

(6-t)

Enquête sur les besoins, pratiques, représentations et aspirations en matière de mobilité en ville de Lausanne

Rapport final – 16 mai 2022

Partenaire

**M.I.S
TREND**



Ville de Lausanne

6t-bureau de recherche

Rue des Voisins 15 | 1205 Genève

info@6-t.co | www.6-t.co

+41 (0) 22 552 02

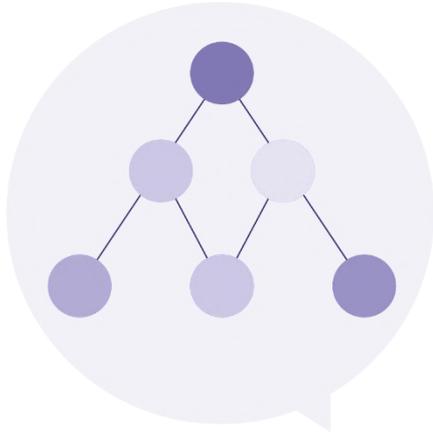
Magali Guillain

Sébastien Munafò

Guillaume Blatti

Fabrice Zobebe

> Plan



1. Contexte et méthodologie
2. L'équipement en moyens de transport et abonnements
3. La perception des moyens de transport
4. Les pratiques de mobilité
5. Les aspirations et opinions
6. Synthèse et enseignement



1. Contexte et méthodologie

1. Contexte et méthodologie



> Contexte : la ville de Lausanne face à 3 défis

- > L'agglomération lausannoise connaît depuis 20 ans une croissance démographique et économique soutenue. Si pendant longtemps cette croissance a davantage profité aux communes de couronne, Lausanne jouit depuis 10 ans d'une dynamique renouvelée. Que cela soit en termes de population résidente ou d'emplois, la ville enregistre en effet des gains conséquents en comparaison à ses voisines. En outre, l'aboutissement de certains grands projets attendus à l'horizon 2030 – dont Métamorphose est le plus emblématique – devrait encore contribuer à une augmentation sensible du nombre d'habitants et d'emplois au cœur de l'agglomération. **Un défi majeur consiste ainsi à gérer cette croissance récente tout en anticipant au mieux celle attendue ces prochaines années.**
- > À ce premier défi s'ajoutent deux défis concomitants. Tout d'abord, celui auquel font face toutes les agglomérations depuis les années 80, à savoir **l'amélioration de la qualité de vie en ville**. Une qualité de vie largement mise à mal par les nombreuses nuisances du trafic automobile : bruit, congestion, accidents, pollution locale, emprise spatiale, etc.
- > Ensuite, **le défi plus récent lié à la prise de conscience de l'urgence climatique** et aux enjeux globaux des émissions directes et indirectes des gaz à effet de serre. Les objectifs de l'accord de Paris doivent désormais s'appliquer aux collectivités locales, ce qui implique un changement assez radical de modèle en matière d'aménagement et de transport.
- > À Lausanne, le plan climat particulièrement ambitieux et récemment annoncé s'inscrit dans le prolongement de plusieurs mesures de politiques publiques déjà menées jusqu'ici pour faire face à ces défis : le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et ses nombreuses mesures d'amélioration de l'offre de transports publics et en faveur des modes actifs, la politique volontariste de réduction du bruit routier ou encore le réaménagement des espaces publics.



La ville de Lausanne et son agglomération
Photo : Rama – Creative Commons



1. Contexte et méthodologie

> Objectifs : mesurer les pratiques et aspirations pour alimenter les politiques publiques

- > Afin d'orienter au mieux les mesures de politiques publiques qui concernent la mobilité et l'espace public et d'en assurer la légitimité et la compréhension auprès du public, il est indispensable de **bien identifier et mesurer les pratiques et aspirations de la population en la matière.**
- > C'est l'objectif que s'est donné la Ville de Lausanne en mettant sur pied une enquête rigoureuse et à large échelle afin d'obtenir des éléments objectifs et factuels précieux sur ces thématiques.

> Dispositif

- > Afin de répondre à cet objectif, la Ville a sollicité les expertises et savoir-faire de **6t-bureau de recherche** et **MIS-Trend**:
 - o **6t** a été en charge de la conception de l'enquête et de l'analyse des résultats ;
 - o **MIS-Trend** s'est chargé du terrain d'enquête en ligne et par téléphone.
- > Le dispositif d'enquête mis sur pied visait 3 publics différents (cf. cartes sur les slides suivantes) :
 1. Les résidents de la ville de Lausanne, répartis dans 5 secteurs ;
 2. Les habitants de l'agglomération Lausanne-Morges (PALM) (hors ville de Lausanne) se rendant à Lausanne au minimum une fois par mois, quel que soit le motif ;
 3. Les habitants résidant hors du PALM et se rendant à Lausanne au minimum une fois par mois, quel que soit le motif.
- > Dans les trois cas, il s'est agi de sonder les personnes âgées de 16 ans ou plus.

Enquêtes individus VS enquêtes ménages

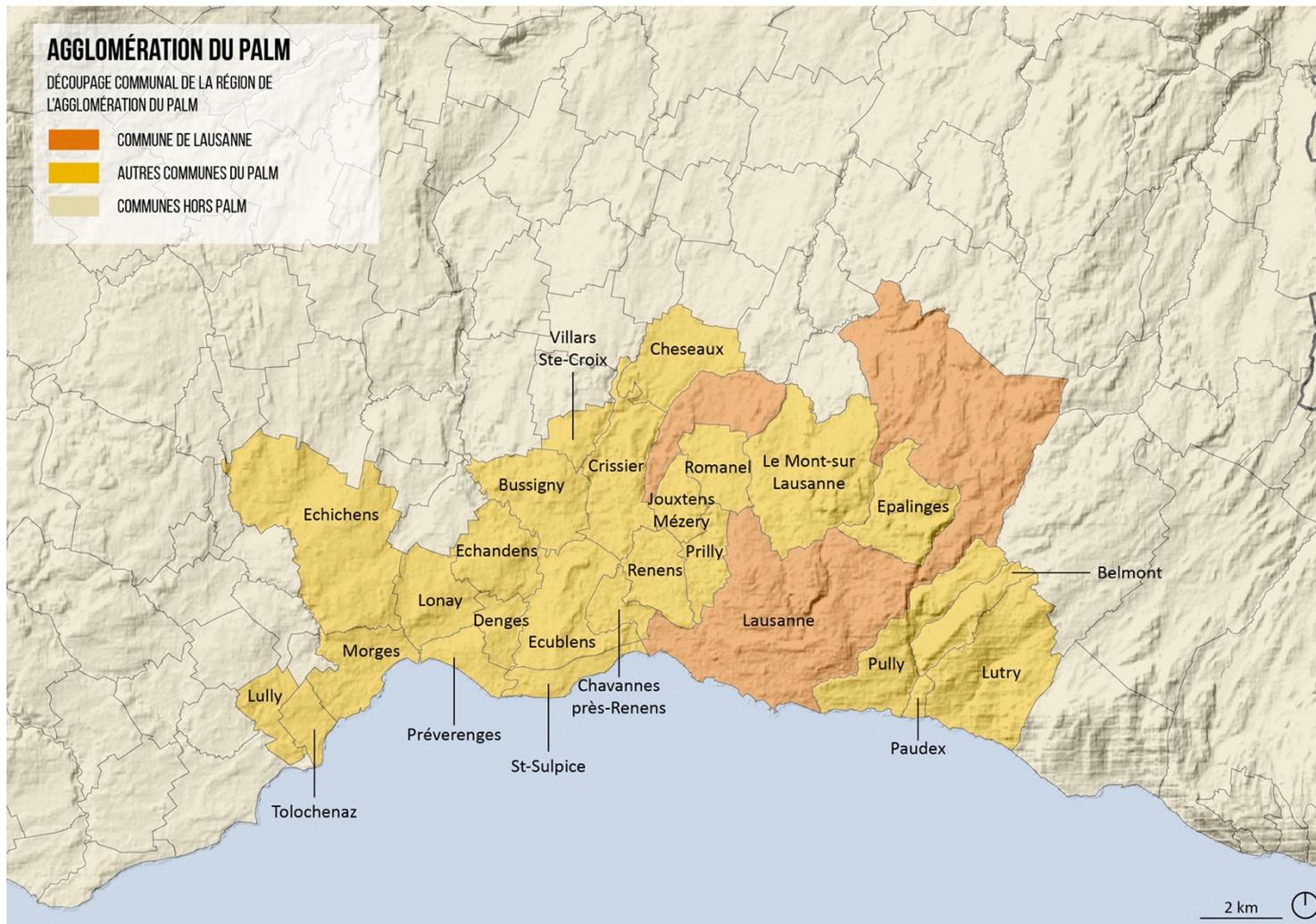
L'enquête réalisée porte sur des **individus** et non sur des **ménages**.

En ce sens, les résultats présentés ne sont pas complètement comparables avec les enquêtes réalisées sur les ménages comme, notamment, une partie du Microrecensement mobilité et transports réalisé tous les 5 ans par l'OFS et l'ARE.

1. Contexte et méthodologie



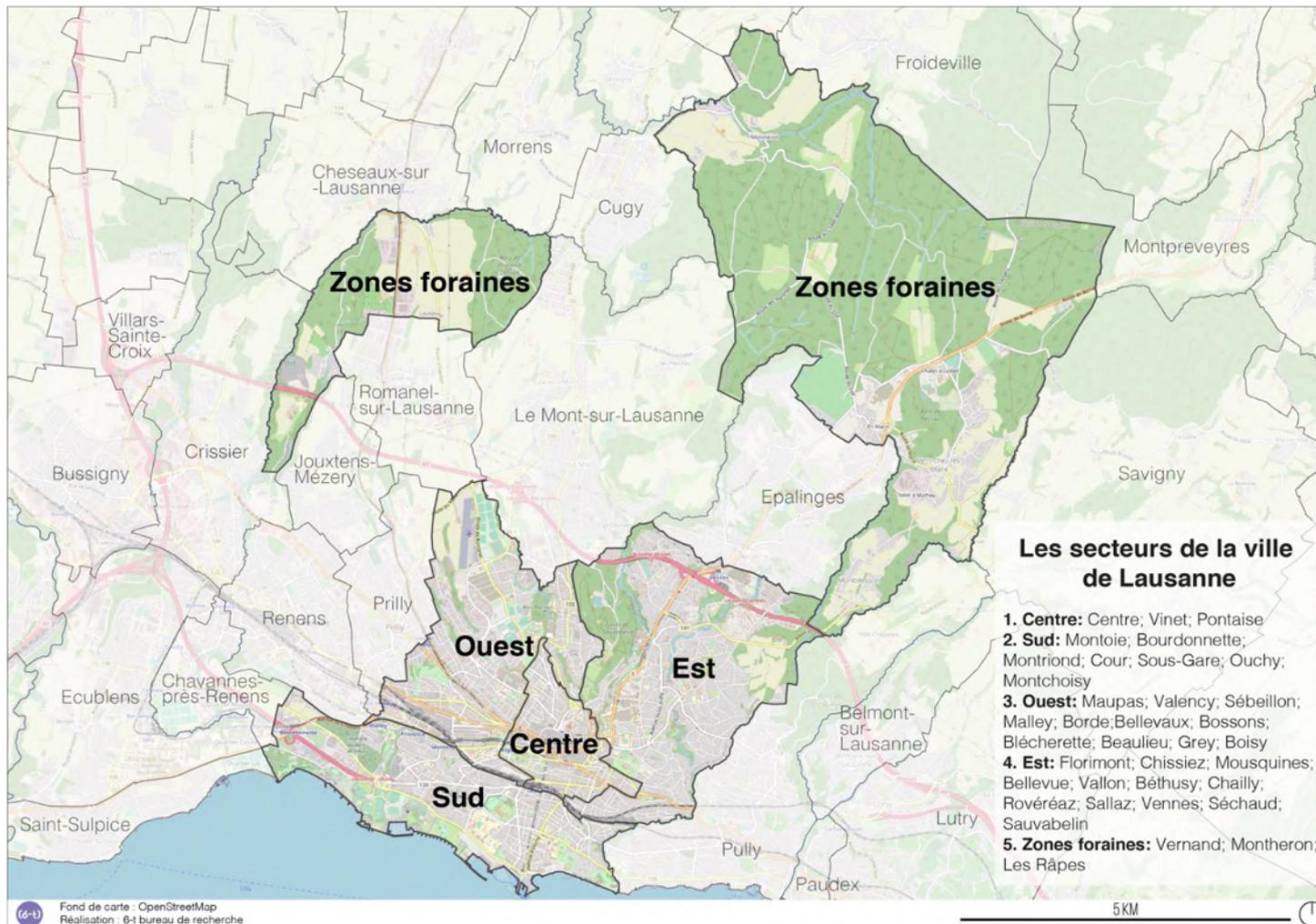
> Périmètre de l'étude : découpage PALM



1. Contexte et méthodologie



> Périmètre de l'étude : découpage interne de la ville de Lausanne



Les 5 secteurs de la ville de Lausanne (carte présentée aux répondants dans le questionnaire en ligne)

1. Contexte et méthodologie



> Questionnaire

> La structure du questionnaire administré était la suivante:

1. **Questions de contrôle** : lieu de résidence ; genre ; âge ; activité ;
2. **Équipement** : abonnements ; permis ; possession de moyens de transport ;
3. **Perception des moyens de transport** : transports publics (TP) ; vélo ; voiture ;
4. **Pratiques de mobilité** : utilisation des moyens de transport, tous motifs ; déplacements domicile-travail/lieu de formation ; déplacements en voiture à l'intérieur de Lausanne (résidents de Lausanne seulement) ; déplacements vers Lausanne (résidents hors Lausanne seulement) ; temps de trajets acceptables à pied depuis une place de parc ou un arrêt TP ;
5. **Cadre de vie, aspirations et opinions relatives à la mobilité** : qualité de vie et mobilité dans le quartier (Lausanne seulement) ; acceptation des politiques de mobilité du Plan Climat (Lausanne seulement) ; attachement à la voiture ; intentions d'équipement ; temps de trajets acceptables à pied, à vélo ou à vélo à assistance électrique (VAE) ; souhaits de réaménagement de différents espaces publics ; obstacles à une utilisation plus fréquente des TP, du vélo et de la marche pour les déplacements quotidiens (Lausanne seulement) ou pour se rendre à Lausanne (hors-Lausanne seulement) ; commentaires ouverts ;
6. **Profil sociodémographique** : niveau de formation, configuration du ménage, revenu mensuel brut du ménage.





1. Contexte et méthodologie

> Canaux de diffusion de l'enquête

1. Sollicitation du panel M.I.S Trend en ligne et par téléphone:

- Ce premier canal a permis d'atteindre un échantillon solide des résidents du PALM, à l'intérieur et hors de Lausanne. Dans un premier temps, le panel a été sollicité par courriel pour répondre à la version en ligne du questionnaire. Dans un deuxième temps, afin d'atteindre le nombre d'interviews souhaités, quelques entretiens supplémentaires ont été réalisés par téléphone auprès de résidents lausannois.
- L'enquête a été diffusée en ligne entre le 21 septembre et le 10 octobre 2021. La médiane du temps de passation s'élève à 15 min pour les résidents de Lausanne et 13 min pour les résidents hors Lausanne. **1'353 personnes** y ont répondu. Les interviews téléphoniques ont été réalisés la semaine du 4 octobre avec un temps de passation médian de 27 min et ont permis de récolter **88 réponses supplémentaires**.

2. Un lien ouvert sur le site de la ville de Lausanne:

- Ce sondage, accessible à tout le monde sur le site de la ville de Lausanne, a été lancé lors de la semaine de la mobilité. Ce dispositif a notamment permis de récolter les réponses de personnes ne vivant pas dans le périmètre du PALM.
- Le sondage est resté ouvert entre le 13 septembre et le 30 octobre, permettant de récolter les réponses de **2'026 personnes**, avec un temps de passation médian de 18 min pour les résidents lausannois, 16 min pour les résidents du PALM hors Lausanne et 15 min pour les résidents hors PALM.

| Nombre de répondants | Panel M.I.S Trend | Lien ouvert | Total |
|----------------------|-------------------|--------------|--------------|
| Ville de Lausanne | 875 | 1'146 | 2'021 |
| Reste du PALM | 566 | 491 | 1'057 |
| Hors PALM | 0 | 389 | 389 |
| Total | 1'441 | 2'026 | 3'467 |



1. Contexte et méthodologie

> Pondération de l'échantillon

- > Afin de contrôler la représentativité de notre échantillon, sa structure a été comparée à celle de la ville de Lausanne et du reste du PALM. Suite à cette comparaison, les données issues du panel et du sondage ont été redressées par pondération afin de correspondre au mieux à la réalité du PALM.
 - Concernant les données issues du Panel :
 - Pour les répondants résidant à Lausanne : des pondérations successives ont été appliquées au genre, aux classes d'âge, au secteur de résidence (cf. slide 7) et au niveau de formation ;
 - Pour les résidents du reste du PALM, une pondération relative aux classes d'âge et au niveau de formation été appliquée.
 - Concernant les données du sondage ouvert :
 - Pour les répondants résidant à Lausanne : les classes d'âge, le genre, les secteurs de résidence et les niveaux de formation ont été pondérés ;
 - Pour les résidents du reste du PALM : le genre, les classes d'âge et le niveau de formation ont été pondérés.
- > Les réponses des personnes résidant hors du PALM, en revanche, n'ont pas été pondérées.
- > À la suite de ce travail de redressement, les données issues du panel et du sondage ouvert ont pu être analysées conjointement.
- > Malgré ces redressements, nous relevons **une certaine surreprésentation globale de personnes bénéficiant d'un haut niveau de formation dans les échantillons**. Il s'agira d'y être attentif dans la lecture et l'interprétation des résultats.

1. Contexte et méthodologie



> Pondération de l'échantillon

> Poids appliqués aux observations en fonction de l'échantillon et du lieu de résidence

| Poids appliqués aux observations en fonction de l'échantillon et du lieu de résidence | | Panel M.I.S Trend | | Sondage ouvert | |
|---|--|-------------------|---------------|----------------|---------------|
| | | Lausanne | Reste du PALM | Lausanne | Reste du PALM |
| Genre | Homme | 1.095 | - | - | 0.889 |
| | Femme | 0.91 | - | - | 1.16 |
| | Ne souhaite pas répondre | - | - | - | - |
| Age | 16-25 | 1.011 | 1.201 | 1.273 | 1.229 |
| | 26-45 | 1.047 | 0.99 | 0.884 | 0.805 |
| | 46-65 | 0.943 | 0.882 | 0.983 | 0.85 |
| | 66 et + | 1.036 | 1.124 | 1.739 | 2.25 |
| Secteur | Centre | 0.593 | - | 0.84 | - |
| | Sud | 1.097 | - | 0.875 | - |
| | Ouest | 1.089 | - | 1.168 | - |
| | Est | 1.263 | - | 1.078 | - |
| | Zones foraines | 0.952 | - | 0.789 | - |
| Niveau de formation | Scolarité obligatoire / sans formation | 1.82 | 1.82 | 3 | 3 |
| | Formation professionnelle initiale | 1 | 1 | 1.725 | 1.71 |
| | Formation générale | 1 | 1 | 1.26 | 1.26 |
| | Formation professionnelle supérieure | 1 | 1 | 1 | 1.062 |
| | Haute école | 0.9 | 0.9 | 0.673 | 0.673 |

1. Contexte et méthodologie



> Echantillon final

| Échantillon Total | | Effectifs | % | Effectifs pondérés | % pondérés |
|-------------------------------|---|--------------|-------------|--------------------|-------------|
| TOTAL | | 3'467 | 100% | 3'467 | 100% |
| Zone de résidence | Lausanne | 2'021 | 58% | 2'021 | 58% |
| | PALM hors Lausanne | 1'057 | 31% | 1'057 | 31% |
| | Hors PALM | 389 | 11% | 389 | 11% |
| Secteurs à Lausanne | Centre | 423 | 21% | 282 | 14% |
| | Sud | 452 | 22% | 429 | 21% |
| | Ouest | 604 | 30% | 710 | 35% |
| | Est | 477 | 24% | 534 | 27% |
| | Zones foraines | 65 | 3% | 65 | 3% |
| Classes d'âge | 16-25 ans | 344 | 10% | 466 | 13% |
| | 26-45 ans | 1'533 | 44% | 1'292 | 37% |
| | 46-65 ans | 1'140 | 33% | 1'066 | 31% |
| | 66 ans et plus | 450 | 13% | 643 | 19% |
| Genre | Homme | 1'688 | 49% | 1662 | 49% |
| | Femme | 1726 | 51% | 1754 | 51% |
| Structure du ménage | Seul-e sans enfant | 746 | 22% | 790 | 23% |
| | Seul-e avec enfant(s) | 198 | 6% | 190 | 6% |
| | En couple sans enfant | 975 | 29% | 1'005 | 29% |
| | En couple avec enfant(s) | 1'119 | 33% | 973 | 29% |
| | Avec les parents | 255 | 7% | 344 | 10% |
| | En colocation | 124 | 4% | 109 | 3% |
| Activité principale | Etudiant-e, en formation | 284 | 8% | 371 | 11% |
| | Actif/active à plein temps ou à temps partiel | 2'394 | 69% | 2'102 | 61% |
| | Chômage, recherche d'emploi, inactif/inactive | 190 | 5% | 205 | 6% |
| | Femme/homme au foyer | 68 | 2% | 72 | 2% |
| | Retraité-e | 527 | 15% | 713 | 21% |
| Niveau de formation | Scolarité obligatoire / sans formation | 112 | 3% | 258 | 8% |
| | Formation professionnelle initiale | 631 | 18% | 824 | 24% |
| | Formation générale | 338 | 10% | 396 | 12% |
| | Formation professionnelle supérieure | 512 | 15% | 534 | 16% |
| | Haute école | 1'822 | 53% | 1'398 | 41% |
| Revenu mensuel brut du ménage | Moins de 4'000 CHF | 316 | 9% | 381 | 11% |
| | De 4'000 à 6'000 CHF | 575 | 17% | 638 | 18% |
| | De 6'001 à 8'000 CHF | 477 | 14% | 480 | 14% |
| | De 8'001 à 10'000 CHF | 474 | 14% | 457 | 13% |
| | De 10'001 à 12'000 | 449 | 13% | 400 | 12% |
| | De 12'001 à 10'000 | 431 | 12% | 342 | 10% |
| | Plus de 16'000 CHF | 259 | 8% | 206 | 6% |
| | Ne souhaite pas répondre | 486 | 14% | 563 | 16% |

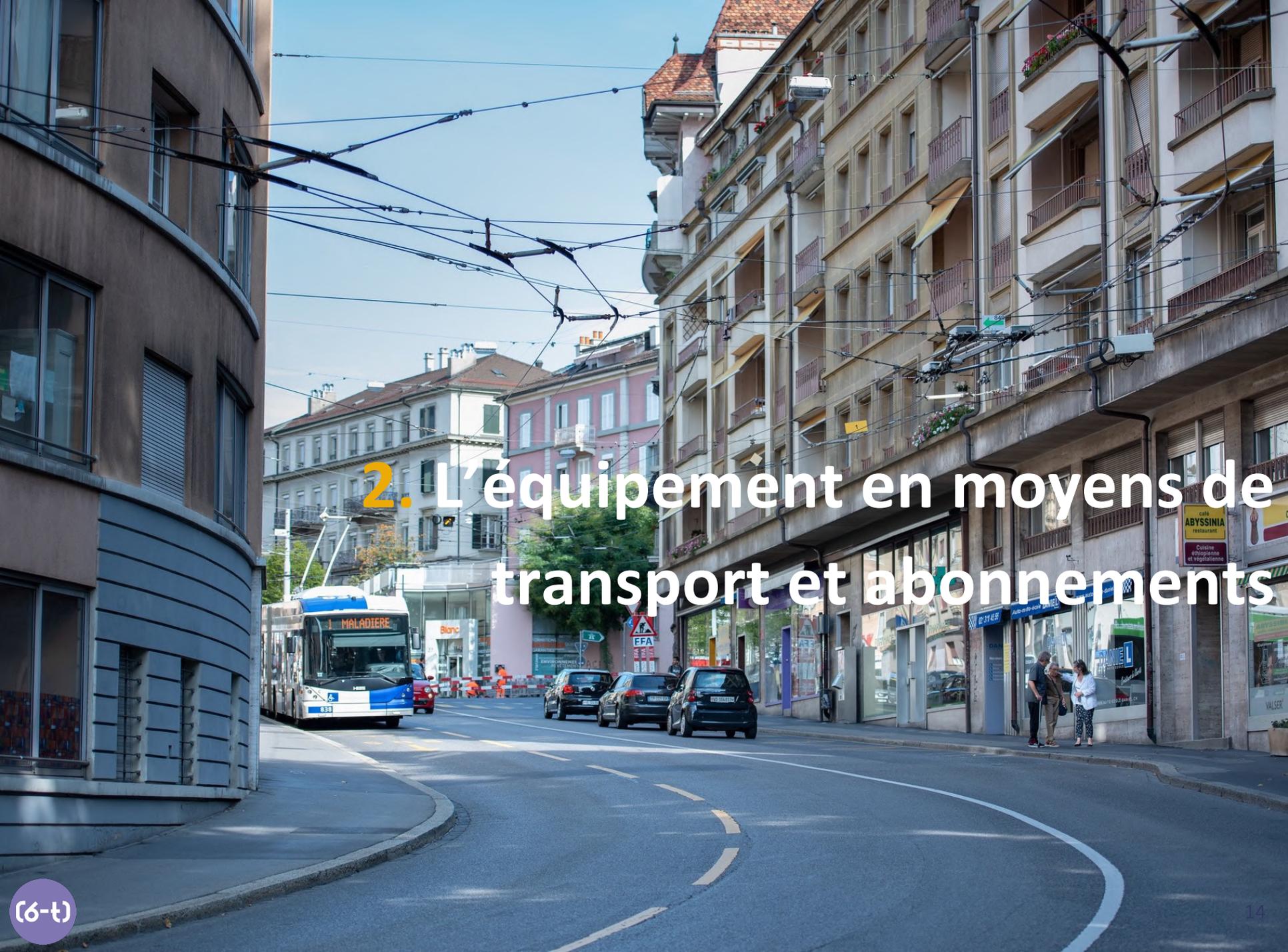


1. Contexte et méthodologie

> Zoom sur l'échantillon hors PALM

- > La majorité des répondants à l'enquête qui résident hors du périmètre du PALM vivent dans le canton Vaud (88%), et 10% dans d'autres cantons de Suisse romande.
- > Alors que l'essentiel des communes du PALM sont des territoires urbains, 42% des répondants hors PALM vivent dans des communes de type intermédiaire et 34% dans des communes rurales (selon typologie OFS).
- > Notons que par rapport au reste de l'échantillon, les hommes actifs disposant d'un niveau de formation et d'un revenu élevé sont surreprésentés.

| Résidents hors PALM | | Effectifs sondage ouvert | % sondage ouvert |
|--|---------------|--------------------------|------------------|
| TOTAL | | 389 | 100% |
| Canton ou pays de résidence | Vaud | 341 | 88% |
| | Neuchâtel | 7 | 2% |
| | Genève | 8 | 2% |
| | Fribourg | 20 | 5% |
| | Valais | 2 | 1% |
| | Berne | 4 | 1% |
| | Zurich | 1 | 0% |
| | France | 5 | 1% |
| | Allemagne | 1 | 0% |
| Typologie des communes du canton de Vaud (OFS, 2012) | Urbain | 82 | 24% |
| | Intermédiaire | 144 | 42% |
| | Rural | 115 | 34% |



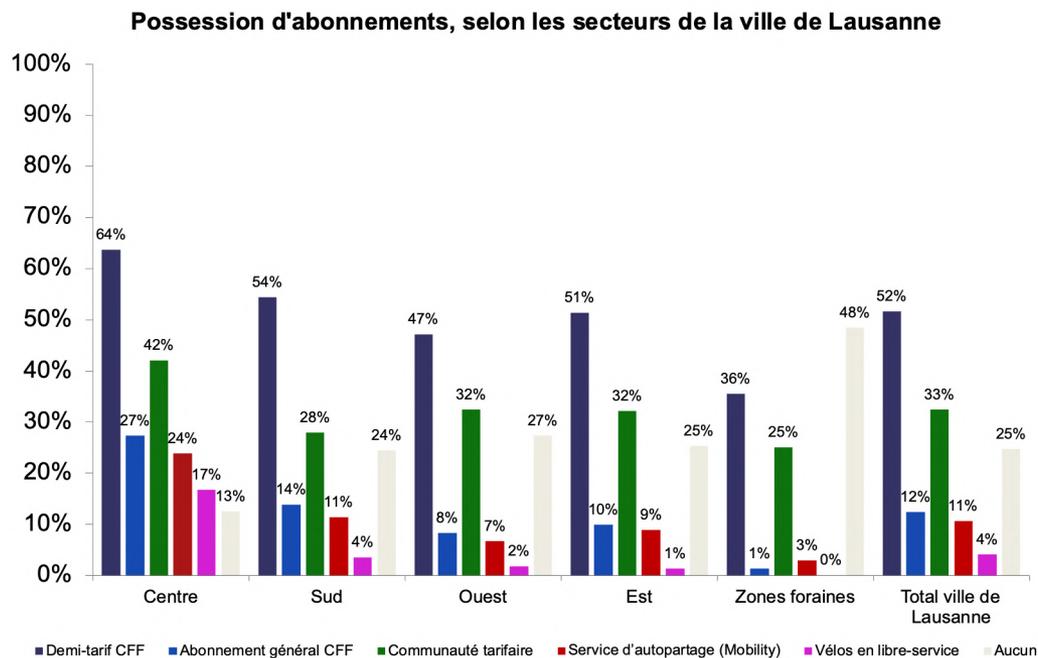
2. L'équipement en moyens de transport et abonnements

2. L'équipement en moyens de transport et abonnements



> Équipement en abonnements – résidents de Lausanne

- > Parmi les résidents de la ville de Lausanne, 52% possèdent un abonnement demi-tarif, 33% sont abonnés à une communauté tarifaire, 12% à l'abonnement général, 11% à un service d'auto partage et 4% et des vélos en libre-service.
- > Un quart des résidents de la ville de Lausanne ne possède aucun de ces abonnements.
- > Les résidents du secteur Centre de la ville de Lausanne sont les mieux équipés pour tous les abonnements cités, à l'inverse des résidents des zones foraines, dont près de la moitié ne dispose d'aucun abonnement.



