

# RAPPORT DE SYNTHÈSE DU PANEL LÉMANIQUE

Analyse comparative

Vague 1 « Mobilités »

Vague 3 « Mobilités »

À l'attention des Cantons de  
Genève et de Vaud

Version de Juin 2026



## IMPRESSUM

### Comité de pilotage des études

DGMR - Vaud : Christian Liaudat

DGT - Genève : Damien Cataldi

DT - Grand Genève : Jöel Vetter

EPFL : Vincent Kaufmann et Florian Masse

### Mandant(s)

DGMR - Vaud : Christian Liaudat, Lucas Meylan

OCT - Genève : Ivan de Carlo, Alexandre Prina

### Auteurs

Léa Teachout Collaboratrice scientifique | LaSUR

Dr. Guillaume Drevon Collaborateur scientifique | LaSUR

Prof. Vincent Kaufmann Professeur associé | LaSUR

### Renseignements

Dr. Guillaume Drevon, [guillaume.drevon@epfl.ch](mailto:guillaume.drevon@epfl.ch)

Prof. Vincent Kaufmann, [vincent.kaufmann@epfl.ch](mailto:vincent.kaufmann@epfl.ch)

École Polytechnique Fédérale de Lausanne

Faculté de L'Environnement Naturel, Architectural et Construit

Laboratoire de Sociologie Urbaine

Juin 2026

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

# **RAPPORT DE SYNTHÈSE DU PANEL LÉMANIQUE**

Analyse comparative

Vague 1 « Mobilités »

Vague 3 « Mobilités »

# TABLE DES MATIERES

|                                                                                                     |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. LE PANEL LEMANIQUE.....</b>                                                                   | <b>4</b>  |
| 1.1. RAPPEL DE LA DEMARCHE PANEL .....                                                              | 4         |
| 1.2. VAGUES « MOBILITE ».....                                                                       | 5         |
| <b>2. METHODOLOGIE DE L'ANALYSE LONGITUDINALE PRESENTEE .....</b>                                   | <b>6</b>  |
| 2.1. POPULATION ETUDIEE ET OBJECTIFS .....                                                          | 6         |
| 2.2. CONSTRUCTION ET CHOIX DES VARIABLES ET INDICATEURS.....                                        | 7         |
| 2.3. APPROFONDISSEMENT DES ANALYSES .....                                                           | 8         |
| <b>3. EVOLUTION ENTRE 2022 ET 2024 .....</b>                                                        | <b>9</b>  |
| 3.1. INDICATEURS DE MOBILITE.....                                                                   | 9         |
| 3.1.1. <i>Equipement</i> .....                                                                      | 9         |
| 3.1.2. <i>Pratiques modales</i> .....                                                               | 15        |
| 3.1.3. <i>Logique de choix modal</i> .....                                                          | 20        |
| 3.2. ÉVENEMENTS DE VIE ET CHANGEMENTS DE SITUATION .....                                            | 21        |
| 3.2.1. <i>Déménagement</i> .....                                                                    | 21        |
| 3.2.2. <i>Caractéristiques du ménage et des personnes qui le composent</i> .....                    | 24        |
| 3.2.3. <i>Lieu de travail</i> .....                                                                 | 28        |
| 3.2.4. <i>Situation professionnelle</i> .....                                                       | 30        |
| 3.2.5. <i>Stationnement et participation de l'employeur</i> .....                                   | 34        |
| <b>4. DES CHANGEMENTS DE PRATIQUES DE MOBILITE INSCRITES DANS DES<br/>TRAJECTOIRES DE VIE .....</b> | <b>38</b> |
| 4.1. EQUIPEMENT DES MENAGES .....                                                                   | 38        |
| 4.1.1. <i>Motorisation</i> .....                                                                    | 38        |
| 4.1.2. <i>Démotorisation</i> .....                                                                  | 42        |
| 4.1.3. <i>Abonnements de transports publics</i> .....                                               | 43        |
| 4.2. PRATIQUES MODALES .....                                                                        | 46        |
| 4.2.1. <i>Choix du mode principal pour se rendre au travail</i> .....                               | 46        |
| 4.2.2. <i>Fréquences déclarées</i> .....                                                            | 49        |
| <b>5. SYNTHESE.....</b>                                                                             | <b>53</b> |
| 5.1. UNE NOUVEAU PANACHAGE DES PRATIQUES DE MOBILITE SANS SUBSTITUTION DE LA VOITURE.....           | 53        |
| 5.2. LES EVENEMENTS DE VIE COMME TERRAINS DE CHANGEMENTS .....                                      | 54        |
| 5.3. VERS UNE DIVERSIFICATION DE L'OFFRE ?.....                                                     | 56        |
| 5.4. LIMITES ET PERSPECTIVES .....                                                                  | 56        |
| <b>ANNEXE.....</b>                                                                                  | <b>58</b> |

## 1. Le Panel Lémanique

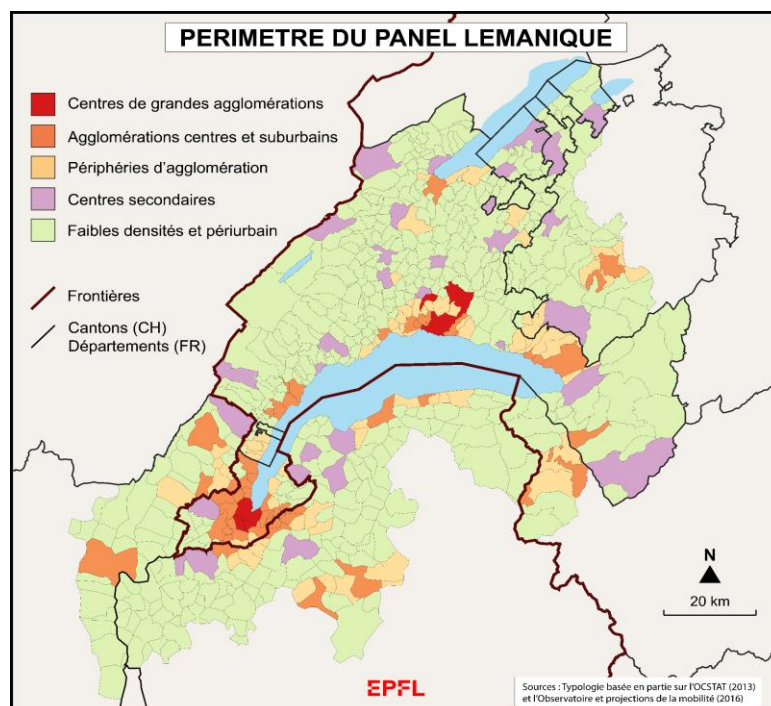
### 1.1. Rappel de la démarche panel

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 :

- La mobilité et les pratiques de consommation
- Le travail, avec le télétravail, les voyages professionnels.
- Les loisirs et les achats avec toute la question du téléachat, des destinations de loisirs et de vacances et les types de loisirs réalisés, pour ou moins énergivores.
- La famille et les activités qui y sont associées.

*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.*



Comme l'illustre la carte ci-avant, le Panel Lémanique couvre l'ensemble du territoire des cantons de Vaud et de Genève. Il s'étend également dans le périmètre du Grand Genève, couvrant ainsi une partie des départements français de l'Ain et de Haute-Savoie. Enfin, il couvre également une partie du Chablais valaisan et les districts de la Broye et une partie de la Gruyère dans le canton de Fribourg.

## 1.2. Vagues « mobilité »

Le présent rapport a pour objectif d'analyser comparativement les deux vagues Mobilité I, administrée en 2022, et Mobilité II en 2024 afin de rendre compte des variations des comportements de mobilité sur les différents territoires couverts par le panel. Les deux vagues interrogent des éléments communs, liés aux pratiques de mobilité mais également aux caractéristiques des personnes interrogées, à la structure de leur ménage et à leurs équipements, qui peuvent donc être comparés dans la limite d'un écart de deux ans.



## 2. Méthodologie de l'analyse longitudinale présentée

### 2.1. Population étudiée et objectifs

Ce rapport s'appuie sur l'échantillon composé des répondants aux deux vagues. Les analyses présentent systématiquement les effectifs pondérés par rapport à la population cantonale de 2022. La valeur des poids peut parfois devenir extrême : c'est pourquoi un troncage aux centiles 1% (0,06) et 99% (6,9) a été appliqué c'est-à-dire que les individus ayant un poids inférieur à 0,06 se sont vus affectés cette valeur, et ceux ayant un poids supérieur à 6,9 à celle-ci. Ainsi, en première vague, la population totale pondérée s'élevait à 10 556 individus. En deuxième vague, elle s'élève à 4 111. Les analyses présentées ci-après sont représentatives de cette population.

L'attrition est donc de 61 %, ce qui était attendu pour le panel. Il est à noter que les répondants de la deuxième vague sont naturellement plus âgés que ceux de la première. La pondération appliquée permet de corriger en partie cette différence.

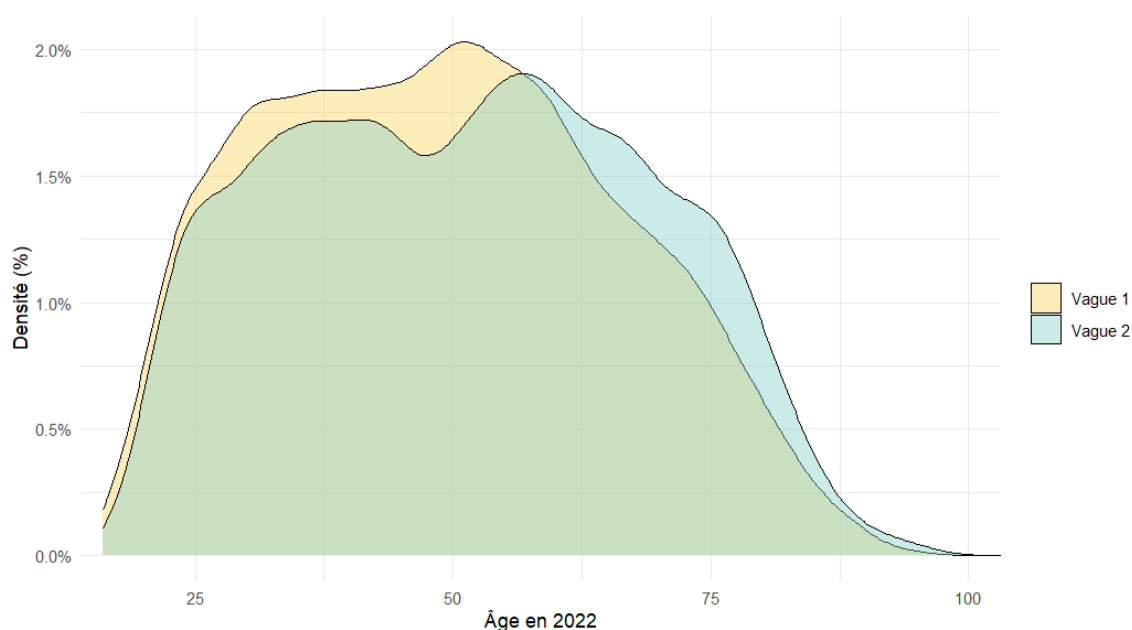


Figure 1 – Distribution de l'âge des répondants (corrigée par la pondération), âge en 2022

L'objectif de cette analyse longitudinale est d'étudier les changements des pratiques de mobilité à la lumière des *événements de vie* ayant fait évoluer les caractéristiques des personnes interrogées et celles de leur ménage, ainsi que d'autres changements de situation ou de contexte pouvant participer à l'évolution des comportements de mobilité.

Les pratiques de mobilité sont étudiées à travers trois familles d'indicateurs :

- Les **équipements**, regroupant abonnements de transport, abonnements aux autres services de mobilité (P+R, vignette autoroutière, etc.), motorisation des ménages et équipement en vélo à assistance électrique ;
- Les **pratiques modales** représentées par les fréquences d'usage déclarées et le mode principal utilisé pour se rendre au travail ;
- La **typologie de logique de choix modal**.

L'enquête permet d'interroger plusieurs événements de vie : le déménagement, l'évolution structurelle des ménages (nouvel enfant, mise en ménage, etc.), les changements de revenu, d'état de santé de la personne interrogée, les évolutions liées à la situation professionnelle, notamment le changement de lieu de travail ou de statut d'activité, et enfin des changements liés au stationnement au travail et à domicile.

Dans un premier temps, ce rapport présente les différents indicateurs et leur évolution entre 2022 et 2024. La suite développe les analyses croisées entre indicateurs de mobilité et changements de situation afin de tester l'hypothèse du lien entre évolution des pratiques et événements de vie.

## 2.2. Construction et choix des variables et indicateurs

Cette partie présente plus en détail la manière dont les variables relatives aux changements ont été construites et sélectionnées, en fonction de leur degré de variation entre 2022 et 2024.

À partir de la base jointe, des variables de changement ont été construites afin d'étudier les différences entre les deux vagues. Il est à noter que ces variables de changement prennent la valeur NA (manquante) lorsque l'une des deux observations (vague 1 ou vague 2) est manquante. Les analyses comparatives ne concernent donc que les réponses valides, pour lesquelles il est possible de dire s'il y a eu changement : on ne peut pas considérer l'absence de réponse comme une absence de changement.

Pour les variables continues, la variation est codée par -1 (diminution), 0 (pas de changement) et 1 (augmentation). Pour les variables catégorielles, les variations sont définies à partir des modalités de transition les plus fréquentes entre les deux vagues. Par exemple, pour le changement de statut professionnel, les évolutions les plus fréquentes sont le départ à la retraite, l'entrée dans la vie active, le passage au chômage et la réduction du temps de travail. La même logique (-1, 0, et 1) a été appliquée à la composition du ménage, aux variables de stationnement et aux indicateurs de mobilité.

Il est à noter que les indicateurs de qualité de desserte et de degré d'urbanisation ont été ajoutés à la base *a posteriori*, à partir des adresses de domicile et de lieu de travail. L'indicateur de qualité de desserte est celui de l'ARE<sup>1</sup>, pour les années 2022 (vague 1) et 2024 (vague 2). Il représente quatre niveaux de desserte en transports publics allant de A = très bonne desserte à D = faible desserte, en se basant sur l'horaire théorique (GTFS) avec une résolution spatiale au mètre. Cet indicateur est calculé uniquement sur le territoire suisse. La variation de l'ARE entre 2022 et 2024 pour le lieu de travail et le domicile, est donc codée -1 (moins bonne desserte), 0 (pas de changement), 1 (meilleure desserte). Le degré d'urbanisation est issu de la classification d'Eurostat, pour la France et la Suisse, et se répartit en trois classes de territoire : (i) villes, (ii) villes secondaires et zones périurbaines, et (iii) zones rurales. Son évolution entre les deux vagues est également codée par -1 (moins urbanisé), 0 (pas de changement) et 1 (plus urbanisé).

Un revenu disponible équivalent a été construit conformément à la méthodologie d'Eurostat<sup>2</sup> à partir du revenu total du ménage divisé par la taille du ménage pondérée comme ceci : 1 pour le premier adulte, 0.5 à chaque membre âgé de 14 ans et plus et 0.3 aux enfants de moins de 14 ans.

<sup>1</sup> <https://www.are.admin.ch/dam/fr/sd-web/AZsFQRE7tiOY/oev-gueteklassen-berechnungsmethodikare.pdf>

<sup>2</sup> [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Equivalent\\_disposable\\_income/fr](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Equivalent_disposable_income/fr)

Du côté des indicateurs de mobilité, le niveau de motorisation a été construit pour représenter le nombre de voiture par adulte dans le ménage : aucune voiture donne « Démotorisation totale », moins de voiture que d'adultes donne « Motorisation partielle », une voiture par adulte donne « Motorisation totale » et plus de voitures que d'adultes donne « Surmotorisation ».

La sélection des variables et des indicateurs de mobilité repose principalement sur l'ampleur et la significativité statistique des changements observés entre les vagues 1 et 2. Ce choix vise à retenir les variables les plus pertinentes pour l'analyse descriptive présentée dans la section suivante et constitue un premier filtre pour la partie explicative de l'analyse.

Pour mesurer l'importance des évolutions, les taux de variation (pourcentage de différence entre les réponses des deux vagues) sont indiqués pour chacune des variables. Des tests t appariés ont complétés cette analyse pour les variables continues, dont la significativité statistique du changement ( $p\text{-value} < 0.01$ ) est également indiquée pour celles-ci.

Un second critère concerne la taille d'échantillon des variables : celles présentant des effectifs trop faibles ont été écartées. C'est le cas de toutes les variables relatives à la formation, qui nécessiteraient une analyse spécifique à la population étudiante. L'analyse retient donc une vingtaine de variables relatives aux événements de vie et aux conditions de stationnement.

La partie suivante présente les distributions de ces variables pour les deux vagues d'enquête, ainsi que leur évolution entre les vagues, en distinguant les territoires d'analyse (Vaud, Genève et Grand Genève). La population totale pondérée pour chaque territoire est de 1 955 pour le canton de Vaud, 820 pour le canton de Genève et 1 086 pour le Grand Genève. Il est à noter que les indicateurs de changement sont calculés sur l'ensemble de l'échantillon, sans distinction territoriale.

## 2.3. Approfondissement des analyses

Dans un premier temps, des tests de  $\chi^2$  ont été réalisés afin d'identifier les associations entre les différents événements et changements de situation pour mettre en évidence certaines trajectoires de vie. Les corrélations les plus fortes sont présentées au fil des événements de vie analysés.

Dans un deuxième temps, afin de mieux comprendre les mécanismes liés à la motorisation et à la démotorisation, ainsi que les évolutions des comportements modaux, des tests de  $\chi^2$  ont aussi été effectués entre les indicateurs de mobilité et les variables de changement de vie. Les résultats sont présentés dans la quatrième partie.

Pour chaque association étudiée, le V de Cramer ainsi que le niveau de significativité ( $p\text{-value}$ ) sont reportés. Le V de Cramer constitue une mesure de l'intensité de l'association entre deux variables qualitatives. Sa valeur varie entre 0 (absence d'association) et 1 (association très forte). La  $p\text{-value}$  permet quant à elle d'évaluer si l'association observée est statistiquement significative.

Les tableaux de résidus standardisés issus des tests de  $\chi^2$  permettent d'identifier les sur- et sous-représentations des modalités. Un résidu standardisé dont la valeur absolue est supérieure à 2 est interprété comme indiquant une sur- ou sous-représentation significative.

### 3. Evolution entre 2022 et 2024

Les évolutions entre les deux vagues d'enquête sont globalement modérées mais réelles. Du point de vue des pratiques de mobilité, les changements concernent davantage l'équilibre et l'arbitrage entre les modes plutôt que des basculements radicaux. Les événements de vie et changements de situation sont bien présents. Enfin, plusieurs résultats semblent traduire un retour à des pratiques plus stabilisées après la période Covid et soulignent le caractère encore atypique des comportements observés en 2022.

#### 3.1. Indicateurs de mobilité

##### 3.1.1. Equipement

Cette première partie décrit les changements d'équipement des ménages : en particulier, la possession d'abonnements aux transports publics et aux autres services de mobilité, la motorisation ainsi que l'acquisition d'un vélo à assistance électrique. Pris ensemble, ces indicateurs suggèrent davantage d'une diversification des équipements de mobilité que d'un remplacement de la voiture, qui conserve une place importante dans les stratégies d'autonomie des ménages.

##### 3.1.1.1. Abonnements de transports publics

Sur l'ensemble de la population, près de 60 % possèdent au moins un des abonnements de transport public ci-dessous. Ce taux est plus élevé dans le canton de Genève, où il dépasse 70 %. L'abonnement majoritaire est le demi-tarif dans tous les territoires et pour les deux vagues. Néanmoins, dans le canton de Genève, le nombre de personnes abonnées aux TPG a diminué, alors que les abonnements au demi-tarif ont davantage augmenté que dans les autres cantons.

