

Enquête sur la perception de l'aménagement du territoire du Canton de Vaud

Dans le cadre de l'élaboration du Plan Directeur Cantonal 2050

CLEMENT RAMES, LUCIE PALANCHE, FLORIAN MASSE,
VINCENT KAUFMANN ET GUILLAUME DREVON

NOVEMBRE 2024



IMPRESSUM

Comité de pilotage des études

DGTL – Etat de Vaud: Thibault Leuthold, Romain Herren, Julien Martin

EPFL: Clément Rames, Lucie Palanché, Florian Masse, Vincent Kaufmann et Guillaume Devon

Mandataire(s)

Direction générale du territoire et du logement (DGTL), Etat de Vaud:

Thibault Leuthold, Romain Herren, Julien Martin

Auteurs

Clément Rames

Lucie Palanché

Florian Masse

Prof. Vincent Kaufmann

Dr. Guillaume Devon

Doctorant | LaSUR (ingénieur)

Doctorant | LaSUR (sociologue)

Post-doc | LaSUR (géographe)

Directeur du LaSUR (sociologue)

Collaborateur scientifique Post-Doc | LaSUR (géographe)

Renseignements

Prof. Vincent Kaufmann

Le rapport reflète le point de vue des auteurs. Ce dernier ne correspond pas nécessairement à celui des commanditaires.

Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL)

vincent.kaufmann@epfl.ch

Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne

Faculté de L'Environnement Naturel, Architectural et Construit

Laboratoire de Sociologie Urbaine

ENAC – Impressum

Novembre 2024

ENQUETE SUR LA PERCEPTION DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE DU CANTON DE VAUD

Dans le cadre de l'élaboration du Plan Directeur Cantonal 2050

1. Introduction: le Panel Lémanique

1.1. Contexte

La Suisse, à l'instar d'autres pays européens, se retrouve face à l'urgence climatique. Plusieurs collectivités locales, dont les Cantons de Genève et de Vaud, ont même déclaré « l'état d'urgence climatique » pour leur territoire, ce qui implique une réorientation très forte de nombreuses politiques publiques.

Une partie du travail pourra être menée grâce à de nouvelles technologies dites propres ou à des optimisations liées à la digitalisation. Il n'en reste pas moins que pour atteindre les objectifs fixés par la COP21 dans le cadre des accords de Paris, il est également nécessaire de compter sur une transformation importante des modes de vie. La transformation des modes de vie concerne de multiples sphères d'activités :

- professionnelle (travail, télétravail, voyages professionnels) ;
- des loisirs et des achats (téléachat, destinations et activités préférées) ;
- familiale.

La mobilité, qui se retrouve au croisement de ces sphères d'activités, est directement concernée par cette transformation des modes de vie. Il est non seulement question de la portée spatiale des déplacements, mais aussi des moyens de transport utilisés. La problématique de la mobilité s'étend par ailleurs jusqu'aux choix de localisation résidentielle, à l'équipement des quartiers en commerces et services, ou encore à leur accessibilité.

Pour être en mesure de mener une recherche de pointe sur la transition des modes de vie afin d'atteindre la neutralité carbone, la faculté ENAC de l'EPFL a choisi de lancer une enquête panel prévue sur une durée de 5 ans. Celle-ci a pour but de mesurer l'évolution des comportements, des usages et des opinions des individus de façon longitudinale à la manière d'un observatoire. Ce panel est pérenne dans le temps et se compose d'un échantillon représentatif de la population de l'Arc Lémanique amené à répondre régulièrement à diverses enquêtes. Il s'inscrit dans le déploiement du cluster de recherche ENAC «Sustainable Territories» et fournit une infrastructure que la faculté ENAC met au service de ses laboratoires en vue de développer des recherches interdisciplinaires.

Le périmètre du panel couvre l'ensemble de l'Arc Lémanique, c'est-à-dire les cantons de Genève et de Vaud, une partie des cantons de Fribourg et du Valais, le Pays de Gex, le Chablais et le Genevois français. Celui-ci a été établi en tenant compte de la structure des mobilités entre les communes émettrices (de résidence) et attractive pour l'emploi ou d'autres activités quotidiennes. Les communes incluses dans le Panel Lémanique se découpent selon une typologie territoriale en 5 catégories :

- centres de grandes agglomérations ;
- agglomérations centres et suburbains ;
- périphéries d'agglomération ;
- centres secondaires ;
- faibles densités et périurbain.

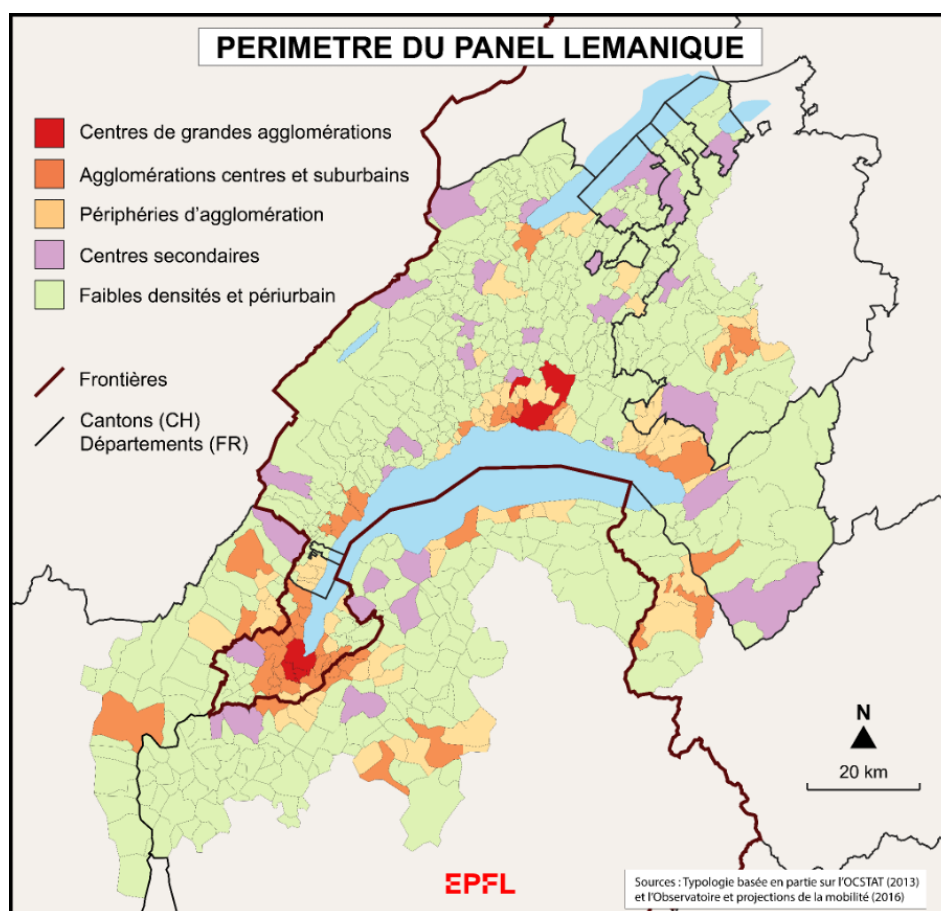


Figure 1. Le périmètre géographique du panel lémanique

1.2. Motivation

Le plan directeur cantonal (PDCn) est l'instrument stratégique qui oriente l'organisation du territoire du Canton de Vaud dans un horizon de 15 à 25 ans. Il permet ainsi de coordonner les activités qui ont des incidences importantes sur le territoire et l'environnement.

Le PDCn en vigueur a été adopté par le Grand Conseil en 2007, puis approuvé par le Conseil fédéral en 2008. Suite à un monitoring et à diverses réflexions sur la forme du PDCn, il ressort que la majorité des mesures en vigueur n'est plus à jour et que le document est difficile à utiliser. Une révision complète du PDCn, tant sur le fond que sur la forme, est donc nécessaire. C'est dans ce contexte que la DGTL a entamé l'élaboration du PDCn 2050¹.

La planification directrice nécessite une étroite coordination entre les différentes échelles territoriales. Il importe donc d'y associer activement les actrices et les acteurs concernés. Trois groupes d'actrices et d'acteurs-clés ont été identifiés: le grand public; les entités communales et régionales; les groupes d'intérêt qui seront représentés dans un groupe d'accompagnement. Le grand public a été consulté par le biais de deux enquêtes consécutives: une enquête ouverte au public de septembre à novembre 2023, puis la vague du panel lémanique qui fait l'objet du présent rapport. Les entités communales et régionales seront, elles, plus étroitement impliquées au travers de trois séries d'ateliers régionaux qui se tiendront dans tout le Canton, la première vague ayant lieu dans l'automne 2024.

¹ <https://vd.pdcn.ch/fr/demarche>

2. Données et méthodologie

2.1. Design de l'enquête

La méthodologie de constitution du panel a été développée avec l'équipe de FORS de l'Université de Lausanne, spécialisée dans ce type d'enquêtes. A partir d'un tirage initial, les répondants sont sollicités pour les différentes enquêtes prévues sur une durée de 5 ans. La taille de l'échantillon initial tient compte de la décroissance prévisionnelle de l'échantillon au fil du temps et de façon à ce que les données de la dernière enquête aient encore des effectifs qui la rendent exploitable en fonction des différenciations territoriales retenues (5 secteurs). Les données issues des différentes enquêtes du panel lémanique EPFL sont mises à disposition de la communauté scientifique et des partenaires du projet sur la «Urban and territorial data platform» développée à l'ENAC.

L'utilisation du Panel lémanique pour interroger des problématiques d'aménagement du territoire et de transition écologique permet d'identifier les demandes d'intervention publiques émises par les citoyens ainsi que leurs attitudes à l'égard des grandes problématiques de l'aménagement du territoire comme la densification, la préservation des espaces naturels, la mobilité ou la digitalisation des services publics.

Pour cette enquête, 11'219 invitations ont été envoyées par courrier papier afin d'obtenir l'échantillon souhaité. Deux courriers de relance permettent également d'assurer le volume de recrutement nécessaire. Comme modalité de passage des enquêtes, le mode digital est retenu, avec une passation sur site web.

2.2. Redressement de la base de données

D'après les analyses préliminaires menées, en ce qui concerne les individus enquêtés du côté Suisse, l'échantillon est globalement représentatif de la population cible. Une exception est à noter: le niveau de diplôme, avec une forte surreprésentation du degré tertiaire (les plus diplômés). Ce décalage est susceptible d'avoir une influence sur les opinions des répondants quant aux aménagements du territoire et leur attitude vis-à-vis de la transition écologique du Canton.

Afin de s'assurer de la représentativité statistique de la base de données au niveau du Canton de Vaud, nous avons procédé à un redressement sur quatre dimensions: le genre, l'âge, le niveau d'études atteint et le statut d'activité. Les données de références proviennent du portail officiel de statistiques de l'état de Vaud², pour l'année 2022.

² <https://www.vd.ch/etat-droit-finances/statistique/statistiques-par-domaine/01-population/etat-et-structure-de-la-population>

3. Profil socio-démographique des répondants

3.1. Découpage territorial en districts du Canton de Vaud

Dans la continuité des ateliers participatifs pour le nouveau plan directeur cantonal développés par la DGTL sur tout le territoire, et de l'enquête "c'est quoi le plan" effectuée par le Bureau Mobil'Homme début 2024, l'échelle du district a été retenue comme division géographique du Canton de Vaud pour cette étude.

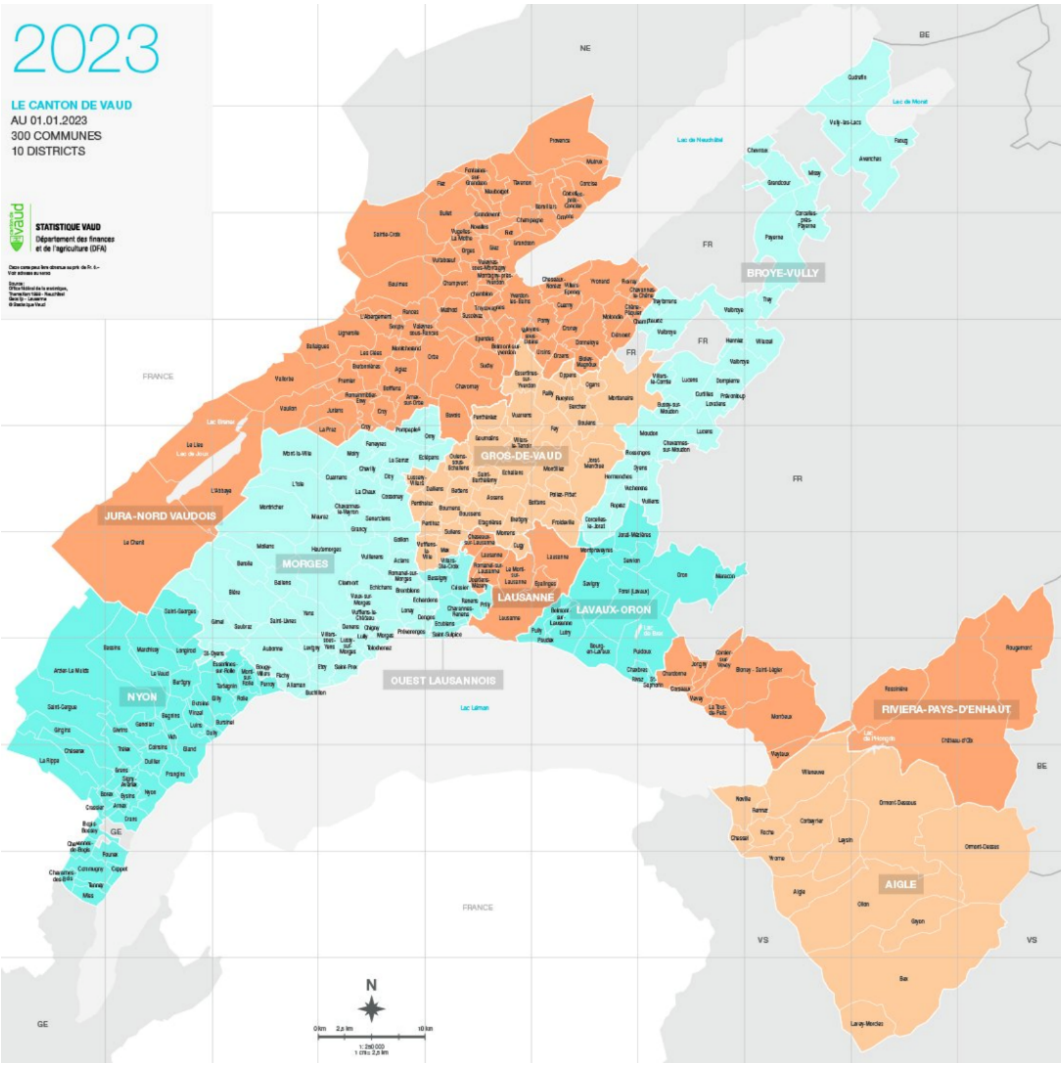


Figure 2. Le découpage du Canton en Districts (source: Statistique Vaud, 2023)

Le tableau 1 résume le nombre brut de répondants, et le total de réponses pondérées après redressement de la base de données. Ce tableau indique un échantillonnage relativement harmonieux entre les différents districts, avec une légère sur-représentation de Morges et Lausanne, et à l'inverse une sous-représentation assez marquée de l'ouest-lausannois.

Tableau 1. Nombre de répondants et de réponses pondérées par districts

District	# répondants	réponses pondérées
Aigle	97	126
Broye-Vully	104	118
Gros-de-Vaud	113	124
Jura-Nord vaudois	233	237
Lausanne	518	486
Lavaux-Oron	168	195
Morges	202	191
Nyon	265	289
Ouest lausannois	120	230
Riviera-Pays d'Enhaut	172	205
Total	1 992	2 200

3.2. Profil socio-démographique des répondants par districts

La répartition de l'échantillon en fonction du genre est plutôt homogène selon les districts (tab. 2). Seuls les districts de Broye-Vully, Riviera-Pays d'Enhaut, Aigle et Ouest lausannois se démarquent par une forte proportion de femmes (entre 57% et 60%).

Tableau 2. Répartition de l'échantillon en fonction du genre et par districts (% des réponses pondérées)

Genre	Lausanne	Morges	Broye-Vully	Riviera-Pays d'Enhaut	Aigle	Ouest lausannois	Lavaux-Oron	Jura-Nord vaudois	Gros-de-Vaud	Nyon
Homme	51,67	48,8	41,87	39,67	42,63	40,44	44,08	51,42	45,21	46,24
Femme	46,66	50,13	58,13	58	57,37	59,56	54,86	48,03	54,22	52,21
Non-binaire / agendre	0,2	0,64		1,6						1,55
Préfère ne pas répondre	1,48	0,43		0,73			1,05	0,55	0,57	

Globalement, les différentes catégories d'âge sont correctement représentées dans les différents districts. On notera un échantillon nettement plus âgé que la moyenne dans le district de Morges, un échantillon bien plus jeune dans l'Ouest lausannois, et une large proportion de 35-64 ans dans le Gros-de-Vaud.

Tableau 3. Répartition de l'échantillon en fonction du groupe d'âge et par districts (% des réponses pondérées)

Age	Lausanne	Morges	Broye-Vully	Riviera-Pays d'Enhaut	Aigle	Ouest lausannois	Lavaux-Oron	Jura-Nord vaudois	Gros-de-Vaud	Nyon
18-24 ans	10,11	8,33	15,93	10,02	16,48	26,1	22,51	18,21	7,42	22,63
25-34 ans	22,28	12,41	22,29	20,1	16,81	19,45	9,75	13,08	11,38	10,54
35-49 ans	32,48	20,5	21	22,58	20,4	24,75	24,19	23,22	41,64	25,95
50-64 ans	18,71	30,98	19,88	24,64	30,57	15,16	25,38	26,66	30,71	22,95
65 ans et plus	16,44	27,78	20,9	22,66	15,73	14,54	18,16	18,83	8,84	17,92

Le niveau d'études, sans surprise, est peu uniforme selon les districts, avec de forts contrastes spatiaux. A Lausanne, plus de 60% de la population détient un diplôme du degré tertiaire, tandis que moins de 4% de la population n'a atteint qu'un degré secondaire I, et 33% un degré secondaire II. A l'inverse, dans le district de Broye-Vully, près de 18% de la population a atteint un degré secondaire I, 55% un degré secondaire II, mais seulement 27% un degré tertiaire. La proportion de degré secondaire I est la plus contrastée, passant de 5% dans l'Ouest lausannois à près de 18% dans le Jura-nord vaudois (tab. 4).

Tableau 4. Répartition de l'échantillon en fonction du niveau d'études et par districts (% des réponses pondérées)

Niveau d'études	Lausanne	Morges	Broye-Vully	Riviera-Pays d'Enhaut	Aigle	Ouest lausannois	Lavaux-Oron	Jura-Nord vaudois	Gros-de-Vaud	Nyon
Degré secondaire I	3,98	8,76	17,92	11,17	13,82	4,9	10,27	17,88	14,13	8,19
Degré secondaire II	33,26	45,4	54,77	32,37	43,93	50,68	36,64	37,24	40,12	42,29
Degré tertiaire	61,63	45,48	27,31	55,49	42,25	44,42	53,08	44,49	45,74	49,01
Sans diplôme	1,14	0,36		0,97				0,38		0,5

Le statut sur le marché de l'emploi est également marqué par d'importants contrastes spatiaux. Plus des trois quarts des répondants du Gros-de-Vaud sont actifs occupés, tandis que moins de la moitié d'entre eux le sont dans le district de Broye-Vully. Dans ce dernier, plus de 10% des répondants sont sans emploi, à l'instar du district d'Aigle. A Morges, les personnes retraitées représentent 31% de l'échantillon, tandis qu'elles sont moins de 13% dans le Gros-de-Vaud. Dans les districts de Nyon et de l'Ouest lausannois, les personnes en formation représentent plus d'un cinquième de l'échantillon. Les femmes et hommes au foyer sont la catégorie professionnelle la moins répandue, allant de 1% à Morges ou dans l'Ouest lausannois à 5% dans les districts de Broye-Vully et Gros-de-Vaud.

Tableau 5. Répartition de l'échantillon en fonction du statut sur le marché de l'emploi et par districts (% des réponses pondérées)

Statut professionnel	Lausanne	Morges	Broye-Vully	Riviera-Pays d'Enhaut	Aigle	Ouest lausannois	Lavaux-Oron	Jura-Nord vaudois	Gros-de-Vaud	Nyon
Population active occupée	63,47	56,07	46,62	53,2	55,51	53,9	53,71	55,78	75,29	51,38
Personnes en formation	8,77	9,27	9,39	12,13	7,45	21,7	17,79	11,45	7,14	20,5
Personnes retraitées	18,93	31,1	28,34	27,23	24,12	19,53	19,68	27,59	12,81	20,28
Personnes sans emploi	7,13	2,39	10,48	3,11	10,04	3,64	7,13	3,75		2,25
Femmes / hommes au foyer	1,7	1,17	5,17	4,33	2,88	1,22	1,69	1,43	4,76	5,59

4. Environnement, mobilité et services

4.1. Actions nécessaires pour améliorer la qualité de vie

L'enquête invite d'abord les répondants à prioriser 7 propositions visant à améliorer leur qualité de vie, dans les domaines de l'environnement, de la mobilité et des services. Les résultats sont sans appel (fig. 3): d'une part développer les énergies renouvelables et les alternatives à la voiture individuelle, et d'autre part favoriser la présence de nature et protéger les espaces naturels.

