

## MOBILITÉ EN PÉRIODE DE COVID-19: TRANSPORTS EN COMMUN PLUS IMPACTÉS QUE LA MOBILITÉ INDIVIDUELLE

La mobilité quotidienne a été fortement limitée en 2021, année particulière marquée par la pandémie de Covid-19. Les distances journalières parcourues par la population vaudoise se sont réduites de 6 km par rapport à 2015 (-16 %). Ce sont ainsi 32 km qui ont été parcourus en moyenne chaque jour, pour un temps de déplacement de 77 minutes. Parallèlement, le contexte sanitaire a impacté plus fortement l'utilisation des transports publics que le recours à la mobilité individuelle. La pandémie a également dopé les ventes de vélos électriques, ces derniers équipant 13 % des ménages vaudois en 2021, soit trois fois plus qu'en 2015.

La mobilité quotidienne a été particulièrement perturbée par la pandémie de Covid-19 et les mesures prises par la Confédération et les Cantons pour limiter la propagation du virus. En 2021, deuxième année de pandémie, la fermeture des restaurants et des commerces non essentiels, l'obligation de télétravail, l'enseignement à distance, de même que les quarantaines et isolements, ont en effet sensiblement réduit les déplacements.

Les données 2021 du microrecensement mobilité et transports (voir définition en page 2) permettent d'analyser le comportement de la population en matière de mobilité.

### DAVANTAGE À LA MAISON EN 2021

Les personnes de six ans et plus résidant dans le canton étaient 85 % à avoir effectué au moins un déplacement hors de chez elles le jour de l'enquête, les hommes (87 %) plus souvent que les femmes (82 %). Cet indicateur, appelé taux de mobilité, a baissé de 4 points de pourcentage par rapport à 2015, année de la précédente enquête. Ce dernier dépend principalement de l'âge et du statut d'activité. Les personnes actives (89 %) sont largement plus mobiles que celles sans activité professionnelle (76 %). Le taux de mobilité diminue sensiblement à partir de l'âge de la retraite pour se situer à 65 % chez les personnes de 80 ans et plus.

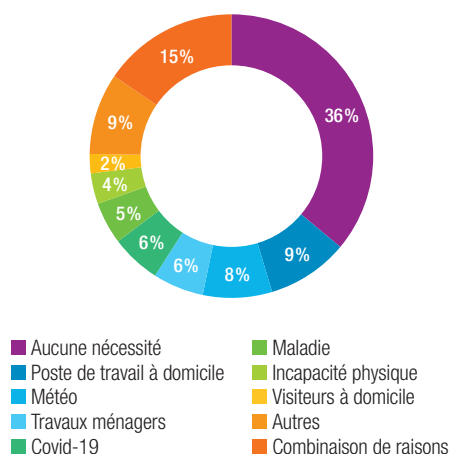
Parmi les personnes qui n'avaient pas quitté leur logement le jour de l'enquête, la principale raison évoquée était la non-nécessité de se déplacer (36 %), suivie par la possibilité de travailler à domicile (9 %). Le Covid-19 (6 %) était la cinquième raison mentionnée pour expliquer la non-mobilité [F1].

### 32 KM PARCOURUS PAR JOUR, 6 DE MOINS QU'EN 2015

La distance journalière moyenne parcourue en 2021 par la population vaudoise sur le territoire suisse, 32 km, a été inférieure de 16 % à celle de 2015 (-6 km). Le temps moyen passé en déplacement, sans compter les temps d'attente et de correspondance, a, lui, diminué de 8 % entre 2015 et 2021 (-6 minutes) pour atteindre 77 minutes par jour. L'impact de la pandémie s'est ressenti plus fortement au 1<sup>er</sup> trimestre, puisque seuls 27 km par jour ont été parcourus entre janvier et mars, soit bien moins que les 34 km quotidiens effectués le reste de l'année. Le cumul des restrictions sanitaires avait été particulièrement lourd entre la mi-janvier et la fin février 2021, avec la fermeture des commerces non essentiels et des restaurants, ainsi que l'imposition du télétravail par le Conseil fédéral.