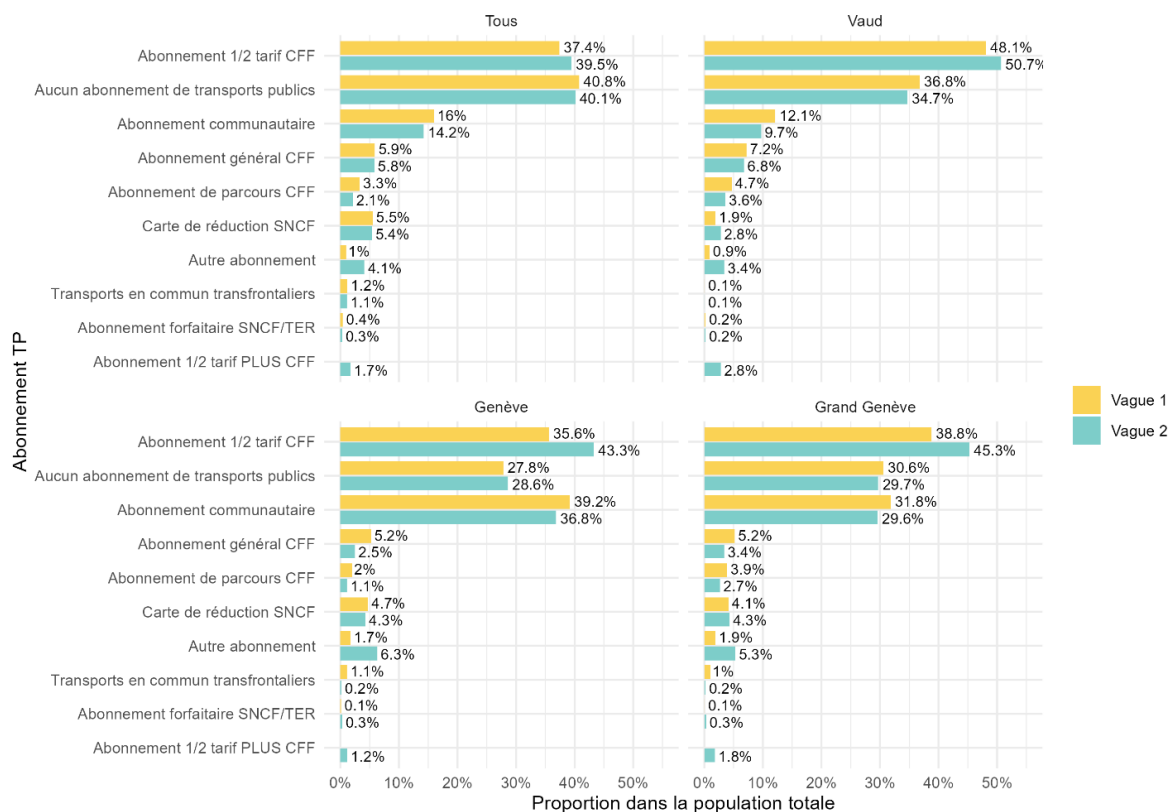
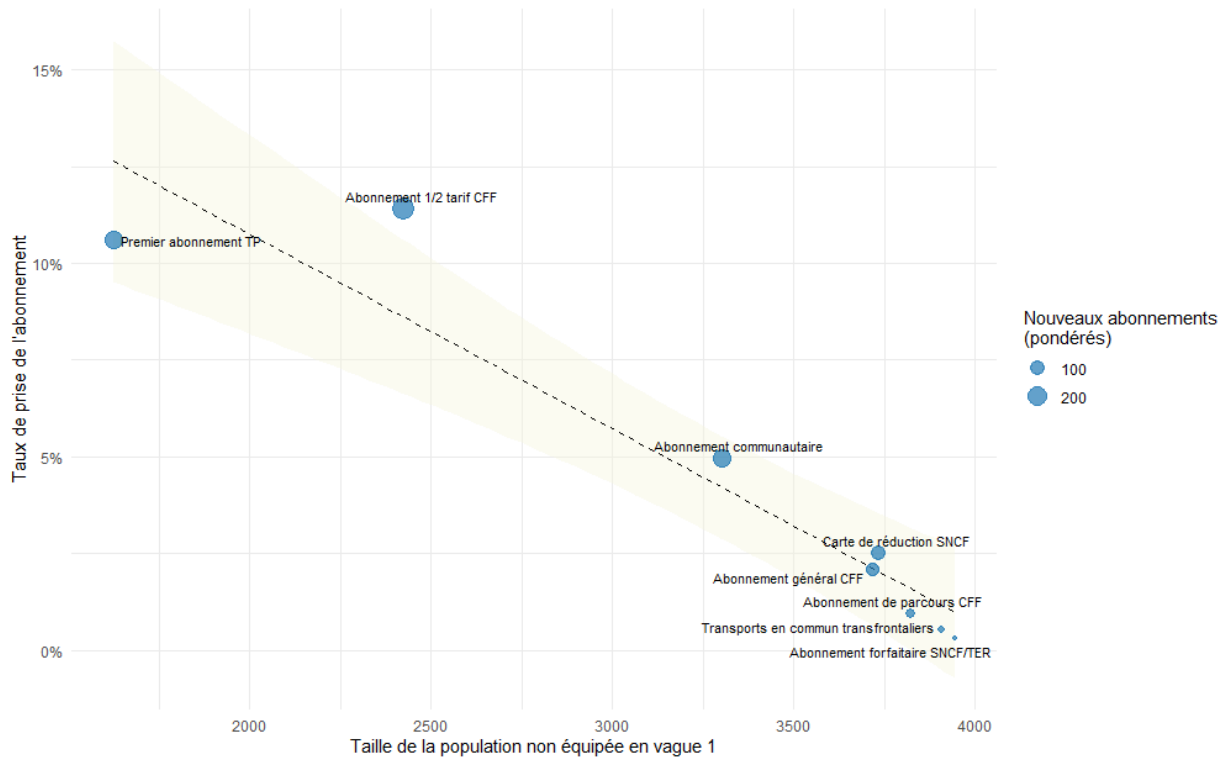


Figure 2 – Distribution des abonnements de transports (N première vague = 4022 ; N deuxième vague = 4043)

Sachant que chaque individu interrogé peut être abonné à plusieurs offres, il est pertinent d'étudier le taux de conversion de chaque type d'abonnement au sein de la population non abonnée en vague 1. Seules la prise du demi-tarif et la première prise d'abonnement présentent des taux supérieurs à 10 %. Par rapport aux autres abonnements, le graphique ci-après montre que le taux de première souscription à un abonnement de transport public est plus faible que ce qui pourrait être attendu, compte tenu de la taille de la population non équipée lors de la première vague. La quasi-totalité des premiers abonnements correspondent à l'achat d'un demi-tarif (96 %).



**Figure 3 – Taux de prise des différents abonnements de transports selon la taille de la population non équipée en 2022**

*clé de lecture : en 2022, 2425 personnes n'étaient pas équipées d'un demi-tarif, parmi elles, 11 % en ont contracté un depuis*

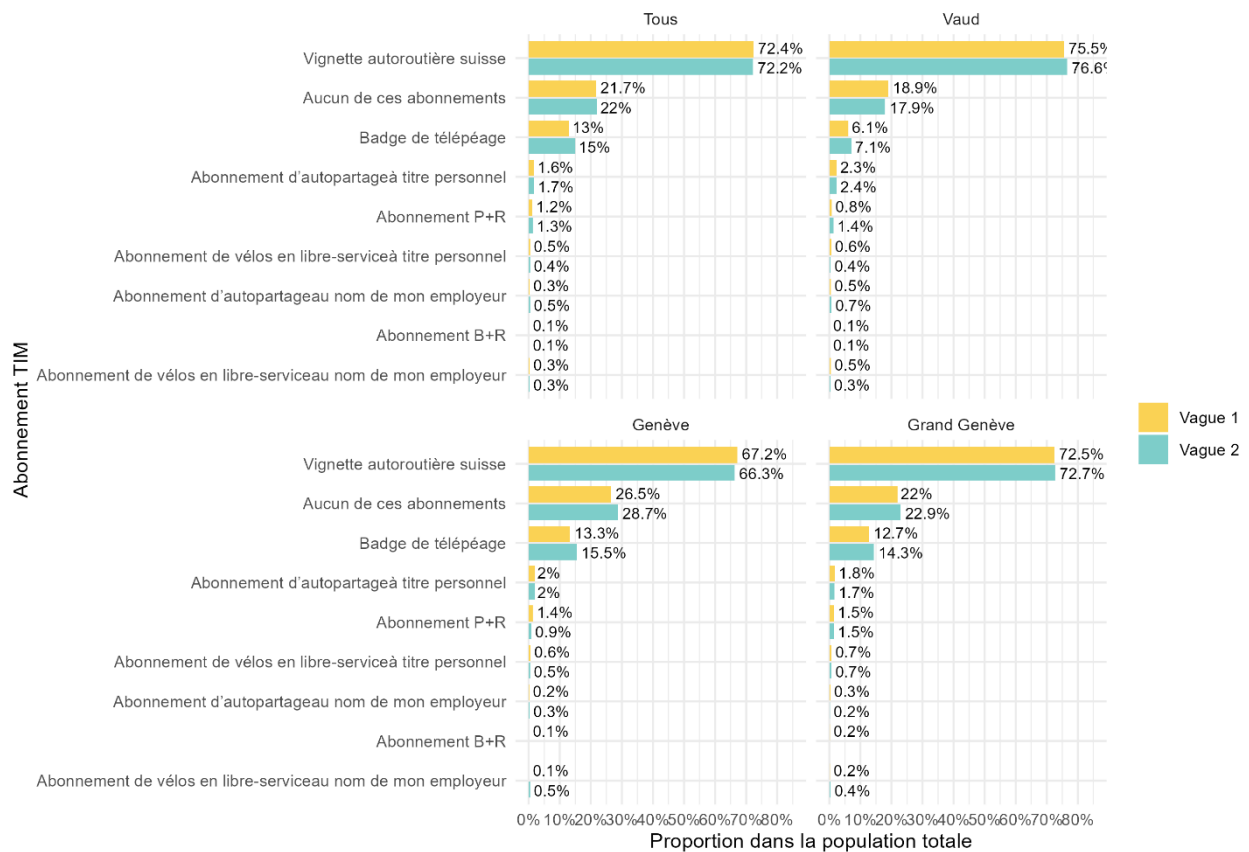
| Abonnements                                  | Population non équipée en vague 1 | Population nouvellement équipée en vague 2 | Taux de prise de l'abonnement |
|----------------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------------|-------------------------------|
| <b>Abonnement général CFF</b>                | 3716                              | 78                                         | 2,1%                          |
| <b>Abonnement ½ tarif CFF</b>                | 2425                              | 277                                        | 11,4%                         |
| <b>Carte de réduction SNCF</b>               | 3735                              | 93                                         | 2,5%                          |
| <b>Abonnement de parcours CFF</b>            | 3822                              | 36                                         | 0,9%                          |
| <b>Abonnement forfaitaire SNCF/TER</b>       | 3944                              | 12                                         | 0,3%                          |
| <b>Transports en commun transfrontaliers</b> | 3907                              | 21                                         | 0,5%                          |
| <b>Abonnement communautaire</b>              | 3303                              | 164                                        | 5%                            |
| <b>Premier abonnement TP</b>                 | 1625                              | 172                                        | 10,6%                         |

**Tableau 1 – Taux de prise des abonnements de transport public**

La progression du demi-tarif pourrait être interprétée comme une première traduction de la diversification et de la flexibilisation des usages, plus que d'une dépendance quotidienne aux transports publics.

### 3.1.1.2. Abonnements aux autres services de mobilité

Sur les deux vagues, 72 % de la population déclare être équipée de la vignette autoroutière. Ce taux dépasse 85 % chez les ménages motorisés. À Genève, les répondants sont globalement moins abonnés à ces autres services de mobilité que dans le canton de Vaud, notamment parce qu'ils sont davantage abonnés aux transports publics.



**Figure 4 - Distribution des abonnements aux autres services de mobilité (N première vague = 3964 ; N deuxième vague = 3993)**

Le taux d'équipement de la vignette autoroutière est supérieur à 25 %. Même si l'importance de ce taux est liée à la taille de la population non équipée en première vague (<1000), l'acquisition de la vignette reste la plus représentée parmi les nouveaux abonnements.

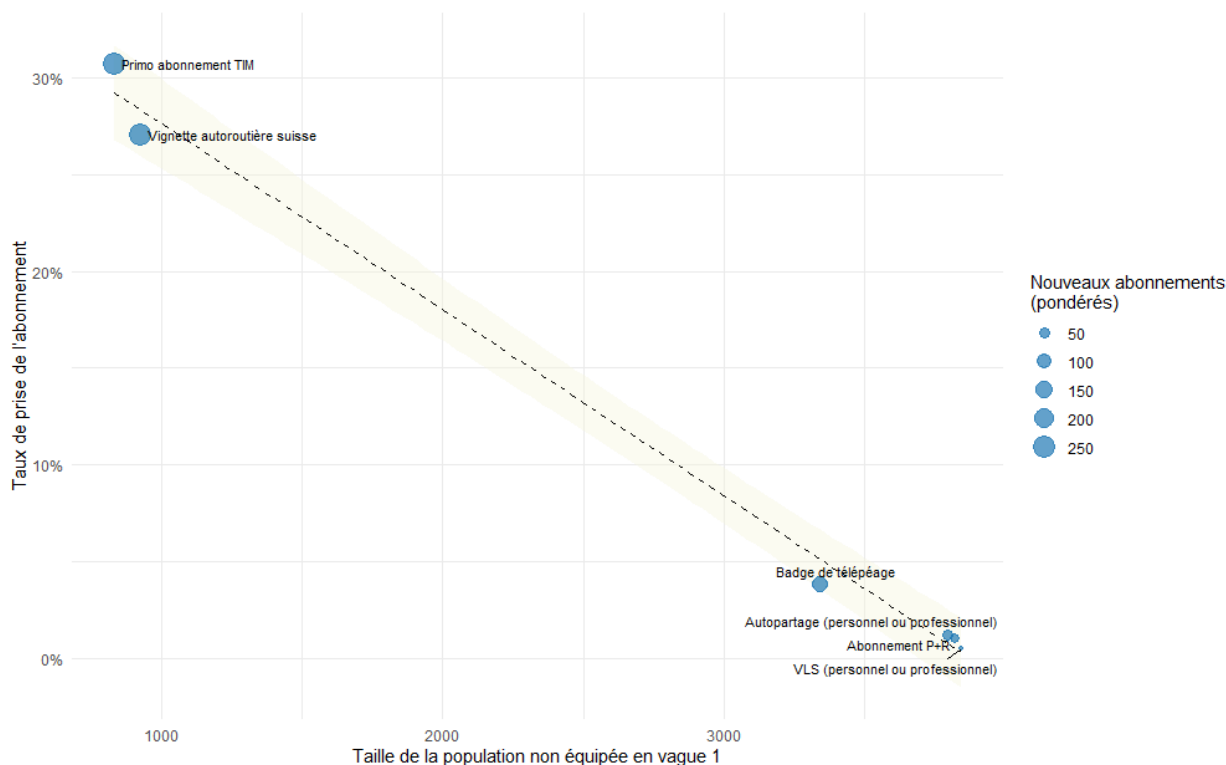


Figure 5 – Taux de prise des différents abonnements de transports selon la taille de la population non équipée en 2022

| Abonnements                               | Tous                   |                                 |               | Population motorisée en vague 1 |                                 |               |
|-------------------------------------------|------------------------|---------------------------------|---------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------|
|                                           | Non équipée en vague 1 | Nouvellement équipée en vague 2 | Taux de prise | Non équipée en vague 1          | Nouvellement équipée en vague 2 | Taux de prise |
| Abonnement P+R                            | 3822                   | 39                              | 1%            | 3269                            | 35                              | 10,8%         |
| Vignette autoroutière suisse              | 923                    | 250                             | 27,1%         | 445                             | 195                             | 43,7%         |
| Badge de télépéage                        | 3339                   | 128                             | 3,8 %         | 2793                            | 120                             | 4,3%          |
| Autopartage (personnel ou professionnel)  | 3796                   | 46                              | 1,2%          | 3281                            | 32                              | 1%            |
| VLS (personnel ou professionnel)          | 3844                   | 18                              | 0,5%          | 3296                            | 10                              | 0,3%          |
| Premier abonnement (parmi ceux-ci-dessus) | 833                    | 256                             | 30,7%         | 398                             | 180                             | 45,4%         |

Tableau 2 – Taux de prise des autres abonnements de mobilité

3.1.1.3. Motorisation

Entre 2022 et 2024, 20 % des ménages ont changé de niveau de motorisation, au sens du nombre de voiture par adulte : 12 % ont augmenté leur niveau de motorisation et 8 % l'ont diminué. Au sens du nombre de voitures en absolu, 9 % se sont équipés d'une ou plusieurs nouvelles voitures, 6 % s'en sont déséquipés ; les 5 % restants correspondent à une évolution structurelle des ménages conduisant à une diminution ou à une augmentation du nombre de voitures par adulte.

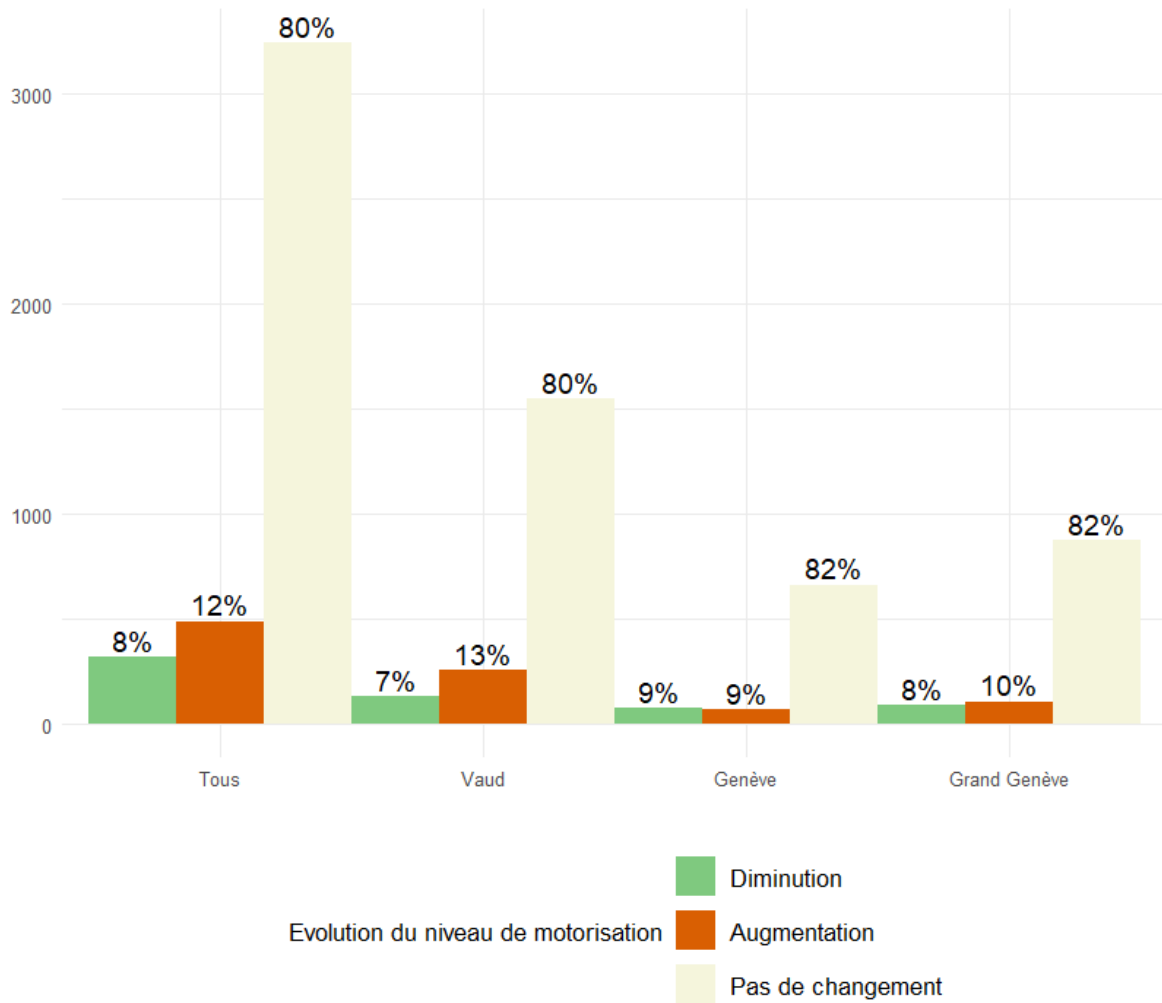


Figure 6 – Evolution du niveau de motorisation des ménages entre les deux vagues

| Catégorie de motorisation du ménage | Tous    |       |         |       | Canton de Vaud |       |         |       | Canton de Genève |       |         |       | Grand Genève |       |         |       |
|-------------------------------------|---------|-------|---------|-------|----------------|-------|---------|-------|------------------|-------|---------|-------|--------------|-------|---------|-------|
|                                     | Vague 1 |       | Vague 2 |       | Vague 1        |       | Vague 2 |       | Vague 1          |       | Vague 2 |       | Vague 1      |       | Vague 2 |       |
|                                     | n       | Part  | n       | Part  | n              | Part  | n       | Part  | n                | Part  | n       | Part  | n            | Part  | n       | Part  |
| <b>Démotorisation totale</b>        | 651     | 16.1% | 597     | 14.5% | 369            | 19.1% | 324     | 16.6% | 180              | 22.4% | 185     | 22.6% | 196          | 18.3% | 194     | 17.9% |
| <b>Motorisation partielle</b>       | 1451    | 35.8% | 1445    | 35.1% | 726            | 37.6% | 715     | 36.6% | 368              | 45.7% | 376     | 45.9% | 482          | 45.1% | 486     | 44.8% |
| <b>Motorisation totale</b>          | 1729    | 42.7% | 1745    | 42.4% | 747            | 38.7% | 790     | 40.4% | 228              | 28.3% | 223     | 27.2% | 348          | 32.6% | 348     | 32.0% |
| <b>Surmotorisation</b>              | 220     | 5.4%  | 323     | 7.9%  | 90             | 4.7%  | 126     | 6.4%  | 30               | 3.7%  | 36      | 4.4%  | 43           | 4.0%  | 58      | 5.3%  |
| <b>Total</b>                        | 4051    | 100%  | 4110    | 100%  | 1932           | 100%  | 1955    | 100%  | 806              | 100%  | 821     | 100%  | 1069         | 100%  | 1086    | 100%  |

Tableau 3 – Distribution de la motorisation des ménages (taux de changement de 20%)

Parmi les 412 ménages ayant augmenté leur nombre de voitures, 116 (28%) se sont équipés de leur première voiture (dont 18 déjà équipés d'une moto ou d'un scooter), 144 (35%) de leur seconde, 76 (18%) de leur troisième et 76 (18%) de leur quatrième ou plus. Ainsi, en 2024, le pourcentage de ménages équipés d'au moins une voiture est de 86 % contre 84 % en 2022. Enfin, 132 ménages se sont équipés de leur première voiture électrique, dont 96 correspondent au passage à l'électrique d'une des voitures thermiques du ménage.

