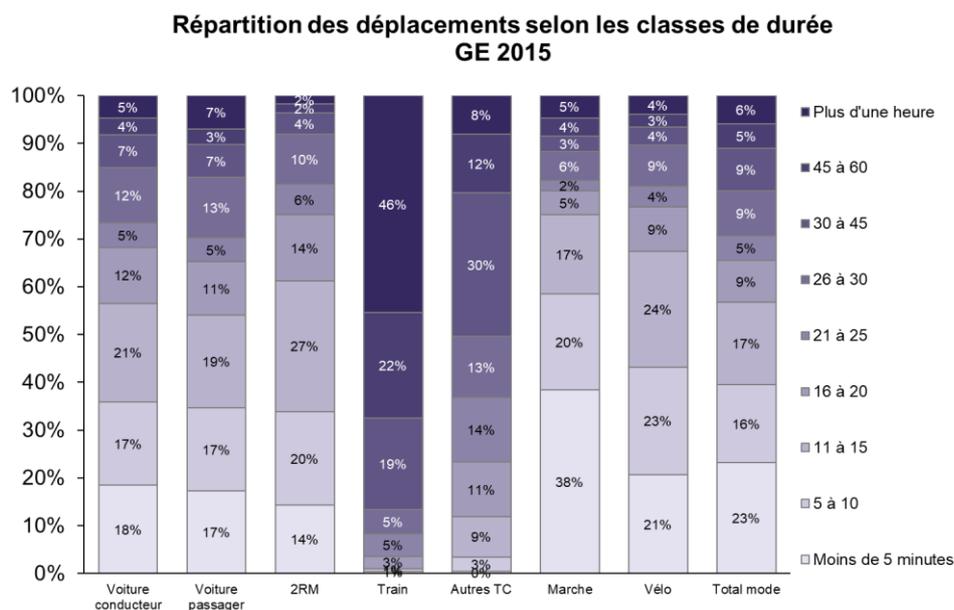
La marche est le mode de transport privilégié par les résidents du canton de Genève pour les déplacements courts : près de 40% des déplacements réalisés à pieds durent moins de 5 minutes, et près de 60% durent moins de 10 minutes.

Les transports en commun sont davantage utilisés pour des trajets longs : près d'un tiers (30%) des déplacements en transports en commun (hors train) durent de 30 à 45 minutes.

Le train est le mode de transport privilégié pour les déplacements longs : plus de la moitié (54%) des trajets réalisés en train durent plus d'une heure. La combinaison transports en commun et transports individuels motorisés est également utilisée pour des trajets de longue durée : près de la moitié (49%) des trajets réalisés en utilisant ce mode durent plus d'une heure.

La voiture particulière (utilisée en tant que conducteur) est principalement utilisée pour des déplacements relativement courts : 68% des déplacements en voiture conducteur durent moins de 20 minutes.

Figure n° 75 : Distribution des déplacements par mode selon les classes de durée selon le mode de transport, Canton de Genève, 2015



b) Canton de Vaud

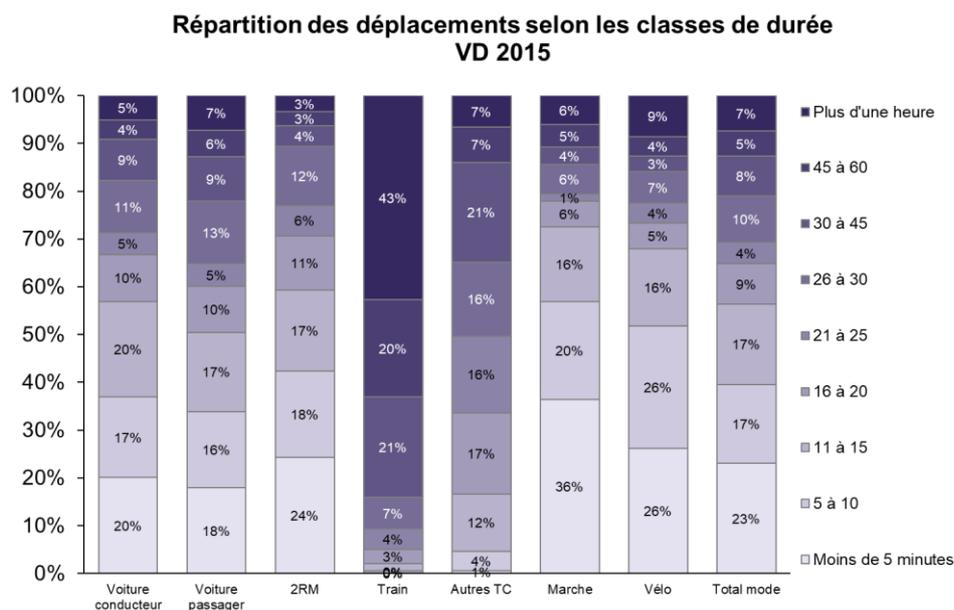
Les résidents du canton de Vaud privilégient également la marche pour les déplacements courts : 37% des déplacements réalisés à pieds durent moins de 5 minutes, et plus de la moitié (57%) durent moins de 10 minutes.

Plus de deux tiers des trajets réalisés en voiture particulière (en tant que conducteur) durent moins de 20 minutes (68%).

Un tiers des trajets réalisés en transports en commun (hors train) durent moins de 20 minutes.

Près de la moitié des trajets en train, et plus de la moitié des trajets effectués avec la combinaison TC+TIM dure plus d'une heure.

Figure n° 76 : Distribution des déplacements par mode selon les classes de durée selon le mode de transport, Canton de Vaud, 2015



D.1.4. Durées par personnes par jour par mode

a) Canton de Genève

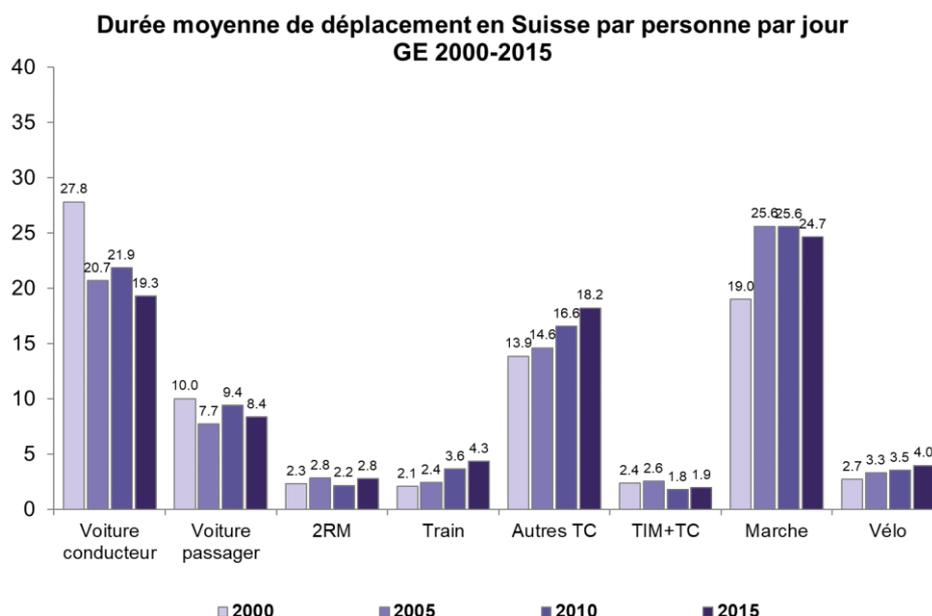
La durée moyenne de déplacement en voiture particulière, utilisée en tant que conducteur, par personne et par jour, a largement diminué depuis 2000 : aujourd'hui, un habitant du canton de Genève l'utilise en moyenne 19,3 minutes par jour, contre 27,8 en 2000.

Parallèlement, la durée moyenne de déplacement en transports en commun par jour et par personne est en augmentation dans le canton de Genève : la durée moyenne de déplacement en train est passée de 2,1 minutes par personne en 2000 à 4,3 minutes par personne en 2015, et la durée moyenne de déplacement en autres transports en commun est passée de 13,9 minutes par personne en 2000 à 18,2 minutes par personne en 2015.

Le vélo semble gagner lentement en attrait au fil des années : alors qu'un habitant du canton de Genève ne l'utilisait en moyenne que 2,7 minutes par jour en 2000, il l'utilise 4 minutes aujourd'hui.

La marche est aujourd'hui utilisée pour des durées de trajets plus importantes qu'elle ne l'était en 2000. On note néanmoins une stabilisation autour de 25 minutes depuis 2005.

Figure n° 77 : Durée moyenne de déplacement en Suisse (en minutes) par personne par jour selon le mode de transport, Canton de Genève, évolution 2000-2015



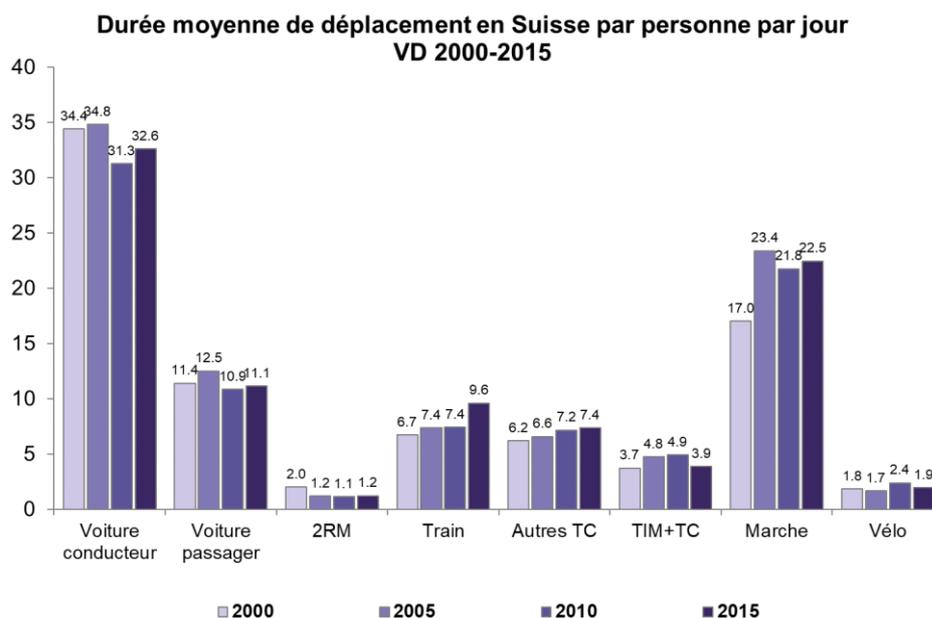
b) Canton de Vaud

Un habitant du canton de Vaud utilise en moyenne la voiture particulière, en tant que conducteur, 32,6 minutes par jour. Cette valeur est inférieure à celle observée en 2000 (34,4 minutes), mais légèrement supérieure à celle mesurée en 2010 (31,3 minutes) : il est difficile d'identifier une tendance claire.

Un Vaudois se déplace en moyenne 9,6 minutes par jour en train, contre 6,7 minutes en 2000 ; de même, l'usage des autres transports en commun a légèrement augmenté, de 6,2 minutes par personne et par jour en 2000 à 7,4 minutes par personne et par jour en 2015.

La durée moyenne de déplacement à pieds par jour est passée de 17 minutes en 2000 à 22,5 minutes en 2015, mais la durée de déplacement à vélo reste stable.

Figure n° 78 : Durée moyenne de déplacement en Suisse (en minutes) par personne par jour selon le mode de transport, Canton de Vaud, évolution 2000-2015



D.2. Heures de déplacements

D.2.1. Profil horaire des déplacements

a) Canton de Genève

Les déplacements pour motif travail connaissent trois principaux pics dans la journée, avec lesquels 87% des déplacements sont en lien¹ :

- La période de pointe du matin (7h-9h), qui concerne 34% des déplacements ;
- La période de pointe de midi (12h-14h), qui concerne 18% des déplacements ;
- La période de pointe du soir (17h-19h), qui concerne 35% des déplacements.

Les déplacements pour motif école/formation connaissent, eux, trois principales périodes de pointe, l'un se divisant en deux pics, qui concernent 96% des déplacements :

- La période de pointe matin (7h-9h), qui concerne 36% des déplacements ;
- La période de mi-journée, (11h-14h) qui concerne 36% des déplacements ;
- L'heure de pointe fin d'après-midi, (16h-17h), qui concerne 24% des déplacements.

Les déplacements pour motifs professionnels ont lieu de manière relativement continue sur les heures ouvrables (entre 7h et 18h), chaque tranche horaire concernant 9% à 13% des déplacements.

Les déplacements pour motifs achats et services connaissent deux périodes de pointe, avec lesquelles 64% des déplacements sont en lien :

- Une première période de pointe assez courte (10h-11h), qui concerne 29% des déplacements ;
- Une seconde période de pointe en milieu d'après-midi, plus étalée, entre 15h et 17h, qui concerne 35% des déplacements.

Les déplacements pour motif accompagnement connaissent quatre périodes de pointe, qui concernent 77% des déplacements :

- La période de pointe de 7h-8h, qui concerne 19% des déplacements ;
- L'heure de pointe de 11h, qui concerne 10% des déplacements ;

¹ Un même déplacement peut concerner plusieurs tranches horaires. Par exemple, un déplacement qui commencerait à 8h30 et se terminerait à 9h15 serait compté dans la tranche 8h-9h et dans la tranche 9h-10h. Le total des différentes tranches horaires est donc ici supérieur à 100%.

-
- L'heure de pointe de 13h, qui concerne 10% des déplacements ;
 - La période de pointe, plus étendue, de 15h-17h, qui concerne 38% des déplacements.

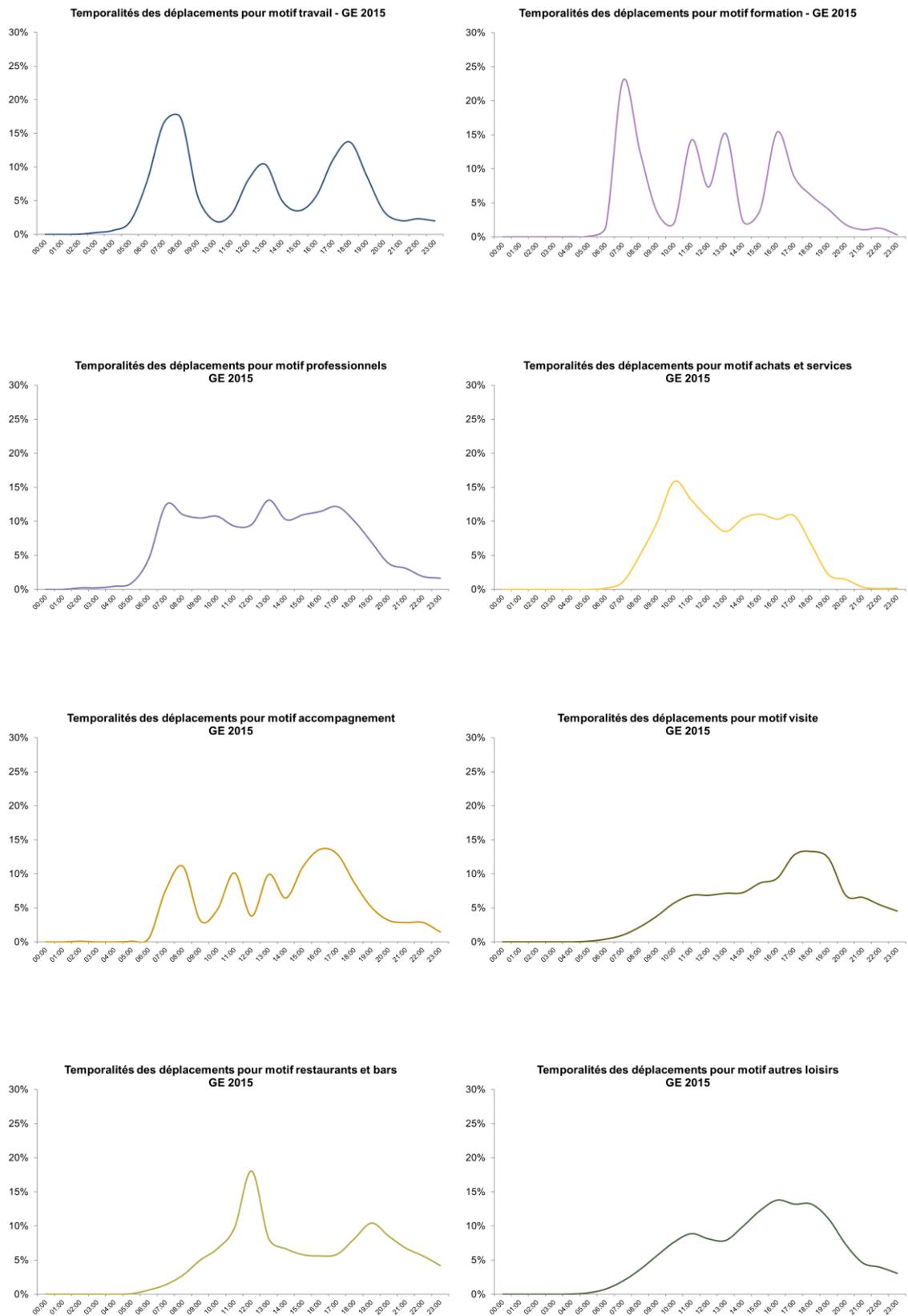
Les déplacements pour motif visite connaissent une principale heure de pointe, entre 17h et 19h, qui concerne 38% des déplacements.

Les déplacements pour motif restaurants et bars connaissent deux heures de pointe :

- Une principale heure de pointe à 11h-12h, qui concerne 28% des déplacements ;
- Une seconde période de pointe en fin de journée (18h-20h), plus étendue, qui concerne 27% des déplacements.

Les déplacements pour motif d'autres loisirs se concentrent en fin de journée. 74% de ces déplacements sont en lien avec les plages horaires de 14h et 19h.

Figure n° 79 : Profil horaire des déplacements selon les motifs pour l'ensemble de la semaine, Canton de Genève, 2015



b) Canton de Vaud

Les déplacements pour motif travail connaissent trois principaux pics dans la journée, avec lesquels 88% des déplacements sont en lien¹ :

- La période du matin (6h-8h), qui concerne 43% des déplacements ;
- L'heure de pointe de midi (12h-13h), qui concerne 21% des déplacements ;
- La période de pointe du soir (17h-19h), qui concerne 33% des déplacements.

Les déplacements pour motif formation connaissent également trois principales périodes de pointe qui concernent 99,5% des déplacements :

- L'heure de pointe du matin (7h-8h), qui concerne 38% des déplacements ;
- L'heure de pointe de mi-journée, (12h-13h) qui concerne 28% des déplacements ;
- La période de pointe de fin d'après-midi, (15h-17h), qui concerne 33% des déplacements.

Les déplacements pour motifs professionnels ont lieu de manière relativement continue sur les heures ouvrables (entre 7h et 18h), chaque tranche horaire concernant 9% à 13% des déplacements.

Les déplacements pour motifs achats et services connaissent deux périodes de pointe, avec lesquelles 94% des déplacements sont en lien :

- Une première période de pointe étendue, recouvrant toute la matinée (9h-12), et concentrant 48% des déplacements ;
- Une seconde période de pointe étalée dans l'après-midi (14h-17), qui concentre 46% des déplacements.

Les déplacements pour motif accompagnement connaissent trois périodes de pointe, avec lesquelles 67% des déplacements sont en lien :

- La période de pointe de 8h, qui concentre 12% des déplacements ;
- L'heure de pointe de 11h-12h, qui concentre 16% des déplacements ;
- La période de pointe, plus étendue, de 16h-17h, qui compte pour 39% des déplacements.

Les déplacements pour motif visite connaissent une principale heure de pointe, entre 17h et 18h, qui concerne 30% des déplacements.