N Centre: 423 | Sud : 452 | Ouest : 604 | Est : 477 | Zones foraines : 65 | Total : 2021

2. L'équipement en moyens de transport et abonnements



> Profil des personnes sans abonnement qui résident à Lausanne

- > Le tableau présenté ici nous indique que les personnes qui ne disposent d'aucun abonnement sont plutôt:
 - Des personnes âgées de plus de 46 ans
 - Des personnes n'exerçant pas d'activité professionnelle
 - Des personnes dont le revenu d'équivalence est bas ou moyen
- > À l'inverse, parmi les personnes qui disposent d'au moins un abonnement on trouve plutôt :
 - Des personnes de moins de 46 ans
 - Des personnes actives professionnellement ou en formation
 - Des personnes dont le revenu d'équivalence est élevé
- > Le genre ou la structure du ménage ne semble pas influencer la possession d'abonnements.

| Profil des personnes sans abonnement par rapport à l'échantillon total | Ville de Lausanne | |
|--|-------------------|---------------|
| | % sans abo | % échantillon |
| Total | 100% | 100% |
| Homme | 48% | 47% |
| Femme | 52% | 53% |
| 16 à 25 ans | 5% | 11% |
| 26 à 45 ans | 36% | 39% |
| 46 à 64 ans | 31% | 29% |
| 65 ans et plus | 28% | 21% |
| Etudiant-e, en formation | 3% | 9% |
| Active/actif à temps plein ou à temps partiel | 53% | 58% |
| En recherche d'emploi, au chômage, à l'AI | 9% | 7% |
| Femme/homme au foyer | 4% | 2% |
| Retraité-e | 30% | 23% |
| Seul-e sans enfant | 28% | 26% |
| Seul-e avec enfant(s) | 7% | 6% |
| En couple sans enfant | 29% | 29% |
| En couple avec enfant(s) | 27% | 25% |
| Avec les parents | 5% | 8% |
| En colocation | 2% | 4% |
| Bas revenu | 27% | 22% |
| Revenu moyen | 57% | 53% |
| Haut revenu | 16% | 25% |

2. L'équipement en moyens de transport et abonnements



> Équipement en abonnements – résidents de Lausanne

Possession d'abonnements de transports publics des résidents de Lausanne selon les données du MRMT 2015*

- > Selon le Microrecensement suisse mobilité et transports 2015 (MRMT), la part des Lausannois de 16 ans et plus (n=782) qui ne possèdent aucun abonnement de transports publics s'élève à 33%.
- > Dans notre échantillon, cette part s'élève à seulement 25% . Cette part moindre traduit ainsi un renforcement de l'équipement en abonnements de transports publics depuis 2015.

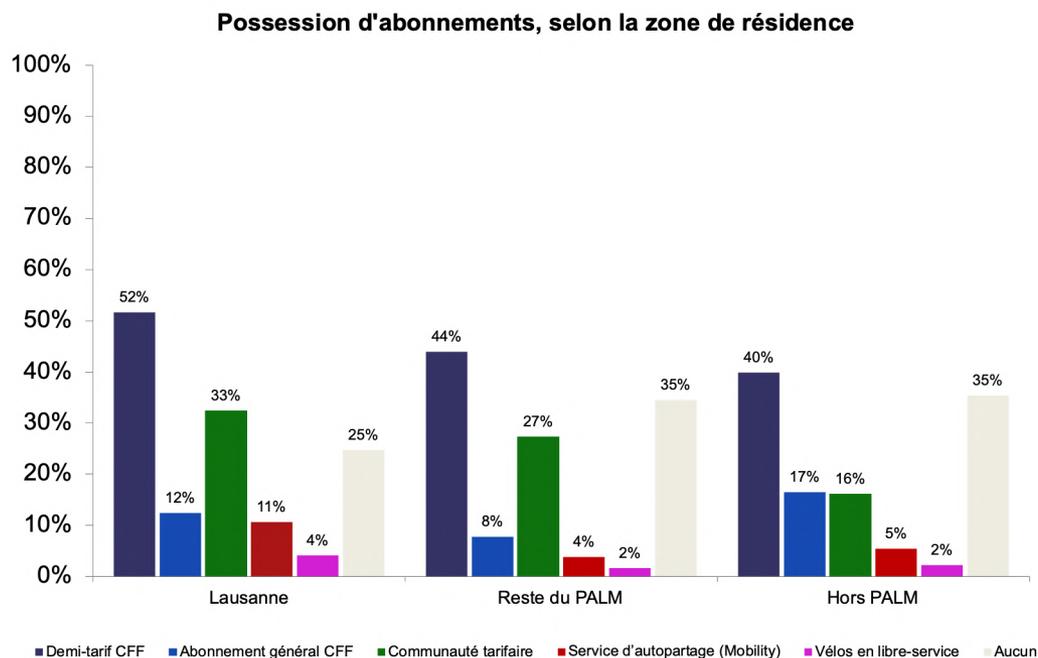
*Les données du MRMT 2015 présentées dans ce rapport en vue d'être comparées avec les résultats de notre enquête portent sur la base de données pondérée des individus (« Zielpersonen »), filtrée selon le lieu de résidence (ville de Lausanne) et l'âge (16 ans et plus ou 18 ans et plus).

2. L'équipement en moyens de transport et abonnements



> Équipement en abonnements – PALM et hors PALM

- > En comparant les 3 zones de résidence, on observe que les résidents de la ville de Lausanne sont les mieux équipés s'agissant du demi-tarif, des communautés tarifaires, des services d'autopartage et de vélos en libre-service. En revanche, les résidents hors PALM représentent la plus grande part possédant un AG (17%). Cela peut d'expliquer par le fait qu'il s'agit pour beaucoup de pendulaires.



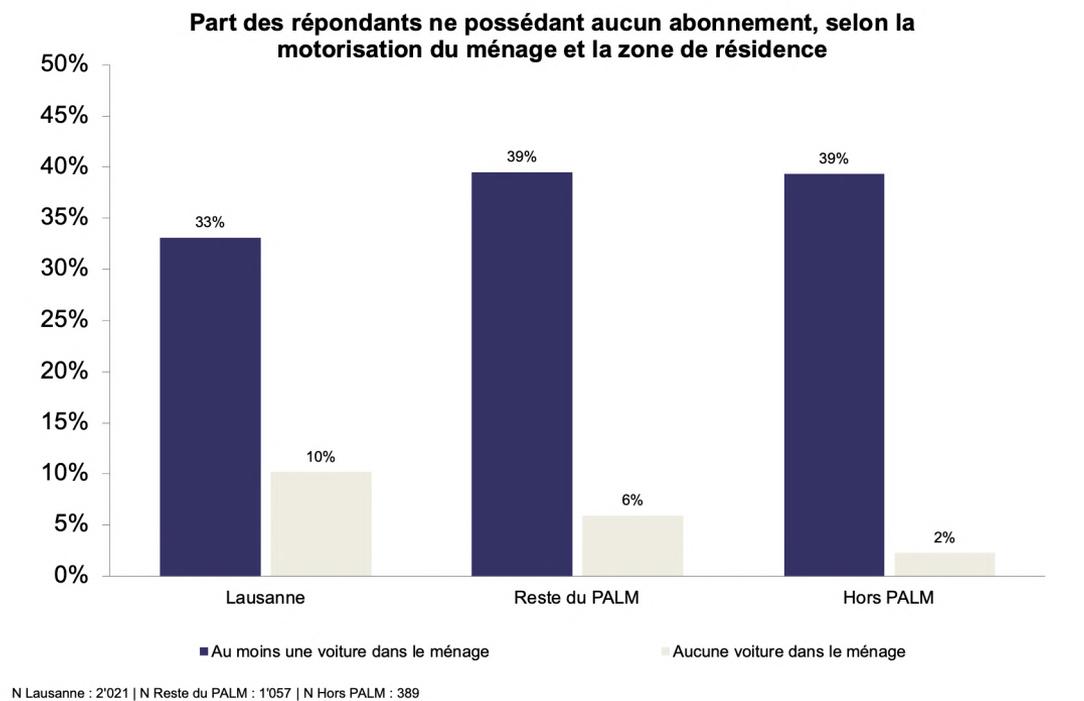
N Lausanne: 2'021 | Reste du PALM: 1'057 | N Hors PALM: 389

2. L'équipement en moyens de transport et abonnements



> Équipement en abonnements selon la motorisation du ménage – PALM et hors PALM

- > Dans les 3 zones étudiées, on constate que la part des répondants qui ne possèdent aucun abonnement est sensiblement plus faible parmi ceux dont le ménage ne dispose d'aucune voiture. Cette différence est d'autant plus marquée parmi les répondants qui ne résident pas à Lausanne.



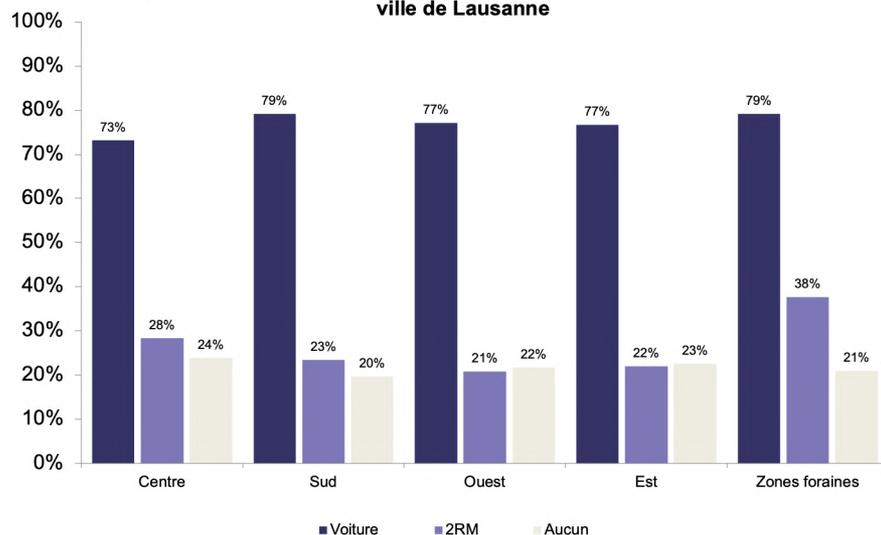
2. L'équipement en moyens de transport et abonnements



> Possession de permis de conduire

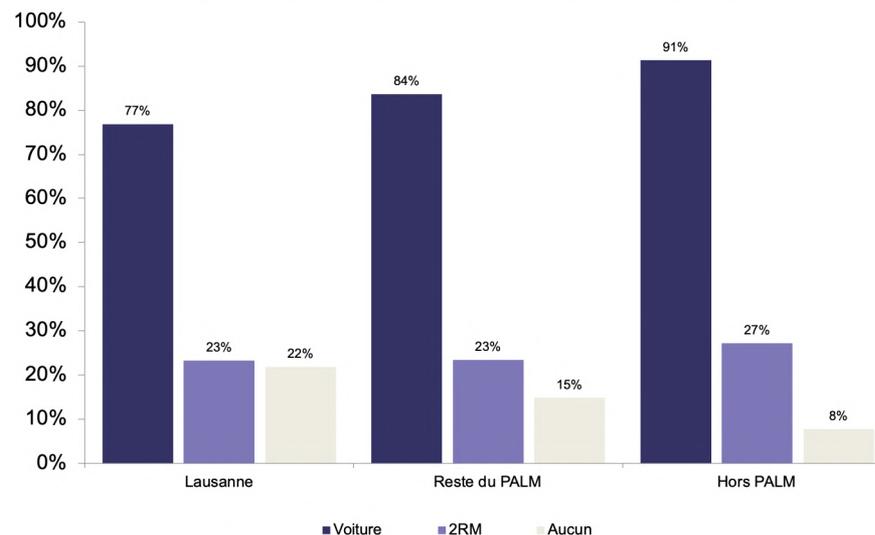
- > Plus des $\frac{3}{4}$ des résidents lausannois de 18 ans et plus disposent d'un permis de conduire voiture (77%). Cette part diffère peu entre les différents secteurs de la ville, bien qu'elle soit inférieure chez les résidents du centre (73%). La possession de permis deux-roues motorisés (2RM) s'élève à 23% est notablement plus élevée dans les zones foraines (38%). Au total, seuls 22% des répondants qui résident à Lausanne ne disposent d'aucun permis.
- > La possession de permis voiture est plus élevée dans le reste du PALM (84%), et encore plus chez les répondants hors PALM (91%), à l'inverse de la part des répondants qui ne possèdent aucun permis. Concernant les répondants hors PALM, rappelons que les hommes actifs disposant d'un haut revenu sont surreprésentés et que les $\frac{3}{4}$ d'entre eux résident dans des territoires intermédiaires au ruraux, ce qui explique la part plus importante de permis chez eux.

Possession de permis des 18 ans et plus, par secteur de résidence de la ville de Lausanne



N 18 ans et plus Centre : 421 | Sud : 450 | Ouest : 595 | Est : 472 | Zones foraines: 65

Possession de permis des 18 ans et plus, par zone de résidence



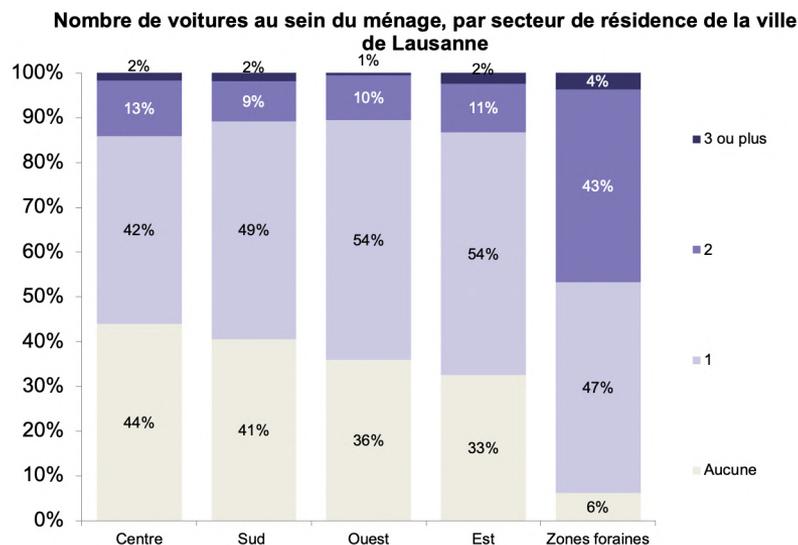
N 18 ans et plus Lausanne : 2'003 | Reste PALM : 1'049 | Hors PALM 383

2. L'équipement en moyens de transport et abonnements

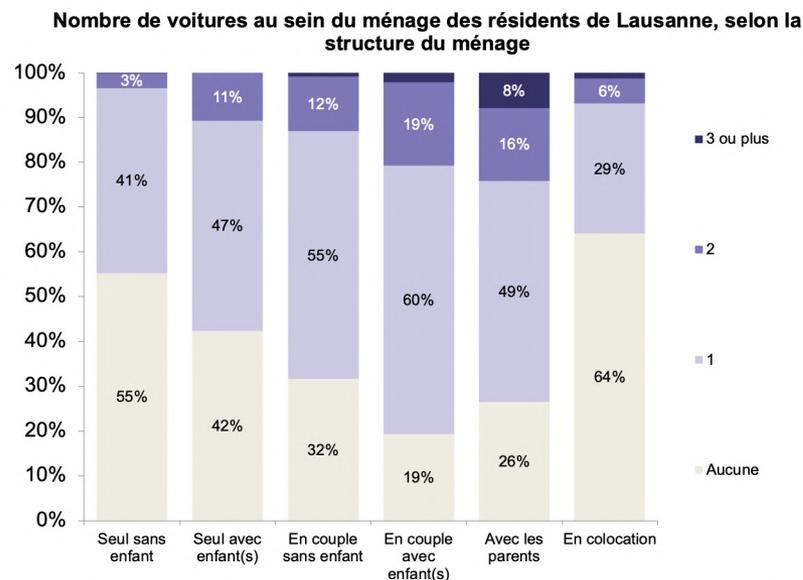


> Équipement en voiture – résidents de Lausanne

- > 36% des résidents de Lausanne vivent dans des ménages ne disposant d'aucune voiture. Cette proportion est supérieure dans les secteurs Centre (44%) et Sud (41%), mais très faible dans les zones foraines (6%). Les ménages possédant 2 voitures représentent 10% de l'échantillon. La moitié des Lausannois vit dans des ménages avec une seule voiture, tandis que la part de ménages avec 3 voitures ou plus est très faible.
- > La motorisation apparaît très dépendante de la structure de ménage. On trouve en effet plus de ménages sans voiture parmi les personnes vivant seules – surtout si elles n'ont pas d'enfant – ou en colocation tandis que celles qui vivent en couple avec enfant(s) sont les plus motorisées.



N Centre: 423 | Sud : 452 | Ouest : 604 | Est: 477 | Zones foraines: 65



N seul sans enfant: 528 | Seul avec enfant(s) : 124 | En couple sans enfant : 591 | En couple avec enfant(s): 512 | Avec les parents: 162 | En colocation : 72

2. L'équipement en moyens de transport et abonnements



> Profil des personnes non motorisées qui résident à Lausanne

- > Le tableau présenté ici nous indique que les personnes qui vivent dans des ménages qui ne possèdent aucune voiture sont plutôt:
 - Des femmes
 - Des personnes âgées de 26 à 45 ans
 - Des personnes sans activité professionnelle
 - Des personnes vivant seules et sans enfant
 - Des personnes qui disposent d'un revenu d'équivalence bas
- > À l'inverse, parmi les personnes dont le ménage dispose d'au moins une voiture, on trouve plutôt:
 - Des hommes
 - Des personnes âgées de 46 à 64 ans
 - Des personnes actives professionnellement
 - Des personnes en couple avec enfant(s)
 - Des personnes qui disposent d'un revenu d'équivalence moyen ou haut

| Profil des personnes non-motorisées par rapport à l'échantillon total | Ville de Lausanne | |
|---|-------------------|---------------|
| | % non-motorisé | % échantillon |
| Total | 100% | 100% |
| Homme | 44% | 47% |
| Femme | 56% | 53% |
| 16 à 25 ans | 10% | 11% |
| 26 à 45 ans | 45% | 39% |
| 46 à 64 ans | 25% | 29% |
| 65 ans et plus | 20% | 21% |
| Etudiant-e, en formation | 9% | 9% |
| Active/actif à temps plein ou à temps partiel | 53% | 58% |
| En recherche d'emploi, au chômage, à l'AI | 12% | 7% |
| Femme/homme au foyer | 3% | 2% |
| Retraité-e | 23% | 23% |
| Seul-e sans enfant | 40% | 26% |
| Seul-e avec enfant(s) | 7% | 6% |
| En couple sans enfant | 26% | 29% |
| En couple avec enfant(s) | 14% | 25% |
| Avec les parents | 6% | 8% |
| En colocation | 6% | 4% |
| Bas revenu | 33% | 22% |
| Revenu moyen | 47% | 53% |
| Haut revenu | 20% | 25% |

2. L'équipement en moyens de transport et abonnements



> Possession de permis de conduire et équipement en voiture – résidents de Lausanne

Possession de permis de conduire et équipement en voiture selon les données du MRMT 2015

- > Selon les données du MRMT 2015, 74% de la population lausannoise âgée de 18 ans et plus (n=762) possède un permis voiture, et 18% un permis deux-roues motorisé. La proportion des résidents lausannois en possession de permis dans notre échantillon est donc très proche de celle du MRMT (77% de permis voiture et 23% de permis 2RM), bien que légèrement supérieure (ce qui pourrait s'expliquer par la surreprésentation, au sein de notre échantillon, de personnes disposant d'un haut niveau de formation, pour la plupart actives et disposant de bons revenus).
- > Selon le MRMT, la part des Lausannois de 16 ans et plus qui vivent dans des ménages sans voiture (n=782) s'élève à 38.5%. À nouveau, nos données sont extrêmement proches (36%), ce qui témoigne d'une bonne représentativité de notre échantillon.
- > En comparant ce pourcentage avec d'autres grandes villes de Suisse, on constate que la situation de Lausanne est proche de celle de Genève. En revanche, on trouve une part bien plus conséquente de ménages sans voiture dans les villes alémaniques de Zurich, Berne et Bâle.

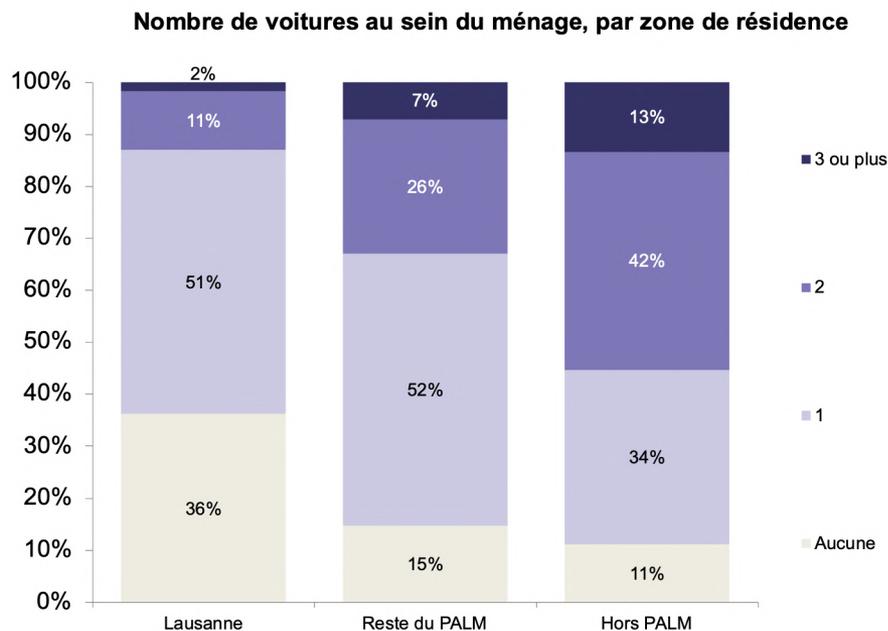
| | Lausanne, enquête 6-t | Lausanne, MRMT 2015 | Genève, MRMT 2015 | Zurich, MRMT 2015 | Berne, MRMT 2015 | Bâle, MRMT 2015 |
|---|-----------------------|---------------------|-------------------|-------------------|------------------|-----------------|
| Part des personnes de 16 ans et plus vivant dans un ménage sans voiture | 36% | 38.5% | 35% | 48% | 51 % | 47% |
| Part des ménages sans voiture | - | 46% | 41% | 53% | 57% | 52% |

2. L'équipement en moyens de transport et abonnements



> Équipement en voiture – PALM et hors PALM

- > La proportion de personnes vivant dans des ménages non motorisés est plus faible dans le reste du PALM (15%) et chez les répondants hors PALM (11%), alors que la part des ménages disposant de 2 voitures ou plus s'élève à 33% dans le reste du PALM et même 55% hors PALM.



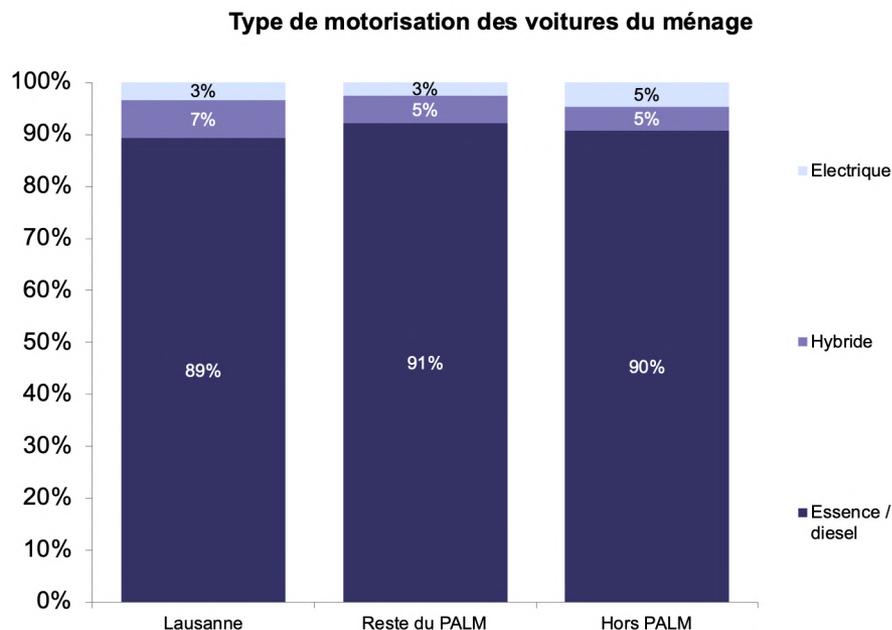
N Lausanne: 2'021 | Reste du PALM: 1'057 | N Hors PALM: 389

2. L'équipement en moyens de transport et abonnements



> Motorisation des voitures – PALM et hors PALM

- > Dans les 3 zones de résidence, l'immense majorité des voitures possédées par les répondants roulent à l'essence ou au diesel (env. 90%), tandis que la part restante se répartit entre motorisation électrique ou hybride.
- > À Lausanne, les voitures hybrides représentent une part plus importante (7%) que les électriques (3%).