### 3.1.1.4. Vélos à assistance électrique

Entre 2022 et 2024, près de 10 % des ménages se sont équipés d'un nouveau vélo à assistance électrique. Parmi ces achats, 136 correspondent au premier VAE du ménage, soit 3,4 % de la population.

| Nombre de VAE | Tous    |       |         |       | Canton de Vaud |       |         |       | Canton de Genève |       |         |       | Grand Genève |       |         |       |
|---------------|---------|-------|---------|-------|----------------|-------|---------|-------|------------------|-------|---------|-------|--------------|-------|---------|-------|
|               | Vague 1 |       | Vague 2 |       | Vague 1        |       | Vague 2 |       | Vague 1          |       | Vague 2 |       | Vague 1      |       | Vague 2 |       |
|               | n       | Part  | n       | Part  | n              | Part  | n       | Part  | n                | Part  | n       | Part  | n            | Part  | n       | Part  |
| <b>0</b>      | 3375    | 83.3% | 3265    | 79.5% | 1596           | 82.6% | 1536    | 78.6% | 660              | 82.0% | 649     | 79.1% | 886          | 82.9% | 862     | 79.4% |
| <b>1</b>      | 460     | 11.4% | 535     | 13.0% | 223            | 11.5% | 260     | 13.3% | 99               | 12.3% | 106     | 12.9% | 118          | 11.0% | 133     | 12.2% |
| <b>2+</b>     | 217     | 5.4%  | 308     | 7.5%  | 113            | 5.8%  | 158     | 8.1%  | 46               | 5.7%  | 65      | 7.9%  | 66           | 6.2%  | 91      | 8.4%  |
| Total         | 4052    | 100%  | 4108    | 100%  | 1932           | 100%  | 1954    | 100%  | 805              | 100%  | 820     | 100%  | 1070         | 100%  | 1086    | 100%  |

Tableau 4 – Distribution du nombre de vélos à assistance électrique par ménage (p-value < 0,01)

### 3.1.2. Pratiques modales

Dans cette partie, deux aspects de l'évolution des pratiques modales sont détaillés : d'une part, les fréquences d'utilisation déclarées pour chaque mode, et d'autre part, le mode principal emprunté pour se rendre au travail.

#### 3.1.2.1. Fréquences déclarées

Globalement, la réponse « tous les jours ou presque » est moins fréquente en 2024 qu'en 2022. Cette diminution est particulièrement représentée chez les utilisateurs du train et des transports publics, notamment dans le canton de Genève, seul canton qui observe en parallèle une augmentation du nombre d'automobilistes conducteurs déclarant une pratique quotidienne.

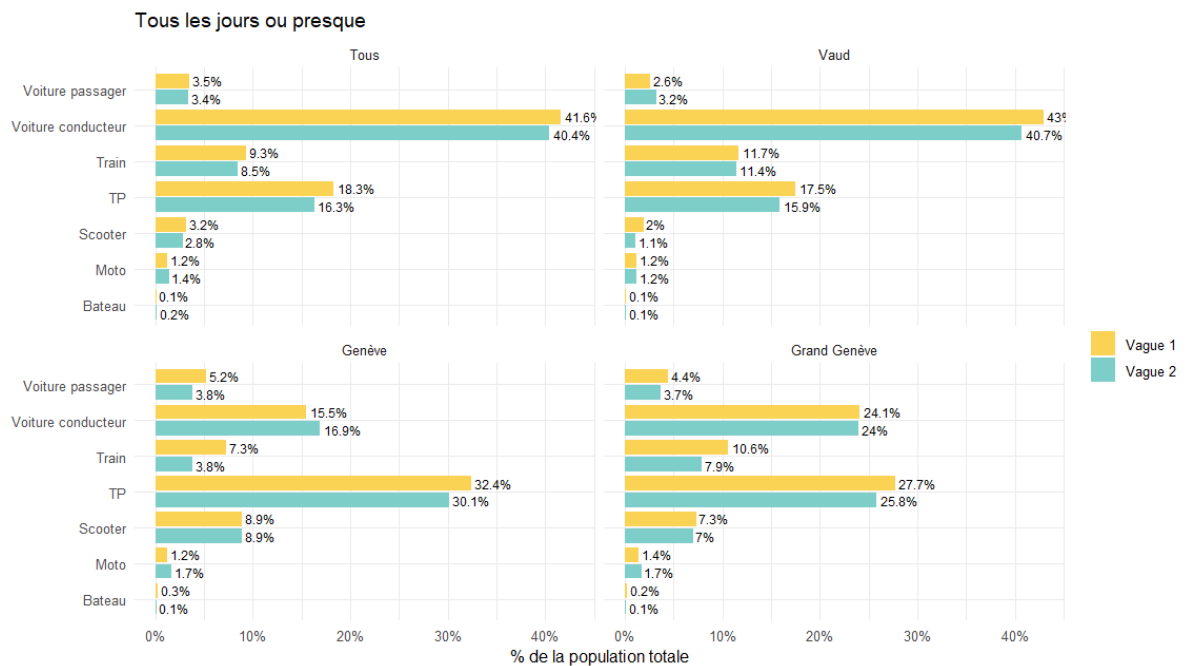
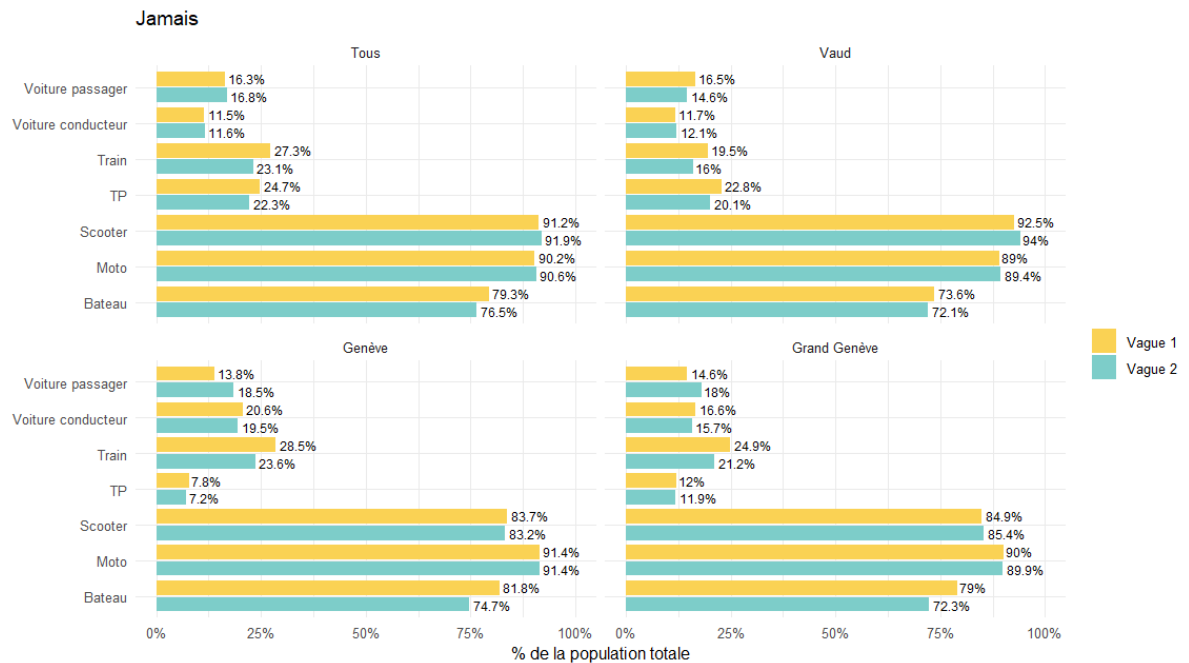


Figure 7 – Distribution des réponses « tous les jours ou presque » pour chaque mode



**Figure 8 – Distribution des réponses « jamais » pour chaque mode**

Le nombre de personnes qui ne sont jamais automobilistes, passagers ou conducteurs reste stable. En revanche, les personnes déclarant ne jamais prendre les transports publics ou le train se font plus rares.

Dans le détail :

- La distribution de la fréquence de déplacements en tant que passager d'une voiture est stable. Le constat est le même pour les conducteurs. En revanche, l'utilisation de la voiture est globalement en augmentation, sauf dans le canton de Vaud où le pourcentage des personnes se déplaçant plus fréquemment en voiture est inférieur à celui de celles se déplaçant moins fréquemment.
- L'utilisation quotidienne des transports en commun a diminué, mais est compensée par une utilisation au moins bihebdomadaire.
- Celle du train est devenue encore plus occasionnelle, avec une forte augmentation des réponses « moins d'une fois par mois » par rapport à « une fois par mois ».
- La pratique régulière des deux-roues motorisées est quasi exclusivement réservée aux habitants de Genève. L'utilisation du scooter est stable pour l'ensemble de la population, mais en augmentation dans le canton de Genève. Les motards se font plus rares sur l'ensemble des territoires.
- L'utilisation quotidienne ou quasi quotidienne du vélo a diminué entre 2022 et 2024, en particulier dans le canton de Genève où la pratique est plus forte qu'ailleurs. Ce constat peut être lié à l'effet du Covid, encore présent lors de la première vague.
- Les déplacements en bateau ou en autopartage étaient marginaux en 2022 et le restent, voire d'autant plus en 2024. La part de personnes empruntant « parfois » un service d'autopartage, plutôt que « rarement », augmente légèrement.

Il sera intéressant d'obtenir les résultats de la troisième vague afin de confirmer ou d'infirmer les tendances observées. Tous les graphiques de distribution des fréquences par mode et par territoire ainsi que le tableau de taille des échantillons sont disponibles en annexe.

| Δ fréquence par mode | Tous |            |       |              |       | Canton de Vaud |       |              |       | Canton de Genève |       |              |       | Grand Genève |       |              |       |
|----------------------|------|------------|-------|--------------|-------|----------------|-------|--------------|-------|------------------|-------|--------------|-------|--------------|-------|--------------|-------|
|                      | N    | Diminution |       | Augmentation |       | Diminution     |       | Augmentation |       | Diminution       |       | Augmentation |       | Diminution   |       | Augmentation |       |
|                      |      | n          | Part  | n            | Part  | n              | Part  | n            | Part  | n                | Part  | n            | Part  | n            | Part  | n            | Part  |
| Voiture conducteur   | 3900 | 656        | 16,8% | 699          | 17,9% | 334            | 18%   | 290          | 15,7% | 155              | 20,2% | 185          | 24,1% | 198          | 19,3% | 225          | 21,8% |
| Voiture passager     | 3271 | 956        | 29,2% | 992          | 30,3% | 441            | 27,7% | 485          | 30,5% | 231              | 34,2% | 191          | 28,3% | 281          | 31,6% | 253          | 28,4% |
| Train                | 3484 | 673        | 19,3% | 966          | 27,7% | 321            | 18,6% | 491          | 28,5% | 172              | 24,4% | 187          | 26,7% | 213          | 22,6% | 261          | 27,7% |
| Transports publics   | 3557 | 785        | 22,1% | 1079         | 30,3% | 367            | 21,5% | 517          | 30,2% | 169              | 22,1% | 230          | 30,2% | 222          | 22,5% | 294          | 29,8% |
| Moto                 | 3163 | 152        | 4,8%  | 143          | 4,5%  | 83             | 5,4%  | 78           | 5,1%  | 33               | 5,1%  | 24           | 3,7%  | 44           | 5,2%  | 36           | 4,3%  |
| Scooter              | 3180 | 115        | 3,6%  | 115          | 3,6%  | 66             | 4,3%  | 39           | 2,5%  | 29               | 4,3%  | 45           | 6,7%  | 44           | 5%    | 49           | 5,7%  |
| Vélo                 | 3501 | 814        | 23,3% | 613          | 17,5% | 390            | 23,1% | 281          | 16,7% | 151              | 21,3% | 101          | 14,3% | 200          | 21,2% | 139          | 14,8% |
| Bateau               | 3217 | 265        | 8,2%  | 341          | 10,6% | 159            | 10,2% | 172          | 11%   | 46               | 7%    | 81           | 12,3% | 63           | 7,3%  | 112          | 12,9% |
| Autopartage          | 3556 | 197        | 5,5%  | 162          | 4,6%  | 92             | 5,4%  | 77           | 4,6%  | 41               | 6,3%  | 18           | 2,8%  | 53           | 6%    | 22           | 2,4%  |

Tableau 5 – Evolution des fréquences par mode

### 3.1.2.2. Mode principal pour se rendre au travail

Entre les deux vagues, 24 % de la population déclare avoir changé de mode principal pour se rendre au travail. Le graphique ci-dessous permet d'identifier des catégories de changement. Par la suite, les pratiques modales pour le motif travail seront regroupées comme ceci :

- Plusieurs modes : « Multimodaux »
- Voiture conducteur, voiture passager, moto et scooter : « Automobilistes »
- Train, TP, Marche, Vélo combinés : « Altermobiles »

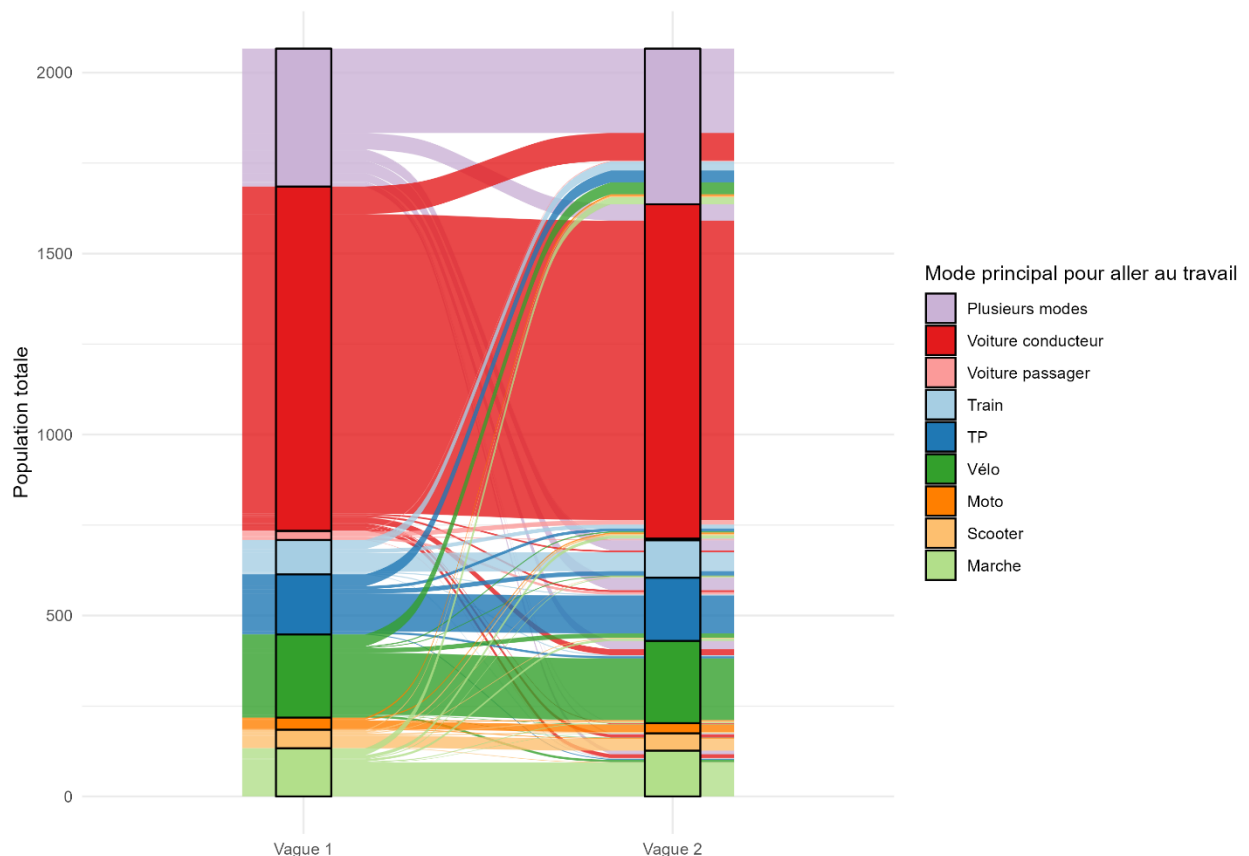
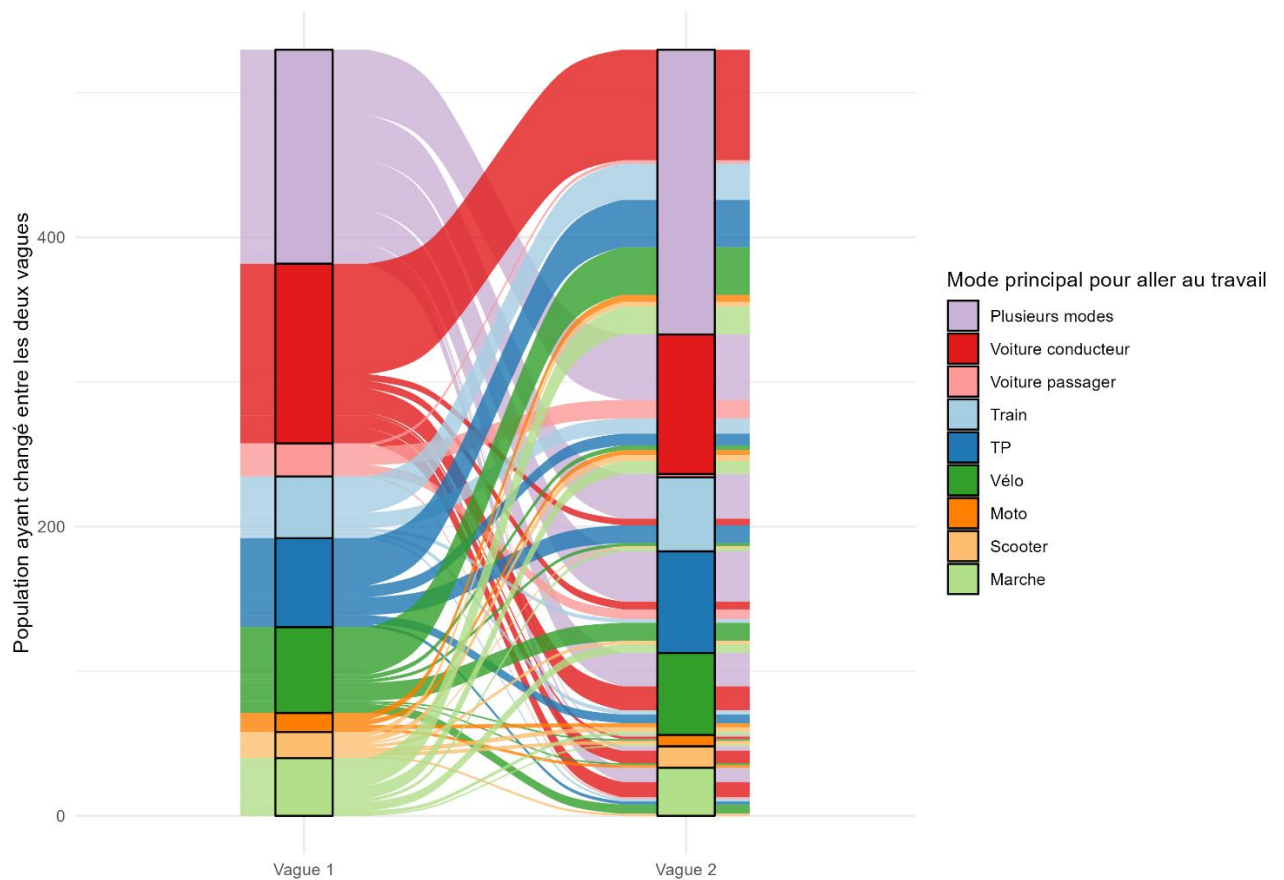


Figure 9 – Répartition des modes principaux pour aller au travail (N = 2066)



**Figure 10 – Répartition des changements de mode principal pour aller au travail (N = 530)**

Les échanges principaux se font entre multimodaux et altermobiles. En cohérence avec la baisse du nombre de personnes déclarant ne jamais prendre les transports publics, la part d'automobilistes ayant évolué vers des pratiques multimodales est supérieure à celle des multimodaux s'étant tournés vers une pratique exclusivement automobile. Une fois regroupées selon ces catégories, le nombre de personnes changeant de catégorie est légèrement plus faible, indiquant que certaines personnes ont changé de mode principal au sein de leur groupe.