Les déplacements pour motif restaurants et bars connaissent deux principales périodes de

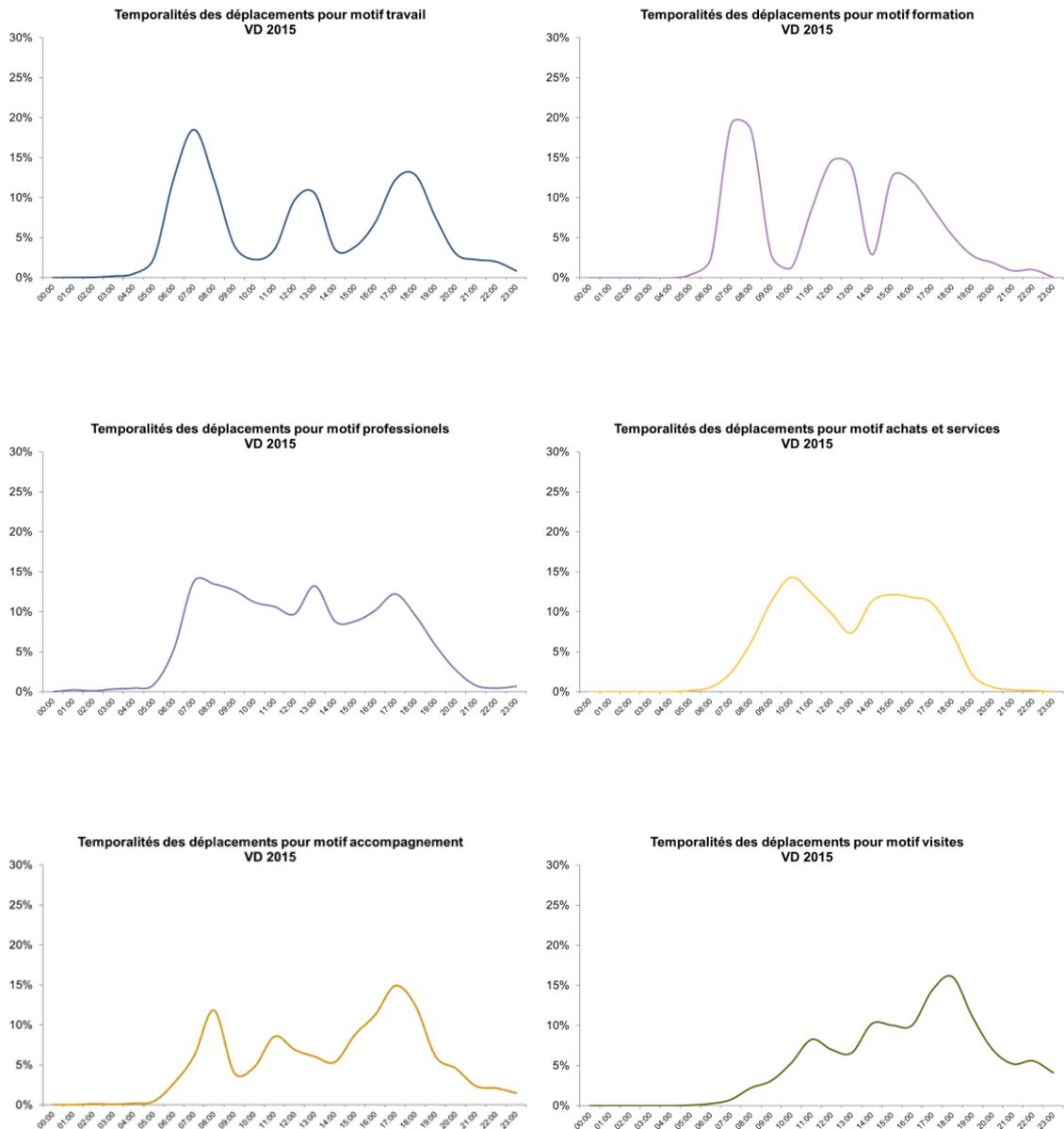
¹ Un même déplacement peut concerner plusieurs tranches horaires. Par exemple, un déplacement qui commencerait à 8h30 et se terminerait à 9h15 serait compté dans la tranche 8h-9h et dans la tranche 9h-10h. Le total des différentes tranches horaires est donc ici supérieur à 100%.

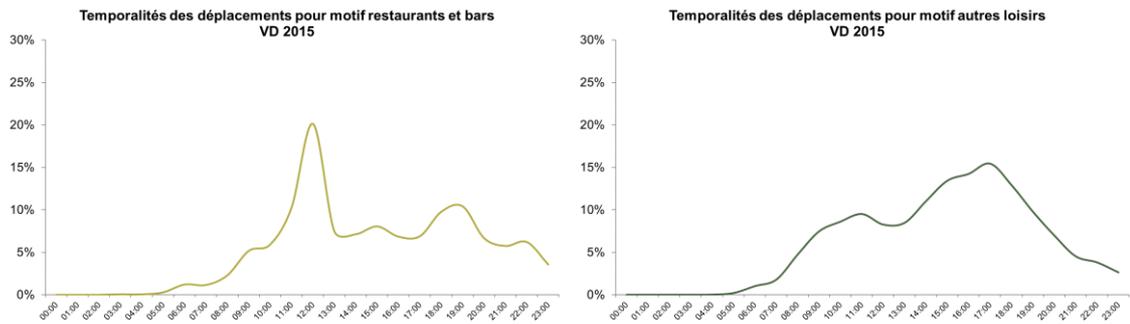
pointe :

- Une principale heure de pointe de 12h, qui concerne 20% des déplacements ;
- L'heure de pointe de 18h-19h, qui concerne également 20% des déplacements.

Les déplacements pour motif d'autres loisirs se concentrent en fin de journée. 56% de ces déplacements ont lieu entre 15h et 18h.

Figure n° 80 : Profil horaire des déplacements selon les motifs pour l'ensemble de la semaine, Canton de Vaud, 2015





D.2.2. Profil horaire selon heure d'arrivée

Voir tableaux bruts

D.3. Vitesses

a) Canton de Genève

À l'échelle du canton de Genève, les modes doux représentent la part modale la plus importante : 48% des déplacements sont réalisés en modes doux. Ces modes de transport sont également ceux associés à la vitesse moyenne la plus réduite : 5,9 km/h en moyenne. Une vitesse qui, rappelons-le, prend en compte l'utilisation du vélo. Ces modes enregistrent des parts très conséquentes sur les couples origines-destinations concernant la ville de Genève et la première couronne.

Les transports individuels motorisés (TIM), qui ont la vitesse moyenne la plus importante (20,5 km/h), sont le deuxième mode de transport le plus utilisé. On n'observe donc pas de relation linéaire entre la vitesse et la part modale à l'échelle du canton.

Tableau n° 30 : Comparaison des vitesses moyennes et des parts modales de déplacement par couple origine-destination selon le découpage typologique, Canton de Genève, 2015

Origine	Destination																			
	Ville de Genève				1 ^{ère} couronne				2 ^{ème} couronne				Périurbain				Canton de Genève			
Vitesse moyenne des déplacements en km/h	TIM	TC	MD	Total	TIM	TC	MD	Total	TIM	TC	MD	Total	TIM	TC	MD	Total	TIM	TC	MD	Total
Ville de Genève	14.8	6.9	5.5	7.0	16.3	9.0	9.6	12.6	22.1	12.0	15.4	17.5	23.5	13.3	18.8	20.0	17.2	8.5	5.8	9.0
1 ^{ère} couronne	15.8	9.3	9.5	12.4	18.9	7.5	4.9	9.1	23.3	10.4	9.6	18.5	28.2	13.0	-	24.7	19.6	9.1	5.7	11.9
2 ^{ème} couronne	21.8	12.6	17.5	17.8	24.7	11.4	9.2	19.6	24.2	10.4	5.4	12.1	29.7	14.7	-	26.9	24.3	12.1	6.1	15.3
Périurbain	24.3	14.1	19.5	21.0	29.1	12.0	-	25.6	30.2	17.9	-	27.6	22.3	8.8	5.7	13.0	25.3	13.8	7.2	18.4
Canton de Genève	17.2	8.7	5.9	9.1	20.1	9.0	5.7	12.1	24.0	11.7	6.1	15.1	24.9	13.1	6.9	18.0	20.6	9.4	5.9	11.6
Parts modales en % des déplacements	TIM	TC	MD	Total	TIM	TC	MD	Total	TIM	TC	MD	Total	TIM	TC	MD	Total	TIM	TC	MD	Total
Ville de Genève	14%	15%	71%	100%	48%	33%	19%	100%	52%	42%	6%	100%	62%	31%	7%	100%	24%	20%	56%	100%
1 ^{ère} couronne	48%	34%	18%	100%	29%	8%	63%	100%	64%	17%	19%	100%	77%	15%	-	100%	40%	16%	43%	100%
2 ^{ème} couronne	52%	41%	7%	100%	65%	18%	18%	100%	35%	3%	62%	100%	82%	13%	-	100%	46%	14%	40%	100%
Périurbain	63%	28%	9%	100%	80%	14%	-	100%	79%	16%	-	100%	44%	2%	54%	100%	58%	12%	30%	100%
Canton de Genève	24%	20%	56%	100%	41%	16%	43%	100%	46%	14%	41%	100%	58%	13%	30%	100%	35%	17%	48%	100%

b) Canton de Vaud

Dans le canton de Vaud, les transports individuels motorisés sont utilisés pour plus de la moitié des déplacements (53%). Ce mode de transport est également le plus rapide, avec une vitesse moyenne de 29,5 km/h. Les modes doux sont le deuxième mode de transport le plus utilisé, avec une part modale de 36%. Leur vitesse moyenne est la plus basse : 5,2 km/h, contre 15,0 km/h pour les transports en commun. On n'observe donc pas de relation linéaire entre l'usage d'un transport et la vitesse de celui-ci.

Tableau n° 31 : Comparaison des vitesses moyennes et des parts modales de déplacement par couple origine-destination selon le découpage typologique, Canton de Vaud, 2015

Origine	Destination																																			
	Lausanne				Centre principal				Suburbain dense				Suburbain dispersé				Centre secondaire				Périurbain				Montagne				Canton de Vaud							
Vitesse moyenne des déplacements en km/h	TIM	TC	MD	Total	TIM	TC	MD	Total	TIM	TC	MD	Total	TIM	TC	MD	Total	TIM	TC	MD	Total	TIM	TC	MD	Total	TIM	TC	MD	Total	TIM	TC	MD	Total				
Lausanne	15.7	7.4	4.7	7.6	48.6	30.9	.	42.4	19.1	10.1	6.5	15.0	25.1	13.6	9.8	22.1	44.6	33.0	-	40.6	41.7	25.0	-	38.2	68.8	36.9	-	52.2	24.1	11.7	4.8	13.1				
Centre principal	47.9	28.9	23.6	40.7	19.9	13.2	5.0	10.1	29.3	20.1	7.8	24.3	32.2	16.5	8.0	28.2	39.5	23.8	-	36.3	33.8	18.5	5.7	32.0	57.4	22.7	-	48.0	28.8	19.0	5.1	17.5				
Suburbain dense	18.6	9.9	6.7	14.6	29.4	22.2	8.1	24.1	17.9	9.0	5.1	9.6	25.0	14.8	11.6	22.3	40.4	32.0	-	38.1	42.2	26.6	.	39.4	60.1	.	-	60.1	23.6	13.2	5.6	15.7				
Suburbain dispersé	24.5	13.2	10.1	21.6	31.5	16.7	6.7	26.7	24.7	14.3	12.7	22.2	24.6	9.7	4.7	14.5	38.5	27.3	9.5	37.1	38.0	19.0	-	36.0	56.0	30.7	-	53.2	28.5	14.2	5.5	21.0				
Centre secondaire	45.9	35.3	.	42.5	37.4	27.5	20.4	35.4	43.8	36.2	-	42.6	43.4	17.7	4.7	40.2	23.3	14.1	5.2	12.1	34.8	16.4	3.9	32.5	37.0	20.6	-	36.1	31.7	23.3	5.2	21.0				
Périurbain	40.7	27.7	12.7	37.5	35.6	23.4	8.8	34.2	44.4	24.4	15.0	40.0	40.7	21.8	15.6	38.6	36.6	15.8	4.0	34.1	32.2	14.5	5.2	20.0	50.8	-	-	50.8	35.6	20.0	5.3	26.7				
Montagne	45.2	38.1	.	40.1	45.2	22.8	.	39.3	64.7	-	-	64.7	52.8	36.3	-	51.5	35.0	17.0	-	33.3	58.0	-	-	58.0	27.8	11.0	5.0	18.1	32.4	15.7	5.0	22.2				
Canton de Vaud	23.7	11.7	4.8	12.9	28.9	20.4	5.1	17.6	23.9	12.6	5.7	15.8	29.3	14.2	5.4	21.5	31.8	23.1	5.2	21.0	34.9	18.6	5.3	26.2	32.3	15.8	5.0	22.1	29.5	15.0	5.2	19.0				
Parts modales en % des déplacements	TIM	TC	MD	Total	TIM	TC	MD	Total	TIM	TC	MD	Total	TIM	TC	MD	Total	TIM	TC	MD	Total	TIM	TC	MD	Total	TIM	TC	MD	Total	TIM	TC	MD	Total	TIM	TC	MD	Total
Lausanne	22%	17%	61%	100%	65%	35%	-	100%	59%	30%	12%	100%	75%	22%	4%	100%	65%	35%	-	100%	79%	21%	-	100%	48%	52%	-	100%	36%	20%	44%	100%				
Centre principal	62%	37%	1%	100%	32%	5%	63%	100%	68%	14%	17%	100%	79%	14%	7%	100%	80%	20%	-	100%	89%	9%	2%	100%	73%	27%	-	100%	47%	9%	44%	100%				
Suburbain dense	58%	33%	9%	100%	63%	18%	19%	100%	33%	8%	59%	100%	78%	11%	12%	100%	73%	27%	-	100%	82%	18%	-	100%	100%	0%	-	100%	50%	15%	35%	100%				
Suburbain dispersé	75%	21%	3%	100%	75%	14%	11%	100%	78%	11%	12%	100%	49%	4%	47%	100%	90%	8%	2%	100%	90%	6%	-	100%	89%	11%	-	100%	64%	9%	27%	100%				
Centre secondaire	68%	32%	-	100%	80%	19%	1%	100%	85%	15%	-	100%	89%	8%	3%	100%	38%	2%	60%	100%	89%	9%	2%	100%	94%	6%	-	100%	56%	6%	38%	100%				
Périurbain	77%	22%	1%	100%	89%	10%	1%	100%	79%	20%	1%	100%	90%	6%	4%	100%	90%	8%	3%	100%	54%	4%	42%	100%	100%	0%	-	100%	67%	7%	26%	100%				
Montagne	28%	72%	-	100%	74%	26%	-	100%	100%	0%	-	100%	92%	8%	-	100%	91%	10%	-	100%	100%	0%	0%	100%	57%	5%	38%	100%	61%	6%	33%	100%				
Canton de Vaud	36%	21%	44%	100%	47%	9%	44%	100%	50%	14%	36%	100%	65%	9%	27%	100%	55%	6%	39%	100%	68%	7%	25%	100%	61%	7%	33%	100%	53%	11%	36%	100%				

D.4. Ruptures de charge

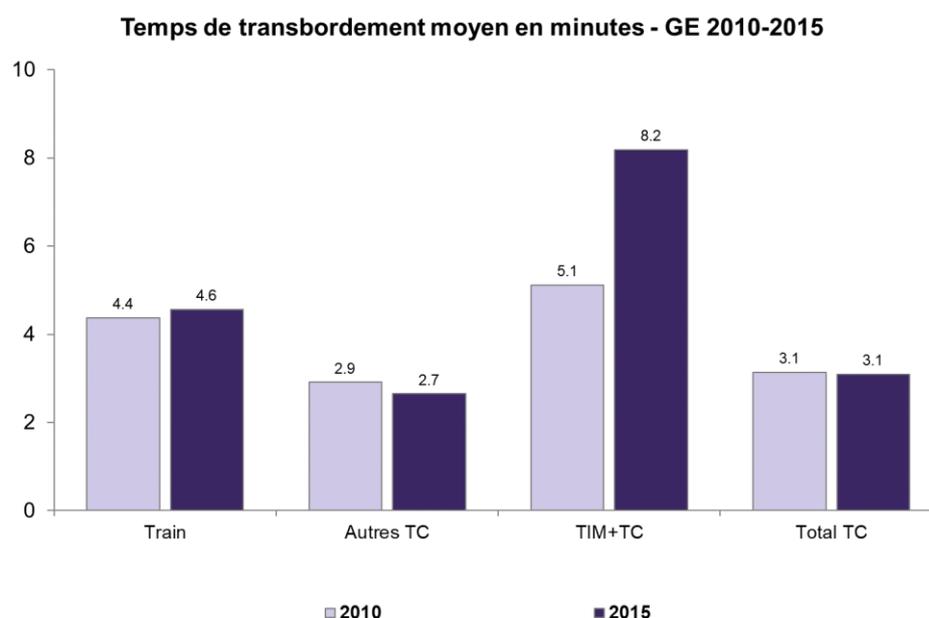
D.4.1. Temps de transbordement et d'attente

a) Canton de Genève

Les données ci-dessous indiquent le temps de transbordement et d'attente compris dans les déplacements réalisés en TC, c'est-à-dire soit en train, soit en autres TC, soit en TIM+TC. Il est calculé comme la différence entre la durée totale d'un déplacement et les durées cumulées des différents modes relatifs à ce déplacement. De plus, conformément à la logique d'agrégation des modes présentée dans les aspects méthodologiques, il n'est pas possible de déterminer le temps de transbordement entre deux modes agrégés (p. ex. entre "Train" et "Autres TC") car les modes sont devenus exclusifs les uns vis-à-vis des autres lors de l'agrégation.

L'indicateur révèle que lorsque le déplacement concerne le mode TIM+TC, le temps d'attente et de transbordement est particulièrement long puisqu'il s'élève à 8,2 minutes contre 4,6 minutes lorsque ce déplacement concerne le train.

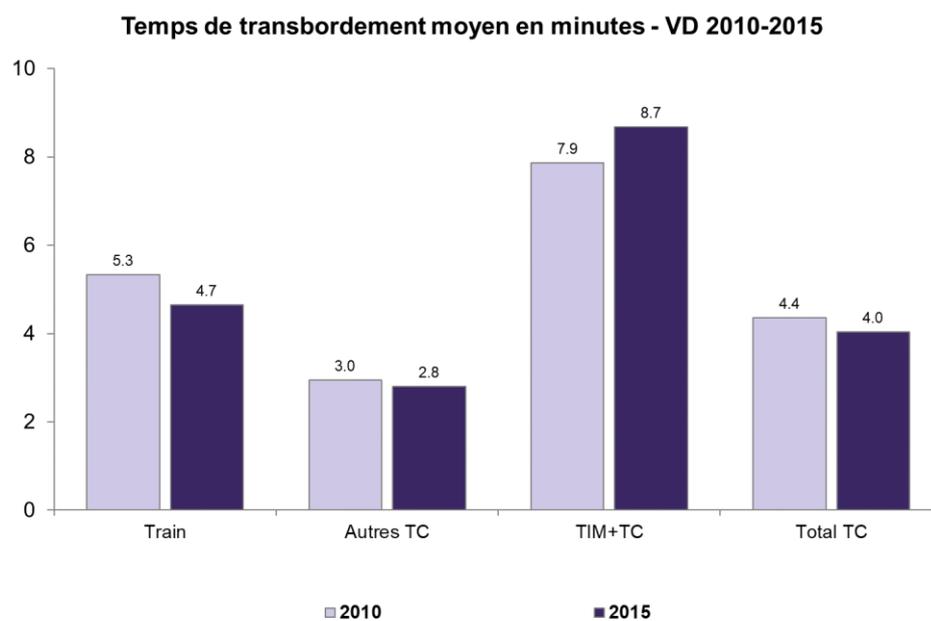
Figure n° 81 : Temps de transbordement moyen en minutes en fonction du mode principal du déplacement Canton de Genève, évolution 2010-2015



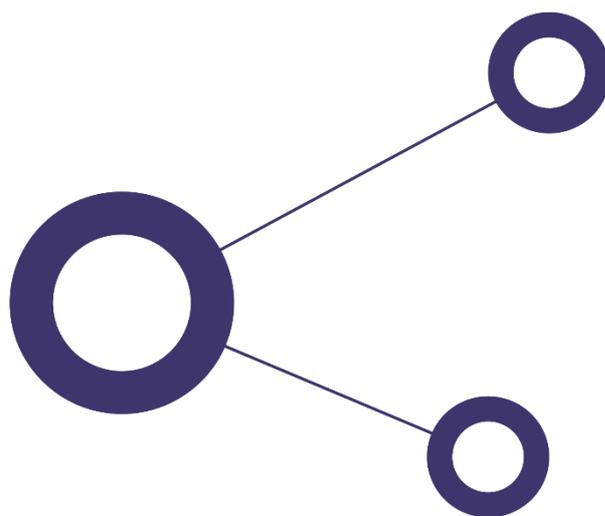
b) Canton de Vaud

Au sein du canton de Vaud, c'est aussi pour la combinaison TIM+TC que le temps de transbordement est le plus long : 8,1 minutes en moyenne.

Figure n° 82 : Temps de transbordement moyen en minutes en fonction du mode principal du déplacement Canton de Vaud, évolution 2010-2015



E. Les modes



E.1. Répartition modale

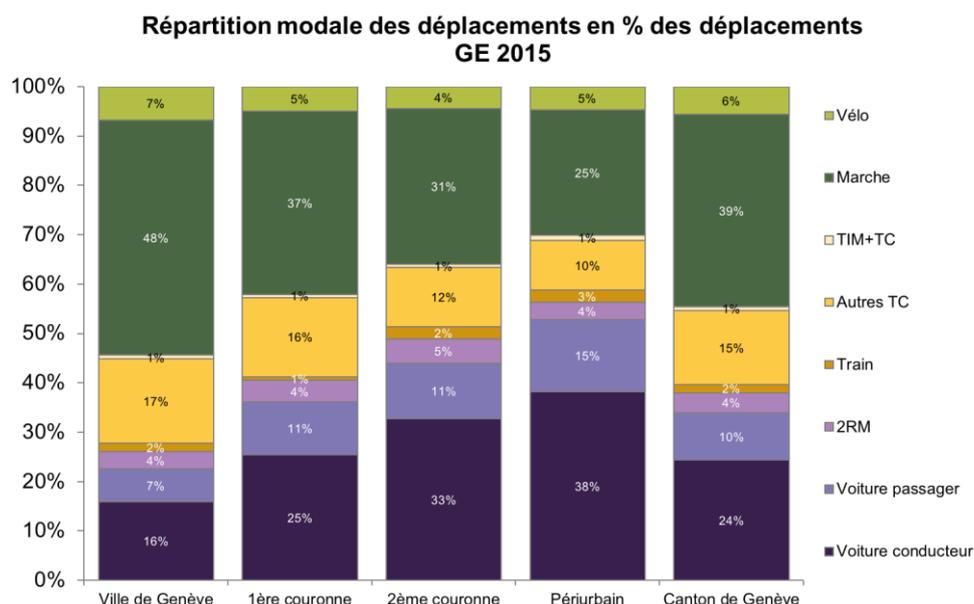
E.1.1. Répartition modale en % des déplacements

En ville de Genève, la marche (48%) et les TC urbains (autres TC 17%) occupent près des deux tiers de la répartition modale des déplacements. En revanche, dans le périurbain, la voiture (conducteur et passager) présente une part modale de 53%, alors que la marche et les TC réunis se partagent une part modale de 39%. Entre ces deux zones résidentielles, la transition par les 2 couronnes urbaines est régulière.