N total disposant d'au moins une voiture Lausanne: 1'289 | N Reste du PALM: 903 | N Hors PALM: 346

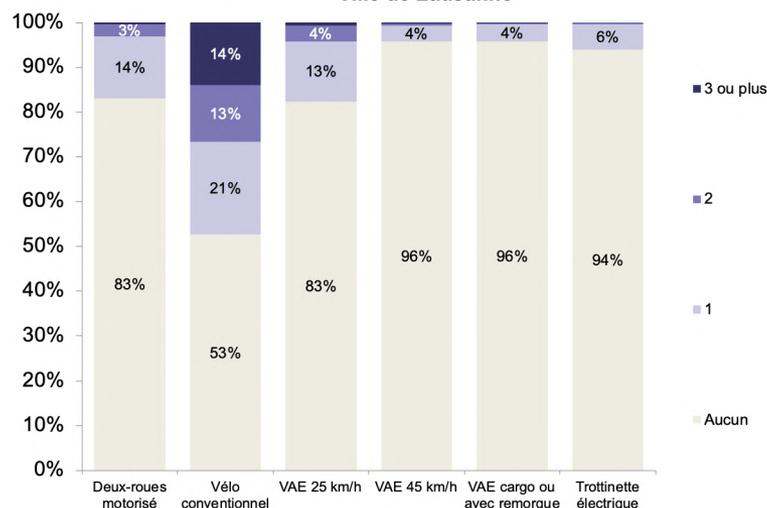
2. L'équipement en moyens de transport et abonnements



> Équipement en deux-roues motorisés, vélos et trottinettes – résidents de Lausanne

- > Près de la moitié possède au moins un vélo conventionnel (47%). En y ajoutant les vélos électriques, 54% des résidents lausannois vivent dans un ménage qui possède au moins un vélo. Cette part est plus élevée dans les zones foraines (65%).
- > 20% des résidents lausannois vivent dans des ménages qui possèdent au moins un vélo électrique (25 km/h, 45 km/h ou cargo), et cette part est plus importante au centre (25%) et dans les zones foraines (27%).
- > Une minorité (17%) des répondants qui résident en ville de Lausanne vit dans des ménages qui possèdent au moins un deux-roues motorisé. Cette part est plus élevée parmi les résidents du secteur Centre (26%) et des Zones foraines (26%) (où l'on rappelle que la possession de permis 2RM est également plus importante).

Nombre de deux-roues motorisés, vélos et trottinettes au sein du ménage
Ville de Lausanne



| Part des résidents de Lausanne équipés d'au moins un véhicule, selon le secteur de résidence | Centre | Sud | Ouest | Est | Zones foraines | Total ville de Lausanne |
|--|--------|-----|-------|-----|----------------|-------------------------|
| Deux-roues motorisé | 26% | 15% | 12% | 19% | 26% | 17% |
| Vélo conventionnel | 48% | 50% | 45% | 46% | 56% | 47% |
| VAE 25 km/h | 19% | 16% | 15% | 21% | 26% | 18% |
| VAE 45 km/h | 14% | 3% | 2% | 3% | 5% | 4% |
| VAE cargo ou avec remorque | 11% | 5% | 2% | 3% | 2% | 4% |
| Vélo (conventionnel ou VAE) | 56% | 57% | 51% | 54% | 65% | 54% |
| VAE (25 km/h, 45 km/h, cargo) | 25% | 20% | 17% | 23% | 27% | 20% |
| Trottinette électrique | 14% | 6% | 4% | 5% | 5% | 6% |

2. L'équipement en moyens de transport et abonnements



> Profil des personnes sans vélo qui résident à Lausanne

- > Le tableau présenté ici nous indique que les personnes qui vivent dans des ménages qui ne possèdent aucun vélo (conventionnel ou électrique) sont plutôt:
 - Des femmes
 - Des personnes âgées de plus de 65 ans
 - Des personnes qui vivent sans enfant
 - Des personnes qui disposent d'un revenu d'équivalence bas
- > À l'inverse, parmi les personnes dont le ménage dispose d'au moins un vélo, on trouve plutôt:
 - Des hommes
 - Des personnes âgées de 26 à 45 ans
 - Des personnes actives professionnellement ou en étude
 - Des personnes en couple avec enfant(s)
 - Des personnes qui disposent d'un revenu d'équivalence élevé

| Profil des personnes sans vélo par rapport à l'échantillon total | Ville de Lausanne | |
|--|-------------------|---------------|
| | % sans vélo | % échantillon |
| Total | 100% | 100% |
| Homme | 43% | 47% |
| Femme | 57% | 53% |
| 16 à 25 ans | 8% | 11% |
| 26 à 45 ans | 26% | 39% |
| 46 à 64 ans | 26% | 29% |
| 65 ans et plus | 40% | 21% |
| Etudiant-e, en formation | 5% | 9% |
| Active/actif à temps plein ou à temps partiel | 41% | 58% |
| En recherche d'emploi, au chômage, à l'AI | 9% | 7% |
| Femme/homme au foyer | 3% | 2% |
| Retraité-e | 41% | 23% |
| Seul-e sans enfant | 39% | 26% |
| Seul-e avec enfant(s) | 4% | 6% |
| En couple sans enfant | 35% | 29% |
| En couple avec enfant(s) | 12% | 25% |
| Avec les parents | 7% | 8% |
| En colocation | 2% | 4% |
| Bas revenu | 27% | 22% |
| Revenu moyen | 53% | 53% |
| Haut revenu | 20% | 25% |

2. L'équipement en moyens de transport et abonnements



> Équipement en deux-roues motorisés, vélos et trottinettes – résidents de Lausanne

Possession de vélos des résidents de Lausanne selon les données du MRMT 2015

- > Selon les données du MRMT 2015, 46% de la population résidant en ville de Lausanne âgée de 16 ans et plus (n=782) vit dans un ménage qui possède au moins un vélo.
- > Ce nombre s'élève à 54% dans notre échantillon. Cette part plus importante traduit une tendance accrue d'équipement en vélo enregistrée depuis 2015, notamment la croissance soutenue enregistrée pendant la pandémie. Une croissance observée partout en Suisse.

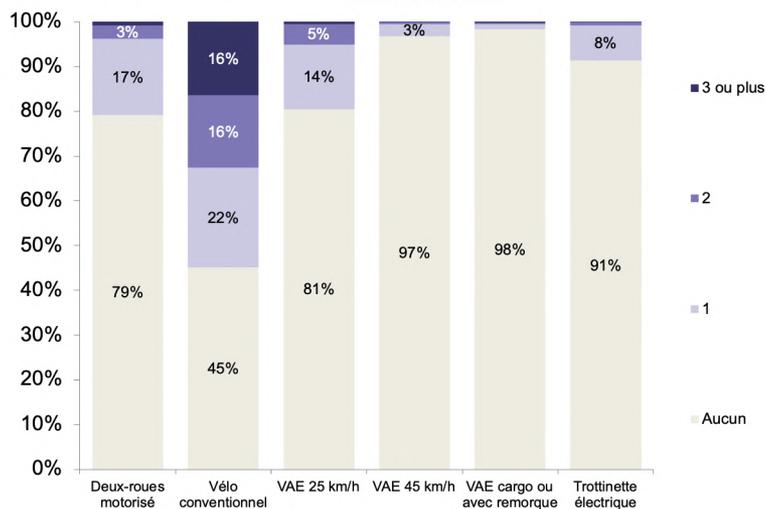
2. L'équipement en moyens de transport et abonnements



> Équipement en deux-roues motorisés, vélos et trottinettes – reste du PALM et hors PALM

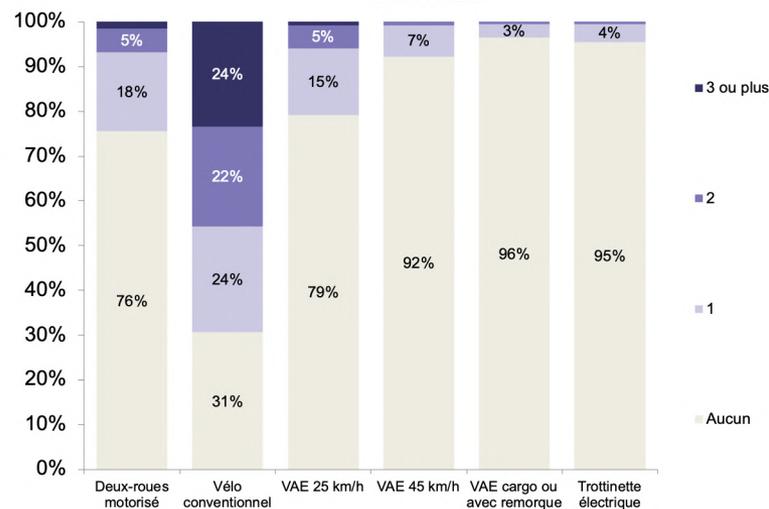
- > 55% des résidents du reste du PALM et 69% des résidents hors PALM vivent dans un ménage qui possède au moins un vélo. La part des répondants dont le ménage possède un vélo électrique 25 km/h est également (légèrement) plus importante dans le reste du PALM (19%) et hors PALM (21%) qu'à Lausanne.
- > La part des résidents dont le ménage possède au moins un vélo électrique 45 km/h, cargo ou une trottinette électrique est faible. La part des répondants qui possèdent une trottinette électrique est la plus grande dans le reste du PALM (9%).
- > Hors de Lausanne, la part des répondants qui vivent dans des ménages possédant au moins un deux-roues motorisé est légèrement plus importante. Elle s'élève à 21% dans le reste du PALM et 24% hors PALM.

Nombre de deux-roues motorisés, vélos et trottinettes au sein du ménage
Reste du PALM



N Reste PALM : 1057

Nombre de deux-roues motorisés, vélos et trottinettes au sein du ménage
Hors PALM



N Hors PALM : 389

2. L'équipement en moyens de transport et abonnements



> Synthèse

- > Un Lausannois sur trois est abonné à une communauté tarifaire de transports publics et seulement un sur quatre ne dispose d'aucun abonnement à des services de mobilité (contre un sur trois dans le MRMT 2015). Les résidents du secteur Lausanne Centre sont les mieux équipés, à l'inverse des résidents des zones foraines, dont près de la moitié ne dispose d'aucun abonnement. Cette part varie fortement selon que le ménage possède ou non une voiture. Par exemple, seulement 10% des résidents de la ville de Lausanne ne possèdent aucun abonnement lorsque leur ménage ne dispose d'aucune voiture.
- > La place du vélo dans l'équipement des Lausannois est très conséquente, puisque 54% de l'échantillon vivent dans des ménages qui possèdent au moins un vélo (électrique ou conventionnel) (contre 46% selon les données du MRMT 2015). De plus, 20% des répondants vivent dans des ménages qui possèdent un vélo électrique. Les résidents des secteurs Centre et Sud et des zones foraines sont les mieux équipés en vélo, à l'inverse des résidents du secteur Ouest.
- > Les résidents de la ville de Lausanne sont moins équipés en voiture que ceux habitant le reste du PALM ou hors PALM. Cela est encore plus marqué dans le secteur Centre.
- > En matière d'équipement, ces résultats traduisent donc une multimodalité potentielle importante des Lausannois qui disposent dans de larges proportions d'abonnements TP et de vélos qui complètent un équipement en voiture lui aussi assez répandu. Une multimodalité potentielle qui semble par ailleurs s'être accrue depuis 2015 (comparaison avec le MRMT), notamment par une augmentation de l'équipement vélo et en abonnements transports publics.
- > On observe des différences notables entre les secteurs dans ce domaine. Les résidents du centre apparaissent être les plus tournés vers les modes alternatifs (vélo et TP). En outre, l'équipement apparaît lié à différentes caractéristiques des répondants, notamment leur âge, leur activité, la structure de leur ménage ou encore leur revenu.



3. La perception des moyens de transport



3. La perception des moyens de transport

> Perception dominante de la voiture, des transports publics et du vélo

> Méthodologie

- Afin de mesurer les représentations des moyens de transport chez les enquêtés, ceux-ci ont dû choisir, parmi une liste de 25 adjectifs, les 3 termes qualifiant le mieux, selon eux, la voiture, les transports publics et le vélo.
- Les adjectifs ont ensuite été regroupés en catégories positives ou négatives, afin d'identifier les perceptions dominantes.
- Si 2 ou 3 des adjectifs cités pour qualifier un mode sont positifs, la perception dominante de ce mode est considérée comme positive (et vice-versa si 2 ou 3 des adjectifs sont négatifs). La perception est considérée comme neutre si le répondant a choisi un adjectif positif, un adjectif négatif, et qu'il n'a pas choisi de 3^{ème} adjectif.



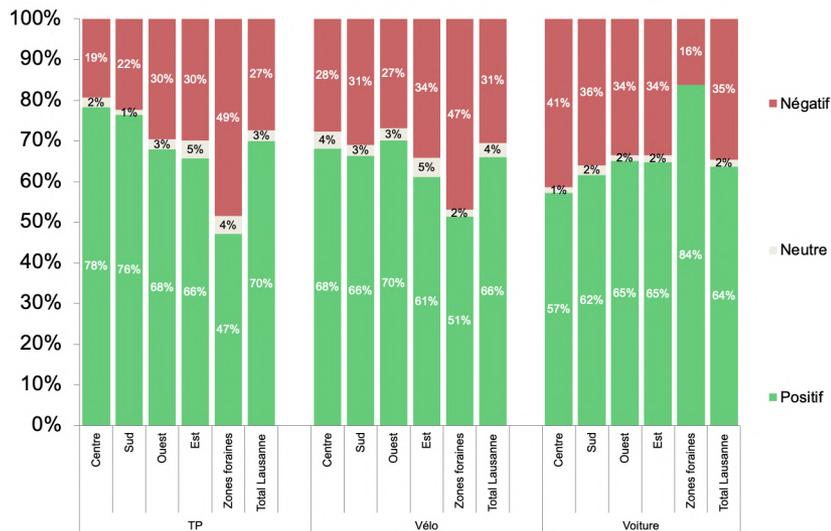


3. La perception des moyens de transport

> Perception dominante de la voiture, des transports publics et du vélo

- > À Lausanne, 70% des répondants ont une perception dominante positive des transports publics, 66% du vélo et 64% de la voiture. Des différences notables s'observent entre les secteurs. Concernant les TP, la perception est la plus positive dans les secteurs Centre (78%) et Sud (76%), alors que moins de la moitié (47%) des résidents des zones foraines en ont une image positive. On observe moins de différence concernant la perception du vélo, mais celui-ci bénéficie néanmoins de perceptions plus négatives dans les zones foraines (47%) et à l'Est (34%). C'est au centre que la part de perceptions positives de la voiture est la plus faible (57%) et dans les zones foraines qu'elle est la plus grande (84%).
- > Les TP et le vélo bénéficient d'une image moins positive dans le reste du PALM et hors PALM qu'à Lausanne, alors que la voiture bénéficie d'une image plus positive hors de Lausanne.

Perception dominante des moyens de transport, selon les secteurs de la ville de Lausanne



N Centre: 423 | Sud : 452 | Ouest : 604 | Est : 477 | Zones foraines : 65 | Total : 2'021

Perception dominante des moyens de transport, selon la zone de résidence



N Lausanne: 2'021 | Reste du PALM: 1'057 | Hors PALM: 389



3. La perception des moyens de transport

> Perception dominante de la voiture, des transports publics et du vélo

Dispositions à l'utilisation des moyens de transport selon le LaSUR (Kaufmann *et al.*, 2020)

- > Entre 2018 et 2019, le Laboratoire de sociologie urbaine de l'EPFL (LaSUR) a étudié les logiques de choix modal de la population active des agglomérations de Lausanne, Genève et Berne (N=4'986). Afin de comparer nos résultats, nous avons reproduit notre analyse en ne sélectionnant que les actifs à temps plein ou à temps partiel de notre échantillon ainsi que les résidents de la ville de Lausanne (N = 1'178). Soulignons que pour les 3 modes, la part de perceptions neutres dans l'étude LaSUR tourne autour des 15%, contre 2-3% dans notre enquête.
- > S'agissant des TP, l'image est plus positive dans notre échantillon que dans l'étude LaSUR. L'étude LaSUR indique des perceptions des TP plutôt proches entre Lausanne, Genève et Berne.
- > On trouve une part un peu plus grande de perceptions positives du vélo dans notre échantillon. Selon l'enquête LaSUR, c'est à Lausanne que la perception du vélo est la «moins bonne», suivi de Genève puis de Berne, où ce mode bénéficie d'une image extrêmement positive.
- > Concernant l'image de la voiture, nos données sont similaires à celles récoltées par le LaSUR notons que l'image de la voiture est moins positive à Berne, et encore moins à Genève. C'est également à Genève que la part de perceptions négatives est la plus élevée.

| | Transports publics | | Vélo | | Voiture | |
|--------------------------------|--------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | Positif | Négatif | Positif | Négatif | Positif | Négatif |
| Lausanne, enquête 6-t (2021) | 69% | 29% | 69% | 28% | 62% | 37% |
| Lausanne, enquête LaSUR (2019) | 55% | 34% | 57% | 26% | 58% | 35% |
| Genève, enquête LaSUR (2019) | 56% | 33% | 63% | 19% | 48% | 43% |
| Berne, enquête LaSUR (2019) | 59% | 23% | 84% | 8% | 54% | 26% |



3. La perception des moyens de transport

> Adjectifs les plus cités pour qualifier la voiture, les transports publics et le vélo

- > Les adjectifs cités permettent d'identifier plus finement les perceptions des enquêtés.
- > Dans les 3 macro-zones, l'adjectif le plus cité pour qualifier les TP est leur cherté. Leur dimension pratique, écologique et utile est également relevée, tout comme le fait de pouvoir faire d'autres activités au cours du trajet.
- > Le vélo, quant à lui, est associé à son aspect écologique et sportif, mais aussi à sa dangerosité et à la fatigue qu'il engendre.
- > Dans les 3 zones, la voiture est principalement considérée comme une source d'autonomie, pratique et rapide, mais également polluante.

Les 5 adjectifs les plus cités par mode, par % de citation

| Lausanne | | | | | |
|-----------------------|-----|----------------------------|-----|--------------------------|-----|
| TP | | Vélo | | Voiture | |
| Cher | 13% | Écologique | 16% | Rend autonome (ou libre) | 16% |
| Pratique | 12% | Dangereux | 14% | Pratique | 14% |
| Écologique | 10% | Sportif / de loisir / sain | 13% | Polluant | 13% |
| Utile | 10% | Pratique | 6% | Rapide | 9% |
| Indispensable / vital | 9% | Silencieux | 6% | Cher | 8% |

| Reste du PALM | | | | | |
|---------------------------|-----|----------------------------|-----|--------------------------|-----|
| TP | | Vélo | | Voiture | |
| Cher | 14% | Écologique | 16% | Rend autonome (ou libre) | 17% |
| Permet d'autres activités | 10% | Dangereux | 13% | Pratique | 15% |
| Écologique | 9% | Sportif / de loisir / sain | 13% | Rapide | 11% |
| Pratique | 9% | Bon marché, économique, | 8% | Polluant | 10% |
| Utile | 8% | Fatigant | 7% | Utile | 9% |

| Hors PALM | | | | | |
|---------------------------|-----|----------------------------|-----|--------------------------|-----|
| TP | | Vélo | | Voiture | |
| Cher | 14% | Sportif / de loisir / sain | 16% | Rend autonome (ou libre) | 18% |
| Contraignant | 13% | Écologique | 16% | Pratique | 14% |
| Permet d'autres activités | 11% | Dangereux | 13% | Polluant | 11% |
| Écologique | 10% | Lent | 7% | Rapide | 11% |
| Lent | 7% | Fatigant | 7% | Indispensable / vital | 9% |



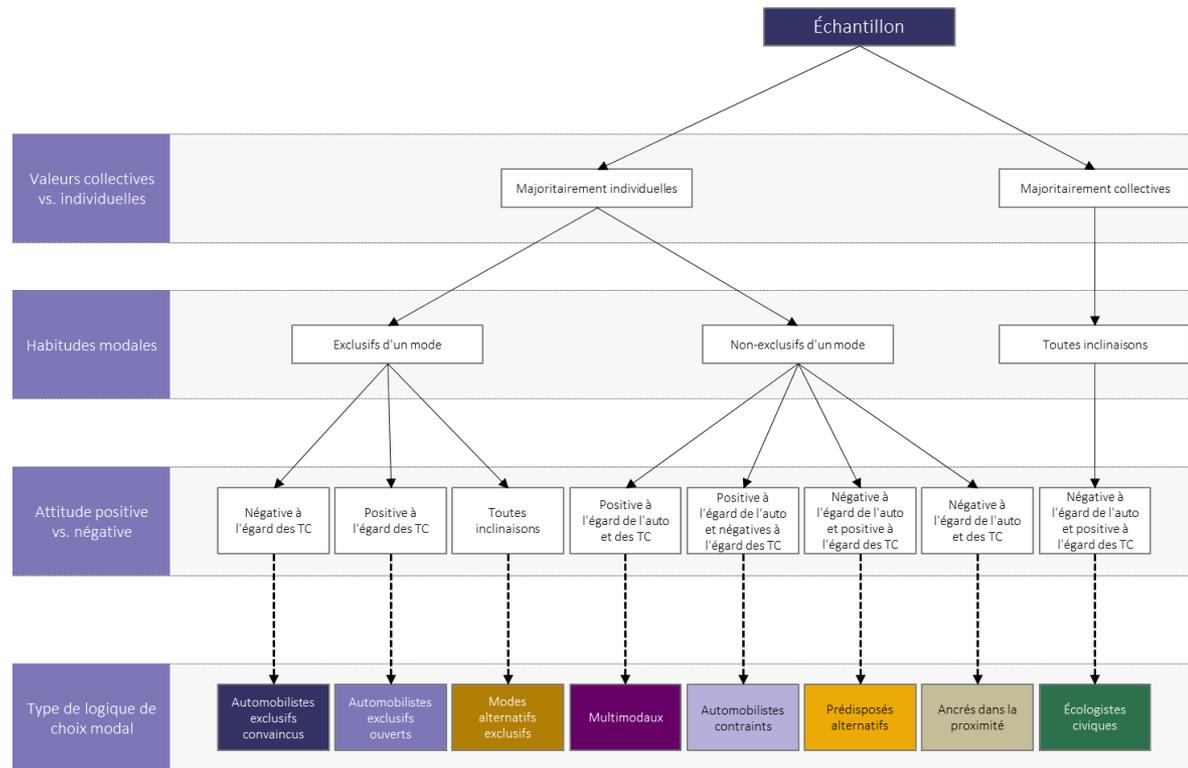
3. La perception des moyens de transport

> Typologie des logiques de choix modal

> La typologie des logiques de choix modal est une approche qui a été proposée par Vincent Kaufmann, puis développée dans le cadre des travaux du LaSUR de l'EPFL et de 6t-bureau de recherche. Elle est construite autour des variables suivantes:

- La dimension des **valeurs** qui différencie les répondants qualifiant l'offre de transport en fonction de l'intérêt individuel (rend autonome, confortable, etc.) de ceux qualifiant l'offre de transport en fonction de l'intérêt général (écologique, bruyant, etc.);
- La dimension des **pratiques modales effectives** (fréquence d'utilisation générale tous motifs confondus);
- La dimension des attitudes positives ou négatives vis-à-vis des moyens de transport (issue du travail de recodage des adjectifs).

> La combinatoire de ces différentes variables permet d'identifier huit logiques ou types. À chacun correspond une logique de choix modal et des attentes spécifiques.





3. La perception des moyens de transport

> Typologie des logiques de choix modal

> Les 8 types de logiques de choix modal:

- **Automobilistes exclusifs convaincus** : ils n'utilisent que l'automobile dans la vie quotidienne, leur programme d'activité se structure autour des accessibilités offertes par ce moyen de transport ;
- **Automobilistes exclusifs ouverts** : ils n'utilisent que l'automobile dans la vie quotidienne, mais ont une attitude positive par rapport aux transports publics et sont donc abstraitement ouverts à leur utilisation ;
 - Ces deux premières catégories ont été agrégées en « automobilistes exclusifs » dans la suite de notre analyse
- **Automobilistes contraints à l'usage des TP** : ils préfèrent utiliser l'automobile, mais sont contraints notamment par les conditions de stationnement et de circulation à utiliser les TP pour certaines destinations ;
- **Alternatifs exclusifs** : n'utilisent jamais l'automobile, leur programme d'activité se structure autour des accessibilités offertes par les transports publics, la marche et le vélo ;
- **Prédisposés alternatifs** : ils préfèrent utiliser les transports publics, la marche ou le vélo à l'automobile pour les caractéristiques de mobilité offertes par ces moyens de transport ;
- **Multimodaux** : utilisent le mode de transport le plus efficace selon le motif, la destination ou encore l'heure du déplacement, connaissent l'offre de transport public et l'offre routière, choisissent au cas par cas ;
- **Ecologistes civiques** : privilégient l'usage des moyens de transport écologiques pour être en accord avec leurs convictions ;
- **Ancrés dans la proximité** : éprouvent des difficultés d'accès aux moyens de transport, rendant la mobilité problématique.

