

# Typologie et évolution des logiques de choix modal chez les actifs motorisés urbains

Étude comparée des agglomérations de Genève, Lausanne, Berne et Yverdon-les-Bains

Principaux résultats

Sébastien Munafò  
Derek Christie  
Stéphanie Vincent-Geslin  
Vincent Kaufmann



Partenaires



Typologie et évolution des logiques de choix modal chez les actifs motorisés urbains

## Plan

### 1. Contexte et objectifs de l'étude

- Le choix modal au cœur des préoccupations
- Approche de l'étude

### 2. Mise en contexte : les agglomérations d'étude

- Des villes qui ont changé de visage
- Des offres de transport renouvelées

### 3. Les principaux résultats de l'enquête

- Un "portefeuille mobilité" multimodal des actifs motorisés urbains
- Des représentations positives des moyens de transport
- Des pratiques modales diversifiées
- Une évolution considérable des pratiques de mobilité
- Les différents types d'utilisateurs et leurs évolutions
- Des profils contrastés selon les villes d'étude
- Au final : les contours d'un nouveau mode de vie chez les actifs motorisés urbains

### 4. Les recommandations

- Recommandations générales
- Recommandations spécifiques par ville



# 1. Contexte et objectifs de l'étude



## 1. Contexte et objectifs de l'étude

### a) Le choix modal au cœur des préoccupations

- > Comprendre le choix modal des urbains entre un moyen de transport et un autre est crucial dans un contexte où la mobilité cristallise toujours plus d'enjeux et où le report modal de l'automobile vers les transports publics et la mobilité douce est un des objectifs affichés des politiques publiques.
- > La comparaison des temps de parcours et des prix ne sont pas les seuls facteurs qui expliquent le choix modal. Les pratiques modales sont basées sur une gamme de raisons beaucoup plus large qui échappe parfois aux planificateurs et aux décideurs.
- > Pour mieux saisir les facteurs entrant en compte dans le choix modal, il s'agit d'abord de comprendre plus fondamentalement la manière dont la population se représente et s'approprié les moyens de transport qu'elle a à sa disposition.
- > Objectifs de l'étude :
  - **Identifier les logiques de choix modal** chez les actifs urbains en situation théorique de choix entre différents moyens de transport, c'est-à-dire :
    - > qui disposent d'une voiture ;
    - > qui résident dans des secteurs bien desservis par les transports publics.
  - **Mesurer les évolutions dans ce domaine** depuis une quinzaine d'années.



## 1. Contexte et objectifs de l'étude

### b) Approche de l'étude

> Population cible : des actifs motorisés interrogés par téléphone dans **3 grandes agglomérations suisses** (dans les centres et la couronne suburbaine) qui ont connu des trajectoires très différentes en matières de planification des transports et d'aménagement :

- > **Genève** 779 enquêtés
- > **Lausanne** 919 enquêtés
- > **Berne** 500 enquêtés

... ainsi que dans **une ville moyenne** soumise à des enjeux croissants de mobilité :

- > **Yverdon-les-Bains** 302 enquêtés

> La méthodologie utilisée a été la même celle utilisée en 1994 lors d'une étude similaire menée à Genève, Lausanne et Berne (Kaufmann, 1995),

↳ Permet de **mesurer les évolutions** dans ces 3 grandes villes ;

↳ Depuis cette première étude, les transports publics ont, en effet, considérablement pris de l'importance dans les villes suisses et la mobilité douce fait l'objet d'une attention renouvelée.



## 2. Mise en contexte: Les agglomérations d'étude





## 2. Mise en contexte : les agglomérations d'étude

### a) Des agglomérations qui ont changé de visage

- > Entre 1994 et 2011, nos agglomérations d'étude – **Genève, Lausanne, Berne et Yverdon-les-Bains** – ont toutes connu des croissances considérables en termes d'emplois et de la population.
- > Des croissances qui s'inscrivent dans les logiques globales de **métropolisation** que connaît la Suisse depuis une trentaine d'années : elles concentrent une partie toujours plus importante de la population et des emplois et elles s'étalent en absorbant dans leur aire de fonctionnement des localités autrefois rurales.
- > Ces dynamiques, notamment les croissances des couronnes suburbaines et périurbaines ont impliqué une demande de mobilité d'autant plus importante.
- > Face aux défis posés et sous l'impulsion de la Confédération par sa politique des agglomérations, nos villes d'étude ont mis en place des **nouveaux outils d'aménagement à une échelle plus large** (projets d'agglomération).
  - ↳ Les ordonnances fédérales sur la protection contre le bruit (OPBruit) et celle sur la protection de l'air (OPair) ont ici joué un rôle important.
- > Elles ont placé la **coordination transport et urbanisme** comme un des objectif-clés d'un développement urbain plus durable.



## 2. Mise en contexte : les agglomérations d'étude

### b) Des offres de transport renouvelées

- > Cela s'est traduit par **mise en valeur des transports publics** dont les avantages vis-à-vis des transports individuels ont trouvé de nouveaux échos.
  - ↳ Offre ferroviaire nationale améliorée (Rail2000), offres RER, renaissance du tramway et réalisation du M2, extension des réseaux de bus et amélioration des cadences, nouveaux matériels roulants, revalorisation des gares et interfaces, nouvelles technologies et services aux voyageurs, etc.
- > En parallèle aux importants investissements réalisés dans l'offre TP, on a assisté à **une redéfinition de la place de l'automobile dans les grandes villes**.
  - ↳ Objectif de report modal et de réduction de l'utilisation de la voiture liées aux ordonnances fédérales sur le bruit et l'air, zones 30, zones de rencontre, signalisations, infrastructures routières pour faciliter le transit hors du centre, tours de vis importants dans les politiques de stationnement, etc.
- > Enfin, l'offre de transport urbaine a été modifiée par **une prise en compte de la marche et du vélo comme moyens de transports à part entière**.
  - ↳ Documents directeurs et agendas politiques, aménagement et sécurité piétonne, piétonisation, aménagements cyclables, bandes et pistes, stationnement, vélos en libre-service, efforts de promotion, campagne de sensibilisation, etc.