Ainsi, la répartition modale sur le territoire du canton de Genève est caractérisée par un centre urbain dense et bien desservi en TC, assurant une efficacité des modes « marche » et « autres TC », alors que la transition par les couronnes urbaines vers une faible densité de périurbain rend plus attractifs les TIM (voiture et 2RM).

a) Canton de Genève

Figure n° 83 : Répartition modale des déplacements en % des déplacements, selon découpage typologique GE



Depuis 2000, la part modale de la voiture individuelle, utilisée en tant que conducteur, a diminué de manière importante chez les Genevois : elle est ainsi passée de 37% en 2000 à 24% en 2015. Au contraire, la part modale de la marche est passée de 30% en 2000 à 39% en 2015. L'usage des transports en commun (train, autres TC et TIM + TC) a légèrement augmenté, passant de 14% des déplacements à 18% des déplacements. L'usage des autres modes est resté stable.

On observe donc un report modal, de la voiture individuelle vers la marche et les transports en commun.

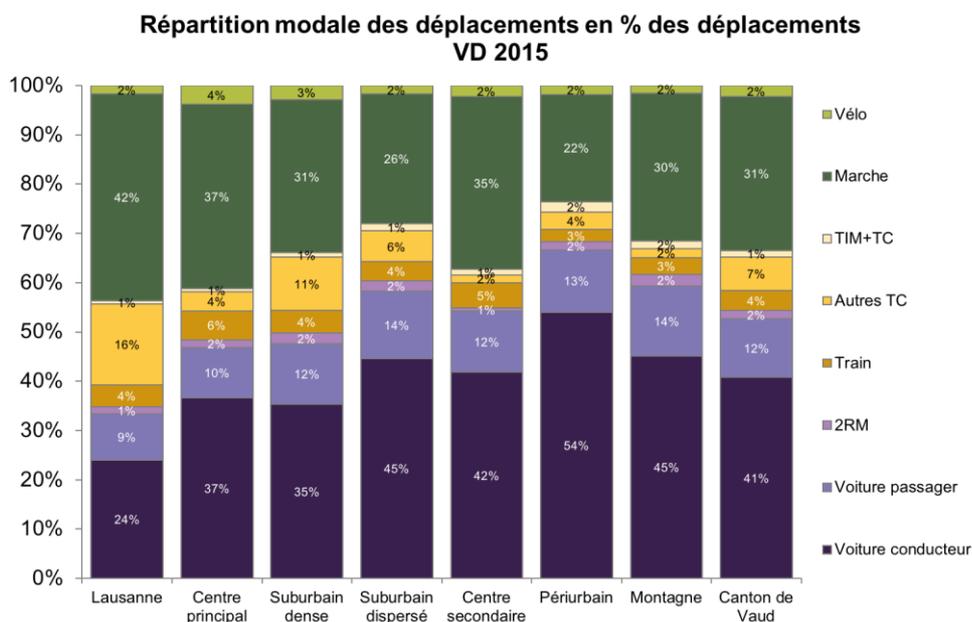
Tableau n° 32 : Répartitions modales des déplacements, en % des déplacements, selon le découpage typologique, Canton de Genève, évolution 2000-2015

Genève		Voiture conducteur	Voiture passager	2RM	Train	Autres TC	TIM+TC	Marche	Vélo
Ville de Genève	2000	27%	10%	4%	1%	14%	1%	40%	4%
	2005	19%	8%	4%	1%	15%	0%	45%	6%
	2010	18%	8%	3%	2%	15%	0%	50%	5%
	2015	16%	7%	4%	2%	17%	1%	48%	7%
1 ^{ère} couronne	2000	37%	13%	5%	0%	14%	0%	28%	4%
	2005	32%	11%	6%	1%	12%	0%	35%	4%
	2010	26%	9%	5%	0%	16%	0%	38%	5%
	2015	25%	11%	4%	1%	16%	1%	37%	5%
2 ^{ème} couronne	2000	46%	14%	4%	1%	8%	0%	23%	3%
	2005	38%	13%	6%	1%	9%	0%	28%	5%
	2010	35%	13%	6%	2%	10%	1%	30%	4%
	2015	33%	11%	5%	2%	12%	1%	31%	4%
Périurbain	2000	55%	14%	4%	1%	8%	2%	14%	3%
	2005	42%	15%	6%	2%	5%	2%	22%	4%
	2010	46%	13%	3%	2%	5%	1%	25%	5%
	2015	38%	15%	4%	3%	10%	1%	25%	5%
Canton de Genève	2000	36%	12%	4%	1%	12%	1%	30%	4%
	2005	29%	10%	5%	1%	12%	1%	37%	5%
	2010	27%	10%	4%	1%	13%	1%	39%	5%
	2015	24%	10%	4%	2%	15%	1%	39%	6%

b) Canton de Vaud

Le Canton de Vaud présente un gradient d'urbanité similaire à Genève, privilégiant la marche et les TC dans les centres, en particulier à Lausanne, tandis que les TIM s'adjugent la plus grande part dans les régions périphériques, à l'image du périurbain où la part modale cumulée de la voiture conducteur et passager atteint 67%. La structure plus multipolaire du territoire vaudois peut toutefois être soulignée au regard des centres principaux (et ceux secondaires dans une moindre mesure) qui présentent une répartition modale dans laquelle les TC sont peu présents, mais où la marche assure tout de même plus d'un tiers des déplacements.

Figure n° 84 : Répartition modale des déplacements en % des déplacements, selon découpage typologique VD



Au sein du canton de Vaud, l'usage de la voiture particulière, utilisée en tant que conducteur, a légèrement diminué depuis 2000 : sa part modale est passée de 45% à 41%. L'usage de la marche a, en parallèle, légèrement augmenté : en 2015, elle est utilisée pour 31% des déplacements, contre 26% en 2000. L'usage des autres modes de transport reste stable.

Tableau n° 33 : Répartitions modales des déplacements, en % des déplacements, selon le découpage typologique, Canton de Vaud, évolution 2000-2015

Vaud		Voiture conducteur	Voiture passager	2RM	Train	Autres TC	TIM+TC	Marche	Vélo
Lausanne	2000	36%	10%	3%	2%	14%	1%	34%	1%
	2005	28%	12%	2%	3%	13%	1%	41%	1%
	2010	23%	10%	1%	3%	16%	1%	45%	1%
	2015	24%	9%	1%	4%	16%	1%	42%	2%
Centre principal	2000	36%	13%	1%	4%	5%	1%	35%	5%
	2005	38%	11%	2%	3%	3%	2%	37%	3%
	2010	33%	11%	1%	6%	3%	1%	40%	4%
	2015	37%	10%	2%	6%	4%	1%	37%	4%
Suburbain dense	2000	41%	13%	3%	2%	10%	1%	28%	2%
	2005	43%	11%	2%	3%	10%	1%	29%	1%
	2010	34%	12%	2%	3%	13%	1%	34%	1%
	2015	35%	12%	2%	4%	11%	1%	31%	3%
Suburbain dispersé	2000	53%	13%	4%	3%	4%	1%	19%	3%
	2005	47%	13%	4%	3%	4%	1%	26%	1%
	2010	47%	12%	3%	3%	5%	1%	25%	2%
	2015	45%	14%	2%	4%	6%	1%	26%	2%
Centre secondaire	2000	47%	15%	3%	3%	3%	1%	25%	2%
	2005	47%	10%	2%	4%	3%	1%	31%	2%
	2010	39%	11%	1%	5%	1%	2%	38%	2%
	2015	42%	12%	1%	5%	2%	1%	35%	2%
Périurbain	2000	54%	15%	3%	2%	5%	2%	17%	2%
	2005	55%	12%	2%	2%	4%	2%	20%	3%
	2010	53%	12%	1%	2%	4%	2%	23%	2%
	2015	54%	13%	2%	3%	4%	2%	22%	2%
Montagne	2000	42%	21%	1%	3%	4%	1%	24%	3%
	2005	45%	16%	3%	4%	4%	2%	24%	3%
	2010	49%	15%	2%	1%	0%	1%	29%	4%
	2015	45%	14%	2%	3%	2%	2%	30%	2%
Canton de Vaud	2000	45%	13%	3%	3%	7%	1%	26%	3%
	2005	43%	12%	2%	3%	6%	2%	30%	2%
	2010	40%	12%	2%	3%	7%	2%	33%	2%
	2015	41%	12%	2%	4%	7%	1%	31%	2%

E.1.2. Répartitions modales par motif

a) Canton de Genève

L'usage des différents modes varie selon le motif du déplacement. Ainsi, pour le motif travail, la part modale de la marche n'est que de 24%, contre 39% pour les déplacements tous motifs. Le vélo est néanmoins davantage utilisé : sa part modale est de 9%, contre 5% pour les déplacements tous motifs. La part modale des transports en commun (autres TC) passe de 15% pour les déplacements tous motifs à 22% pour les déplacements liés au motif travail. L'usage de la voiture particulière en tant que conducteur est, comme pour les déplacements tous motifs, en diminution pour le motif travail : il est passé de 47% en 2000 à 27% en 2015.

En 2015, plus de la moitié des déplacements pour motif formation sont réalisés avec des modes doux : 49% en marchant, 7% à vélo, reflétant le fait que les lieux de formation sont, en grande partie, ancrés dans la proximité. La marche est également privilégiée pour faire des achats ou accéder à des services (46%).

La voiture en tant que conducteur est utilisée pour 40% des déplacements professionnels, et 45% des déplacements réalisés pour motif accompagnement.

Tableau n° 34 : Répartitions modales des déplacements, en % des déplacements, selon le motif, Canton de Genève, évolution 2000-2015¹

Genève		Voiture conducteur	Voiture passager	2RM	Train	Autres TC	TIM+TC	Marche	Vélo
Travail	2000	47%	5%	7%	1%	16%	1%	18%	5%
	2005	37%	4%	10%	1%	16%	1%	23%	8%
	2010	32%	3%	10%	3%	19%	1%	25%	7%
	2015	27%	3%	10%	3%	22%	1%	24%	9%
Formation	2000	8%	11%	4%	2%	23%	0%	45%	8%
	2005	4%	7%	4%	1%	23%	0%	55%	5%
	2010	4%	8%	1%	3%	28%	0%	49%	7%
	2015	3%	8%	3%	3%	27%	1%	49%	8%
Déplacement professionnel	2000	63%	8%	4%	0%	5%	0%	18%	2%
	2005	43%	8%	15%	2%	9%	1%	17%	4%
	2010	45%	9%	6%	4%	8%	1%	19%	8%
	2015	40%	9%	7%	3%	17%	1%	17%	8%
Achats et services	2000	33%	11%	3%	0%	12%	0%	39%	2%
	2005	31%	9%	3%	0%	10%	0%	42%	3%
	2010	26%	9%	2%	0%	12%	0%	48%	3%
	2015	26%	8%	2%	1%	13%	0%	46%	4%
Accompagnement	2000	55%	13%	3%	0%	2%	1%	26%	1%
	2005	51%	6%	0%	0%	2%	1%	38%	2%
	2010	49%	8%	2%	0%	6%	0%	33%	3%
	2015	45%	7%	2%	0%	6%	0%	37%	3%
Visites	2000	37%	19%	5%	2%	14%	2%	19%	3%
	2005	-	-	-	-	-	-	-	-
	2010	34%	17%	3%	1%	14%	1%	26%	4%
	2015	31%	18%	5%	2%	14%	2%	25%	5%
Restaurants et bars	2000	31%	16%	3%	1%	9%	0%	39%	2%
	2005	-	-	-	-	-	-	-	-
	2010	21%	13%	3%	1%	8%	0%	49%	4%
	2015	17%	17%	2%	2%	11%	1%	47%	4%
Autres loisirs	2000	33%	18%	3%	0%	9%	1%	32%	4%
	2005	24%	16%	3%	1%	13%	1%	37%	5%
	2010	23%	15%	3%	1%	8%	1%	45%	5%
	2015	20%	12%	3%	1%	11%	1%	47%	5%
Autres	2000	27%	12%	2%	5%	5%	10%	37%	5%
	2005	35%	18%	3%	3%	13%	3%	22%	3%
	2010	29%	15%	2%	3%	14%	4%	26%	8%
	2015	27%	12%	2%	5%	5%	10%	37%	5%
Tous les motifs	2000	36%	12%	4%	1%	12%	1%	30%	4%
	2005	29%	10%	5%	1%	12%	1%	37%	5%
	2010	27%	10%	4%	1%	13%	1%	39%	5%
	2015	24%	10%	4%	2%	15%	1%	39%	5%

¹ Pour l'année 2005, le renseignement des modes de transport est problématique pour les motifs "Visites" et "Restaurants et Bars".

b) Canton de Vaud

Dans le canton de Vaud, la voiture en tant que conducteur est utilisée pour plus de la moitié des déplacements réalisés pour le motif travail (53%), contre seulement 41% des déplacements tous motifs. La marche est délaissée pour ces déplacements : sa part modale n'est que de 20% pour le motif travail, contre 31% pour les déplacements tous motifs. La part modale du train, de 4% pour les déplacements tous motifs, double pour le motif travail : en 2015, 8% des déplacements sont réalisés en utilisant ce mode.

Les transports en commun (autres TC), relativement peu utilisés à l'échelle du canton pour les déplacements tous motifs (7%), sont néanmoins utilisés pour près d'un quart des déplacements réalisés pour motif formation (23%). La marche est également privilégiée : elle est utilisée pour 42% des déplacements pour motif formation, contre seulement 31% des déplacements tous motifs.

La voiture en tant que conducteur est privilégiée pour les déplacements professionnels, et pour les déplacements pour motif accompagnement : respectivement 65% et 68% des déplacements, contre seulement 41% des déplacements tous motifs.

Tableau n° 35 : Répartitions modales des déplacements, en % des déplacements, selon le motif, Canton de Vaud, évolution 2000-2015¹

Vaud		Voiture conducteur	Voiture passager	2RM	Train	Autres TC	TIM+TC	Marche	Vélo
Travail	2000	61%	5%	5%	4%	6%	1%	15%	3%
	2005	58%	4%	4%	5%	6%	3%	17%	3%
	2010	53%	4%	3%	7%	8%	3%	19%	3%
	2015	53%	4%	3%	8%	7%	2%	20%	3%
Formation	2000	5%	11%	4%	7%	23%	3%	41%	7%
	2005	5%	9%	3%	6%	24%	3%	46%	3%
	2010	6%	10%	2%	7%	23%	3%	46%	3%
	2015	8%	11%	1%	11%	22%	2%	42%	2%
Déplacement professionnel	2000	70%	9%	3%	1%	2%	0%	14%	1%
	2005	73%	5%	1%	3%	3%	2%	12%	1%
	2010	63%	7%	1%	4%	4%	2%	17%	2%
	2015	65%	10%	1%	5%	5%	2%	12%	1%
Achats et services	2000	45%	11%	2%	2%	6%	1%	32%	2%
	2005	46%	11%	1%	1%	4%	1%	33%	1%
	2010	42%	11%	1%	2%	5%	0%	37%	1%
	2015	43%	12%	1%	2%	6%	0%	34%	2%
Accompagnement	2000	63%	12%	1%	0%	1%	0%	23%	0%
	2005	75%	8%	0%	0%	0%	1%	16%	1%
	2010	68%	6%	0%	0%	1%	1%	23%	0%
	2015	68%	6%	0%	1%	3%	0%	20%	1%
Visites	2000	47%	24%	3%	2%	4%	0%	18%	2%
	2005	-	-	-	-	-	-	-	-
	2010	43%	19%	1%	3%	5%	2%	26%	1%
	2015	44%	20%	1%	3%	5%	1%	24%	2%
Restaurants et bars	2000	34%	21%	2%	2%	4%	1%	35%	1%
	2005	-	-	-	-	-	-	-	-
	2010	26%	15%	1%	1%	4%	0%	50%	2%
	2015	28%	19%	1%	3%	6%	1%	41%	1%
Autres loisirs	2000	36%	22%	2%	2%	4%	1%	30%	3%
	2005	35%	17%	2%	3%	5%	1%	34%	2%
	2010	31%	18%	2%	2%	4%	1%	40%	3%
	2015	28%	16%	2%	2%	5%	1%	43%	3%
Autres	2000	31%	17%	0%	7%	6%	6%	31%	3%
	2005	52%	14%	1%	5%	3%	2%	21%	1%
	2010	33%	21%	2%	4%	6%	6%	27%	2%
	2015	39%	21%	1%	7%	6%	5%	20%	1%
Tous les motifs	2000	45%	14%	3%	3%	6%	1%	26%	3%
	2005	43%	12%	2%	3%	6%	2%	30%	2%
	2010	40%	12%	2%	3%	7%	2%	33%	2%
	2015	41%	12%	2%	4%	7%	1%	31%	2%

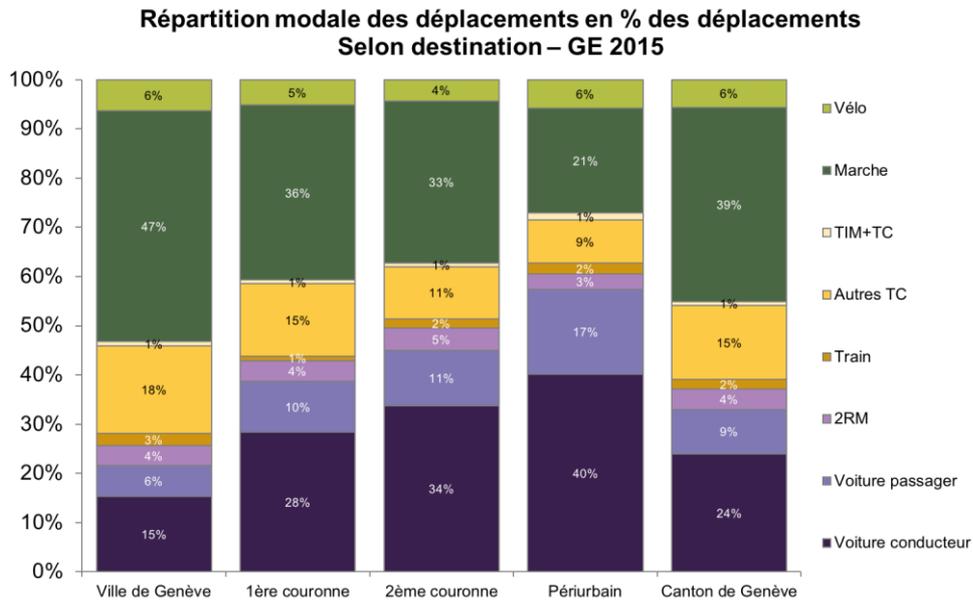
¹ Pour l'année 2005, le renseignement des modes de transport est problématique pour les motifs "Visites" et "Restaurants et Bars".

E.1.3. Répartition modale en fonction du lieu de destination

a) Canton de Genève

On retrouve une répartition modale très similaire à celle observée précédemment en termes de découpage résidentiel, ainsi les précédentes remarques sont également valables.

Figure n° 85 : Répartition modale des déplacements en % des déplacements selon le découpage typologique comme destination, Canton de Genève, évolution 2000-2015



En 2015, 24% des déplacements à destination du canton de Genève sont réalisés en voiture individuelle, utilisée en tant que conducteur. Cette part modale a diminué depuis 2000, où elle atteignait 36%. La part modale de la marche est en augmentation : elle est passée de 31% en 2000 à 39% en 2015. La part modale des transports en commun a légèrement augmenté, passant de 12% à 15%.