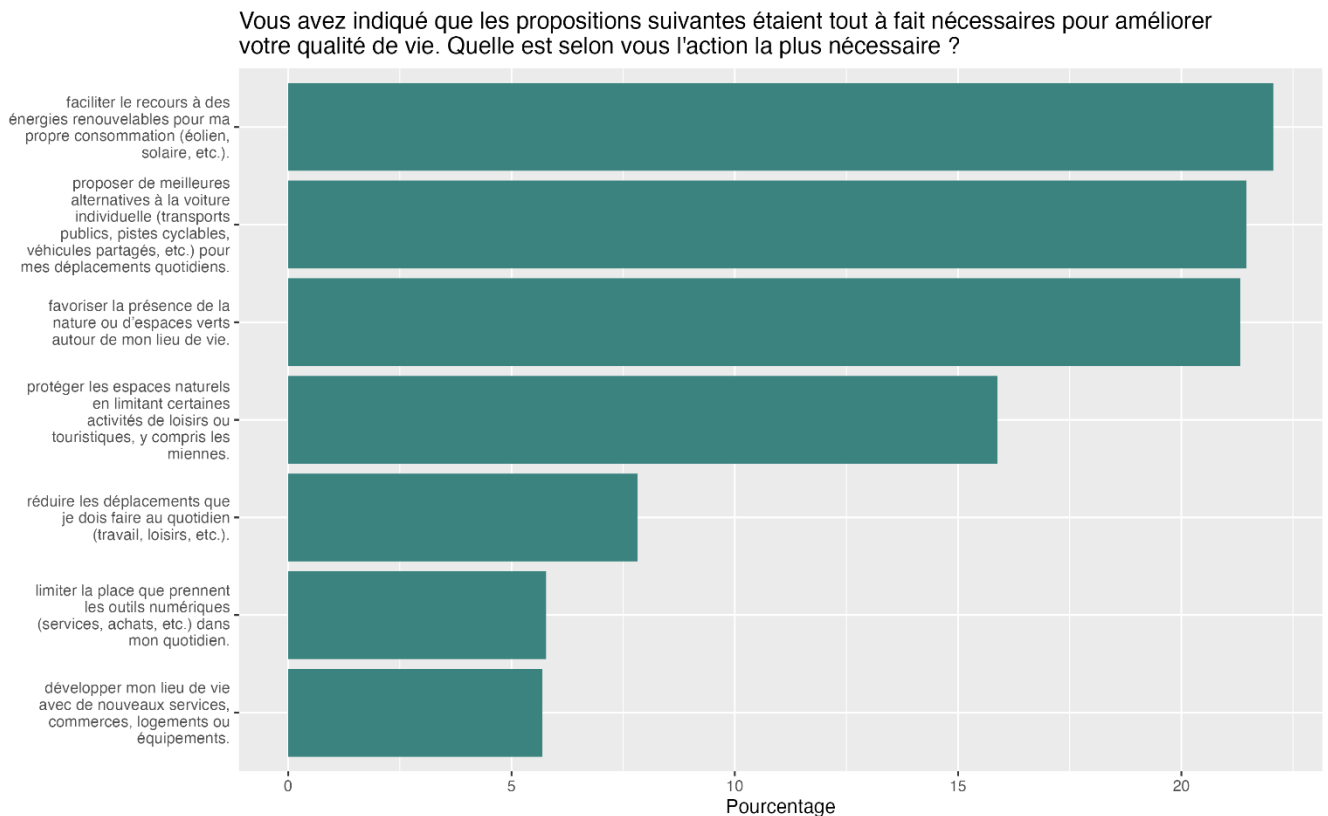


Figure 3. Priorisation des actions nécessaires pour améliorer la qualité de vie des répondants Vaudois

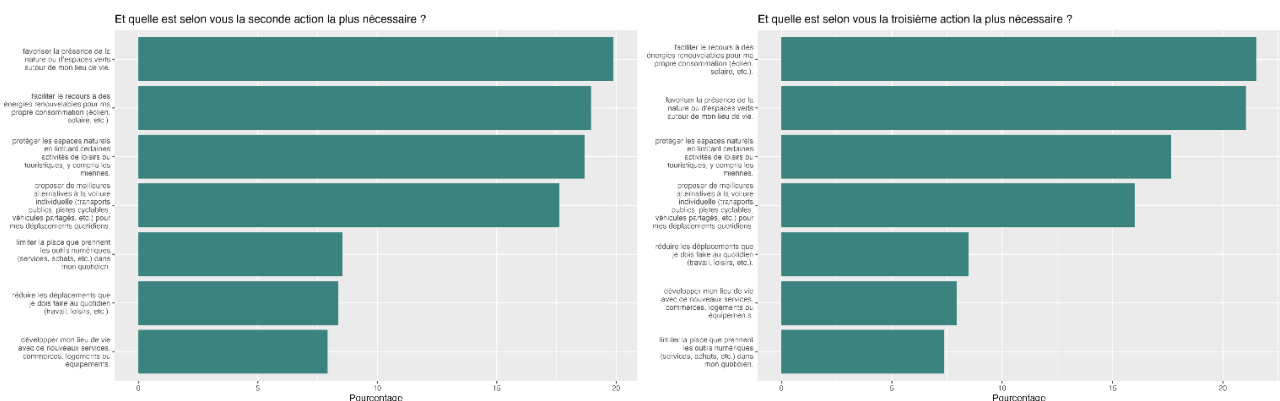


Figure 4. Priorités secondaires des actions nécessaires pour améliorer la qualité de vie des répondants Vaudois

Si l'on examine de plus près ces résultats, à l'échelle du district, un tableau plus nuancé apparaît (tab. 5). En effet, si le recours aux énergies renouvelables est globalement plébiscité par tous les districts (à l'exception de celui d'Aigle), l'importance de proposer de meilleures alternatives à la voiture individuelle est une priorité majeure aux alentours de Lausanne (Gros-de-Vaud, Lavaux-Oron, Ouest-Lausannois),

mais beaucoup moins pour les districts de Morges, Riviera-Pays d'Enhaut ou Nyon. Les attitudes vis-à-vis de la nature reflètent globalement le cadre de vie des répondants: Lavaux-Oron, qui jouit d'une importante affluence touristique en vertu de ses vignobles, est peu favorable à la protection des espaces naturels en limitant certaines activités touristiques, tandis que les districts d'Aigle et du Jura-Nord vaudois ne ressentent pas le besoin de favoriser la présence de nature autour de leur lieu de vie déjà très vert.

Tableau 5. Pourcentage de réponses par districts

Quelle est l'action la plus nécessaire pour améliorer votre qualité de vie?	Morges	Broye-Vully	Ouest lausannois	Riviera-Pays d'Enhaut	Lausanne	Lavaux-Oron	Jura-Nord vaudois	Gros-de-Vaud	Nyon	Aigle
Faciliter le recours à des énergies renouvelables pour ma propre consommation (éolien, solaire)	14,55	12,91	11,61	13,53	12,78	12,02	12,17	9,88	12,45	2,01
Protéger les espaces naturels en limitant certaines activités de loisirs ou touristiques, y compris les miennes.	11,89	7,83	6,52	9,43	6,95	3,23	9,27	9,84	11,84	11,34
Favoriser la présence de la nature ou d'espaces verts autour de mon lieu de vie.	10,06	10,57	12,96	15,06	12,72	13,18	6,24	10,37	13,03	6,82
Proposer de meilleures alternatives à la voiture individuelle (transports publics, pistes cyclables, véhicules partagés, etc.)	7,02	9,44	13,99	8,04	13,02	17,79	9,41	18,39	8,94	10,59
Développer mon lieu de vie avec de nouveaux services, commerces, logements ou équipements.	5,61	2,35	1,68	1,97	3,88	1,01	3,8	6,06	2,33	1,84
Limiter la place que prennent les outils numériques (services, achats, etc.) dans mon quotidien.	1,52	6,29	1,38	2,57	3,65	7,13	1,53	3,25	3,12	1,31
Réduire les déplacements que je dois faire au quotidien (travail, loisirs, etc.).	4,23	5,65	5,33	6,65	2,72	2,13	2,93	6,56	6,08	2,02

4.2. Propositions dans le domaine de l'environnement

4.2.1. Faciliter le recours aux énergies renouvelables

Plus de 80% des enquêtés estiment que le recours aux énergies renouvelables est “plutôt” ou “tout à fait” nécessaire (fig. 5). Les Vaudois font preuve d'un niveau de conscience élevé des problématiques énergétiques et environnementales, et semblent disposés soutenir des investissements qui iraient dans ce sens. Seul le district d'Aigle semble peu enclin au développement des énergies renouvelables (tab. 5).

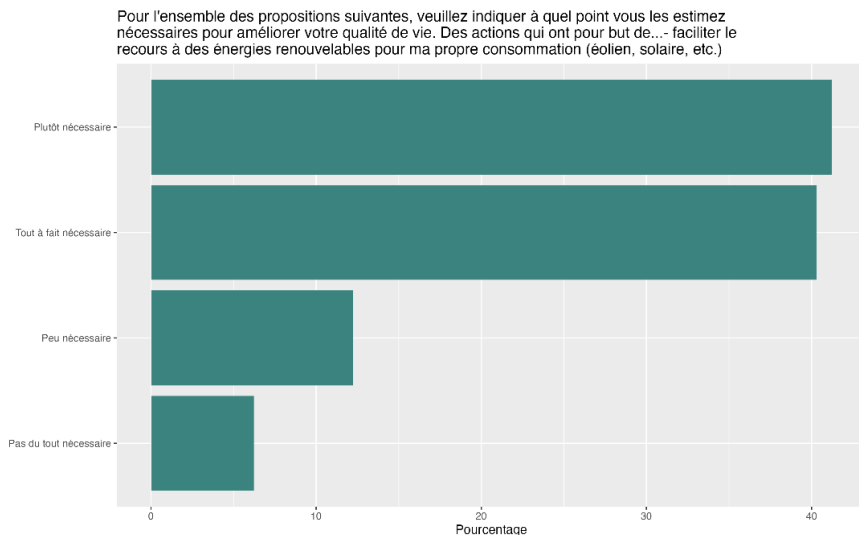


Figure 5. Nécessité de faciliter le recours aux énergies renouvelables

Les raisons de l'importance qu'accordent les Vaudois au développement des énergies renouvelables corroborent ces premières observations (fig. 6). En effet, l'envie de lutter contre le changement climatique arrive en tête des raisons évoquées, suivie de près par l'envie de réduire la dépendance aux énergies fossiles. L'énergie solaire photovoltaïque est de loin la forme d'énergie renouvelable la plus recommandée des Vaudois, suivie par l'hydro-électrique, la géothermie, l'éolien et enfin la biomasse).

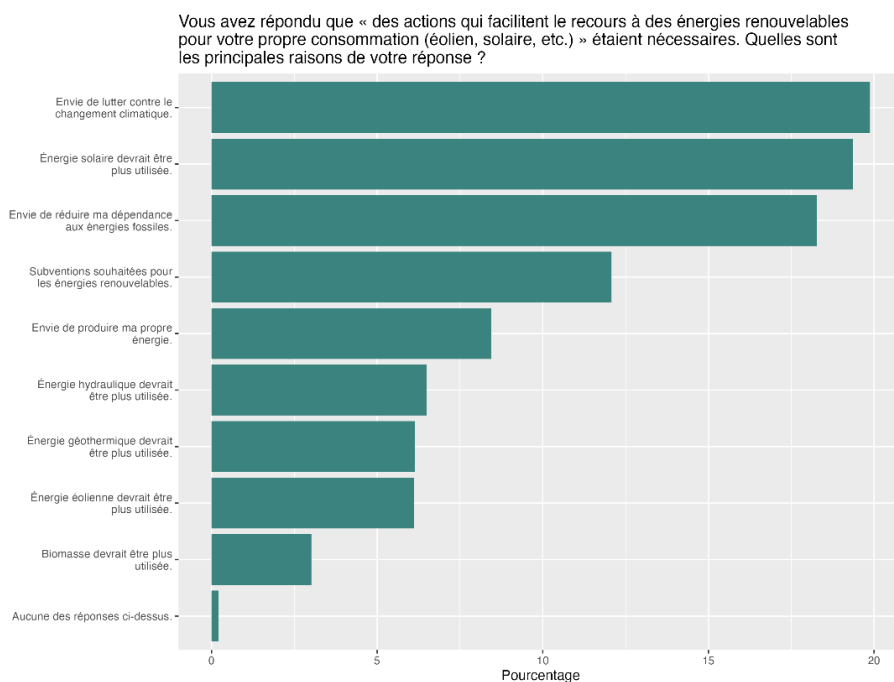


Figure 6. Raisons de faciliter le recours aux énergies renouvelables

Parmi les actions proposées pour faciliter le recours aux énergies renouvelables, les trois options rencontrent un enthousiasme équivalent, entre 30% et 35% des réponses (fig. 7). La géothermie et le chauffage à distance sont légèrement préférés à l'énergie éolienne. En revanche, si l'on se revient à la figure 6, il est probable que l'énergie solaire photovoltaïque soit bien plus populaire.

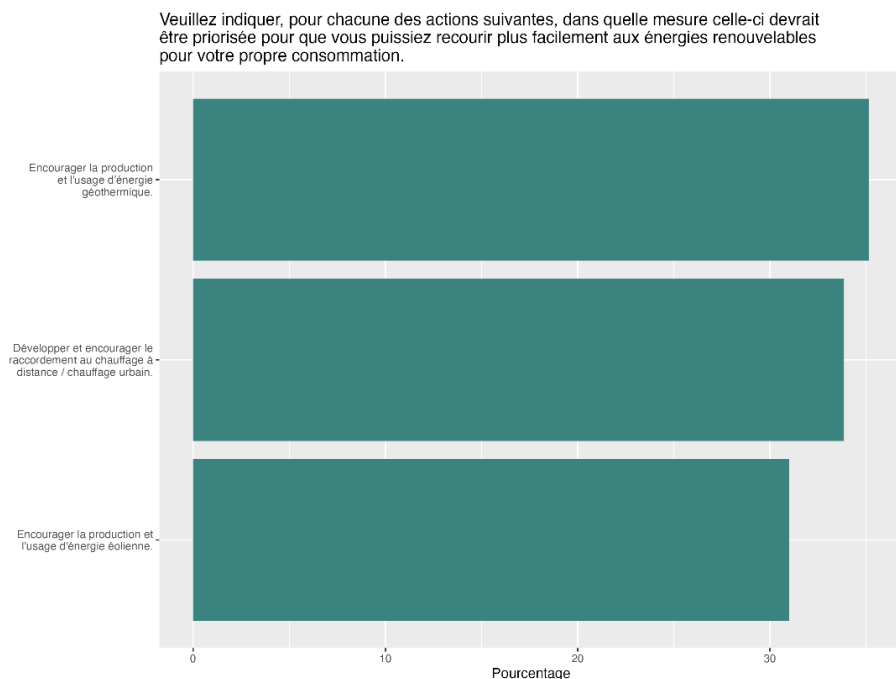


Figure 7. Actions préconisées pour faciliter le recours aux énergies renouvelables

De même, les propositions concrètes pour encourager la géothermie et le chauffage urbain sont plus ou moins équilibrées, chaque proposition récoltant près d'un tiers des réponses (fig.7). La construction de centrales géothermiques raccordées au réseau de chauffage à distance doit s'accompagner d'une diminution du coût de raccordement au réseau de chauffage à distance par des subventions. La sensibilisation de la population à propos de ces deux solutions encore peu connues apparaît également comme une mesure clé pour en augmenter l'adoption.

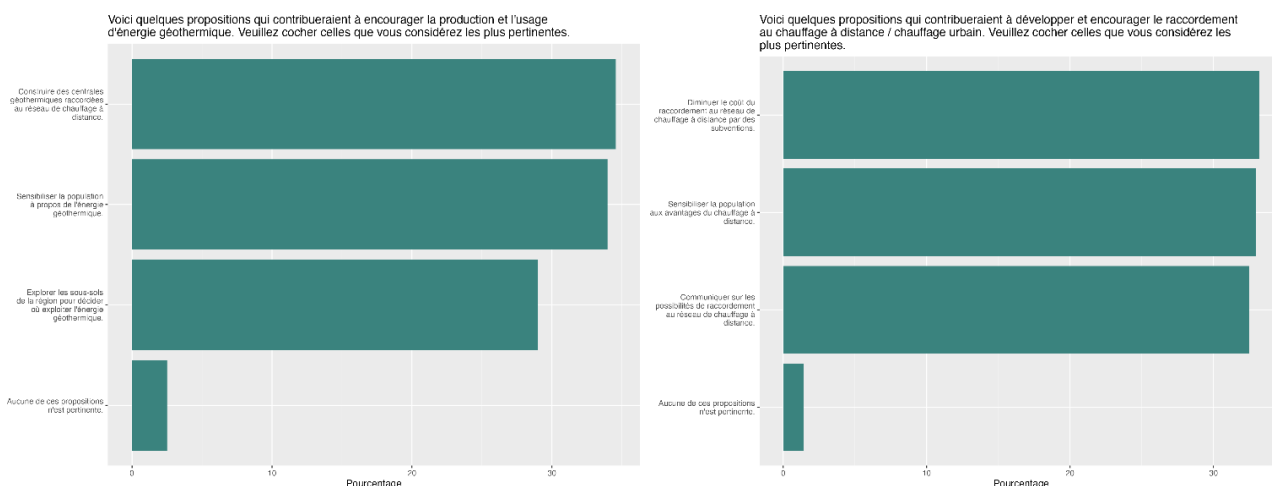


Figure 8. Propositions concrètes pour encourager l'énergie géothermique et le raccordement au chauffage à distance

4.2.2. Favoriser la présence de nature ou d'espaces verts

Favoriser la présence de nature ou d'espaces verts est une priorité pour près de trois quarts des vaudois, qui estiment cela “tout à fait” ou “plutôt” nécessaire. Les vaudois accordent globalement une grande importance à la qualité de l'environnement naturel autour de leur lieu de vie (fig. 9).

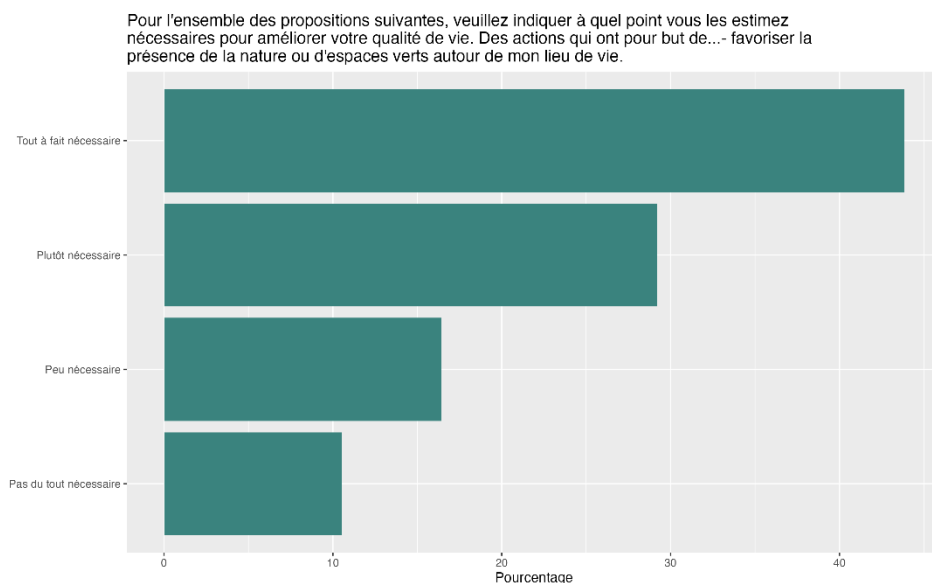


Figure 9. Nécessité de favoriser la présence de nature ou d'espaces verts

La qualité de l'air et la biodiversité sont les principales raisons qu'invoquent les vaudois pour expliquer l'importance de la nature autour de leur lieu de vie. La bétonnisation de leur cadre de vie préoccupe les vaudois, qui réclament plus d'espaces pour se ressourcer et se rafraîchir en été. Le calme et l'esthétique de leur quartier est également évoqué, mais de manière plus secondaire.

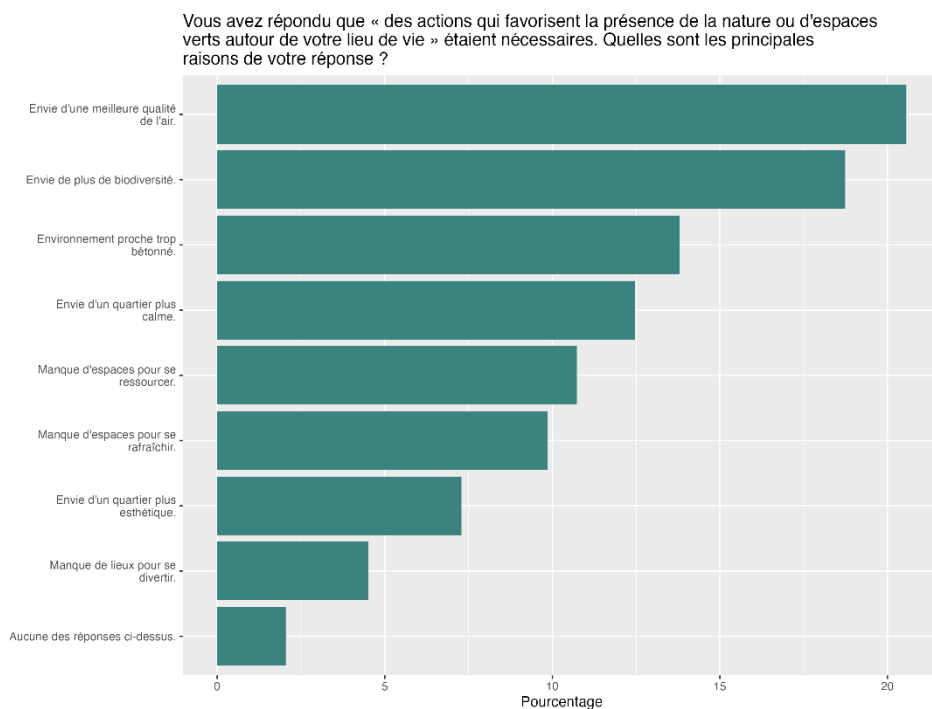


Figure 10. Raisons de favoriser la présence de nature ou d'espaces verts

Dans ce sens, les vaudois demandent des actions pour favoriser la présence de nature autour de leur lieu de vie: végétaliser l'espace public ou privé, ou créer de nouveaux espaces verts (parcs, jardins, etc.).

Ces deux options complémentaires rencontrent un écho similaire, avec 53% et 47% respectivement (fig. 11).