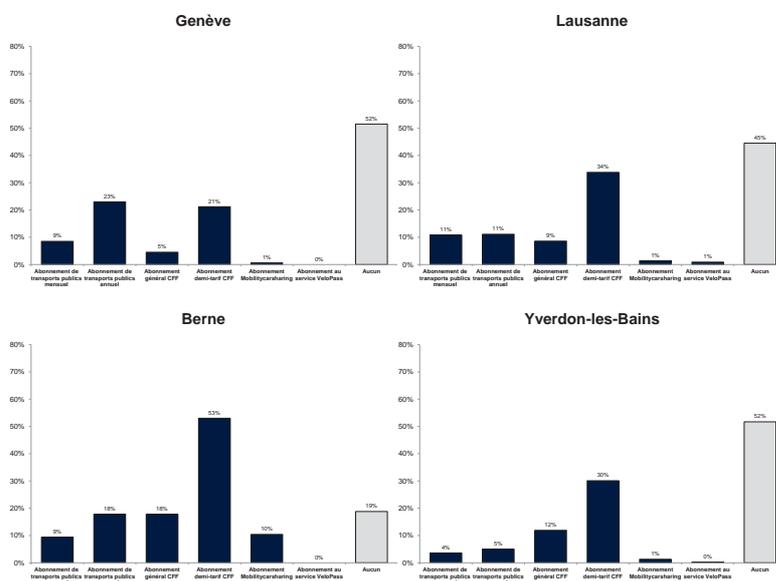
# 3. Les principaux résultats de l'enquête



## 3. Les principaux résultats de l'enquête

### a) Un "portfeuille mobilité" multimodal des actifs motorisés urbains

- > La majorité des actifs motorisés urbains est équipée en abonnements de transports public et en deux-roues.
- > Ils jouissent d'un "portfeuille mobilité" qui les rend potentiellement multimodaux.



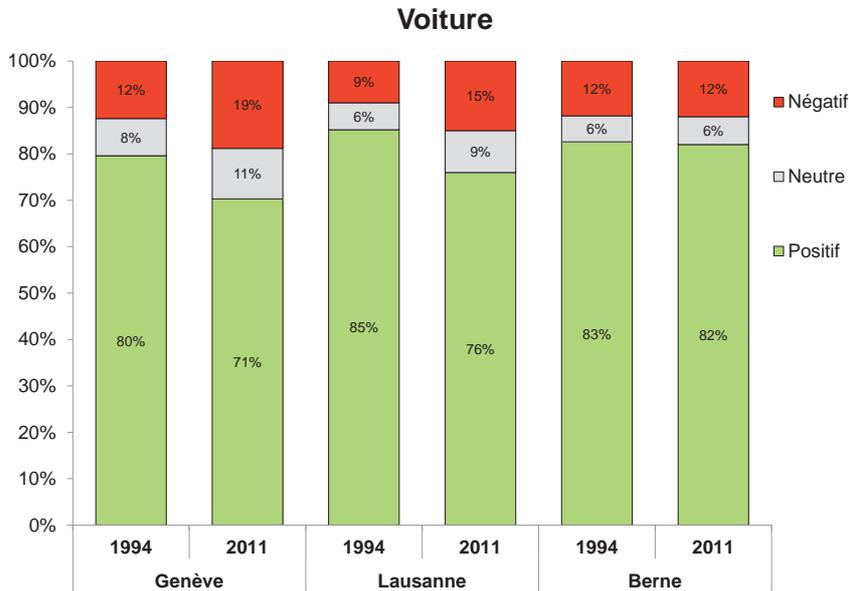
Part de détenteurs d'abonnements de transports publics, en % des enquêtés.



### 3. Les principaux résultats de l'enquête

#### b) Des représentations positives des moyens de transport

- > Les enquêtés ont été invités à citer trois adjectifs pour qualifier la voiture, les transports publics et le vélo.
- > Il ressort que l'image de la voiture est positive partout mais s'est significativement dégradée entre 1994 et 2011, notamment chez les enquêtés genevois.



### 3. Les principaux résultats de l'enquête

#### b) Des représentations positives des moyens de transport

- > Par rapport à 1994, les actifs motorisés associent beaucoup plus qu'avant ce moyen de transport à son côté "polluant".

**Voiture**

|                        | Genève |                        | Lausanne |                        |          |                        | Berne    |                        |                        |               |       |
|------------------------|--------|------------------------|----------|------------------------|----------|------------------------|----------|------------------------|------------------------|---------------|-------|
|                        | 1994   | 2011                   | 1994     | 2011                   | 1994     | 2011                   | 1994     | 2011                   |                        |               |       |
| Pratique               | 24.7%  | 23.2%                  | Rapide   | 27.0%                  | Pratique | 25.2%                  | Pratique | 24.6%                  | Pratique               | 21.8%         |       |
| Rapide                 | 19.4%  | 11.2%                  | Pratique | 25.1%                  | Rapide   | 12.6%                  | Rapide   | 19.4%                  | Confortable, convivial | 13.4%         |       |
| Confortable, convivial | 14.2%  | Rend autonome          | 10.1%    | Rend autonome          | 13.3%    | Rend autonome          | 9.8%     | Confortable, convivial | 15.4%                  | Rapide        | 12.3% |
| Rend autonome          | 12.5%  | Confortable, convivial | 9.5%     | Confortable, convivial | 11.5%    | Polluant               | 9.0%     | Rend autonome          | 13.0%                  | Rend autonome | 9.6%  |
| Cher                   | 6.0%   | Polluant               | 9.2%     | Cher                   | 6.2%     | Confortable, convivial | 8.5%     | Polluant               | 8.8%                   | Cher          | 7.7%  |

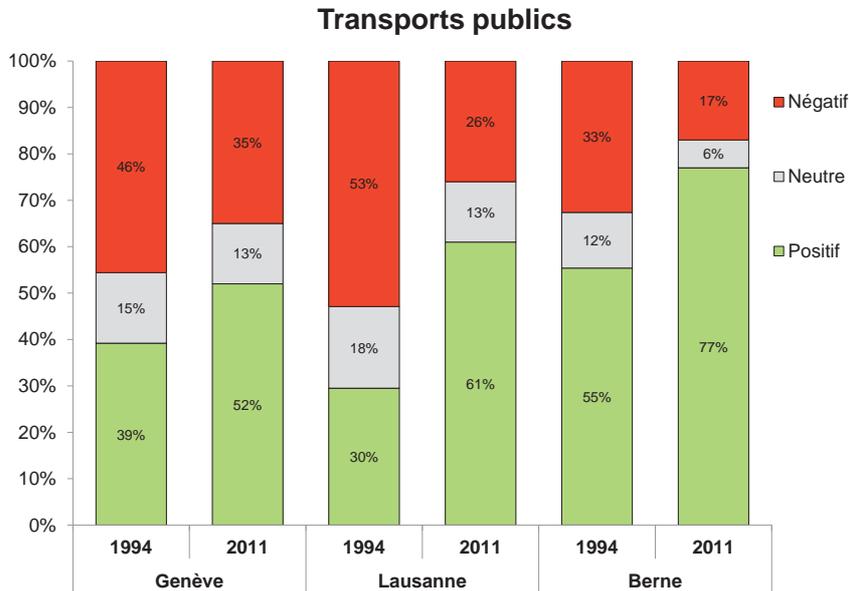
Évolution de la perception de la voiture, en % des adjectifs cités



### 3. Les principaux résultats de l'enquête

#### b) Des représentations positives des moyens de transport

- > À l'inverse, l'image des transports publics s'est considérablement améliorée.
- > Le gain d'image entre 1994 et 2011 est visible dans les 3 grandes villes. Il est particulièrement marqué à Lausanne.