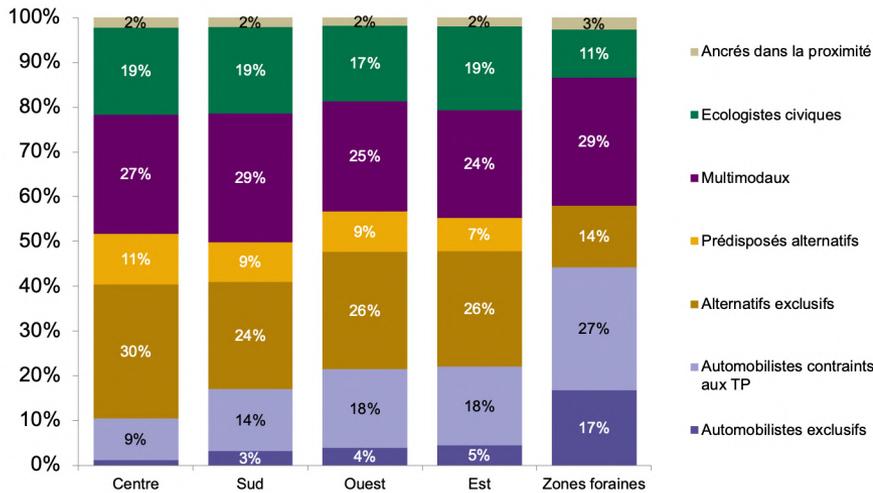


3. La perception des moyens de transport

> Typologie des logiques de choix modal

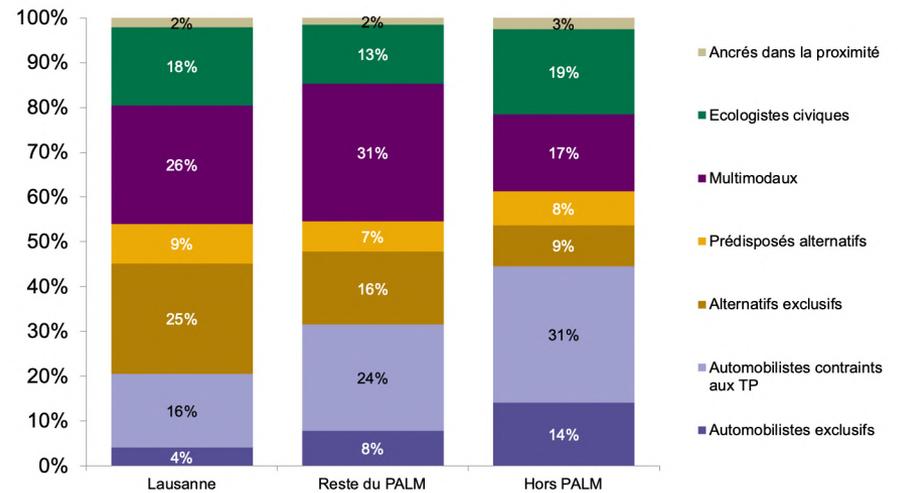
- > À Lausanne, les multimodaux (26%) et les alternatifs exclusifs (25%) représentent les parts les plus importantes de l'échantillon, suivi des écologistes civiques (18%). Les automobilistes exclusifs représentent quant à eux la part la plus faible de l'échantillon (4%). À l'exception des zones foraines, on observe des logiques proches entre les secteurs. Notons que c'est au centre que les alternatifs exclusifs sont les plus nombreux (30%).
- > Dans le reste du PALM et hors PALM, les logiques sont plus orientées vers la voiture, et on trouve sensiblement moins d'alternatifs exclusifs. Les multimodaux sont les plus représentés dans le reste du PALM et les moins représentés hors du PALM, tandis qu'on trouve notablement moins d'écologistes civiques parmi les résidents du PALM hors de Lausanne.

Typologie des logiques de choix modal, selon les secteurs de la ville de Lausanne



N Centre: 423 | Sud : 452 | Ouest : 604 | Est : 477 | Zones foraines : 65

Typologie des logiques de choix modal, selon la zone de résidence



N Lausanne: 1'970 | N Reste du PALM : 1'039 | N Hors PALM : 384



3. La perception des moyens de transport

> Typologie des logiques de choix modal

Les logiques de choix modal selon le LaSUR (Kaufmann *et al.*, 2019)

- > Nos résultats sont relativement comparables à ceux obtenus par le LaSUR. Des différences s'observent principalement en ce qui concerne les multimodaux et les écologistes civiques, plus nombreux dans notre échantillon, et les prédisposés alternatifs et les individus ancrés dans la proximité, moins nombreux dans notre échantillon.
- > Nous pouvons faire l'hypothèse que l'image de la voiture a été quelque peu revalorisée par la pandémie de COVID-19, ce qui pourrait expliquer le fait que les prédisposés alternatifs soient moins nombreux, à l'inverse des multimodaux qui ont une perception positive et de la voiture, et des TP. La part importante d'écologistes civiques, quant à elle, pourrait s'expliquer par une prise de conscience des enjeux climatiques plus importante en 2021 qu'elle ne l'était en 2018 lors de la récolte des données par le LaSUR.

| | Automobilistes exclusifs | Automobilistes contraints | Alternatifs exclusifs | Prédisposés alternatifs | Multimodaux | Écologistes civiques | Ancrés dans la proximité |
|--------------------------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------|-------------------------|-------------|----------------------|--------------------------|
| Lausanne, enquête LaSUR (2019) | 4% | 14% | 18% | 16% | 21% | 16% | 10% |
| Lausanne, enquête 6-t (2021) | 4% | 17% | 18% | 11% | 28% | 19% | 3% |



3. La perception des moyens de transport

> Synthèse

- > À Lausanne, les transports publics jouissent d'une image particulièrement positive (70% des enquêtés), en particulier chez les résidents des secteurs Centre (78%) et Sud (76%). Cette image est un peu moins positive parmi les répondants qui ne vivent pas à Lausanne. En parallèle, leur cherté est soulignée, mais la dimension pratique, écologique et utile est également largement relevée, tout comme le fait de pouvoir réaliser d'autres activités au cours du trajet.
- > Le vélo bénéficie également d'une perception très positive à Lausanne (à 66%). Ce mode est associé à son aspect écologique et sportif, mais aussi à sa dangerosité et à la fatigue qu'il engendre.
- > L'image de la voiture est aussi positive au sein de la population lausannoise (64%), malgré une variation entre les secteurs. C'est au centre que la part de perceptions positives est la plus faible et dans les zones foraines qu'elle est la plus importante. Ce mode est principalement considéré comme une source d'autonomie, pratique et rapide, mais également polluant.
- > Les multimodaux et les alternatifs exclusifs représentent à eux deux la moitié de l'échantillon, suivi des écologistes civiques (18%). À l'inverse, les automobilistes exclusifs sont très rares (4%). Dans le reste du PALM et hors PALM, les logiques de choix modal sont plus orientées vers la voiture, et l'on trouve sensiblement moins d'alternatifs exclusifs. Ces données corroborent les observations relatives à l'équipement, où l'on a pu voir que les résidents de la ville de Lausanne tendaient vers la multimodalité, et que ceux du centre semblaient être les moins orientés vers la voiture.



4. Les pratiques de mobilité

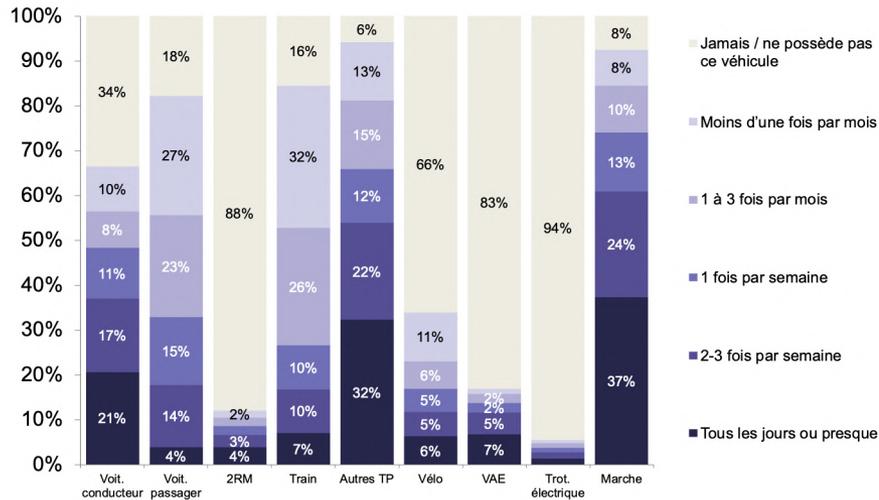


4. Les pratiques de mobilité

> Fréquence d'usage des moyens de transport : tous motifs – résidents de Lausanne

- > Tous motifs confondus, la marche est le moyen le plus fréquemment utilisé : 61% des Lausannois effectuent des trajets complets à pied au moins 2 fois par semaine. Les TP représentent le deuxième mode le plus utilisé (54%), suivi de la voiture en tant que conducteur, utilisée au moins 2 fois par semaine par 37% de l'échantillon. 1/3 des Lausannois utilise au moins occasionnellement un vélo conventionnel et 6% tous les jours. 7% déclarent aussi utiliser un VAE quotidiennement.
- > On observe des pratiques différentes selon les secteurs. Au centre et au sud, l'usage de la voiture est moins fréquent. L'usage de 2RM, du train, des TP, du vélo, de la trottinette électrique et de la marche est notablement plus élevé au centre, à l'inverse des zones foraines où ces modes sont moins utilisés, en faveur de la voiture. Les différences observées concernant l'usage de la marche sont particulièrement frappantes.

Fréquence d'usage des moyens de transport - tous motifs
Ville de Lausanne



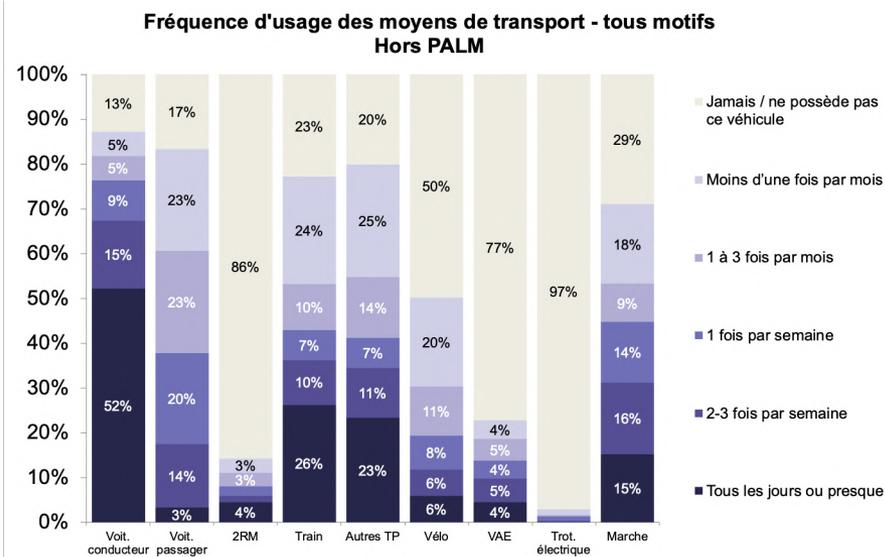
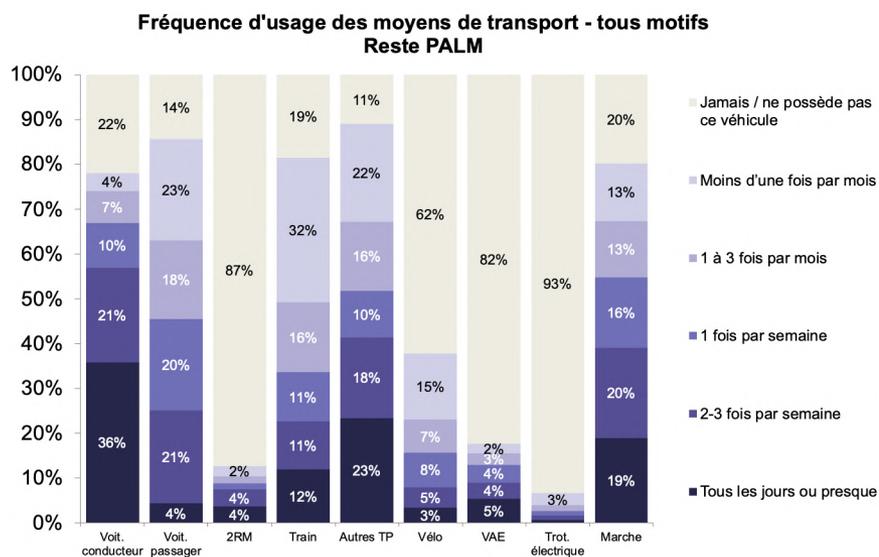
| Part utilisant le mode au moins 2 fois par semaine, selon le secteur de la ville de Lausanne | Centre | Sud | Ouest | Est | Zones foraines | Total Ville de Lausanne |
|--|------------------|-----|-------|-----|----------------|-------------------------|
| | Voit. conducteur | 34% | 32% | 39% | 36% | 68% |
| Voit. passager | 23% | 12% | 17% | 19% | 36% | 18% |
| 2RM | 14% | 6% | 5% | 7% | 6% | 7% |
| Train | 27% | 19% | 14% | 16% | 7% | 17% |
| Autres TP | 60% | 55% | 52% | 55% | 31% | 54% |
| Vélo | 16% | 14% | 11% | 9% | 6% | 12% |
| VAE | 13% | 13% | 9% | 13% | 11% | 12% |
| Trot. électrique | 8% | 3% | 2% | 2% | 0% | 3% |
| Marche | 75% | 64% | 59% | 58% | 27% | 61% |

4. Les pratiques de mobilité



> Fréquence d'usage des moyens de transport : tous motifs – résidents hors de Lausanne

- > L'usage de la voiture en tant que conducteur est sensiblement plus élevé dans le reste du PALM et hors PALM qu'à Lausanne. C'est aussi le cas pour le train, avec une différence plus marquée pour les résidents hors PALM. Un résultat qui semble logique dans la mesure où ceux-ci sont en grande partie des pendulaires (et rappelons que leur possession d'abonnement général CFF est la plus importante).
- > À l'inverse, l'usage du vélo et de la marche pour des trajets complets est moins fréquent hors de Lausanne. Il est intéressant de relever que 20% des résidents du PALM et 29% des résidents hors PALM indiquent ne jamais effectuer de déplacements complets à pied.



N PALM hors Lausanne : 1'057

N hors PALM : 389

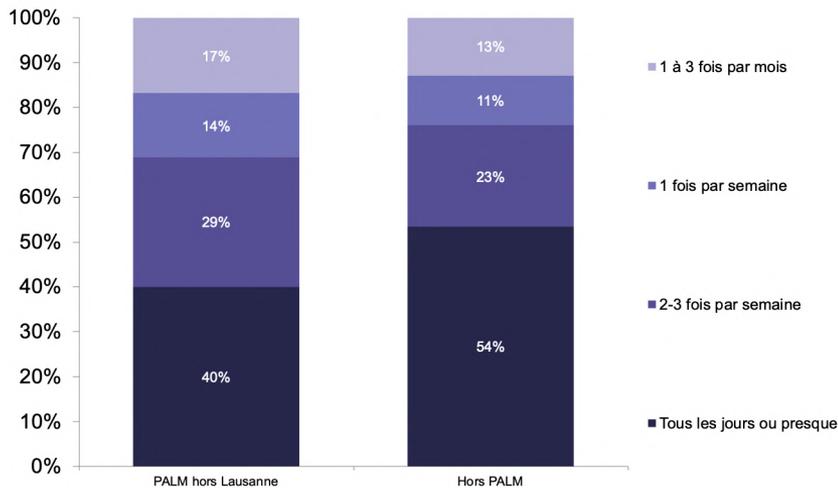


4. Les pratiques de mobilité

> Déplacements vers Lausanne : fréquence

- > Les enquêtés résidant hors de Lausanne s’y rendent fréquemment: au moins 2 fois par semaine pour 69% des résidents du reste du PALM et 77% des résidents hors PALM. Plus de la moitié des personnes enquêtées hors du PALM se rend à Lausanne tous les jours ou presque.
- > Parmi les répondants qui se rendent fréquemment à Lausanne (au moins 2 fois par semaine), les 10 communes de résidence les plus représentées se situent toutes dans les environs proches de la ville.

Fréquence des déplacements à destination de Lausanne - tous motifs



| Communes d'origine les plus représentées parmi les répondants qui se rendent au moins 2 fois par semaine à Lausanne | Effectifs | % |
|---|------------|------------|
| Pully | 137 | 13% |
| Prilly | 64 | 6% |
| Renens (VD) | 62 | 6% |
| Epalinges | 60 | 6% |
| Lutry | 58 | 6% |
| Le Mont-sur-Lausanne | 57 | 6% |
| Bussigny | 39 | 4% |
| Chavannes-près-Renens | 35 | 3% |
| Ecublens (VD) | 35 | 3% |
| Morges | 30 | 3% |
| Total | 577 | 56% |

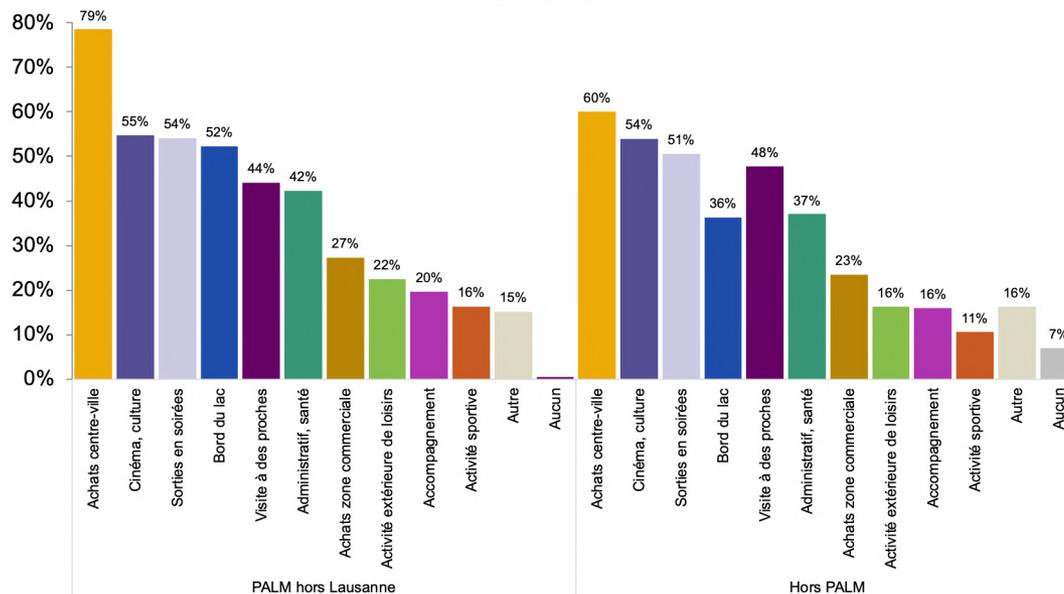
4. Les pratiques de mobilité



> Déplacements vers Lausanne : motifs

- > Hors du motif travail ou formation, les principaux motifs pour se rendre à Lausanne sont les achats au centre-ville et les sorties culturelles, en soirée et au bord du lac, ce qui témoigne de l'attraction de la ville à différents niveaux. On trouve moins d'occurrences de motifs pour se rendre à Lausanne chez les enquêtés qui vivent hors du PALM, mais les achats au centre-ville, les activités culturelles et de soirées sont là aussi un motif de déplacement pour plus de 50% des répondants.

Motifs des déplacements à Lausanne, hors travail ou formation, en % des citations



N PALM hors Lausanne : 1'057 | N hors PALM : 389

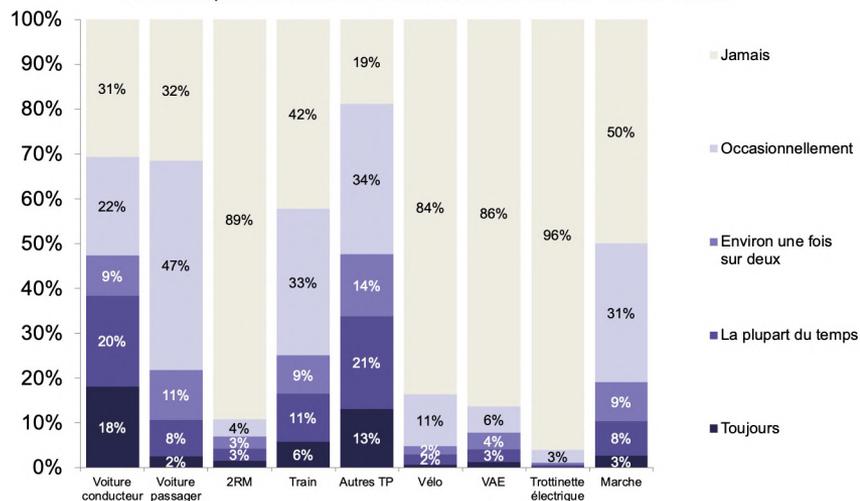


4. Les pratiques de mobilité

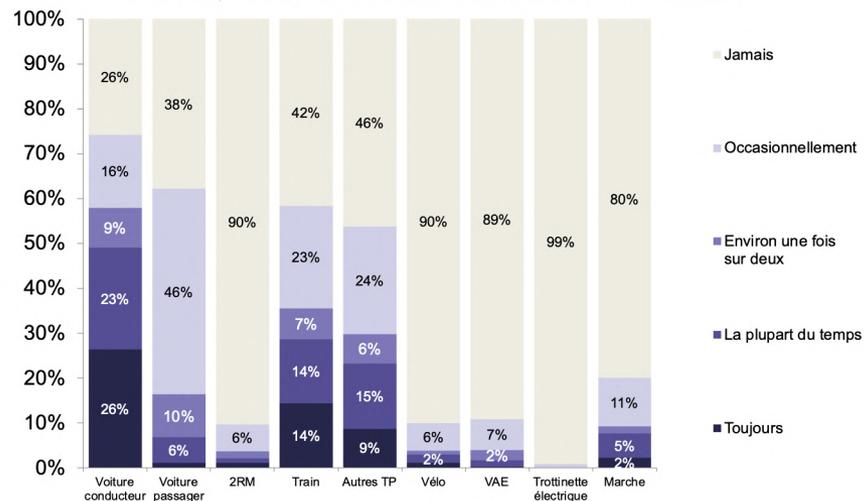
> Déplacements vers Lausanne: fréquence d'usage des moyens de transport, hors motifs de travail et de formation

- > Pour se rendre à Lausanne, le mode le plus utilisé est la voiture en tant que conducteur. Elle est en effet utilisée « toujours » ou « la plupart du temps » par 38% des résidents du reste du PALM et 49% des résidents hors PALM. La voiture est suivie par les TP pour les résidents du PALM, fréquemment utilisée par 34% d'entre eux, et le train pour les résidents hors PALM, fréquemment utilisé par 28%.

Fréquence d'utilisation des moyens de transports pour se rendre à Lausanne, hors motifs de travail et de formation - Reste PALM



Fréquence d'utilisation des moyens de transports pour se rendre à Lausanne, hors motifs de travail et de formation - Hors PALM



N PALM hors Lausanne: 1'057

N hors PALM: 389

4. Les pratiques de mobilité

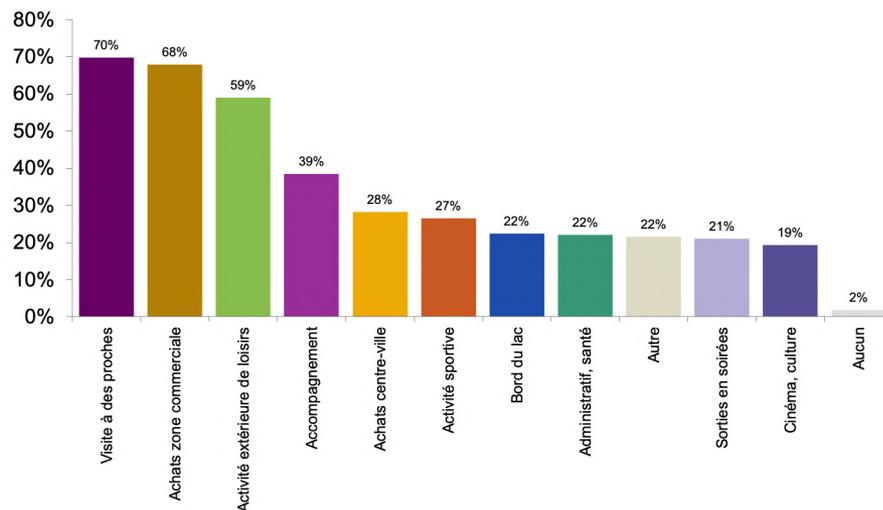


> Déplacements en voiture des Lausannois : profils et motifs

- > Parmi les automobilistes lausannois (N=1'343), on trouve plus d'hommes, d'actifs, de personnes en couple avec enfant(s) et de hauts revenus que parmi l'échantillon de tous les Lausannois.
- > Hors travail ou formation, les principaux motifs pour lesquels les Lausannois utilisent leur voiture sont les visites à des proches, les achats dans une zone commerciale et les activités extérieures de loisirs.
- > Pour chaque motif, nous avons examiné le profil des personnes qui utilisent la voiture et l'avons comparé au profil de tous les automobilistes lausannois. Voici les informations principales qui en ressortent:

- L'utilisation de la voiture pour les activités extérieures de loisirs concerne surtout les actifs de 26 à 45 ans
- L'utilisation de la voiture pour l'accompagnement concerne principalement les femmes
- L'utilisation de la voiture pour les activités sportives concerne surtout les hommes et les actifs de 26 à 45 ans
- L'utilisation de la voiture pour les sorties au bord du lac concerne principalement les résidents du secteur Ouest et des zones foraines, les femmes, les 65 ans et plus et les personnes en couple avec enfant(s)

Motifs d'utilisation de la voiture des automobilistes lausannois, hors travail ou formation, en % des citations



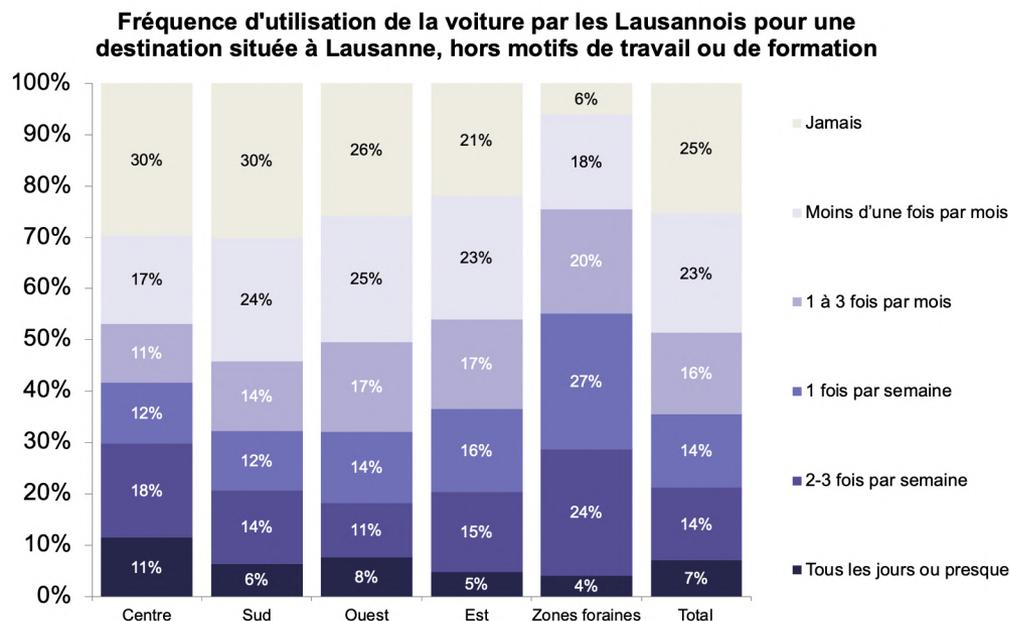
N automobilistes lausannois: 1'343

4. Les pratiques de mobilité



> Déplacements en voiture des Lausannois : fréquence pour une destination lausannoise

- > Parmi les automobilistes résidant à Lausanne, un quart n'utilise jamais la voiture pour une destination située à Lausanne, tandis que 35% se déplacent à Lausanne en voiture au moins une fois par semaine.
- > Ce sont les automobilistes des secteurs Sud et Ouest qui se déplacent le moins fréquemment en voiture à l'intérieur de Lausanne, et ceux du centre et des zones foraines qui le font le plus fréquemment.