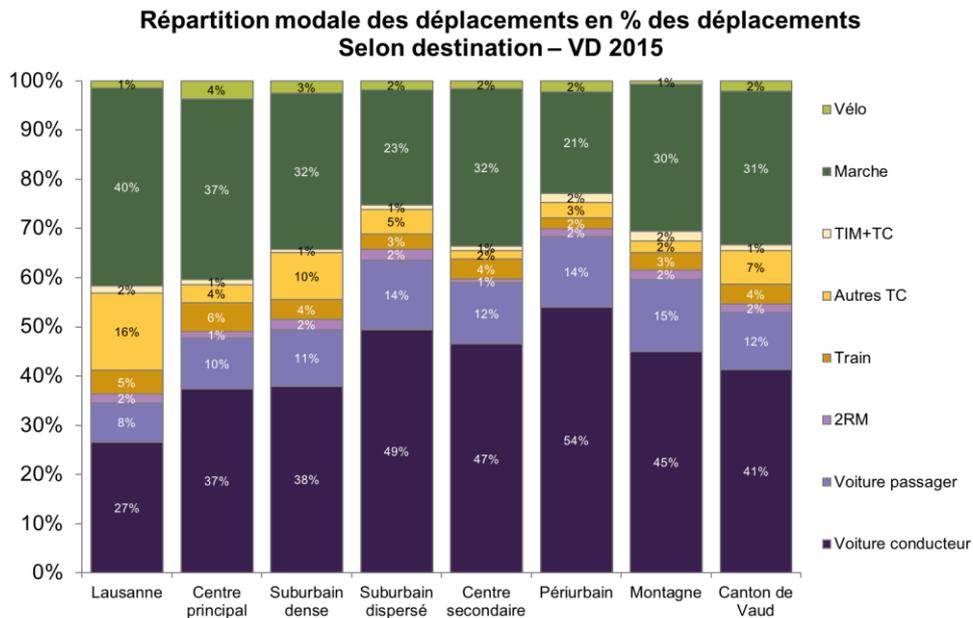
Tableau n° 36 : Répartitions modales des déplacements, en % des déplacements, selon le découpage typologique comme destination, Canton de Genève, évolution 2000-2015

Genève		Voiture conducteur	Voiture passager	2RM	Train	Autres TC	TIM+TC	Marche	Vélo
Ville de Genève	2000	28%	9%	4%	1%	16%	1%	37%	4%
	2005	21%	7%	5%	1%	16%	1%	43%	6%
	2010	17%	6%	4%	2%	16%	1%	48%	5%
	2015	15%	6%	4%	3%	18%	1%	47%	6%
1 ^{ère} couronne	2000	39%	11%	4%	0%	11%	0%	29%	4%
	2005	33%	11%	6%	1%	11%	1%	35%	4%
	2010	29%	10%	5%	1%	13%	1%	37%	5%
	2015	28%	10%	4%	1%	15%	1%	36%	5%
2 ^{ème} couronne	2000	47%	13%	4%	2%	6%	0%	24%	3%
	2005	40%	13%	5%	1%	7%	0%	29%	5%
	2010	38%	13%	4%	2%	9%	1%	30%	4%
	2015	34%	11%	5%	2%	11%	1%	33%	4%
Périurbain	2000	55%	16%	4%	1%	5%	1%	14%	4%
	2005	41%	16%	7%	1%	5%	2%	24%	3%
	2010	44%	15%	3%	2%	6%	1%	24%	5%
	2015	40%	17%	3%	2%	9%	1%	21%	6%
Canton de Genève	2000	36%	11%	4%	1%	12%	1%	31%	4%
	2005	29%	10%	5%	1%	12%	1%	37%	5%
	2010	26%	9%	4%	2%	13%	1%	40%	5%
	2015	24%	9%	4%	2%	15%	1%	39%	6%

b) Canton de Vaud

Comme pour le canton de Genève, la distribution modale selon le découpage typologique comme destination ressemble à celle selon le découpage typologique comme lieu de résidence. Les remarques précédentes sont donc là aussi valables.

Figure n° 86 : Répartition modale des déplacements en % des déplacements selon le découpage typologique comme destination, Canton de Vaud, évolution 2000-2015



La voiture particulière est utilisée pour 41% des déplacements vers le Canton de Vaud. Cette part a très légèrement diminué depuis 2000 où elle atteignait 45%.

La part modale de la marche a également légèrement augmenté pour les déplacements vers le Canton de Vaud, passant de 26% à 31%. Les parts modales des autres modes sont restées stables.

Tableau n° 37 : Répartitions modales des déplacements, en % des déplacements, selon le découpage typologique comme destination, Canton de Vaud, évolution 2000-2015

Vaud		Voiture conducteur	Voiture passager	2RM	Train	Autres TC	TIM+TC	Marche	Vélo
Lausanne	2000	36%	10%	4%	3%	13%	1%	32%	1%
	2005	30%	9%	3%	3%	13%	2%	39%	1%
	2010	27%	8%	2%	4%	14%	2%	42%	1%
	2015	27%	8%	2%	5%	16%	2%	40%	1%
Centre principal	2000	39%	12%	2%	4%	5%	1%	33%	4%
	2005	41%	11%	3%	3%	3%	2%	35%	3%
	2010	37%	11%	1%	5%	4%	1%	38%	3%
	2015	37%	10%	1%	6%	4%	1%	37%	4%
Suburbain dense	2000	44%	12%	4%	1%	9%	1%	27%	2%
	2005	42%	11%	2%	3%	9%	2%	30%	2%
	2010	36%	11%	2%	4%	12%	1%	33%	2%
	2015	38%	11%	2%	4%	10%	1%	32%	3%
Suburbain dispersé	2000	56%	12%	4%	2%	3%	1%	18%	3%
	2005	51%	14%	3%	3%	4%	1%	24%	1%
	2010	51%	13%	2%	2%	5%	1%	23%	2%
	2015	49%	14%	2%	3%	5%	1%	23%	2%
Centre secondaire	2000	49%	15%	4%	2%	3%	1%	24%	2%
	2005	51%	11%	2%	3%	3%	1%	29%	2%
	2010	42%	13%	1%	4%	2%	1%	36%	2%
	2015	47%	12%	1%	4%	2%	1%	32%	2%
Périurbain	2000	52%	17%	3%	1%	5%	1%	18%	3%
	2005	53%	13%	2%	2%	4%	2%	22%	3%
	2010	52%	15%	1%	2%	4%	2%	23%	3%
	2015	54%	14%	2%	2%	3%	2%	21%	2%
Montagne	2000	36%	22%	1%	3%	4%	2%	29%	4%
	2005	42%	17%	2%	3%	3%	2%	27%	3%
	2010	45%	16%	3%	2%	1%	1%	28%	5%
	2015	45%	15%	2%	3%	2%	2%	30%	1%
Canton de Vaud	2000	45%	13%	3%	3%	7%	1%	26%	3%
	2005	43%	12%	2%	3%	6%	2%	30%	2%
	2010	40%	12%	2%	3%	7%	1%	33%	2%
	2015	41%	12%	2%	4%	7%	1%	31%	2%

E.1.4. Répartition modale en fonction du lieu destination par motif

a) Canton de Genève

La répartition modale des déplacements à destination du Canton de Genève par motif est presque similaire à celle des déplacements des résidents genevois.

Tableau n° 38 : Répartitions modales des déplacements, en % des déplacements, selon le motif, Canton de Genève comme destination, évolution 2000-2015¹

Genève		Voiture conducteur	Voiture passager	2RM	Train	Autres TC	TIM+TC	Marche	Vélo
Travail	2000	47%	5%	7%	2%	15%	1%	18%	4%
	2005	38%	3%	9%	2%	15%	1%	23%	8%
	2010	32%	3%	10%	4%	18%	1%	25%	7%
	2015	27%	3%	10%	5%	21%	1%	24%	9%
Formation	2000	8%	11%	4%	2%	23%	0%	44%	8%
	2005	3%	7%	4%	2%	22%	1%	56%	5%
	2010	3%	8%	1%	3%	28%	1%	49%	7%
	2015	3%	8%	3%	3%	27%	0%	49%	7%
Déplacement professionnel	2000	62%	8%	4%	0%	5%	0%	18%	3%
	2005	49%	7%	13%	1%	7%	1%	16%	4%
	2010	46%	8%	6%	4%	9%	2%	19%	7%
	2015	43%	9%	7%	2%	15%	2%	15%	7%
Achats et services	2000	31%	9%	2%	0%	13%	0%	42%	2%
	2005	30%	8%	3%	0%	11%	0%	44%	3%
	2010	24%	9%	2%	1%	12%	0%	49%	3%
	2015	24%	8%	2%	0%	13%	0%	48%	4%
Accompagnement	2000	56%	11%	3%	0%	2%	1%	27%	1%
	2005	51%	6%	0%	0%	2%	1%	38%	2%
	2010	48%	8%	2%	0%	6%	0%	33%	3%
	2015	46%	8%	2%	0%	6%	0%	35%	3%
Visites	2000	35%	19%	5%	2%	14%	1%	20%	4%
	2005	-	-	-	-	-	-	-	-
	2010	31%	14%	3%	1%	15%	1%	30%	5%
	2015	29%	17%	4%	2%	15%	2%	26%	5%
Restaurants et bars	2000	30%	14%	3%	0%	10%	0%	41%	2%
	2005	-	-	-	-	-	-	-	-
	2010	20%	10%	3%	2%	9%	0%	52%	4%
	2015	17%	15%	2%	2%	11%	0%	49%	4%
Autres loisirs	2000	31%	17%	3%	0%	9%	1%	34%	5%
	2005	24%	15%	3%	1%	14%	1%	38%	5%
	2010	22%	15%	3%	1%	9%	1%	46%	5%
	2015	20%	11%	3%	1%	12%	1%	48%	5%
Autres	2000	24%	13%	3%	3%	3%	11%	39%	5%
	2005	35%	16%	3%	6%	13%	3%	22%	3%
	2010	30%	13%	3%	3%	15%	3%	26%	7%
	2015	23%	24%	2%	6%	12%	4%	25%	3%
Tous les motifs	2000	36%	11%	4%	1%	12%	1%	31%	4%
	2005	29%	10%	5%	1%	12%	1%	37%	5%
	2010	26%	9%	4%	2%	13%	1%	40%	5%
	2015	24%	9%	4%	2%	15%	1%	39%	6%

¹ Pour l'année 2005, le renseignement des modes de transport est problématique pour les motifs "Visites" et "Restaurants et Bars".

b) Canton de Vaud

La répartition modale des déplacements à destination du Canton de Vaud est comparable à celle des déplacements des résidents vaudois.

Tableau n° 39 : Répartitions modales des déplacements, en % des déplacements, selon le motif, Canton de Vaud comme destination, évolution 2000-2015¹

Vaud		Voiture conducteur	Voiture passager	2RM	Train	Autres TC	TIM+TC	Marche	Vélo
Travail	2000	61%	5%	5%	3%	6%	1%	16%	3%
	2005	58%	4%	4%	4%	6%	3%	18%	3%
	2010	54%	4%	3%	6%	9%	3%	19%	2%
	2015	54%	4%	3%	7%	7%	2%	20%	3%
Formation	2000	5%	11%	4%	6%	23%	3%	40%	7%
	2005	6%	9%	3%	6%	24%	3%	46%	2%
	2010	7%	9%	2%	8%	23%	3%	45%	3%
	2015	9%	11%	1%	11%	22%	2%	41%	3%
Déplacement professionnel	2000	70%	9%	3%	0%	2%	0%	15%	1%
	2005	74%	5%	1%	3%	3%	1%	11%	1%
	2010	65%	7%	1%	4%	4%	2%	15%	2%
	2015	68%	10%	1%	4%	4%	1%	11%	1%
Achats et services	2000	45%	11%	2%	2%	6%	0%	32%	2%
	2005	46%	11%	1%	1%	4%	1%	33%	1%
	2010	42%	12%	1%	2%	5%	0%	37%	1%
	2015	43%	12%	1%	2%	6%	0%	34%	2%
Accompagnement	2000	63%	13%	1%	0%	1%	0%	22%	0%
	2005	75%	8%	0%	0%	0%	1%	16%	1%
	2010	68%	6%	0%	0%	1%	1%	24%	0%
	2015	69%	6%	0%	1%	3%	0%	20%	1%
Visites	2000	46%	24%	3%	2%	4%	0%	18%	2%
	2005	-	-	-	-	-	-	-	-
	2010	43%	19%	1%	2%	5%	1%	27%	1%
	2015	44%	19%	1%	3%	5%	1%	24%	2%
Restaurants et bars	2000	33%	20%	2%	2%	4%	1%	36%	1%
	2005	-	-	-	-	-	-	-	-
	2010	27%	15%	1%	1%	4%	0%	50%	2%
	2015	29%	19%	1%	3%	6%	1%	39%	1%
Autres loisirs	2000	36%	22%	2%	2%	4%	1%	29%	3%
	2005	35%	17%	2%	3%	5%	1%	35%	2%
	2010	31%	18%	1%	2%	4%	1%	39%	3%
	2015	28%	15%	2%	2%	5%	1%	43%	3%
Autres	2000	30%	19%	0%	8%	6%	5%	29%	3%
	2005	51%	14%	1%	5%	3%	2%	23%	0%
	2010	32%	21%	1%	5%	6%	6%	27%	2%
	2015	40%	19%	1%	6%	6%	6%	22%	1%
Tous les motifs	2000	45%	13%	3%	3%	7%	1%	26%	3%
	2005	43%	12%	2%	3%	6%	2%	30%	2%
	2010	40%	12%	2%	3%	7%	1%	33%	2%
	2015	41%	12%	2%	4%	7%	1%	31%	2%

¹ Pour l'année 2005, le renseignement des modes de transport est problématique pour les motifs "Visites" et "Restaurants et Bars".

E.1.5. Répartition modale par classes de distances

a) Canton de Genève

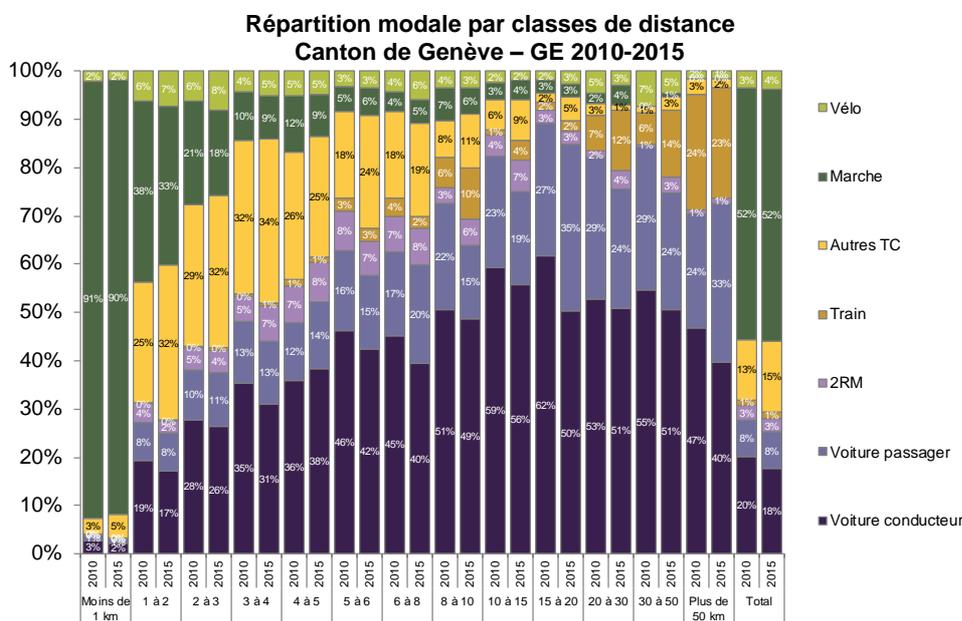
La répartition modale varie de manière très importante selon la classe de distance à laquelle appartient l'étape.

C'est pour la marche que cet effet est le plus visible : alors que plus de 90% des étapes de moins de 1 km sont réalisées à pied, cette part modale est plus que divisée par trois lorsque l'on s'intéresse aux étapes de 1 à 2 km, et n'atteint plus que 33% en 2015.

La part modale de la voiture particulière, utilisée en tant que conducteur, augmente avec la distance ; elle est privilégiée pour les étapes entre 10 et 50 km en 2015 : 56% des étapes de 10 à 15 km sont réalisés avec ce mode. Lorsque le trajet dépasse les 50 km, le train, dont la part modale était jusqu'ici négligeable, est utilisé pour 23% des étapes en 2015.

Les transports en commun sont utilisés pour plus de 20% des étapes entre 1 km et 6 km. Leur part devient plus variable et plus faible passé ce palier.

Figure n° 87 : Répartition modale des étapes, en % des étapes, selon les classes de distance, Canton de Genève comme départ



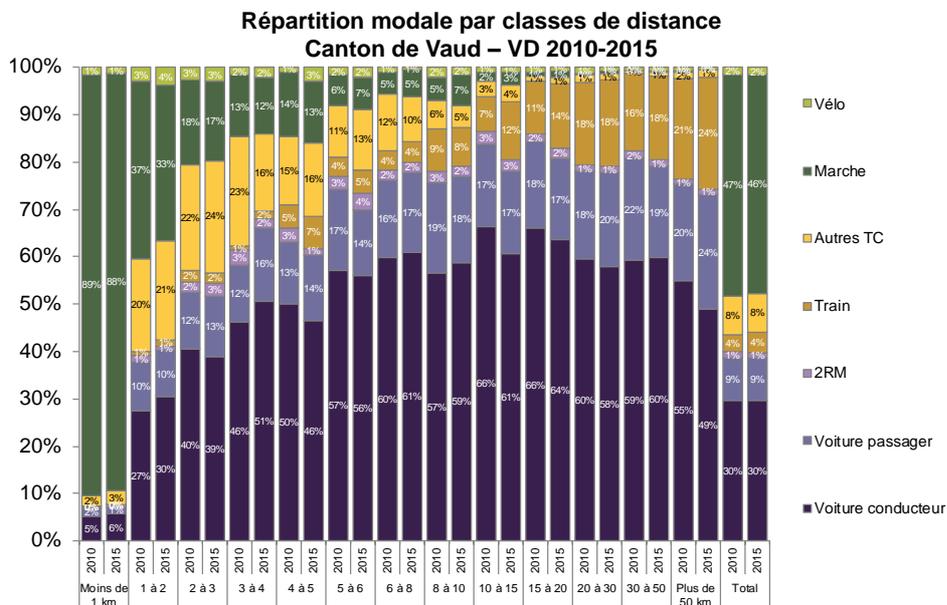
b) Canton de Vaud

La marche est le mode privilégié des étapes de moins de 1km : 88% d'entre eux, en 2015, sont réalisés en utilisant ce mode, alors que ce n'est plus le cas que de 33% des étapes de 1 à 2 km, toujours en 2015.

La part modale de la voiture particulière, utilisée en tant que conducteur, augmente avec la distance jusqu'à 20 km, pour diminuer ensuite au profit du train. Elle atteint sa part modale maximum sur la tranche de 15 à 20 km (64%), tandis que le train atteint sa part modale maximum (24%) sur les trajets supérieurs à 50 km.

Les transports en commun sont délaissés pour les trajets de plus de 15 km.

Figure n° 88 : Répartition modale des étapes, en % des étapes, selon les classes de distance, Canton de Vaud comme départ

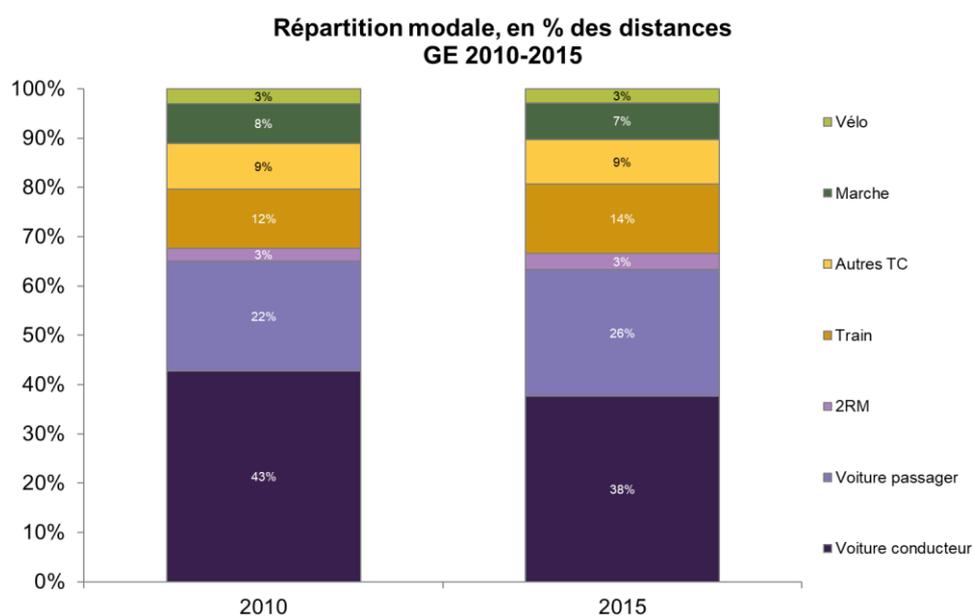


E.1.6. Répartition modale en fonction des distances

a) Canton de Genève

Dans le canton de Genève en 2015, 38% des distances sont parcourues en voiture conducteur, et 26% en voiture passager. Au total, 64% des distances sont parcourues en voiture particulière. Les transports en commun ne comptent que pour un quart (25%) des distances parcourues.