Évolution de l'image générale des transports publics, en % des enquêtés



### 3. Les principaux résultats de l'enquête

#### b) Des représentations positives des moyens de transport

- > On les trouve désormais plus "pratiques" et "écologiques" et leur caractère "lent" est moins cité qu'auparavant.
- > A Berne, les 5 premières catégories d'adjectifs cités sont toutes positives !

**Transports publics**

| Genève                     |     |                            |     | Lausanne                   |     |                            |     | Berne        |     |                        |     |
|----------------------------|-----|----------------------------|-----|----------------------------|-----|----------------------------|-----|--------------|-----|------------------------|-----|
| 1994                       |     | 2011                       |     | 1994                       |     | 2011                       |     | 1994         |     | 2011                   |     |
| Pratique                   | 17% | Pratique                   | 17% | Contraignant               | 17% | Pratique                   | 19% | Pratique     | 17% | Pratique               | 17% |
| Contraignant               | 15% | Inconfortable, désagréable | 12% | Lent                       | 15% | Écologique                 | 11% | Écologique   | 14% | Confortable, convivial | 11% |
| Lent                       | 15% | Cher                       | 9%  | Pratique                   | 14% | Cher                       | 9%  | Contraignant | 12% | Écologique             | 10% |
| Inconfortable, désagréable | 11% | Écologique                 | 8%  | Cher                       | 11% | Inconfortable, désagréable | 8%  | Cher         | 11% | Sûr                    | 7%  |
| Cher                       | 9%  | Rapide                     | 7%  | Inconfortable, désagréable | 10% | Rapide                     | 6%  | Lent         | 9%  | Rapide                 | 6%  |

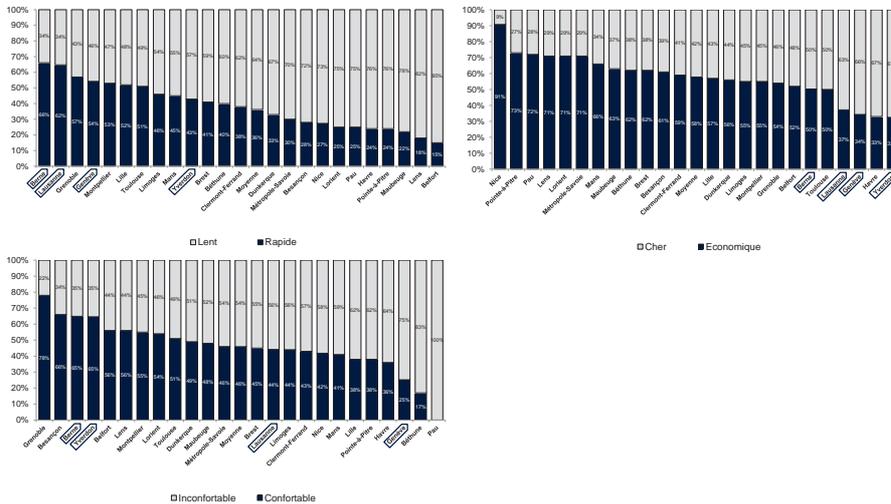
Évolution de la perception des transports publics, en % des adjectifs cités



### 3. Les principaux résultats de l'enquête

#### b) Des représentations positives des moyens de transport

- > Les données des Enquêtes Ménages Déplacement (EMD) de plusieurs agglomérations en France que nous avons analysées dans le cadre d'une recherche antérieure permettent de mettre en perspective internationale nos résultats.
- > Les villes suisses sont plutôt parmi celles où on les perçoit comme étant **rapides** mais aussi passablement **chers**. À Berne et Yverdon-les-Bains, on les trouve plutôt **confortables** alors qu'à Lausanne mais surtout à Genève c'est plutôt **l'inconfort** qui est particulièrement mis en avant par rapport aux villes françaises.



Répartition des qualificatifs "rapide"/"lent", "cher"/"économique", et "inconfortable"/"confortable" pour désigner les transports publics, en % des citations totales de ces deux adjectifs.



### 3. Les principaux résultats de l'enquête

#### b) Des représentations positives des moyens de transport

- > En 2011, l'image du vélo a pu être également enquêtée.
- > Il jouit d'une image positive partout, un peu moins à Lausanne.

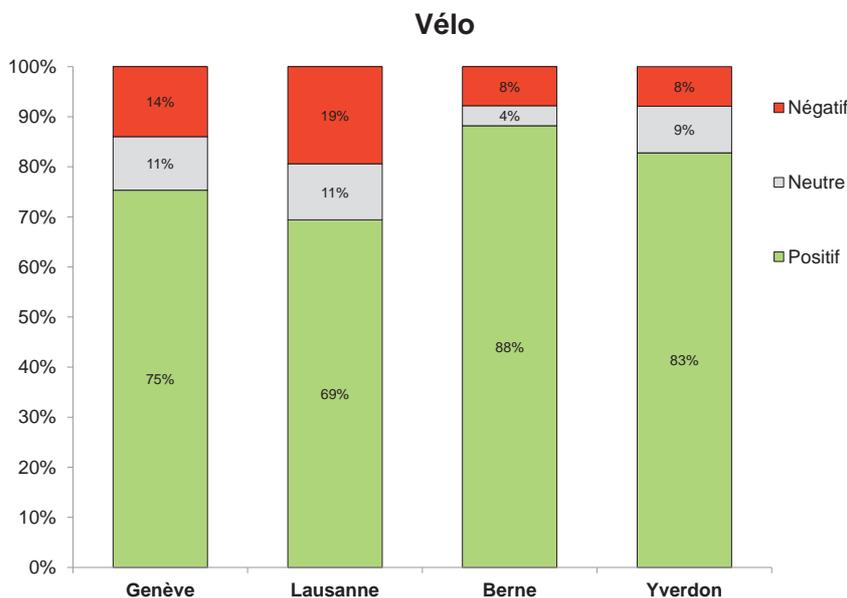


Image générale positive ou négative du vélo, en % des enquêtés



### 3. Les principaux résultats de l'enquête

#### b) Des représentations positives des moyens de transport

- > Les enquêtés trouvent le vélo "sain", "pratique", "écologique" mais aussi parfois "dangereux", notamment à Genève.
- > Son aspect fatiguant est, sans surprise, davantage mis en avant à Lausanne.