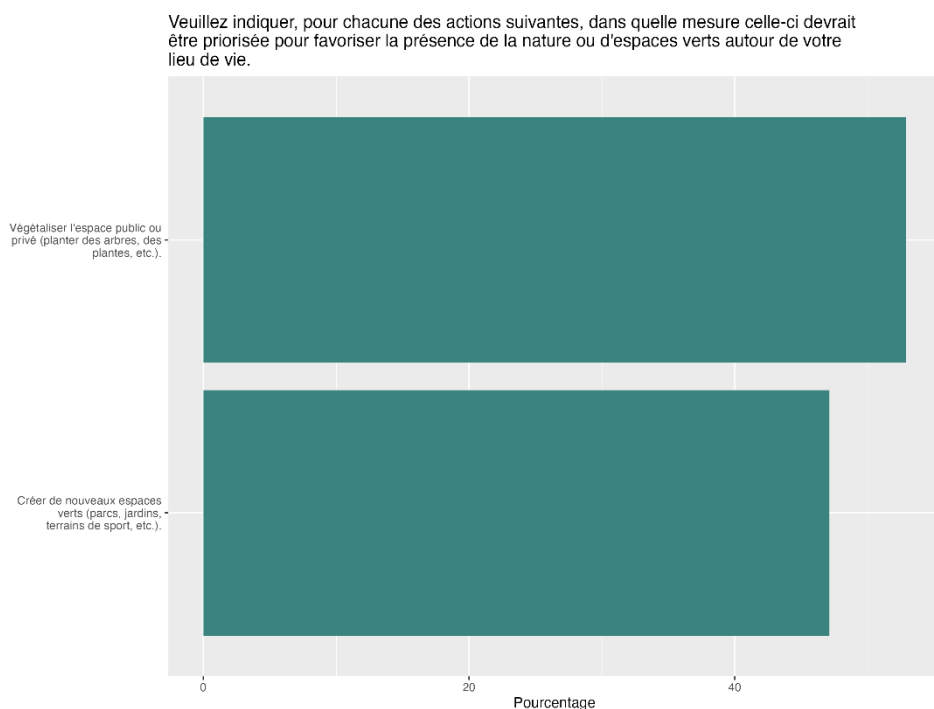


Figure 11. Actions pour favoriser la présence de nature ou d'espaces verts

La diminution du béton revient en première place des propositions visant à végétaliser l'espace public ou privé, ce qui souligne l'importance de l'enjeu de la bétonisation des sols. Végétaliser les bords des routes, des rues et des places publiques rencontre également un certain engouement. En ce qui concerne la création de nouveaux espaces verts, la création de parcs publics est nettement prioritaire. A noter, la création de jardins partagés séduit près de 30% des répondants, et apparaît donc comme une solution aux multiples bienfaits au delà de la dimension environnementale: cohésion sociale, souveraineté alimentaire, etc. (fig. 12).

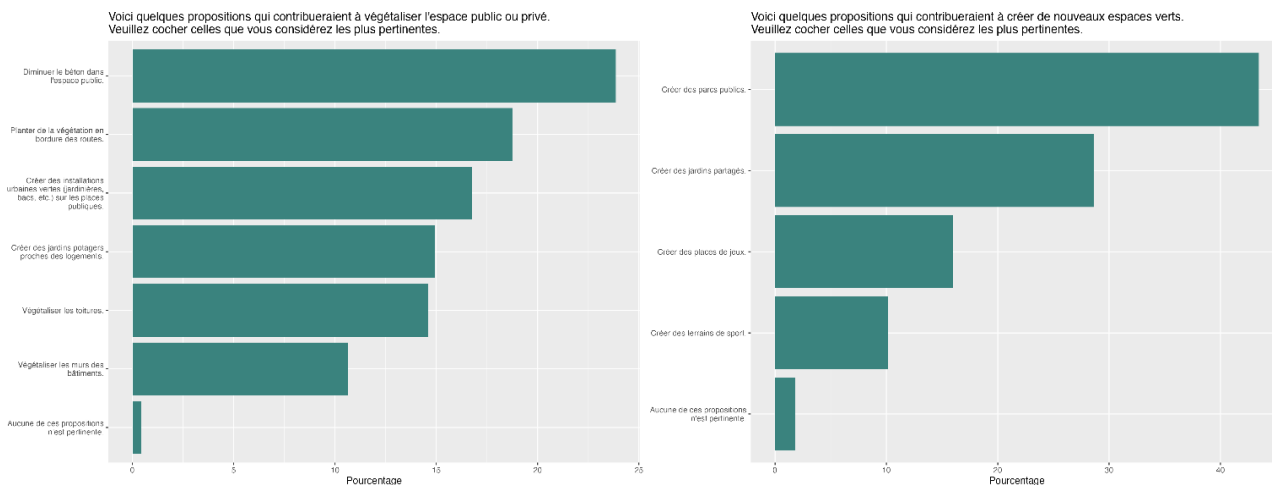


Figure 12. Propositions concrètes pour favoriser la présence de nature ou d'espaces verts

4.2.3. Protéger les espaces naturels

Pres de 70% des Vaudois sont sensibles à la nécessité de protéger les espaces naturels, en limitant certaines activités de loisirs ou touristiques (fig. 13). Seul le district de Lavaux-Oron semble opposé à cet impératif (tab. 5), possiblement en raison du poids de la viticulture et du tourisme dans l'économie locale.

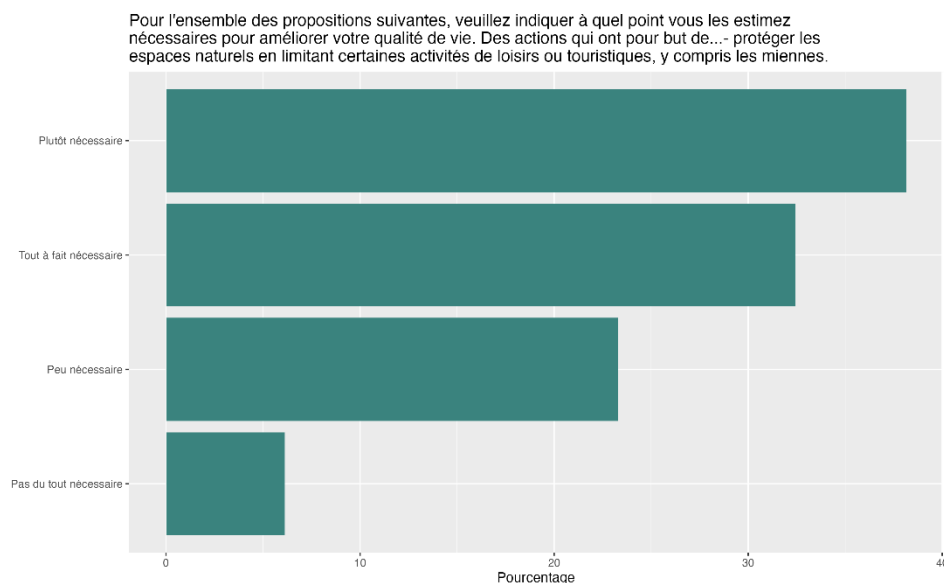


Figure 13. Nécessité de protéger les espaces naturels

La préservation de la biodiversité (faune et flore) est la raison principale qui mobilise les vaudois pour la protection des espaces naturels. En effet, les enquêtés sont conscients de la dégradation causée par la quantité de personnes en visite, ainsi que par les infrastructures de loisirs et de tourisme, et sont par conséquent favorables aux espaces naturels préservés de l'activité humaine (fig. 14).

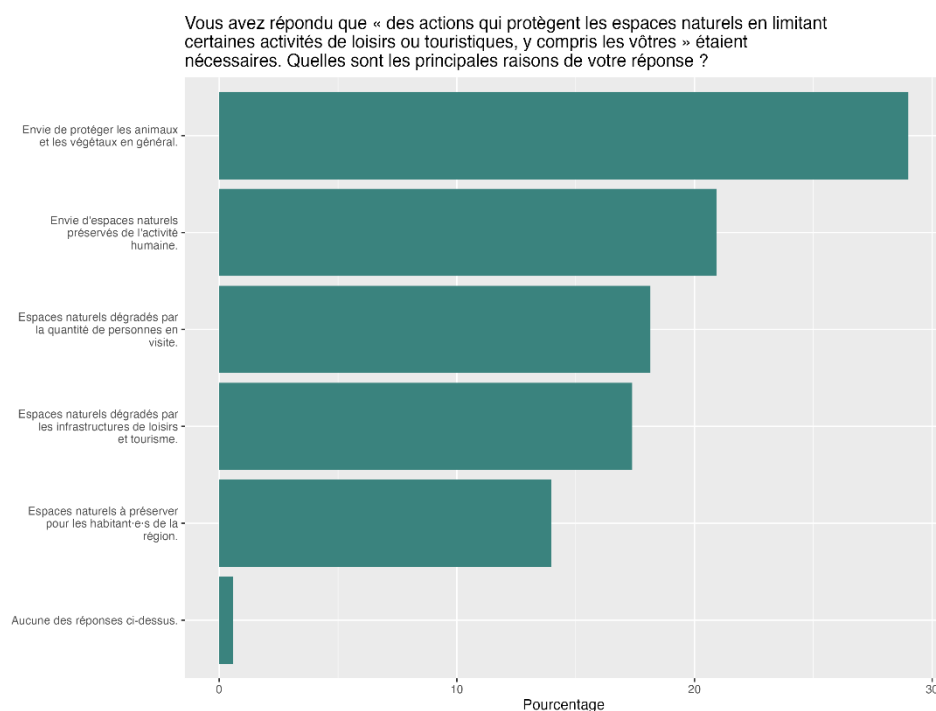


Figure 14. Raisons de protéger les espaces naturels

Les actions proposées pour protéger les espaces naturels sont toutes trois pertinentes, récoltant un tiers des réponses (fig. 15): limiter l'accès aux espaces naturels menacés, limiter les nouveaux

aménagements à proximité des espaces naturels, et améliorer l'accessibilité sans voiture aux espaces naturels.

Veuillez indiquer, pour chacune des actions suivantes, dans quelle mesure celle-ci devrait être priorisée pour protéger les espaces naturels en limitant certaines activités de loisirs et touristiques.

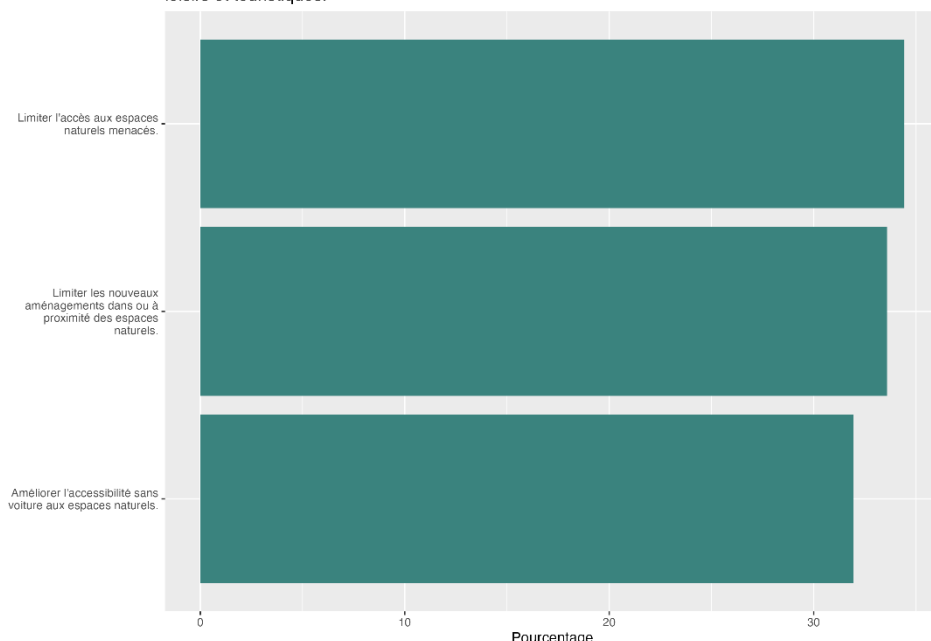


Figure 15. Actions pour protéger les espaces naturels

Les propositions concrètes préconisées par les répondants dénotent une forte volonté de protection des espaces naturels, quitte à en limiter l'accès à certaines saisons, limiter le nombre de visites avec un système de permis de visite ou de ticket d'entrée, ou encore à donner la priorité à la population locale pour accéder à certains espaces naturels. La limitation de nouveaux aménagements à proximité d'espaces naturels souligne également les préoccupations de justice sociale et environnementale des enquêtés, qui se prononcent en faveur de la limitation des résidences secondaires, des installations de type stations de ski ou ports de plaisance, et des hôtels ou services d'hébergement (fig. 16).

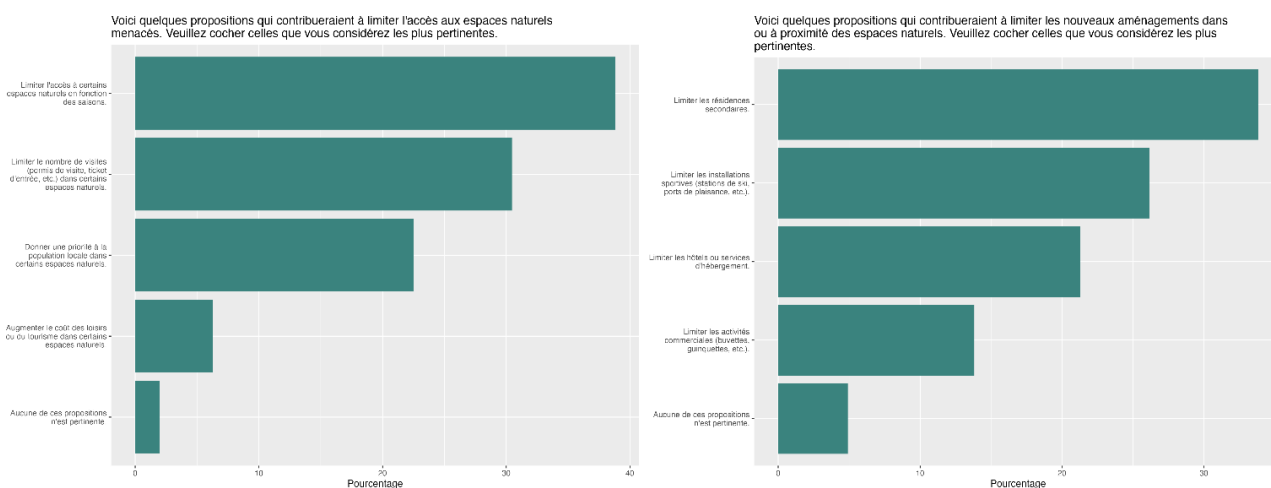


Figure 16. Propositions concrètes pour limiter l'accès aux espaces naturels ou les aménagements à proximité de ces espaces

4.3. Propositions dans le domaine de la mobilité

4.3.1 Proposer de meilleures alternatives à la voiture individuelle

La nécessité de développer de meilleures alternatives à la voiture individuelle (transports publics, infrastructures cyclables, systèmes de véhicules partagés) est une priorité majeure pour trois quarts des vaudois (fig. 17). La distribution géographique de ces résultats est plutôt contrastée selon les districts: le développement d'alternatives à la voiture individuelle est capital dans le Gros-de-Vaud et à Lavaux-Oron, ainsi qu'à Lausanne et dans l'Ouest lausannois, mais semble moins pressant dans les districts de Morges, Riviera-Pays d'Enhaut ou Nyon (tab. 5).

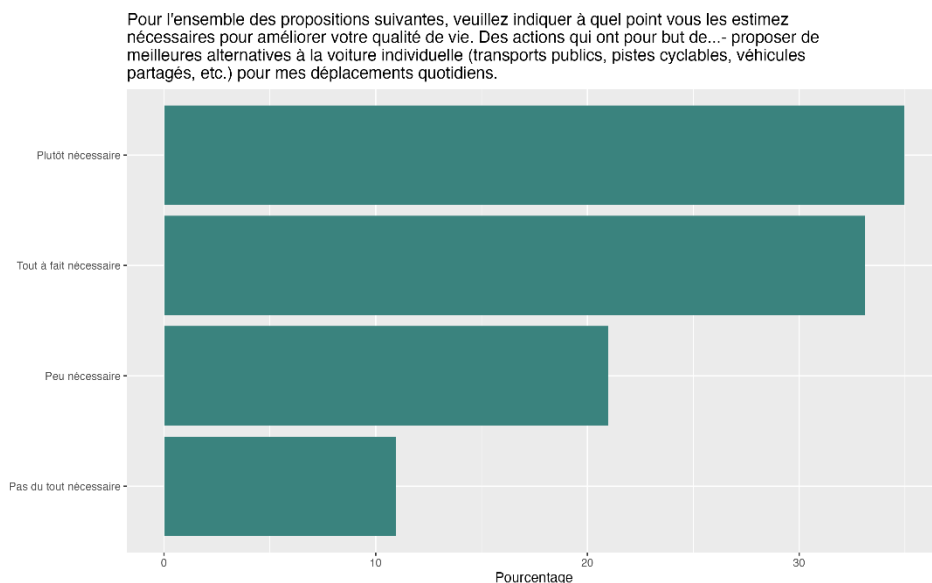


Figure 17. Nécessité de proposer de meilleures alternatives à la voiture individuelle

La pollution de l'air est la première raison invoquée par les enquêtés pour justifier l'impératif de développer de meilleures alternatives à la voiture individuelle – ce qui rejoint les résultats précédents indiquant une forte conscience environnementale des vaudois, ainsi que leur préoccupation pour la santé publique. Le développement d'alternatives viables à la voiture individuelle est également présenté comme un levier pour lutter contre les embouteillages. Ce résultat fait écho au récent résultat de la votation fédérale sur l'extension des autoroutes, refusée par plus de 58% des vaudois: le report modal, et non l'élargissement des routes, permettra de réduire le trafic. La voiture est perçue comme "trop chère" ou "trop stressante", ce qui contribue à l'envie de renoncer à la voiture chez certains répondants, ou au sentiment, chez d'autres, de ne pas avoir besoin de voiture (fig. 18).

Vous avez répondu que « des actions qui proposent de meilleures alternatives à la voiture individuelle (transports publics, pistes cyclables, véhicules partagés, etc.) pour vos déplacements quotidiens » étaient nécessaires. Quelles sont les principales raisons de votre réponse ?

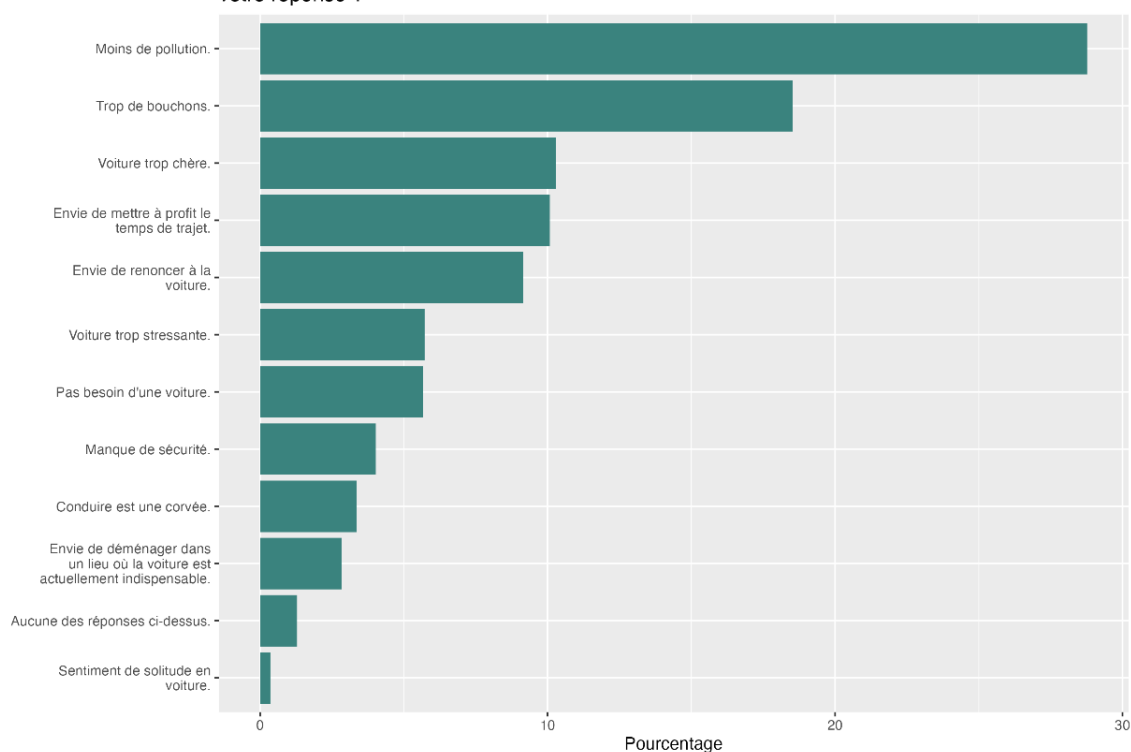


Figure 18. Raisons de proposer de meilleures alternatives à la voiture individuelle

Rendre plus attractif transports publics (bus, train, métro, tram) sont nettement perçus comme le meilleur levier pour contrer l'autosolisme (avec près de 40% des réponses). Rendre plus attractifs les modes actifs (marche, vélo, vélo électrique) reçoit un l'appui d'un tiers de répondants, tandis que les solutions de mobilité partagée (covoiturage, autopartage, vélos ou trottinettes en libre-service) sont pertinentes pour un quart des répondants (fig. 19).

Veuillez indiquer, pour chacune des actions suivantes, dans quelle mesure celle-ci devrait être priorisée pour proposer de meilleures alternatives à la voiture individuelle pour vos déplacements quotidiens.