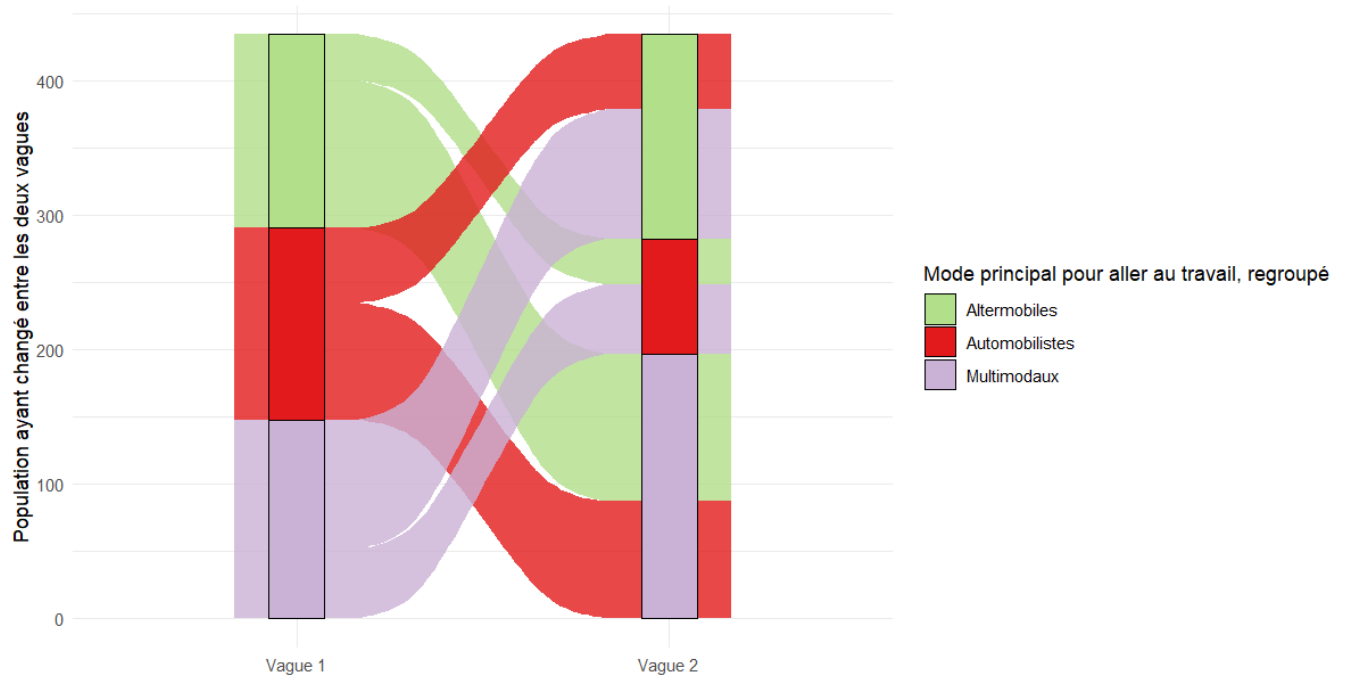


Figure 11 – Répartition des changements de mode principal pour aller au travail regroupé en catégories (N = 435)

| vague 1 \ vague 2 | Altermobiles | Automobilistes | Multimodaux |
|-------------------|--------------|----------------|-------------|
| Altermobiles      | 480 (23%)    | 34 (2%)        | 110 (5%)    |
| Automobilistes    | 56 (3%)      | 919 (45%)      | 87 (4%)     |
| Multimodaux       | 96 (5%)      | 52 (3%)        | 233 (11%)   |

Tableau 6 – Comparaison de la distribution du mode principal utilisé pour se rendre au travail (N = 2066, % parmi l'ensemble)

Les dynamiques observées ne traduisent donc pas un remplacement de l'automobile, mais plutôt une recomposition des arbitrages de mobilité. Les transports publics semblent davantage s'intégrer à un ensemble de pratiques multimodales qu'apparaître comme une solution unique. Ces premiers résultats invitent ainsi à examiner le rôle des changements de contexte familial et professionnel dans l'évolution des pratiques de mobilité.

### 3.1.3. Logique de choix modal

La typologie de logique de choix modal a pu être calculée pour les deux vagues à partir des travaux de Kaufmann (2019). Avec la classification en huit typologies, près de 67 % de la population présente une évolution dans sa logique de choix. Pour synthétiser l'analyse et mieux interpréter les changements, un regroupement en trois types a été effectué : les favorables aux modes alternatifs, les comparateurs et les favorables à l'automobile. Avec ce regroupement, 37 % de la population change de type.

Cette réduction de la fluctuation entre les types avec cette classification révèle que les changements s'effectuent principalement entre des profils proches. En effet, la majorité des évolutions concerne des comparateurs d'efficacité devenant comparateurs de confort.

Ces importantes variations soulèvent des questionnements méthodologiques quant à la manière de sonder la perception des modes de transport. La prochaine vague d'enquête permettra d'identifier si ces variations se répètent ou si elles sont dues à une faiblesse méthodologique.

| vague 1 \ vague 2                | Favorables aux modes alternatifs | Comparateurs | Favorables à l'automobile |
|----------------------------------|----------------------------------|--------------|---------------------------|
| Favorables aux modes alternatifs | 428 (10,5%)                      | 398 (9,8%)   | 138 (3,4%)                |
| Comparateurs                     | 155 (3,8%)                       | 1283 (31,5%) | 400 (9,8%)                |
| Favorables à l'automobile        | 65 (1,6%)                        | 342 (8,4%)   | 861 (21,1%)               |

Tableau 7 – Comparaison de la distribution de la typologie de logique de choix modal (N = 4070, % parmi l'ensemble)

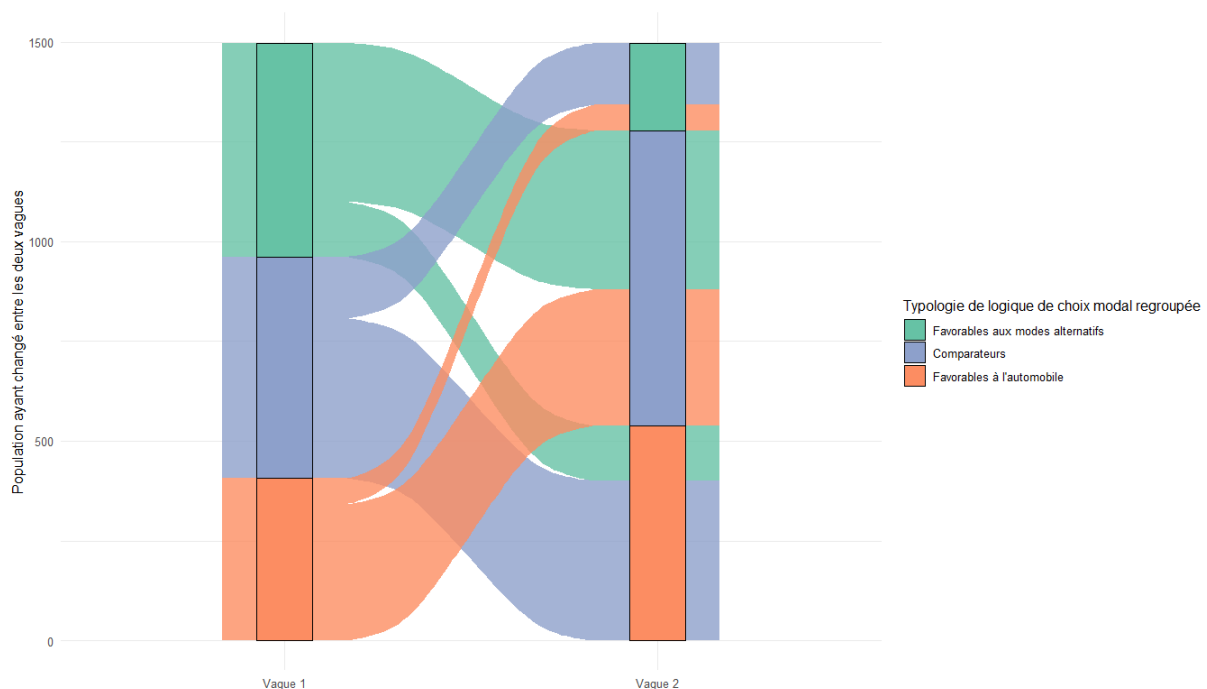


Figure 12 – Répartition des changements de typologie de logique de choix modal regroupée (N = 1498)

L'ampleur des variations observées suggère que les préférences modales sont sensibles aux contextes de vie ou aux formulations d'enquête, ce qui invite à interpréter ces résultats avec prudence.

### 3.2. Événements de vie et changements de situation

Cette seconde partie présente les analyses descriptives des évolutions dans les caractéristiques socio-démographiques de la personne interrogée et de son ménage, afin d'obtenir un premier aperçu des trajectoires de vie et des articulations entre changements résidentiels, familiaux et professionnels. Le graphique ci-dessous synthétise les taux de changement des variables analysées dans cette partie.

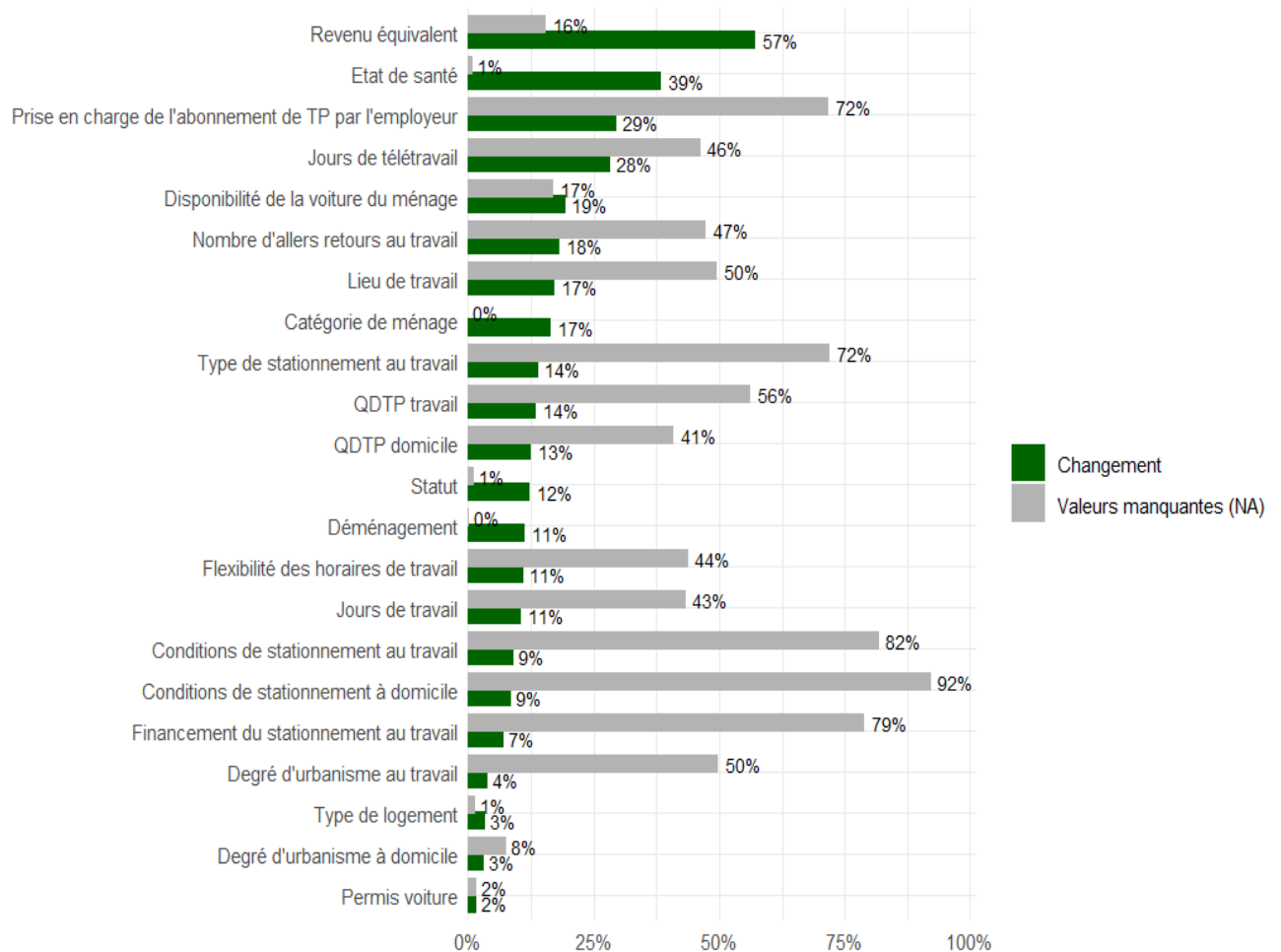


Figure 13 – Taux d'évolution des variables de changements de vie entre les deux vagues

3.2.1. Déménagement

Entre 2022 et 2024, 580 individus déclarent avoir déménagé (soit 14 % de la population). Parmi ces déménagements, moins d'un sur trois (172 soit 4,6 % des 3768 personnes pour qui le degré d'urbanisme a pu être implémenté) ont impliqué un changement de typologie urbaine, se répartissant équitablement entre plus urbain (2,4 %) et plus rural (2,1 %).

L'indice de qualité de desserte présente une variation plus importante entre les deux vagues : sur l'ensemble de la population pour qui l'indice de qualité de desserte a pu être implémenté (2642 individus), 5,8 % des ménages ont vu leur qualité de desserte de domicile diminuer, alors que 8,3 % l'ont vu augmenter. Il est important de noter que la qualité de desserte s'est globalement améliorée entre 2022 et 2024, les personnes n'ayant pas déménagé sont mieux desservies aujourd'hui. Cette différence est moins marquée chez les personnes ayant déménagé.

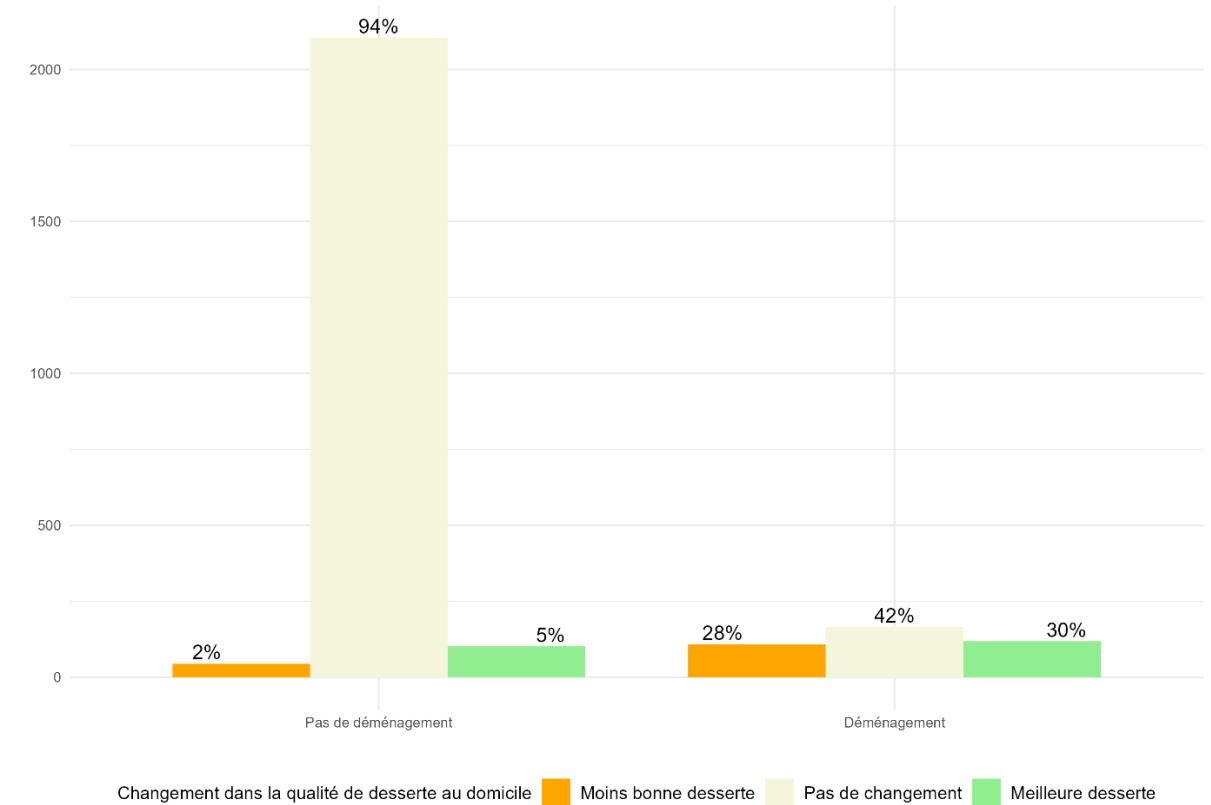


Figure 14 – Évolution de la qualité de desserte selon déménagement

| Changement dans la qualité de desserte du domicile | Déménagement |     |                |     |                  |     |              |     |
|----------------------------------------------------|--------------|-----|----------------|-----|------------------|-----|--------------|-----|
|                                                    | Tous         |     | Canton de Vaud |     | Canton de Genève |     | Grand Genève |     |
|                                                    | Non          | Oui | Non            | Oui | Non              | Oui | Non          | Oui |
| Moins bonne desserte                               | 44           | 108 | 23             | 57  | 18               | 33  | 18           | 43  |
| Pas de changement                                  | 2104         | 166 | 1346           | 83  | 640              | 72  | 827          | 79  |
| Meilleure desserte                                 | 102          | 118 | 78             | 56  | 12               | 25  | 12           | 32  |
| Total                                              | 2250         | 392 | 1447           | 196 | 670              | 130 | 857          | 154 |

Tableau 8 – Évolution de la qualité de desserte selon déménagement

Dans le canton de Vaud, la qualité de desserte a évolué semblablement (dégradation 4,8 %, amélioration de 8,1 %). À l'inverse, dans le canton de Genève, plus de ménages sont moins bien desservis en 2024 qu'en 2022 : 6,4 % contre 4,5 %.

Le déménagement est lié à l'âge ( $V = 0.27$   $p = 0.00$ ) :

|             | Déménagement |           |                      |
|-------------|--------------|-----------|----------------------|
|             | Non          | Oui       |                      |
|             | Effectifs    | Effectifs | Résidus ( $\chi^2$ ) |
| 18 – 24 ans | 226          | 94        | <b>6,3</b>           |
| 25 – 44 ans | 1011         | 333       | <b>14,02</b>         |
| 45 – 64 ans | 1289         | 116       | -6,05                |
| + de 65 ans | 996          | 37        | -9,97                |
| Total       | 3522         | 580       |                      |

**Tableau 9 – Nombre de déménagements selon l'âge du répondant**

Les personnes âgées de 25 à 44 ans sont les plus surreprésentées dans les déménagements. Les plus jeunes sont également surreprésentés dans les déménagements à l'inverse des plus de 45 ans.

Les trois quart des déménagements se font d'un type de logement vers le même type (appartement vers appartement par exemple). Les changements de type se répartissent équitablement entre déménagement vers un appartement et vers une maison. Les moins de 24 ans et les plus de 65 ans se dirigent davantage vers un appartement. En revanche, quand les 25 – 64 ans déménagent et changent de type, ils se dirigent davantage vers une maison.

Ainsi, les déménagements ne traduisent pas davantage une périurbanisation qu'une trajectoire résidentielle vers des espaces plus urbains ; les arbitrages résidentiels apparaissent multidimensionnels.