#### Vélo

| Genève                           |     | Lausanne                         |     | Berne                            |     | Yverdon-les-Bains                |     |
|----------------------------------|-----|----------------------------------|-----|----------------------------------|-----|----------------------------------|-----|
| Sportif / de loisir / sain       | 18% | Sportif / de loisir / sain       | 23% | Sportif / de loisir / sain       | 22% | Sportif / de loisir / sain       | 22% |
| Pratique                         | 16% | Écologique                       | 13% | Pratique                         | 14% | Pratique                         | 16% |
| Dangereux                        | 13% | Pratique                         | 13% | Rapide                           | 12% | Écologique                       | 11% |
| Écologique                       | 11% | Dangereux                        | 8%  | Économique, pas cher             | 10% | Autres                           | 8%  |
| Rapide                           | 9%  | Fatiguant                        | 8%  | Écologique                       | 10% | Économique, pas cher             | 8%  |
| Confortable, agréable, convivial | 6%  | Économique, pas cher             | 7%  | Rend autonome (ou libre)         | 5%  | Rapide                           | 6%  |
| Économique, pas cher             | 6%  | Confortable, agréable, convivial | 6%  | Confortable, agréable, convivial | 3%  | Rend autonome (ou libre)         | 5%  |
| Rend autonome (ou libre)         | 4%  | Pas pratique                     | 4%  | Dangereux                        | 3%  | Confortable, agréable, convivial | 4%  |
| Fatiguant                        | 3%  | Rapide                           | 3%  | Fatiguant                        | 3%  | Dangereux                        | 3%  |

Perception du vélo, en % des adjectifs cités

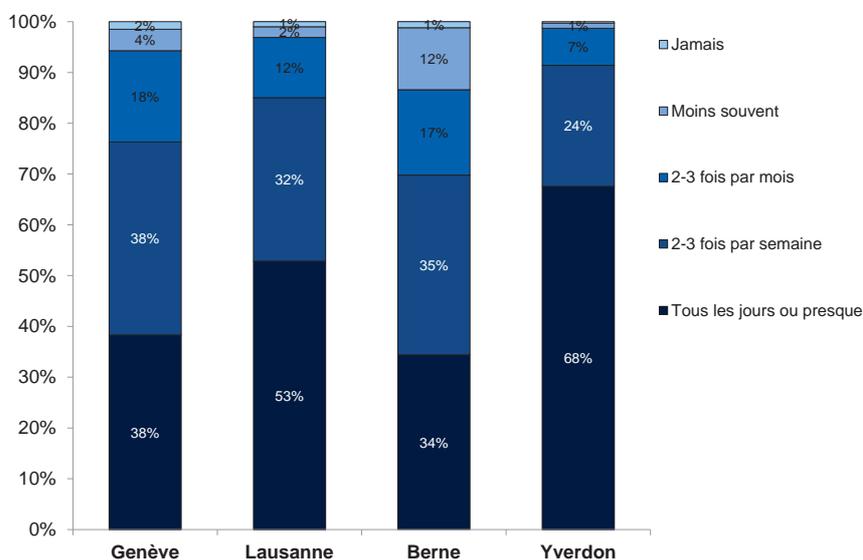


### 3. Les principaux résultats de l'enquête

#### c) Des pratiques modales diversifiées

- > La voiture détient toujours une place très importante dans les déplacements des actifs motorisés.
- > Elle n'est cependant pas utilisée à la même fréquence selon les villes d'études. À Berne, 12% déclarent l'utiliser moins de 2-3 fois par mois ! A Yverdon, une grande majorité l'utilise tous les jours ou presque.

#### Voiture



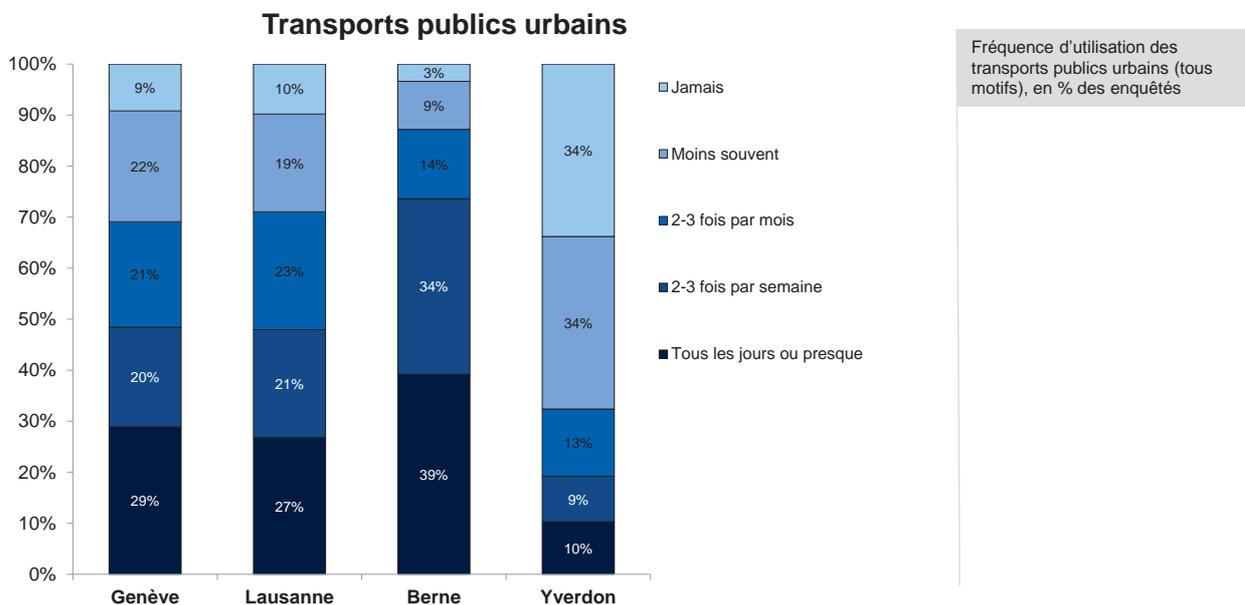
Fréquence d'utilisation de la voiture (tous motifs), en % des enquêtés