N automobilistes lausannois : 1'343

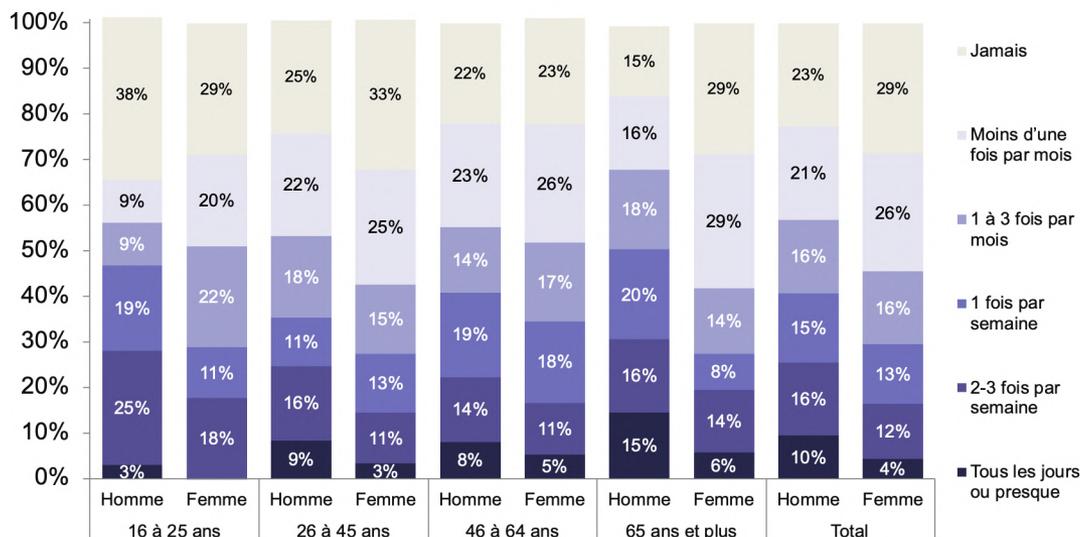


4. Les pratiques de mobilité

> Déplacements en voiture des Lausannois : fréquence pour une destination lausannoise

- > On relève que plus la classe d'âge est élevée, plus la part des automobilistes qui utilisent la voiture tous les jours ou presque à l'intérieur de Lausanne est importante.
- > Au total, les hommes utilisent plus fréquemment que les femmes la voiture pour se rendre à une destination située à Lausanne. Si l'on examine l'utilisation hebdomadaire de la voiture à Lausanne, leurs pratiques sont les plus différenciées entre 16 et 25 ans et à partir de 65 ans avec une utilisation nettement plus importante des hommes, tandis qu'elles sont plus proches parmi les 26-64 ans.

Fréquence d'utilisation de la voiture par les Lausannois pour une destination située à Lausanne, selon genre et âge, hors travail et formation



N automobilistes lausannois : 1'341

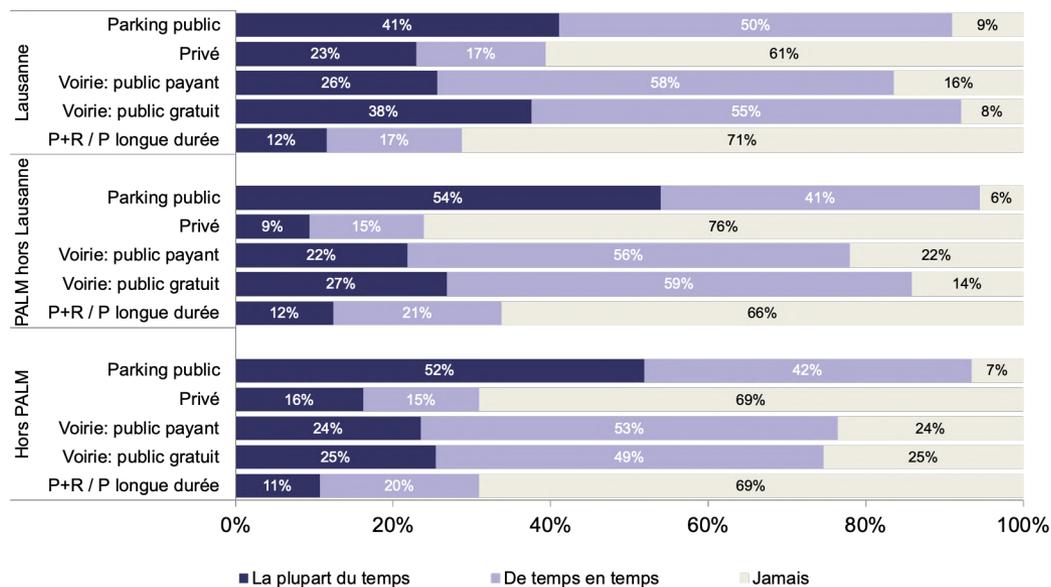
4. Les pratiques de mobilité



> Type de stationnement utilisé à Lausanne

- > Le type de stationnement le plus utilisé par les personnes qui circulent en voiture à Lausanne est le parking public, quelle que soit la zone de résidence.
- > Les résidents lausannois utilisent plus fréquemment des places de parc privées et se garent plus souvent sur des places publiques gratuites en voirie (places bleues) que les résidents hors Lausanne.
- > Les P+R et Parkings longue durée sont peu utilisés, y compris par les personnes qui viennent de l'extérieur de Lausanne.

Type de stationnement utilisé à Lausanne



N total automobilistes Lausanne: 1'000 | N reste du PALM : 731 | N hors PALM : 272

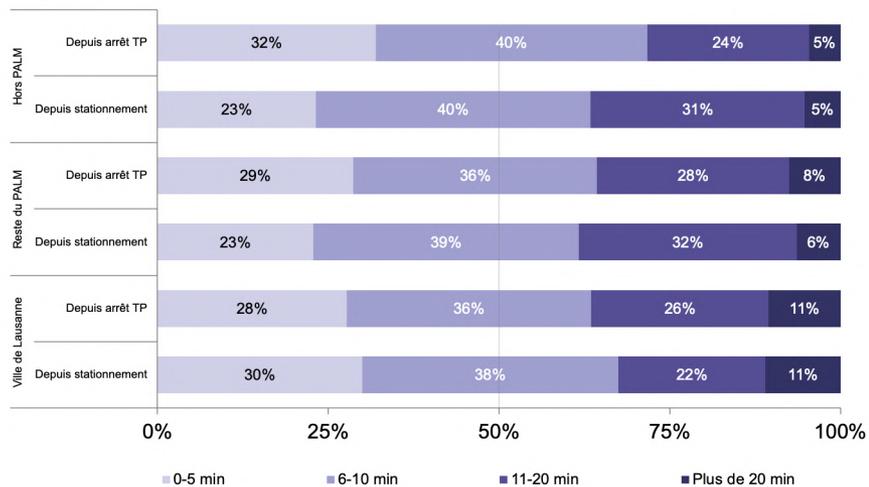


4. Les pratiques de mobilité

> Temps de trajets acceptables à pied depuis une place de parc ou un arrêt TP

- > Les enquêtés ont été interrogés sur le temps de trajet maximal à pied considéré comme acceptable pour se rendre à destination depuis un arrêt de transport public (question posée à tout le monde) ou depuis une place de parc (question posée uniquement aux automobilistes utilisant la voiture à Lausanne).
- > On observe peu de variation entre les 3 zones de résidence des enquêtés. La majorité n'est pas prête à marcher plus de 10 minutes (entre 62 et 72% des répondants), entre 22% et 32% sont prêts à marcher de 10 à 20 min et seule une minorité est prête à marcher plus de 20 minutes.

Temps de trajet acceptable à pied depuis une place de parc ou un arrêt TP



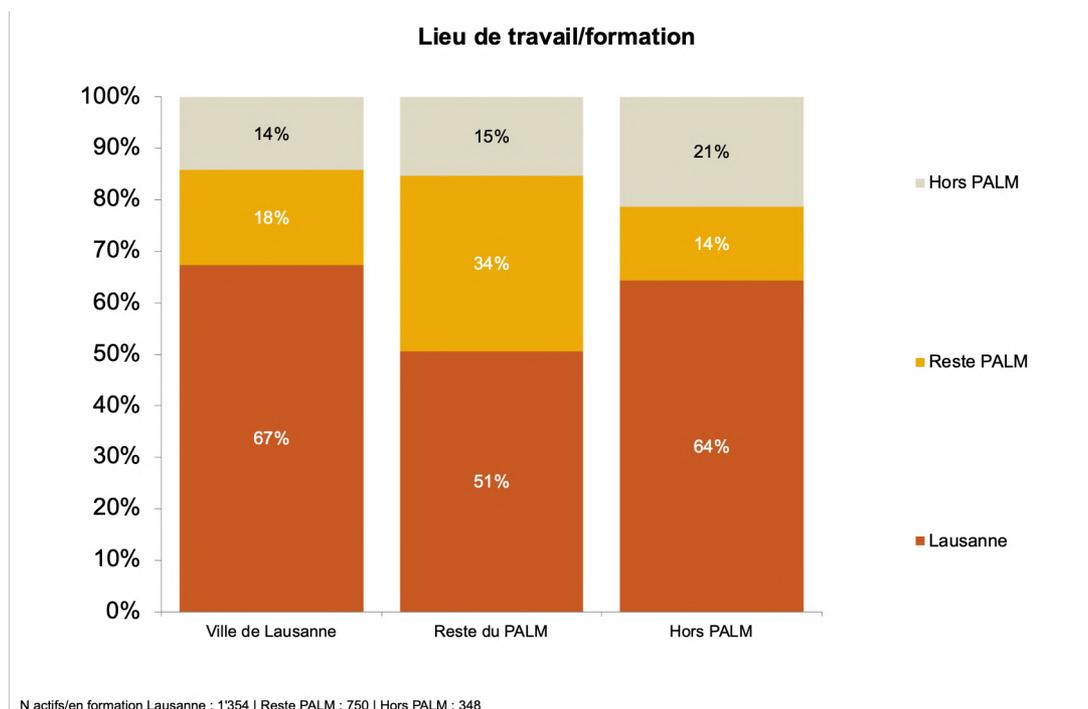
Sur un parcours plat, 5 min à pied correspond à env. 350 m, 10 min à env. 700 m et 20 min à env. 1.4 km

4. Les pratiques de mobilité



> Lieux de travail ou d'étude

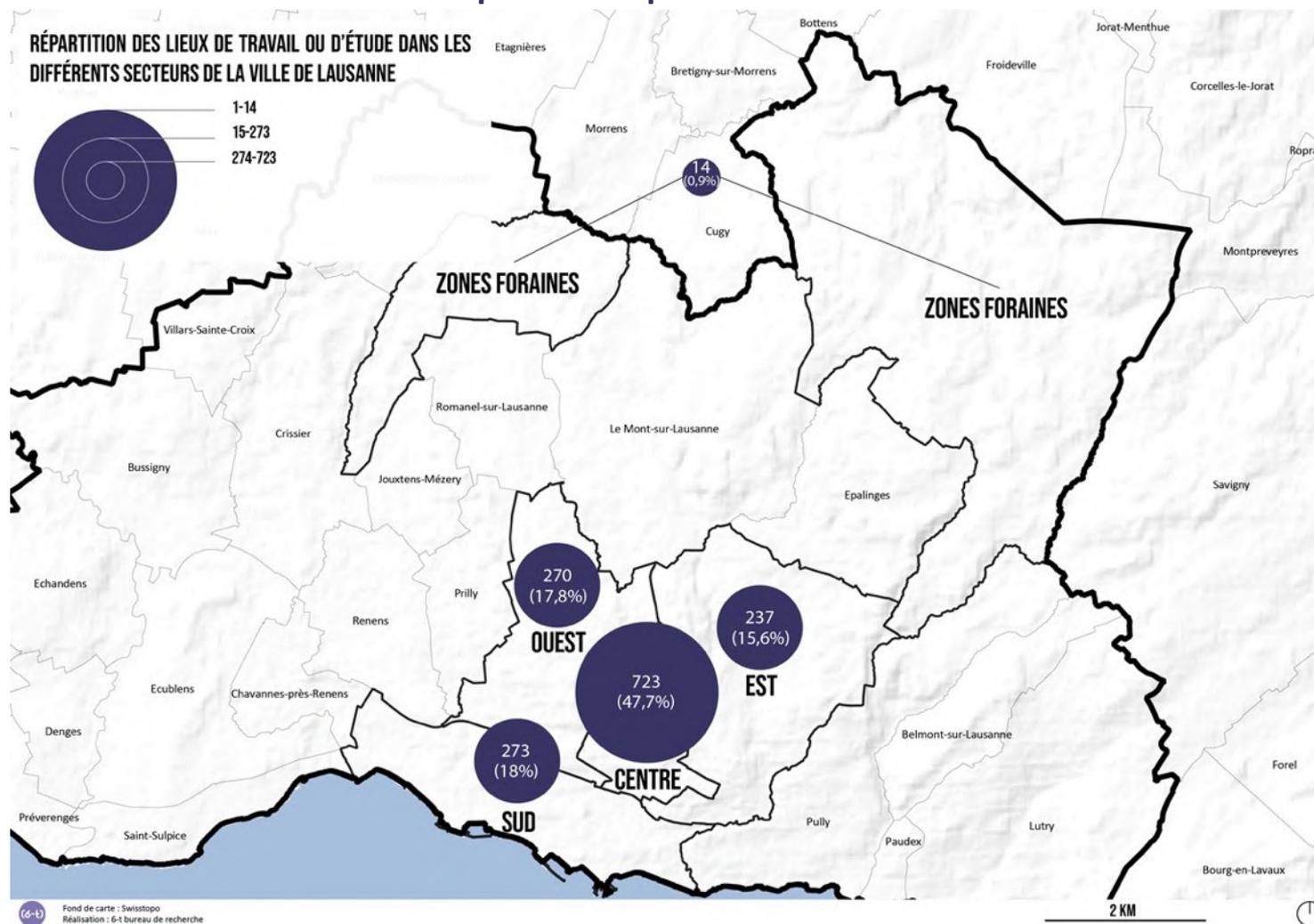
- > Deux tiers des résidents lausannois actifs ou en formation enquêtés travaillent ou étudient en ville de Lausanne.
- > Concernant les enquêtés qui vivent dans le reste du PALM, la moitié d'entre eux travaille ou étudient à Lausanne.



4. Les pratiques de mobilité



> Secteurs de travail ou d'étude des répondants qui travaillent ou étudient à Lausanne

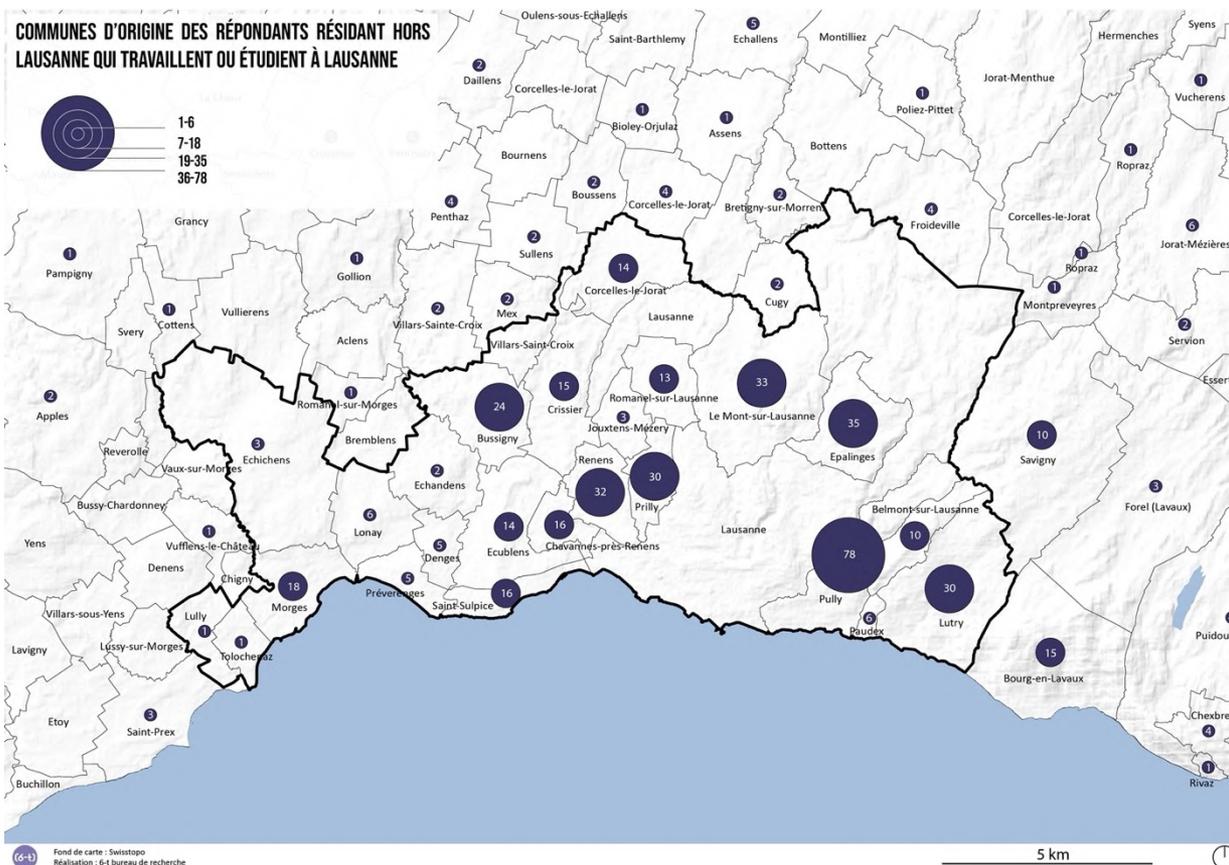


4. Les pratiques de mobilité



> Lieux de résidence des répondants qui travaillent à Lausanne

Répartition des régions d'origine des répondant résidant hors Lausanne et travaillant ou étudiant à Lausanne*



| Région | Commune | Fréquences | % |
|--|-----------------------|------------|-------------|
| PALM hors Lausanne | Belmont-sur-Lausanne | 10 | 65% |
| | Cheseaux-sur-Lausanne | 14 | |
| | Crissier | 15 | |
| | Epalinges | 35 | |
| | Jouxten-Mézery | 3 | |
| | Le Mont-sur-Lausanne | 33 | |
| | Paudex | 6 | |
| | Prilly | 30 | |
| | Pully | 78 | |
| | Renens (VD) | 32 | |
| | Romanel-sur-Lausanne | 13 | |
| | Lutry | 30 | |
| | Bussigny | 24 | |
| | Chavannes-près-Renens | 16 | |
| | Denges | 5 | |
| | Echandens | 2 | |
| | Echichens | 3 | |
| | Ecublens (VD) | 14 | |
| | Lonay | 6 | |
| | Lully (VD) | 2 | |
| Morges | 18 | | |
| Préverenges | 5 | | |
| Saint-Sulpice (VD) | 16 | | |
| Tolochenaz | 1 | | |
| Reste du canton de Vaud | | 195 | 31% |
| Autres communes en Suisse Romande | | 24 | 4% |
| Autres communes dans le reste de la Suisse | | 1 | 0% |
| Autres communes à l'étranger | | 4 | 1% |
| Total | | 635 | 100% |

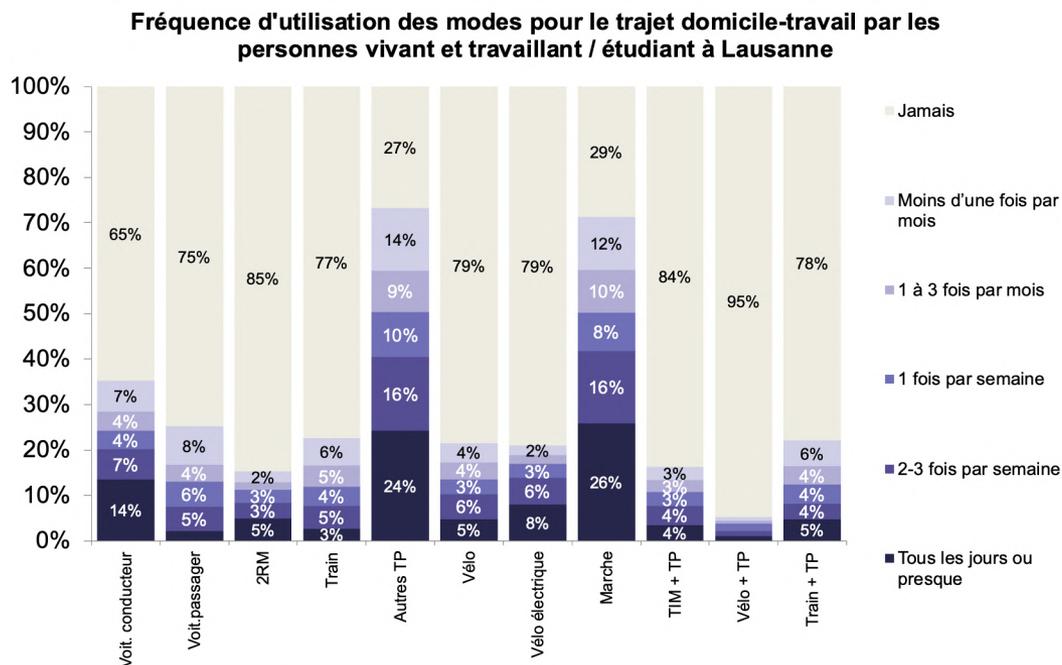
*Données non pondérées

4. Les pratiques de mobilité



> Trajets domicile-travail vers Lausanne: fréquence d'usage des modes – résidents de Lausanne

- > Les résidents de la ville de Lausanne qui travaillent ou étudient à Lausanne utilisent principalement la marche et les transports publics pour se rendre à destination : environ 40% se déplacent ainsi plusieurs fois par semaine.
- > La voiture est le 3^{ème} mode le plus fréquemment utilisé, avec 21% de l'échantillon qui l'utilise plusieurs fois par semaine pour se rendre sur son lieu de travail ou d'études. Les autres modes ou combinaisons de modes sont peu fréquemment utilisés. On peut relever que le vélo électrique est utilisé un peu plus fréquemment que le vélo conventionnel (14% l'utilisent plusieurs fois par semaine, contre 11% pour le vélo conventionnel).



N vivant et travaillant / étudiant à Lausanne: 913

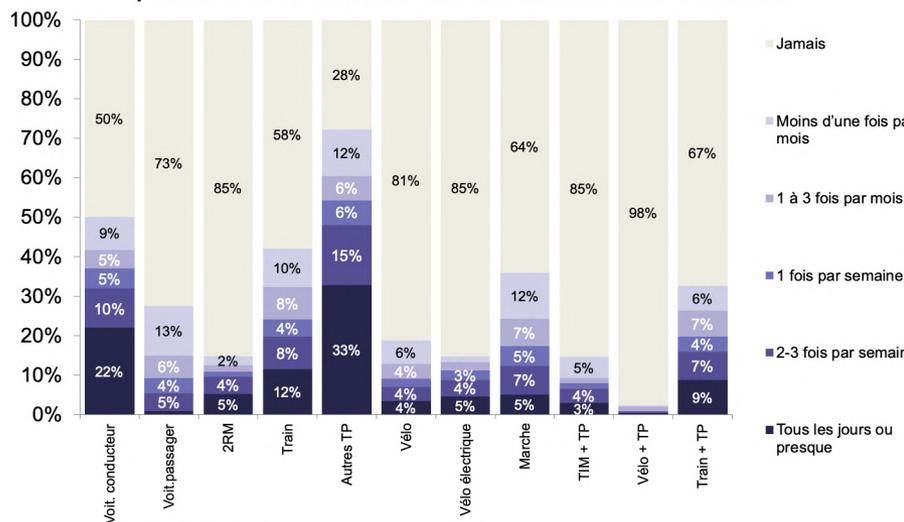
4. Les pratiques de mobilité



> Trajets domicile-travail vers Lausanne : fréquence d'usage des modes – résidents hors de Lausanne

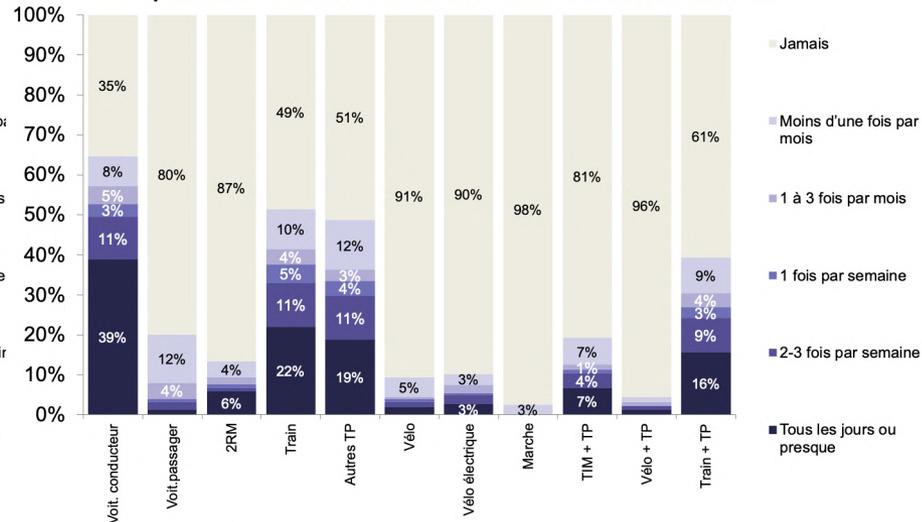
- > Concernant les personnes qui résident dans le reste du PALM, les modes les plus fréquemment utilisés pour venir travailler ou étudier à Lausanne sont les transports publics, suivis de la voiture. Près de la moitié utilisent les TP plusieurs fois par semaine, et un tiers la voiture. La part modale du train et de la combinaison train/TP n'est pas négligeable.
- > Concernant les résidents hors du PALM, la moitié utilisent leur voiture plusieurs fois par semaine pour venir travailler à Lausanne. Un tiers utilisent le train plusieurs fois par semaine, et la combinaison train + TP est également fréquente.

Fréquence d'utilisation des modes pour le trajet domicile-travail par les personnes vivant dans le PALM et travaillant / étudiant à Lausanne



N vivant dans le reste du PALM et travaillant / étudiant à Lausanne: 225

Fréquence d'utilisation des modes pour le trajet domicile-travail par les personnes vivant hors PALM et travaillant / étudiant à Lausanne



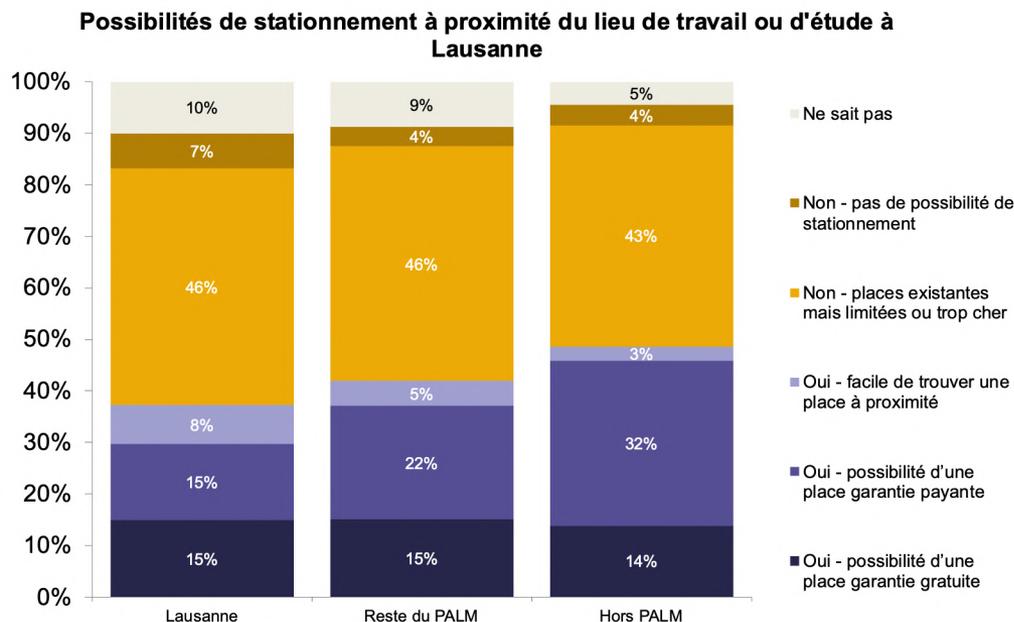
N vivant hors du PALM et travaillant / étudiant à Lausanne: 225

4. Les pratiques de mobilité



> Trajets domicile-travail vers Lausanne : stationnement

- > Environ 15% des répondants peuvent bénéficier d'une place de stationnement garantie et gratuite sur leur lieu d'étude ou de travail (ou à proximité).
- > Pour 53% des résidents lausannois, 50% des résidents du reste du PALM et 47% des résidents hors PALM, il n'est pas facile de stationner en voiture sur son lieu de travail.