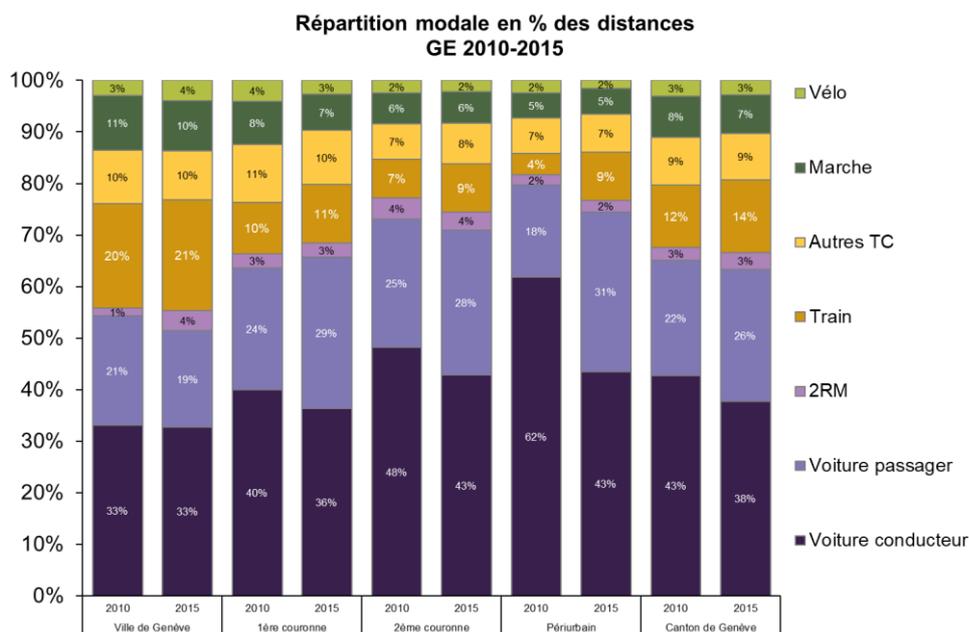
Figure n° 89 : Répartition modale des déplacements en % des distances, Canton de Genève, évolution 2010-2015



> Par découpage typologique

C'est dans le périurbain que la plus grande part des distances est couverte en voiture particulière : 74% en comptant la voiture utilisée en tant que conducteur et en tant que passager. Cette part a néanmoins diminué depuis 2010, ou elle atteignait 82% des distances.

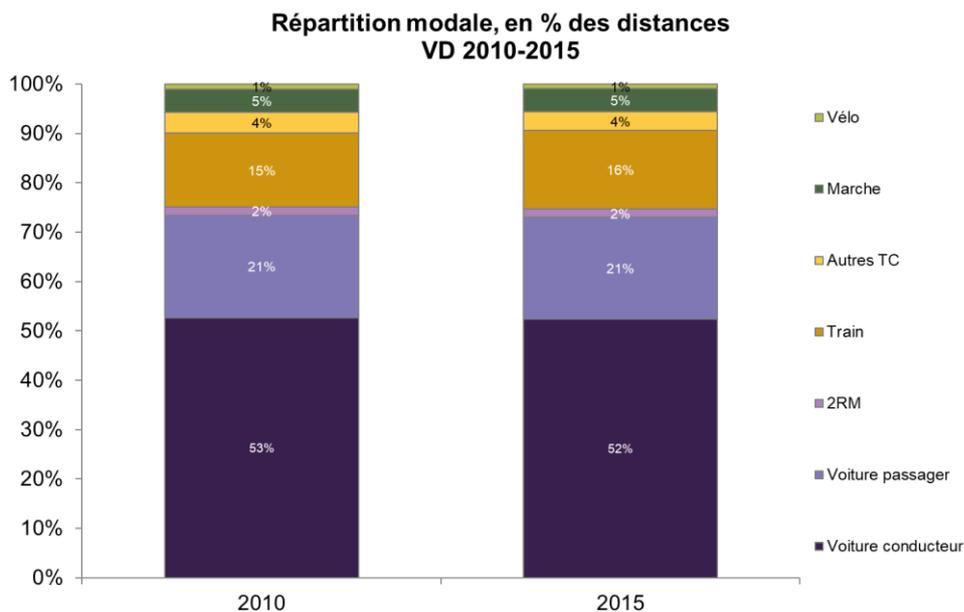
Figure n° 90 : Répartition modale des déplacements en % des distances selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2010-2015



b) Canton de Vaud

Les résidents du canton de Vaud parcourent plus de la moitié de leurs distances de déplacement (52%) en utilisant la voiture particulière en tant que conducteur. En ajoutant les distances parcourues en tant que passager, 72% des distances sont couvertes en voiture particulière. Les transports en commun de tous types représentent un cinquième (20%) des distances parcourues.

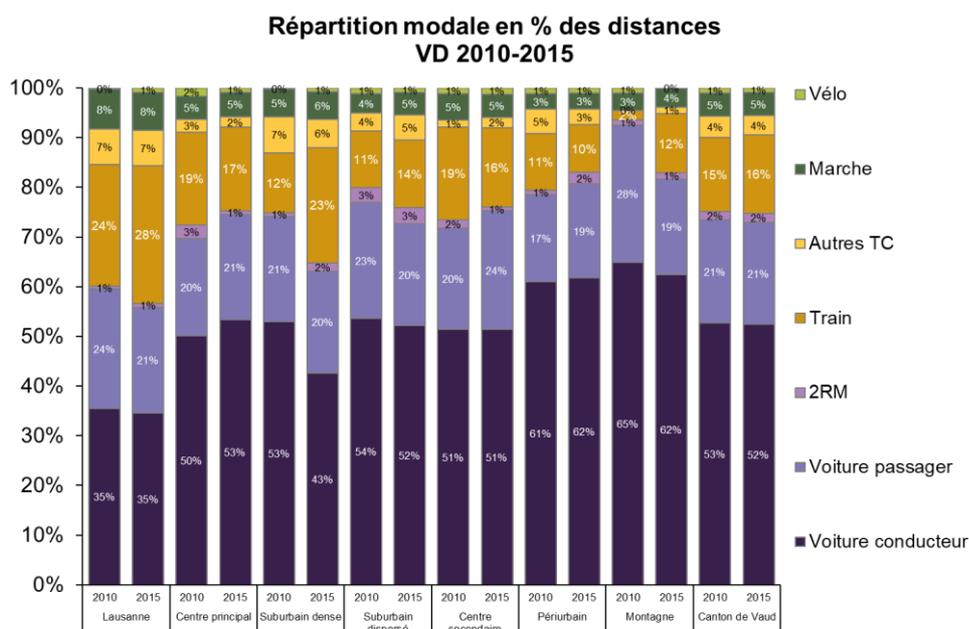
Figure n° 91 : Répartition modale des déplacements en % des distances, Canton de Vaud, évolution 2010-2015



> Par découpage typologique

Ce sont les résidents du périurbain qui parcourent les distances les plus importantes en voiture particulière: 79% des distances sont parcourues en voiture (en tant que conducteur ou que passager).

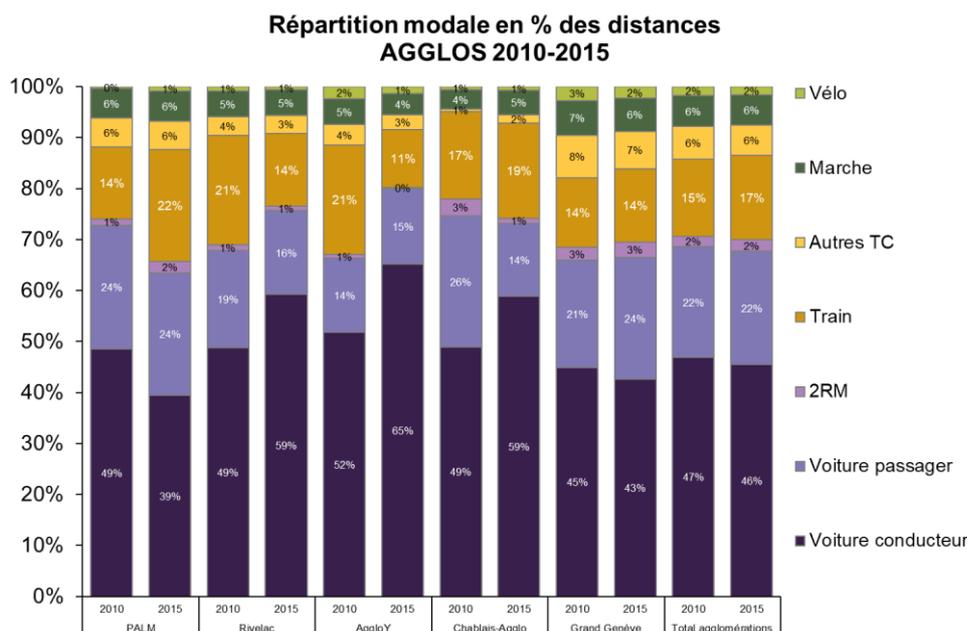
Figure n° 92 : Répartition modale des déplacements en % des distances selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2010-2015



c) Agglomérations

La part de distances couvertes par la voiture individuelle a augmenté depuis 2010 pour les résidents des agglomérations de Rivelac, AggloY, et Chablais Agglo. Elle a, au contraire, diminué de manière importante pour les résidents de PALM, passant de 49% à 39% des distances parcourues, au profit du train. Elle est restée stable dans les autres agglomérations.

Figure n° 93 : Répartition modale des déplacements en % des distances, Agglomérations, évolution 2010-2015



E.1.7. Répartition modale en % des distances par motif

a) Canton de Genève

La voiture particulière (conducteur ou passager) ne couvre que 42% des distances parcourues pour le motif travail, contre 64% des distances tous motifs.

La majorité (54%) des distances couvertes pour motif formation le sont en transports en commun (train ou autres TC). Il a été vu précédemment que la marche est le mode le plus utilisé pour les déplacements de motif formation, et ce mode n'est utilisé que pour des distances courtes : seuls 17% des distances sont parcourues à pied, une part qui reste néanmoins supérieure à la moyenne tous motifs (7%).

La voiture particulière est le mode privilégié des déplacements d'accompagnement : 85% des distances pour ce motif sont parcourues en voiture (66% conducteur, 19% passager).

Tableau n° 40 : Répartitions modales des déplacements, en % des distances, selon le motif, Canton de Genève, évolution 2010-2015

Genève		Voiture conducteur	Voiture passager	2RM	Train	Autres TC	Marche	Vélo
Travail	2010	44%	5%	8%	16%	15%	8%	4%
	2015	38%	4%	10%	15%	19%	8%	6%
Formation	2010	23%	10%	1%	21%	27%	14%	4%
	2015	11%	10%	3%	20%	34%	17%	6%
Déplacement professionnel	2010	34%	16%	2%	38%	3%	3%	4%
	2015	42%	20%	2%	23%	5%	3%	4%
Achats et services	2010	54%	19%	3%	3%	9%	10%	1%
	2015	48%	17%	3%	13%	8%	9%	2%
Accompagnement	2010	77%	11%	2%	0%	4%	5%	2%
	2015	66%	19%	2%	0%	5%	6%	1%
Visites	2010	47%	28%	1%	11%	7%	4%	1%
	2015	51%	26%	3%	10%	5%	3%	2%
Restaurants et bars	2010	43%	21%	2%	5%	18%	9%	2%
	2015	37%	38%	2%	8%	5%	7%	2%
Autres loisirs	2010	43%	27%	1%	6%	7%	11%	4%
	2015	28%	36%	2%	11%	8%	11%	3%
Autres	2010	21%	44%	1%	27%	5%	1%	2%
	2015	24%	42%	0%	29%	4%	1%	0%
Tous les motifs	2010	43%	22%	3%	12%	9%	8%	3%
	2015	38%	26%	3%	14%	9%	7%	3%

b) Canton de Vaud

La voiture particulière, utilisée en tant que conducteur, couvre 61% des distances parcourues pour motif travail. Elle n'est néanmoins que très peu utilisée en tant que passager : 4% des distances parcourues pour motif travail, contre 21% des distances parcourues tous motifs. Cela indique une tendance à l'autosolisme pour les déplacements vers le lieu de travail.

La majorité (57%) des distances couvertes pour motif formation le sont en transports en commun (train ou autres TC).

La voiture particulière est le mode privilégié des déplacements d'accompagnement : 90% des distances pour ce motif sont parcourues en voiture (77% conducteur, 13% passager).

Tableau n° 41 : Répartitions modales des déplacements, en % des distances, selon le motif, Canton de Vaud, évolution 2010-2015

Vaud		Voiture conducteur	Voiture passager	2RM	Train	Autres TC	Marche	Vélo
Travail	2010	60%	6%	2%	23%	4%	3%	1%
	2015	61%	4%	2%	25%	3%	3%	1%
Formation	2010	20%	13%	1%	33%	20%	12%	1%
	2015	23%	9%	2%	41%	16%	9%	1%
Déplacement professionnel	2010	69%	14%	0%	14%	1%	1%	1%
	2015	62%	9%	0%	24%	3%	2%	0%
Achats et services	2010	65%	18%	1%	8%	2%	5%	0%
	2015	57%	21%	1%	13%	3%	5%	0%
Accompagnement	2010	83%	12%	0%	1%	1%	2%	0%
	2015	77%	13%	0%	6%	2%	2%	0%
Visites	2010	60%	23%	1%	13%	2%	2%	0%
	2015	60%	29%	2%	5%	2%	2%	1%
Restaurants et bars	2010	51%	33%	1%	6%	2%	4%	2%
	2015	45%	36%	1%	8%	5%	4%	0%
Autres loisirs	2010	43%	30%	3%	12%	3%	7%	2%
	2015	40%	29%	4%	9%	4%	10%	3%
Autres	2010	31%	40%	1%	18%	10%	2%	0%
	2015	41%	35%	0%	20%	3%	1%	0%
Tous les motifs	2010	53%	21%	2%	15%	4%	5%	1%
	2015	52%	21%	2%	16%	4%	5%	1%

E.2. L'intermodalité

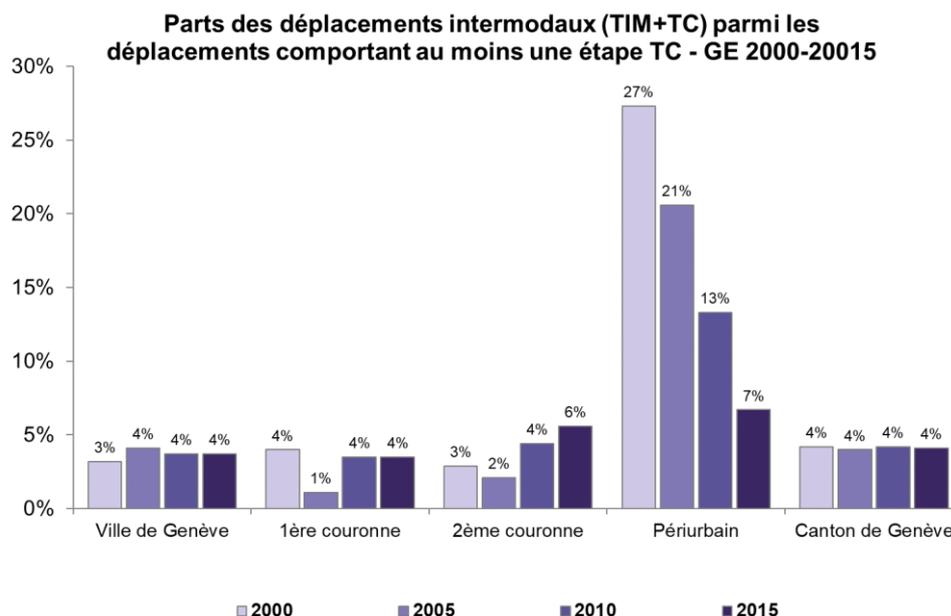
E.2.1. Part des déplacements intermodaux parmi les déplacements ayant au moins une étape TP

a) Canton de Genève

> Selon le découpage typologique

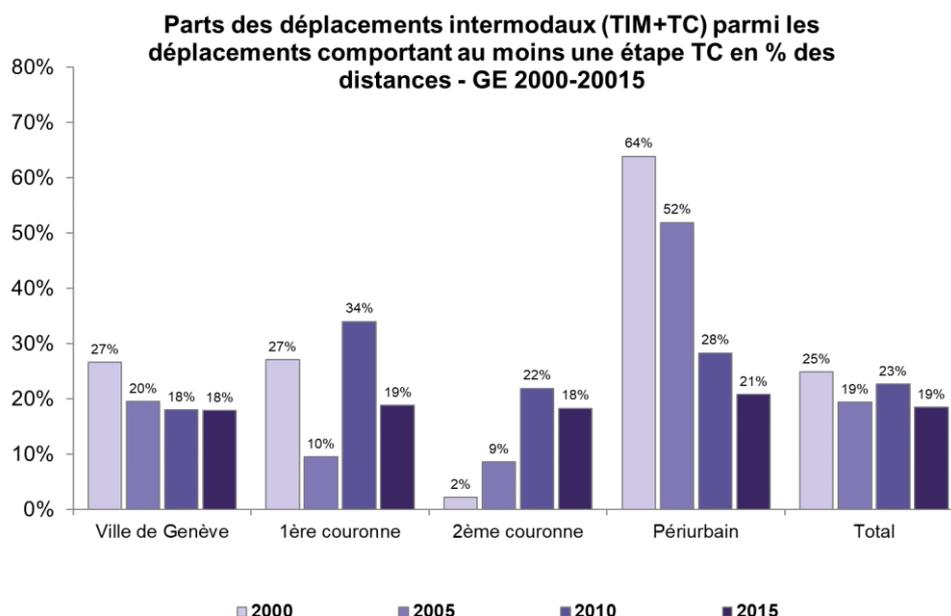
Dans le canton de Genève, 4% des déplacements qui comptent au moins une étape en transports en commun sont intermodaux. C'est dans le périurbain que cette valeur est la plus haute (7%). La part de déplacements intermodaux a énormément diminué dans ce secteur depuis 2000 : elle dépassait alors le quart (27%). Ce résultat n'est néanmoins pas significatif, du fait des effectifs réduits de résidents du périurbain pour ce croisement.

Figure n° 94 : Parts des déplacements intermodaux (TIM+TC) parmi les déplacements comportant au moins une étape TC en % des déplacements selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2000-2015



Au total, 19% des distances couvertes par les déplacements comportant au moins une étape en TC sont parcourues en associant les transports en commun et les TIM. Cette part varie peu d'un secteur à l'autre pour l'année 2015, allant de 18% à 21%.

Figure n° 95 : Parts des déplacements intermodaux (TIM+TC) parmi les déplacements comportant au moins une étape TC en % des distances selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2000-2015



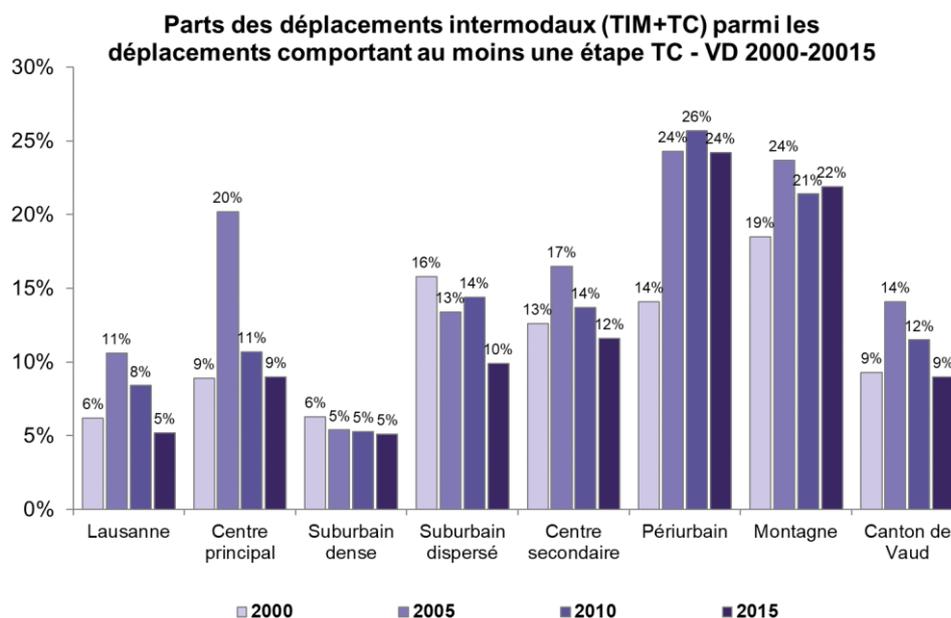
b) Canton de Vaud

> Par découpage typologique

9% des déplacements comportant au moins une étape en transports en commun sont des déplacements intermodaux (TIM+TC). Cette part est néanmoins en diminution depuis 2005, où elle atteignait 14% des déplacements.

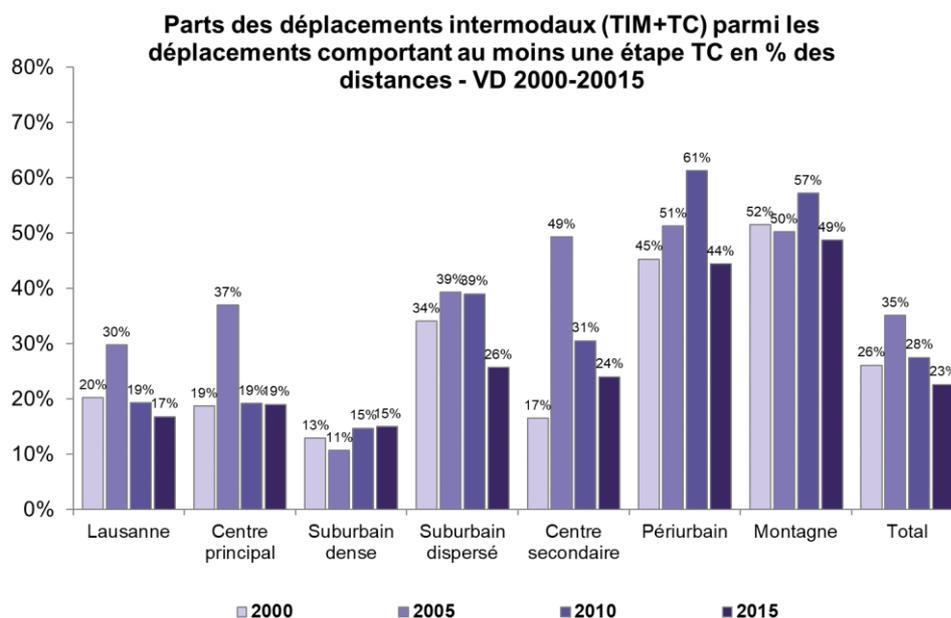
On observe des différences importantes à l'échelle du canton : alors que près d'un quart des déplacements avec TC réalisés par les résidents du périurbain (24%) allient les transports publics aux transports individuels motorisés, ce n'est le cas que de 5% des déplacements avec TC réalisés par les résidents de Lausanne ou du suburbain dense.