### 3.2.2. Caractéristiques du ménage et des personnes qui le composent

#### 3.2.2.1. Structure du ménage

En deux ans, la structure des ménages enquêtés a évolué : 13 % ont changé de composition selon les catégories ci-dessous. Globalement, les ménages ont observé plus d'arrivées que de départs : 12 % ont connu au moins une arrivée contre 10 % au moins un départ.

| Catégorie de ménage        | Tous    |       |         |       | Canton de Vaud |       |         |       | Canton de Genève |       |         |       | Grand Genève |       |         |       |
|----------------------------|---------|-------|---------|-------|----------------|-------|---------|-------|------------------|-------|---------|-------|--------------|-------|---------|-------|
|                            | Vague 1 |       | Vague 2 |       | Vague 1        |       | Vague 2 |       | Vague 1          |       | Vague 2 |       | Vague 1      |       | Vague 2 |       |
|                            | n       | Part  | n       | Part  | n              | Part  | n       | Part  | n                | Part  | n       | Part  | n            | Part  | n       | Part  |
| <b>Personne seule</b>      | 1255    | 30.5% | 1340    | 32.6% | 593            | 30.3% | 623     | 31.9% | 244              | 29.8% | 250     | 30.5% | 298          | 27.4% | 307     | 28.3% |
| <b>Deux adultes</b>        | 1446    | 35.2% | 1392    | 33.9% | 669            | 34.2% | 643     | 32.9% | 262              | 32.0% | 261     | 31.8% | 354          | 32.6% | 349     | 32.1% |
| <b>Ménage avec enfants</b> | 1019    | 24.8% | 943     | 22.9% | 537            | 27.5% | 520     | 26.6% | 195              | 23.8% | 190     | 23.2% | 287          | 26.4% | 276     | 25.4% |
| <b>Autre structure</b>     | 391     | 9.5%  | 436     | 10.6% | 156            | 8.0%  | 169     | 8.6%  | 120              | 14.6% | 119     | 14.5% | 147          | 13.5% | 154     | 14.2% |
| <b>Total</b>               | 4111    | 100%  | 4111    | 100%  | 1955           | 100%  | 1955    | 100%  | 821              | 100%  | 820     | 100%  | 1086         | 100%  | 1086    | 100%  |

**Tableau 10 - Distribution des différents types de structure des ménages (taux de changement de 13 %)**

Les recompositions familiales les plus fréquentes sont les suivantes :

|                                                                                   | Tous |      |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------|------|
|                                                                                   | n    | Part |
| <i>Mise en ménage (passage de seul.e à deux adultes avec arrivée d'un adulte)</i> | 81   | 2%   |
| <i>Séparation (deux adultes à seul.e avec départ d'un adulte)</i>                 | 107  | 2.6% |
| <i>Nouvel enfant</i>                                                              | 190  | 4.6% |
| <i>Dont premier enfant</i>                                                        | 80   | 1.8% |
| <i>Plus aucun mineur dans le foyer</i>                                            | 153  | 3.7% |

**Tableau 11 – Distribution des changements de composition des ménages**

Parmi les ménages n'ayant plus aucun mineur en vague 3, un tiers ont vu leurs enfants quitter le ménage (séparation ou études, enfant unique dans 75 % des cas) contre deux tiers de mineurs devenus adultes et qui restent dans le foyer. Parmi les 190 ménages avec au moins un nouvel enfant, 18 personnes se sont mises en ménage et ont eu une naissance dans les deux ans (5 premier enfant, 6 deuxième et 7 au moins troisième). Les individus ayant eu un nouvel enfant sont principalement âgés de 25 à 44 ans mais les 45-64 ans sont également surreprésentés dans les naissances.

Le changement de structure du ménage va parfois de pair avec un déménagement, les variables sont liées ( $V = 0.21$   $p = 0.00$ ) :

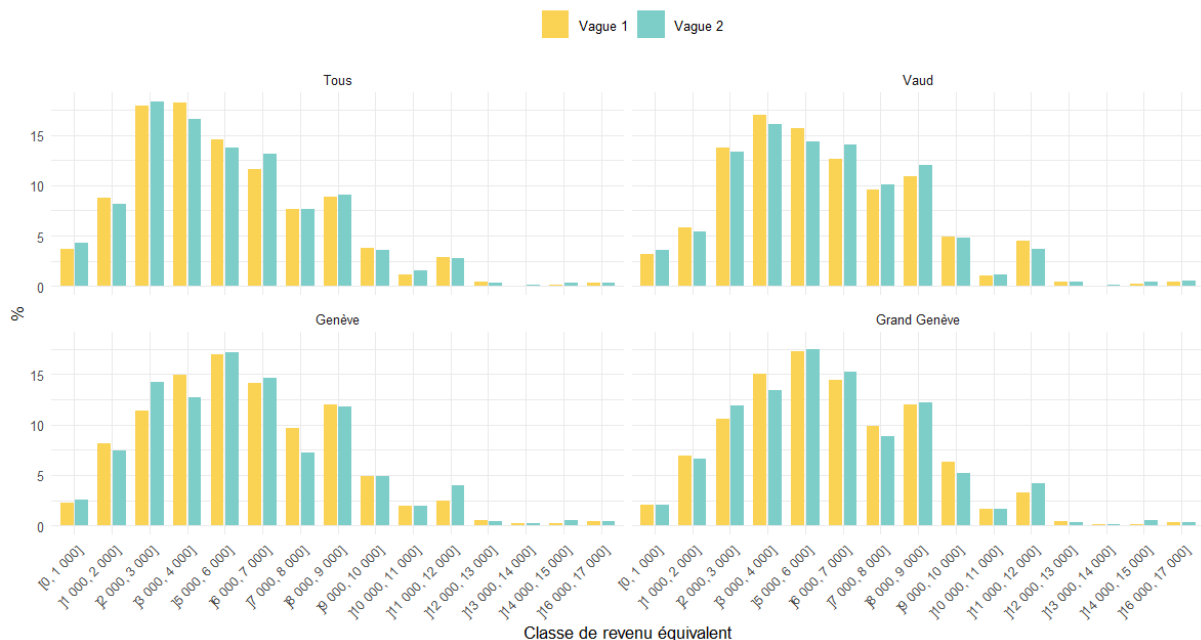
|                   | Déménagement |           |                      |
|-------------------|--------------|-----------|----------------------|
|                   | Non          | Oui       |                      |
|                   | Effectifs    | Effectifs | Résidus ( $\chi^2$ ) |
| Mise en ménage    | 44           | 36        | 9,02                 |
| Séparation        | 60           | 47        | 6,36                 |
| Nouvel enfant     | 86           | 24        | 2,95                 |
| Premier enfant    | 61           | 19        | 3,52                 |
| Plus aucun mineur | 120          | 34        | 1,41                 |
| Total             | 371          | 160       |                      |

**Tableau 12 – Nombre de déménagements selon le changement de composition du ménage**

La mise en ménage ainsi que la séparation sont les changements structurels les plus surreprésentés dans les déménagements. L'arrivée d'un premier enfant s'accompagne plus fréquemment d'un déménagement que celle d'un enfant supplémentaire, bien que ce dernier événement soit lui aussi surreprésenté.

### 3.2.2.2. Revenu (équivalent)

Le revenu moyen des ménages augmente sur l'ensemble de la population. Plus d'un ménage sur deux a vu son revenu évoluer en deux ans, en augmentation pour 31 % et en diminution pour 27 %. Les tendances sont semblables sur les différents territoires avec de légères variations dues aux volumes de personnes n'ayant pas su répondre. Si l'on regarde les ménages dont la structure est restée stable entre les deux vagues, 27 % ont vu leur revenu augmenter et 18 % l'ont vu diminuer.



**Figure 15 – Distribution du revenu équivalent du ménage ( $p$ -value < 0,01 ; N première vague = 3654 ; N deuxième vague = 3657)**

Le changement de revenu joue également un rôle dans le type de déménagement ( $V = 0.05$ ,  $p = 0.01$ ) : les personnes qui ont vu leur revenu augmenter sont surreprésentées dans les déménagements vers une maison.

|                   | Evolution du revenu équivalent du ménage |              |                   |              |              |              |
|-------------------|------------------------------------------|--------------|-------------------|--------------|--------------|--------------|
|                   | Diminution                               |              | Pas de changement |              | Augmentation |              |
|                   | Effectifs                                | Résidus (x2) | Effectifs         | Résidus (x2) | Effectifs    | Résidus (x2) |
| Pas de changement | 888                                      | -1,99        | 1405              | 3,28         | 1003         | -1,62        |
| Vers appartement  | 20                                       | 1,41         | 16                | -1,12        | 20           | -0,16        |
| Vers maison       | 24                                       | 1,39         | 18                | -3,35        | 26           | 2,27         |
| Total             | 932                                      |              | 1439              |              | 1049         |              |

Tableau 13 – Changement de type de logement selon l'évolution du revenu

### 3.2.2.3. Partage de la voiture

Les personnes enquêtées sont interrogées sur la répartition de l'utilisation de la voiture du ménage, et peuvent choisir entre ces différentes catégories :

*Oui, j'ai toujours à ma disposition une voiture personnelle / d'entreprise*

*Oui, je partage une voiture pour laquelle je suis prioritaire*

*Oui, mais je dois m'organiser, car je partage une voiture pour laquelle je ne suis pas prioritaire*

*Non, cela me demande trop d'organisation ou c'est impossible pour moi d'en avoir une*

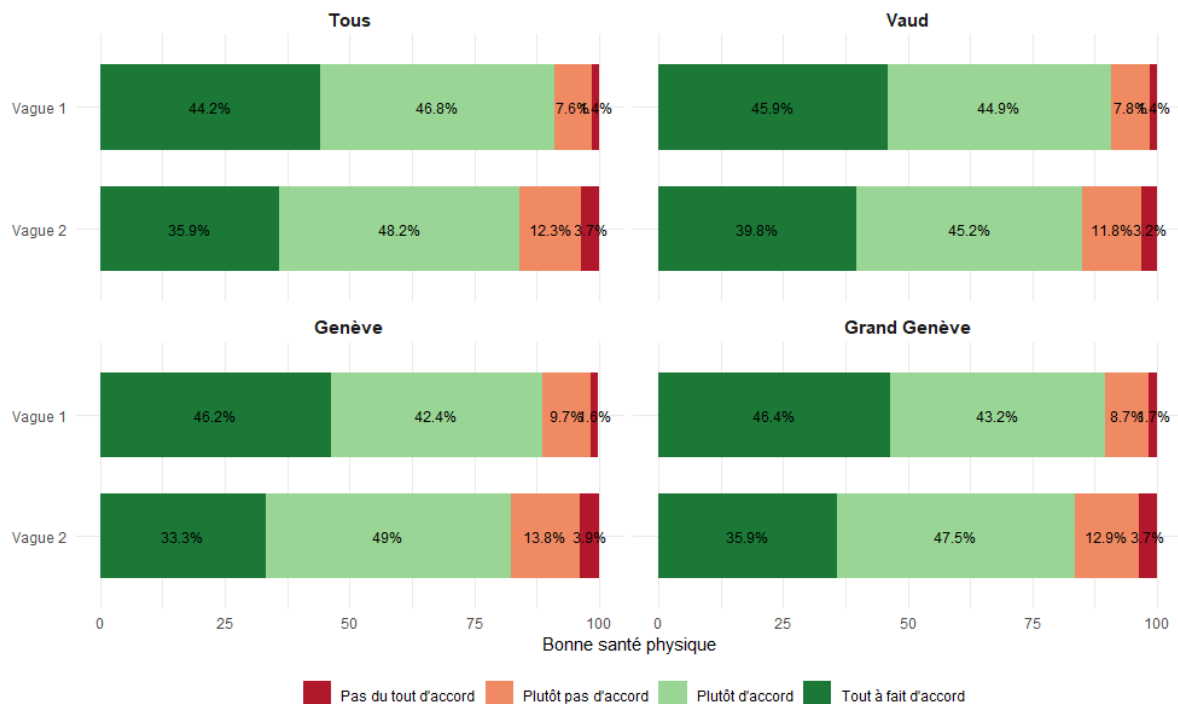
En 2024, les personnes interrogées semblent davantage partager le véhicule du foyer qu'en 2022 : 9,3 % déclarent que la voiture leur est plus disponible contre 11 % moins disponible. À Genève, la voiture est plus partagée au sein du ménage que dans les autres territoires, mais l'est moins en 2024 qu'en 2022, contrairement au canton de Vaud.

|                                       | Tous    |       |         |       | Canton de Vaud |       |         |       | Canton de Genève |       |         |       | Grand Genève |       |         |       |
|---------------------------------------|---------|-------|---------|-------|----------------|-------|---------|-------|------------------|-------|---------|-------|--------------|-------|---------|-------|
|                                       | Vague 1 |       | Vague 2 |       | Vague 1        |       | Vague 2 |       | Vague 1          |       | Vague 2 |       | Vague 1      |       | Vague 2 |       |
| Disponibilité de la voiture du ménage | n       | Part  | n       | Part  | n              | Part  | n       | Part  | n                | Part  | n       | Part  | n            | Part  | n       | Part  |
| <b>Oui, voiture personnelle</b>       | 2604    | 76.2% | 2618    | 75.2% | 1204           | 76.5% | 1188    | 73.6% | 398              | 64.0% | 415     | 66.0% | 593          | 68.0% | 606     | 68.6% |
| <b>Oui, partage mais prioritaire</b>  | 344     | 10.1% | 382     | 11.0% | 195            | 12.4% | 212     | 13.1% | 76               | 12.2% | 77      | 12.2% | 104          | 11.9% | 102     | 11.6% |
| <b>Oui, pas prioritaire</b>           | 372     | 10.9% | 350     | 10.0% | 139            | 8.8%  | 158     | 9.8%  | 116              | 18.6% | 109     | 17.3% | 138          | 15.8% | 139     | 15.7% |
| <b>Non, trop d'organisation</b>       | 97      | 2.8%  | 133     | 3.8%  | 35             | 2.2%  | 58      | 3.6%  | 32               | 5.1%  | 28      | 4.5%  | 37           | 4.2%  | 36      | 4.1%  |
| Total                                 | 3417    | 100%  | 3483    | 100%  | 1573           | 100%  | 1616    | 100%  | 622              | 100%  | 629     | 100%  | 872          | 100%  | 883     | 100%  |

Tableau 14 - Distribution de la disponibilité de la voiture du ménage (taux de changement de 20 %)

### 3.2.2.4. Etat de santé de la personne interrogée

Sur l'ensemble de la population, près de 39 % déclarent un changement dans leur état de santé physique dont 26,7 % considèrent que leur état s'est dégradé. Ce taux paraît élevé par rapport aux autres variables. La dégradation de l'état de santé des répondants est plus marquée chez les habitants du canton de Genève (28,9 % contre 10 % d'amélioration) que dans le canton de Vaud (24,5 % contre 13,3 %).



**Tableau 15 - Distribution de l'état de santé physique (taux de changement de 39 %)**

Comme attendu, les personnes âgées sont plus facilement sujettes à voir leur état de santé se dégrader ( $V = 0.05$ ,  $p = 0.00$ ) :

|             | Changement d'état de santé |                      |                   |                      |              |                      |
|-------------|----------------------------|----------------------|-------------------|----------------------|--------------|----------------------|
|             | Dégradation                |                      | Pas de changement |                      | Amélioration |                      |
|             | Effectifs                  | Résidus ( $\chi^2$ ) | Effectifs         | Résidus ( $\chi^2$ ) | Effectifs    | Résidus ( $\chi^2$ ) |
| 18 – 24 ans | 109                        | 1,22                 | 179               | -1,29                | 31           | 0,28                 |
| 25 – 44 ans | 306                        | -3,21                | 846               | 1,47                 | 187          | 2,1                  |
| 45 – 64 ans | 363                        | -0,64                | 865               | 1,42                 | 167          | -1,25                |
| + de 65 ans | 306                        | 3,47                 | 586               | -2,54                | 115          | -0,87                |
| Total       | 1084                       |                      | 2476              |                      | 500          |                      |

**Tableau 16 – Evolution de l'état de santé selon l'âge du répondant**

Toutefois, l'indicateur semble sensible à des perceptions subjectives fines, ne témoignant pas nécessairement de lourdes dégradations de santé.

### 3.2.3. Lieu de travail

Entre les deux vagues, 402 personnes ont changé de lieu de travail, dont 95 impliquaient un changement de typologie urbaine, avec une légère prédominance vers le plus rural (2,9 % contre 1,8 % plus urbain). Comme pour le déménagement, c'est l'indice de qualité de desserte qui sera conservé dans les analyses croisées. Sur l'ensemble de la population pour qui l'indice de qualité de desserte a pu être implémenté (1757 individus), 5,8 % ont vu la qualité de desserte de leur lieu de travail diminuer et 8,3 % augmenter. Inversement, les personnes ayant changé de lieu de travail travaillent désormais majoritairement sur un lieu moins bien desservi.

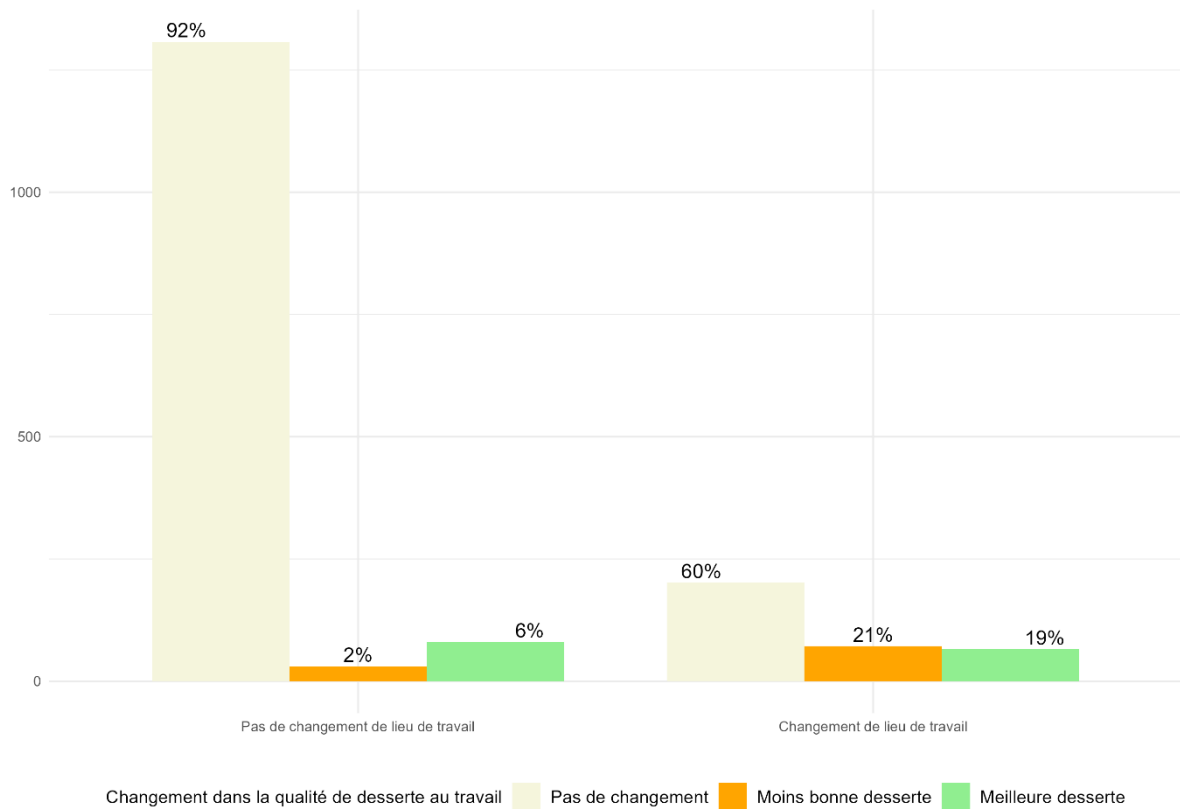


Figure 16 – Évolution de la qualité de desserte selon changement de lieu de travail

La tendance est encore plus marquée dans le canton de Genève : si seulement 4,9 % de la population totale voit son lieu de travail moins bien desservi en 2024 qu'en 2022 (contre 7,3 % de meilleure desserte), c'est près de 17 % des personnes qui ont changé de lieu de travail (contre 12 % de meilleure desserte). Dans le canton de Vaud, la qualité de desserte du lieu de travail s'est aussi globalement améliorée (7 % contre 1 %) mais est à l'équilibre parmi les personnes ayant changé de lieu de travail.

| Changement dans la<br>qualité de desserte du<br>lieu de travail | Changement de lieu de travail |     |                |     |                  |     |              |     |
|-----------------------------------------------------------------|-------------------------------|-----|----------------|-----|------------------|-----|--------------|-----|
|                                                                 | Tous                          |     | Canton de Vaud |     | Canton de Genève |     | Grand Genève |     |
|                                                                 | Non                           | Oui | Non            | Oui | Non              | Oui | Non          | Oui |
| Moins bonne desserte                                            | 30                            | 72  | 6              | 49  | 9                | 9   | 9            | 15  |
| Pas de changement                                               | 1308                          | 202 | 746            | 95  | 269              | 58  | 377          | 72  |
| Meilleure desserte                                              | 81                            | 66  | 53             | 42  | 11               | 16  | 16           | 23  |
| Total                                                           | 1419                          | 340 | 805            | 186 | 289              | 83  | 402          | 110 |

**Tableau 17 – Évolution de la qualité de desserte selon changement de lieu de travail**

### 3.2.4. Situation professionnelle

#### 3.2.4.1. Statut

Les statuts d'activité suivent des distributions relativement similaires entre les différents territoires.