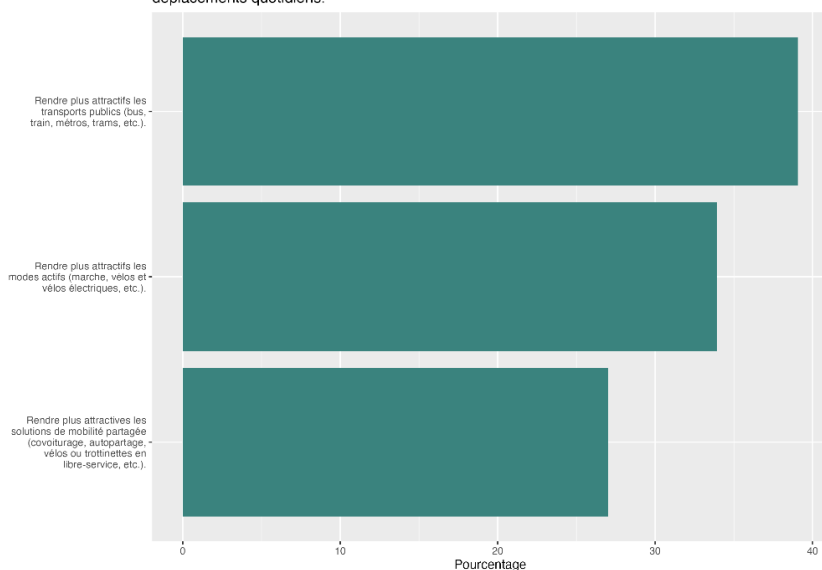


Figure 19. Actions pour proposer de meilleures alternatives à la voiture individuelle

Le prix des billets et abonnements des transports publics apparaît comme l'enjeu clé pour démocratiser l'accès aux transports publics (proposition choisie par 25% des répondants). La gratuité des transports publics pour certaines franges de la population (étudiants, retraités, etc.), ainsi que l'augmentation des déductions fiscales pour les transports publics, sont également vues positivement. Au-delà des aspects économiques, les aspects opérationnels des transports publics (fréquence et desserte) sont aussi mentionnés pour en augmenter l'attractivité (fig. 20).

Sécuriser les pistes cyclables est l'intervention qui se détache du lot pour rendre plus attractifs les modes actifs. Créer de nouvelles pistes cyclables, adapter les transports publics aux vélos pour combiner ces modes, et construire des abris vélos sécurisés, sont les autres mesures recommandées pour encourager la pratique du vélo au quotidien. L'enjeu de la sécurité mobilise également les piétons, qui réclament des trottoirs d'une largeur adéquate, et une séparation physique avec les voitures et les vélos. La création de rues piétonnes ou de zones de rencontres sont également mentionnées pour favoriser la marche (fig. 19).

Il est intéressant de noter que la construction de logements proches des transports publics (*"transit-oriented development"* en anglais) n'est que très peu mentionnée, tout comme la construction de logements dans les villes pour raccourcir les déplacements. Il en ressort que, dans l'imaginaire des vaudois, le logement et la mobilité sont deux problématiques distinctes (bien qu'elles soient en réalité intimement liées).

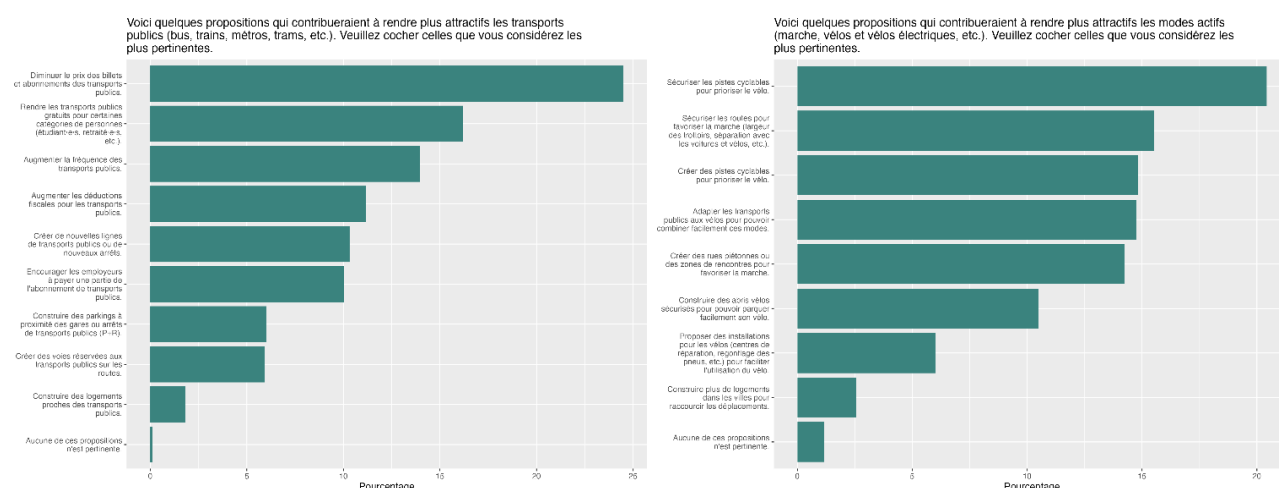


Figure 20. Propositions concrètes pour proposer de meilleures alternatives à la voiture individuelle

4.3.2 Réduire les déplacements au quotidien

Globalement, les enquêtés montrent un intérêt modéré pour la réduction de leurs déplacements au quotidien, avec à peine plus de la moitié qui trouve cette mesure nécessaire (fig. 20). La mobilité quotidienne, qu'elle soit pour motifs professionnels ou personnels, est perçue comme peu dérangeante.

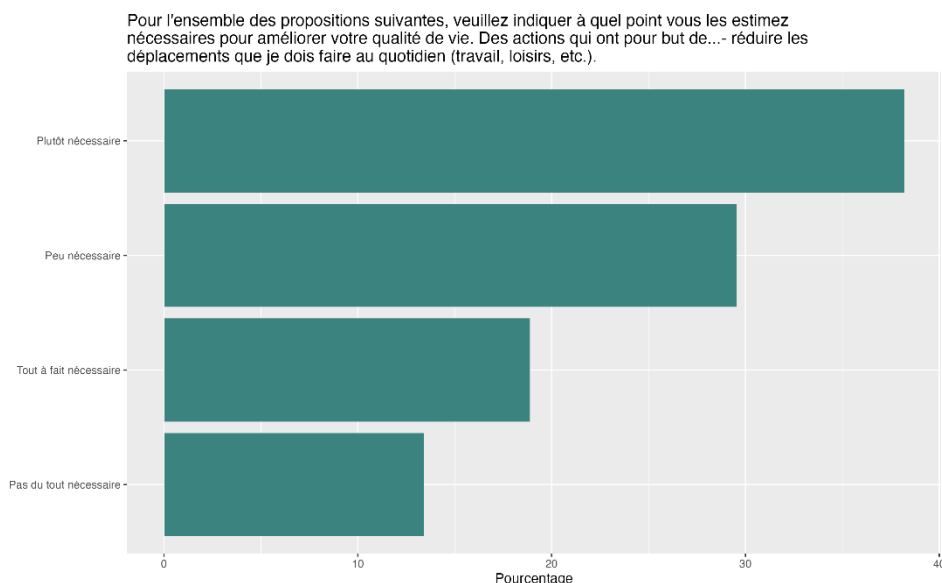


Figure 21. Nécessité de réduire les déplacements au quotidien.

Plus d'un quart des répondants indique que leurs déplacements domicile-activités (loisirs, achats) sont peu dérangeants, tandis que près d'un quart des répondants fait le même constat pour leurs déplacements domicile-travail. Une certaine proportion de l'échantillon effectue peu de déplacements au quotidien, et certains apprécient même ces déplacements (fig. 22).

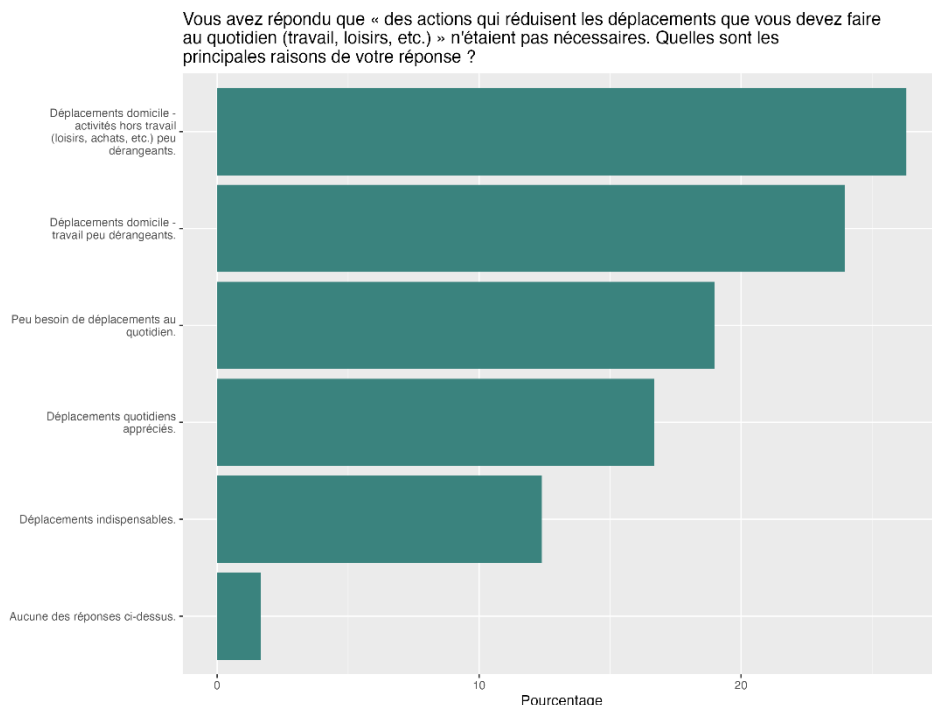


Figure 22. Raisons pour lesquelles il n'est pas nécessaire de réduire les déplacements au quotidien.

Parmi ceux qui aspirent à diminuer leurs déplacements au quotidien, les actions qu'ils préconisent visent à diminuer le temps perdu lors des trajets (embouteillages, retards, etc.), à diminuer les distances à parcourir ou le nombre de leurs trajets (fig. 23).

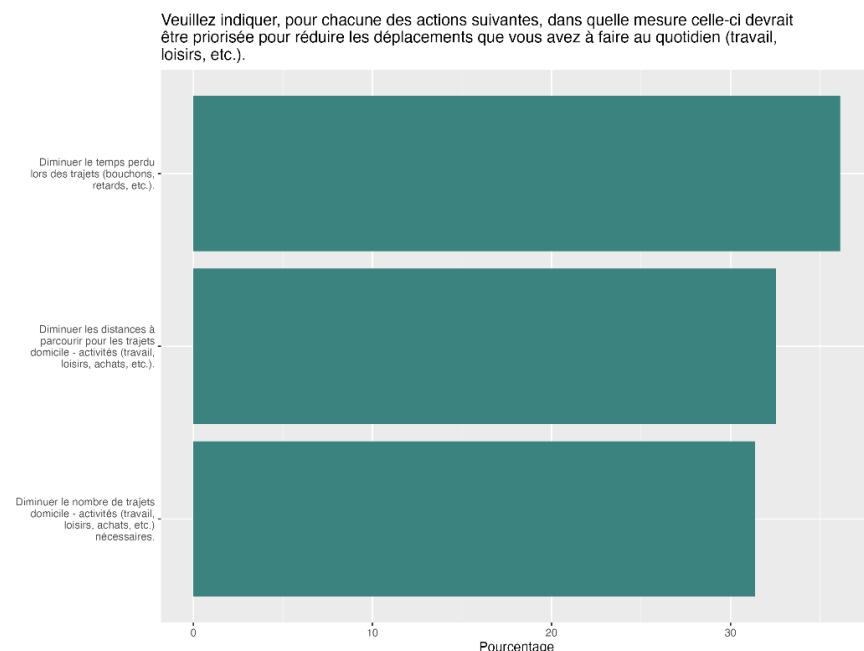


Figure 23. Actions en vue de réduire les déplacements au quotidien.

Les propositions concrètes visant à diminuer le temps perdu lors des trajets se focalisent principalement sur la qualité de l'offre des transports publics: leur fréquence en premier lieu, pour minimiser l'attente, leur confort (places assises, etc.), et réduire le nombre de correspondances nécessaires pour atteindre sa destination. L'enjeu du stationnement est également mentionné, que ce soit les P+R à proximité des gares ou des arrêts de transports publics, ou l'augmentation des places de parc pour en trouver plus facilement.

Les mesures visant à diminuer les distances à parcourir au quotidien sont structurelles: réduire le coût des logements proches des emplois et des équipements, mieux répartir les équipements (infrastructures sportives, scolaires, médicales, etc.) sur le territoire, et créer des emplois hors des centres-villes (fig. 24). Enfin, pour diminuer le nombre de trajets, les enquêtés préconisent le développement du télétravail.

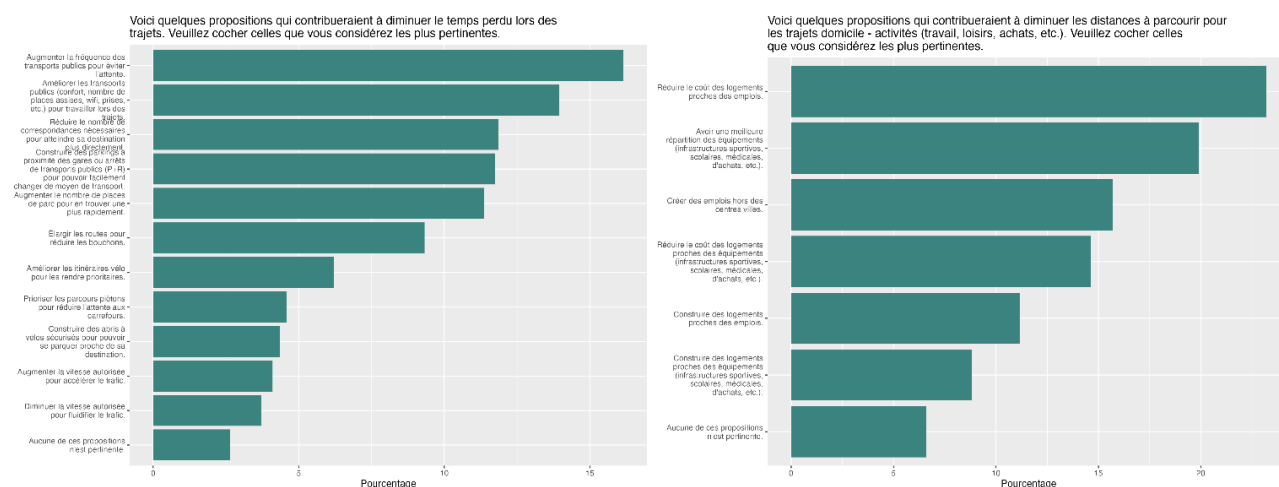


Figure 24. Propositions concrètes pour réduire les déplacements au quotidien.

4.4. Propositions dans le domaine des services

4.4.1 Développer le lieu de vie

Les enquêtés montrent un intérêt limité pour le développement de leur lieu de vie avec de nouveaux services, commerces, logements ou équipements (fig. 25). Ce diagnostic met en évidence le fait que les vaudois vivent principalement dans des environnements forts développés.

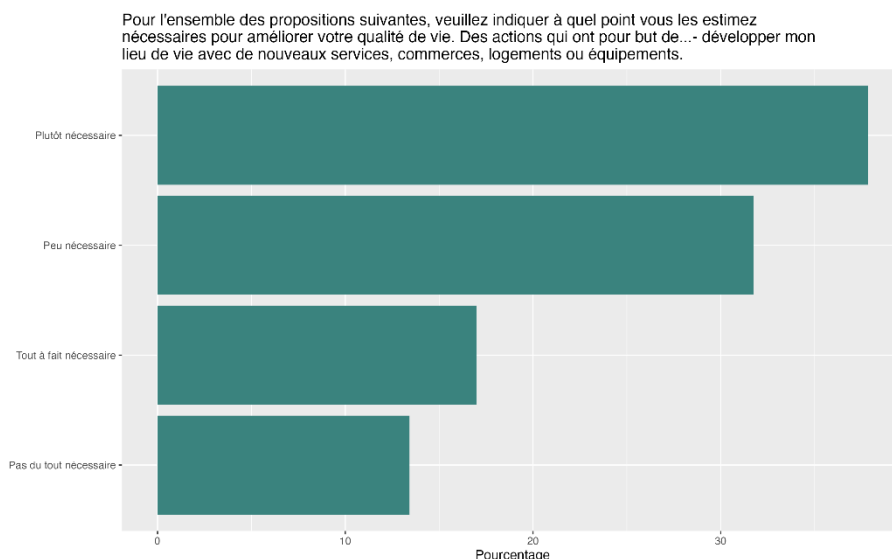


Figure 25. Nécessité de développer les lieux de vie.

Les répondants déclarent en majorité qu'ils ont un accès suffisant aux ressources dont ils ont besoin au quotidien, que leur quartier est suffisamment développé, et qu'ils souhaitent un lieu de vie calme (fig. 26).

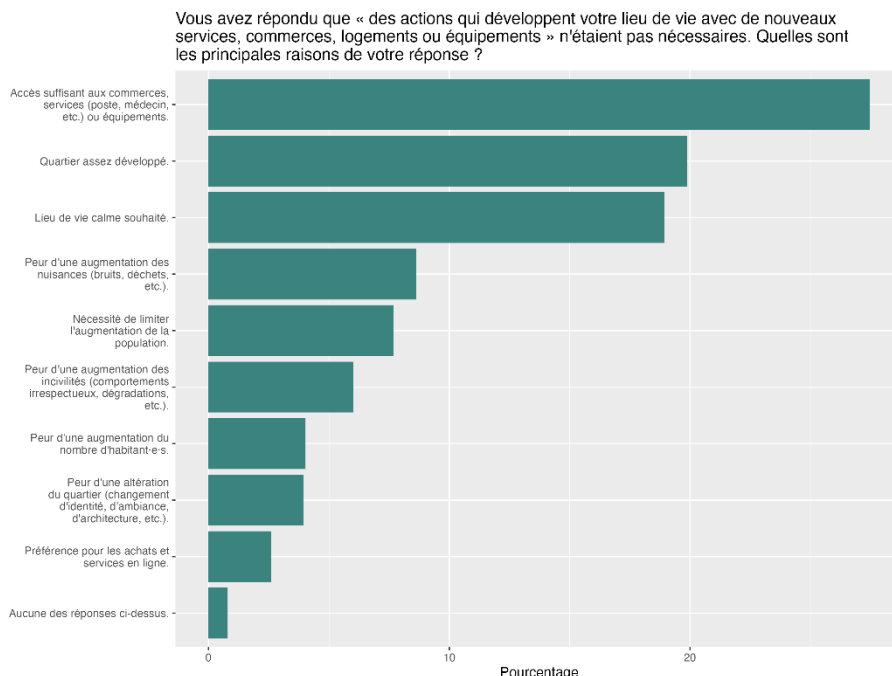


Figure 26. Raisons pour lesquelles il n'est pas nécessaire de développer les lieux de vie.

Les enquêtés qui accordent de l'importance au développement du lieu de vie soulignent l'importance de rendre l'immobilier (loyers, charges, entretien) moins chers (pour près de 45% de l'échantillon). Ils préfèrent également modifier ou remplacer les fonctions de bâtiments existants à la construction de nouveaux bâtiments (33% contre 22% respectivement, fig. 27).

Veuillez indiquer, pour chacune des actions suivantes, dans quelle mesure celle-ci devrait être priorisée pour développer votre lieu de vie avec de nouveaux services, commerces, équipements ou autres logements.

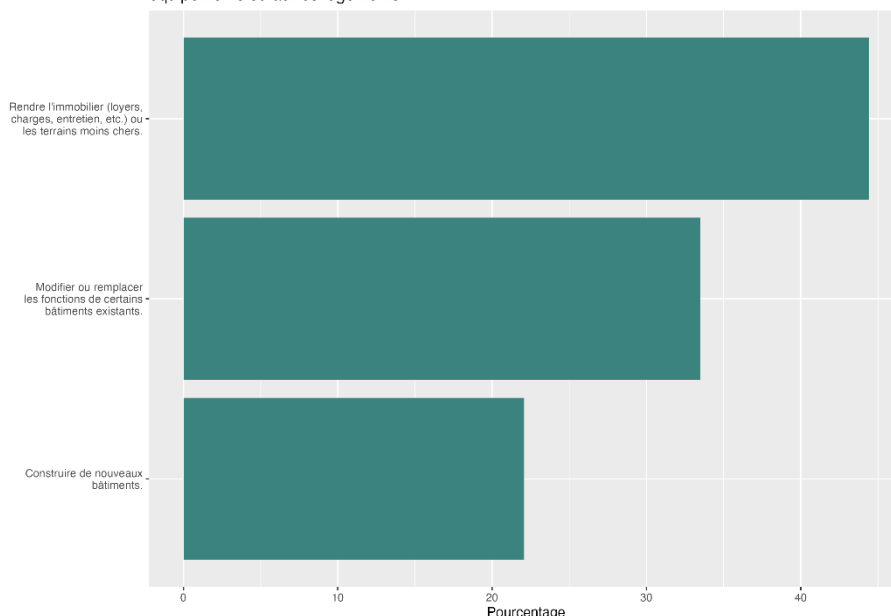


Figure 27. Actions pour développer les lieux de vie.

Un éventail de mesures pour réduire les coûts liés à l'immobilier est proposé par les enquêtés: améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments pour en diminuer les charges mensuelles, favoriser la création de coopératives d'habitation pour proposer des logements à bas loyer, aider financièrement les petits commerces pour garantir leur présence à proximité. Les propositions de modification de bâtiments existants visent principalement à transformer les bâtiments inutilisés en logements ou en commerces. Les répondants demandent également la création de commerces ou équipements (crèches, stationnement vélo, etc.) dans les immeubles (fig. 28).

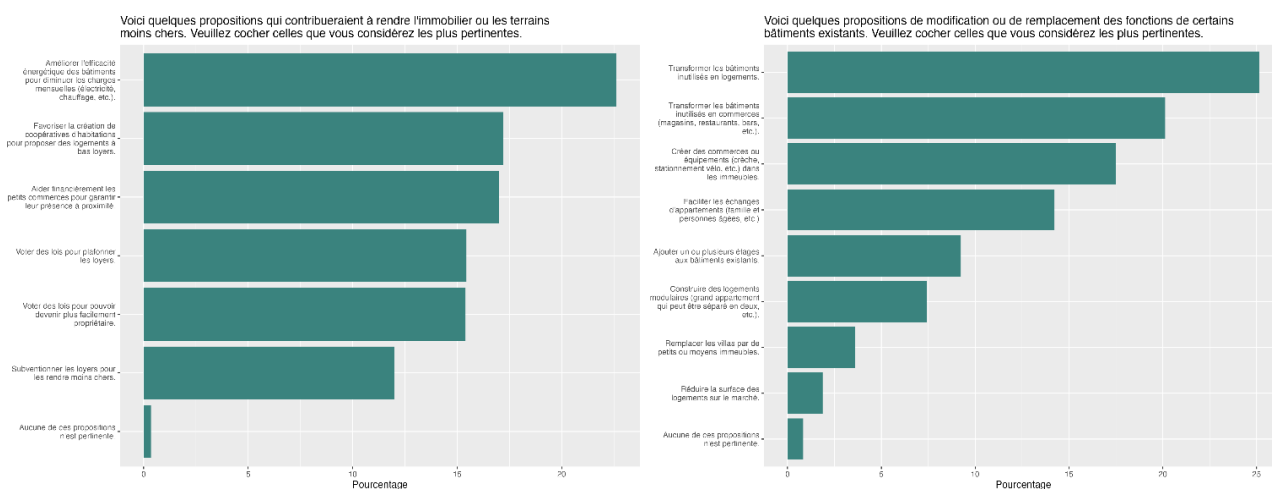


Figure 28. Raisons pour lesquelles il n'est pas nécessaire de développer les lieux de vie.