Des données expérimentales<sup>1</sup> disponibles sur le plan national permettent d'estimer l'effet de ces restrictions sur la mobilité. Le recul des distances parcourues en Suisse atteint ainsi 31 % sur la période comprise

### [F1] RAISONS DE LA NON-MOBILITÉ, VAUD, 2021



entre le 10 janvier et le 6 mars 2021, comparativement à la même période de 2020, lorsque la pandémie n'avait pas encore impacté la mobilité.

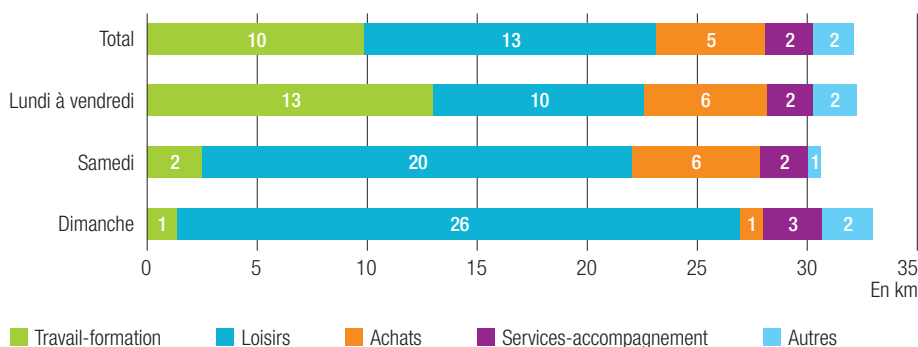
### 43 KM POUR LES JEUNES ADULTES ET LES PERSONNES ACTIVES À PLEIN TEMPS

En 2021, les hommes ont parcouru des distances plus grandes (37 km) que les femmes (27 km), tout comme les jeunes adultes (43 km pour les 18-24 ans) en comparaison avec les seniors (21 km pour les 65-79 ans). Les personnes actives à plein temps se sont également déplacées davantage (43 km) que celles travaillant à temps partiel (34 km). D'autre part, la population des communes rurales a effectué des distances plus grandes (41 km) que celles parcourues par les personnes résidant dans des communes urbaines (28 km). En comparaison avec la moyenne nationale (30 km), la population vaudoise a parcouru 2 km de plus par jour en 2021.

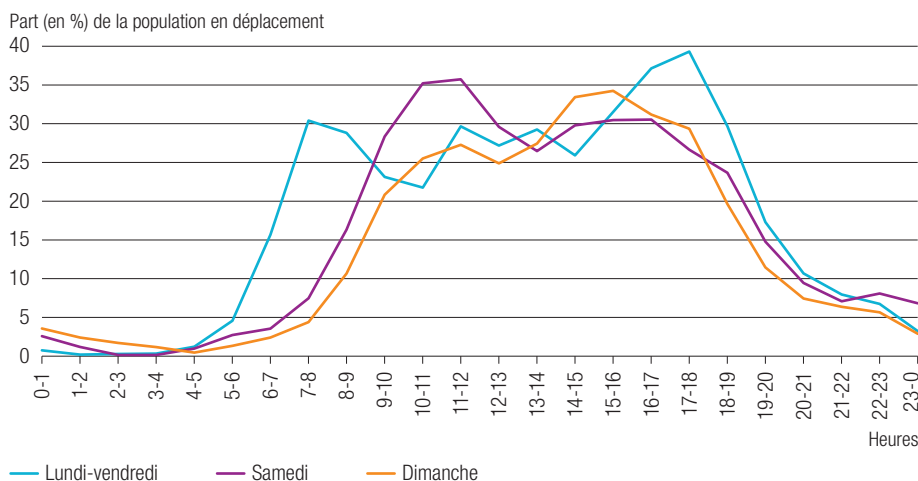
### LES LOISIRS COMME PRINCIPAL MOTIF DE DÉPLACEMENT