| Statut                         | Tous    |       |         |       | Canton de Vaud |       |         |       | Canton de Genève |       |         |       | Grand Genève |       |         |       |
|--------------------------------|---------|-------|---------|-------|----------------|-------|---------|-------|------------------|-------|---------|-------|--------------|-------|---------|-------|
|                                | Vague 1 |       | Vague 2 |       | Vague 1        |       | Vague 2 |       | Vague 1          |       | Vague 2 |       | Vague 1      |       | Vague 2 |       |
|                                | n       | Part  | n       | Part  | n              | Part  | n       | Part  | n                | Part  | n       | Part  | n            | Part  | n       | Part  |
| Une activité à plein temps     | 1489    | 36.6% | 1412    | 34.3% | 734            | 38.0% | 685     | 35.0% | 263              | 32.3% | 261     | 31.8% | 373          | 34.6% | 357     | 32.9% |
| Une activité à temps partiel   | 808     | 19.9% | 860     | 20.9% | 451            | 23.4% | 475     | 24.3% | 158              | 19.4% | 160     | 19.5% | 217          | 20.1% | 226     | 20.8% |
| Plusieurs act. à temps partiel | 182     | 4.5%  | 147     | 3.6%  | 97             | 5.0%  | 92      | 4.7%  | 34               | 4.2%  | 24      | 2.9%  | 45           | 4.2%  | 33      | 3.0%  |
| En formation (école, étude)    | 295     | 7.3%  | 242     | 5.9%  | 90             | 4.7%  | 63      | 3.2%  | 125              | 15.4% | 103     | 12.6% | 135          | 12.5% | 111     | 10.2% |
| Apprenti·e, formation pro      | 34      | 0.8%  | 8       | 0.2%  | 15             | 0.8%  | 7       | 0.4%  | 4                | 0.5%  | 0       | 0%    | 4            | 0.4%  | 0       | 0%    |
| À la recherche d'un emploi     | 113     | 2.8%  | 156     | 3.8%  | 41             | 2.1%  | 56      | 2.9%  | 29               | 3.6%  | 49      | 6.0%  | 32           | 3.0%  | 56      | 5.2%  |
| Femme ou homme au foyer        | 116     | 2.9%  | 124     | 3.0%  | 51             | 2.6%  | 53      | 2.7%  | 21               | 2.6%  | 24      | 2.9%  | 30           | 2.8%  | 32      | 2.9%  |
| Retraité·e, rentier·ère        | 1026    | 25.2% | 1162    | 28.3% | 452            | 23.4% | 525     | 26.9% | 180              | 22.1% | 198     | 24.1% | 242          | 22.4% | 271     | 25.0% |
| Total                          | 4063    | 100%  | 4111    | 100%  | 1931           | 100%  | 1956    | 100%  | 814              | 100%  | 819     | 100%  | 1078         | 100%  | 1086    | 100%  |

Tableau 18 – Distribution des statuts d'activité (taux de changement de 14 %)

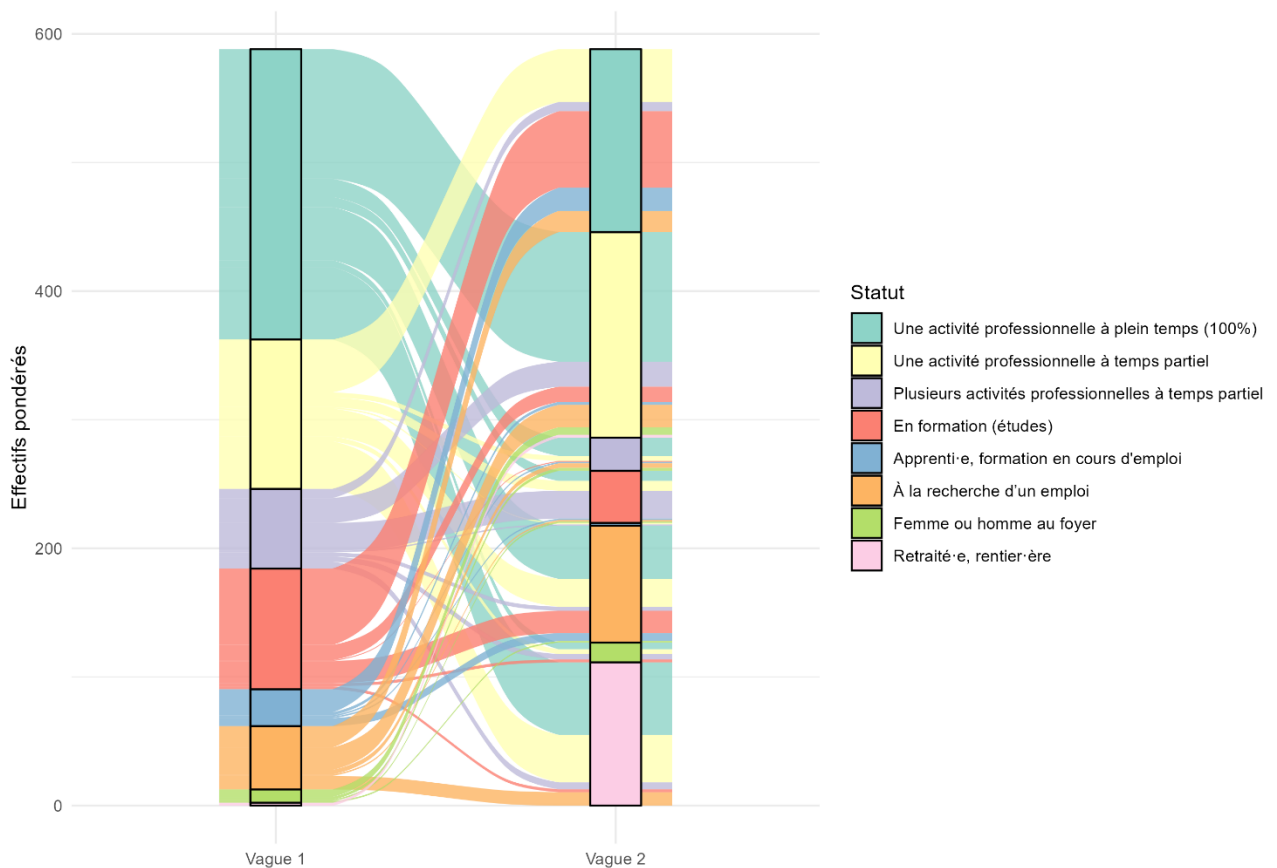


Figure 17 – Répartition des changements de statut entre les deux vagues (N = 588)

Le graphique ci-dessus permet de déterminer les principales catégories d'évolution. Les personnes ayant déclaré un changement de statut se répartissent de la manière suivante :

|                                              | Tous |      | Vaud |      | Genève |      | Grand Genève |      |
|----------------------------------------------|------|------|------|------|--------|------|--------------|------|
|                                              | n    | Part | n    | Part | n      | Part | n            | Part |
| <i>Entrée dans la vie active (ou retour)</i> | 72   | 1,8% | 26   | 1,4% | 20     | 2,4% | 22           | 2%   |
| <i>Au chômage</i>                            | 91   | 2,2% | 36   | 1,9% | 31     | 3,8% | 37           | 3,4% |
| <i>Réduction du temps de travail</i>         | 101  | 2,5% | 47   | 2,4% | 23     | 2,8% | 32           | 2,9% |
| <i>Départ en retraite</i>                    | 111  | 2,7% | 61   | 3,2% | 15     | 1,9% | 23           | 2,2% |

**Tableau 19 – Distribution des évolutions de statut d'activité**

La variable entrée ou retour dans la vie active représente les personnes ayant déclaré en formation (études) en vague 1 et activité à temps plein ou partiel en vague 2 : 88 % d'entre elles sont âgées de moins de 30 ans. Ces quatre catégories de changement représentent 10 des 14 % des changements de statut de l'ensemble de la population. Les 4 % restants correspondent à d'autres types de changements, plus marginaux (reprise d'études, passage d'une à plusieurs activités professionnelles ou augmentation du temps de travail par exemple).

Parmi la population ayant répondu à la question du lieu de travail, 100 % des personnes ayant réduit leur temps de travail ont aussi changé de lieu de travail (n = 65). Une personne sur huit ayant eu un premier enfant a également réduit son temps de travail, autant chez les hommes que chez les femmes.

### 3.2.4.2. Jours travaillés par semaine

La population interrogée sur cette question est composée des personnes ayant un statut d'activité à temps plein ou à temps partiel ainsi qu'étant en apprentissage ou formation professionnelle. Sur l'ensemble de cette population active, la tendance est plutôt à la baisse du volume de travail : 7,2 % réduisent leur nombre de jours de travail, 3,8 % l'augmentent. Cette tendance est observable de manière similaire dans les cantons de Vaud (7,6 % – 3,9 %), de Genève (7 % – 4 %) et dans le Grand Genève (7,1 % – 3,4 %). Tout comme le passage à temps partiel, l'évolution du nombre de jours travaillés est lié au changement de lieu de travail ( $V = 0.42$  et  $p = 0.00$ ). La diminution du temps de travail est fortement surreprésentée chez les personnes ayant changé de lieu de travail ; l'augmentation est également surreprésentée, de manière plus marginale.

| Nombre de jours travaillés | Tous    |       |         |       | Canton de Vaud |       |         |       | Canton de Genève |       |         |       | Grand Genève |       |         |       |
|----------------------------|---------|-------|---------|-------|----------------|-------|---------|-------|------------------|-------|---------|-------|--------------|-------|---------|-------|
|                            | Vague 1 |       | Vague 2 |       | Vague 1        |       | Vague 2 |       | Vague 1          |       | Vague 2 |       | Vague 1      |       | Vague 2 |       |
|                            | n       | Part  | n       | Part  | n              | Part  | n       | Part  | n                | Part  | n       | Part  | n            | Part  | n       | Part  |
| < 1                        | 12      | 0.5%  | 16      | 0.7%  | 5              | 0.4%  | 8       | 0.6%  | 7                | 1.5%  | 7       | 1.6%  | 7            | 1.1%  | 7       | 1.1%  |
| 1                          | 11      | 0.4%  | 9       | 0.4%  | 8              | 0.6%  | 7       | 0.6%  | 2                | 0.4%  | 1       | 0.2%  | 4            | 0.6%  | 3       | 0.5%  |
| 2                          | 32      | 1.3%  | 37      | 1.5%  | 18             | 1.4%  | 24      | 1.9%  | 4                | 0.9%  | 5       | 1.1%  | 5            | 0.8%  | 8       | 1.3%  |
| 3                          | 180     | 7.2%  | 176     | 7.3%  | 103            | 7.9%  | 113     | 9.0%  | 30               | 6.5%  | 20      | 4.5%  | 44           | 6.9%  | 36      | 5.9%  |
| 4                          | 501     | 19.9% | 528     | 21.9% | 263            | 20.3% | 274     | 21.9% | 98               | 21.4% | 102     | 23.0% | 137          | 21.5% | 145     | 23.6% |
| 5                          | 1582    | 63.0% | 1470    | 61.0% | 798            | 61.5% | 732     | 58.5% | 281              | 61.2% | 270     | 60.9% | 391          | 61.3% | 371     | 60.4% |
| 6                          | 150     | 6.0%  | 139     | 5.8%  | 70             | 5.4%  | 67      | 5.4%  | 27               | 5.9%  | 29      | 6.5%  | 34           | 5.3%  | 32      | 5.2%  |
| 7                          | 46      | 1.8%  | 37      | 1.5%  | 33             | 2.5%  | 27      | 2.2%  | 11               | 2.4%  | 8       | 1.8%  | 17           | 2.7%  | 11      | 1.8%  |
| Total                      | 2514    | 100%  | 2412    | 100%  | 1298           | 100%  | 1252    | 100%  | 460              | 100%  | 442     | 100%  | 639          | 100%  | 613     | 100%  |

Tableau 20 – Distribution du nombre de jours travaillés par semaine par vague et par territoire (p-value < 0,01)

Le nombre d'allers-retours au travail (par semaine, sans précision sur le télétravail dans la question) suit la même tendance (8 % d'augmentation, 11 % de diminution), étant significativement corrélé au volume de travail par semaine ( $p = 0,43$  et p-value = 0,00). Les cantons de Vaud et de Genève présentent les mêmes évolutions. À l'échelle du Grand Genève, la répartition est plus équitable, avec une légère prédominance des personnes qui augmentent leur nombre de trajets au travail (9,3 % – 8 %). Cette variable présente également une évolution significativement importante (p-value = 0,03).

### 3.2.4.3. Télétravail

Le télétravail se pérennise dans les pratiques des personnes interrogées. Sur l'ensemble de la population, 16 % ont augmenté leur pratique hebdomadaire de télétravail contre 13 % qui l'ont diminuée. La majorité des changements concernent les personnes qui ne faisaient pas de télétravail en 2022 et en font ponctuellement ou régulièrement, à raison d'un jour par semaine en 2024. Dans le canton de Vaud, la tendance est similaire (15,4 % – 12,7 %). Dans le canton de Genève, en revanche, les personnes interrogées ont plutôt diminué leur pratique du télétravail (14,8 % – 16,4 %). Malgré un seuil de significativité légèrement plus haut que celui des autres variables, l'évolution de la pratique du télétravail est considérée comme significative (p-value < 0,1 et taux de changement = 29 %).

| Nombre de jours télétravaillés | Tous    |       |         |       | Canton de Vaud |       |         |       | Canton de Genève |       |         |       | Grand Genève |       |         |       |
|--------------------------------|---------|-------|---------|-------|----------------|-------|---------|-------|------------------|-------|---------|-------|--------------|-------|---------|-------|
|                                | Vague 1 |       | Vague 2 |       | Vague 1        |       | Vague 2 |       | Vague 1          |       | Vague 2 |       | Vague 1      |       | Vague 2 |       |
|                                | n       | Part  | n       | Part  | n              | Part  | n       | Part  | n                | Part  | n       | Part  | n            | Part  | n       | Part  |
| 7                              | 7       | 0.3%  | 7       | 0.3%  | 6              | 0.5%  | 5       | 0.4%  | 1                | 0.2%  | 1       | 0.2%  | 1            | 0.2%  | 1       | 0.2%  |
| 6                              | 3       | 0.1%  | 1       | 0.0%  | 2              | 0.2%  | 0       | 0%    | 1                | 0.2%  | 0       | 0%    | 1            | 0.2%  | 0       | 0%    |
| 5                              | 18      | 0.8%  | 20      | 0.9%  | 8              | 0.7%  | 10      | 0.9%  | 6                | 1.4%  | 4       | 1.0%  | 6            | 1.0%  | 5       | 0.9%  |
| 4                              | 22      | 0.9%  | 20      | 0.9%  | 16             | 1.3%  | 7       | 0.6%  | 2                | 0.5%  | 3       | 0.7%  | 2            | 0.3%  | 3       | 0.5%  |
| 3                              | 90      | 3.8%  | 79      | 3.5%  | 44             | 3.7%  | 50      | 4.3%  | 29               | 6.8%  | 19      | 4.6%  | 38           | 6.4%  | 26      | 4.5%  |
| 2                              | 229     | 9.8%  | 244     | 10.7% | 125            | 10.4% | 131     | 11.1% | 33               | 7.7%  | 41      | 9.9%  | 59           | 9.9%  | 71      | 12.3% |
| 1                              | 305     | 13.0% | 323     | 14.1% | 151            | 12.5% | 178     | 15.1% | 65               | 15.2% | 54      | 13.0% | 88           | 14.8% | 81      | 14.0% |
| < 1                            | 255     | 10.9% | 258     | 11.3% | 141            | 11.7% | 136     | 11.6% | 40               | 9.4%  | 49      | 11.8% | 67           | 11.3% | 80      | 13.8% |
| Jamais                         | 1419    | 60.4% | 1332    | 58.3% | 713            | 59.2% | 660     | 56.1% | 251              | 58.8% | 243     | 58.6% | 333          | 56.1% | 313     | 54.1% |
| Total                          | 2348    | 100%  | 2284    | 100%  | 1206           | 100%  | 1177    | 100%  | 428              | 100%  | 414     | 100%  | 595          | 100%  | 580     | 100%  |

Tableau 21 – Distribution du nombre de jours télétravaillés par semaine par vague et par territoire (p-value = 0,09)

#### 3.2.4.4. Flexibilité des horaires de travail

Les personnes enquêtées sont sondées sur la flexibilité de leurs horaires de travail et ont le choix entre ces différentes catégories de réponses :

|              |                                                                                              |
|--------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fixes        | Ils sont fixes et sans travail de nuit / les week-ends                                       |
|              | Ils sont fixes mais avec travail de nuit / les week-ends                                     |
| Plutôt fixes | Ils sont plutôt fixes (marge de moins d'une heure) et sans travail de nuit / les week-ends   |
|              | Ils sont plutôt fixes (marge de moins d'une heure) mais avec travail de nuit / les week-ends |
| Libres       | Ils sont libres mais dans une plage horaire définie standard (ex. 6h-20h)                    |
|              | Ils sont libres et sans limite (travail soir, nuit et week-end)                              |
|              | Ils sont variables                                                                           |

Près de 16 % de la population déclare un changement dans la réponse à cette question, ce qui rend cette variable pertinente pour la suite des analyses. Pour faciliter l'appréhension de cette variable, les modalités sont regroupées selon le tableau ci-dessus. Ce considérant, les changements sont équitablement répartis entre plus et moins de flexibilité (6,5 % – 6,2 %). Les autres évolutions concernent les personnes qui travaillent ou ne travaillent plus la nuit ou les week-ends. Les conclusions sont semblables sur les différents territoires.

Finalement, les transformations liées au travail paraissent contribuer à une moindre routinisation des déplacements domicile-travail.

### 3.2.5. Stationnement et participation de l'employeur

Pour compléter la compréhension globale des changements de situations, cette partie traite spécifiquement du stationnement à domicile et au lieu de travail ainsi que de la participation des employeurs aux frais de stationnement et aux abonnements de transports.

#### 3.2.5.1. Stationnement à domicile

Entre 2022 et 2024, 19 % des personnes interrogées déclarent avoir observé une évolution dans les conditions d'accès au stationnement à domicile. Les conditions d'accès se sont améliorées dans deux cas sur trois. Il est important de noter une forte augmentation du nombre de réponses entre les deux vagues, notamment due aux personnes nouvellement motorisées.

|                                                | Tous    |       |         |       | Canton de Vaud |       |         |       | Canton de Genève |       |         |       | Grand Genève |       |         |       |
|------------------------------------------------|---------|-------|---------|-------|----------------|-------|---------|-------|------------------|-------|---------|-------|--------------|-------|---------|-------|
|                                                | Vague 1 |       | Vague 2 |       | Vague 1        |       | Vague 2 |       | Vague 1          |       | Vague 2 |       | Vague 1      |       | Vague 2 |       |
| Conditions de stationnement à domicile         | n       | Part  | n       | Part  | n              | Part  | n       | Part  | n                | Part  | n       | Part  | n            | Part  | n       | Part  |
| <b>Des places sont toujours disponibles</b>    | 196     | 49.3% | 399     | 67.2% | 90             | 53.6% | 170     | 66.1% | 45               | 41.7% | 71      | 57.3% | 65           | 48.1% | 103     | 63.2% |
| <b>Il faut chercher pour trouver une place</b> | 202     | 50.7% | 195     | 32.8% | 78             | 46.4% | 87      | 33.9% | 63               | 58.3% | 53      | 42.7% | 70           | 51.9% | 60      | 36.8% |
| Total                                          | 398     | 100%  | 594     | 100%  | 168            | 100%  | 257     | 100%  | 108              | 100%  | 124     | 100%  | 135          | 100%  | 163     | 100%  |

Tableau 22 – Distribution des conditions d'accès au stationnement à domicile (taux de changement de 19 %)

Les échantillons des personnes ayant changé de conditions de stationnement étant très faibles, il est difficile d'émettre des conclusions solides. Néanmoins, le déménagement semble surreprésenté parmi les personnes ayant des meilleures conditions de stationnement ( $V = 0.34$  et  $p = 0.00$ ). Ces personnes n'ont pas changé de type de logement et ont plutôt déménagé vers des espaces avec la même qualité de desserte.

|                                          | Déménagement |           |                      |
|------------------------------------------|--------------|-----------|----------------------|
|                                          | Non          | Oui       |                      |
|                                          | Effectifs    | Effectifs | Résidus ( $\chi^2$ ) |
| Moins bonnes conditions de stationnement | 8            | 3         | 0,65                 |
| Pas de changement                        | 269          | 32        | -5                   |
| Meilleures conditions de stationnement   | 15           | 11        | 5,89                 |
| Total                                    | 292          | 46        |                      |

Tableau 23 – Evolution des conditions de stationnement selon déménagement

#### 3.2.5.2. Stationnement au travail

Entre 2022 et 2024, 15 % des personnes interrogées déclarent avoir changé de type de stationnement utilisé au travail parmi ces différents types :

- Un parking d'entreprise avec place réservée
- Un parking d'entreprise sans place réservée
- Un parking en accès public
- Dans la rue ou sur la voie publique
- Autre
- Aucun

| Type de stationnement au travail | Tous    |       |         |       | Canton de Vaud |       |         |       | Canton de Genève |       |         |       | Grand Genève |       |         |       |
|----------------------------------|---------|-------|---------|-------|----------------|-------|---------|-------|------------------|-------|---------|-------|--------------|-------|---------|-------|
|                                  | Vague 1 |       | Vague 2 |       | Vague 1        |       | Vague 2 |       | Vague 1          |       | Vague 2 |       | Vague 1      |       | Vague 2 |       |
|                                  | n       | Part  | n       | Part  | n              | Part  | n       | Part  | n                | Part  | n       | Part  | n            | Part  | n       | Part  |
| <b>Avec place réservée</b>       | 346     | 29.2% | 359     | 28.4% | 186            | 30.5% | 180     | 27.2% | 38               | 43.2% | 36      | 40.0% | 56           | 33.3% | 52      | 28.6% |
| <b>Sans place réservée</b>       | 494     | 41.8% | 492     | 39.0% | 255            | 41.9% | 271     | 41.0% | 26               | 29.5% | 22      | 24.4% | 62           | 36.9% | 59      | 32.4% |
| <b>Parking public</b>            | 186     | 15.7% | 203     | 16.1% | 87             | 14.3% | 95      | 14.4% | 9                | 10.2% | 10      | 11.1% | 23           | 13.7% | 27      | 14.8% |
| <b>Dans la rue</b>               | 76      | 6.4%  | 93      | 7.4%  | 42             | 6.9%  | 48      | 7.3%  | 6                | 6.8%  | 13      | 14.4% | 9            | 5.4%  | 18      | 9.9%  |
| <b>Autre</b>                     | 55      | 4.6%  | 78      | 6.2%  | 28             | 4.6%  | 42      | 6.4%  | 9                | 10.2% | 8       | 8.9%  | 13           | 7.7%  | 16      | 8.8%  |
| <b>Aucun</b>                     | 28      | 2.4%  | 38      | 3.0%  | 10             | 1.6%  | 25      | 3.8%  | 0                | 0%    | 1       | 1.1%  | 3            | 1.8%  | 9       | 4.9%  |
| <b>Total</b>                     | 1185    | 100%  | 1263    | 100%  | 608            | 100%  | 661     | 100%  | 88               | 100%  | 90      | 100%  | 166          | 100%  | 181     | 100%  |

**Tableau 24 – Distribution du type de stationnement utilisé au travail (taux de changement de 15 %)**

Les principales évolutions concernent les personnes ayant accès à un parking d'entreprise avec ou sans place réservée :

|                                                      | n  | Part |
|------------------------------------------------------|----|------|
| <i>Aucun -&gt; Nouvel accès à une place</i>          | 7  | 0,6% |
| <i>Tous types -&gt; Aucun accès à une place</i>      | 13 | 1,1% |
| <i>Tous types -&gt; Parking entreprise</i>           | 22 | 1,9% |
| <i>Aucun -&gt; Parking privé ou public</i>           | 26 | 2,2% |
| <i>Parking privé ou public -&gt; Plus de parking</i> | 39 | 3,3% |
| <i>Parking entreprise -&gt; Tous types</i>           | 49 | 4,1% |

À l'inverse du stationnement à domicile, le type de stationnement au travail a davantage varié que ses conditions d'accès (11 %). Enfin, les personnes qui utilisent un nouveau type de stationnement en 2024 ont en fait changé de lieu de travail dans près d'un cas sur deux, autant dans un espace moins bien que mieux desservi par les transports en commun.