4.4.2 Limiter la place des outils numériques au quotidien

Limiter la place du numérique au quotidien n'est pas une priorité des vaudois: moins de la moitié des enquêtés l'estime nécessaire. Les outils numériques font désormais partie du quotidien des vaudois, qui ne voient pas l'intérêt d'en limiter l'usage (fig. 29).

Pour l'ensemble des propositions suivantes, veuillez indiquer à quel point vous les estimez nécessaires pour améliorer votre qualité de vie. Des actions qui ont pour but de... limiter la place que prennent les outils numériques (services, achats, etc.) dans mon quotidien.

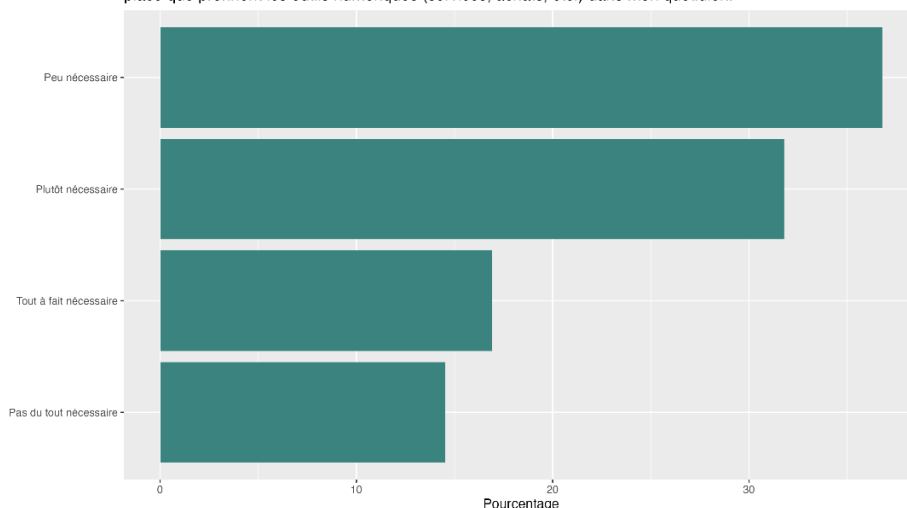


Figure 29. Nécessité de limiter la place des outils numériques au quotidien.

Les répondants apprécient la possibilité d'accéder plus facilement et rapidement à certains services en ligne (banque, etc.), ainsi que la possibilité de travailler depuis leur domicile. Ils mentionnent également la possibilité de réduire leurs déplacements et d'accéder plus rapidement à certains biens. En revanche, les services de télémedecine et les applications de mobilité (Uber, etc.) sont peu appréciés (fig. 30).

Vous avez répondu que « des actions qui limitent la place que prennent les outils numériques (services, achats, etc.) dans votre quotidien » n'étaient pas nécessaires. Quelles sont les principales raisons de votre réponse ?

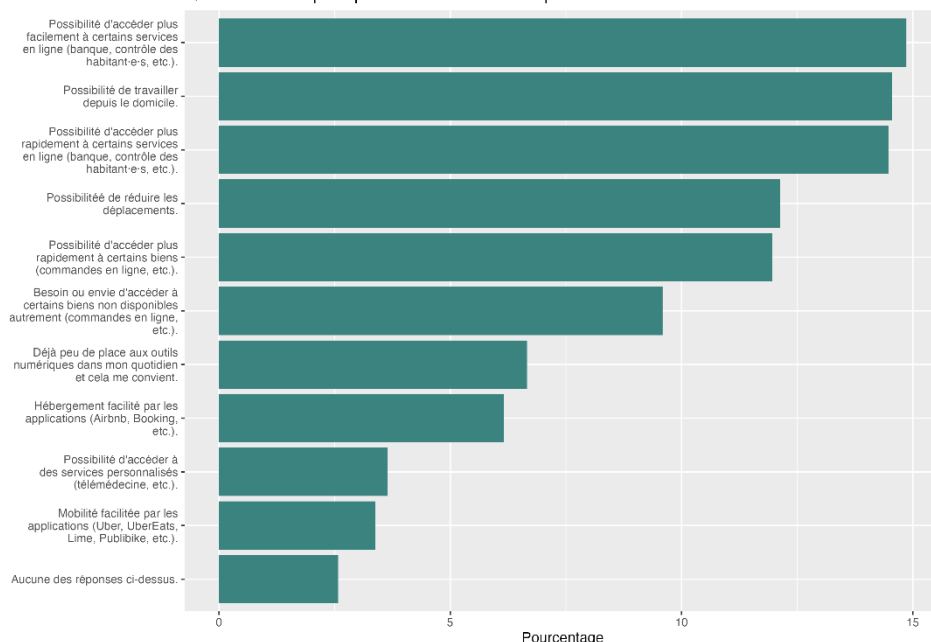


Figure 30. Raisons pour lesquelles il n'est pas nécessaire de limiter la place des outils numériques au quotidien.

Les répondants qui estiment qu'il est nécessaire de limiter la place des outils numériques au quotidien accordent de l'importance à la promotion du lien social sur le territoire, à l'existence de commerce de proximité sur tout le territoire, et demandent une augmentation des équipements publics (centres médicaux, écoles, etc.). En effet, l'essor du numérique pourrait fragiliser l'accès aux services de proximité dans les zones les moins desservies (fig. 31).

Veillez indiquer, pour chacune des actions suivantes, dans quelle mesure celle-ci devrait être priorisée pour réduire la place des outils numériques dans votre quotidien.

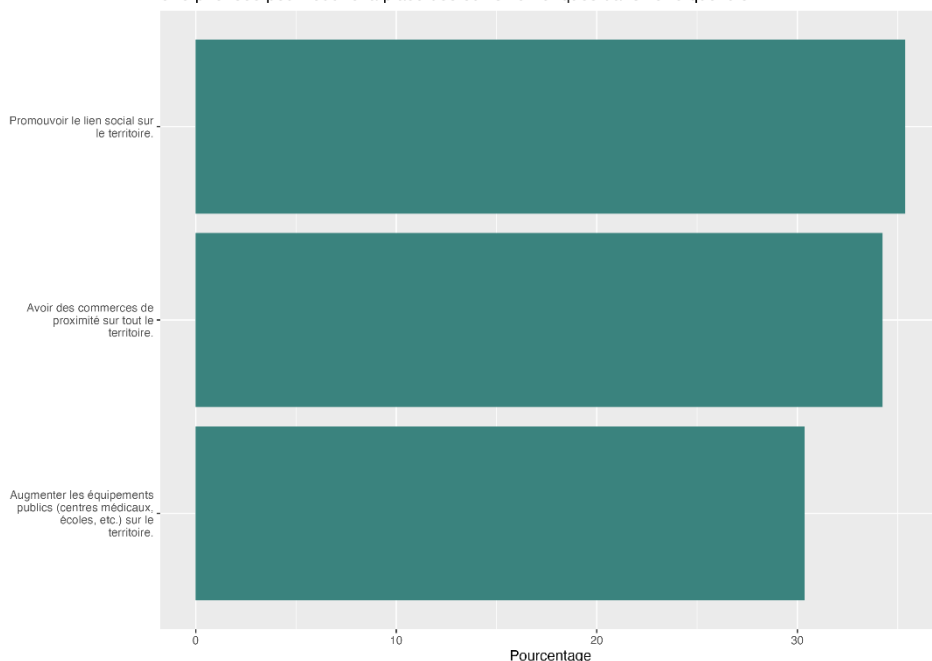


Figure 31. Actions pour limiter la place des outils numériques au quotidien.

Le soutien des associations locales qui organisent des événements festifs, ainsi que l'aménagement des espaces publics pour favoriser de nouvelles rencontres sont les deux leviers privilégiés pour promouvoir le lien social. Pour ce qui est du commerce de proximité, le soutien au commerce indépendant pour offrir une alternative aux grandes chaînes, et le soutien aux marchés pour augmenter le commerce local, sont les propositions les plus pertinentes (fig. 32).

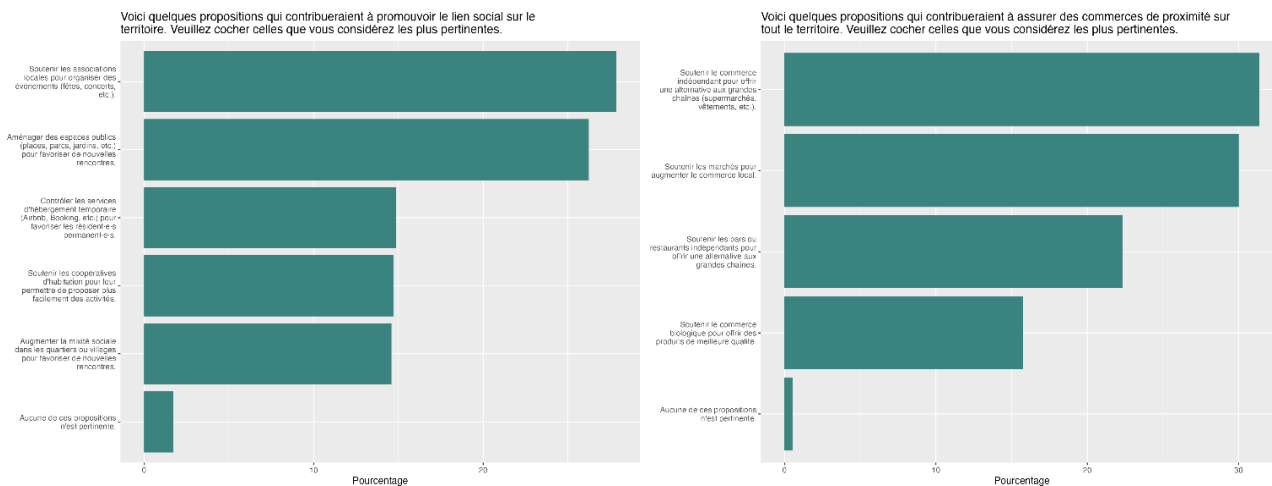


Figure 32. Propositions pour limiter la place des outils numériques au quotidien.

Ce premier volet de l'enquête met en lumière non seulement les priorités des vaudois, mais aussi les raisons qui expliquent ces ressentis – qu'ils soient positifs ou négatifs. Les enquêtés sont également invités à émettre des propositions concrètes de politiques publiques ou d'aménagements pour remédier à ces problématiques. Les réponses des enquêtés témoignent d'une certaine sensibilité environnementale, et d'un fort attachement à la nature. En revanche, les vaudois ne ressentent pas le besoin de plus développer leur cadre de vie avec des services de proximité, ni de diminuer leurs déplacements au quotidien ou de limiter la place du numérique. Le second volet vise à approfondir notre compréhension des préférences de cadre de vie.

5. Préférences en termes d'aménagement du territoire

Cette partie aborde la question des préférences en termes d'aménagement du territoire. Quatre thèmes y sont abordés : le contexte résidentiel, la mobilité, les équipements et services, puis le paysage et la construction. Pour chaque thème, les préférences globales sont représentées par un histogramme permettant d'évaluer les tendances vis-à-vis du sujet évoqué, puis un tableau permet de détailler ces préférences en fonction du contexte territorial de résidence, en faisant l'hypothèse qu'il puisse mettre en évidence des positionnements différenciés. A l'exception du tab. 6 qui favorise un ordre en fonction d'une hiérarchisation du contexte territorial, tous les tableaux de cette partie sont triés en fonction de l'ordre de préférence visualisé dans les figures.

5.1. Préférences résidentielles

Les préférences résidentielles font appel à une typologie de contexte résidentiel en cinq catégories, permettant de distinguer le territoire en fonction de son niveau d'urbanisation et de son influence en termes d'emploi, de services et de logement.

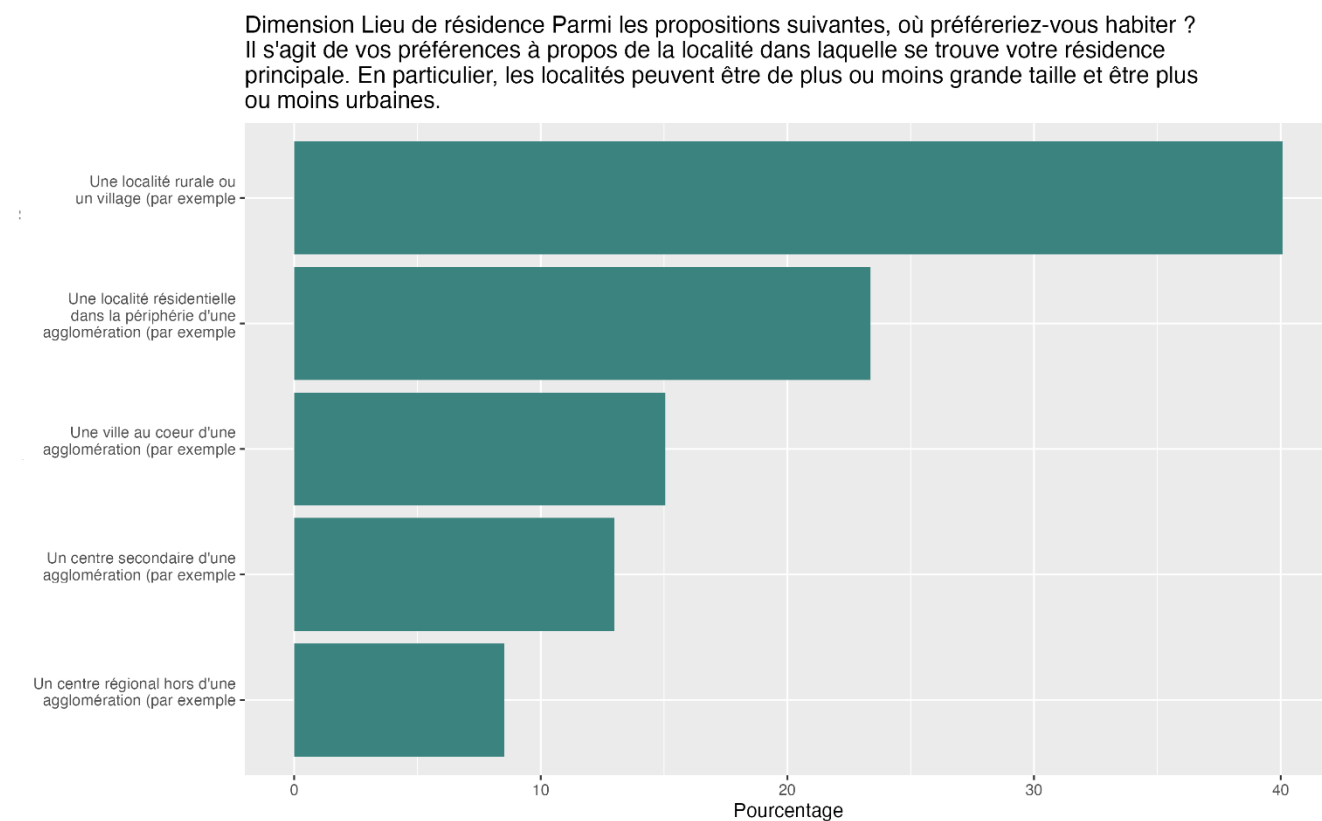


Figure 33. Préférences résidentielles

La préférence majoritaire est pour une localité rurale ou un village, qui représente près de 40% des choix. Cela indique un attrait marqué pour des environnements moins urbanisés, souvent associés à la tranquillité, à la proximité de la nature et à une qualité de vie perçue comme supérieure. Une localité résidentielle dans la périphérie d'une agglomération est préférée par environ 23% des répondants, pouvant refléter un compromis entre les avantages d'un environnement calme et l'accès aux services et infrastructures urbaines. Les options moins plébiscitées incluent le cœur d'agglomération, le centre secondaire d'une agglomération et un centre régional hors d'une agglomération, cumulant respectivement entre 15% et 9%. Ces résultats montrent une moindre attractivité pour ces environnements urbains. Le graphique met en évidence une polarisation entre ceux une majorité de

personnes qui préfèrent les zones rurales et ceux qui choisissent des zones périurbaines ou urbaines (fig. 33).

Tableau 6. Préférences résidentielles par districts (%)

Dimension lieu de résidence : parmi les options suivantes, où préféreriez-vous habiter ?	Lausanne	Ouest lausannois	Lavaux-Oron	Morges	Nyon	Riviera-Pays d'Enhaut	Aigle	Jura-Nord vaudois	Gros-de-Vaud	Broye-Vully
Une ville au coeur d'une agglomération	32,93	8,88	13,54	8,39	9,32	18,31	3,02	10,34	3,53	8,83
Un centre secondaire d'une agglomération	18,47	18,92	17,79	8,66	8	17,28	9,85	6,35	3,19	8,88
Une localité résidentielle dans la périphérie d'une agglomération	22,76	38,32	27,74	20,77	30,45	27,96	13,35	14,11	5,65	15,65
Un centre régional hors d'une agglomération	7,52	8,87	7,59	5,98	12,19	5,58	6,95	9,04	8,71	13,75
Une localité rurale ou un village	18,15	25,01	33,35	56,2	39,53	30,25	66,84	60,17	78,38	52,88

En distinguant les districts du canton de Vaud, on observe qu'au moins trois structures de préférences s'observent, et que le centre régional hors d'une agglomération est unanimement déconsidéré. Il est possible que les répondants considèrent qu'il allie à la fois les défauts des agglomérations et des espaces ruraux (tab. 6).

La première structure isole les habitants de Lausanne, qui sont les seuls à avoir pour préférence majeure le fait de résider dans un cœur d'agglomération, avec 33% de réponses. La seconde structure de préférence consiste à favoriser à la fois les localités résidentielles dans la périphérie d'une agglomération, et les localités rurales ou villages. Ces préférences concernent les districts de l'Ouest lausannois, de Lavaux-Oron, Morges, Nyon, et Riviera-Pays d'Enhaut. Il s'agit de districts qui intègrent à la fois des centralités du canton de Vaud, et des espaces périurbains. Enfin, la troisième structure de préférence consiste à valoriser majoritairement les localités rurales ou villages, ce qui est le cas pour Aigle, le Jura-Nord vaudois, le Gros-de-Vaud, et la Broye-Vully. Ces territoires sont les plus ruraux du canton de Vaud.

On observe donc que les résidents du canton de Vaud tendent à valoriser leur propre contexte résidentiel comme étant celui qui correspond à leurs préférences. Les territoires « intermédiaires », regroupant à la fois centres urbains et zones périurbaines, valorisent également leur espace de vie, mais tendent aussi à souhaiter plus de nature en préférant également les localités rurales.

5.2. Préférences de mobilité

Les préférences de mobilité permettent de distinguer quatre directions que peuvent prendre les politiques publiques afin de prioriser un type de mode de transport plutôt qu'un autre. La mobilité collective et active favorise la performance des transports publics ainsi que l'adaptation du réseau à la marche, au vélo, et aux autres modes alternatifs. La mobilité individuelle priorise l'adaptation du réseau routier à l'augmentation du volume de véhicules ainsi qu'à la transition vers un parc automobile électrifié. La mobilité numérique priorise le développement d'applications facilitant l'accès à l'information et de technologies permettant l'autonomisation des véhicules. Enfin, une dernière direction possible consiste à ne pas prioriser de secteur en particulier.

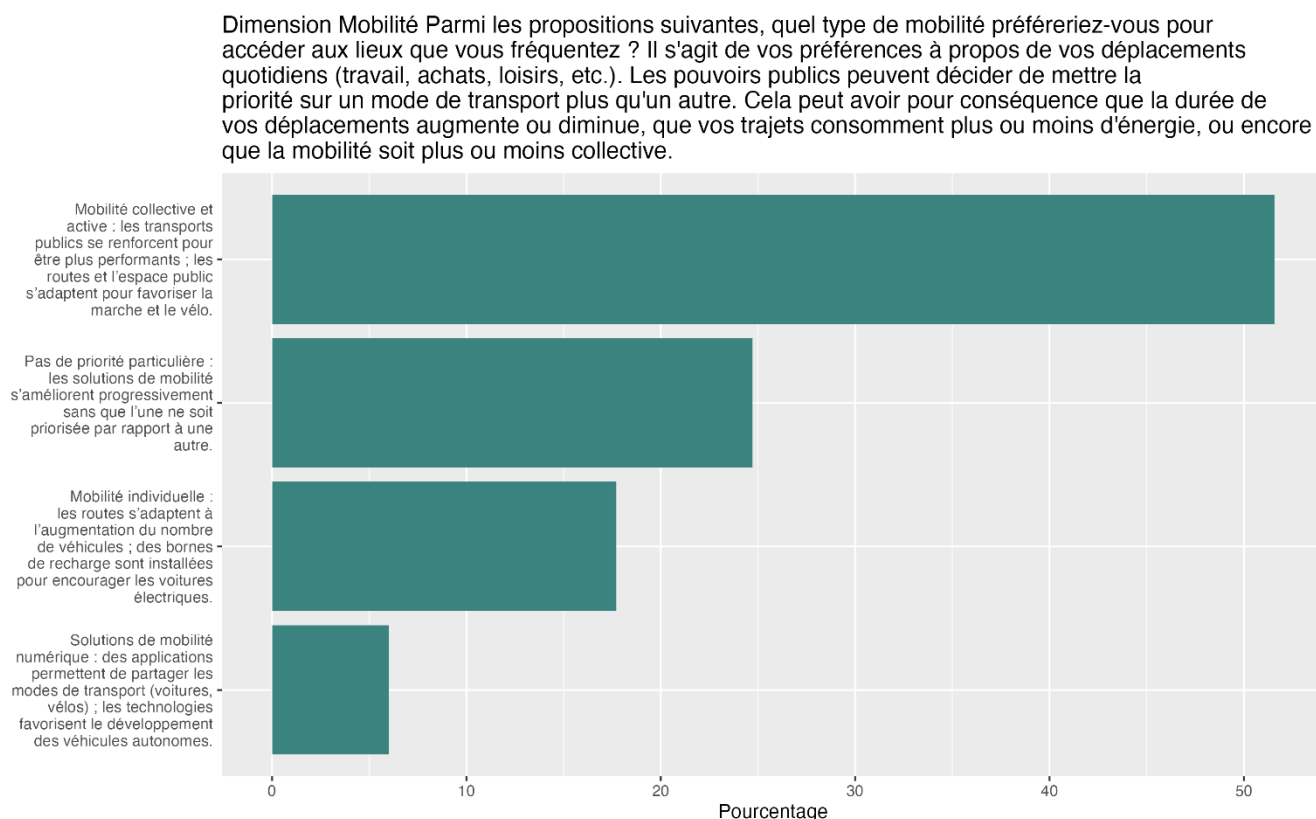


Figure 34. Préférences de mobilité.