### 3. Les principaux résultats de l'enquête

#### c) Des pratiques modales diversifiées

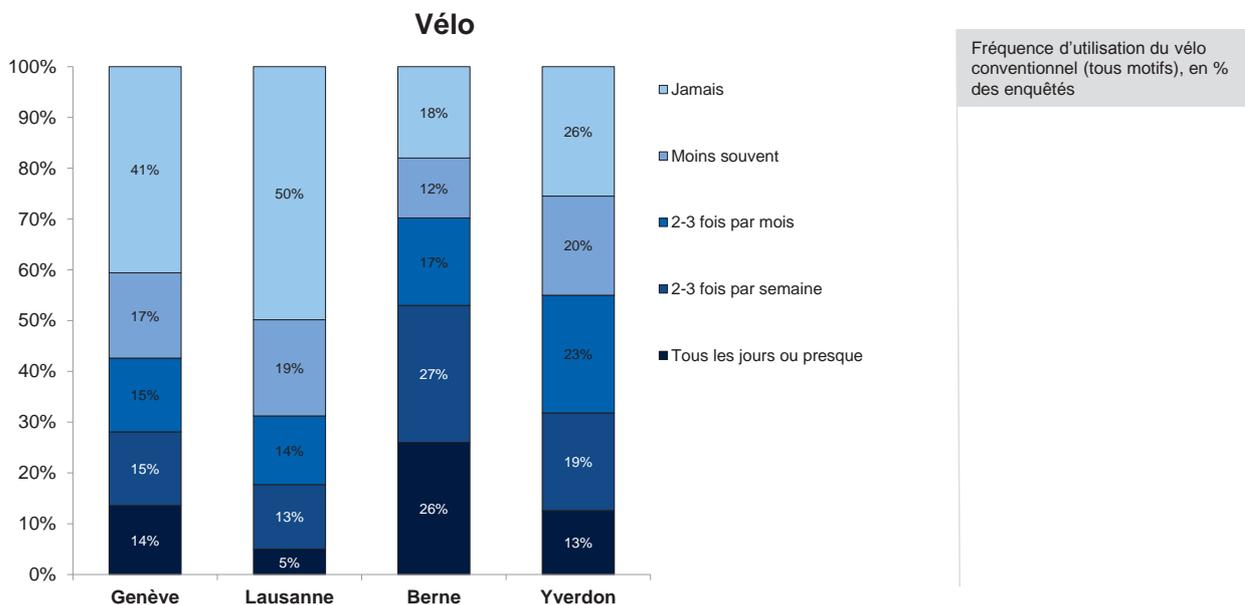
- > On met également en évidence **une pratique généralisée des transports publics urbains** par cette catégorie de la population. Seule une très petite minorité déclare ne jamais les utiliser.
- > Une minorité clairement plus importante dans la ville d'Yverdon-les-Bains.



### 3. Les principaux résultats de l'enquête

#### c) Des pratiques modales diversifiées

- > Le vélo occupe également une place importante dans les déplacements de nos enquêtés.
- > Les bernois sont les utilisateurs les plus fréquents. 14% des enquêtés genevois et 13% des yverdonnois l'utilisent tous les jours ou presque.

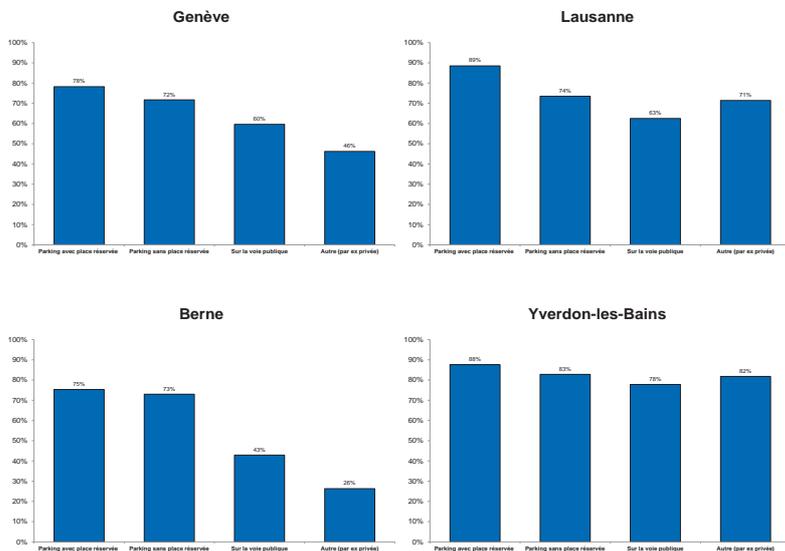




### 3. Les principaux résultats de l'enquête

#### c) Des pratiques modales diversifiées

- > Pour le trajet spécifique domicile-travail, **les conditions de stationnement à destination ont des conséquences assez nettes** sur la fréquence d'utilisation de leur voiture et ceci dans toutes les agglomérations d'étude.
- > À Yverdon-les-Bains, elles paraissent cependant clairement moins déterminantes.



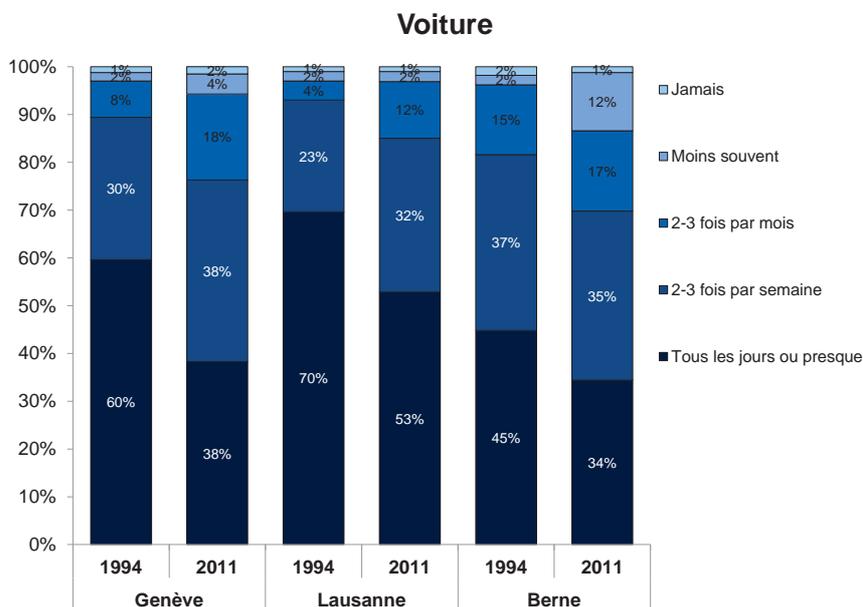
Part des utilisateurs fréquents de la voiture en tant que conducteur (2-3 fois par semaine ou plus) pour le trajet domicile-travail selon les conditions de stationnement sur le lieu de travail, en % des enquêtés travaillant à temps plein



### 3. Les principaux résultats de l'enquête

#### d) Une évolution considérable des pratiques de mobilité

- > L'évolution des pratiques modales depuis 1994 est remarquable.
- > La **fréquence d'utilisation de la voiture a très clairement diminué** dans les 3 grandes villes. Pour certains déplacements, les actifs motorisés renoncent désormais à l'utilisation de leur voiture.



