

Les pratiques intermodales en Suisse

Les chiffres-clés issus du Microrecensement Mobilité et Transports

Sébastien Munafò

EPFL | TraCE | LaSUR



Strasbourg, le 19 novembre 2014



Plan

1. Introduction

- > Le Microrecensement Mobilité et Transports
- > Méthodologie

2. Les chiffres-clés

- > La situation en 2005
- > La situation en 2010
- > Où est le plus pratiquée l'intermodalité ?
- > Pour quels motifs ?
- > Qui la pratique le plus ?

3. Synthèse et enseignements

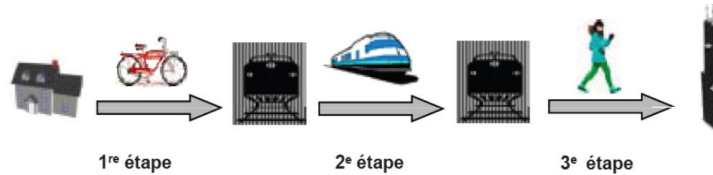


1. Introduction

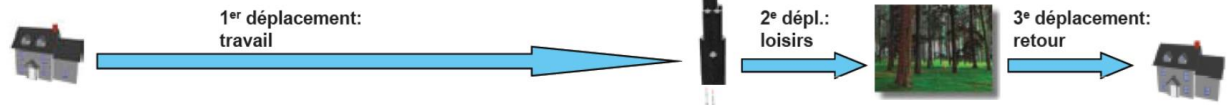
> Le Microrecensement Mobilité et Transports (MRMT)

- L'enquête la plus vaste et détaillée concernant la mobilité en Suisse. Menée tous les 5 ans depuis 1974.
- Plus de **62'00** interviews réalisés par téléphone (déplacements de la veille, vacances et excursions).
- Glossaire :

Etapas



Déplacements



> L'intermodalité

- L'utilisation de plusieurs moyens de transport (y compris marche supérieure ou égale à 800m) pour **un même déplacement** (déplacements d'au moins deux étapes).



1. Introduction

> Méthodologie pour nos analyses

- Sélection des étapes :
 - **Marche** sur une distance de plus de 800 m ;
 - **Vélo** : conventionnel ou électrique ;
 - **Bus** : urbain ou Car Postal ;
 - **Tram** : urbain ou métro léger ;
 - **Train** : y compris trains à crémaillère ;
 - **Voiture** : conducteur ou passager ;
 - **Deux-roues motorisés** : vélomoteur, scooter, moto.
- Identification des déplacements dans lesquels une ou plusieurs combinaisons de ces étapes sont constatées.
- Tris croisés et tests statistiques.



2. Les pratiques intermodales en chiffres

> La situation en Suisse en 2005

- Des pratiques qui concernent globalement une faible part des déplacements ;
- La marche en combinaison avec le bus, le train ou la voiture constituent les combinaisons les plus fréquentes en 2005.

	Au moins une combinaison intermodale						8.7%
	Marche 800m	Vélo	Bus	Tram	Train	2RM	
Vélo	0.3%						
Bus	2.0%	0.1%					
Tram	0.9%	0.1%	0.8%				
Train	2.3%	0.5%	1.6%	0.8%			
Voiture	2.4%	0.2%	0.3%	0.2%	0.7%		
2RM	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	



2. Les pratiques intermodales en chiffres

> La situation en Suisse en 2010

- En 2010, une stabilité de la part des déplacements intermodaux qui cache une évolution conséquente en 5 ans :
 - La marche ou le bus combinés au train croissent significativement ;
 - La voiture combinée à la marche représentent moins de déplacements qu'en 2005.

	Au moins une combinaison intermodale					8.9%
	Marche 800m	Vélo	Bus	Tram	Train	2RM
Vélo	0.2%					
Bus	2.0%	0.2%				
Tram	0.9%	0.1%	0.8%			
Train	2.5%	0.5%	2.0%	0.8%		
Voiture	1.8%	0.1%	0.3%	0.2%	0.7%	
2RM	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%



2. Les pratiques intermodales en chiffres

> Où est pratiquée le plus l'intermodalité ?

- L'intermodalité est clairement une **pratique urbaine** qui concerne la mobilité douce et l'utilisation des transports publics ou du train. On note cependant chez les habitants des communes périphériques et rurales des croissances significatives de ce type de déplacements.