La majorité absolue des répondants (plus de 50%), exprime une préférence pour une mobilité collective et active. Cette tendance reflète une sensibilité accrue aux enjeux environnementaux et une volonté de promouvoir des modes de transport durables et énergétiquement efficaces. Environ 25% des répondants n'ont pas de préférence marquée, optant pour une approche où les solutions de mobilité s'améliorent progressivement sans qu'une modalité soit priorisée. Cela pourrait indiquer une ouverture à divers modes de transport ou une perception que toutes les solutions sont nécessaires selon les contextes. La mobilité individuelle arrive en troisième position avec près de 18% des choix. Cette option, qui met l'accent sur l'adaptation des routes et le soutien à l'électrification des véhicules, reste attrayante pour une partie de la population, qui considère l'automobile comme un moyen indispensable de déplacement. Les solutions de mobilité numérique, comme le partage de véhicules et le développement des technologies pour véhicules autonome, ne reçoivent que 6% des préférences. Cette option de modernisation des services de transports ne semble donc pas recevoir de soutien de la part de la population vaudoise.

Le graphique illustre une forte préférence pour des modes de transport collectifs et actifs, reflétant une prise de conscience environnementale. Cependant, les solutions promouvant la mobilité individuelle

restent des choix significatifs, traduisant une diversité de besoins et de priorités en matière de transport (fig. 34).

Tableau 7. Préférences de mobilité par districts (%)

Dimension mobilité : parmi les options suivantes, quel type de mobilité préféreriez-vous pour accéder aux lieux que vous fréquentez ?	Lausanne	Ouest lausannois	Lavaux-Oron	Morges	Nyon	Riviera-Pays d'Enhaut	Aigle	Jura-Nord vaudois	Gros-de-Vaud	Broye-Vully
Mobilité collective et active : les transports publics se renforcent pour être plus performants ; les routes et l'espace public s'adaptent pour favoriser la marche et le vélo.	61,7	52,79	56,07	44,52	48,35	53,42	45,96	44,8	48,37	34,94
Pas de priorité particulière : les solutions de mobilité s'améliorent progressivement sans que l'une ne soit priorisée par rapport à une autre.	15,31	23,41	20,63	33,2	28,52	26,26	34,87	28,75	18,23	33,1
Mobilité individuelle : les routes s'adaptent à l'augmentation du nombre de véhicules ; des bornes de recharge sont installées pour encourager les voitures électriques.	16,04	16,97	18,67	17,94	16,27	14,64	16,93	19,98	21,93	23,43
Solutions de mobilité numérique : des applications permettent de partager les modes de transport (voitures, vélos) ; les technologies favorisent le développement des véhicules autonomes.	6,33	6,82	4,63	3,96	6,06	5,68	2,25	5,48	11,04	8,53

La mobilité collective et active est largement plébiscitée dans tous les districts même si la Broye-Vully considère quasiment autant le fait de ne pas prioriser les solutions de mobilité. Avec Morges et Aigle, ce sont les trois districts du canton de Vaud dans lesquels au moins 30% de répondants considèrent qu'il n'est pas nécessaire de prioriser un secteur spécifique de la mobilité. La mobilité numérique est la solution la moins considérée dans tous les districts, même si le maximum, à 11%, est à mettre au profit du Gros-de-Vaud, territoire pourtant majoritairement rural. Les solutions de mobilité individuelles sont choisies par une proportion qui varie entre 16% à Lausanne, et 23% dans la Broye-Vully, démontrant une consistance globalement faible des préférences à ce sujet.

Il existe donc une forme de consensus à propos des solutions de mobilité en fonction des territoires vaudois, promouvant majoritairement la mobilité collective et active, bien que la dépendance à la mobilité individuelle transparaisse dans la préférence pour un compromis, laissant la possibilité de développer le secteur automobile si la population l'estime nécessaire (tab. 7).

5.3. Préférences d'équipements et services

Dans le cadre des équipements et des services, le consensus est bien moins présent que précédemment, puisque la mesure la plus plébiscitée ne représente que 27% des répondants, et que deux autres mesures sont également supérieures à 20%. L'emploi est ainsi la priorité majeure, ce qui souligne l'importance pour les habitants de la proximité aux zones d'activité professionnelle, leur permettant de réduire leurs trajets domicile-travail et d'améliorer leur qualité de vie. Les structures de santé et de services sociaux arrivent en deuxième position avec environ 25%. La consommation, qui inclut les commerces, les bars et les restaurants, recueille une part significative montre l'importance accordée à une offre commerciale de proximité pour répondre aux besoins quotidiens et favoriser la convivialité locale. Le sport (12%), le numérique (8%), et la culture (7%) sont ensuite moins cités, et donc probablement considérés comme des enjeux secondaires face à l'emploi, la santé, et la consommation. Ce sujet met donc en avant l'importance des besoins essentiels (emploi et santé) parmi les priorités des répondants, face aux activités plutôt récréatives telles que le sport ou la culture (fig. 35).

Dimension Services et emplois Parmi les propositions suivantes, à quelles structures préféreriez-vous avoir accès en moins de 15 minutes depuis votre domicile ? Il s'agit de vos préférences à propos des services et équipements dont vous avez besoin à proximité de chez vous pour votre travail, vos loisirs, etc.

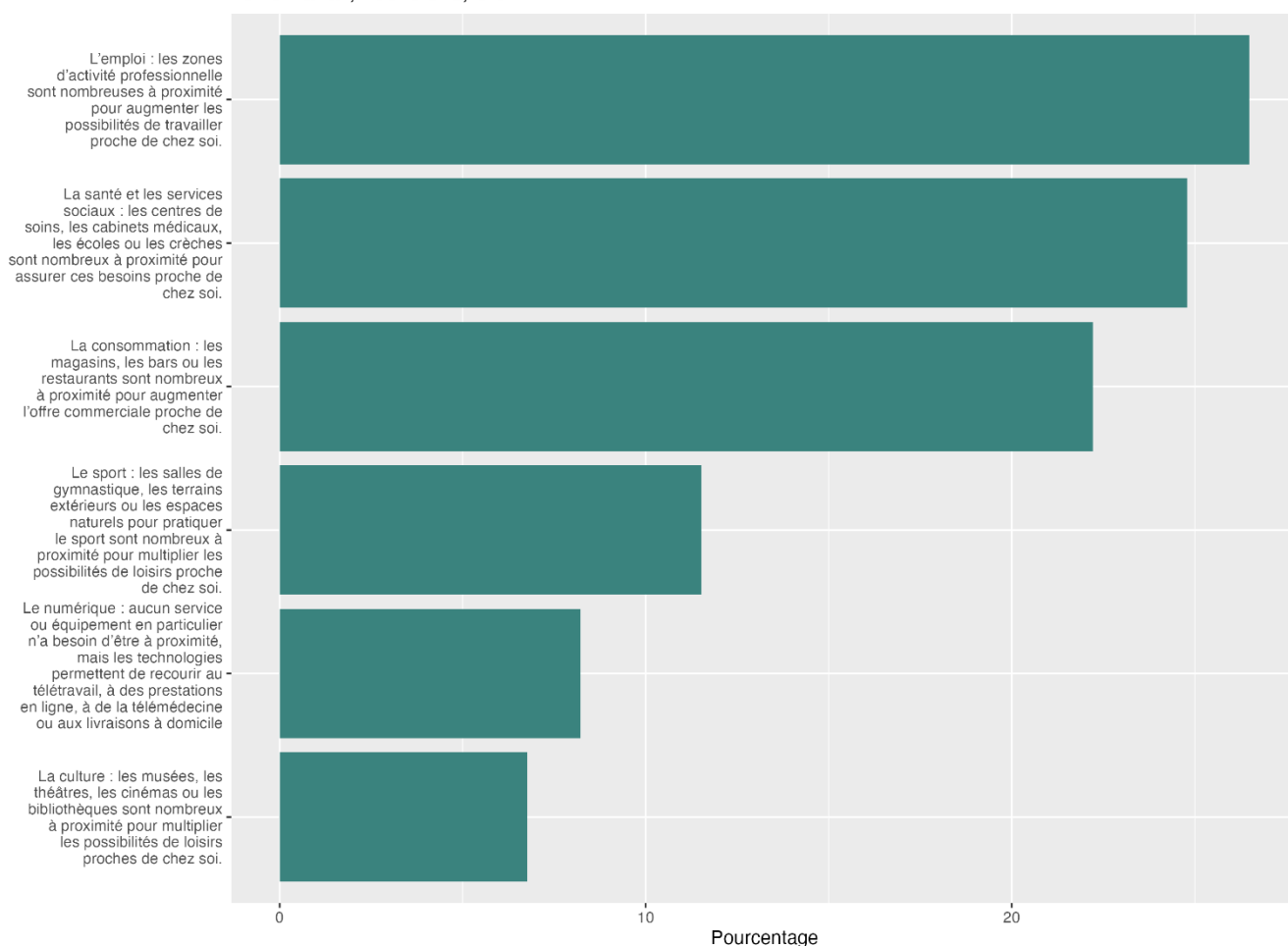


Figure 35. Préférences d'équipements et services

Tous les districts considèrent l'emploi comme le thème le plus important, à l'exception de Morges et de la Broye-Vully, qui portent plus fortement leur attention sur la santé et les services sociaux, et des habitants de Lausanne qui attachent autant d'important à la consommation qu'à l'emploi (tab. 8).

Tableau 8. Préférences d'équipements et services par districts (%)

Dimension services et emploi : parmi les options suivantes, à quelles structures préféreriez-vous avoir accès en moins de 15 minutes depuis votre domicile ?	Lausanne	Ouest lausannois	Lavaux-Oron	Morges	Nyon	Riviera-Pays d'Enhaut	Aigle	Jura-Nord vaudois	Gros-de-Vaud	Broye-Vully
L'emploi : les zones d'activité professionnelle sont nombreuses à proximité pour augmenter les possibilités de travailler proche de chez soi.	25,22	24,23	25,82	23,99	28,67	26,56	28,78	25,74	32,2	24,67
La santé et les services sociaux : les centres de soins, les cabinets médicaux, les écoles ou les crèches sont nombreux à proximité pour assurer ces besoins proche de chez soi.	22,75	21,28	18,74	33,16	23,79	21,99	27,05	25,67	27,28	32,93
La consommation : les magasins, les bars ou les restaurants sont nombreux à proximité pour augmenter l'offre commerciale proche de chez soi.	25,96	20,83	22,63	17,65	21,83	25,91	16,03	21,29	14,19	23,91
Le sport : les salles de gymnastique, les terrains extérieurs ou les espaces naturels pour pratiquer le sport sont nombreux à proximité pour multiplier les possibilités de loisirs proche de chez soi.	12,8	16,65	8,77	8,1	13,2	10,03	15,88	9,25	11,05	3,34
Le numérique : aucun service ou équipement en particulier n'a besoin d'être à proximité, mais les technologies permettent de recourir au télétravail, à des prestations en ligne, à de la télémédecine ou aux livraisons à domicile.	5,39	14,4	13,82	9,37	6,91	5,77	6,38	6,4	11,13	5,51
La culture : les musées, les théâtres, les cinémas ou les bibliothèques sont nombreux à proximité pour multiplier les possibilités de loisirs proches de chez soi.	7,38	2,62	9,68	6,29	3,4	9,34	5,48	9,37	4,15	9,64

D'autres différences notables apparaissent, comme les habitants de Lavaux-Oron et de Riviera-Pays d'Enhaut qui privilégient plus fortement la consommation que la santé. Environ 16% des habitants de l'Ouest lausannois et d'Aigle considèrent le sport comme un service de proximité nécessaire, contre 3% des habitants de Broye-Vully. Le numérique, quant à lui, est un thème plus fortement évoqué dans l'Ouest lausannois et Lavaux-Oron qu'ailleurs.

Ainsi, certains districts peuvent avoir des préférences plutôt tranchées, favorisant un à deux thèmes tandis que d'autres tels que l'Ouest lausannois ou Aigle sont plus diversifiés. Ces différences peuvent exprimer le fait que l'accès à l'emploi et la santé sont suffisamment satisfaisant pour se reporter vers d'autres priorités.

5.4. Préférences de paysage et construction

La priorité principale, avec près de 42% des réponses, est donnée à la protection de la nature. Ce résultat met en évidence une forte sensibilité écologique et une demande claire pour des environnements naturels et protégés. Le logement, arrive en deuxième position avec environ 22%, souligne une préoccupation pour une réponse aux besoins croissants d'habitations, tout en considérant une urbanisation durable et maîtrisée, puisque le critère précise la nécessité de préserver les surfaces agricoles et naturelles. Les énergies renouvelables représentent environ 21% des priorités, et sont donc quasiment autant importantes pour les vaudois que la question du logement. Les répondants souhaitent que les infrastructures pour produire de l'énergie propre soient développées tout en limitant leur impact sur le paysage.

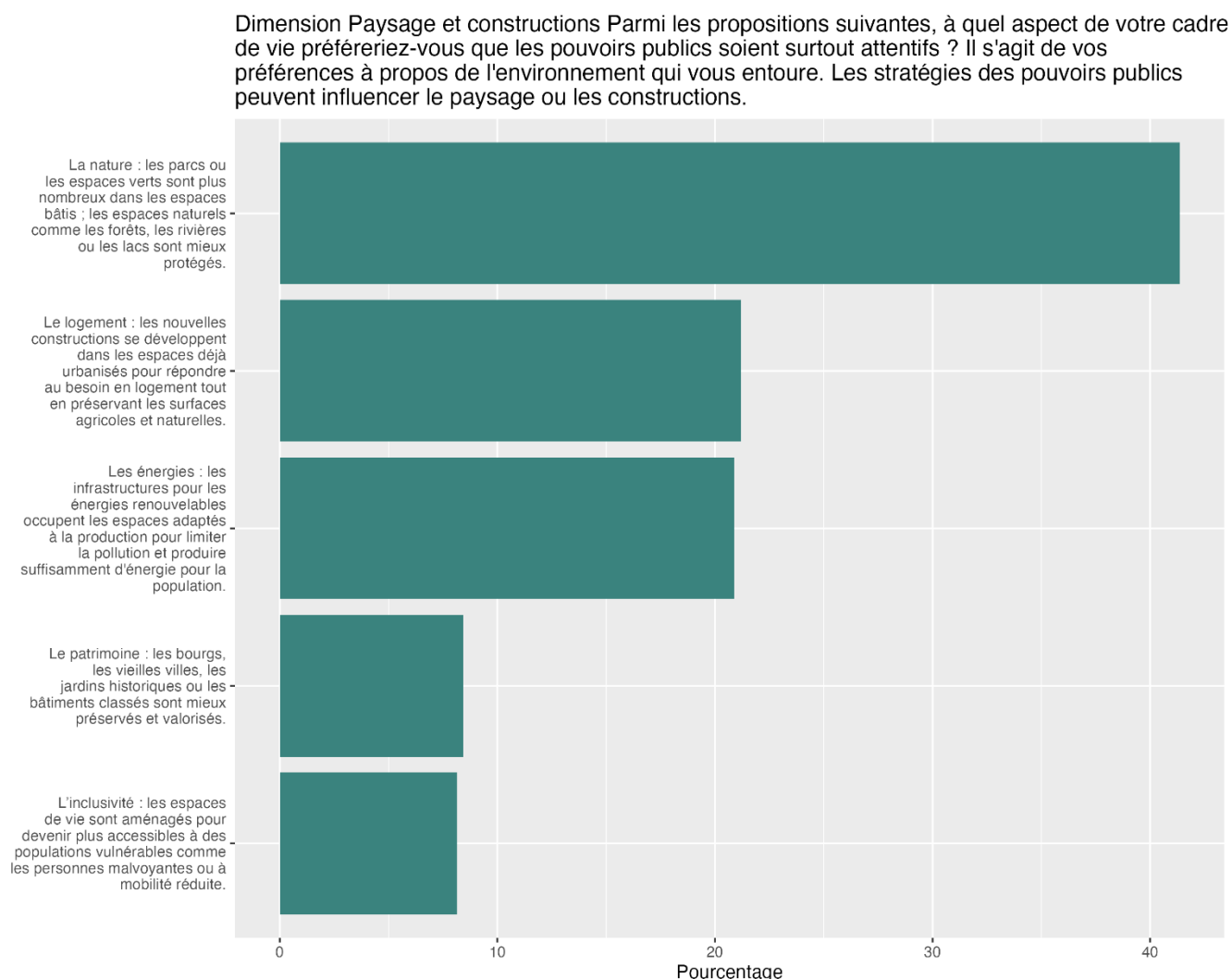


Figure 36. Préférences de paysage et constructions.

Le patrimoine, et l'inclusivité, sont moins souvent évoqués puis qu'ils représentent tous les deux environ 8% des choix. La conservation du patrimoine, ainsi que l'aménagement d'espaces accessibles pour les populations vulnérables ou à mobilité réduite, semblent donc moins urgents comparés aux enjeux environnementaux et urbanistiques. Ces résultats reflètent ainsi une prise de conscience croissante des enjeux environnementaux et d'aménagement durable (fig. 36), mais également un attrait vers les espaces naturels, qui concorde également avec les préférences résidentielles (voir fig. 33).

Tableau 9. Préférences de paysage et construction par districts (%)

Dimension paysage et constructions : parmi les options suivantes, à quel aspect de votre cadre de vie préféreriez-vous que les pouvoirs publics soient surtout attentifs ?	Lausanne	Ouest lausannois	Lavaux-Oron	Morges	Nyon	Riviera-Pays d'Enhaut	Aigle	Jura-Nord vaudois	Gros-de-Vaud	Broye-Vully
La nature : les parcs ou les espaces verts sont plus nombreux dans les espaces bâtis ; les espaces naturels comme les forêts, les rivières ou les lacs sont mieux protégés.	39,82	52,47	41,38	39	42,46	28,27	47,17	41,71	42,43	37,84
Le logement : les nouvelles constructions se développent dans les espaces déjà urbanisés pour répondre au besoin en logement tout en préservant les surfaces agricoles et naturelles.	26,75	13,64	25,31	20,55	22,29	22,51	10,86	18,99	14,42	22,9
Les énergies : les infrastructures pour les énergies renouvelables occupent les espaces adaptés à la production pour limiter la pollution et produire suffisamment d'énergie pour la population.	17,64	17,44	19,95	24,05	20,05	24,4	28,67	22,9	23,27	16,49
Le patrimoine : les bourgs, les vieilles villes, les jardins historiques ou les bâtiments classés sont mieux préservés et valorisés.	8,1	6,55	10,84	9,84	6,18	10,45	7,73	9,25	7,27	8,63
L'inclusivité : les espaces de vie sont aménagés pour devenir plus accessibles à des populations vulnérables comme les personnes malvoyantes ou à mobilité réduite.	7,38	9,9	2,36	6,56	8,27	13,3	5,02	5,66	12,61	13,65

Le tableau révèle des priorités variées selon les districts en matière de cadre de vie (tab. 9). La nature apparaît comme une priorité majeure dans presque toutes les régions, avec des scores particulièrement élevés dans l'Ouest lausannois (52%) et Aigle (47%). Cela reflète une forte demande pour la préservation des espaces verts, notamment dans les zones urbaines ou périurbaines. À l'inverse, des districts comme Riviera-Pays d'Enhaut (28%) ou Broye-Vully (38%) semblent accorder une importance moindre à cet aspect, possiblement en raison de leur environnement déjà naturel. Le logement est davantage mis en avant dans les régions plus urbanisées comme Lausanne (27%) et Lavaux-Oron (25%), où les besoins en construction de logements sont sans doute plus pressants. En revanche, des régions comme Aigle et l'Ouest lausannois expriment un intérêt plus limité pour cette thématique. Les énergies renouvelables occupent une place intermédiaire, avec une importance notable à Aigle et Morges. À l'opposé, des districts comme Broye-Vully montrent un intérêt plus faible pour cette dimension avec seulement 16%, ce qui peut s'expliquer par des priorités locales différentes ou une moindre sensibilisation à ces enjeux. Le patrimoine obtient des scores plus faibles dans la majorité des régions. Les districts comme Lavaux-Oron et Riviera-Pays d'Enhaut affichent un intérêt légèrement supérieur aux autres, peut-être en raison d'une plus grande richesse patrimoniale dans ces zones intégrant des périmètres classés. L'inclusivité fait finalement état d'un désintérêt notable pour cette thématique.

Les préférences des vaudois en termes d'aménagement du territoire montrent des rapports de force entre des valeurs traditionnelles et des aspirations modernes. La préservation de la nature est une priorité forte, traduisant une sensibilisation écologique importante, mais également une volonté de préservation du paysage rural local. Les répondants valorisent les espaces verts, les milieux naturels et la limitation de l'étalement urbain, tout en exprimant un besoin clair de logements accessibles, particulièrement en zones périurbaines ou rurales. L'emploi local est également central, reflétant une demande pour des opportunités économiques proches, en complément d'une forte attente envers les infrastructures de santé et services sociaux, essentiels pour la qualité de vie. La mobilité collective et active est préférée, soulignant une volonté de durabilité, bien que la mobilité individuelle reste importante dans les zones moins desservies. Les solutions numériques et culturelles émergent, elles, comme des attentes plus spécifiques.