Figure n° 96 : Parts des déplacements intermodaux (TIM+TC) parmi les déplacements comportant au moins une étape TC en % des déplacements selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2000-2015



Près d'un quart (23%) des distances parcourues au cours d'un déplacement comportant au moins une étape TC sont parcourues en alliant les transports en commun aux transports individuels motorisés. Cette part atteint presque la moitié dans le périurbain (44%). La valeur obtenue pour le secteur montagne n'est pas significative, les effectifs étant trop réduits sur ce secteur.

Figure n° 97 : Parts des déplacements intermodaux (TIM+TC) parmi les déplacements comportant au moins une étape TC en % des distances selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2000-2015



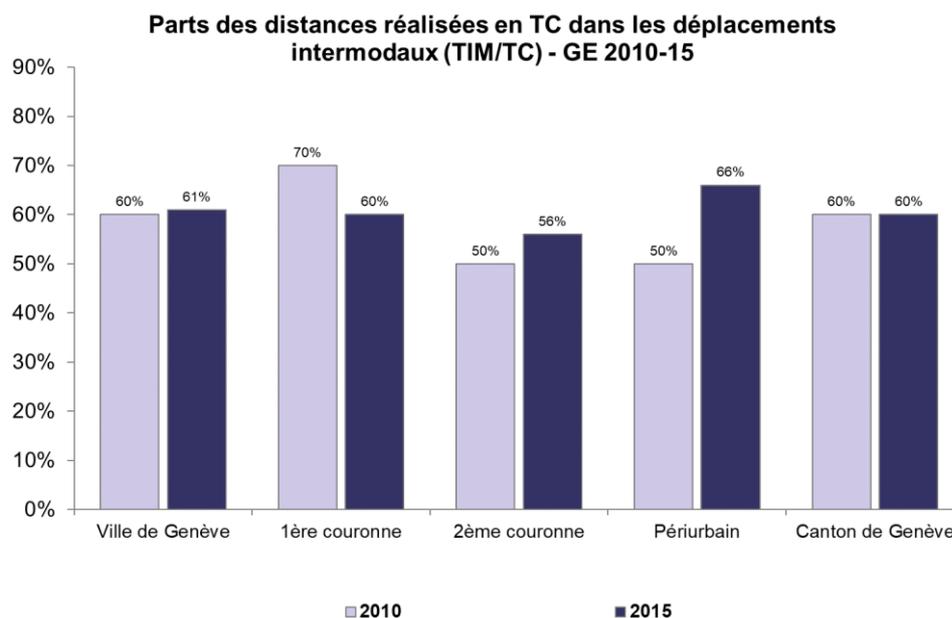
E.2.2. Ratio de distance TC/TIM pour les déplacements intermodaux

a) Canton de Genève

> Par découpage typologique

Au cours des déplacements intermodaux, la majorité (60%) des distances sont parcourues en transports en commun, et ce sur tous les secteurs de découpage. En valeurs absolues, cela représente environ 47 km parcourus en TC sur les 78 km que représente en moyenne un déplacement intermodal.

Figure n° 98 : Parts des distances réalisées en TC dans les déplacements intermodaux, Canton de Genève, évolution 2010-2015

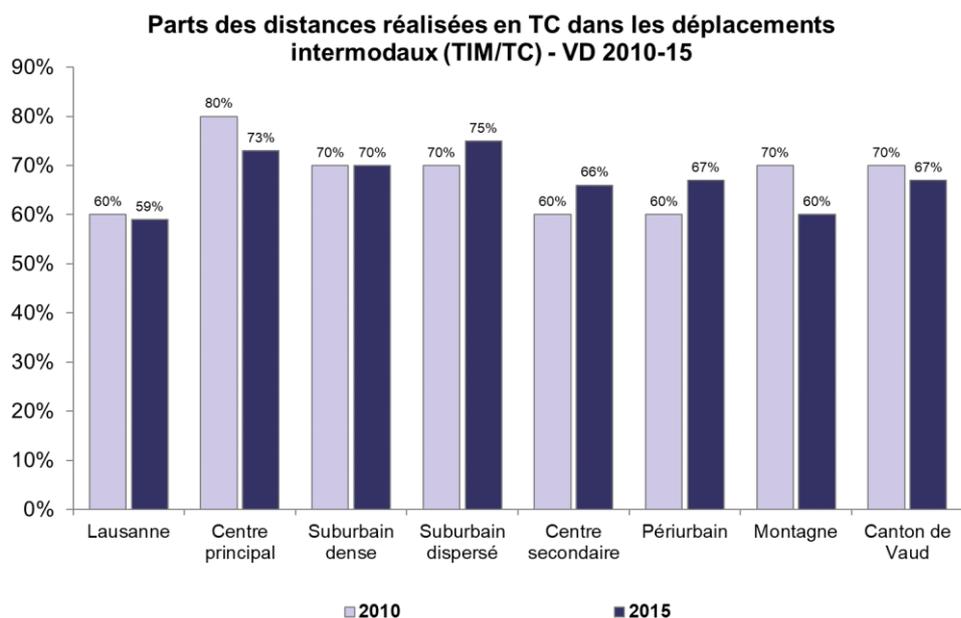


b) Canton de Vaud

> Par découpage typologique

Au cours des déplacements intermodaux réalisés par les Vaudois, la vaste majorité (67%) des distances sont parcourues en transports en commun. En valeurs absolues, cela représente environ 41 km parcourus en TC sur les 62 km que compte en moyenne un déplacement intermodal. Le ratio atteint 75% dans le suburbain dispersé.

Figure n° 99 : Parts des distances réalisées en TC dans les déplacements intermodaux, Canton de Vaud, évolution 2010-2015



F. Les motifs



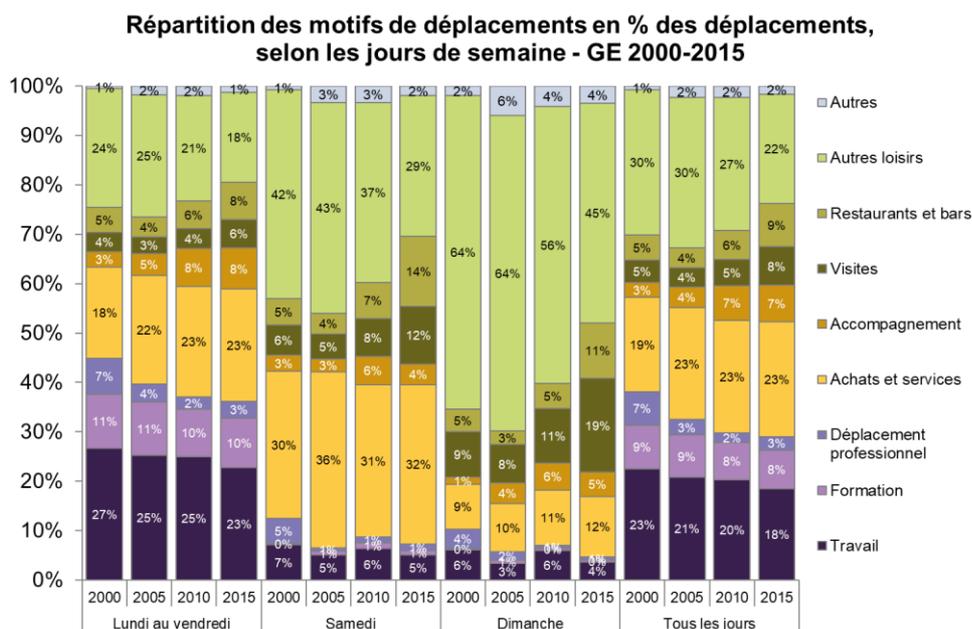
F.1. La répartition des motifs

F.1.1. Répartition des motifs selon les jours de semaine en % des déplacements

a) Canton de Genève

La part de déplacements réalisés pour motif de loisirs (visites, restaurants et bars ou autres loisirs) est largement plus importante le samedi (55%) et le dimanche (75%) qu'en semaine (32%). Au contraire, les déplacements liés à l'activité professionnelle (travail ou déplacement professionnel) et aux études sont principalement réalisés en semaine : ils représentent 37% des déplacements réalisés du lundi au vendredi, mais seulement 7% des déplacements réalisés le samedi et 6% le dimanche.

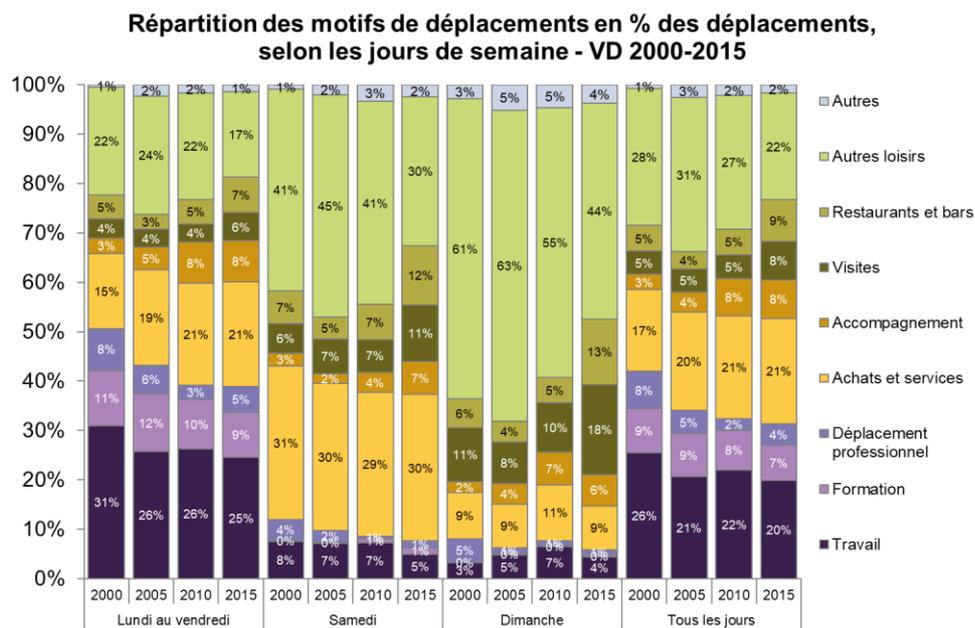
Figure n° 100 : Répartition des motifs de déplacement en % des déplacements selon les jours de semaine, Canton de Genève, évolution 2000-2015



b) Canton de Vaud

Les déplacements liés aux loisirs (visites, restaurants et bars, autres loisirs) représentent la majorité des déplacements ayant lieu le samedi (53%) ou le dimanche (75%), mais moins d'un tiers des déplacements ayant lieu en semaine (30%). À l'inverse, les déplacements liés à l'activité professionnelle (travail ou déplacement professionnel) et aux études sont principalement réalisés en semaine : ils représentent près de 39% des déplacements réalisés du lundi au vendredi, mais seulement 7% des déplacements réalisés le samedi et 5% le dimanche.

Figure n° 101 : Répartition des motifs de déplacement en % des déplacements selon les jours de semaine, Canton de Vaud, évolution 2000-2015

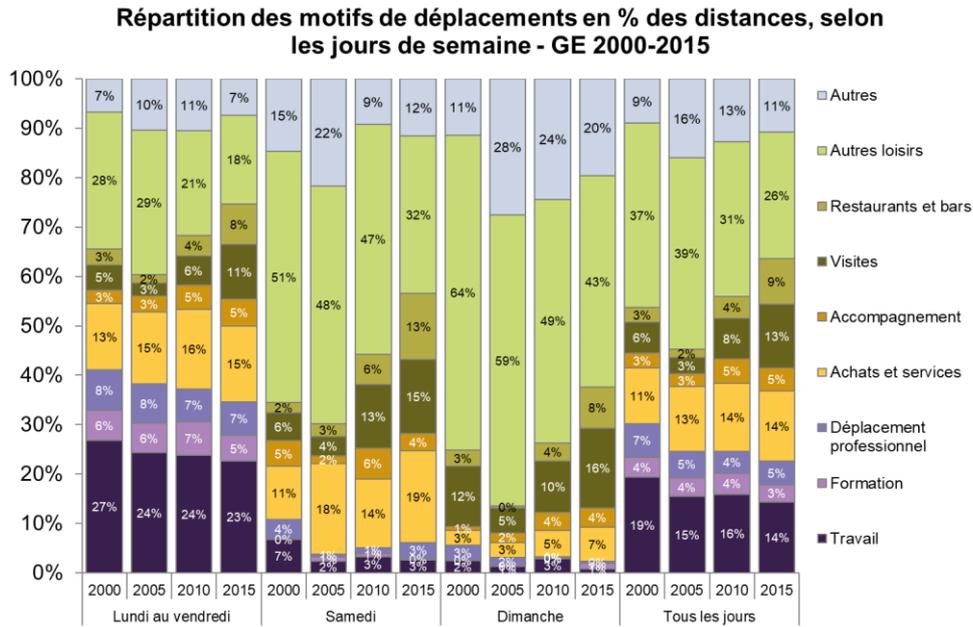


F.1.2. Répartition des motifs selon les jours de semaine en % des distances

a) Canton de Genève

Alors que 35% des distances parcourues du lundi au vendredi le sont pour motif travail, formation ou déplacement professionnel, ce n'est le cas que de 6% des distances parcourues le samedi, et 2% le dimanche.

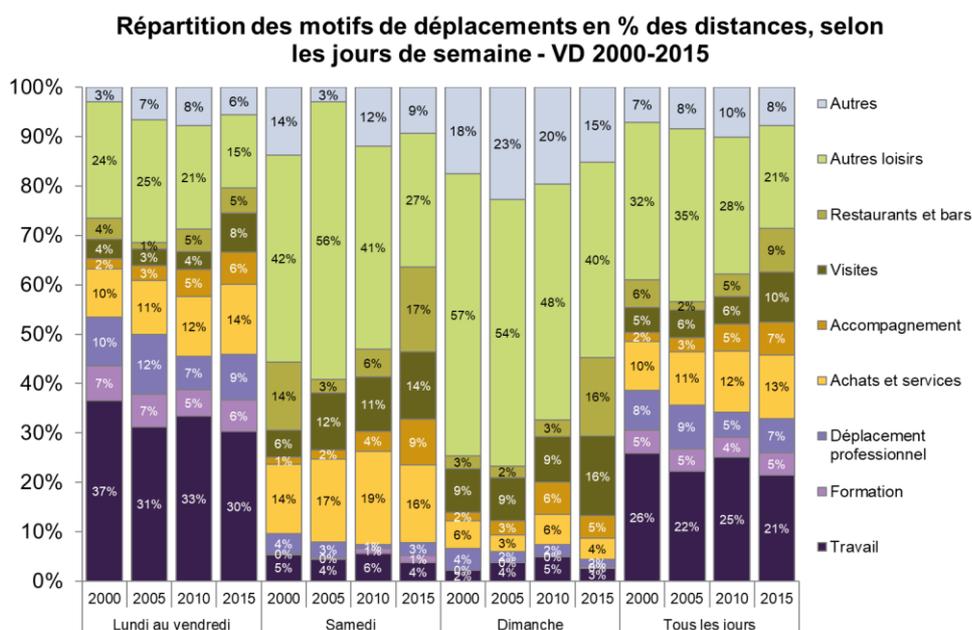
Figure n° 102 : Répartition des motifs de déplacement en % des distances selon les jours de semaine, Canton de Genève, évolution 2000-2015



b) Canton de Vaud

Alors que 458% des distances parcourues du lundi ou vendredi le sont pour motif professionnel ou de formation, ce n'est le cas que de 5% des distances parcourues le samedi ou le dimanche.

Figure n° 103 : Répartition des motifs de déplacement en % des distances selon les jours de semaine, Canton de Vaud, évolution 2000-2015



F.1.3. Répartition des motifs selon les jours de semaine en % des durées

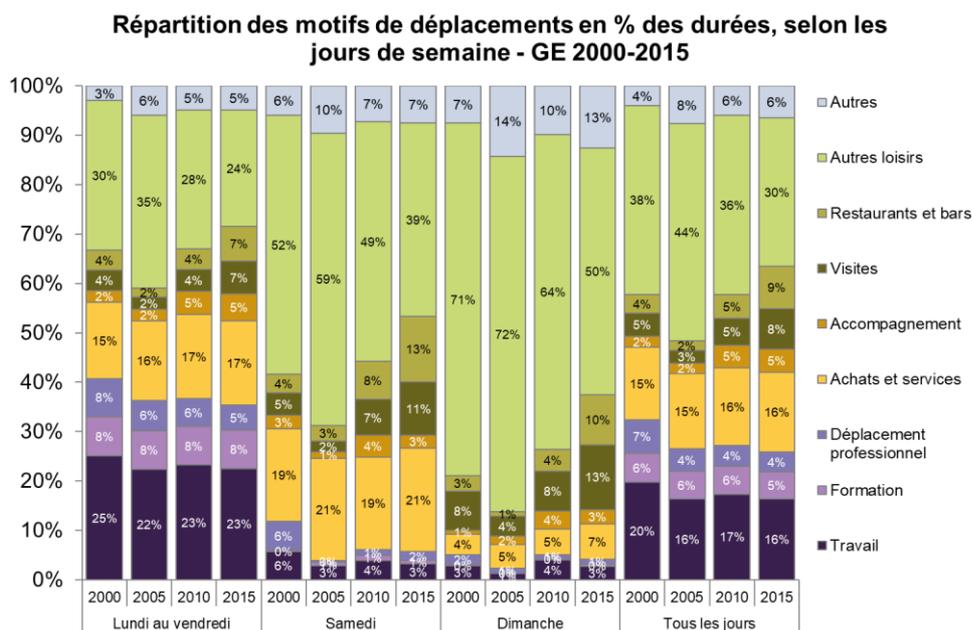
a) Canton de Genève

Dans le canton de Genève, 41% du temps de déplacement en semaine est lié à un motif professionnel ou d'études, alors que ce motif ne représente qu'une part négligeable des temps de déplacements le week-end.

C'est le samedi que le temps de déplacement lié aux achats est le plus important : 20%, contre 15% en semaine et 7% le dimanche.

Le dimanche, 73% du temps passé à se déplacer est lié à un motif de loisirs.

Figure n° 104 : Répartition des motifs de déplacement en % des durées, selon les jours de semaine, Canton de Genève, évolution 2000-2015



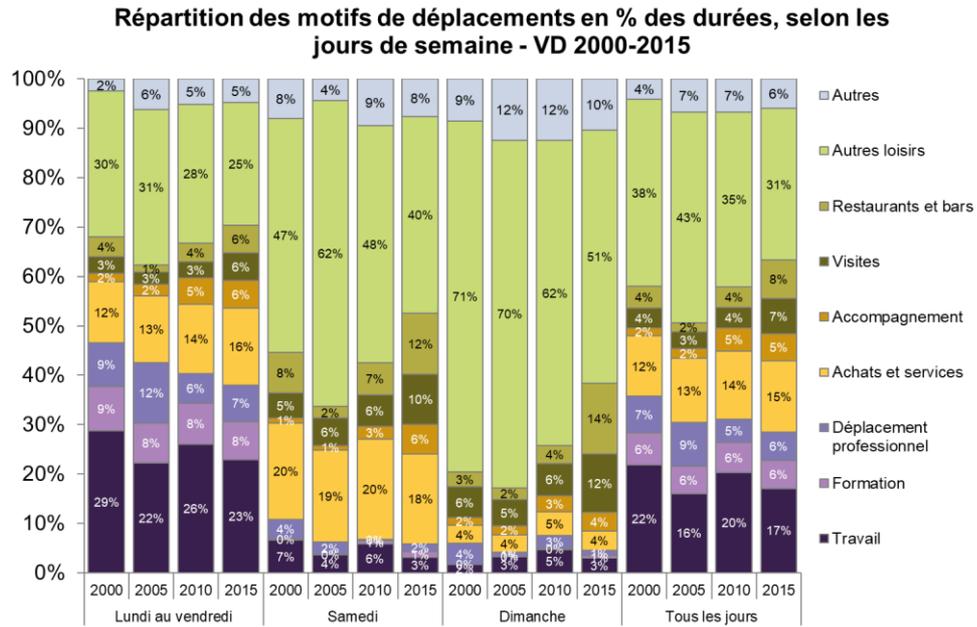
b) Canton de Vaud

Dans le canton de Vaud, 41% du temps de déplacement en semaine est lié à un motif professionnel ou d'études, alors que ce motif ne représente qu'une part négligeable des temps de déplacements le week-end.

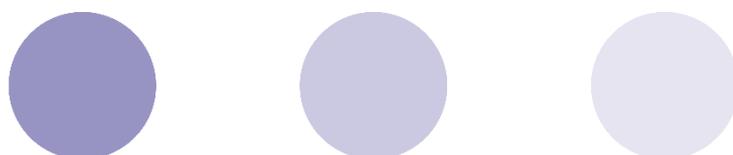
Le temps de déplacement lié aux achats est légèrement plus important le samedi (19%) qu'en semaine (15%), et substantiellement réduit le dimanche (4%) du fait de la fermeture des commerces et des services.