	Centre des agglomérations		Couronnes d'agglomérations		Communes rurales et périphériques	
	2005	2010	2005	2010	2005	2010
MD-MD	0.3%	0.3%	0.2%	0.2%	0.3%	0.2%
MD-TP	7.6%	8.1%	6.0%	6.2%	3.7%	4.3%
MD-TIM	2.3%	1.5%	2.8%	2.1%	2.6%	2.1%
TP-TP	4.5%	4.8%	3.4%	3.9%	1.4%	2.0%
TP-TIM	1.0%	1.1%	1.3%	1.3%	1.4%	1.5%
TIM-TIM	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
Au moins une combinaison	10.5%	10.6%	9.2%	9.0%	6.4%	6.7%



2. Les pratiques intermodales en chiffres

> Les chiffres pour les grandes agglomérations suisses

- Des pratiques davantage ancrées dans les villes alémaniques que dans les villes latines.
- L'utilisation très importante du train et des transports publics dans ces villes explique en grande partie cet ancrage. Il reflète aussi les excellentes connexions des réseaux urbains et interurbains.

2010	Zurich	Genève	Bâle	Lausanne	Berne	Lugano
MD-MD	0.1%	0.1%	0.4%	0.1%	0.4%	0.0%
MD-TP	9.1%	5.6%	9.6%	6.1%	10.0%	2.6%
MD-TIM	1.8%	1.5%	1.9%	2.4%	2.1%	3.0%
TP-TP	7.6%	2.7%	5.8%	3.8%	5.7%	0.7%
TP-TIM	1.5%	0.7%	1.1%	1.5%	1.2%	0.6%
TIM-TIM	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Au moins une combinaison	13.1%	8.0%	12.1%	9.7%	13.2%	5.4%





2. Les pratiques intermodales en chiffres

> Pour quels motifs de déplacement ?

- En 2010, les motifs **formation** et **travail** présentent les plus grandes parts de déplacements intermodaux. Les déplacements d'achats et d'accompagnement sont les plus monomodaux.
- Les déplacements de loisirs présentent des parts non négligeables (par ex MD-TP et MD-TIM).

	Travail	Formation	Achats	Dépl. prof.	Loisirs	Accompagnement	Autres motifs
MD-MD	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%
MD-TP	4.5%	6.3%	2.0%	2.2%	3.0%	0.5%	2.5%
MD-TIM	0.8%	0.3%	1.0%	0.8%	2.9%	0.8%	1.6%
TP-TP	5.4%	6.5%	1.3%	3.0%	2.1%	0.5%	2.4%
TP-TIM	1.4%	1.8%	0.4%	1.7%	1.1%	0.4%	1.5%
TIM-TIM	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%
Au moins une combinaison	12.1%	15.0%	4.9%	7.9%	9.4%	2.3%	8.0%



2. Les pratiques intermodales en chiffres

> Qui la pratique le plus ?

- Plutôt les **jeunes** : 17% de leurs déplacements se caractérisent par une combinaison intermodale, essentiellement des combinaisons MD-TP ;
- Un peu plus pratiquée par les **femmes** (également de plus grandes utilisatrices des TP).
- Plutôt les **actif bien formés** : 11% des déplacements des universitaires présentent au moins une combinaison intermodale (de plus grands utilisateurs du train).

	6-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans ou plus	Hommes	Femmes	Apprentissage ou moins	Secondaire supérieur	Université, haute école
Au moins une combinaison	8.7%	17.0%	8.5%	7.3%	7.5%	8.4%	9.4%	8.5%	10.3%	11.0%



3. Synthèse et enseignements

> Ce qu'il faut retenir

- Des pratiques qui évoluent rapidement en parallèle à l'utilisation croissante du train et des transports publics enregistrée en Suisse. Elles s'ancrent dans les modes de vie urbains mais concernent aussi les habitants des couronnes plus éloignées des agglomérations.
- Les combinaisons de type P+R représentent encore des parts marginales de déplacements.
- Les agglomérations suisse-alsémaniques se caractérisent par des pratiques plus importantes qui traduisent l'excellente organisation des interconnexions des réseaux urbains et interurbains.
- Les motifs routiniers et contraints sont les plus intermodaux même si les loisirs ne sont pas en reste.
- Les jeunes ainsi que les actifs formés sont ceux qui la pratiquent le plus.

> Quelques enseignements

- En Suisse, la pratique de l'intermodalité est aussi urbaine et qu'interurbaine. Elle n'est pas forcément synonyme de mobilité de proximité (une singularité suisse ?).
- Les gares, en tant qu'interfaces de transports deviennent des points névralgiques du système qui peuvent également être victimes de leurs succès.
- Les P+R ne méritent peut-être pas toute l'attention médiatique qu'on leur accorde.



Merci pour votre attention

sebastien.munafo@epfl.ch