### **3.2.5.3. Participation financière de l'employeur aux coûts de stationnement**

Parmi les personnes se rendant au travail en voiture, 12 % déclarent un changement dans la prise en charge des frais de stationnement entre les deux vagues. La mise à disposition d'une place de stationnement totalement gratuite a fortement diminué : 33 personnes paient désormais leur place, alors qu'en 2022 leur employeur la mettait entièrement à leur disposition. Sur l'ensemble de la population concernée, 6 % sont contraints de payer davantage pour leur place contre 1,7 % qui bénéficient d'une meilleure prise en charge de leurs frais.

|                                                         | Tous    |       |         |       | Canton de Vaud |       |         |       | Canton de Genève |       |         |       | Grand Genève |       |         |       |
|---------------------------------------------------------|---------|-------|---------|-------|----------------|-------|---------|-------|------------------|-------|---------|-------|--------------|-------|---------|-------|
|                                                         | Vague 1 |       | Vague 2 |       | Vague 1        |       | Vague 2 |       | Vague 1          |       | Vague 2 |       | Vague 1      |       | Vague 2 |       |
| Participation de l'employeur aux coûts de stationnement | n       | Part  | n       | Part  | n              | Part  | n       | Part  | n                | Part  | n       | Part  | n            | Part  | n       | Part  |
| <b>Gratuitement mise à ma disposition</b>               | 506     | 54.1% | 489     | 49.6% | 272            | 53.6% | 266     | 50.1% | 36               | 49.3% | 25      | 33.8% | 65           | 47.8% | 58      | 40.0% |
| <b>Mon employeur en paie une partie</b>                 | 75      | 8.0%  | 82      | 8.3%  | 41             | 8.1%  | 37      | 7.0%  | 7                | 9.6%  | 5       | 6.8%  | 16           | 11.8% | 13      | 9.0%  |
| <b>Je la paie entièrement</b>                           | 355     | 37.9% | 414     | 42.1% | 194            | 38.3% | 228     | 42.9% | 30               | 41.1% | 44      | 59.4% | 55           | 40.4% | 74      | 51.0% |
| <b>Total</b>                                            | 936     | 100%  | 985     | 100%  | 507            | 100%  | 531     | 100%  | 73               | 100%  | 74      | 100%  | 136          | 100%  | 145     | 100%  |

**Tableau 25 – Distribution de la prise en charge du coût de stationnement par l'employeur (taux de changement de 12 %)**

Le changement de prise en charge des frais de stationnement est également lié au changement de lieu de travail ( $V = 0.22$  et  $p = 0.00$ ). Les personnes qui ont changé de lieu de travail sont surreprésentées dans la baisse et encore davantage dans l'augmentation de la prise en charge de leur place de stationnement.

#### 3.2.5.4. Participation financière de l'employeur aux abonnements de transport

|                                                        | Tous    |       |         |       | Canton de Vaud |       |         |       | Canton de Genève |       |         |       | Grand Genève |       |         |       |
|--------------------------------------------------------|---------|-------|---------|-------|----------------|-------|---------|-------|------------------|-------|---------|-------|--------------|-------|---------|-------|
|                                                        | Vague 1 |       | Vague 2 |       | Vague 1        |       | Vague 2 |       | Vague 1          |       | Vague 2 |       | Vague 1      |       | Vague 2 |       |
| Prise en charge des abonnements de TP par l'employeur  | n       | Part  | n       | Part  | n              | Part  | n       | Part  | n                | Part  | n       | Part  | n            | Part  | n       | Part  |
| <b>Oui, totale de tous mes abonnements</b>             | 164     | 11.3% | 168     | 11.7% | 94             | 11.4% | 91      | 11.2% | 40               | 12.1% | 37      | 11.7% | 56           | 12.6% | 47      | 10.9% |
| <b>Oui, totale d'au moins un de mes abonnements</b>    | 127     | 8.8%  | 130     | 9.1%  | 74             | 9.0%  | 73      | 9.0%  | 34               | 10.3% | 27      | 8.5%  | 42           | 9.4%  | 36      | 8.4%  |
| <b>Oui, partielle de tous mes abonnements</b>          | 64      | 4.4%  | 92      | 6.4%  | 32             | 3.9%  | 40      | 4.9%  | 12               | 3.6%  | 18      | 5.7%  | 14           | 3.1%  | 20      | 4.6%  |
| <b>Oui, partielle d'au moins un de mes abonnements</b> | 201     | 13.9% | 174     | 12.1% | 109            | 13.3% | 91      | 11.2% | 54               | 16.3% | 60      | 19.0% | 71           | 15.9% | 71      | 16.5% |
| <b>Non</b>                                             | 893     | 61.6% | 871     | 60.7% | 512            | 62.4% | 521     | 63.9% | 190              | 57.4% | 174     | 55.1% | 264          | 59.2% | 257     | 59.6% |
| <b>Total</b>                                           | 1449    | 100%  | 1435    | 100%  | 821            | 100%  | 816     | 100%  | 330              | 100%  | 316     | 100%  | 447          | 100%  | 431     | 100%  |

**Tableau 26 – Distribution de la prise en charge des abonnements TP par l'employeur (taux de changement de 30 %)**

Près de 30 % de la population a déclaré un changement dans la prise en charge de ses abonnements de transport public par son employeur. Globalement, les abonnements de transport sont davantage pris en charge, au moins en partie, par l'employeur en 2024 par rapport à 2022.

|                                    | Tous |      | Vaud |      | Genève |      | Grand Genève |      |
|------------------------------------|------|------|------|------|--------|------|--------------|------|
|                                    | n    | Part | n    | Part | n      | Part | n            | Part |
| <i>Moins pris en charge</i>        | 73   | 6,1% | 39   | 5,5% | 18     | 6,6% | 24           | 6,3% |
| <i>Plus pris en charge</i>         | 84   | 7,1% | 44   | 6,3% | 18     | 6,6% | 21           | 5,7% |
| <i>Nouvellement pris en charge</i> | 107  | 9%   | 54   | 7,8% | 22     | 8,4% | 27           | 7,3% |
| <i>Plus aucune prise en charge</i> | 96   | 8,1% | 53   | 7,6% | 27     | 10%  | 40           | 10%  |

**Tableau 27 – Distribution des évolutions de prise en charge des abonnements TP par l'employeur**

L'ensemble des 107 personnes dont l'abonnement de transport est nouvellement pris en charge par l'employeur était déjà équipé d'au moins un abonnement de transports publics, principalement du demi-tarif (39), d'un abonnement communautaire (18) ou de l'AG (13). Parmi elles, 30 ont contracté un abonnement supplémentaire : 7 un abonnement général (en remplacement d'un demi-tarif), 3 un demi-tarif, 1 un demi-tarif +, 2 un abonnement de parcours, 1 un abonnement forfaitaire français et 16 un abonnement local (principalement en plus d'un demi-tarif). Donc 30 personnes se sont nouvellement équipées d'un abonnement aux transports publics, possiblement imputables en partie à la nouvelle prise en charge de leur employeur.

Le changement de prise en charge des abonnements de transport public est lié au changement de lieu de travail ( $V = 0.14$  et  $p = 0.00$ ). Les personnes ayant changé d'employeur sont surreprésentées dans les nouvelles prises en charge des abonnements de transport public.

## 4. Des changements de pratiques de mobilité inscrites dans des trajectoires de vie

Les analyses précédentes montrent que les évolutions de mobilité s'inscrivent dans des configurations biographiques plus larges. Cette partie cherche à identifier les événements de vie les plus associés aux changements de mobilité observés.

### 4.1. Equipement des ménages

Nous faisons l'hypothèse que les processus entraînant la motorisation sont différents de ceux liés à la démotorisation des ménages. Les analyses de corrélation entre les changements de vie et les changements du niveau de motorisation sont donc présentées dans deux sections distinctes. Dans un troisième temps, une analyse sur les abonnements de transports publics complète cette partie sur l'équipement des ménages.

Pour rappel, la variable de motorisation est construite pour quantifier le nombre de voitures par adulte dans le ménage. Ainsi, une partie des changements de motorisation est en fait due à un changement de composition du ménage (départ ou arrivée d'un adulte) mais sans achat ni séparation d'une voiture. Afin d'expliquer la motorisation et la démotorisation des ménages, seul l'échantillon sans arrivée ni départ d'adulte sera analysé (N = 3159).

#### 4.1.1. Motorisation

Le premier tableau ci-dessous présente les résultats d'un test de  $\chi^2$  entre la variable de motorisation des ménages et les variables de changements de vie et de situation. Les corrélations présentées sont les plus fortes et significatives. Pour rappel, ce sont 286 ménages qui se sont motorisés (parmi les 3159 ménages ayant un nombre stable d'adultes entre les deux vagues).

Le deuxième tableau présente les résultats d'un test de  $\chi^2$  entre la motorisation et des variables représentant le contexte en 2022 du ménage s'étant motorisé.

| Evènements - changements           | $\chi^2$    |         |
|------------------------------------|-------------|---------|
|                                    | V de Cramer | p-value |
| Priorité d'usage de la voiture     | 0,09        | ***     |
| Déménagement                       | 0,06        | ***     |
| Nombre d'allers-retours au travail | 0,07        | **      |
| Permis                             | 0,05        | **      |
| Qualité de desserte au travail     | 0,07        | *       |
| Type de logement                   | 0,03        | *       |
| Type de stationnement au travail   | 0,06        | *       |
| Lieu de travail                    | 0,04        | *       |

**Tableau 28 – Corrélation entre la motorisation et les changements de vie**  
 (\*\*\*)  $p < 0,01$  \*\*  $p < 0,05$  \*  $p \leq 0,1$ )

| Paramètres (vague 1)                             | $\chi^2$    |         |
|--------------------------------------------------|-------------|---------|
|                                                  | V de Cramer | p-value |
| Structure du ménage                              | 0.12        | ***     |
| Typologie de logique de choix modal (individuel) | 0.06        | **      |
| Âge (individuel)                                 | 0,06        | **      |

**Tableau 29 – Corrélation entre la motorisation et le contexte des ménages en vague 1**  
(\*\*\* p < 0,01 \*\* p < 0,05 \* p ≤ 0,1)

De manière évidente, la motorisation des ménages est liée à un gain de priorité d'usage sur le véhicule. En effet, les personnes qui se sont motorisées avaient davantage répondu devoir partager leur véhicule lors de vague 1 (20 % contre 13 % en vague 2). De même, l'achat d'une voiture est lié à l'obtention du permis.

Les ménages ayant déménagé sont surreprésentés parmi les ménages s'étant motorisés, en particulier les ménages s'étant dirigés vers une maison. Toutefois, la motorisation concomitante au déménagement semble ne pas dépendre de l'offre de transports publics au nouveau domicile :

| Indice QDTP             | N  | Part |
|-------------------------|----|------|
| A = très bonne desserte | 35 | 39%  |
| B = bonne desserte      | 21 | 24%  |
| C = desserte moyenne    | 13 | 15%  |
| D = faible desserte     | 20 | 22%  |

**Tableau 30 – Indice QDTP de l'ARE au nouveau domicile chez les ménages s'étant motorisés**

Les personnes ayant vu leur nombre de trajets pendulaires quotidiens augmenter sont également surreprésentées parmi les motorisations. La motorisation est aussi plus marquée chez les jeunes. Enfin, il est intéressant d'observer que les personnes se rendant sur un lieu de travail mieux desservi par les transports publics sont tout de même surreprésentées dans les motorisations.

| Evènements - changements                  | $\chi^2$                         |             |         |
|-------------------------------------------|----------------------------------|-------------|---------|
|                                           | Effectifs<br>(motorisation == 1) | Résidus     | p-value |
| <b>Priorité d'usage de la voiture</b>     |                                  |             | ***     |
| Moins prioritaire                         | 17                               | -0,41       |         |
| <i>Pas de changement</i>                  | 147                              | -2,94       |         |
| <b>Plus prioritaire</b>                   | 30                               | <b>4,65</b> |         |
| <b>Déménagement</b>                       | 53                               | <b>3,47</b> | ***     |
| <b>Nombre d'allers-retours au travail</b> |                                  |             | **      |
| Diminution                                | 17                               | 0,2         |         |
| <i>Pas de changement</i>                  | 123                              | -2,13       |         |
| <b>Augmentation</b>                       | 26                               | <b>2,91</b> |         |
| <b>Permis</b>                             |                                  |             | **      |
| Perte                                     | 1                                | -0,41       |         |
| <i>Pas de changement</i>                  | 275                              | -1,82       |         |
| <b>Obtention</b>                          | 6                                | <b>2,68</b> |         |
| <b>Qualité de desserte au travail</b>     |                                  |             | *       |
| Pire                                      | 11                               | 1,06        |         |
| <i>Pas de changement</i>                  | 107                              | -2,39       |         |
| <b>Meilleure</b>                          | 16                               | <b>2,13</b> |         |
| <b>Type de logement</b>                   |                                  |             | *       |
| Vers appartement                          | 2                                | -0,23       |         |
| <i>Pas de changement</i>                  | 275                              | -1,87       |         |
| <b>Vers maison</b>                        | 9                                | <b>2,61</b> |         |
| Type de stationnement au travail          | 15                               | 1,88        | *       |
| Lieu de travail                           | 43                               | 1,79        | *       |

Tableau 31 – Dépendance entre la motorisation et les changements de vie (sur- et sous-représentation)

Parmi les 15 personnes qui ont changé de type de stationnement et qui se sont motorisées, 4 ont désormais une place réservée sur leur lieu de travail, 2 se garaient sur la voie publique en 2022 et bénéficient en 2024 d'une place de parking, les 9 autres ont plutôt vu leurs conditions de stationnement se dégrader. Ces évolutions contrastées ne permettent pas de mettre en évidence un lien clair entre l'amélioration des conditions de stationnement au travail et la motorisation des individus interrogés.

Parmi les personnes ayant déménagé, la moitié des motorisations correspondent à un premier achat d'une voiture. De même, parmi les personnes ayant changé de lieu de travail, la moitié se sont équipées de leur première voiture, l'autre d'une voiture en plus. Chez les plus jeunes, 18 ont acheté leur première voiture sur les 28 motorisations.

Contrairement à ce qu'on pourrait attendre, l'arrivée d'enfant ne semble pas encourager de changement dans le niveau de motorisation : les personnes ayant donné naissance entre les deux vagues d'enquête étaient déjà motorisées dans plus de 90 % des cas. Ce sont les ménages composés de deux adultes en vague 1 qui sont surreprésentés dans la motorisation : ces ménages s'équipent d'une deuxième voiture. Pour finir, les personnes prédisposées aux modes individuelles sont légèrement surreprésentées parmi les motorisations.

| Contexte (vague 1)               | $\chi^2$                         |             |         |
|----------------------------------|----------------------------------|-------------|---------|
|                                  | Effectifs<br>(motorisation == 1) | Résidus     | p-value |
| <b>Catégories d'âge</b>          |                                  |             | **      |
| <b>18-24 ans</b>                 | 28                               | <b>2,77</b> |         |
| 25-44 ans                        | 116                              | 1,94        |         |
| 45-64 ans                        | 81                               | -1,37       |         |
| >65 ans                          | 60                               | -1,42       |         |
| <b>Structure du ménage</b>       |                                  |             | ***     |
| Personne seule                   | 76                               | -6,91       |         |
| <b>Deux adultes</b>              | 122                              | <b>3,36</b> |         |
| Ménage avec enfants              | 73                               | 0,84        |         |
| <b>Autre structure</b>           | 14                               | <b>4,27</b> |         |
| <b>Logique de choix modal</b>    |                                  |             | **      |
| Automobiliste exclusif           | 29                               | 1,21        |         |
| Prédisposé à l'automobile        | 23                               | 0,02        |         |
| Prédisposé aux modes individuels | 61                               | 1,98        |         |
| Comparateur d'efficacité         | 52                               | -1,28       |         |
| Comparateur de confort           | 54                               | 1,15        |         |
| Prédisposé aux modes alternatifs | 38                               | -2,29       |         |
| Prédisposé aux modes actifs      | 8                                | 1,04        |         |
| Environnementalistes             | 21                               | -1,66       |         |

Tableau 32 – Dépendance entre la motorisation et le contexte des ménages en vague 1 (sur- et sous- représentation)

#### 4.1.2. Démotorisation

Comme pour la motorisation, la démotorisation est liée au partage de la voiture du ménage, de manière évidente. De même, la perte du permis entraîne la démotorisation. Les ménages ayant déménagé sont également surreprésentés parmi ceux s'étant démotorisés, et en particulier les ménages s'étant dirigés vers un appartement. Les foyers dont le revenu a diminué se sont davantage séparés d'une voiture. Contrairement à la motorisation, l'âge et la fréquence des trajets pendulaires ne semblent pas influencer la démotorisation.

| Evènements – changements       | $\chi^2$    |         |
|--------------------------------|-------------|---------|
|                                | V de Cramer | p-value |
| Priorité d'usage de la voiture | 0,13        | ***     |
| Déménagement                   | 0,07        | ***     |
| Type de logement               | 0,11        | ***     |
| Permis                         | 0,09        | ***     |
| Revenu équivalent              | 0,06        | **      |
| Plus aucun mineur              | 0,03        | *       |

Tableau 33 – Corrélation entre la démotorisation et les changements de vie  
(\*\*\* p < 0,01 \*\* p < 0,05 \* p ≤ 0,1)

|                                       |                          | $\chi^2$                              |             |         |
|---------------------------------------|--------------------------|---------------------------------------|-------------|---------|
|                                       |                          | Effectifs<br>(démotorisation<br>== 1) | Résidus     | p-value |
| <b>Priorité d'usage de la voiture</b> |                          |                                       |             | ***     |
|                                       | <b>Moins prioritaire</b> | 28                                    | <b>6,46</b> |         |
|                                       | <i>Pas de changement</i> | 56                                    | -4,22       |         |
|                                       | Plus prioritaire         | 3                                     | -1,21       |         |
| <b>Déménagement</b>                   |                          | 32                                    | <b>4,14</b> | ***     |
| <b>Type de logement</b>               |                          |                                       |             | ***     |
|                                       | <b>Vers appartement</b>  | 14                                    | <b>5,88</b> |         |
|                                       | <i>Pas de changement</i> | 113                                   | -4,04       |         |
|                                       | Vers maison              | 2                                     | 0,36        |         |
| <b>Permis</b>                         |                          |                                       |             | ***     |
|                                       | <b>Perte</b>             | 10                                    | <b>5,31</b> |         |
|                                       | <i>Pas de changement</i> | 118                                   | -3,34       |         |
|                                       | Obtention                | 1                                     | -0,03       |         |
| <b>Revenu</b>                         |                          |                                       |             | **      |
|                                       | <b>Diminution</b>        | 44                                    | <b>2,97</b> |         |
|                                       | <i>Pas de changement</i> | 49                                    | -0,95       |         |
|                                       | Augmentation             | 21                                    | -1,77       |         |
| Plus aucun mineur                     |                          | 3                                     | 2,18        | *       |

Tableau 34 – Dépendance entre la démotorisation et les changements de vie (sur- et sous-représentation)

Les ménages s'étant démotorisés n'ont majoritairement pas changé de type ni de conditions de stationnement que ce soit à domicile ou au travail.