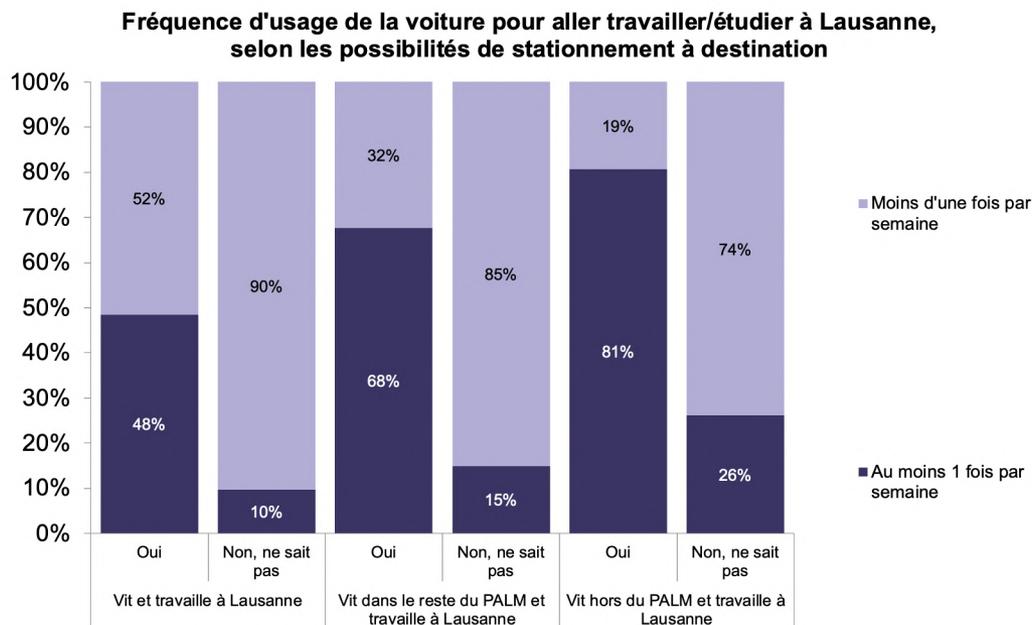
N Lausanne : 913 | N reste du PALM : 379 | N hors PALM : 225



4. Les pratiques de mobilité

> Trajets domicile-travail vers Lausanne: stationnement

- > Une association très nette est identifiée entre les possibilités de stationnement sur le lieu de travail et la fréquence d'usage de la voiture pour s'y rendre.
- > En effet, une plus grande part des individus utilisent fréquemment leur voiture pour aller travailler (au moins 1 fois par semaine) lorsqu'il y est facile de stationner. Près de la moitié des résidents de Lausanne pour qui il est facile de stationner sur leur lieu de travail/étude utilisent par exemple fréquemment leur voiture pour ce motif.



N total travaillant ou étudiant à Lausanne: Lausanne : 913 | N reste du PALM : 379 | N hors PALM : 225



4. Les pratiques de mobilité

> Synthèse

- > La marche est le moyen de transport le plus fréquemment utilisé par les Lausannois au quotidien, suivi par les transports publics puis la voiture. L'usage du vélo, qu'il soit conventionnel ou électrique, est plus faible, mais pas négligeable au vu du contexte topographique plutôt défavorable. Les résidents du secteur Centre marchent le plus fréquemment et utilisent le moins la voiture, tout comme les résidents du Sud. L'usage de la voiture en tant que conducteur est sensiblement plus élevé dans le reste du PALM et hors PALM, et il reste le mode le plus fréquemment utilisé pour se rendre à Lausanne (hors motif de travail ou formation).
- > Concernant le travail et la formation, les résidents lausannois qui travaillent/étudient à Lausanne utilisent principalement la marche et les TP pour s'y rendre, suivi de la voiture. Les modes les plus fréquemment utilisés par les résidents du reste du PALM pour venir travailler ou étudier à Lausanne sont les transports publics puis la voiture.
- > Ces données vont dans le sens des observations faites précédemment : rappelons que la part des répondants qui vivent dans des ménages ne disposant d'aucune voiture est plus importante à Lausanne – et d'autant plus dans les secteurs Centre et Sud – que dans le reste du PALM ou hors PALM.
- > Concernant l'usage de la voiture à Lausanne, un tiers des automobilistes qui y résident utilisent leur voiture pour se rendre à une destination située à Lausanne au moins une fois par semaine. Les motifs accompagnement, sorties et administration/santé sont les plus évoqués pour cet usage de la voiture en ville de Lausanne. Un quart des actifs lausannois qui travaillent à Lausanne s'y rendent en voiture au moins une fois par semaine.
- > La régulation du stationnement apparaît comme un levier potentiel de réduction de l'utilisation de la voiture pour le motif travail/étude. En effet, alors que 48% des actifs lausannois se rendent en voiture sur leur lieu de travail ou d'étude lorsque le stationnement y est garanti, ils ne sont que 10% lorsque le stationnement est plus difficile ou impossible.
- > En bref, les pratiques modales des Lausannois sont largement aujourd'hui orientées vers la marche et les transports publics et dans une moindre le vélo, mais la place de la voiture reste importante et ancrée dans leurs modes de vie.



5. Les opinions et aspirations

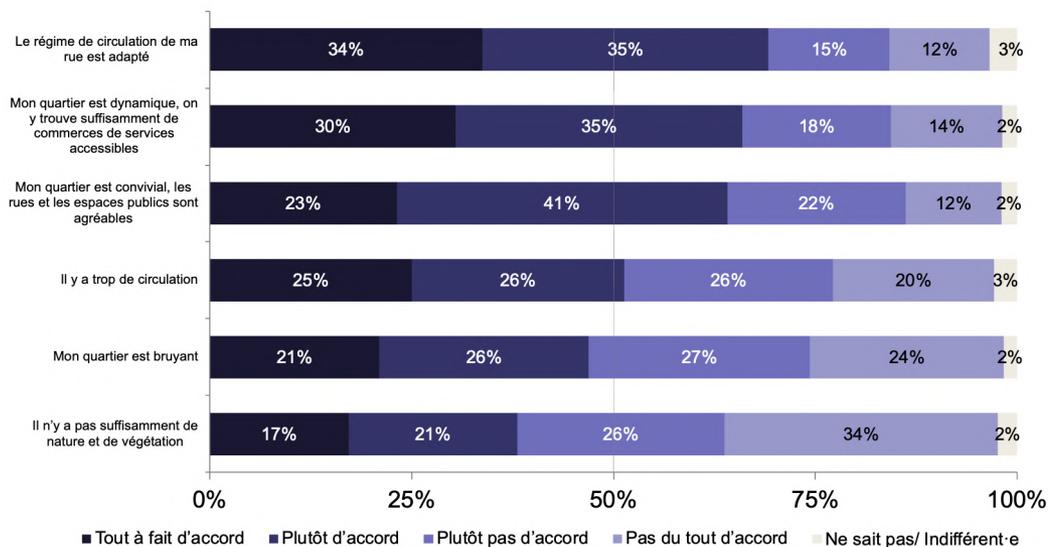
5. Les opinions et aspirations



> Appréciation des résidents de la ville de Lausanne : le cadre de vie

- > Concernant le point de vue des résidents de la ville de Lausanne sur leur quartier, on peut relever que les 3 affirmations à connotation positive récoltent un degré d'accord plus élevé que les affirmations à connotation négative.
- > Plus des deux tiers des répondants sont d'accord avec le fait que leur quartier est convivial et agréable, dynamique avec suffisamment d'aménités, et que la limitation de la vitesse de circulation est adaptée. En revanche, un peu plus de la moitié considèrent qu'il y a trop de circulation, 47% sont d'accord avec l'affirmation selon laquelle leur quartier est bruyant et 28% avec le fait qu'il manque de la nature et de la végétation.

Opinions des résidents de la ville de Lausanne quant à leur cadre de vie



N Lausanne : 2'021

5. Les opinions et aspirations



> Appréciation des résidents de la ville de Lausanne : le cadre de vie

- > On observe des réalités assez différentes en fonction des secteurs de résidence concernant ces appréciations.
- > La circulation, le bruit et le manque de nature sont particulièrement relevés au centre, tandis que les résidents du secteur Est, et plus encore des zones foraines, sont les moins en accord avec ces affirmations à connotation négative.
- > Les résidents du Sud sont les plus en accord avec les affirmations positives, en particulier concernant la convivialité et le dynamisme de leur quartier. Le dynamisme est également relevé par les résidents du centre, alors que ceux des zones foraines sont largement moins en accord avec cette dimension.

| Accord avec des affirmations relatives au cadre de vie, selon le secteur de résidence* | Centre | Sud | Ouest | Est | Zones foraines | Total |
|--|--------|-----|-------|-----|----------------|------------|
| Le régime de circulation de ma rue est adapté | 64% | 69% | 73% | 68% | 63% | 69% |
| Mon quartier est dynamique et on y trouve suffisamment d'aménités | 78% | 76% | 64% | 61% | 17% | 66% |
| Mon quartier est convivial, les rues et les espaces publics sont agréables | 64% | 71% | 62% | 63% | 55% | 64% |
| Il y a trop de circulation dans mon quartier | 62% | 52% | 53% | 45% | 29% | 51% |
| Mon quartier est bruyant | 62% | 47% | 48% | 39% | 30% | 47% |
| Il n'y a pas suffisamment de nature dans mon quartier | 56% | 34% | 41% | 30% | 14% | 38% |

*addition des % de «tout à fait d'accord» et «plutôt d'accord»



5. Les opinions et aspirations

> Appréciation des résidents de la ville de Lausanne : le cadre de vie

- > Les réalités diffèrent également selon le régime de circulation actuel de la rue.
- > En effet, les répondants qui vivent dans des rues où la vitesse autorisée est élevée (60 km/h ou plus) sont les moins d'accord avec les 3 affirmations à connotation positives, et les plus en accord avec celles à connotation négative.
- > Ceux qui vivent dans des rues où la vitesse autorisée est supérieure à 50 km/h sont moins satisfaits du régime de circulation de leur rue, de la circulation et du bruit que ceux dont la vitesse de la rue est limitée à 30 km/h ou moins.
- > Soulignons toutefois les différences d'effectifs entre les groupes, et notamment le faible nombre de répondants qui vivent dans des rues où la vitesse est limitée à 60 km/h

| Accord avec des affirmations relatives au cadre de vie, selon le régime de circulation de la rue* | Vitesse limitée à 60 ou 80 km/h (N=66) | Vitesse limitée à 50 km/h (N=941) | Vitesse limitée à 30 km/h (N=746) | Vitesse limitée à 20 km/h ou rue piétonne (N=168) | Total |
|---|--|-----------------------------------|-----------------------------------|---|-------|
| Le régime de circulation de ma rue est adapté | 52% | 60% | 82% | 82% | 69% |
| Mon quartier est dynamique et on y trouve suffisamment d'aménités | 53% | 69% | 64% | 60% | 66% |
| Mon quartier est convivial, les rues et les espaces publics sont agréables | 59% | 64% | 67% | 64% | 64% |
| Il y a trop de circulation dans mon quartier | 68% | 58% | 43% | 40% | 51% |
| Mon quartier est bruyant | 74% | 54% | 37% | 39% | 47% |
| Il n'y a pas suffisamment de nature dans mon quartier | 44% | 40% | 35% | 38% | 38% |

*addition des % de «tout à fait d'accord» et «plutôt d'accord»

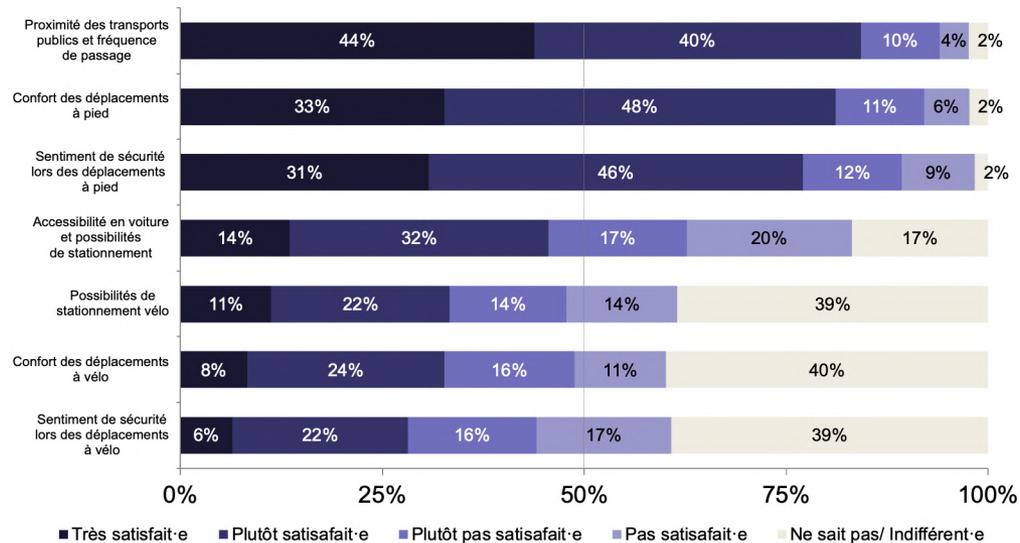


5. Les opinions et aspirations

> Appréciation des résidents de la ville de Lausanne : l'offre de mobilité

- > 84% des Lausannois sont plutôt ou très satisfaits de la proximité des TP et de leur fréquence de passage, et environ 80% du confort et du sentiment de sécurité lors des déplacements à pied. On relève une satisfaction moindre concernant l'accessibilité en voiture et le stationnement, puisque 37% des répondants se révèlent plutôt pas ou pas satisfait.
- > C'est surtout concernant le vélo que l'insatisfaction des Lausannois est la plus marquée. Entre 27% et 33% se déclarent insatisfaits des possibilités de stationnement, du confort et du sentiment de sécurité lors des déplacements avec ce moyen de transport.

Satisfaction des résidents de la ville de Lausanne quant à l'offre de mobilité de leur quartier



N Lausanne : 2'021

5. Les opinions et aspirations



> Appréciation des résidents de la ville de Lausanne : l'offre de mobilité

- > L'appréciation de l'offre de mobilité varie en fonction du secteur de résidence. Les résidents du centre sont plus satisfaits que la moyenne concernant la proximité des TP et les fréquences de passage, ainsi que concernant les déplacements à vélo (sentiment de sécurité, confort, possibilités de stationnement).
- > Dans le secteur Est, les résidents sont moins satisfaits que la moyenne concernant les déplacements à vélo.
- > Les résidents des zones foraines sont moins satisfaits que les résidents des autres secteurs concernant les transports publics et les déplacements à pied, mais plus satisfaits en ce qui concerne l'accessibilité en voiture et les possibilités de stationnement, ainsi que les déplacements à vélo.

| Satisfaction quant à l'offre de mobilité, selon le secteur de résidence* | Centre | Sud | Ouest | Est | Zones foraines | Total Lausanne |
|--|--------|-----|-------|-----|----------------|----------------|
| Proximité des transports publics et fréquence de passage | 87% | 86% | 84% | 85% | 64% | 84% |
| Accessibilité en voiture et possibilités de stationnement | 44% | 44% | 45% | 47% | 62% | 46% |
| Sentiment de sécurité lors des déplacements à pied | 77% | 76% | 79% | 75% | 78% | 77% |
| Sentiment de sécurité lors des déplacements à vélo | 34% | 33% | 27% | 24% | 31% | 28% |
| Confort des déplacements à pied | 81% | 78% | 84% | 81% | 73% | 81% |
| Confort des déplacements à vélo | 39% | 33% | 32% | 29% | 39% | 33% |
| Possibilités de stationnement vélo | 37% | 35% | 33% | 29% | 47% | 33% |

* addition des % de «très satisfaits» et «plutôt satisfaits»

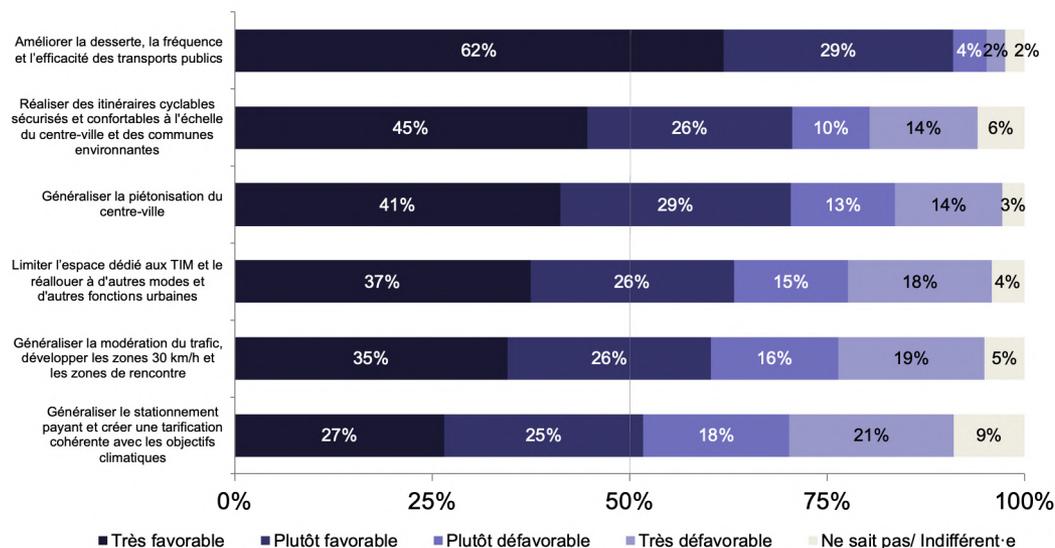
5. Les opinions et aspirations



> Appréciation des résidents de la ville de Lausanne : le plan Climat

- > Les Lausannois ont été interrogés sur leur degré d'adhésion envers certaines propositions du Plan Climat de la Ville de Lausanne. Globalement, nos résultats indiquent une large adhésion de la population.
- > L'amélioration du réseau TP récolte le plus grand degré d'adhésion (91% favorables), suivi de l'amélioration du réseau cyclable (71% favorables) et de la piétonisation du centre-ville (70% favorables). Les propositions qui visent à contraindre l'usage des TIM récoltent un peu moins d'opinions favorables, particulièrement s'agissant de généraliser le stationnement payant (39% défavorables). Malgré cela, une petite majorité d'opinions favorables se dessine sur cette proposition.

Opinions des résidents de la Ville de Lausanne aux propositions du plan climat lausannois



N Lausanne : 2'021

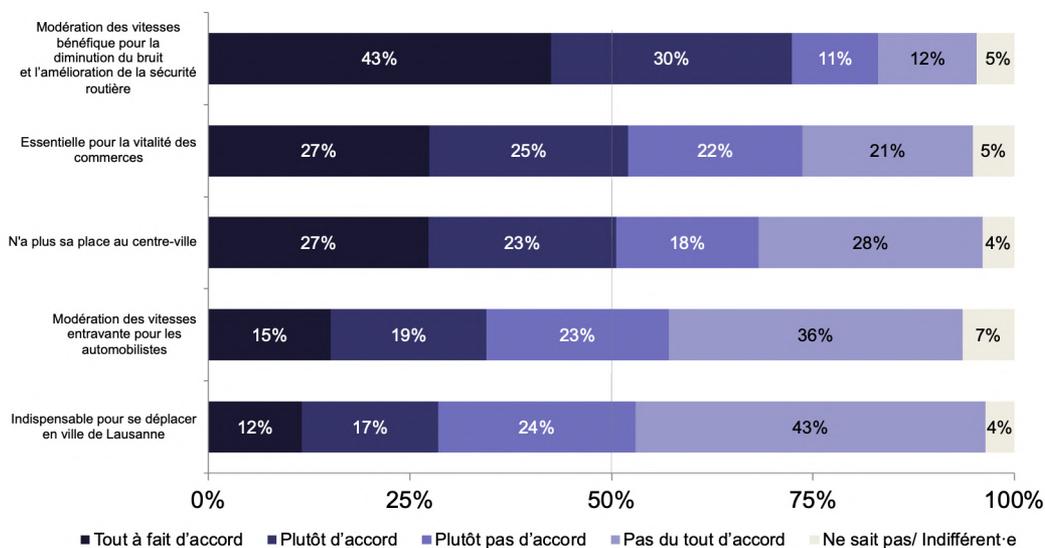
5. Les opinions et aspirations



> Opinions concernant la place de la voiture en ville – résidents de Lausanne

- > S'agissant de la place de la voiture en ville, 73% des résidents de la ville de Lausanne considèrent que la modération des vitesses est bénéfique, et seulement 34% qu'elle représente une entrave pour les automobilistes.
- > La moitié des répondants considère que la voiture n'a plus sa place au centre-ville, et seulement 29% qu'elle est indispensable. Un peu plus de la moitié des répondants pense que l'accessibilité de la ville en voiture est cependant essentielle pour la vitalité des commerces.

Opinions des résidents lausannois concernant la place de la voiture en ville



N Lausanne : 2'021

5. Les opinions et aspirations



> Opinions concernant la place de la voiture en ville – résidents de Lausanne

- > Ces opinions apparaissent fortement liées à la fréquence d'usage de la voiture. En effet, les deux affirmations « en défaveur » de la voiture récoltent un degré d'accord bien plus élevé chez les répondants qui l'utilisent peu ou jamais que chez les automobilistes fréquents. Seuls 27% des usagers fréquents sont par exemple d'accord avec le fait que la voiture n'a plus sa place au centre-ville, contre 58% des usagers modérés et 67% des usagers rares ou non-usagers.
- > À l'inverse, les trois affirmations « en faveur » de la voiture engendrent un plus grand degré d'accord chez les usagers fréquents. Entre 52% et 78% de ces répondants sont en accord avec ces affirmations, contre 13% à 34% des répondants qui utilisent rarement ou jamais la voiture.

| Opinions des résidents lausannois concernant la place de la voiture en ville, selon la fréquence d'usage de la voiture en tant que conducteur (tous motifs)* | Usage fréquent (au moins 2 fois par semaine) (n=749) | Usage modéré (entre 1 fois par mois et 2 fois par semaine) (n=389) | Usage rare ou inexistant (moins d'une fois par mois) (n=883) | Total |
|--|--|--|--|-------|
| La voiture n'a plus sa place au centre-ville de Lausanne | 27% | 58% | 67% | 51% |
| La modération des vitesses est bénéfique pour la diminution du bruit et l'amélioration de la sécurité routière | 57% | 79% | 82% | 72% |
| L'accessibilité de la ville en voiture est essentielle pour la vitalité des commerces | 78% | 44% | 34% | 52% |
| La modération des vitesses est une entrave aux automobilistes | 53% | 31% | 21% | 35% |
| * La voiture est indispensable pour se déplacer en ville de Lausanne | 52% | 18% | 13% | 29% |

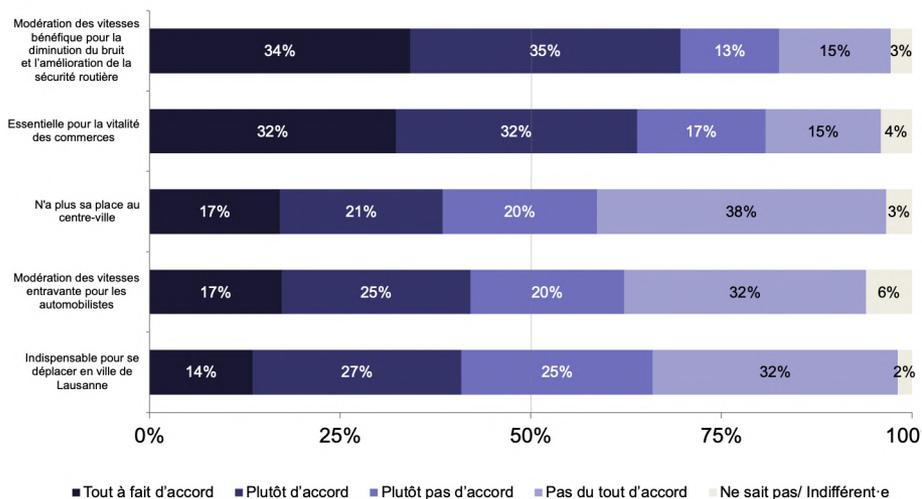
5. Les opinions et aspirations



> Opinions concernant la place de la voiture en ville – résidents hors de Lausanne

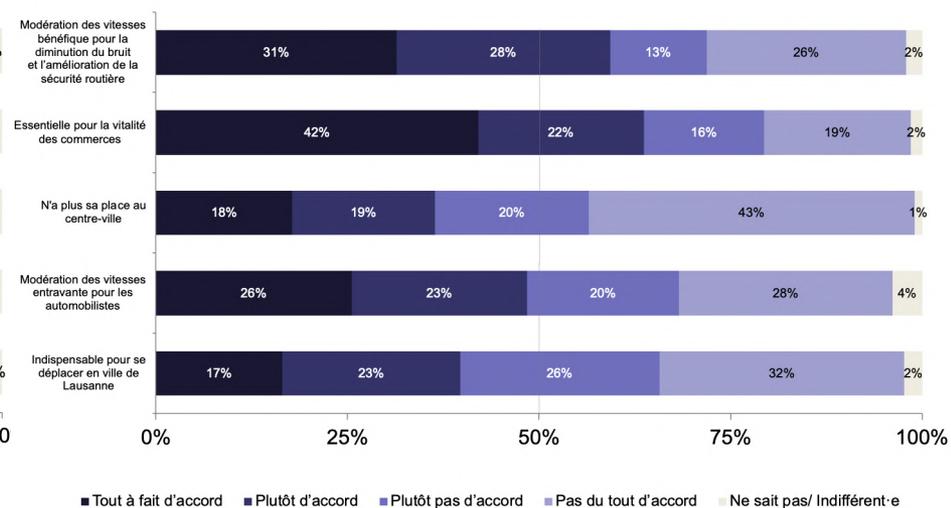
- > Les répondants qui résident dans le reste du PALM ou hors du PALM sont globalement moins en accord avec les affirmations « en défaveur » de la voiture que les résidents lausannois, et plus en accord avec les affirmations « en faveur » de celle-ci.