Le dimanche, 80% du temps passé à se déplacer est lié à un motif de loisirs.

Figure n° 105 : Répartition des motifs de déplacement en % des durées, selon les jours de semaine, Canton de Vaud, évolution 2000-2015



G. Autres



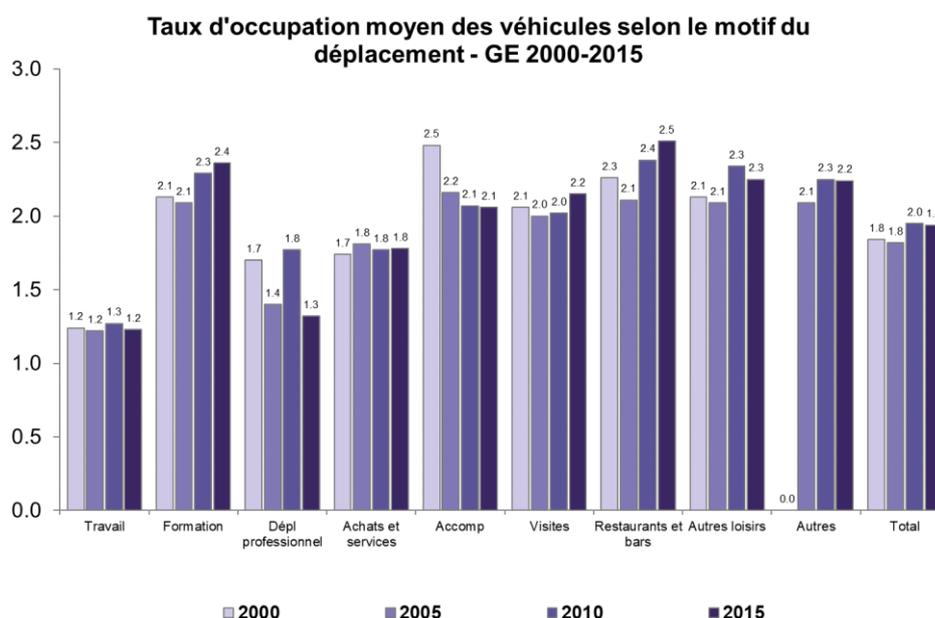
G.1. Taux d'occupation des véhicules

G.1.1. Taux d'occupation moyen selon le motif de déplacement

a) Canton de Genève

Dans le canton de Genève, le taux d'occupation des véhicules est, en moyenne, de 2 personnes par véhicule, un taux haut par rapport aux agglomérations comparables. C'est pour se rendre dans des bars ou restaurants qu'il est le plus important, avec 2,5 personnes par voiture. Il est également élevé pour le motif formation (2,3 personnes par véhicule), ce qui peut s'expliquer par la pratique de l'accompagnement au sein de la cellule familiale (enfant déposé par un de ses parents à l'école). En revanche, lorsque le déplacement est réalisé pour le motif travail, le taux d'occupation n'est que de 1,2 personnes par véhicule : l'autosolisme est donc plus répandu pour les déplacements liés au lieu de travail. C'est pour ce motif que la rigidité est la plus importante, il devrait donc être traité spécifiquement dans les politiques publiques.

Figure n° 106 : Taux d'occupation moyen des véhicules selon le motif du déplacement, Canton de Genève, évolution 2000-2015

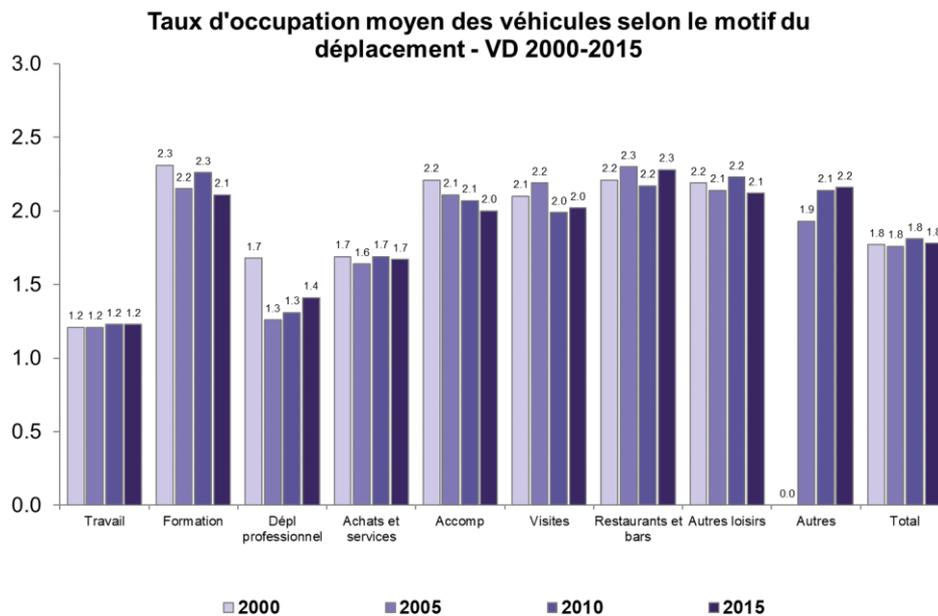


b) Canton de Vaud

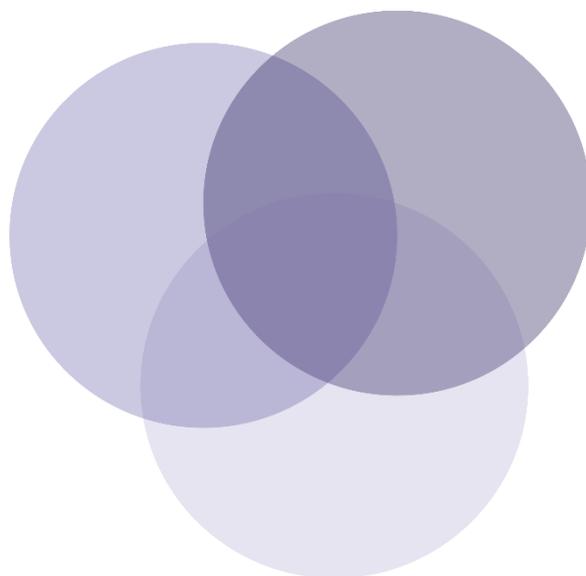
Dans le canton de Vaud, le taux d'occupation moyen des véhicules est de 1,8 personne par véhicules ; cette moyenne est stable depuis 2000. C'est pour les motifs liés aux loisirs (restaurants et bars ; autres loisirs) que le taux d'occupation des véhicules est le plus important : respectivement 2,3 et 2,2 personnes par véhicule.

En revanche, le taux d'occupation des véhicules n'est que de 1,2 personne lorsque le déplacement est réalisé pour motif travail. L'autosolisme est répandu pour les trajets en lien avec le lieu de travail.

Figure n° 107 : Taux d'occupation moyen des véhicules selon le motif du déplacement, Canton de Vaud, évolution 2000-2015



> Synthèse et conclusion



G.1. Canton de Genève

G.1.1. La voiture individuelle : une démotorisation lente des ménages

> Une démotorisation lente, mais continue

On observe une **dynamique très lente, mais continue de démotorisation** des ménages dans le canton de Genève depuis 2000 : le nombre de voitures par ménages est passé de 1,1 en 2000 à 1,0 en 2015. **La part de ménages disposant de 2 voitures ou plus est en diminution** dans tous les secteurs du découpage typologique, sauf dans la première couronne où elle a augmenté de 4 points depuis 2010.

> Le stationnement, un levier d'action fort sur l'équipement et les pratiques modales

La **part de ménages motorisés disposant d'une place de stationnement sur leur lieu de résidence a augmenté depuis 2000**, de 74% à 81%. Cela pourrait suggérer que la décision d'acquérir ou de conserver une voiture individuelle est de plus en plus associée à la garantie d'avoir accès à une place de stationnement au domicile. Le **nombre de places à domicile par voiture n'est pas en diminution**.

La part d'actifs motorisés ne disposant pas d'une place de stationnement sur leur lieu de travail genevois a largement diminué : elle est passée de 62% en 2010 à 39% en 2015. Cela tend à suggérer que la motorisation est également influencée par l'accès à une place de parking sur son lieu de travail.

Le **stationnement apparaît donc comme un levier puissant**. Il est nécessaire d'agir non seulement sur le parking public, mais aussi sur le parking privé.

Alors que moins d'un quart (24%) des actifs motorisés ne disposant pas d'une place de parking sur leur lieu de travail utilisent ce mode de transport, c'est le cas de 34% des actifs motorisés disposant d'une place payante, et 39% des actifs motorisés disposant d'une place gratuite. Ce facteur est d'autant plus déterminant pour les trajets pour motif travail : **seuls 12% des actifs ne disposant d'aucune place de stationnement sur leur lieu de travail utilisent la voiture particulière en tant que conducteur pour leurs trajets pendulaires**. L'accès au stationnement sur le lieu de travail a donc une influence déterminante sur les pratiques modales des actifs.

> Une progression de l'attrait des deux-roues motorisés pour les 18-24 ans

L'attrait du deux-roues motorisé reste stable sur l'ensemble de la population, mais est **en progression parmi les 18-24 ans**, qui sont également la classe d'âge la plus équipée. En 2000, 26% d'entre eux disposaient d'un deux-roues motorisé dans leur ménage, c'est le cas de 35% d'entre eux aujourd'hui.

G.1.2. Les transports en commun : une croissance marquée de la part d'abonnés

> De 21% à 44% d'abonnés

La part de détenteurs d'abonnements aux transports publics est en **nette augmentation depuis 2000** : elle est passée de 21% à 44% des résidents du canton de Genève.

De la même manière, la **part de déplacements en transports publics réalisés par des abonnés est en nette augmentation** : elle est passée de 45% en 2000 à 81% en 2015. Cela suggère que certaines personnes qui n'ont qu'un usage occasionnel des transports publics et n'auraient pas choisi de s'abonner en 2000 ont fait ce choix aujourd'hui.

G.1.3. Des déplacements plus nombreux en semaine, mais plus longs le week-end

> 3,6 déplacements par jour et par personne, 1,6 étape par déplacement

Un résident du canton de Genève se déplace en moyenne **3,6 fois par jour**. La mobilité est plus importante du lundi au vendredi (3,9 déplacements par personne et par jour) que le samedi (3,4) ou le dimanche (2,1). **Chaque déplacement comprend en moyenne 1,6 étape**.

Les résidents du canton de Genève réalisent en moyenne **1,5 boucle par personne et par jour**. Les boucles complexes représentent, les jours ouvrables, 25% des boucles.

> 30,3 km et 83,5 minutes par jour et par personne

Un résident du canton de Genève parcourt en moyenne **30,3 km par jour**, dont 22,0 km en Suisse et 8,3 km à l'étranger. C'est le dimanche que les distances moyennes parcourues sont les plus longues : en moyenne 42,3 km par personne et par jour.

Les résidents du canton de Genève se déplacent en moyenne **83,5 minutes par personne et par jour**. Cette valeur atteint 87 minutes le samedi.

> La vitesse moyenne d'un mode n'influence pas son usage

À l'échelle du canton, près de la moitié des déplacements sont réalisés en mode doux, modes de transport à la vitesse la plus réduite (5,9 km/h). Les transports individuels motorisés, les plus rapides (20,6 km/h), sont utilisés pour un peu plus d'un tiers des déplacements. On n'observe

donc **pas de relation linéaire entre la vitesse et la part modale à l'échelle du canton.**

> Des durées moyennes de déplacement en voiture moins importante, une progression des transports en commun et du vélo

La durée moyenne de déplacement en voiture particulière, utilisée en tant que conducteur, par personne et par jour, a **largement diminué depuis 2000** : aujourd'hui, un habitant du canton de Genève l'utilise **en moyenne 19,3 minutes par jour, contre 27,8 minutes en 2000**. Parallèlement, **la durée moyenne de déplacement en transports en commun par jour et par personne est en augmentation** parmi les résidents du canton de Genève : elle est passée de 13,9 minutes par personne en 2000 à 18,2 minutes par personne en 2015.

Le vélo semble gagner lentement en attrait : alors qu'un habitant du canton de Genève ne l'utilisait en moyenne que 2,7 minutes par jour en 2000, il l'utilise 4 minutes aujourd'hui. La marche est aujourd'hui utilisée pour des durées de trajets plus importantes qu'elle ne l'était en 2000. On note néanmoins une stabilisation autour de 25 minutes depuis 2005.

G.1.4. **Le choix modal : une diminution importante de l'usage de la voiture individuelle**

> Un report modal de la voiture individuelle vers la marche et les transports en commun

Depuis 2000, **la part modale de la voiture individuelle, utilisée en tant que conducteur, a diminué de manière importante** : elle est ainsi passée de 37% en 2000 à 25% en 2015. Au contraire, la part modale de la marche est passée de 30% en 2000 à 38% en 2015. L'usage des transports en commun a légèrement augmenté, passant de 12% des déplacements à 14% des déplacements. L'usage des autres modes est resté stable. **On observe donc un report modal, de la voiture individuelle vers la marche et les transports en commun.** Si la part modale du vélo n'est pas en augmentation pour les déplacements tous motifs, **le vélo est davantage utilisé pour le motif travail** : sa part modale est de 9%, alors qu'elle n'était que de 5% en 2000, et qu'elle est toujours de 5% pour les déplacements tous motifs. La part modale de la voiture en tant que conducteur pour les déplacements pour motif travail est également en diminution : elle est passée de 47% en 2000 à 27% en 2015. Le taux d'occupation des véhicules a légèrement augmenté depuis 2000, passant de 1,8 à 2 personnes par véhicule. Cette augmentation est d'autant plus importante pour les déplacements à motif de loisirs. Le taux d'occupation est néanmoins **resté stable pour les déplacements à motif de travail**, à 1,2 personne par véhicule depuis 2000. C'est pour ce motif que la rigidité est la plus importante, ce qui implique un traitement particulier dans les politiques publiques.

> L'intermodalité TIM+TP est stable

La part de déplacements intermodaux (TIM + TC) parmi les déplacements comportant au moins une étape en TC est **stable à 4%** dans le canton de Genève depuis 2000. On note aussi dans ce domaine une stabilité de la part de ces déplacements réalisés en TC.

G.2. Canton de Vaud

G.2.1. La voiture individuelle : pas de tendance à la démotorisation

> L'équipement : des valeurs stables depuis 2000

On n'observe pas de réelle dynamique de démotorisation dans le canton de Vaud, où **le nombre de voitures par ménage est stable depuis 2000, avec 1,2 voiture par ménage.**

La part de ménages multimotorisés est relativement stable depuis 2000, et **l'on n'observe pas de tendance à la baisse.**

Alors qu'une dynamique de démotorisation est observable dans toutes les agglomérations du territoire, **le nombre de voitures par ménage résidant dans l'Agglo Y est stable depuis 2005.** Dans cette même agglomération, **la part de 18-24 ans bénéficiant du permis de conduire a augmenté de 6 points en 5 ans.**

> Une offre en stationnement très importante qui peut en partie expliquer cette absence de démotorisation

La part de ménages disposant d'une place de stationnement sur leur lieu de résidence a légèrement augmenté depuis 2000, de 84% à 89%. Elle est néanmoins stable depuis 2005. L'accès à une place de stationnement sur le lieu de résidence ne semble donc pas être devenu un facteur plus déterminant de l'équipement des ménages ces dernières années. **Le nombre de places à domicile par voiture n'est pas en diminution : il est de 1,2, soit plus d'une place par véhicule.** Les Vaudois disposent d'au moins une place à domicile par voiture dans tous les secteurs de résidence, mis à part à Lausanne où ce ratio est de 0.8.

La vaste majorité des places de stationnement à destination des étapes réalisées en voiture conducteur sont gratuites (94%). Leur diminution n'a été que très légère depuis 2010 (96% en 2010, soit une diminution de 2 points de pourcentage en 5 ans). **Pour les motifs travail, visites et accompagnement, cette part atteint 97%.** En ville de Lausanne, la part de places gratuites à destination est inférieure à la moyenne du canton, et ce pour tous les motifs.

La part d'actifs motorisés ne disposant pas d'une place de stationnement sur leur lieu de travail vaudois a diminué : elle est passée de 40% en 2010 à 25% aujourd'hui. Cette tendance est principalement portée par la hausse de la part d'actifs disposant d'une place de stationnement payant sur leur lieu de travail, qui est passée de 13% en 2010 à 25% en 2015.

> Une influence très déterminante du stationnement sur les pratiques modales des actifs

Alors que **seuls 37% des actifs motorisés ne disposant pas d'une place de parking sur leur lieu de travail utilisent la voiture particulière en tant que conducteur**, c'est le cas de plus de la moitié (**55%**) de ceux disposant d'une place payante, et de **60% de ceux disposant d'une place gratuite**. Si l'on s'intéresse uniquement aux déplacements pour motif travail, **seuls 23% des actifs ne disposant pas d'une place sur leur lieu de travail utilisent la voiture ne tant que conducteur pour leurs trajets pendulaires**. Ce résultat confirme le rôle déterminant du stationnement non seulement sur l'équipement des actifs, mais aussi sur leurs pratiques modales.

G.2.2. Les transports en commun : une croissance très nette de la part d'abonnée

> De 12% d'abonnés en 2000 à 30% en 2015

La part d'abonnés aux transports publics (hors demi-tarif) a largement augmenté dans le canton de Vaud : elle est passée de 12% de la population en 2000 à 30% en 2015.

La part de déplacements en transports en commun réalisés par des détenteurs d'abonnement est en augmentation : elle est passée de 30% en 2000 à 77% en 2015. L'abonnement est de plus en plus répandu : les usagers quotidiens ne sont pas les seuls à s'abonner.

> De moins en moins d'abonnés vivent dans un ménage non motorisé

En effet, si la part de personnes vivant dans un ménage non motorisé est restée supérieure parmi les détenteurs d'abonnement (26%) que parmi les non-abonnés (10%), l'abonnement aux transports en commun et l'équipement en voiture sont de moins en moins antithétiques : en 2000, 41% des détenteurs d'abonnements vivaient dans un ménage non motorisé. L'abonnement aux transports en commun est aujourd'hui une solution adoptée également par des personnes équipées d'une voiture. Cela tend à suggérer que **si les Vaudois ne sont pas moins équipés en voiture et ne délaissent pas ce mode, ils pourraient avoir développé des pratiques plus multimodales**.

G.2.3. Les caractéristiques des déplacements : un nombre de déplacements par personne plus important en semaine, des distances parcourues plus importantes le week-end

> 3,5 déplacements et 1,4 boucle par personne et par jour

Un résident du canton de Vaud se déplace en moyenne **3,5 fois par jour**. La mobilité est plus importante du lundi au vendredi (3,8 déplacements par jour et par personne) que le samedi (3,4) ou le dimanche (2,1). Chaque déplacement comprend en moyenne 1,5 étape.

Les Vaudois réalisent en moyenne **1,4 boucle par personne et par jour**. Les jours ouvrables, les boucles complexes représentent plus d'un quart (26%) de l'ensemble des boucles.

> 42,8 km et 90,2 minutes de déplacement par personne et par jour

Un vaudois parcourt en moyenne **42,8 km par jour**, dont 38,1 km en Suisse et 4,7 km à l'étranger. C'est le samedi et le dimanche que les distances parcourues sont les plus importantes : en moyenne 47,8 et 47,7 km par personne et par jour.

Les vaudois se déplacent en moyenne **90,2 minutes par personne et par jour**. Cette valeur atteint 98,5 minutes le samedi.

> Pas de relation linéaire entre la vitesse et l'usage d'un mode de transport

Dans le canton de Vaud, les transports individuels motorisés, option la plus rapide (29,5 km/h) sont utilisés pour plus de la moitié des déplacements. Les modes doux, utilisés pour plus d'un tiers des déplacements, arrivent en deuxième position. Ce sont néanmoins les modes les plus lents (en moyenne 5,2 km/h, contre 15,0 pour les transports en commun). On n'observe donc pas de **relation linéaire entre l'usage d'un mode de transport et la vitesse de celui-ci**.

G.2.4. Le choix modal : dans le canton de Vaud, la voiture individuelle résiste à des politiques volontaristes

> Des évolutions lentes des pratiques de mobilité

Au sein du canton de Vaud, la part modale de la voiture particulière, utilisée en tant que conducteur, **n'a que légèrement diminué depuis 2000 : elle est passée de 45% à 41%**. En termes de distances, elle n'a pas évolué : 52% des distances parcourues par les résidents du canton de Vaud étaient couvertes en voiture en 2010 comme en 2015.

L'usage de la marche a, en parallèle, légèrement augmenté : en 2015, ils sont utilisés pour 31% des déplacements, contre 26% en 2000. L'usage des autres modes de transport reste stable.

La part modale de la voiture conducteur a diminué de manière plus importante pour les déplacements à motif de travail, passant de 61% en 2000 à 53% en 2015, mais est stable à 53% depuis 2010. La part modale de la marche a faiblement augmenté (15% en 2000, 19% en 2010, 20% en 2015) et celle du vélo n'a pas changé. De manière globale, **l'usage du vélo n'a augmenté pour aucun motif**.

L'absence de dynamique de démotorisation dans l'Agglo Y a été notée ; on note également que **la part de distances couvertes par la voiture conducteur a augmenté depuis de 2010 dans cette agglomération, passant de 51% des distances à 64% des distances**.