6. Analyse de scénarios

Cette partie est focalisée sur l'analyse de scénario de cadres de vie. Dans chaque situation, deux scénarios sont présentés et chaque répondant doit sélectionner celui qui lui convient le plus. Chaque scénario est composé de quatre dimensions dont les caractéristiques varient. Ces dimensions sont le contexte territorial de résidence, les conditions de mobilité, l'accès aux équipements et aux services, ainsi que la politique de gestion du paysage et de la construction, et correspondent donc aux mêmes dimensions qui ont servi à faire émerger des préférences dans la partie 5.

L'objectif de ces scénarios est donc d'observer des phénomènes de préférences, dans un cadre de compromis entre différentes dimensions qui peuvent ne pas toujours correspondre aux volontés du répondant. Parmi l'ensemble des dilemmes proposés aux répondants de l'enquête, six d'entre eux ont été sélectionnés pour la pertinence des enjeux qu'ils soulèvent.

Tableau 10. Scénario A

Dimension	Scénario 1	Scénario 2
Lieu de résidence	Ville au coeur d'une agglomération	Localité rurale ou village
Mobilité	Priorité à la mobilité individuelle	Pas de priorité particulière
Équipements et services	Priorité au numérique	Priorité à l'emploi
Paysage et constructions	Priorité au patrimoine	Priorité au patrimoine
Choix de scénario	28%	72%

Le scénario 2 est clairement privilégié par une large majorité (72%), tandis que le scénario 1 est choisi par 28% des répondants (tab. 10). La préférence marquée pour le scénario 2 indique un attrait important pour des environnements moins urbanisés, une certaine flexibilité en matière de mobilité, et une valorisation des emplois locaux, en lien avec une qualité de vie associée au cadre rural. Le scénario 1, bien que minoritaire, trouve probablement écho chez ceux qui privilégient les opportunités des milieux urbains, une infrastructure adaptée à la mobilité individuelle, et un développement numérique poussé.

Ces différences reflètent des aspirations contrastées entre un mode de vie rural et urbain, avec une nette domination des valeurs associées à la ruralité et au village dans les préférences globales. Le choix résidentiel dans une localité rurale ou un village a été vu comme un aspect particulièrement prédominant dans les préférences résidentielles (fig. 33). Associé à la priorité à l'emploi, dominant également les préférences à l'accès aux services (fig. 35), ainsi que la non-priorisation des politiques de mobilité, cette combinaison de dimension est donc largement privilégiée par les répondants vaudois.

Tableau 11. Scénario B

Dimension	Scénario 1	Scénario 2
Lieu de résidence	Localité rurale ou village	Ville au coeur d'une agglomération
Mobilité	Priorité à la mobilité individuelle	Pas de priorité particulière
Équipements et services	Priorité à la consommation	Priorité à la santé et aux services sociaux
Paysage et constructions	Priorité à la nature	Priorité aux énergies
Choix de scénario	57,5%	42,5%

Le scénario 1, choisi par 57,5% des répondants, est légèrement privilégié par rapport au scénario 2, qui recueille 42,5% des préférences (tab. 11). La préférence générale pour le scénario 1 indique un attrait pour la ruralité, la nature et un mode de vie basé sur la consommation locale. Cependant, le scénario 2 attire une proportion significative de répondants, en particulier ceux qui privilégient les opportunités et les infrastructures des zones urbaines, ainsi qu'un souci pour les enjeux environnementaux liés à l'énergie.

Ces choix reflètent une tension entre deux modes de vie, rural et urbain, chacun ayant ses propres avantages perçus en termes de qualité de vie et de durabilité.

Tableau 12. Scénario C

Dimension	Scénario 1	Scénario 2
Lieu de résidence	Localité résidentielle dans la périphérie d'une agglomération	Localité résidentielle dans la périphérie d'une agglomération
Mobilité	Pas de priorité particulière	Priorité à la mobilité individuelle
Equipements et services	Priorité à l'emploi	Priorité au numérique
Paysage et constructions	Priorité à la nature	Priorité aux énergies
Choix de scénario	61%	39%

Le scénario 1, qui recueille 61% des préférences, est clairement privilégié par rapport au scénario 2, qui obtient 39%. Les deux scénarios partagent un même cadre résidentiel, une localité dans la périphérie d'une agglomération, mais diffèrent sur les priorités accordées à la mobilité, aux services et emplois, ainsi qu'au paysage et constructions (tab. 12).

Le choix majoritaire du scénario 1 indique une préférence globale pour des solutions équilibrées en termes de mobilité, ainsi qu'une politique axée sur l'emploi local et la protection de la nature. Il permet donc, dans un contexte territorial prisé (fig. 33), de prioriser des aspects fortement valorisés par les habitants vaudois. Le scénario 2 attire en revanche ceux qui privilégient la flexibilité de la mobilité individuelle et les avancées numériques, tout en intégrant des préoccupations énergétiques. Ces résultats mettent en lumière un équilibre entre des priorités plutôt traditionnelles (emploi et nature) et des aspirations plutôt modernes (numérique et énergies).

Tableau 13. Scénario D

Dimension	Scénario 1	Scénario 2
Lieu de résidence	Ville au cœur d'une agglomération	Localité rurale ou village
Mobilité	Pas de priorité particulière	Priorité à la mobilité individuelle
Equipements et services	Priorité à la santé et aux services sociaux	Priorité à la consommation
Paysage et constructions	Priorité à l'inclusivité	Priorité à la nature
Choix de scénario	46,5%	53,5%

Le scénario 2 est légèrement privilégié, recueillant 53,5% des choix contre 46,5% pour le scénario 1, indiquant une division relativement équilibrée des préférences (tab. 13). La légère préférence pour le scénario 2 indique un attrait pour des valeurs associées à un mode de vie rural ou semi-rural, axé sur la mobilité individuelle et la préservation de la nature. Cependant, le scénario 1, bien que minoritaire, attire une part importante de répondants, notamment ceux qui privilégient la vie en milieu urbain, avec une forte attention à la santé et aux services sociaux. Ces résultats révèlent une tension entre des aspirations urbaines et rurales, avec une prédominance pour des éléments liés à la ruralité (cadre de vie, mobilité individuelle, nature) dans les préférences globales.

Tableau 14. Scénario E

Dimension	Scénario 1	Scénario 2
Lieu de résidence	Localité résidentielle dans la périphérie d'une agglomération	Localité résidentielle dans la périphérie d'une agglomération
Mobilité	Priorité à la mobilité collective et active	Priorité aux solutions de mobilité numérique
Equipements et services	Priorité au sport	Priorité à la culture
Paysage et constructions	Priorité au patrimoine	Priorité au patrimoine
Choix de scénario	68,5%	32,5%

Le scénario 1 est largement préféré, recueillant 68,5% des choix, tandis que le scénario 2 est choisi par 32,5% des répondants (tab. 14). Ces deux scénarios se situent dans le même cadre résidentiel, à savoir une localité résidentielle en périphérie d'agglomération et avec le même axe de priorisation du patrimoine. Les choix s'opposent donc sur les caractéristiques de mobilité, et d'accès aux équipements et services.

Dans ce cadre, le scénario 1 qui allie mobilité collective et active avec le sport, est largement plus plébiscité que le scénario 2 qui allie mobilité numérique et priorité à la culture. La mobilité collective et active étant la politique de transports favorisée par les vaudois (fig. 34), et le sport étant plus populaire que la culture (fig. 35), il est donc assez logique que ces combinaisons produisent des effets marqués en termes de choix de scénarios. Les vaudois privilégient ainsi la mobilité active et le sport à la technologie des solutions numériques de mobilité et un développement de l'offre culturelle.

Tableau 15. Scénario F

Dimension	Scénario 1	Scénario 2
Lieu de résidence	Centre régional hors d'une agglomération	Centre régional hors d'une agglomération
Mobilité	Priorité aux solutions de mobilité numérique	Priorité à la mobilité collective et active
Equipements et services	Priorité à la santé et aux services sociaux	Priorité à la consommation
Paysage et constructions	Priorité au logement	Priorité à l'inclusivité
Choix de scénario	68,5%	32,5%

Le scénario 1 est largement privilégié, avec 68,5% des préférences, contre 32,5% pour le scénario 2. (tab.15). Dans un même cadre de vie consistant à résider dans un centre régional hors d'une agglomération, les scénarios divergent en termes de politiques de mobilité, d'accès aux équipements et services, et de vision à propos du paysage et de la construction.

Le choix majoritaire du scénario 1 reflète une sensibilité accrue aux solutions numériques, aux besoins en santé et à la disponibilité des logements, suggérant une approche orientée vers des besoins fondamentaux et des innovations technologiques. Le scénario 2, bien que moins populaire, attire ceux qui privilégient les solutions collectives pour la mobilité, une dynamique commerciale forte et une attention aux enjeux d'inclusion sociale. Bien que la mobilité collective et active soit globalement préférée aux solutions de mobilité numérique (fig. 34), les vaudois ont cependant favorisés la santé et les services sociaux face à la consommation (fig. 35), et le logement face à l'inclusivité (fig. 36). Ainsi, lorsque ces dimensions sont intégrées dans un cadre de vie commun, prioriser la santé et le logement compense un faible attrait pour la mobilité numérique face à la mobilité collective et active.

Les préférences globales montrent une tension entre des aspirations modernes (solutions numériques, mobilité innovante) qui peinent à convaincre, et des valeurs traditionnelles (nature, emploi local, santé) qui restent favorisées. Les scénarios les plus populaires combinent souvent des dimensions équilibrées, associant l'innovation (mobilité numérique, services connectés) avec des besoins fondamentaux (santé, logement, nature), mais les préférences traduisent souvent une forte adaptation au contexte territorial particulièrement influent dans les choix, qui varient selon le cadre résidentiel proposé (périurbain, rural, centre régional ou urbain).

7. Acceptabilité des aménagements du territoire

La dernière partie de l'enquête demande aux répondants de se prononcer sur l'implantation de bâtiments, d'équipements ou d'infrastructures à proximité directe de leur lieu de vie, afin de mieux comprendre leurs préférences et leurs réserves. 21 images sont présentées en paires, et les enquêtés doivent indiquer quel aménagement les dérange le plus, ou s'ils sont favorables aux deux. Sur les 104 paires d'aménagements, nous en présentons ici 10 qui illustrent les enjeux les plus saillants dans les domaines de la mobilité, du logement, des services, des loisirs et de l'énergie. Enfin, nous présentons un tableau récapitulatif qui résume le taux d'approbation "global", toutes paires confondues, de chaque aménagement, par districts.

7.1. Aménagements de mobilité

Les aménagements en faveur d'une mobilité active (voie verte et zone de rencontre) sont largement plébiscités par les répondants (75%), ce qui confirme que sécuriser les pistes cyclables et les routes pour prioriser la marche et le vélo est aujourd'hui une priorité pour les résidents du Canton de Vaud (cf. 4.3.1). La mise en place d'une zone de rencontre, qui limite la vitesse des véhicules, dérange davantage que la création d'une voie verte, pour près de 20% des répondants.

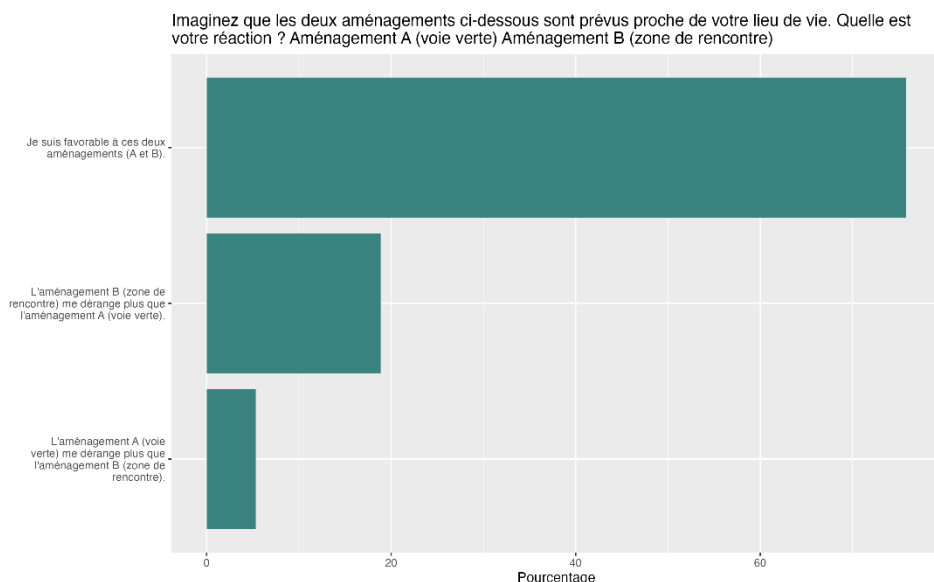


Figure 37. Choix d'aménagements proposés: voie verte ou zone de rencontre?

Les résultats sont davantage contrastés lorsque les répondants doivent se positionner sur l'implantation de places de stationnement ou d'une gare à proximité du lieu de vie. Près de 40% des Vaudois se déclarent favorables à ces deux aménagements, et privilégieraient donc des investissements dans différents modes de transport en parallèle. Parmi ceux qui émettent des réserves à l'égard de ces deux aménagements, les avis sont partagés. Environ 1/3 des répondants estiment que construire une gare à proximité serait plus dérangeant, ce qui peut s'expliquer par les nuisances sonores et la consommation d'espace que cela implique. Un autre tiers des répondants se positionne contre de nouveaux aménagements conçus pour la voiture.

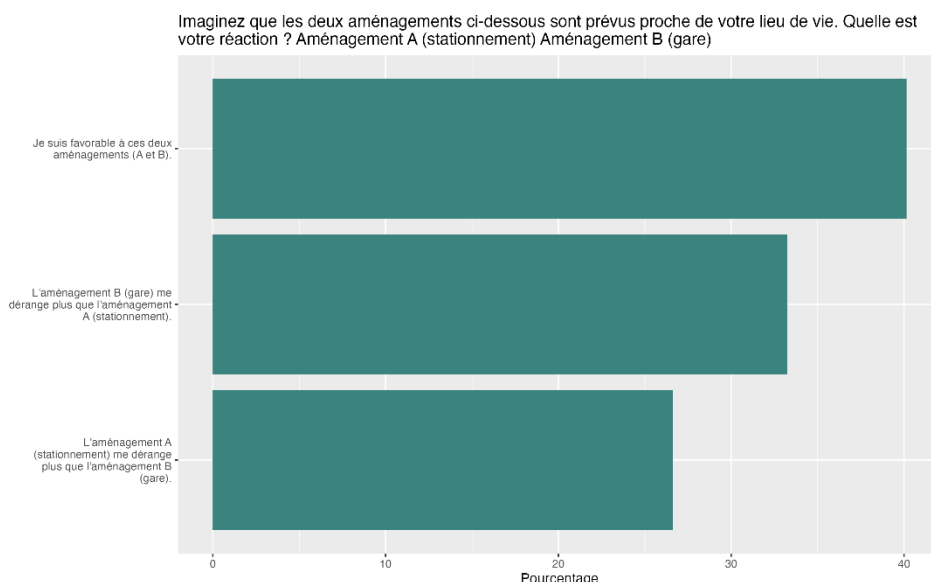


Figure 38. Choix d'aménagements proposés: stationnement ou gare?

Ainsi, dans le domaine de la mobilité, les avis sont largement favorables aux aménagements qui visent à développer la mobilité active (marche, vélo, etc.). On relève certaines réticences concernant les aménagements conçus pour la voiture, bien que pouvoir disposer de différents modes de transport à proximité de son lieu de vie reste plébiscité.

7.2. Aménagements de logement

Moins d'un quart des répondants sont favorables à la tour de logement et au bâtiment surélevé, ce qui donne à voir une faible acceptabilité de la densification du lieu de vie. Toutefois, les avis défavorables sont plus ou moins marqués en fonction du projet et de son impact sur le paysage. Les avis sont très majoritairement défavorables à l'égard de la tour de logement, avec 71% des répondants déclarant qu'une telle construction les dérange plus qu'une surélévation de bâtiment. Ce résultat confirme une préférence relative pour la modification des bâtiments existants plutôt que pour les nouvelles constructions.

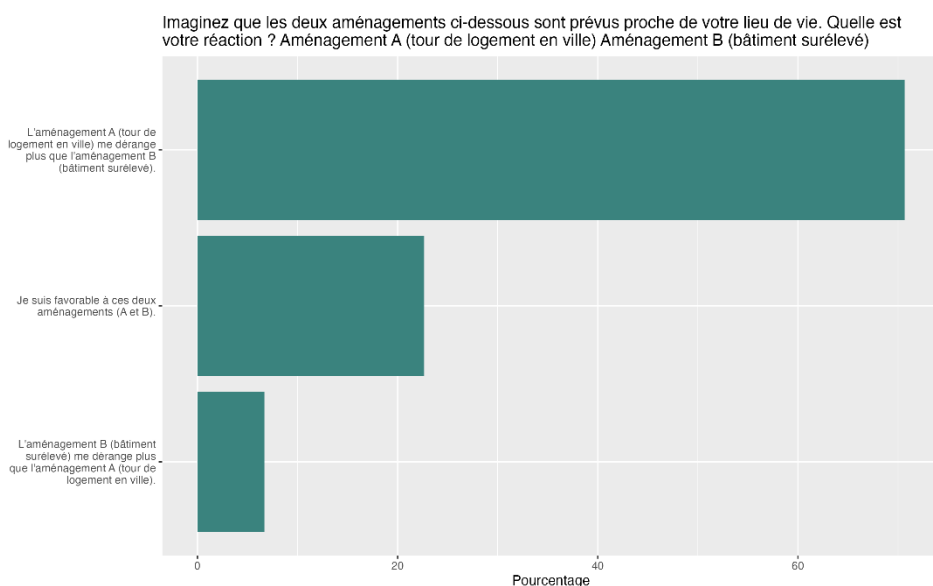


Figure 39. Choix d'aménagements proposés: tour de logement en ville ou bâtiments surélevés?

Opposée au cube d'habitation en périphérie, la tour de logement est perçue comme plus dérangeante par plus de 80% des répondants. La densification en milieu urbain suscite davantage de réactions négatives comparée au développement urbain en périphérie.

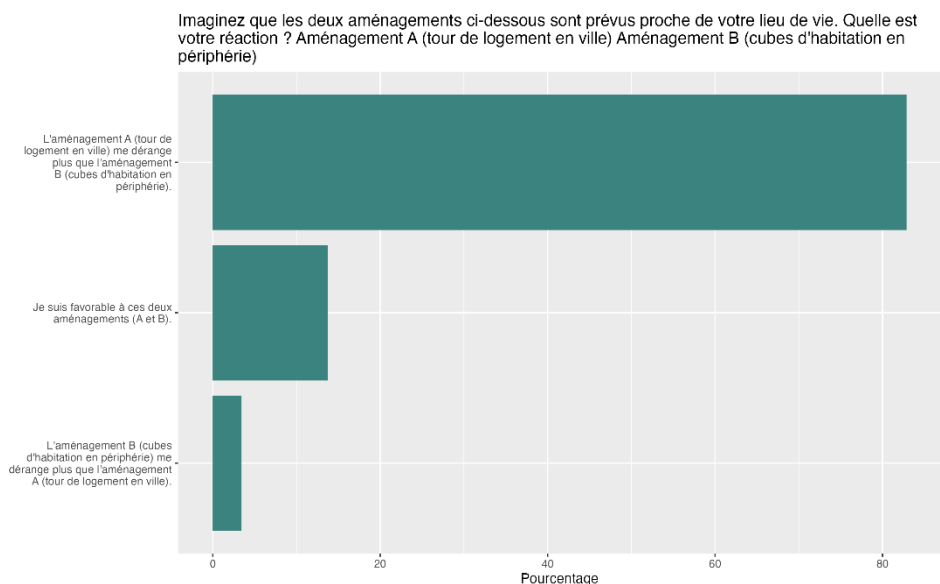


Figure 40. Choix d'aménagements proposés: tour de logement en ville ou cubes d'habitation en périphérie?

Les oppositions sont moins importantes lorsqu'on propose une surélévation de bâtiment et la construction d'un cube d'habitation en périphérie, avec plus de 40% des répondants favorables aux deux aménagements. Le bâtiment surélevé dérange davantage que le cube d'habitation en périphérie, ce qui peut s'expliquer par l'impact paysager engendré par la surélévation.

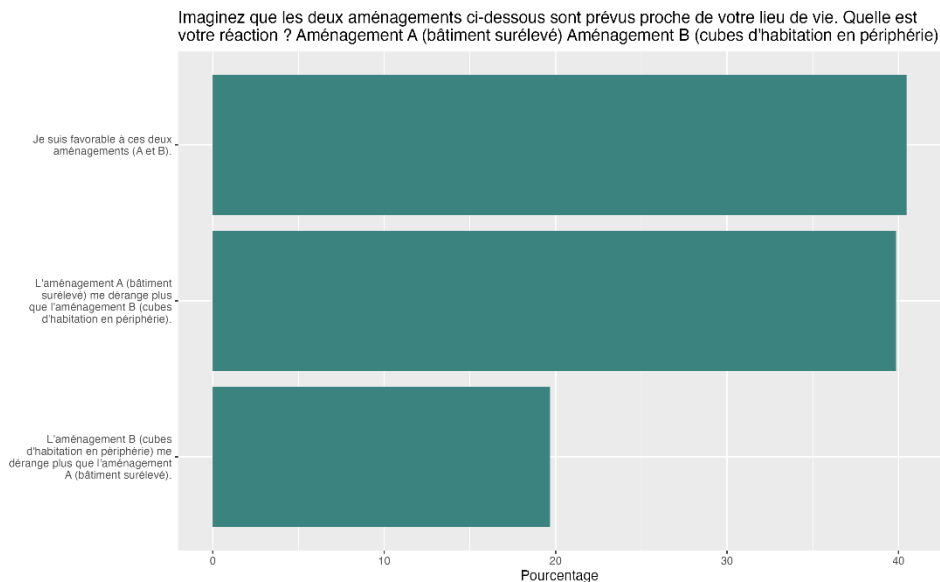


Figure 41. Choix d'aménagements proposés: bâtiment surélevé ou cubes d'habitation en périphérie?