Alors que la distance moyenne parcourue varie peu selon le jour de la semaine, ce sont les motifs de déplacement qui distinguent la mobilité des jours de semaine de celle du week-end [F2]. Du lundi au vendredi, les trajets pour se rendre sur le lieu de travail ou de formation et en revenir arrivent en tête avec 13 km, suivis par les déplacements pour les loisirs (10 km) et ceux liés aux achats (y compris la consommation de services) avec 6 km. Le samedi, les distances parcourues pour les loisirs doublent par rapport à la semaine pour atteindre 20 km, loin devant les déplacements pour les achats (6 km). Enfin, la mobilité du dimanche est avant tout dédiée aux loisirs, avec 26 km effectués sur un total de

[F2] DISTANCE JOURNALIÈRE SELON LE MOTIF DE DÉPLACEMENT, VAUD, 2021



[F3] PERSONNES MOBILES AU COURS DE LA JOURNÉE, VAUD, 2021



### Microrecensement mobilité et transports 2021

Le microrecensement mobilité et transports (MRMT), enquête réalisée au niveau suisse tous les cinq ans par l'Office fédéral de la statistique (OFS) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE), s'intéresse aux comportements de la population en matière de mobilité. En 2021, 5000 personnes domiciliées dans le canton de Vaud et âgées d'au moins 6 ans ont été interrogées par téléphone dans le cadre du MRMT.

Initialement prévu en 2020, le MRMT, qui se déroule sur l'ensemble de l'année, a été suspendu en mars 2020 en raison des mesures prises par le Conseil fédéral pour endiguer la pandémie de Covid-19. En conséquence, l'enquête MRMT a été entièrement reconduite en 2021. Disposant exceptionnellement de données de deux années consécutives pour une période de plusieurs semaines, soit la période qui a précédé immédiatement le début de la pandémie et la même période pendant la pandémie, l'OFS et l'ARE ont décidé de comparer ces deux jeux de données dans le cadre d'une analyse spéciale<sup>1</sup>.

33 km. Globalement, sur l'ensemble de l'année 2021, la mobilité de loisirs représentait les plus grandes distances quotidiennes moyennes (13 km), devant les déplacements pour le travail et la formation (10 km), puis ceux liés aux achats (5 km).

### EN SEMAINE, LE TRAVAIL DICTE LES HORAIRES DE DÉPLACEMENT

Du lundi au vendredi, jours durant lesquels le travail et la formation correspondent au motif principal de déplacement, les heures de pointe (tous moyens de transport confondus) se situent entre 7 et 9 heures, durant la pause de midi et surtout en fin d'après-midi. C'est en effet entre 17 et 18 heures que la part des personnes en déplacement est la plus élevée (39%). Outre les retours du travail, les trajets liés aux loisirs et aux achats de biens et de services s'intensifient en fin de journée [F3].

Le samedi, le pic de mobilité se situe en fin de matinée, période durant laquelle 35% des personnes sont en déplacement. Quant au dimanche, c'est entre 14 et 16 heures que la population est la

plus mobile, avec une personne sur trois qui se déplace, essentiellement dans le cadre d'activités de loisirs.

### TROIS QUARTS DES DISTANCES EN TRANSPORT INDIVIDUEL MOTORISÉ

En 2021, sur les 32 km parcourus en moyenne chaque jour par la population vaudoise, 24 km l'ont été en transport individuel motorisé (TIM: voitures et motocycles), soit 75 % de la distance quotidienne. Les transports publics (TP) se placent en deuxième position avec 5,4 km, soit 17 % de la distance journalière. Enfin, 2,1 km ont été effectués chaque jour à pied ou à vélo (mobilité active: 6 %) [F4]. La répartition modale des déplacements basée sur la durée de trajet renforce le poids de la mobilité active. Les étapes réalisées à pied ou à vélo représentent en effet 42 % du temps de trajet parcouru, soit 32 minutes par jour. C'est trois minutes de moins que le temps passé en TIM (45 % du total). La part des TP tombe quant à elle à 10 % du total journalier, soit 8 minutes.