Par ailleurs, **le taux d'occupation des véhicules n'a pas varié depuis 2000**, que ce soit pour les déplacements tous motifs (1,8 personne par véhicule) ou pour les déplacements domicile-travail (1,2).

> Pas de développement des pratiques intermodales

La part de déplacements intermodaux (TIM+TC) parmi les déplacements comportant au moins une étape en transports en commun est en diminution dans le Canton de Vaud : elle est passée de 14% à 9% entre 2005 et 2015.

De moins en moins de déplacements impliquant un usage des transports publics les allient à la voiture individuelle. On note par ailleurs que la part des distances réalisées en transports en commun dans les déplacements intermodaux a légèrement diminué depuis 2010, passant de 70% à 67% ; la part de distances parcourues en voiture a donc faiblement augmenté.

> Table des figures et
illustrations

Figures

Figure n° 1 :	Nombre moyen de voitures par ménage selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2000-2015.....	25
Figure n° 2 :	Nombre moyen de voitures par ménage selon le découpage géographique du lieu de résidence, Canton de Genève et district de Nyon, évolution 2000-2015.....	26
Figure n° 3 :	Nombre moyen de voitures par ménage selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2000-2015.....	27
Figure n° 4 :	Nombre moyen de voitures par ménage selon les agglomérations de résidence, évolution 2000-2015.....	27
Figure n° 5 :	Part des ménages en fonction du nombre de voitures à disposition selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2000-2015.....	28
Figure n° 6 :	Part des ménages en fonction du nombre de voitures à disposition selon le découpage géographique du lieu de résidence, Canton de Genève et district de Nyon (sans Terre-Sainte), évolution 2000-2015.....	29
Figure n° 7 :	Part des ménages en fonction du nombre de voitures à disposition selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2000-2015.....	30
Figure n° 8 :	Part des ménages en fonction du nombre de voitures à disposition selon l'agglomération de résidence, évolution 2000-2015.....	31
Figure n° 9 :	Parts des personnes vivant dans un ménage motorisé par catégories d'âge, Canton de Genève, évolution 2000-2015.....	32
Figure n° 10 :	Parts des personnes vivant dans un ménage motorisé par catégories d'âge, Canton de Vaud, évolution 2000-2015.....	32
Figure n° 11 :	Parts des personnes vivant dans un ménage équipé d'un deux-roues motorisé, Canton de Genève, évolution 2000-2015.....	33
Figure n° 12 :	Parts des personnes vivant dans un ménage équipé d'un deux-roues motorisé, Canton de Vaud, évolution 2000-2015.....	34
Figure n° 13 :	Parts des ménages motorisés disposant d'une place de stationnement sur son lieu de résidence, selon la typologie de résidence, Canton de Genève, évolution 2000-2015.....	35
Figure n° 14 :	Parts des ménages motorisés disposant d'une place de stationnement sur son lieu de résidence, selon la typologie de résidence, Canton de Vaud, évolution 2000-2015.....	36
Figure n° 15 :	Nombre de places à disposition au domicile par voiture du ménage selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2000-2015.....	37
Figure n° 16 :	Nombre de places à disposition par voiture du ménage selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2000-2015.....	38
Figure n° 17 :	Disposition d'une place de stationnement sur le lieu de travail chez les actifs motorisés. Genève comme destination 2000-2010-2015.....	41
Figure n° 18 :	Disposition d'une place de stationnement sur le lieu de travail chez les actifs motorisés. Canton de Vaud, évolution 2000-2010-2015.....	43
Figure n° 19 :	Répartition modale des déplacements des actifs motorisés en fonction de la disposition d'une place sur leur lieu de travail, canton de Genève, 2015.....	44
Figure n° 20 :	Répartition modale des déplacements des actifs motorisés en fonction de la disposition d'une place sur leur lieu de travail, Canton de Vaud, 2015.....	45
Figure n° 21 :	Répartition modale des déplacements pour motif travail des actifs motorisés en fonction de la disposition d'une place sur leur lieu de travail, Canton de Genève, 2015.....	46
Figure n° 22 :	Répartition modale des déplacements pour motif travail des actifs motorisés en fonction de la disposition d'une place sur leur lieu de travail, Canton de Vaud, 2015.....	47
Figure n° 23 :	Possession du permis de conduire selon la classe d'âge, Canton de Genève, évolution 2000-2015.....	48

Figure n° 24 :	Possession du permis de conduire selon la classe d'âge, Canton de Vaud, évolution 2000-2015	51
Figure n° 25 :	Parts de détenteurs d'abonnements TP (hors demi-tarif) selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, 2000-2015	54
Figure n° 26 :	Parts de détenteurs d'abonnements TP (hors demi-tarif) selon le découpage géographique du lieu de résidence, Canton de Genève et district de Nyon (sans Terre-Sainte), évolution 2000-2015	55
Figure n° 27 :	Parts de détenteurs d'abonnements TP (hors demi-tarif) selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2000-2015	56
Figure n° 28 :	Parts de détenteurs d'abonnements TP (hors demi-tarif) selon l'agglomération de résidence, évolution 2000-2015	56
Figure n° 29 :	Parts des déplacements TC réalisés par des détenteurs d'abonnements, Canton de Genève, évolution 2000-2015	57
Figure n° 30 :	Parts des déplacements TC réalisés par des détenteurs d'abonnements, Canton de Genève, évolution 2000-2015	58
Figure n° 31 :	Parts des personnes vivant dans un ménage non motorisé selon leur possession d'abonnements TC, Canton de Genève, évolution 2000-2015	59
Figure n° 32 :	Parts des personnes vivant dans un ménage non motorisé selon leur possession d'abonnements TC, Canton de Vaud, évolution 2000-2015	60
Figure n° 33 :	Parts des personnes vivant dans un ménage non motorisé selon leur possession d'abonnement TC, Agglomérations, évolution 2000-2015	60
Figure n° 34 :	Part des personnes ne possédant aucun abonnement TC et vivant dans un ménage sans voiture selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2000-2015 61	
Figure n° 35 :	Part des personnes ne possédant aucun abonnement TC et vivant dans un ménage sans voiture selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2000-2015	62
Figure n° 36 :	Part des personnes abonnées au service Mobility CarSharing selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2010-2015	63
Figure n° 37 :	Part des personnes abonnées au service Mobility CarSharing selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2010-2015	64
Figure n° 38 :	Part des personnes abonnées au service Mobility CarSharing selon la typologie du lieu de résidence, Suisse, évolution 2010-2015	65
Figure n° 39 :	Nombre de déplacements (Suisse et étranger) par personne par jour selon le jour de semaine, Canton de Genève, évolution 2000-2015	69
Figure n° 40 :	Nombre de déplacements (Suisse et étranger) par personne par jour selon le jour de semaine, Canton de Vaud, évolution 2000-2015	70
Figure n° 41 :	Disparités en termes de nombre de déplacement par personne par jour, Canton de Genève, 2015	71
Figure n° 42 :	Disparités en termes de nombre de déplacement par personne par jour, Canton de Vaud, 2015	71
Figure n° 43 :	Nombre moyen d'étapes par déplacement (en Suisse) selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2000-2015	72
Figure n° 44 :	Nombre moyen d'étapes par déplacement (en Suisse) selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2000-2015	73
Figure n° 45 :	Distribution des déplacements en TC par nombre d'étapes selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, 2015	74
Figure n° 46 :	Distribution des déplacements en TC par nombre d'étapes selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, 2015	75

Figure n° 47 :	Nombre de boucles par personne par jour selon le jour de semaine selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, 2015	76
Figure n° 48 :	Nombre de boucles par personne par jour selon le jour de semaine selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, 2015.....	77
Figure n° 49 :	Parts des boucles complexes (jours ouvrables) selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2005-2015	78
Figure n° 50 :	Parts des boucles complexes (jours ouvrables) en TIM selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2005-2015	78
Figure n° 51 :	Parts des boucles complexes (jours ouvrables) en TC selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2005-2015	79
Figure n° 52 :	Parts des boucles complexes (jours ouvrables) selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2005-2015	80
Figure n° 53 :	Parts des boucles complexes (jours ouvrables) en TIM selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2005-2015.....	80
Figure n° 54 :	Parts des boucles complexes (jours ouvrables) en TC selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2005-2015.....	81
Figure n° 55 :	Parts des boucles complexes selon les jours de semaine et selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, 2015	82
Figure n° 56 :	Parts des boucles complexes selon les jours de semaine et selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, 2015.....	83
Figure n° 57 :	Parts des boucles complexes par motif présent dans la boucle, Canton de Genève, 2015 84	
Figure n° 58 :	Parts des boucles complexes par motif présent dans la boucle, Canton de Vaud, 2015	84
Figure n° 59 :	Parts des actifs effectuant deux boucles avec motif travail dans une journée, Canton de Genève, évolution 2000-2015.....	85
Figure n° 60 :	Parts des actifs effectuant deux boucles avec motif travail dans une journée, Canton de Vaud, évolution 2000-2015	86
Figure n° 61 :	Distance moyenne parcourue (en km) par personne par jour selon la localisation du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2010-2015.....	88
Figure n° 62 :	Distance moyenne parcourue (en km) par personne par jour selon la localisation du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2010-2015.....	89
Figure n° 63 :	Distance moyenne parcourue (en km) par personne par jour en Suisse et à l'étranger selon les jours de semaine, Canton de Genève, évolution 2010-2015	90
Figure n° 64 :	Distance moyenne parcourue (en km) par personne par jour selon les jours de semaine, Canton de Vaud, évolution 2010-2015	92
Figure n° 65 :	Distance moyenne des déplacements (en km), selon le motif, Canton de Genève, évolution 2010-2015	98
Figure n° 66 :	Distance moyenne des déplacements (en km), selon le motif, Canton de Genève, évolution 2010-2015	100
Figure n° 67 :	Distribution des déplacements selon les classes de distances, Canton de Genève, évolution 2010-2015	102
Figure n° 68 :	Distribution des déplacements selon les classes de distances, Canton de Vaud, évolution 2010-2015	103
Figure n° 69 :	Distribution des étapes selon le mode de transport par classes de distance, Canton de Genève, 2015	104
Figure n° 70 :	Distribution des étapes selon le mode de transport par classes de distance, Canton de Vaud, 2015.....	105
Figure n° 71 :	Distance moyenne parcourue (en km) par personne par jour selon le mode de transport	

	selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2010-2015.....	107
Figure n° 72 :	Distance moyenne parcourue (en km) par personne par jour selon le mode de transport selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2010-2015	108
Figure n° 73 :	Durée moyenne de déplacement en Suisse (en minutes) par personne par jour selon le jour de semaine, Canton de Genève, évolution 2000-2015	111
Figure n° 74 :	Durée moyenne de déplacement en Suisse (en minutes) par personne par jour selon le jour de semaine, Canton de Vaud, évolution 2000-2015	112
Figure n° 75 :	Distribution des déplacements par mode selon les classes de durée selon le mode de transport, Canton de Genève, 2015	115
Figure n° 76 :	Distribution des déplacements par mode selon les classes de durée selon le mode de transport, Canton de Vaud, 2015	116
Figure n° 77 :	Durée moyenne de déplacement en Suisse (en minutes) par personne par jour selon le mode de transport, Canton de Genève, évolution 2000-2015	117
Figure n° 78 :	Durée moyenne de déplacement en Suisse (en minutes) par personne par jour selon le mode de transport, Canton de Vaud, évolution 2000-2015	118
Figure n° 79 :	Profil horaire des déplacements selon les motifs pour l'ensemble de la semaine, Canton de Genève, 2015	121
Figure n° 80 :	Profil horaire des déplacements selon les motifs pour l'ensemble de la semaine, Canton de Vaud, 2015.....	123
Figure n° 81 :	Temps de transbordement moyen en minutes en fonction du mode principal du déplacement Canton de Genève, évolution 2010-2015	127
Figure n° 82 :	Temps de transbordement moyen en minutes en fonction du mode principal du déplacement Canton de Vaud, évolution 2010-2015	128
Figure n° 83 :	Répartition modale des déplacements en % des déplacements, selon découpage typologique GE.....	130
Figure n° 84 :	Répartition modale des déplacements en % des déplacements, selon découpage typologique VD.....	132
Figure n° 85 :	Répartition modale des déplacements en % des déplacements selon le découpage typologique comme destination, Canton de Genève, évolution 2000-2015.....	138
Figure n° 86 :	Répartition modale des déplacements en % des déplacements selon le découpage typologique comme destination, Canton de Vaud, évolution 2000-2015	140
Figure n° 87 :	Répartition modale des étapes, en % des étapes, selon les classes de distance, Canton de Genève comme départ.....	145
Figure n° 88 :	Répartition modale des étapes, en % des étapes, selon les classes de distance, Canton de Vaud comme départ	146
Figure n° 89 :	Répartition modale des déplacements en % des distances, Canton de Genève, évolution 2010-2015	147
Figure n° 90 :	Répartition modale des déplacements en % des distances selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2010-2015	148
Figure n° 91 :	Répartition modale des déplacements en % des distances, Canton de Vaud, évolution 2010-2015	148
Figure n° 92 :	Répartition modale des déplacements en % des distances selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2010-2015.....	149
Figure n° 93 :	Répartition modale des déplacements en % des distances, Agglomérations, évolution 2010-2015	150
Figure n° 94 :	Parts des déplacements intermodaux (TIM+TC) parmi les déplacements comportant au moins une étape TC en % des déplacements selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2000-2015	153

Figure n° 95 :	Parts des déplacements intermodaux (TIM+TC) parmi les déplacements comportant au moins une étape TC en % des distances selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2000-2015.....	154
Figure n° 96 :	Parts des déplacements intermodaux (TIM+TC) parmi les déplacements comportant au moins une étape TC en % des déplacements selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2000-2015.....	155
Figure n° 97 :	Parts des déplacements intermodaux (TIM+TC) parmi les déplacements comportant au moins une étape TC en % des distances selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2000-2015.....	156
Figure n° 98 :	Parts des distances réalisées en TC dans les déplacements intermodaux, Canton de Genève, évolution 2010-2015.....	157
Figure n° 99 :	Parts des distances réalisées en TC dans les déplacements intermodaux, Canton de Vaud, évolution 2010-2015.....	158
Figure n° 100 :	Répartition des motifs de déplacement en % des déplacements selon les jours de semaine, Canton de Genève, évolution 2000-2015.....	160
Figure n° 101 :	Répartition des motifs de déplacement en % des déplacements selon les jours de semaine, Canton de Vaud, évolution 2000-2015.....	161
Figure n° 102 :	Répartition des motifs de déplacement en % des distances selon les jours de semaine, Canton de Genève, évolution 2000-2015.....	162
Figure n° 103 :	Répartition des motifs de déplacement en % des distances selon les jours de semaine, Canton de Vaud, évolution 2000-2015.....	163
Figure n° 104 :	Répartition des motifs de déplacement en % des durées, selon les jours de semaine, Canton de Genève, évolution 2000-2015.....	164
Figure n° 105 :	Répartition des motifs de déplacement en % des durées, selon les jours de semaine, Canton de Vaud, évolution 2000-2015.....	165
Figure n° 106 :	Taux d'occupation moyen des véhicules selon le motif du déplacement, Canton de Genève, évolution 2000-2015.....	167
Figure n° 107 :	Taux d'occupation moyen des véhicules selon le motif du déplacement, Canton de Vaud, évolution 2000-2015.....	168

Tableaux

Tableau n° 1 : Agrégation des modes au niveau des étapes.....	11
Tableau n° 2 : Agrégation des modes au niveau des déplacements.....	12
Tableau n° 3 : Agrégation des motifs.....	13
Tableau n° 4 : Effectifs non pondérés des bases MRMT, Canton de Genève.....	20
Tableau n° 5 : Intervalles de confiance de proportions maximaux à 95%,Canton de Genève.....	21
Tableau n° 6 : Effectifs non pondérés des bases MRMT, Canton de Vaud.....	22
Tableau n° 7 : Intervalles de confiance de proportions maximaux à 95%, Canton de Vaud.....	23
Tableau n° 8 : Part des places gratuites à destination des étapes réalisées en voiture conducteur selon le motif et la typologie du lieu de destination, Canton de Genève, évolution 2000-2010-2015.....	39
Tableau n° 9 : Part des places gratuites à destination des étapes réalisées en voiture conducteur selon le motif et la typologie du lieu de destination, Canton de Vaud, évolution 2000-2010-2015.....	40
Tableau n° 10 : Disponibilité d'une place de stationnement automobile sur le lieu de travail pour les personnes ayant renseigné un déplacement motorisé pour motif travail dans la base des déplacements. Genève 2005-2010-2015.....	42
Tableau n° 11 : Disponibilité d'une place de stationnement automobile sur le lieu de travail pour les personnes ayant renseigné un déplacement motorisé pour motif travail dans la base des déplacements. Vaud 2005-2010-2015.....	43
Tableau n° 12 : Possession du permis de conduire selon la classe d'âge selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2000-2015.....	49
Tableau n° 13 : Possession du permis de conduire selon la classe d'âge selon le découpage géographique du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2000-2015.....	50
Tableau n° 14 : Possession du permis de conduire selon la classe d'âge selon le découpage géographique du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2000-2015.....	52
Tableau n° 15 : Possession du permis de conduire selon la classe d'âge, Agglomérations, évolution 2000-2015.....	53
Tableau n° 16 : Profil des détenteurs d'abonnement Mobility CarSharing, Suisse, évolution 2010-2015.....	66
Tableau n° 17 : Équipement des détenteurs d'abonnement Mobility CarSharing, Suisse, évolution 2010-2015.....	66
Tableau n° 18 : Caractéristiques des déplacements selon la possession d'un abonnement Mobility CarSharing, Suisse, 2015.....	67
Tableau n° 19 : Distance moyenne parcourue (en km) par personne par jour en Suisse et à l'étranger selon les jours de semaine et selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Genève, évolution 2010-2015.....	91
Tableau n° 20 : Distance moyenne parcourue (en km) par personne par jour en Suisse et à l'étranger selon les jours de semaine et selon la typologie du lieu de résidence, Canton de Vaud, évolution 2010-2015.....	93
Tableau n° 21 : Distance moyenne parcourue par personne par jour chez les personnes mobiles selon les critères sociodémographiques, Canton de Genève, 2015.....	95
Tableau n° 22 : Distance moyenne parcourue par personne par jour chez les personnes mobiles selon les critères sociodémographiques, Canton de Vaud, 2015.....	96
Tableau n° 23 : Distance moyenne parcourue par personne par jour chez les personnes mobiles selon les critères sociodémographiques, Canton de Vaud, 2015.....	97
Tableau n° 24 : Distance moyenne parcourue (en km) par déplacement en Suisse et à l'étranger selon	

les motifs des déplacements, Canton de Genève, évolution 2010-2015	99
Tableau n° 25 : Distance moyenne parcourue (en km) par déplacement en Suisse et à l'étranger selon les motifs des déplacements, Canton de Vaud, évolution 2010-2015	101
Tableau n° 26 : Distance moyenne parcourue (en km) par personne par jour en Suisse et à l'étranger selon les moyens de transport, Canton de Genève, évolution 2010-2015	107
Tableau n° 27 : Distance moyenne parcourue (en km) par personne par jour en Suisse et à l'étranger selon les moyens de transport, Canton de Vaud, évolution 2010-2015	109
Tableau n° 28 : Durée moyenne de déplacement en Suisse chez les personnes mobiles (en minutes) par personne par jour, Canton de Genève, 2015	113
Tableau n° 29 : Durée moyenne de déplacement en Suisse chez les personnes mobiles (en minutes) par personne par jour, Canton de Vaud, 2015	114
Tableau n° 30 : Comparaison des vitesses moyennes et des parts modales de déplacement par couple origine-destination selon le découpage typologique, Canton de Genève, 2015	125
Tableau n° 31 : Comparaison des vitesses moyennes et des parts modales de déplacement par couple origine-destination selon le découpage typologique, Canton de Vaud, 2015	126
Tableau n° 32 : Répartitions modales des déplacements, en % des déplacements, selon le découpage typologique, Canton de Genève, évolution 2000-2015	131
Tableau n° 33 : Répartitions modales des déplacements, en % des déplacements, selon le découpage typologique, Canton de Vaud, évolution 2000-2015	133
Tableau n° 34 : Répartitions modales des déplacements, en % des déplacements, selon le motif, Canton de Genève, évolution 2000-2015	135
Tableau n° 35 : Répartitions modales des déplacements, en % des déplacements, selon le motif, Canton de Vaud, évolution 2000-2015	137
Tableau n° 36 : Répartitions modales des déplacements, en % des déplacements, selon le découpage typologique comme destination, Canton de Genève, évolution 2000-2015	139
Tableau n° 37 : Répartitions modales des déplacements, en % des déplacements, selon le découpage typologique comme destination, Canton de Vaud, évolution 2000-2015	141
Tableau n° 38 : Répartitions modales des déplacements, en % des déplacements, selon le motif, Canton de Genève comme destination, évolution 2000-2015	142
Tableau n° 39 : Répartitions modales des déplacements, en % des déplacements, selon le motif, Canton de Vaud comme destination, évolution 2000-2015	144
Tableau n° 40 : Répartitions modales des déplacements, en % des distances, selon le motif, Canton de Genève, évolution 2010-2015	151
Tableau n° 41 : Répartitions modales des déplacements, en % des distances, selon le motif, Canton de Vaud, évolution 2010-2015	152