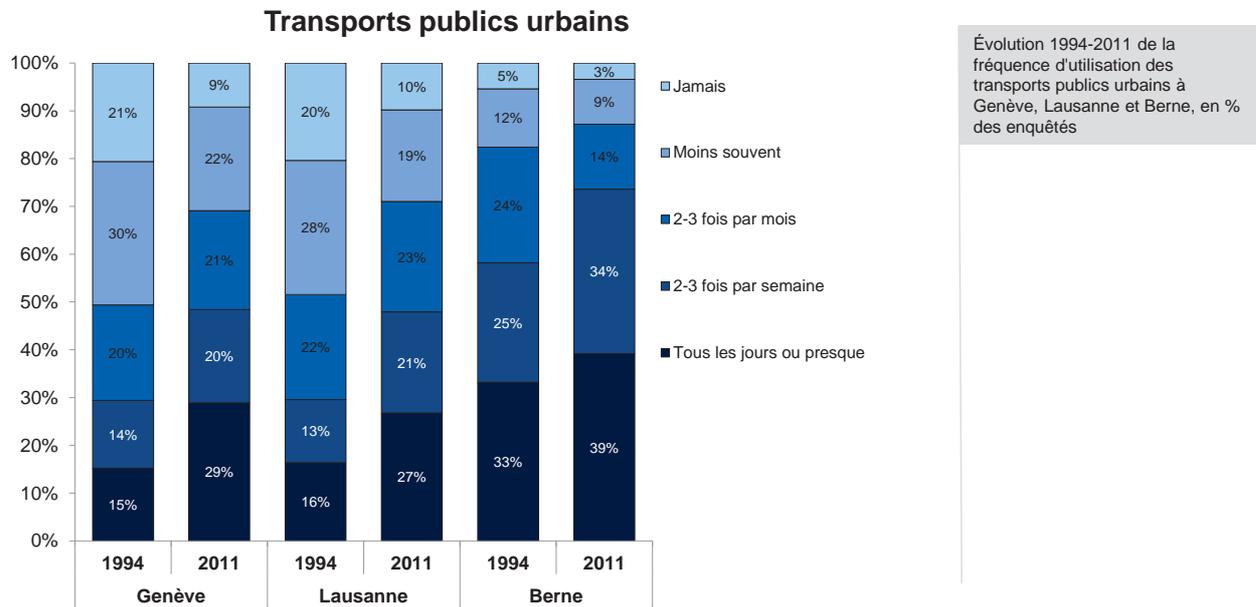
Évolution 1994-2011 de la fréquence d'utilisation de la voiture en tant que conducteur à Genève, Lausanne et Berne, en % des enquêtés



### 3. Les principaux résultats de l'enquête

#### d) Une évolution considérable des pratiques de mobilité

- > La fréquence d'utilisation des transports publics urbains a, elle, beaucoup augmenté, notamment à Genève.
- > On a assisté à un **report modal important** vers ces moyens de transport entre 1994 et 2011.



### 3. Les principaux résultats de l'enquête

#### e) Les différents type d'utilisateurs et leurs évolutions

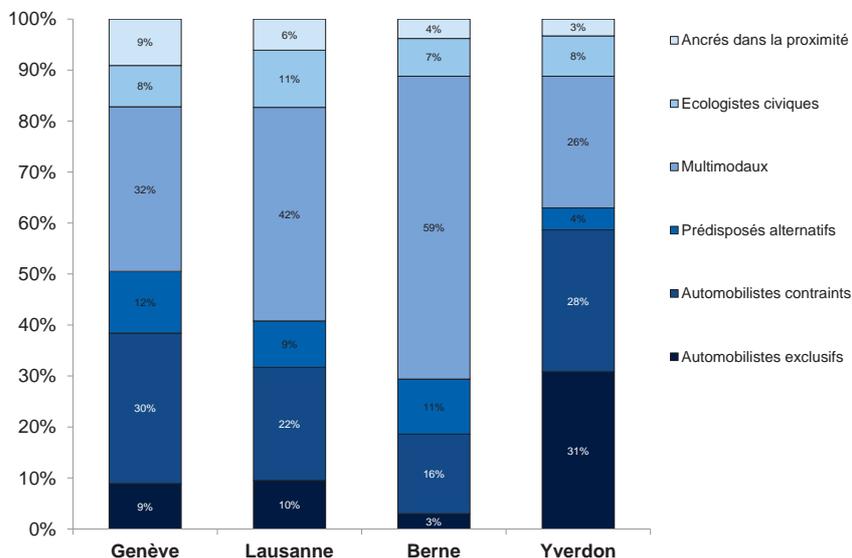
- > En mettant en lien les représentations des actifs motorisés et leurs pratiques effectives, nous pouvons catégoriser les enquêtés en 6 grands types d'utilisateurs (ou logiques de choix modal) :
  1. Les "**automobilistes exclusifs**": ils n'utilisent que l'automobile dans la vie quotidienne ; leurs programmes d'activités se structurent autour des accessibilités offertes par ce moyen de transport ;
  2. Les "**automobilistes contraints à l'utilisation d'autres modes**": ils préfèrent utiliser l'automobile, mais sont contraints notamment par les conditions de stationnement et de circulation à utiliser un autre moyen de transport pour certaines destinations quotidiennes ;
  3. Les "**prédisposés aux modes alternatifs**": ils préfèrent utiliser les transports publics, la marche ou le vélo à l'automobile pour les caractéristiques de la mobilité offertes par ces moyens de transport ;
  4. Les "**multimodaux**": ils ont une image positive de la voiture tout comme des transports publics et choisissent leur moyen de transport en fonction de leur efficacité respective ils utilisent le mode de transport le plus efficace selon le motif, la destination, l'heure du déplacement, ils connaissent l'offre de transport public et l'offre routière et choisissent au cas par cas ;
  5. Les "**écologistes civiques**": ils privilégient l'usage des moyens de transports écologiques pour être en accord avec leurs convictions ;
  6. Les "**individus ancrés dans la proximité**": ils éprouvent des difficultés d'accès aux moyens de transport rendant la mobilité problématique. Dans la mesure du possible ils préfèrent ne pas se déplacer.



### 3. Les principaux résultats de l'enquête

#### e) Les différents type d'utilisateurs et leurs évolutions

- > La répartition des utilisateurs dans ces catégories est très variée selon les villes d'étude. Les logiques basées sur l'utilisation de la voiture sont peu présentes à Berne et plus en Suisse romande.
- > Les "multimodaux" constituent un part très importante des enquêtés.



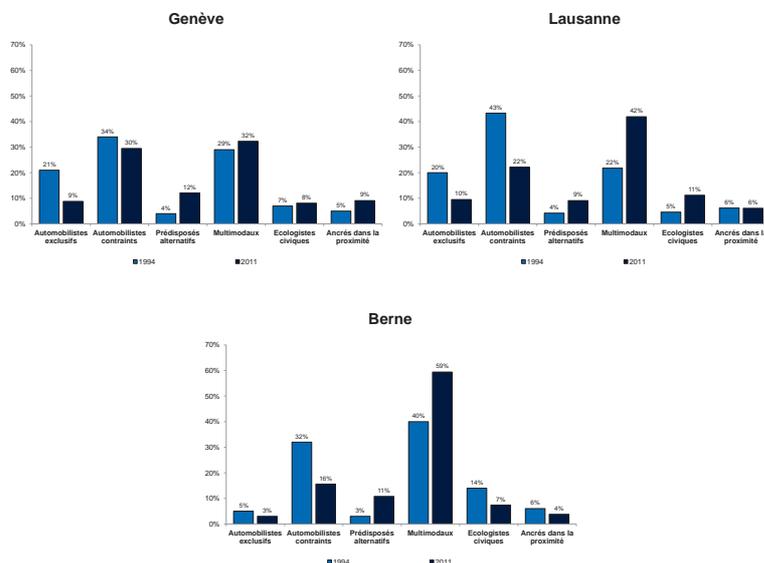
Répartition des enquêtés selon les logiques de choix modal, en %



### 3. Les principaux résultats de l'enquête

#### e) Les différents type d'utilisateurs et leurs évolutions

- > Entre 1994 et 2011, les parts des logiques basées sur l'utilisation exclusive de l'automobile de la voiture ont très sensiblement diminué (voire ont quasiment disparu à Berne).
- > Les logiques basées sur l'utilisation de moyens de transport alternatifs à la voiture ont fortement gagné en importance. Les multimodaux ont enregistré une croissance spectaculaire.



