



Fiche Monitoring Indicateurs MOBILITE

(no 13) **Évolution de la répartition modale journalière**

Indicateur du thème :
USAGE
 Comportement

Liste **RECENSEMENT**
 (indicateur no C1_2-03)

...version ONLINE

[<< MENU NAVIGATION MONITORING MOBILITE >>]

INDICATEUR Evolution de la répartition modale [en % des km journaliers parcourus en Suisse et à l'étranger], selon les distances routing
calcul km par mode de transport / km totaux
unité Part de km parcourus par mode

TENDANCE Vers une diminution de l'utilisation des transports individuels (TIM) au profit des transports publics (TP) et de la mobilité douce (MD)

EXPLICATIONS*contexte*

Afin de maintenir et développer l'usage des transports publics, la Confédération, le Canton et les Communes ont adopté une politique volontariste. Pour ce faire, le Canton a engagé, au cours des dernières décennies, des moyens importants pour rénover les infrastructures des lignes ferroviaires régionales, qui n'avaient pas bénéficié d'investissements depuis leur construction au début du 20e siècle. Cela se traduit également par l'investissement dans de nouvelles lignes de transport (les lignes de métros m1 et m2, axes forts à Lausanne notamment), le renforcement de lignes existantes (amélioration des fréquences) et une meilleure coordination entre les transports publics.

enjeux

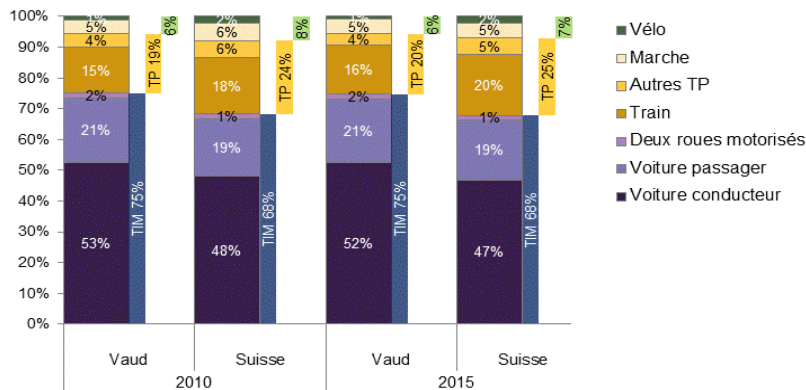
Cet indicateur permet de vérifier si les politiques mises en place portent leurs fruits. Il montre l'évolution des parts modales dans la totalité des km journaliers parcourus en Suisse.

pertinence

Cet indicateur montre l'évolution des parts par type de moyen de transport sur la totalité des km parcourus par personne et par jour. Il permet de mettre en avant des changements dans les choix de moyens de transports et ainsi de vérifier l'efficacité des politiques publiques en faveur d'un transfert modal de la voiture aux mobilités durables (TP et mobilités douces) alors que les transports individuels jouent aujourd'hui un rôle prépondérant. A noter que, face aux nuisances posés par la circulation automobile (en particulier les pollutions dangereuses pour la santé et les gaz à effet de serre, les nuisances sonores, la baisse de la qualité de vie dans les localités, la saturation du réseau cantonal et national, le morcellement des paysages, l'utilisation importante de sol, etc.), les transports publics constituent la réponse la plus efficace dans les secteurs les plus densément urbanisés, en particulier pour les déplacements quotidiens domicile-travail.

ANALYSE*graphique*

Evolution de la répartition modale
 [en % des km journaliers parcourus]

*tableau*

Moyen de transport	Distances journalières parcourue (routing) [en kilomètres]				Taux de variation [en % des kilomètres] 2010-2015	
	2010		2015		Vaud	Suisse
	Vaud	Suisse	Vaud	Suisse		
TIM	30.3	25.6	32.0	28.1	+5%	+10%
Voiture conducteur	21.3	18.0	22.4	19.4	+5%	+8%
Voiture passager	8.4	7.1	8.8	8.1	+5%	+14%
Deux roues motorisés	0.7	0.5	0.8	0.6	+14%	+9%
TP	7.8	9.0	8.4	10.5	+8%	+16%
Train	6.1	6.9	6.8	8.2	+12%	+20%
Autres TP	1.7	2.1	1.6	2.2	-4%	+5%
MD	2.3	2.9	2.4	2.9	+4%	-1%
Marche	1.9	2.1	2.0	2.0	+7%	-3%
Vélo	0.4	0.9	0.4	0.9	-9%	+3%
TOTAL	40.4	37.5	42.8	41.4	+6%	+10%