Concernant le développement du lieu de vie avec de nouveaux logements, la tour de logements est de loin l'aménagement le plus susceptible d'être remis en cause par les résidents. Les aménagements qui visent à densifier le milieu urbain recueillent des avis plus défavorables (dans une moindre mesure pour le bâtiment surélevé) alors que la construction d'un cube d'habitation en périphérie génère peu de réticences. Ces résultats questionnent la perception des projets de densification résidentielle et de leurs bénéfices dans la lutte contre les émissions carbone.

7.3. Aménagements de services

Une majorité des répondants (59%) sont favorables à l'aménagement d'une école tout comme à l'aménagement d'un espace de coworking à proximité de leur lieu de vie, ce qui corrobore avec l'intérêt porté aux services liés à l'éducation et au travail (Cf. 5.3). L'école, qui peut engendrer des nuisances sonores, génère toutefois davantage de réticences que l'espace de coworking (27% contre 13%).

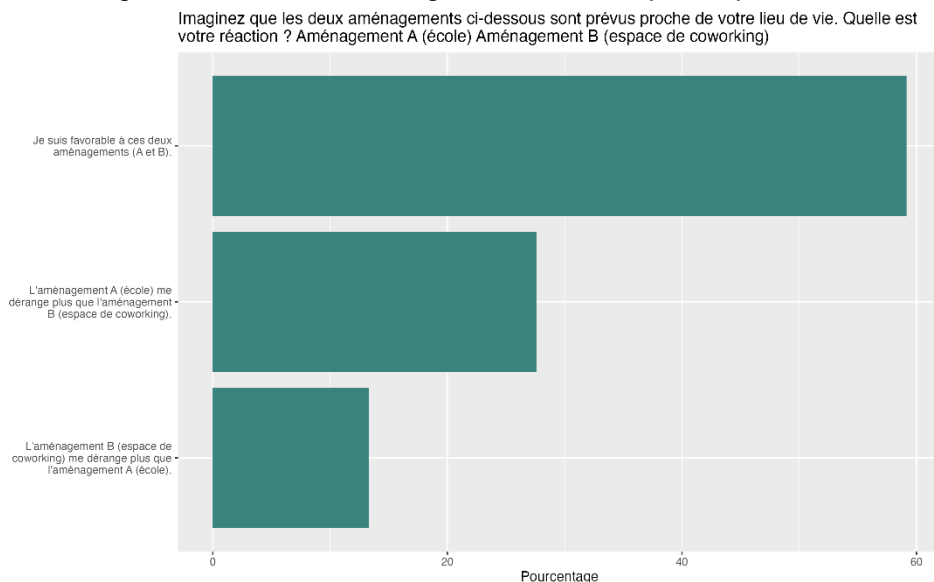


Figure 42. Choix d'aménagements proposés: école ou espace de coworking?

Les répondants sont moins favorables aux équipements fortement consommateurs d'espace. Seuls 30% d'entre eux se déclarent favorables à l'implantation d'une grande infrastructure sportive et d'un centre commercial à proximité de leur lieu de vie. Les réticences concernent très largement le centre commercial (66% d'opposition), ce qui pourrait traduire une préférence pour des commerces locaux et indépendants.

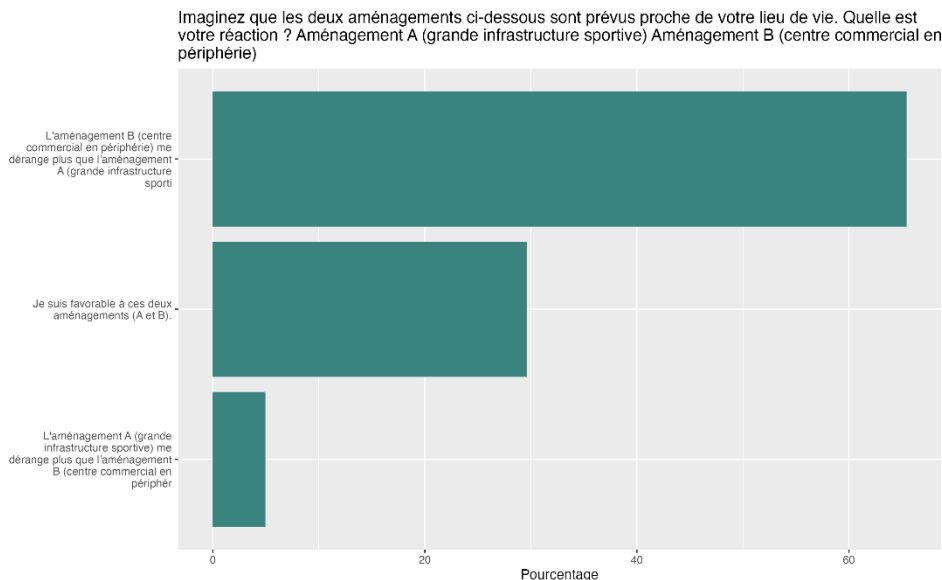


Figure 43. Choix d'aménagements proposés: centre commercial en périphérie ou grande infrastructure sportive?

Les Vaudois sont donc davantage favorables aux aménagements scolaires, aux espaces qui facilitent le télétravail et aux équipements sportifs. L'une des raisons peut être que, contrairement au centre commercial perçu comme plus dérangeant à proximité du lieu de vie, l'école, l'espace de coworking et l'infrastructure sportive sont des lieux qui favorisent les rencontres et les liens sociaux sur le territoire.

7.4. Aménagements de loisirs

Une grande majorité des répondants est favorable à l'aménagement d'un terrain de sport tout comme à l'aménagement d'une place de jeu à proximité de leur lieu de vie (58%). Les avis défavorables concernent quasiment tous le terrain de sport, avec 38% des répondants qui déclarent que le terrain de sport les dérange davantage que la place de jeu.

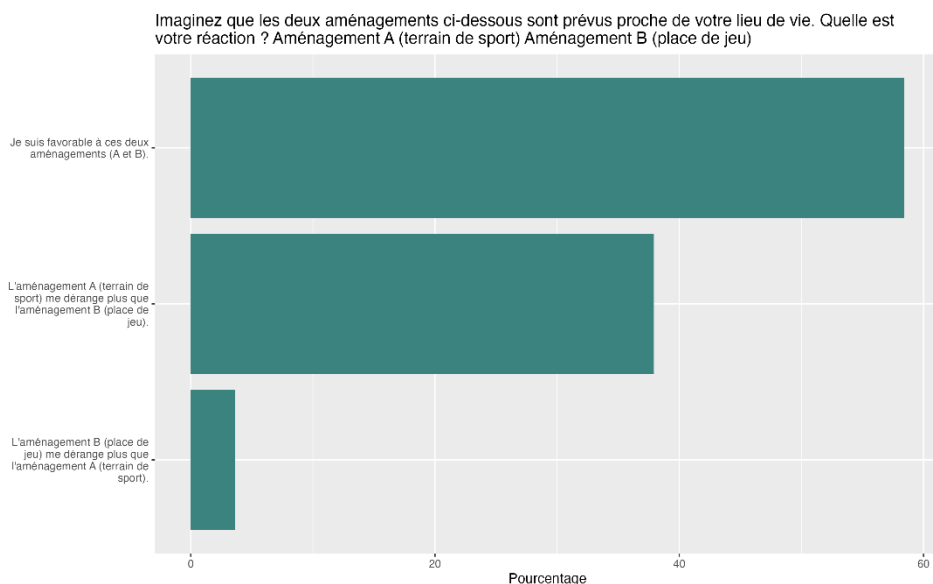


Figure 44. Choix d'aménagements proposés: terrain de sport ou place de jeu?

Entre la scène de musique et la buvette éphémère, 60% des répondants estiment que la première les dérange plus que la seconde à proximité de leur lieu de vie, ce qui peut s'expliquer par les nuisances sonores anticipées. La buvette éphémère, lieu qui permet de se divertir et de sociabiliser, entraîne peu de réticences (moins de 5% d'opposition).

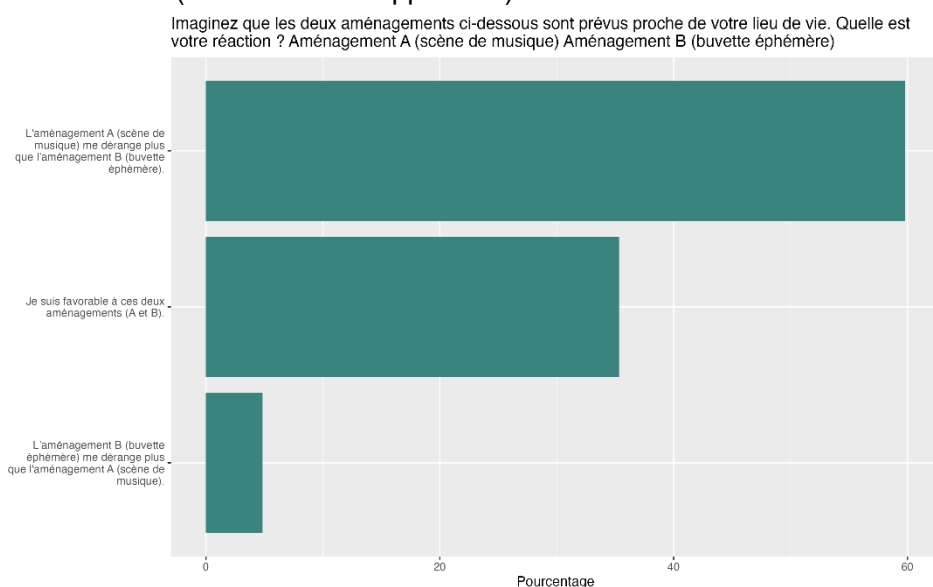


Figure 45. Choix d'aménagements proposés: buvette éphémère ou scène de musique?

Les Vaudois sont majoritairement favorables à des aménagements visant à accroître l'offre de loisirs à proximité de leur domicile (terrain de sport, place de jeu, buvette éphémère, etc.). L'installation d'une scène de musique à proximité directe du lieu de vie risque d'être davantage contestée, probablement en lien avec le désir d'un lieu de vie calme.

7.5. Aménagements d'énergie

Près de la moitié des répondants est favorable au parc de panneaux solaires et à l'éolienne. Parmi ceux qui émettent un avis défavorable à l'un de ces deux équipements, la réticence concerne très majoritairement l'implantation d'une éolienne à proximité de leur lieu de vie, avec 48% des répondants qui estiment que l'éolienne les dérange davantage que le parc de panneaux solaires. Au-delà de soutenir la production et l'utilisation renforcée d'énergie solaire, les Vaudois sont prêts à accueillir les infrastructures nécessaires, tels que les parcs de panneaux solaires (moins de 5% d'opposition), même si cela a un impact sur leur cadre de vie.

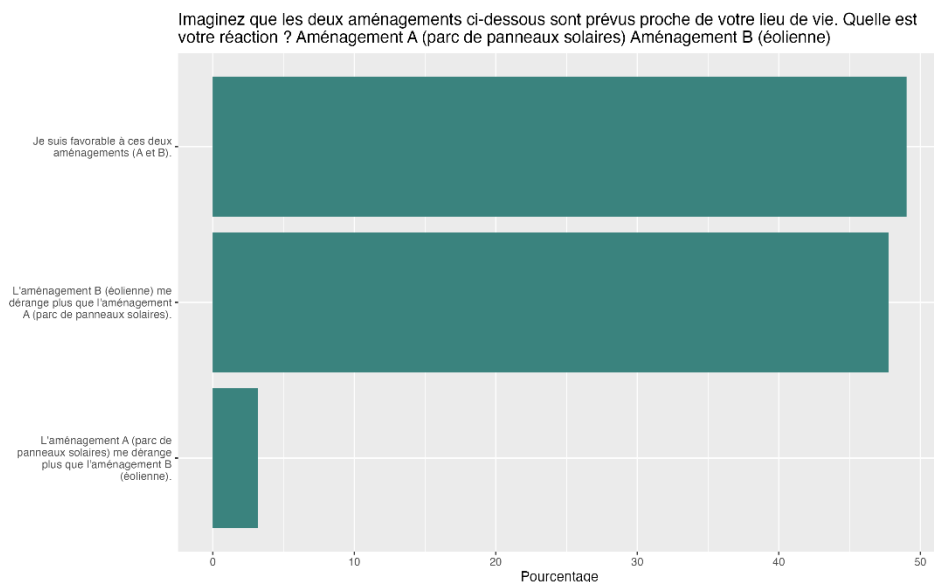


Figure 46. Choix d'aménagements proposés: parc de panneaux solaires ou éoliennes?

7.6. Préférences absolues d'aménagements, par districts

Afin de s'assurer de la représentativité statistique de ces résultats, les choix d'aménagements sont combinés dans le tableau 16, qui normalise la probabilité que chaque aménagement soit choisi par rapport à un autre – quelle que soit l'alternative – et présente ces résultats par districts.

Le parc de panneaux solaires est l'aménagement le plus accepté dans le Canton de Vaud, étant perçu comme moins dérangeant que d'autres aménagements à 42,4% en moyenne. Lorsqu'il est opposé à d'autres aménagements, son acceptabilité est particulièrement élevée dans les districts de Broye-Vully (53,8%), de l'Ouest lausannois (53%) et de la Riviera-Pays d'Enhaut (58,2%). En revanche, le district d'Aigle se caractérise par une acceptabilité moindre du parc de panneaux solaires (21,7%) par rapport à l'ensemble du Canton de Vaud. La place de jeu est le second aménagement le plus accepté dans le Canton de Vaud (32,7%), sans distinctions notables entre les districts. Il s'agit donc d'un aménagement qui fait consensus. Les grandes infrastructures sportives sont également valorisées positivement par les Vaudois (31,1% en moyenne), à l'exception du district de Broye-Vully. Dans le domaine de la mobilité, la voie verte est l'aménagement le plus consensuel (avec 30,7%) sauf dans l'Ouest lausannois.

La gare, la tour de logements et l'aire d'accueil pour les gens du voyage sont des aménagements généralement les moins acceptables dans le Canton de Vaud. Ils sont respectivement choisis comme les aménagements les moins dérangeants à 9,3%, 10,3% et 13% en moyenne lorsqu'ils sont opposés à d'autres aménagements. Toutefois, la gare est moins perçue comme une source de nuisances dans les districts les plus urbanisés comme Lausanne (12,5%) et l'Ouest lausannois (23,1%). De façon similaire, le projet de tour de logements dérange particulièrement dans le district de la Broye-Vully (2,8%) tandis qu'il est plus acceptable dans le district de Morges (17,3%) par exemple.

D'autres aménagements se caractérisent par des niveaux d'acceptabilité fortement contrastés selon les districts, à l'image du centre commercial, de la zone de rencontre ou du bâtiment surélevé. L'acceptabilité du centre commercial est élevée dans les districts de Nyon (29,7%) et d'Aigle (32,1%), tandis qu'elle est particulièrement faible dans l'Ouest lausannois (5,6%) et le district de Morges (9,4%), qui bénéficient déjà d'une offre de commerces et services développée. La zone de rencontre dérange en particulier dans le Jura-Nord vaudois et le district d'Aigle, où elle est choisie en moyenne à 13,4% et 14,1%, contre 22,5% pour l'ensemble du Canton de Vaud. Enfin, le bâtiment surélevé est moins acceptable dans le district de Lavaux-Oron (16,6%), en comparaison aux autres districts (29% en moyenne), ce qui peut s'expliquer par l'importance accordée à la préservation d'une vue dégagée sur les paysages viticoles.

Tableau 16. Préférences absolues des différents aménagements proposés

Image	Aigle	Broye-Vully	Gros-de-Vaud	Jura-Nord vaudois	Lausanne	Lavaux-Oron	Morges	Nyon	Ouest lausannois	Riviera-Pays d'Enhaut	Total Canton Vaud
Parc de panneaux solaire	21,7%	53,8%	46,2%	51,7%	33,6%	31,7%	38,4%	41,3%	53,0%	58,2%	42,4%
Place de jeu	33,6%	31,9%	29,2%	35,5%	31,5%	30,8%	38,2%	34,2%	39,0%	22,2%	32,7%
Cubes d'habitation en périphérie	36,0%	20,7%	25,4%	32,6%	36,0%	29,6%	26,6%	34,9%	25,1%	38,3%	31,7%
Grande infrastructure sportive	31,6%	17,5%	38,0%	24,7%	29,0%	49,0%	37,1%	31,8%	26,8%	29,0%	31,1%
Voie verte	26,7%	35,5%	27,6%	26,6%	32,5%	27,1%	36,6%	35,3%	19,6%	36,6%	30,7%

Bâtiment surélevé	25,4%	35,2%	34,3%	23,9%	32,2%	16,6%	27,9%	30,7%	28,0%	33,8%	29,0%
Buvette éphémère	32,6%	24,2%	38,3%	33,3%	31,0%	31,0%	20,8%	30,3%	27,7%	19,2%	28,9%
École	35,1%	21,0%	27,0%	28,3%	29,4%	31,8%	42,4%	21,5%	26,6%	23,9%	28,5%
Espace de coworking	27,4%	45,5%	22,6%	18,2%	25,9%	25,4%	20,1%	18,7%	37,2%	38,2%	27,0%
Terrain de sport	16,9%	35,4%	27,6%	27,2%	25,2%	17,5%	32,8%	31,5%	24,8%	28,7%	26,8%
Éolienne	25,9%	33,0%	42,9%	24,2%	26,9%	24,0%	21,4%	21,1%	27,1%	27,0%	26,3%
Zone de rencontre	14,1%	18,2%	33,4%	13,4%	20,9%	29,1%	36,8%	22,3%	20,9%	20,0%	22,5%
Point retrait	22,1%	24,3%	31,9%	27,7%	25,6%	26,7%	12,9%	18,0%	17,7%	16,6%	22,1%
Centre commercial en périphérie	32,1%	23,7%	16,6%	25,4%	17,4%	20,8%	9,4%	29,7%	5,6%	22,9%	19,8%
Installation de biogaz	26,9%	15,6%	14,2%	23,5%	14,3%	22,8%	21,4%	17,3%	23,1%	20,2%	19,3%
Espace animation nocturne	11,7%	19,3%	9,0%	23,4%	16,5%	21,9%	19,7%	17,6%	15,1%	14,1%	17,2%
Stationnement	33,2%	15,6%	10,5%	11,8%	15,1%	18,6%	11,1%	13,3%	20,7%	16,4%	16,0%
Scène de musique	17,8%	15,6%	10,3%	16,8%	17,6%	11,6%	20,4%	13,5%	13,3%	13,4%	15,3%
Aire d'accueil pour gens du voyage	20,2%	11,3%	8,8%	14,1%	14,5%	12,9%	7,2%	18,2%	13,9%	5,2%	13,0%
Tour de logement en ville	9,0%	2,8%	6,2%	3,1%	12,5%	16,7%	17,3%	7,1%	11,7%	11,0%	10,3%
Gare	0,0%	0,0%	0,0%	14,6%	12,5%	4,5%	1,7%	11,7%	23,1%	4,8%	9,3%

Les préférences d'aménagements sont donc fortement contrastées selon les territoires. Si certaines infrastructures sont globalement plébiscitées - à l'instar du parc de panneaux solaires, des places de jeu ou des cubes d'habitation en périphérie - d'autres sont nettement plus clivantes: grandes infrastructures sportives, centres commerciaux, espaces de coworking. Ce volet de l'enquête permet de mieux cibler les aménagements à long terme, selon les besoins et préférences spécifiques de chaque district.

8. Conclusions

Dans le cadre de l'élaboration du Plan Directeur Cantonal (PDCn) 2050, la Direction Générale du Territoire et du Logement (DGTL) du Canton de Vaud souhaite mieux cerner les opinions et préférences des vaudois en matière d'aménagement du territoire, dans une perspective de transition écologique. Le panel lémanique, une large enquête longitudinale portant sur tout l'arc lémanique, est un outil précieux pour répondre à ces interrogations. La base de données, redressée pour correspondre au mieux à la composition socio-démographique du Canton de Vaud, consiste en 2200 réponses pondérées distribuées entre les 10 districts du canton.

Les principales priorités qui ressortent de cette enquête sont (dans l'ordre) le recours aux énergies renouvelables, le développement de meilleures alternatives à la voiture individuelle, l'accès à la nature dans le cadre de vie et la protection des espaces naturels. Les raisons évoquées pour expliquer ces choix dénotent une certaine préoccupation écologique, ainsi que pour la qualité de l'environnement de vie.

Si les vaudois souhaitent principalement résider à la campagne, ils se prononcent toutefois en faveur de la mobilité collective ou active, plutôt que la mobilité individuelle. En termes d'accès, ils accordent une importance capitale à la santé et à l'emploi, et dans une moindre mesure à la consommation. En termes d'aménagement du territoire, ils se prononcent par-dessus tout en faveur de la nature, mais sont également sensibles aux besoins de logement et d'énergie.

Lorsqu'ils sont confrontés aux choix de scénarios qui combinent les différentes dimensions (lieu de résidence, mobilité, équipements, paysage), les arbitrages des vaudois traduisent un système de valeurs plutôt traditionnel, attachant une forte importance à la nature, à l'emploi et à la santé. Toutefois, le cadre résidentiel (urbain, périurbain, rural) joue un rôle déterminant pour les compromis auxquels les enquêtés consentent. Les scénarios les plus équilibrés rencontrent globalement le plus grand succès.

L'exercice de choix d'aménagements spécifiques présentés aux répondants sous forme de paires d'image vient confirmer et préciser les enseignements des deux premières phases de l'enquête. Dans le domaine de l'énergie, la préférence pour le solaire photovoltaïque est sans appel, loin devant l'éolien et le biogaz. La voie verte est l'aménagement de mobilité le plus accepté, tandis que le stationnement et les gares sont vus comme plus dérangeants. Les cubes d'habitation en périphérie et les bâtiments surélevés sont globalement mieux acceptés que les tours de logement en ville, très impopulaires. Les grandes infrastructures sportives et les écoles sont les aménagements de services qui rencontrent le plus haut taux d'acceptabilité, traduisant un certain besoin pour ce type d'infrastructures sur le territoire.

La mise en dialogue des conclusions de cette étude avec l'analyse qualitative de la première consultation dans le cadre de l'intégration du grand public à la révision du Plan directeur cantonal, effectuée en janvier 2024, permettra de les contextualiser et d'en approfondir les dimensions sociales et nuances spatiales.