En comparaison avec l'année 2015, ce sont les distances parcourues en TP qui se sont le plus réduites en 2021 (-30 %). La baisse des distances effectuées en TIM (-13 %) a été plus modérée, tout comme celle des distances parcourues à pied ou à vélo (-11 %). Ce sont essentiellement les modifications des pratiques de mobilité, fortement influencées par le contexte sanitaire, qui expliquent ce résultat. Il contraste d'ailleurs avec les tendances observées entre 2000 et 2015, période caractérisée par un recours moins intensif au TIM et une utilisation plus large des transports en commun. La répartition modale

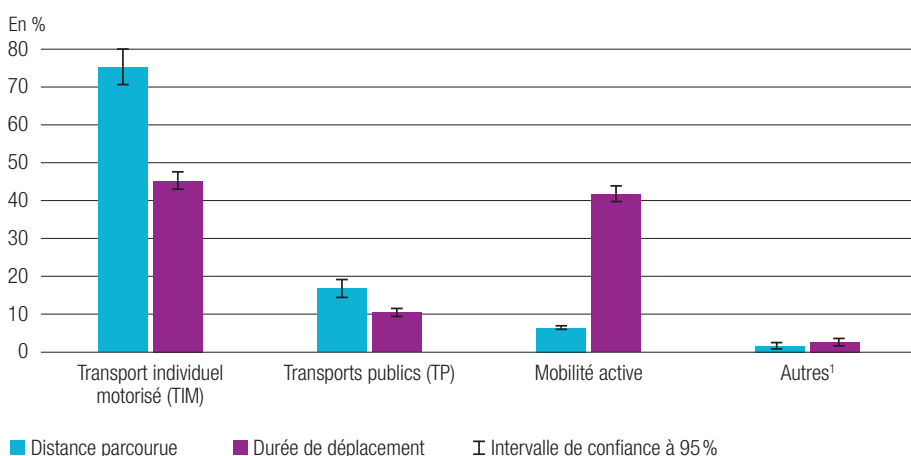
### Mobilité quotidienne

La mobilité au quotidien est analysée ici sous l'angle des déplacements et des étapes, grâce auxquels il est possible de suivre les motifs de déplacement et les moyens de transport utilisés au fil de la journée. L'étape correspond à l'utilisation d'un moyen de transport particulier (voiture, train, bus, vélo, etc.). Un déplacement, qui peut être constitué de plusieurs étapes, est défini par un motif précis (travail, loisirs, achat, etc.). Chaque changement de motif entraîne le début d'un nouveau déplacement.

### Répartition modale

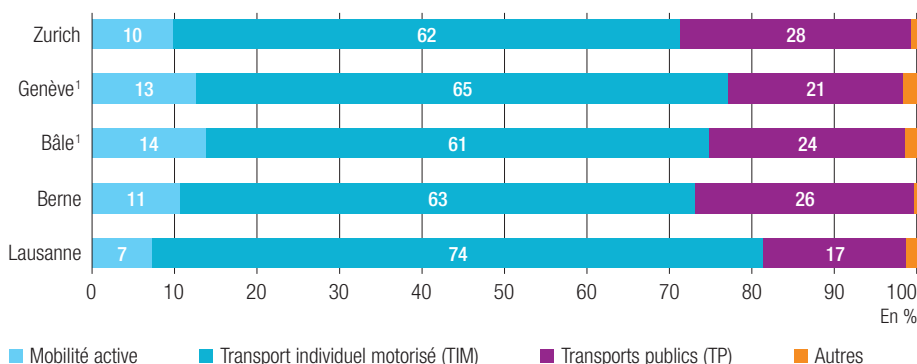
La répartition modale analysée dans ce Numerus correspond à la part que représente chaque groupe de moyens de transport dans le total des déplacements effectués en Suisse, selon la distance parcourue ou la durée du trajet.