Évolution 1994-2011 de la répartition des enquêtés selon les logiques de choix modal, en %



### 3. Les principaux résultats de l'enquête

#### e) Les différents type d'utilisateurs et leurs évolutions

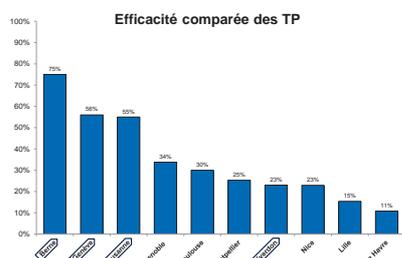
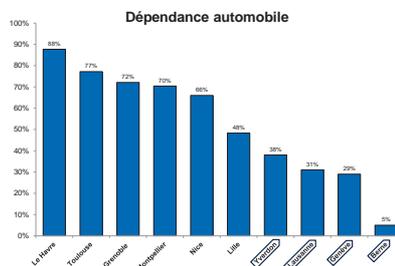
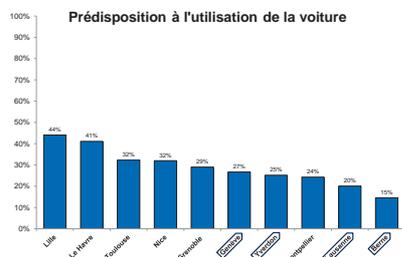
- > À partir de cette typologie d'utilisateurs, nous pouvons calculer **3 indicateurs** qui nous permettent de saisir la qualité des offres de transport dans les agglomérations étudiées.
  - > Ces indicateurs nous permettent également de mettre en perspective nos 4 agglomération avec notre échantillon de villes françaises.
- 1) **La prédisposition à l'utilisation de la voiture** : la part des enquêtés ayant une image positive de l'automobile et négative des transports publics. Elle nous renseigne sur la part de la population qui préfère à priori utiliser la voiture plutôt que les moyens de transport alternatifs.
  - 2) **La dépendance automobile** : la fréquence d'utilisation de la voiture chez ceux qui désirent le moins l'utiliser, à savoir les écologistes civiques. Cela nous donne donc un indice de la difficulté de se passer de ce moyen de transport.
  - 3) **L'efficacité comparée de la voiture et des transports publics** : la fréquence d'utilisation des transports publics dans les différentes agglomérations par les multimodaux. Étant donné que ces usagers sont potentiellement ouverts à l'utilisation des différents moyens de transports en fonction de leur efficacité comparée pour certains types de déplacement, leur pratique des TP dans les différentes agglomérations renseigne sur l'efficacité de l'offre de ces villes.



### 3. Les principaux résultats de l'enquête

#### e) Les différents type d'utilisateurs et leurs évolutions

- > La prédisposition à l'utilisation de la voiture est inférieure dans les agglomérations helvétiques que dans les agglomérations françaises. La dépendance automobile est aussi nettement moins marquée, en particulier à Berne.
- > L'indicateur d'efficacité comparée des réseaux de transports publics place Berne en tête du classement devant Genève et Lausanne. Yverdon-les-Bains est placée en milieu de liste.



Indicateurs de prédisposition à l'utilisation de la voiture, de dépendance automobile et d'efficacité comparée des transports publics.



### 3. Les principaux résultats de l'enquête

#### f) Des profils contrastés selon les villes d'étude

> Notre corpus de résultats permettent d'établir le profil de chaque agglomération que nous avons étudiée.

##### > Genève

- Le contexte genevois entre 1994 et 2011 a considérablement changé et se singularise par la diminution plus forte qu'ailleurs de la facilité de circuler en voiture en ville (fruit d'une politique volontariste mais aussi d'une congestion croissante du réseau routier au centre).
- Des évolutions très marquées en matière de représentations et de pratiques de mobilité des actifs motorisés avec notamment **une réduction très nette de la fréquence d'utilisation de la voiture.**
- Les **transports publics urbains enregistrent un gain significatif d'image mais jouissent d'une image plus négative** qu'à Lausanne ou Berne.
- On observe cependant une pratique régulière des transports collectifs par les actifs motorisés.
- On relève aussi surtout le **succès important des modes doux.** Ils jouissent d'une bonne image et qui sont préférés par un bon nombre d'actifs pour éviter tant les difficultés du trafic automobile que l'inconfort et l'aspect contraignant des transports publics.



### 3. Les principaux résultats de l'enquête

#### f) Des profils contrastés selon les villes d'étude

##### > Lausanne

- Lausanne se démarque des autres villes d'étude essentiellement par le très grand saut qualitatif qui a été réalisé entre 1994 et 2011 au niveau de l'offre de transports publics avec une réalisation d'envergure, celle de son **métro automatique, le M2.**
- Le saut qualitatif dans l'offre de transports publics s'est traduit par **un très important gain d'image de ces moyens de transports** chez les actifs motorisés. La réalisation du M2 a eu un effet considérable sur l'image de l'ensemble des transports publics.
- Côté usage, même si l'évolution est très clairement dans le sens d'un report modal vers les transports publics, il apparaît que **ce formidable gain d'image ne s'est pas encore entièrement répercuté** en termes de fréquence d'utilisation. La voiture reste ainsi plus fréquemment utilisée qu'à Genève ou Berne.
- Les résidents autour de l'offre M2 déclarent une fréquence d'utilisation des TP plus importante que les autres habitants du centre pourtant bien desservis. Cela nous donne peut-être un indice quant à l'émergence d'un réseau à deux vitesses dans la capitale vaudoise.