Opinions des résidents du reste du PALM concernant la place de la voiture en ville



N reste du PALM : 1'057

Opinions des résidents hors PALM concernant la place de la voiture en ville



N hors du PALM : 389

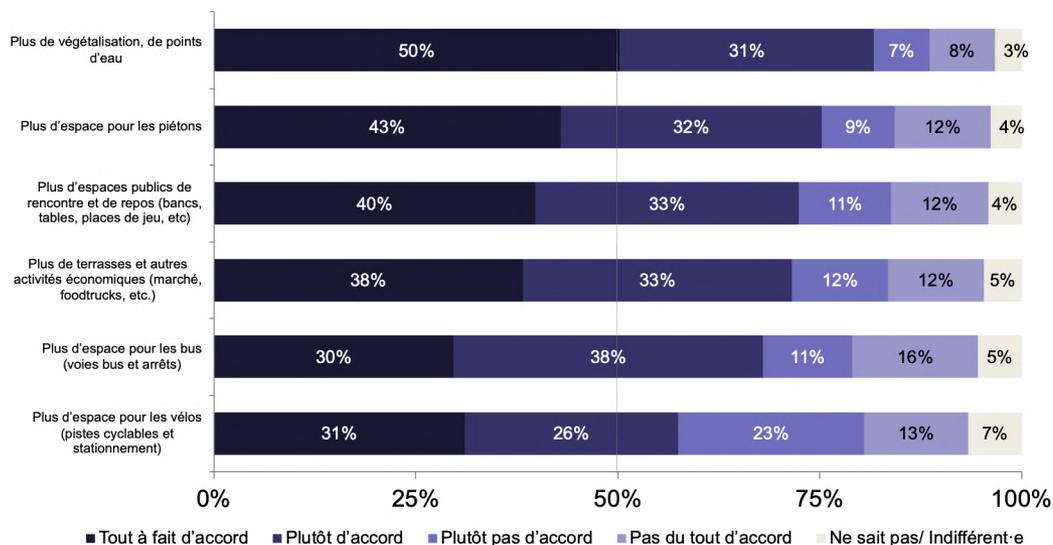
5. Les opinions et aspirations



> Opinions concernant le réaménagement de l'espace public et la place de la voiture – résidents de Lausanne

- > Nous avons questionné les enquêtés sur certaines propositions visant à réduire la place accordée à la voiture. Chez les résidents lausannois, toutes les propositions engendrent un degré d'accord supérieur à 50%. La diminution de la place de la voiture au profit de la végétalisation de l'espace public récolte le plus grand degré d'accord (81% des répondants sont plutôt ou tout à fait d'accord).

Opinions des résidents lausannois quant aux possibilités de réallocation des espaces utilisés par la voiture



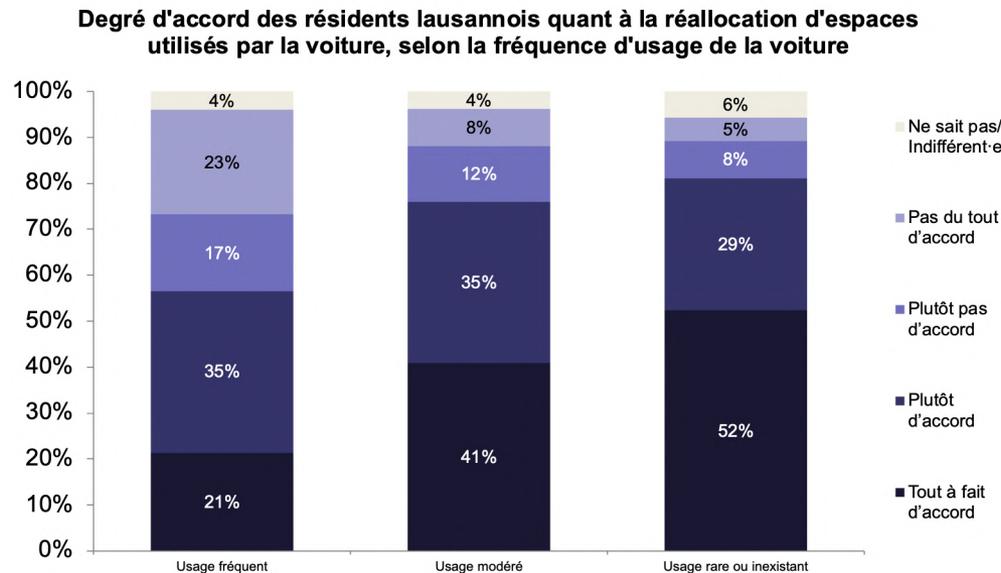
N Lausanne : 2'021



5. Les opinions et aspirations

> Opinions concernant le réaménagement de l'espace public et la place de la voiture – résidents de Lausanne

- > En agrégeant les différentes propositions de réallocation de l'espace utilisé par la voiture, on peut souligner que, de manière générale, les résidents lausannois qui utilisent peu ou pas la voiture sont les plus enclins à envisager une diminution de sa place dans l'espace public. Plus de la moitié d'entre eux sont tout à fait d'accord avec les différentes propositions, contre seulement 21% des répondants qui utilisent fréquemment la voiture (au moins deux fois par semaine).



N usage fréquent : 749 | N usage modéré : 389 | N usage rare ou inexistant: 883

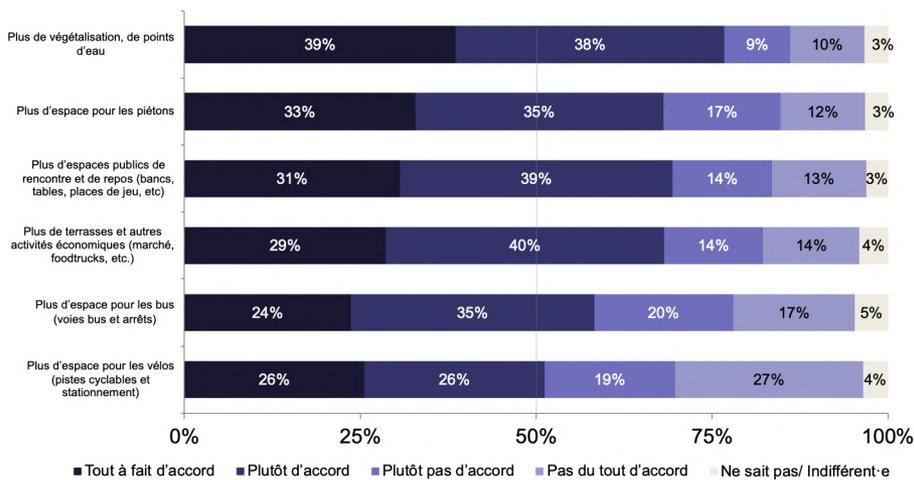
5. Les opinions et aspirations



> Opinions concernant le réaménagement de l'espace public et la place de la voiture – résidents hors de Lausanne

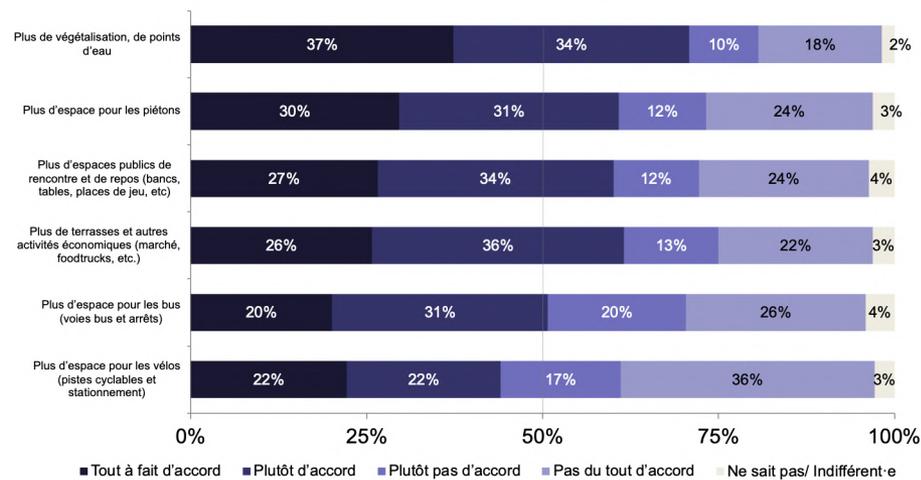
- > Toutes les propositions visant une réallocation de l'espace utilisé par la voiture engendrent un degré d'accord moindre chez les résidents du reste du PALM et hors PALM qu'à Lausanne. La majorité des répondants est néanmoins plutôt d'accord ou tout à fait accord avec les différentes propositions.
- > La diminution de la place de la voiture au profit de la végétalisation de l'espace public récolte là aussi le plus grand degré d'accord (77% des répondants du reste du PALM et 71% des résidents hors PALM).

Opinions des résidents du reste du PALM quant aux possibilités de réallocation des espaces utilisés par la voiture



N PALM: 11057

Opinions des résidents hors PALM quant aux possibilités de réallocation des espaces utilisés par la voiture



N hors PALM: 389

5. Les opinions et aspirations

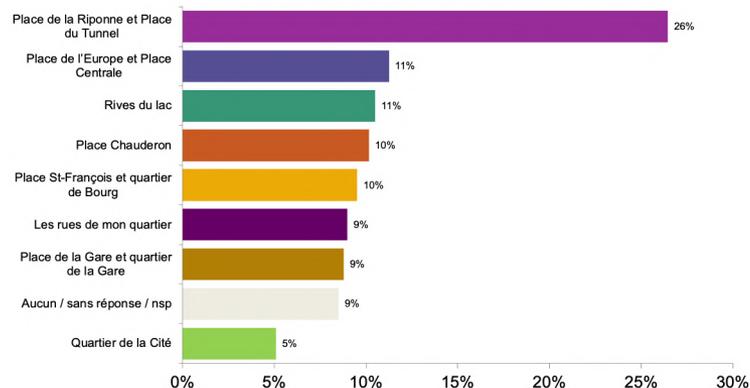


> Opinions concernant les espaces publics à réaménager

- > S'agissant des espaces que les répondants souhaitent voir réaménagés, la place de la Riponne arrive largement en tête, quelle que soit la zone de résidence, tandis que les mentions des autres espaces se répartissent de façon équitable.

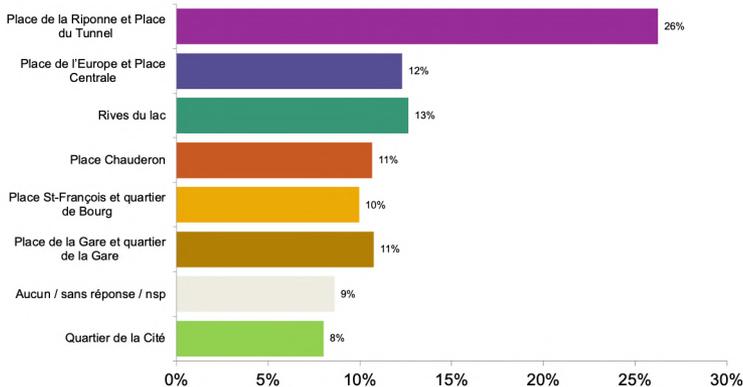
Pour cette question, les répondants ont pu indiquer 3 réponses, par ordre d'importance. Une pondération de *3 a été appliquée à la première réponse donnée, et *2 à la deuxième. Les réponses ont ensuite été additionnées avant d'être ramenées à un pourcentage sur 100.

Espaces publics que les résidents lausannois souhaiteraient voir réaménagés, par importance



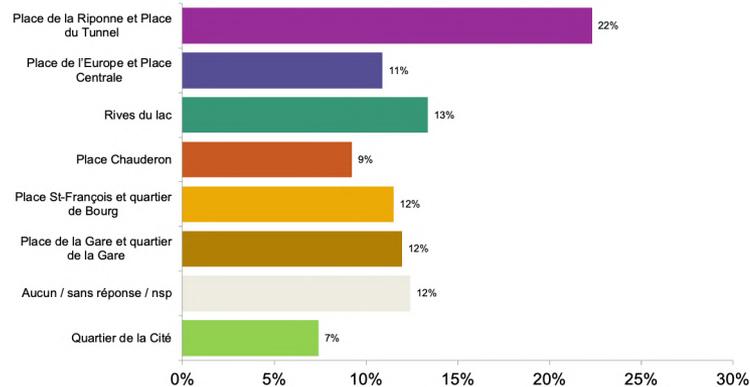
N total: 2021

Espaces publics que les résidents du reste du PALM souhaiteraient voir réaménagés, par importance



N total: 1057

Espaces publics que les résidents hors PALM souhaiteraient voir réaménagés, par importance



N total: 389

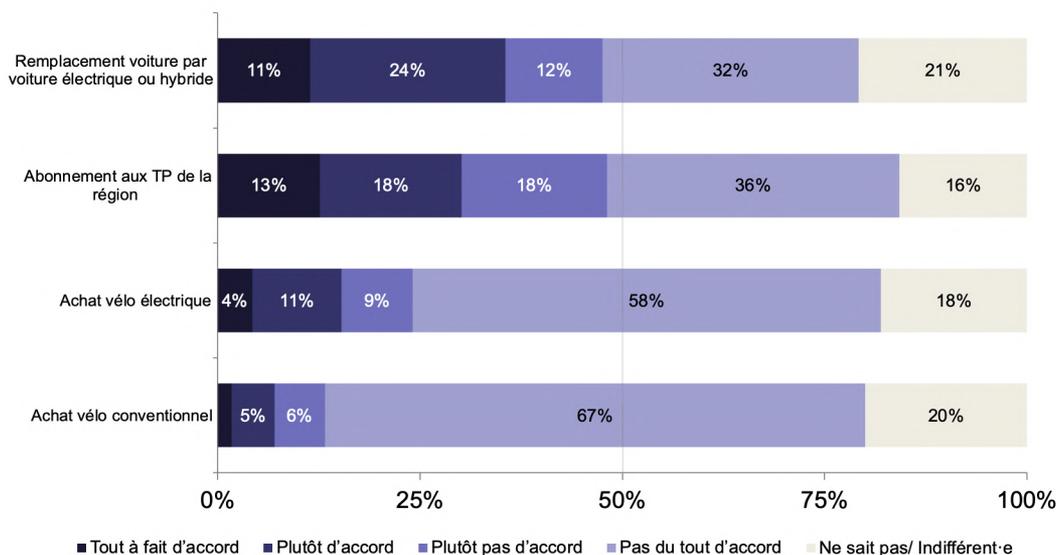
5. Les opinions et aspirations



> Intentions d'équipement – résidents de Lausanne

- > Les répondants ont été interrogés concernant leurs intentions d'équipement en moyens de transport dans un futur proche. Les différentes questions ont été posées uniquement à ceux qui ne possédaient pas déjà le moyen de transport ou l'abonnement concerné par la question.
- > Parmi les résidents lausannois, 35% sont d'accord avec le fait de prévoir de remplacer leur voiture essence/diesel par une électrique/hybride, et 31% avec le fait de prévoir de s'abonner aux TP régionaux. 15% envisagent l'achat d'un vélo électrique et 7% celui d'un vélo conventionnel.

Intentions de changement des résidents lausannois concernant leur équipement de mobilité



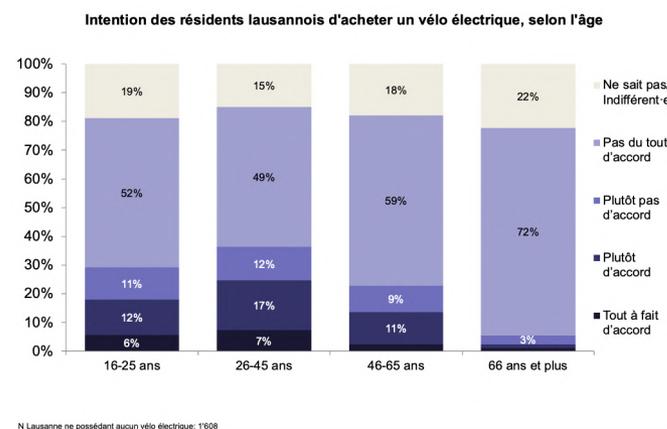
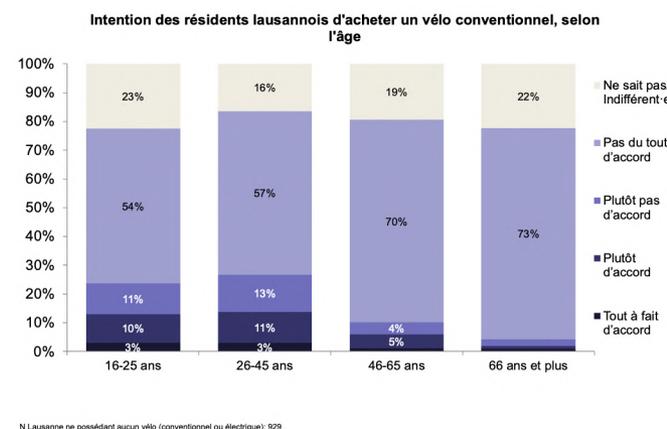
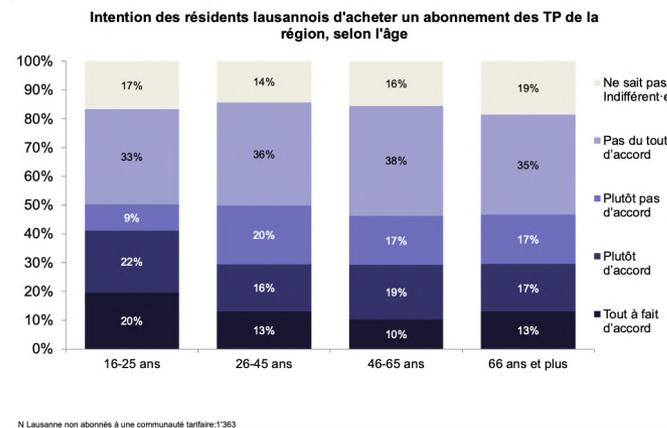
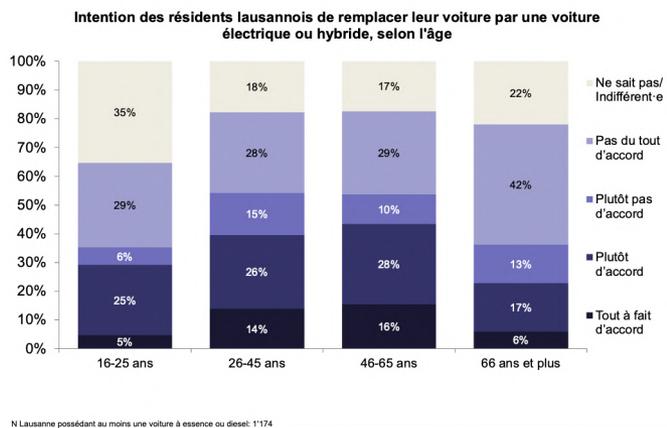
N possédant au moins une voiture à essence ou diesel : 1'174 | N non abonnés à une communauté tarifaire : 1'363
N ne possédant aucun vélo (conventionnel ou électrique) : 929 | N ne possédant aucun vélo électrique : 1'608

5. Les opinions et aspirations



> Intentions d'équipement – résidents de Lausanne

- > En croisant les intentions d'équipement avec l'âge, nous constatons que les 26-65 ans sont plus nombreux à envisager le remplacement de leur véhicule que les autres classes d'âge. Les 16-25 ans sont les plus nombreux à envisager de s'abonner aux TP régionaux alors que les répondants les plus âgés envisagent le moins d'acheter un vélo (électrique ou conventionnel).



5. Les opinions et aspirations

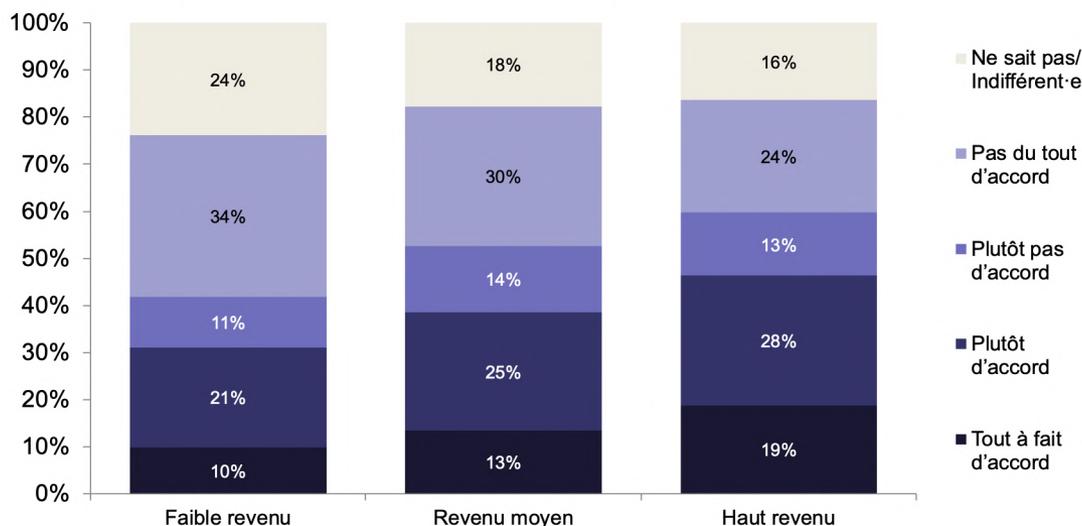


> Intentions d'équipement – résidents de Lausanne

- > Le revenu joue un rôle significatif sur l'intention de remplacer sa voiture par une voiture électrique ou hybride. En effet, la part des plus hauts revenus qui l'envisage (47%) est bien plus importante que celle des plus faibles revenus (31%).

La variable « revenu d'équivalence » a été calculée à partir du nombre d'unités de consommation (UC) de chaque ménage. L'échelle utilisée dénombre 1 UC pour le premier adulte du ménage, 0.5 UC pour chaque adulte supplémentaire (15 ans ou plus) et 0.3 UC pour chaque enfant (moins de 15 ans). Le revenu d'équivalence correspond au revenu mensuel brut du ménage divisé par le nombre d'UC. Cette variable a ensuite été agrégée en fonction des quartiles. La catégorie « Faible revenu » correspond aux 25% des revenus les plus bas ; la catégorie « Revenu moyen » correspond aux deuxième et troisième quartiles, tandis que la catégorie « Haut revenu » correspond aux 25% des revenus les plus hauts. Dans notre échantillon, le faible revenu correspond à un revenu d'équivalence mensuel brut inférieur à 3'333 CHF (n=635), le revenu moyen à un revenu se situant entre 3'333 et 6'923 CHF (n=1'509), et le haut revenu à un revenu supérieur à 6'923 CHF (n=758).

Intention des résidents lausannois de remplacer leur voiture par une voiture électrique ou hybride, selon le revenu d'équivalence du ménage



N Lausanne possédant au moins une voiture à essence ou diesel: 1'174

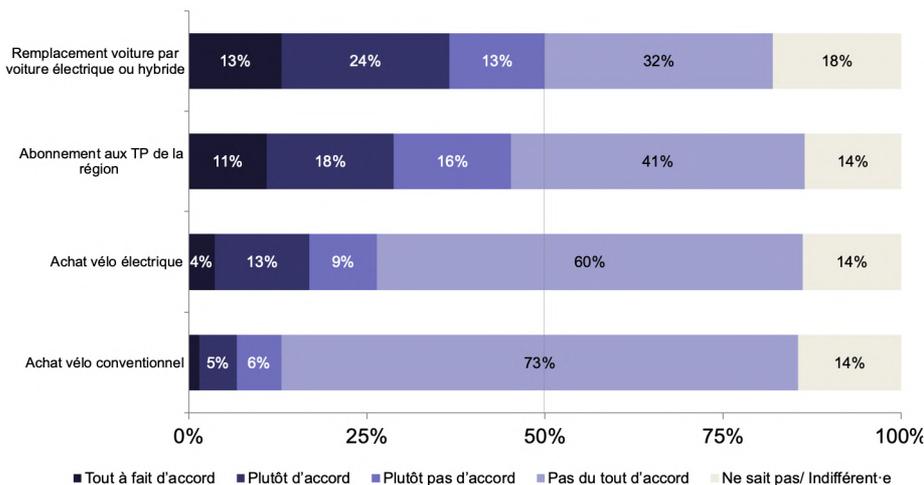
5. Les opinions et aspirations



> Intentions d'équipement – résidents hors de Lausanne

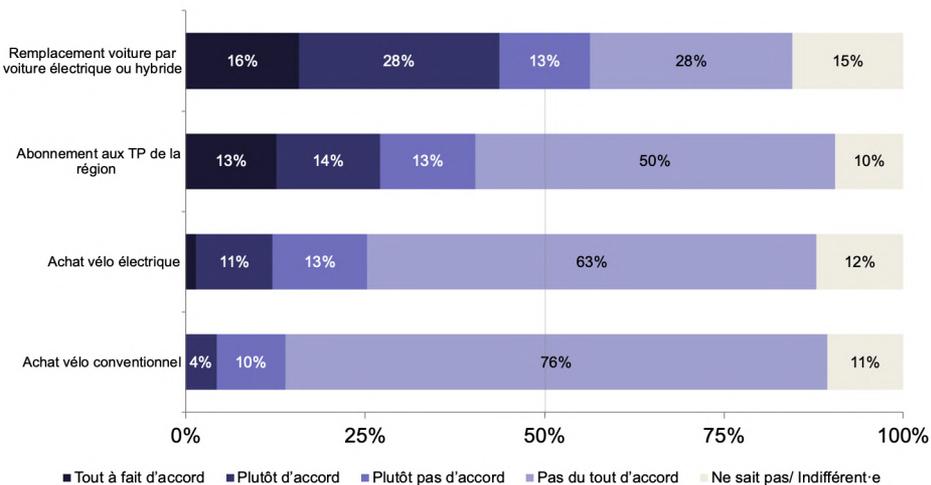
- > Les intentions d'équipement parmi les résidents du reste PALM et hors PALM ne sont pas très différentes de celles des résidents de la ville de Lausanne.
- > Relevons toutefois que la part des résidents hors PALM qui envisagent le remplacement de leur voiture par une voiture électrique ou hybride est légèrement supérieure (44%). Cela pourrait s'expliquer par la surreprésentation des revenus élevés parmi les résidents hors PALM dans notre échantillon, mais également par le fait que les $\frac{3}{4}$ d'entre eux vivent dans des communes intermédiaires ou rurales, disposant ainsi plus probablement de maisons individuelles et, ainsi, de possibilités de recharge à domicile.