Moyen de transport	Distances journalières parcourue (routing) [en kilomètres]				Taux de variation [en pts de %] 2010-2015	
	2010		2015		Vaud	Suisse
	Vaud	Suisse	Vaud	Suisse		
TIM	75%	68%	75%	68%	-0.3%	-0.5%
Voiture conducteur	53%	48%	52%	47%	-0.3%	-1.1%
Voiture passager	21%	19%	21%	19%	-0.2%	+0.6%
Deux roues motorisés	2%	1%	2%	1%	+0.1%	-0.0%
TP	19%	24%	20%	25%	+0.4%	+1.3%
Train	15%	18%	16%	20%	+0.8%	+1.6%
Autres TP	4%	6%	4%	5%	-0.4%	-0.3%
MD	6%	8%	6%	7%	-0.1%	-0.8%
Marche	5%	6%	5%	5%	+0.0%	-0.7%
Vélo	1%	2%	1%	2%	-0.2%	-0.1%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	-	-

Analyse Vaud	[Source données] VD : MRMT (OFS), CH : MRMT (OFS)
	En 2015, la majeure partie des km effectués par les Vaudois (75%) sont parcourus en transports individuels motorisés (TIM) dont plus de 70% de cette part en tant que conducteur d'une voiture. Viennent ensuite les transports publics (TP), 20%, puis les mobilités douces (MD) avec 6%.
	<p>Bien que les TIM restent le moyen de transport le plus utilisé, ils perdent des parts modales d'année en année.</p> <p>L'évolution de 2000 à 2010 est basée sur les distances déclarées et les distances parcourues en Suisse uniquement. Les TIM conducteurs sont passés de 58% en 2000 à 53% en 2010 (-5 points de %). Ils ont enregistré une baisse de 8% en 10 ans alors que les TIM passager restent stables. Durant ces mêmes années, la part des TP au total des km parcourus a augmenté de 43% passant de 14% à 21% (+7 points de %). C'est le moyen de transport qui a connu la plus grande augmentation. Si la part des mobilités douces reste faible, son augmentation est tout de même notable : près de 1/3 d'augmentation pour atteindre 6% de part modale en termes de prestations kilométriques. Ce taux est considérable du fait que la mobilité douce se pratique en général sur de courtes distances.</p> <p>Depuis 2010, les distances parcourues ont été relevés par routing. La part TIM a fortement atténué sa diminution (-0.3 points de %). La part TP a ainsi quand même augmentée de +0.4 points de % entre 2010 et 2015.</p>
	A noter que le nombre de km parcourus par jour augment entre 2010 et 2015. Si on regarde les kilomètres parcourus en 2015, les Vaudois parcourent 5% de km de plus qu'en 2010 en tant que voiture conducteur .
Comparaison VD-Suisse	<p>Les habitudes de déplacements des Suisses sont plus durables : proportionnellement moins de voiture conducteur pour une utilisation majeure des TP et des modes doux. Les voitures conducteurs vaudois (TIM) parcourent chaque jour 3 km de plus en moyenne que les Suisses. Le pourcentage des distances parcourues par les Vaudois en tant que voiture conducteur est de 52% alors que la moyenne suisse est à 47%. Pour les TP, 20% pour les Vaudois contre 25% pour les Suisses.</p> <p>Si l'évolution était similaires pour les Suisses et les Vaudois avec une augmentation des kilomètres parcourus d'environ 40% en transports publics et une baisse des TIM entre 2000 et 2010, ce n'est plus le cas entre 2010 et 2015 : +8% pour les Vaudois contre +16% pour les Suisses. Une différence ressort tout de même au niveau des distances parcourues avec les modes doux : la part de la marche des Vaudois augmentent de 7% entre 2010 et 2015.</p>
Limites	Si on s'intéresse à la pollution engendrée par ces déplacements, il faut relativiser un peu ces résultats en prenant en compte que le nombre total de km journalier (voiture conducteur = voiture) qui augmente de +5% pour les Vaudois et de +8% en moyenne suisse.
METHODOLOGIE	
	<p>Les valeurs présentées concernent uniquement les étapes de déplacement réalisées en Suisse, pour les Vaudois et les Suisses. L'enquête du Microrecensement distingue les distances parcourues:</p> <p>(a) estimées par les personnes enquêtées - distance déclarée (jusqu'en 2010)</p> <p>(b) mesurées par "routing" : relevé de l'itinéraire emprunté sur un réseau routier ou ferroviaire digitalisé (dès 2010).</p> <p>La seconde méthode est plus précise et permet de mieux estimer les distances réelles, notamment en corrigeant les surestimations des personnes interrogées. Comme cette surestimation est supérieure pour les transports publics, la part modale TIM augmente en principe de quelques points.</p>
avantages	L'évolution est donc basée sur des valeurs déclarées de 2000 à 2010 et par routing entre 2010 et 2015.