#### [F4] RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS, VAUD, 2021



<sup>1</sup> Principalement les taxis, autocars, camions et bateaux.

#### [F5] RÉPARTITION MODALE DES DISTANCES PARCOURUES EN SUISSE, SELON LES PRINCIPALES AGGLOMÉRATIONS, 2021



<sup>1</sup> Pour les agglomérations transfrontalières, seule la partie suisse a été considérée.

observée en 2021 se rapproche ainsi de la situation qui prévalait en 2005, soit à l'aube de la création de la Communauté tarifaire vaudoise Mobilis et trois ans avant la mise en service du métro M2 à Lausanne. Difficile de savoir aujourd'hui dans quelle mesure les changements de comportement en matière de mobilité observés durant la pandémie vont se maintenir dans les années à venir.

### RECOURS AUX TRANSPORTS EN COMMUN PLUS ÉLEVÉ À BERNE QU'À LAUSANNE

A l'échelle des agglomérations<sup>2</sup>, la mobilité de la population suisse allemande se distingue par une utilisation plus intensive des TP et un recours plus modéré au TIM qu'en Suisse romande [F5]. A titre d'exemple, la part des distances parcourues en TP par les personnes vivant dans l'agglomération bernoise (26 %) était de 9 points de pourcentage supérieure à celle de la population lausannoise en 2021. D'autre part, le recours au TIM était plus faible à Berne (63 %) qu'à Lausanne (74 %). Enfin, la mobilité active tenait une place plus marquée dans la capitale fédérale.

### LA PANDÉMIE DOPE L'ACHAT DE VÉLOS ÉLECTRIQUES

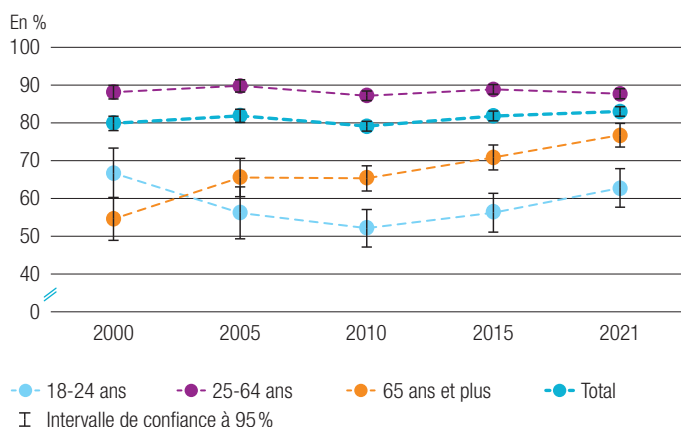
En 2021, 79 % des ménages vaudois possédaient au moins une voiture, soit une pro-



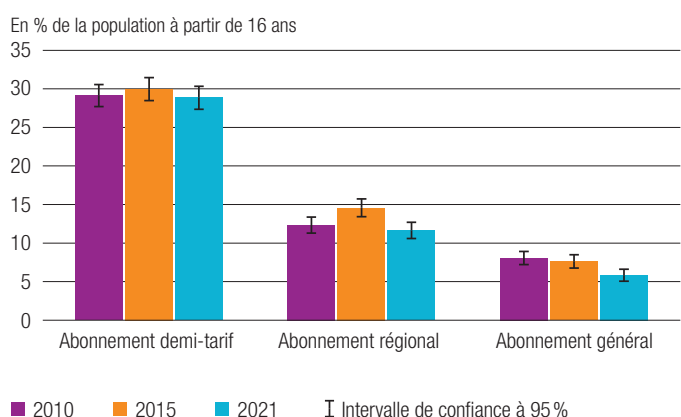
portion stable par rapport à 2015. Si 50 % des ménages vaudois disposaient d'une seule voiture, plus d'un quart en possédaient plusieurs : 23 % des ménages disposaient de deux voitures et 6 % de trois ou plus. Le nombre de voitures par ménage variait entre 1,0 pour les ménages résidant dans les communes urbaines et 1,6 pour ceux domiciliés en milieu rural.