Intentions de changement des résidents du reste du PALM concernant leur équipement de mobilité



N possédant au moins une voiture à essence ou diesel : 844 | N non abonnés à une communauté tarifaire : 767
N ne possédant aucun vélo (conventionnel ou électrique) : 415 | N ne possédant aucun vélo électrique : 825

Intentions de changement des résidents hors PALM concernant leur équipement de mobilité



N possédant au moins une voiture à essence ou diesel : 330 | N non abonnés à une communauté tarifaire : 325
N ne possédant aucun vélo (conventionnel ou électrique) : 94 | N ne possédant aucun vélo électrique : 281

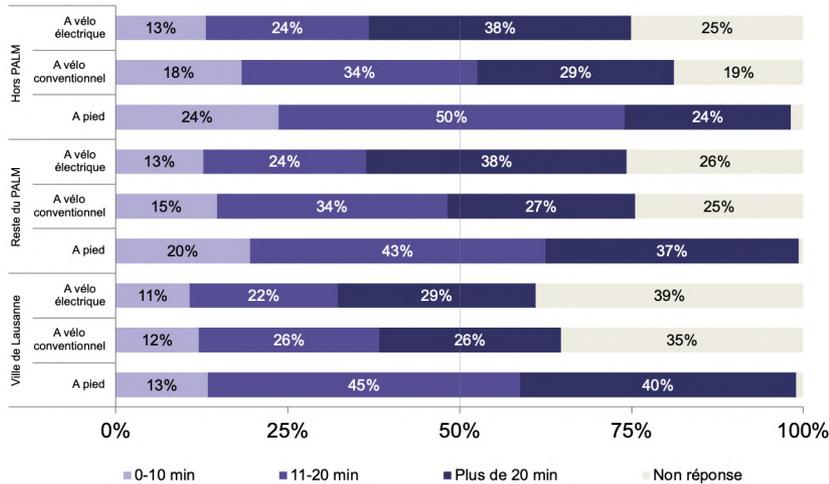


5. Les opinions et aspirations

> Temps de parcours acceptables à pied ou à vélo

- > Nous avons interrogé les enquêtés sur ce qu'ils considèrent, de manière générale, comme le temps de parcours maximal acceptable pour se rendre à sa destination (sans compter les promenades pour les loisirs), que cela soit à pied ou à vélo.
- > 40% des résidents de Lausanne considèrent qu'il est acceptable de marcher plus de 20 minutes, contre 24% des résidents hors PALM. Seuls 13% des Lausannois n'envisagent pas de marcher plus de 10 minutes, contre 20% des résidents du PALM et 24% des résidents hors PALM. Globalement, on peut observer que les temps de déplacements supérieurs à 20 min sont plus acceptables à vélo électrique qu'à vélo conventionnel.

Temps de parcours maximal acceptable pour un déplacement complet, selon la zone de résidence



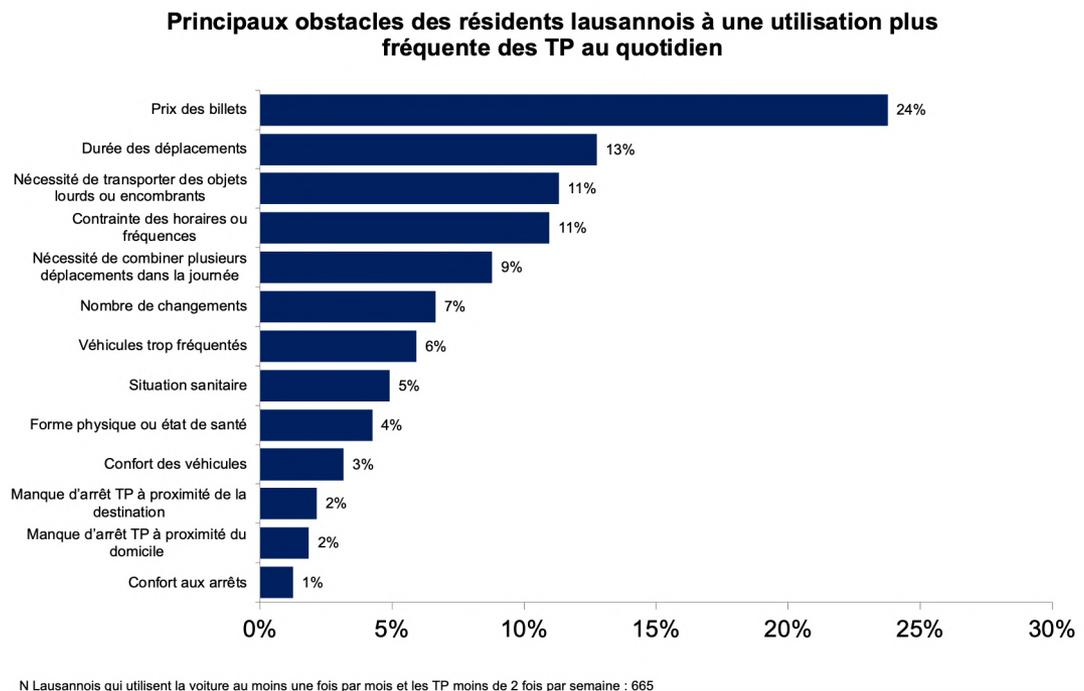
N Lausanne : 2'021 | N reste du PALM : 1'057 | N hors PALM : 389



5. Les opinions et aspirations

> Freins à un usage plus fréquent des transports publics, du vélo et de la marche

- > Les résidents de la ville de Lausanne ont indiqué les principaux freins quant à une utilisation plus fréquente des transports publics, du vélo et de la marche lors de leurs déplacements du quotidien. Seuls les automobilistes utilisant le mode en question moins de 2 fois par semaine ont été interrogés à ce sujet.
- > Concernant les obstacles à un usage plus fréquent des transports publics, un quart des occurrences concerne le prix des billets. Viennent ensuite les durées des déplacements (13% des occurrences), la nécessité de transporter des objets lourds ou encombrants (11%) et les contraintes dues aux horaires ou aux fréquences de passage (11%).



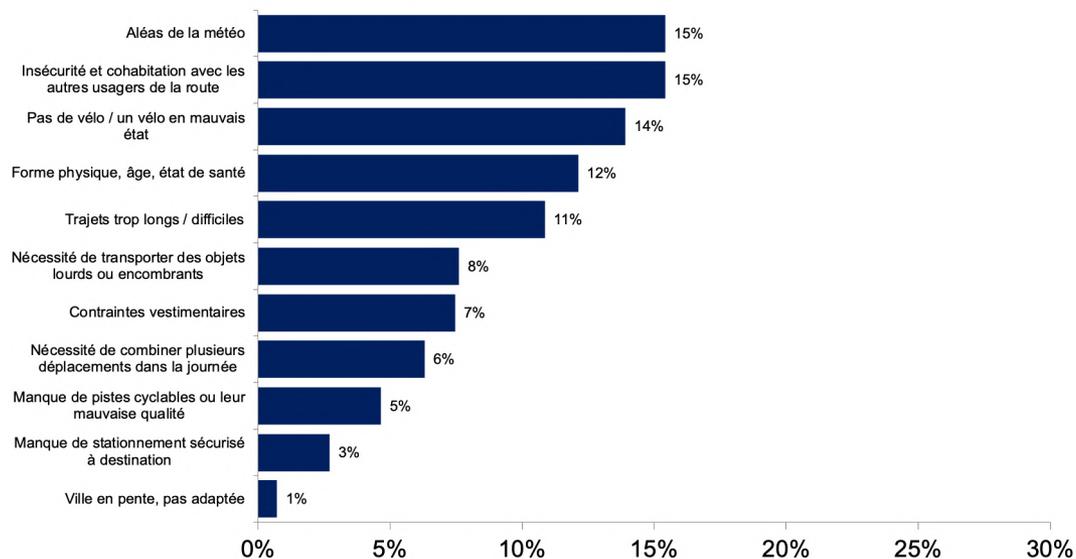
5. Les opinions et aspirations



> Freins à un usage plus fréquent des transports publics, du vélo et de la marche

- > S'agissant des obstacles à un usage accru du vélo, les points les plus cités concernent les aléas de la météo (15%), l'insécurité et la cohabitation avec les autres usagers de la route (15%), le fait de ne pas avoir de vélo ou un vélo en mauvais état (14%), la forme physique, l'âge ou l'état de santé (12%) et des trajets trop longs ou difficiles (11%).

Principaux obstacles des résidents lausannois à une utilisation plus fréquente du vélo au quotidien



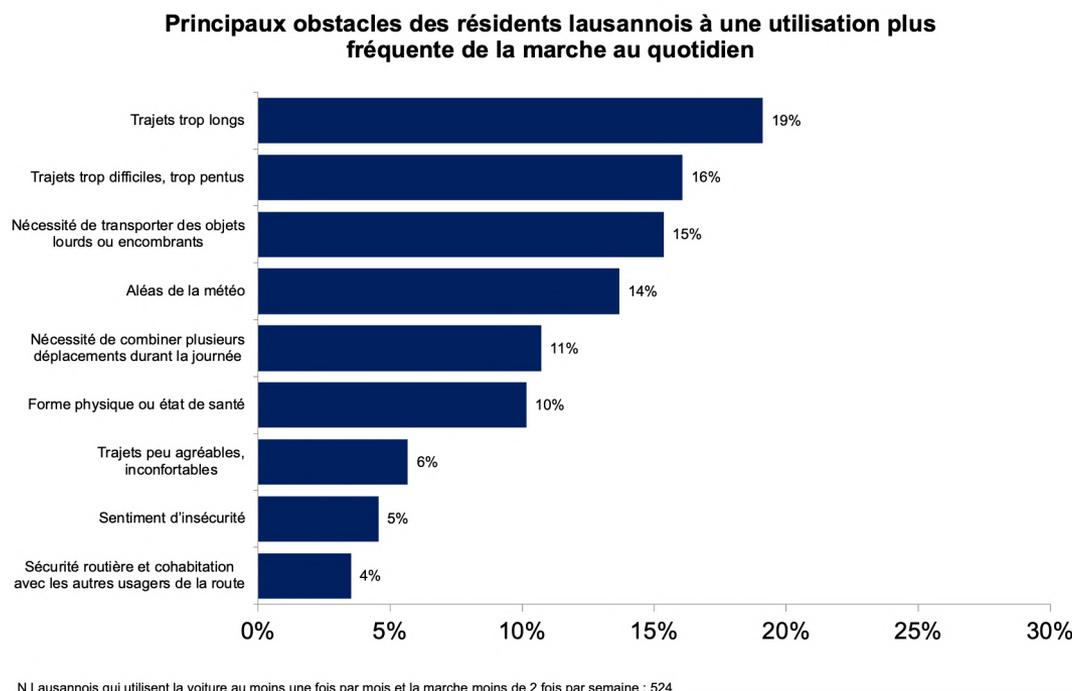
N Lausannois qui utilisent la voiture au moins une fois par mois et le vélo moins de 2 fois par semaine: 892

5. Les opinions et aspirations



> Freins à un usage plus fréquent des transports publics, du vélo et de la marche

- > Concernant la marche, on relève principalement la longueur des trajets (19% des occurrences), des trajets trop pentus ou difficiles (16%), la nécessité de transporter des objets lourds ou encombrants (15%), les aléas de la météo (14%) et la nécessité de combiner plusieurs déplacements durant la journée (11%).
- > Contrairement au vélo, les dimensions de sécurité ou de confort semblent avoir un impact modéré concernant l'usage de la marche.



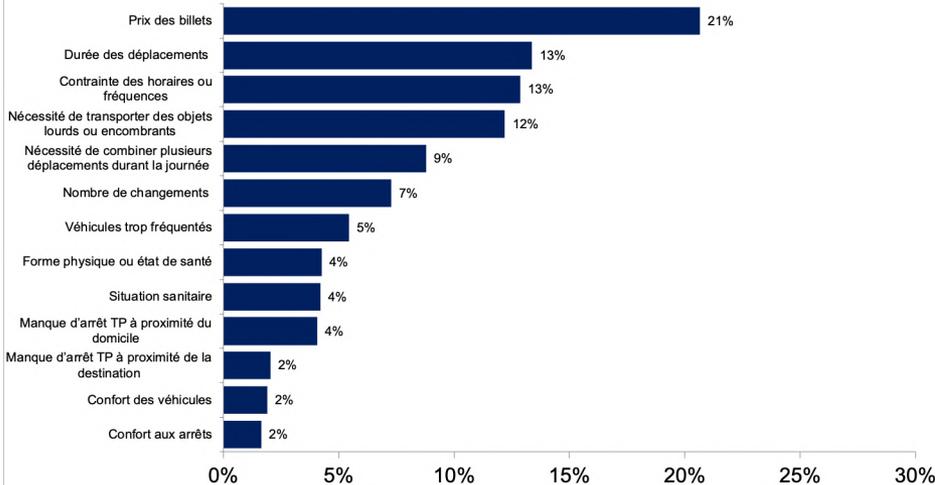


5. Les opinions et aspirations

> Freins à un usage plus fréquent des transports publics pour se rendre à Lausanne

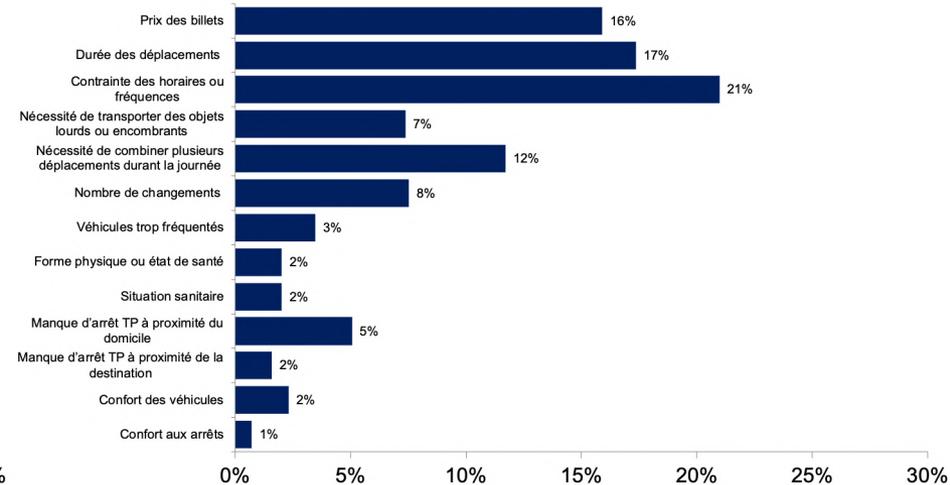
- > Les répondants résidant dans le reste du PALM et hors du PALM ont indiqué les principaux obstacles rencontrés face à une utilisation plus fréquente des transports publics pour se rendre à Lausanne.
- > Les obstacles mentionnés par les résidents du PALM sont similaires à ceux mentionnés par les Lausannois. En revanche, pour les résidents hors PALM, les contraintes dues aux horaires et fréquences de passages apparaissent plus importantes (21% des occurrences), suivies des durées des déplacements (17%) et du prix des billets (16%).

Principaux obstacles des résidents du reste du PALM à une utilisation plus fréquente des TP pour se rendre à Lausanne



N reste du PALM qui utilisent la voiture pour aller à Lausanne au moins occasionnellement et les TP moins que la plupart du temps : 569

Principaux obstacles des résidents hors PALM à une utilisation plus fréquente des TP pour se rendre à Lausanne



N hors PALM qui utilisent la voiture pour aller à Lausanne au moins occasionnellement et les TP moins que la plupart du temps : 247

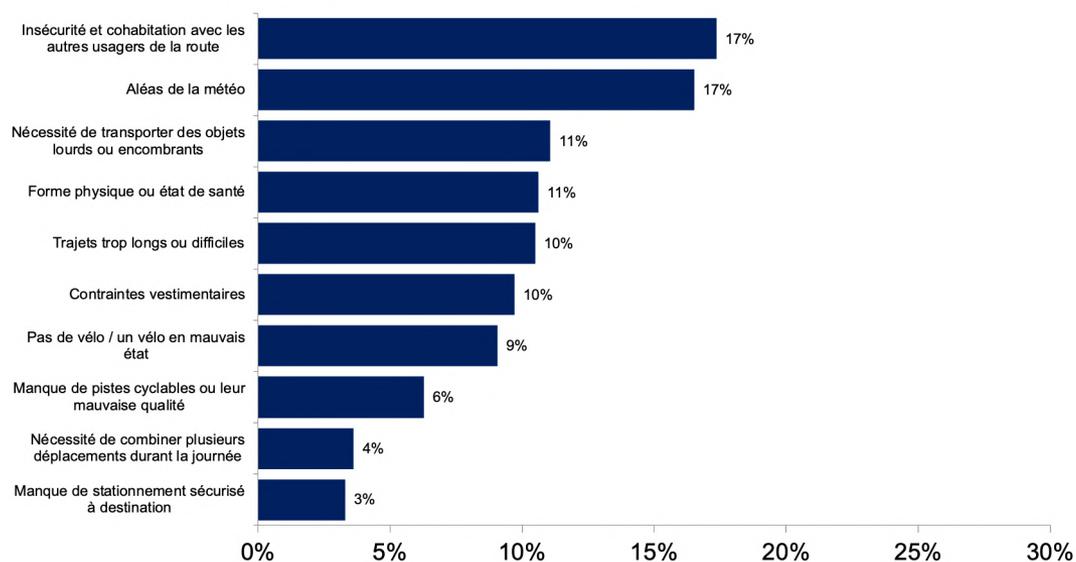
5. Les opinions et aspirations



> Freins à un usage plus fréquent du vélo pour se rendre à Lausanne

- > Les personnes résidant dans les communes les plus proches de Lausanne* ont aussi été interrogées sur les obstacles à un usage plus fréquent du vélo pour se rendre à Lausanne.
- > Les différentes occurrences sont semblables à celles mentionnées par les résidents de la ville de Lausanne. Ainsi, ce n'est pas tant la distance qui semble être le principal obstacle que la question de la sécurité et celle de la météo.

Principaux obstacles des résidents des communes proches de Lausanne à une utilisation plus fréquente du vélo pour se rendre à Lausanne



N communes proches de Lausanne qui utilisent la voiture pour aller à Lausanne au moins occasionnellement et le vélo moins que la plupart du temps: 606

* Belmont-sur-Lausanne, Bussigny, Chavannes-près-Renens, Crissier, Denges, Echandens, Ecublens, Epalinges, Jouxens-Mézery, le Mont-sur-Lausanne, Lutry, Paudex, Prilly, Pully, Renens, Romanel-sur-Lausanne, Saint-Sulpice



5. Les opinions et aspirations

> Synthèse

- > Plus des deux tiers des résidents de Lausanne ont globalement une bonne appréciation de leur quartier, et celle-ci est d'autant meilleure que le régime de circulation de la rue est limité (30 km/h ou moins). Malgré cela, la circulation, le bruit et le manque de végétation sont relevés par une part importante des répondants.
- > L'offre en transports publics et les possibilités de déplacement à pied sont assez unanimement appréciées. Néanmoins, une immense majorité est favorable à l'amélioration du réseau TP. La piétonnisation du centre-ville est également largement plébiscitée.
- > Le principal obstacle cité par les usagers non réguliers des TP est leur prix. Les obstacles à la marche concernent principalement la longueur et la difficulté des trajets.
- > C'est essentiellement l'offre cyclable qui est jugée insatisfaisante par les Lausannois. Moins d'un tiers des Lausannois sont ainsi satisfaits des conditions liées à son usage (plus particulièrement encore dans le secteur Est). Nombreux sont les résidents de Lausanne qui souhaitent une amélioration notable du réseau cyclable. Au-delà de la météo sur laquelle il n'est pas possible d'agir, la dimension de la sécurité apparaît comme l'un des principaux leviers pour stimuler un usage plus fréquent de ce mode, ce qui confirme la pertinence de projets d'amélioration et de sécurisation du réseau cyclable (rappelons que l'adjectif «dangereux» est l'un des plus cités pour qualifier le vélo, cf. partie 3).
- > Une majorité des Lausannois sont d'accord avec l'idée de réallouer une partie de l'espace occupé par la voiture à d'autres fonctions (entre 57% et 81%, selon les propositions), majoritairement au profit d'une végétalisation de l'espace public et d'aménagements en faveur des piétons. C'est aussi le cas chez les résidents de l'agglomération hors Lausanne.
- > Les propositions du Plan Climat sont dans l'ensemble nettement plébiscitées par les enquêtés. Les propositions qui visent à contraindre l'usage des TIM récoltent un peu moins d'opinions favorables, notamment chez les usagers actuels de la voiture. Malgré cela, une petite majorité d'opinions favorables se dessine quand même sur ce type de proposition.



6. Synthèse et enseignements

6. Synthèse et enseignements



> Des données précieuses pour alimenter les politiques publiques

- > En étudiant l'équipement de la population, sa perception de différents moyens de transport, ses pratiques de mobilité et ses opinions et aspirations en matière de mobilité et d'aménagement de l'espace public, **nous obtenons une photographie précieuse pour alimenter les mesures de politiques publiques de la Ville de Lausanne en la matière.** Nous pouvons en souligner les points saillants ci-dessous.

> Une population caractérisée par une importante multimodalité

- > En ville de Lausanne, l'équipement et les pratiques de mobilité sont largement marqués par la **multimodalité**.
- > La mobilité des Lausannois relève donc, à l'échelle de la journée et/ou de la semaine, d'une combinaison de plusieurs modes qu'ils apprécient :
 - En premier lieu, **la marche**. Elle reste le moyen de déplacement le plus fréquemment utilisé par les résidents de Lausanne, tous motifs confondus.
 - **Les transports publics urbains et le train** qui jouissent d'une bonne image, y compris chez les automobilistes.
 - **Le vélo** conventionnel ou électrique dont l'utilisation est remarquable au vu de la topographie défavorable.
 - **La voiture**, qui reste un moyen de transport ancré dans leurs pratiques quotidiennes ou hebdomadaires.



Lausanne, ville multimodale
Photo : TL – Creative Commons



6. Synthèse et enseignements

> Une place de la voiture encore bien ancrée...

- > En comparaison avec d'autres villes suisses, on relève qu'à Lausanne, la voiture reste ancrée dans les habitudes. Cet ancrage se traduit par plusieurs indicateurs issus de nos analyses:
 - o En termes d'équipement : plus 77% des enquêtés possèdent un permis de conduire. Si 36% de l'échantillon vit dans un ménage sans voiture, cette proportion reste bien plus faible qu'à Berne, Zurich ou Bâle où elle se situe plutôt entre 47 et 51%.
 - o En termes d'image : la voiture bénéficie d'une représentation globalement positive chez les Lausannois (64% d'adjectifs positifs contre 54% en ville de Genève dans une enquête similaire). Près de 30% considèrent que ce mode est indispensable en ville.
 - o En termes d'usages : près de la moitié des résidents de la ville conduisent au moins une fois par semaine. Parmi ces automobilistes, 35% utilisent leur voiture à l'intérieur de Lausanne au moins une fois par semaine, majoritairement pour le travail (un quart des actifs qui vivent et travaillent à Lausanne conduisent au moins une fois par semaine pour ce motif)

> ... mais de fortes prédispositions au changement

- > Néanmoins, nos résultats soulignent aussi que la population lausannoise est aujourd'hui particulièrement ouverte aux propositions visant à réduire la place de la voiture en ville, en particulier en lien avec la végétalisation, la piétonnisation, la requalification des espaces publics ou l'apaisement du trafic via un régime de circulation à vitesse réduite. Plus globalement, la sensibilité aux enjeux environnementaux et climatiques y est très marquée.
- > Si les Lausannois sont unanimement favorables à une amélioration de l'offre TP, ils sont toutefois un peu moins nombreux (une courte majorité) à être favorables à une diminution significative de l'attractivité de l'offre TIM (notamment via le stationnement réduit et plus cher). Beaucoup estiment aussi que la place accordée au vélo est insatisfaisante et qu'une place bien plus affirmée au détriment des TIM doit lui être accordée, tant pour le stationnement que pour les infrastructures cyclables.



6. Synthèse et enseignements

> Quelles pistes d'action ?

- > Nos résultats invitent à considérer un certain nombre de pistes d'action en vue de relever les défis liés à la mobilité évoqués en introduction.
- > De manière générale, un report modal significatif n'a lieu que lorsque deux conditions sont remplies :
 1. L'offre alternative (TP, modes actifs et autopartage) est significativement améliorée. Une amélioration qui doit concerner le maillage spatial, les temps de parcours, les tarifs, mais aussi en grande partie le confort, l'ergonomie et l'information.
 2. L'offre TIM est rendue moins attractive sur ces mêmes critères.
- > À Lausanne, l'offre alternative est bonne et appréciée. Elle peut cependant être améliorée en plusieurs points :
 - Par un meilleur maillage de l'offre transports publics (notamment dans les secteurs Est et Ouest), avec des fréquences de passage renforcées visant à mieux répondre aux spatialités et temporalités des mobilités réalisées pour motifs loisirs, accompagnement ou achats. Des motifs importants d'utilisation de la voiture, y compris sur de courtes distances. Cela concerne le week-end, mais également la semaine, notamment le début de soirée où ces besoins sont prégnants ;
 - Par un effort conséquent sur l'offre de stationnement vélo et sur la sécurisation des infrastructures cyclables, jugées unanimement insatisfaisantes et qui constituent deux leviers très importants pour stimuler sa pratique ;
 - Par des ambitions réaffirmées concernant la marche. Cela concerne la piétonnisation du centre-ville qui est plébiscitée par les résidents de Lausanne, mais aussi, plus globalement, la marchabilité dans les quartiers et les grands axes structurants de l'agglomération ;
 - Par une offre plus dense et maillée d'autopartage (mobility) pouvant permettre un usage ponctuel de la voiture sans en posséder une ;
 - Par le développement de produits multimodaux (type Maas) combinant information, tarification et facilité d'utilisation pour l'ensemble l'offre alternative à la voiture individuelle (TP, train, vélo et autopartage).



6. Synthèse et enseignements

> Quelles pistes d'action ?

- > Face à l'amélioration de l'offre alternative, nos résultats mettent en exergue la possibilité d'actionner certains leviers pour réduire l'attractivité du système TIM, le second ingrédient indispensable pour générer un report modal significatif :
 - Une diminution de l'espace consacré à la voiture individuelle :
 - Au niveau du stationnement en voirie au profit de « bénéfiques visibles » pour la population, en particulier la végétalisation et les espaces piétons ;
 - Au niveau des axes structurants et capacitaires au profit d'un réseau cyclable sécurisé séparé du trafic automobile, mais aussi bien sûr des espaces à priorité piétonne ;
 - Par une réduction des vitesses sur les axes de circulation. Une mesure appréciée par les résidents en particulier sous l'angle de la réduction des nuisances sonores ressenties ;
 - Par une régulation accrue de l'offre de stationnement sur les lieux de travail et d'étude. On observe ainsi nettement que cette facilité engendre un réflexe d'usage fort. En effet, une part très réduite des enquêtés se rend en voiture sur leur lieu de travail ou d'étude lorsque le stationnement y est considéré comme difficile ou impossible. Ce levier paraît ainsi particulièrement efficace.
 - Par des réflexions visant à étendre cette régulation aux centralités de loisirs ou d'achats bien desservies par les transports publics afin de stimuler le report modal pour ce type de destinations également.

Références



- > 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.
- > Kaufmann V., González J., Bernier E., Drevon G. & Messer M.A. (2019). Analyse des logiques de choix modal auprès de la population active vaudoise. Cahiers du LASUR 33c, EPFL.
- > Kaufmann V., González J., Bernier E., Drevon G. & Messer M.A. (2020). Analyse des logiques de choix modal auprès de la population active urbaine : étude comparée du Grand Genève, du Canton de Vaud, et des agglomérations de Berne et de Bienne. Cahiers du LASUR 33e, EPFL.
- > OFS. Typologie des communes 2012 en 9 catégories.
URL: https://www.atlas.bfs.admin.ch/maps/13/fr/12360_12482_3191_227/20593.html
- > Crédits photos



Crash71100, CC, 2019



Gabriel Garcia Marengo, CC, 2018



Gato-Gato-Gato, CC, 2012



O.Vietti-Violi, CC, 2013



Guilhem Vellut, CC, 2017



Jbdodane, CC, 2015

Cristian Bortes, CC, 2012



6t-bureau de recherche

15 rue des Voisins

1205 Genève

Tel : +41 22 552 02 98

Mail : info@6-t.co