limites	<p>L'indicateur en % des km a été retenu car il représente mieux l'utilisation des infrastructures et les nuisances que les indicateurs en % des déplacements ou en % des temps de parcours. Il donne une idée de la quantité de km par types de véhicules, donc des indications pour les nuisances comme la pollution. Mais pour cela, il faut le mettre en lien avec l'augmentation de la population et l'évolution du nombre de km parcourus par jour et par personne.</p> <p>Le fait d'analyser le pourcentage des km parcourus donne l'impression que les gens se déplacent essentiellement en voiture. En tirer de telles conclusions, c'est oublier que la voiture est préférée pour de longs déplacements. En effet, si l'on regarde le nombre de déplacements pour chaque motif, indépendamment des km parcourus, les résultats sont très différents et on remarque que de nombreux déplacements sont effectués en mode doux.</p>
	<p>Méthodologie de l'OFS pour adapter les distances parcourues au routing :</p> <p>Les km parcourus en 2000 et 2005, calculés sur la base des déclarations des personnes interrogées, ont été adaptés en fonction des estimations des distances de l'enquête 2010 par le biais de facteurs de correction par mode (en fonction des kilomètres) uniques pour la Suisse. En principe, les tendances observées donnent les mêmes résultats selon qu'on ait recours à l'un ou l'autre des modes de calcul en Suisse. Pourtant, tel n'est pas le cas dans le canton de Vaud où les différences entre l'auto-estimation et le routing ne correspondent pas aux valeurs moyennes observées en Suisse. Ce sont donc les distances "estimées" qui ont été utilisées pour l'indicateur entre 2000 et 2010.</p>
Indicateurs similaires	<p>En % de km parcourus (retenu), des déplacements ou de temps de déplacements</p> <p>Idem mais soit en fonction des distances déclarées (retenu) ou des distances obtenues par routing</p> <p>Idem mais en fonction de déplacements sur sol suisse (retenu), sur sol suisse et étranger (avec ou sans avion)</p>
Ind. retenu remarque Ind. information compl.	
METADONNEES	
Périodicité	5 ans
Périmètres d'analyse	Canton, Suisse
Niveau agrégation min.	District, Typologie, Agglomération (voir découpage MRMT)
Autres monitorings [no]	UDD [15.2] PDCn [5.2.4.1] MOCA [1.1 B] PAGG [5.3 5.7]
Comparabilité	
	<p>L'indicateur est international. Il est calculé par Eurostat pour quinze pays de l'Union européenne. Il figure également (distance travelled per capita by mode of transport) dans la série d'indicateurs de la Commission du développement durable des Nations Unies.</p> <p>Cet indicateur figure dans le système d'indicateurs de développement durable MONET (Répartition modale du transport des personnes) et est exprimé en part des transports publics dans l'ensemble du transport de personnes sur la route et le rail (en % de km).</p>
LIEN	
vers mise à jour fiche	http://www.publidoc.vd.ch/questDownload/direct/?path=/Company_Home/Sites/gopm/documentLibrary/gopm/1_Monitoring_et_indicateurs/1.2_Monitoring_Mobilite/Fiches/Fiche_monitoring13.pdf
vers fichier annexe	http://www.publidoc.vd.ch/questDownload/direct/?path=/Company_Home/Sites/gopm/documentLibrary/gopm/1_Monitoring_et_indicateurs/1.2_Monitoring_Mobilite/Fiches/Fiche_annexe12_13_14_15_16.xlsx
vers fiche autres indic.	<p>Évolution des distances journalières parcourues</p> <p>http://www.publidoc.vd.ch/questDownload/direct/?path=/Company_Home/Sites/gopm/documentLibrary/gopm/1_Monitoring_et_indicateurs/1.2_Monitoring_Mobilite/Fiches/Fiche_monitoring12.pdf</p> <p>Évolution de la part modale des transports individuels motorisés (TIM)</p> <p>http://www.publidoc.vd.ch/questDownload/direct/?path=/Company_Home/Sites/gopm/documentLibrary/gopm/1_Monitoring_et_indicateurs/1.2_Monitoring_Mobilite/Fiches/Fiche_monitoring14.pdf</p> <p>Évolution de la répartition modale pour le motif loisir</p> <p>http://www.publidoc.vd.ch/questDownload/direct/?path=/Company_Home/Sites/gopm/documentLibrary/gopm/1_Monitoring_et_indicateurs/1.2_Monitoring_Mobilite/Fiches/Fiche_monitoring16.pdf</p> <p>Emission d'équivalent CO2 (lié à la mobilité)</p> <p>http://www.publidoc.vd.ch/questDownload/direct/?path=/Company_Home/Sites/gopm/documentLibrary/gopm/1_Monitoring_et_indicateurs/1.2_Monitoring_Mobilite/Fiches/Fiche_monitoring20.pdf</p>

SOURCE DONNEES
vers fiche de données

MRMT (OFS)

[MRMT] Microrecensement mobilité et transports

http://www.publidoc.vd.ch/guestDownload/direct/?path=/Company_Home/Sites/gopm/documentLibrary/gopm/1_Monitoring_et_indicateurs/1.2_Monitoring_Mobilite/Fiches/Fiche_donnees1.pdf