### 3. Les principaux résultats de l'enquête

#### f) Des profils contrastés selon les villes d'étude

##### > Berne

- En 1994, Berne avait déjà mis en place les bases de son modèle de planification en matière de transport et d'aménagement du territoire avec la coordination comme maître-mot.
- Entre les deux enquêtes, **le modèle vertueux bernois s'est encore renforcé**. L'image des transports publics, déjà positive à l'époque, s'est améliorée entre 1994 et 2011.
- À cela s'ajoute **une excellente image des modes doux**. On les trouve adaptés pour presque tous les types de déplacements.
- Face à des déplacements en voiture rendus depuis longtemps peu aisés en centre-ville et une grande qualité de l'ensemble du système d'accessibilités alternatives proposées, **les actifs motorisés bernois renoncent très fréquemment à l'utilisation de leur voiture** même s'ils ont un image très positive de ce moyen de transport par ailleurs.
- Les actifs qui utilisent exclusivement leur voiture pour réaliser leurs déplacements constituent une très infime minorité de la demande. **Au centre-ville, cette catégorie d'utilisateurs à disparu !**



### 3. Les principaux résultats de l'enquête

#### f) Des profils contrastés selon les villes d'étude

##### > Yverdon-les-Bains

- Connaissant une croissance soutenue, Yverdon-les-Bains a pris récemment comme objectif de réduire les nuisances du trafic automobile en menant notamment une politique volontariste de développement de l'offre de transports publics urbains et d'aménagements pour cyclistes et piétons.
- **L'image des transports collectifs est bonne** pour une ville de cette taille. **Celle du vélo est, quant à elle, excellente**.
- Malgré une bonne prédisposition à l'utilisation des modes alternatifs, les **pratiques des actifs motorisés yverdonnois restent fortement axées sur l'utilisation de leur voiture**. Une partie non négligeable d'entre eux utilisent cependant régulièrement les transports publics, en particulier le train surtout pour se rendre au travail (pendulaires sortants).
- **L'efficacité globale du système d'accessibilité automobile au centre** explique en grande partie que la bonne image dont jouissent les moyens alternatifs ne se traduise pas entièrement en pratiques régulières de ces moyens de transport par les actifs motorisés.





### 3. Les principaux résultats de l'enquête

#### g) Au final : les contours d'un nouveau mode de vie chez les actifs motorisés urbains

- > Globalement, nos résultats fournissent des indications intéressantes **quant aux contours de nouveaux modes de vie chez les actifs motorisés urbains, des modes de vie dont la multimodalité constitue désormais un point central**. Ils ont désormais une propension très importante à utiliser d'autres moyens de transport que leur voiture pour réaliser certains déplacements, notamment pour se rendre au travail.
- > **L'utilisation du train et des transports publics est sans conteste entrée dans les mœurs.**
- > **L'utilisation quotidienne du vélo** pour aller travailler constitue aussi une nouvelle donne. Ce moyen concerne aujourd'hui un pan large de la population qui opte pour ce moyen de transport de par sa praticité et rapidité en ville.
- > **L'efficacité comparée des moyens de transport oriente les choix modaux d'une partie toujours plus importante de la population active motorisée**. Selon le motif, l'heure, la destination, les contraintes, ils peuvent se déplacer tant par la route qu'avec le train, les transports publics voire utiliser le vélo ou la marche.
- > Ces changements traduisent incontestablement **un changement significatif de valeurs et d'attitudes basé sur la prise de conscience de certains enjeux environnementaux et de qualité de vie en ville** qui s'est réalisée ces vingt dernières années.



## 4. Recommandations





## 4. Les recommandations

### a) Recommandations générales

- > Au vu de nos résultats, un certain nombre de recommandations peuvent être formulées.
- > En ce qui concerne les **politiques publiques d'aménagement du territoire et de planification** :
  - > Un aménagement du territoire articulé sur les accessibilités alternatives à la voiture individuelle ;
  - > L'efficacité comparée des modes de transports comme instrument de transfert modal. Une efficacité pas seulement en termes de temps de parcours ou de prix mais aussi de confort, de facilité d'utilisation, de sécurité ;
  - > Améliorer la qualité des interfaces pour rendre l'expérience globale des transports publics plus agréable ;
  - > Favoriser les modes doux par une meilleure ergonomie de l'espace public ;
  - > Poursuivre le déploiement des accessibilités TP dans l'espace et le temps.
- > Pour les **opérateurs de transports** :
  - > Améliorer le confort à bord des véhicules et aux arrêts, notamment aux heures de pointes ;
  - > Penser les transports publics comme le maillon d'une chaîne modale éco-mobile ;
  - > Développer les services d'information ;
  - > Cultiver l'image positive acquise auprès des actifs motorisés. Elle constitue un capital précieux ;
  - > Poursuivre le déploiement des accessibilités TP dans l'espace et le temps.



## 4. Les recommandations

### b) Recommandations spécifique par ville d'étude

- > **Genève**
  - > Un travail de fond sur l'image des transports publics. Un potentiel important d'utilisateurs existe ;
  - > Étendre le maillage du réseau par des lignes tangentielles pour rendre les déplacements couronne-couronne plus efficace et délester les itinéraires du centre ;
  - > Exploiter le grand potentiel de la mobilité douce ;
  - > Ne pas augmenter l'efficacité de l'automobile en centre d'agglomération.
- > **Lausanne**
  - > Continuer de jouer la carte d'une urbanité attrayante basée sur l'utilisation des transports publics et des modes doux ;
  - > Éviter le développement d'une offre TP à deux vitesses par le développement d'une qualité de service élevée dans le réseau bus (notamment par de meilleures fréquences) ;
  - > Diminuer l'attrait du stationnement sur le lieu de travail ;
  - > Une meilleure accessibilité TP des grands centres commerciaux en périphérie.
- > **Yverdon-les-Bains**
  - > Une offre TP plus abondante dans le temps ;
  - > Saisir la grande marge de manœuvre qui existe au niveau du stationnement ;
  - > Parier sur la mobilité douce pour les déplacements à l'intérieur de la ville.



## Contacts

**Sébastien Munafò** 021 693 73 02 | sebastien.munafò@unige.ch

**Prof. Vincent Kaufmann** 021 693 62 29 | vincent.kaufmann@epfl.ch

**Auteurs :** Munafò S. ; Christie, D. ; Vincent-Geslin, S. & Kaufmann, V.  
**Titre :** Typologie et évolution des logiques de choix modal chez les actifs motorisés  
**Sous-titre :** Étude comparée des agglomérations de Genève, Lausanne, Berne et Yverdon-les-Bains  
**Commanditaires :** Direction générale de la mobilité de l'État de Genève (DGM) | M. Damien Cataldi  
Transports publics genevois (TPG) | MM, Michaël Chopard & Pascal Summermatter  
Service de la mobilité de l'État de Vaud (SM) | Christian Liaudat  
Transports publics de la région Lausannoise (TL) | Christophe Jemelin  
Service d'urbanisme de la ville de Lausanne | MM. Daniel Litzisdorf & Alain Gonin  
Service d'urbanisme de la ville d'Yverdon-les-Bains | M. Luc Tomasetti  
Agglomération d'Yverdon-les-Bains (AggloY) | M. Samuel Glayre  
**Partenaire :** M.I.S Trend –Lausanne, Berne (enquêtes téléphoniques)  
**Lieux :** Genève, Lausanne  
**Année :** 2012