L'équipement des ménages en vélos électriques a été accéléré durant la pandémie. En 2021, les ménages vaudois étaient ainsi trois fois plus nombreux (13 %) à posséder un ou plusieurs vélos électriques qu'en 2015 (4 %). Au niveau national, c'est même un ménage sur cinq (20 %) qui en était équipé. Selon Velosuisse, les ventes de vélos électriques ont triplé en Suisse entre 2015 et 2021. Près de quatre vélos vendus sur dix (38 %) en 2021 disposaient ainsi d'une assistance électrique, contre 21 % en 2015.

### [F6] POSSESSION DU PERMIS DE CONDUIRE, VAUD



### [F7] POSSESSION D'ABONNEMENT DE TRANSPORTS PUBLICS, VAUD



### TOUJOURS PLUS DE SENIORS AU VOLANT

Au sein de la population vaudoise âgée de 18 ans et plus, 83 % des personnes étaient titulaires d'un permis de conduire (voiture) en 2021, les hommes (90 %) plus souvent que les femmes (77 %). Alors que les jeunes de 18 à 24 ans n'étaient que 63 % à posséder le permis, c'était le cas de 88 % des personnes de 25 à 64 ans et de 77 % des seniors. Au sein de chaque génération, les femmes disposent moins souvent du permis que les hommes. L'écart le plus marqué se situe parmi la population retraitée, avec seulement 67 % de femmes titulaires du permis contre 90 % parmi les hommes. De génération en génération, l'accès au permis de conduire s'est généralisé, notamment auprès des femmes. Seuls 55 % des seniors possédaient le permis en 2000. Vingt et un ans plus tard, ils étaient plus des trois quarts (77 %) à en être titulaires [F6].

### RECU DES TITULAIRES D'ABONNEMENT DE TRANSPORTS PUBLICS EN 2021

Les personnes de 16 ans et plus étaient 46 % à posséder un abonnement de transports publics en 2021, demi-tarif compris. Deux tiers des jeunes de moins de 25 ans en étaient titulaires. Quel que soit l'âge, les femmes détiennent plus souvent un abonnement que les hommes. La différence est particulièrement marquée au sein de la jeune génération, avec 74 % des femmes qui sont titulaires d'un abonnement de TP, contre 60 % des hommes. La généralisation des possibilités de télétravail, qui s'est accélérée suite à la crise sanitaire, a eu comme conséquence un recul de la clientèle abonnée aux TP en 2021<sup>3</sup>. Si le demi-tarif a bien résisté par rapport à 2015 en conservant une part de 29 % de titulaires, les abonnements régionaux de type *Mobilis* ont perdu une part de leur clientèle (de 15 % à 12 %), de même que l'abonnement général (de 8 % à 6 %) [F7]. A l'échelle nationale, c'est en Suisse alémanique que l'on comptait le plus de titulaires d'abonnements de TP (59 %), devant la Suisse romande (43 %) et la Suisse italienne (26 %).

<sup>1</sup> OFS, ARE. Impact de la pandémie de COVID-19 sur le comportement en matière de mobilité, octobre 2021.

<sup>2</sup> Agglomérations selon la nomenclature OFS «Espace à caractère urbain 2012».

<sup>3</sup> Il s'agit ici de résultats relatifs à l'ensemble de l'année 2021. Ils ne tiennent donc que partiellement compte de l'introduction de nouveaux modèles d'abonnements tels que le FlexiAbo, disponible à partir d'août 2021.

Source des données: OFS, ARE, Microrecensements mobilité et transports (MRMT) 2000, 2005, 2010, 2015 et 2021.



Pour en savoir plus ...

- Mobilité de la population vaudoise – [vd.ch/stat-mobilite](http://vd.ch/stat-mobilite)

NUMERUS est gratuit et disponible dès sa diffusion en format numérique. Pour recevoir votre prochain NUMERUS directement par e-mail, vous pouvez vous inscrire ici: [vd.ch/numerus](http://vd.ch/numerus)