Ainsi, le déménagement et en particulier le type de logement semblent jouer un rôle dans les mécanismes de motorisation et de démotorisation. Le déménagement constitue donc un moment clé pour activer des changements de comportement de mobilité. La perte de revenu semble participer à la séparation d'une voiture du ménage alors que l'augmentation du revenu n'est pas directement liée à l'acquisition d'une nouvelle voiture.

Néanmoins, il est important de noter que les échantillons et la valeur des indicateurs de corrélation sont faibles. Cette analyse longitudinale à partir des changements de situation permet d'expliquer une partie de la motorisation et de démotorisation néanmoins les événements de vie ne suffisent pas à rendre compte de l'ensemble de ces phénomènes.

#### 4.1.3. Abonnements de transports publics

La première acquisition d'un abonnement de transport, à savoir le demi-tarif dans 96 % des cas, est lié au changement de statut professionnel. Les nouveaux retraités et les personnes commençant ou reprenant une activité professionnelle après formation sont surreprésentés dans les individus s'équipant de leur premier abonnement de transports publics. La mise en ménage semble également participer à l'acquisition d'un abonnement de transports publics.

| Evènements – changements            | $\chi^2$    |         |
|-------------------------------------|-------------|---------|
|                                     | V de Cramer | p-value |
| Retraite                            | 0,06        | **      |
| Entrée ou retour dans la vie active | 0,05        | **      |
| Nombre de jours en télétravail      | 0,08        | *       |
| Mise en ménage                      | 0,04        | *       |

Tableau 35 – Dépendance entre l'équipement du premier abonnement TP et les changements de vie  
(\*\*\* p < 0,01 \*\* p < 0,05 \* p ≤ 0,1)

| Paramètres (vague 1)                             | $\chi^2$    |         |
|--------------------------------------------------|-------------|---------|
|                                                  | V de Cramer | p-value |
| Âge (individuel)                                 | 0,08        | **      |
| Typologie de logique de choix modal (individuel) | 0,13        | ***     |

Tableau 36 – Dépendance entre l'équipement du premier abonnement TP et le contexte de l'individu en vague 1  
(\*\*\* p < 0,01 \*\* p < 0,05 \* p ≤ 0,1)

|                                            | $\chi^2$                                   |             |         |
|--------------------------------------------|--------------------------------------------|-------------|---------|
|                                            | Effectifs<br>(primo abonnement<br>TP == 1) | Résidus     | p-value |
| <b>Retraite</b>                            | 11                                         | <b>2,61</b> | **      |
| <b>Entrée ou retour dans la vie active</b> | 3                                          | <b>2,73</b> | **      |
| <b>Nombre de jours en télétravail</b>      |                                            |             | *       |
| Diminution                                 | 9                                          | 0,39        |         |
| <i>Pas de changement</i>                   | 60                                         | -2,03       |         |
| <b>Augmentation</b>                        | 21                                         | <b>2,17</b> |         |
| <b>Mise en ménage</b>                      | 9                                          | 2,03        | *       |

Tableau 37 – Dépendance entre l'équipement du premier abonnement TP et les changements de vie (sur- et sous- représentation)

Les jeunes ainsi que les prédisposés aux modes alternatifs à la voiture sont surreprésentés parmi les premiers abonnements de transport.

| Contexte (vague 1)                      | $\chi^2$                                   |         |            |
|-----------------------------------------|--------------------------------------------|---------|------------|
|                                         | Effectifs<br>(primo abonnement<br>TP == 1) | Résidus | p-value    |
| <b>Catégories d'âge</b>                 |                                            |         | <b>**</b>  |
| 18-24 ans                               | 10                                         | 2,67    |            |
| 25-44 ans                               | 49                                         | 0,68    |            |
| 45-64 ans                               | 68                                         | 1,06    |            |
| >65 ans                                 | 44                                         | -2,34   |            |
| <b>Logique de choix modal</b>           |                                            |         | <b>***</b> |
| Automobiliste exclusif                  | 14                                         | -3,52   |            |
| Prédisposé à l'automobile               | 11                                         | -1,14   |            |
| Prédisposé aux modes individuels        | 31                                         | -0,75   |            |
| Comparateur d'efficacité                | 42                                         | 1,43    |            |
| Comparateur de confort                  | 39                                         | 0,78    |            |
| <b>Prédisposé aux modes alternatifs</b> | 16                                         | 3,2     |            |
| Prédisposé aux modes actifs             | 7                                          | 1,62    |            |
| Environnementalistes                    | 11                                         | 0,58    |            |

Tableau 38 – Dépendance entre l'équipement du premier abonnement TP et le contexte de l'individu en vague 1 (sur- et sous- représentation)

Les personnes s'étant nouvellement équipées de l'abonnement demi-tarif sont plus nombreuses : 277 individus, dont 165 qui ne possédaient aucun abonnement en première vague. Ce sont donc également des jeunes entrant dans la vie active ou des nouveaux retraités. De plus, 48 personnes ont acquis leur premier abonnement demi-tarif et ont également déménagé.

D'autre part, 234 personnes ont renoncé à tout abonnement de transports publics. Dans ce cas, ce sont les personnes au chômage ou ayant eu un nouvel enfant qui sont surreprésentées. Les personnes vivant dans un foyer n'hébergeant plus d'enfant sont également surreprésentées dans le fait de renoncer à un abonnement de transports publics. Les foyers dont la qualité de desserte du domicile s'est améliorée sont quand même surreprésentés parmi les abandons d'abonnements. Enfin, les actifs avec des horaires de travail plus flexibles, ou moins contraintes, sont également surreprésentés dans cet échantillon.

| Evènements – changements        | $\chi^2$    |         |
|---------------------------------|-------------|---------|
|                                 | V de Cramer | p-value |
| Chômage                         | 0,08        | ***     |
| Nouvel enfant                   | 0,06        | **      |
| Plus d'enfant                   | 0,06        | **      |
| Qualité de desserte du domicile | 0,07        | **      |
| Horaires de travail             | 0,07        | *       |

Tableau 39 – Corrélation entre le renoncement à tout abonnement de TP et les changements de vie  
(\*\*\* p < 0,01 \*\* p < 0,05 \* p ≤ 0,1)

| Paramètres (vague 1)                             | $\chi^2$    |         |
|--------------------------------------------------|-------------|---------|
|                                                  | V de Cramer | p-value |
| Typologie de logique de choix modal (individuel) | 0,16        | ***     |

**Tableau 40 – Corrélation entre le renoncement à tout abonnement de TP et le contexte de l'individu en vague 1**

(\*\*\*  $p < 0,01$  \*\*  $p < 0,05$  \*  $p \leq 0,1$ )

Dans ce cas, ce sont les automobilistes exclusifs ainsi que les prédisposés aux modes individuels qui sont surreprésentés parmi les résiliations d'abonnements. Ce sont donc des individus qui ne considèrent plus qu'un abonnement soit économiquement avantageux, en raison de leur faible utilisation des transports publics.

## 4.2. Pratiques modales

Au-delà des changements d'équipement en mobilité, pour lesquels les trajectoires de vie semblent jouer un rôle important, les évolutions des pratiques modales paraissent elles aussi liées aux changements de conditions de vie. Cette section s'intéresse donc aux relations entre transformations biographiques et arbitrages modaux.

### 4.2.1. Choix du mode principal pour se rendre au travail

Le tableau ci-dessous présente les principales corrélations entre le fait de changer de mode principal pour se rendre au travail (regroupé comme présenté plus haut : automobilistes, altermobiles et multimodaux) et les changements de vie.

| Changements de vie                     | $\chi^2$    |         |
|----------------------------------------|-------------|---------|
|                                        | V de Cramer | p-value |
| Lieu de travail                        | 0,13        | ***     |
| Priorité d'usage de la voiture         | 0,10        | ***     |
| Type de stationnement au travail       | 0,16        | ***     |
| Déménagement                           | 0,10        | ***     |
| Nombre d'allers-retours au travail     | 0,08        | ***     |
| Passage à temps partiel                | 0,09        | ***     |
| Prise en charge des abonnements TP     | 0,09        | **      |
| Nombre de jours travaillés             | 0,06        | **      |
| Flexibilité des horaires de travail    | 0,06        | **      |
| Premier enfant                         | 0,07        | **      |
| Séparation                             | 0,06        | **      |
| Statut professionnel                   | 0,06        | *       |
| Type de logement                       | 0,05        | *       |
| Conditions de stationnement à domicile | 0,17        | *       |
| Qualité de desserte au travail         | 0,06        | *       |
| Qualité de desserte à domicile         | 0,06        | *       |

Contexte en vague 1

|                                     |      |     |
|-------------------------------------|------|-----|
| Structure du ménage                 | 0.07 | **  |
| Typologie de logique de choix modal | 0.12 | *** |

**Tableau 41 – Corrélation entre le changement de mode principal pour se rendre au travail et les changements de vie**  
(\*\*\*  $p < 0,01$  \*\*  $p < 0,05$  \*  $p \leq 0,1$ )

| Population totale             |              |                |             |
|-------------------------------|--------------|----------------|-------------|
| vague 2<br>vague 1            | Altermobiles | Automobilistes | Multimodaux |
| Altermobiles                  | 480 (23%)    | 34 (2%)        | 110 (5%)    |
| Automobilistes                | 56 (3%)      | 919 (45%)      | 87 (4%)     |
| Multimodaux                   | 96 (5%)      | 52 (3%)        | 233 (11%)   |
| Changement de lieu de travail |              |                |             |
| vague 2<br>vague 1            | Altermobiles | Automobilistes | Multimodaux |
| Altermobiles                  | 90 (25%)     | 15 (4%)        | 27 (7%)     |
| Automobilistes                | 20 (5%)      | 113 (31%)      | 23 (6%)     |
| Multimodaux                   | 25 (7%)      | 10 (3%)        | 41 (11%)    |

Tableau 42 – Comparaison des distributions du mode principal pour se rendre au travail selon différents changements de vie : lieu de travail

Le changement de mode principal pour se rendre au travail est directement corrélé au changement de lieu de travail. En effet, en changeant de travail, les automobilistes interrogés ont moins tendance à rester automobilistes que ceux qui restent sur le même lieu de travail, voire varient plus facilement de mode au quotidien.

Si le type de stationnement au travail n'a pas d'influence sur le changement de motorisation, il semble influencer le choix de mode au quotidien : 24 personnes qui se rendaient au travail uniquement en voiture en 2022 ont déclaré être multimodaux en 2024 et avoir changé de type de stationnement au travail (17 ont de moins bonnes conditions de stationnement).

Le déménagement participe aussi à changer les pratiques modales.

| Déménagement            |              |                |             |
|-------------------------|--------------|----------------|-------------|
| vague 2<br>vague 1      | Altermobiles | Automobilistes | Multimodaux |
| Altermobiles            | 83 (24%)     | 10 (3%)        | 32 (9%)     |
| Automobilistes          | 17 (5%)      | 123 (35%)      | 8 (2%)      |
| Multimodaux             | 33 (9%)      | 9 (3%)         | 36 (10%)    |
| Passage à temps partiel |              |                |             |
| vague 2<br>vague 1      | Altermobiles | Automobilistes | Multimodaux |
| Altermobiles            | 21 (24%)     | 2 (2%)         | 5 (6%)      |
| Automobilistes          | 2 (2%)       | 36 (41%)       | 2 (2%)      |
| Multimodaux             | 2 (2%)       | 8 (9%)         | 9 (10%)     |

Tableau 43 – Comparaison des distributions du mode principal pour se rendre au travail selon déménagement et réduction du temps de travail

L'augmentation de la prise en charge des abonnements de TP, si elle ne concerne qu'un faible échantillon, ne semble pas motiver à diversifier les modes au quotidien : la proportion de multimodaux devenus automobilistes est plus importante que dans la population totale.

| Augmentation de la prise en charge des abonnements de TP |              |                |             |
|----------------------------------------------------------|--------------|----------------|-------------|
| vague 2<br>vague 1                                       | Altermobiles | Automobilistes | Multimodaux |
| Altermobiles                                             | 21 (24%)     | 2 (2%)         | 5 (6%)      |
| Automobilistes                                           | 2 (2%)       | 36 (41%)       | 2 (2%)      |
| Multimodaux                                              | 2 (2%)       | 8 (9%)         | 9 (10%)     |

Tableau 44 – Comparaison des distributions du mode principal pour se rendre au travail selon prise en charge des abonnements de TP

Le changement de mode pour se rendre au travail est aussi lié à la motorisation ( $V = 0.08$  et  $p = 0.00$ ) et non seulement à la démotorisation : en 2024, 10 % des personnes s'étant motorisées déclarent utiliser seulement un mode motorisé contre 5 % dans la population totale. On trouve aussi en proportion plus d'altermobiles devenus multimodaux : des personnes qui possèdent désormais une voiture et l'utilisent parfois pour se rendre au travail. La moitié de ces personnes ont déménagé.

| Motorisation       |              |                |             |
|--------------------|--------------|----------------|-------------|
| vague 2<br>vague 1 | Altermobiles | Automobilistes | Multimodaux |
| Altermobiles       | 48 (17%)     | 18 (6%)        | 25 (9%)     |
| Automobilistes     | 17 (6%)      | 114 (39%)      | 17 (6%)     |
| Multimodaux        | 3 (1%)       | 12 (4%)        | 36 (12%)    |

Tableau 45 – Comparaison des distributions du mode principal pour se rendre au travail selon motorisation

Enfin, la logique de choix modal de la personne et le changement de pratiques sont liés : les comparateurs de confort sont surreprésentés parmi les personnes ayant changé de mode principal pour se rendre au travail (principalement des multimodaux devenus seulement altermobiles). Les personnes en couple en 2022 sont également surreprésentées parmi les changements de pratiques de mobilité quotidienne.

#### 4.2.2. Fréquences déclarées

Dans cette analyse, sont considérées les personnes ayant déclaré une fréquence d'usage plus ou moins importante en 2024 qu'en 2022 pour les modes voiture, transports publics et vélo. Dans un premier temps, les tests de corrélation portent sur les variables de changement construites entre les deux vagues, codées selon une diminution (-1), une stabilité (0) ou une augmentation (1). Dans un deuxième temps, les analyses détaillent plus précisément l'effet des changements de conditions de vie sur l'augmentation ou la diminution des usages.

- Voiture

Les résultats des tests de corrélation entre augmentation de l'utilisation de la voiture (en tant que conducteur) et événements de vie sont proches de ceux de la motorisation : 28 % des personnes dont le ménage s'est motorisé déclarent avoir augmenté leur usage de la voiture.

Les couples, les jeunes et les personnes ayant déménagé vers une zone moins bien desservie par les transports sont surreprésentées parmi les personnes ayant déclaré avoir augmenté leur fréquence d'utilisation de la voiture.

| Changements de vie                        | $\chi^2$    |         |
|-------------------------------------------|-------------|---------|
|                                           | V de Cramer | p-value |
| Motorisation                              | 0,09        | ***     |
| Entrée ou retour dans la vie active       | 0,08        | ***     |
| Indice de qualité de desserte du domicile | 0,08        | ***     |
| Retraite                                  | 0,06        | ***     |
| Lieu de travail                           | 0,08        | ***     |
| Déménagement                              | 0,06        | ***     |
| Premier enfant                            | 0,06        | ***     |
| Nouvel enfant                             | 0,05        | **      |

#### Contexte en vague 1

|                                     |      |     |
|-------------------------------------|------|-----|
| Typologie de logique de choix modal | 0.07 | *** |
| Age                                 | 0,06 | *** |
| Revenu                              | 0.08 | *   |

**Tableau 46 – Dépendance entre évolution de l'utilisation de la voiture et les changements de vie**  
 (\*\*\*)  $p < 0,01$  \*\*  $p < 0,05$  \*  $p \leq 0,1$ )

Même si elles ne se sont pas motorisées, les personnes ayant eu un premier ou un nouvel enfant ont déclaré utilisé plus fréquemment leur voiture. Comme montré dans la partie précédente, le changement de lieu de travail semble plutôt réduire la fréquence d'utilisation de la voiture : les personnes ayant changé de travail sont surreprésentées parmi les baisses de fréquence de déplacements en voiture, et ce peu importe la qualité de desserte du lieu de travail.

Contrairement à la motorisation, la diminution et l'augmentation de l'utilisation de la voiture sont liées au changement de statut professionnel : les nouveaux retraités sont surreprésentés dans la diminution de l'usage de la voiture, alors que l'entrée dans la vie active est liée à une augmentation des déplacements en voiture.

- Transports publics et train

Comme celles ayant augmenté leur pratique automobile, les personnes qui ont déménagé vers une zone moins bien desservie empruntent moins les transports. Néanmoins, il n'y a pas de surreprésentation des personnes mieux desservies dans l'augmentation de l'utilisation des transports. Le déménagement semble encourager la diminution de l'utilisation des transports.

Dans la logique inverse de la voiture, le changement de lieu de travail est lié à une augmentation de la fréquence d'usage des transports.

Les personnes qui télétravaillent plus en 2024 sont surreprésentées dans l'augmentation de l'utilisation des transports. Les nouveaux retraités ont plutôt tendance à diminuer leur fréquence de déplacements en transports, ce qui tend à démontrer davantage une baisse du nombre de déplacements des retraités qu'un report modal.

| Changements de vie                 | χ <sup>2</sup> |         |
|------------------------------------|----------------|---------|
|                                    | V de Cramer    | p-value |
| Lieu de travail                    | 0.09           | ***     |
| Nombre d'allers-retours au travail | 0.07           | ***     |
| Statut                             | 0.06           | ***     |
| Nombre de jours télétravaillés     | 0.06           | **      |
| Nombre de jours travaillés         | 0.05           | **      |
| Type de logement                   | 0.05           | **      |
| Déménagement                       | 0.05           | **      |
| Retraite                           | 0.04           | **      |
| Qualité de desserte du domicile    | 0.04           | *       |

Contexte en vague 1

|                                     |      |     |
|-------------------------------------|------|-----|
| Typologie de logique de choix modal | 0.18 | *** |
| Age                                 | 0,04 | *   |

**Tableau 47 – Dépendance entre évolution de l'utilisation des TP et les changements de vie**  
(\*\*\* p < 0,01 \*\* p < 0,05 \* p ≤ 0,1)

En ce qui concerne le rapport aux modes, les comparateurs d'efficacité et les prédisposés à l'automobile sont surreprésentés parmi les personnes ayant diminuer leur fréquence d'utilisation des transports. A l'inverse, les prédisposés aux modes alternatifs empruntent effectivement davantage les transports publics en 2024 par rapport à 2022.

- Vélo

Les résultats des tests de corrélation entre changement dans la fréquence de la pratique du vélo et événements de vie présentent des différences importantes par rapport à ceux de l'usage des transports. Pour commencer, les nouveaux retraités sont surreprésentés dans l'augmentation de la pratique du vélo. Les personnes ayant augmenté leur revenu sont surreprésentées parmi les personnes se déplaçant davantage à vélo. Parallèlement, 10 % d'entre elles ont acheté un vélo électrique.

A l'inverse des constats sur l'usage des transports en commun, les personnes qui n'ont pas changé de lieu de travail sont surreprésentées parmi les diminutions d'utilisation du vélo. Ceci peut être lié à une haute pratique du vélo déclarée en 2022 (restes du Covid qui ne se seraient pas pérennisés).

L'entrée ou le retour à la vie active semble être un bon moment pour augmenter sa pratique du vélo : ces personnes sont surreprésentées dans les hausses de fréquence du vélo.

| Changements de vie               | x <sup>2</sup> |         |
|----------------------------------|----------------|---------|
|                                  | V de Cramer    | p-value |
| Statut                           | 0.08           | ***     |
| Retraite                         | 0.07           | ***     |
| Revenu                           | 0.06           | ***     |
| Entrée ou retour à la vie active | 0.06           | **      |
| Lieu de travail                  | 0.06           | **      |
| Nombre de jours travaillés       | 0.05           | **      |

#### Contexte en vague 1

|                                     |      |     |
|-------------------------------------|------|-----|
| Genre                               | 0.07 | *** |
| Typologie de logique de choix modal | 0.15 | *** |
| Structure du ménage                 | 0,07 | *** |

**Tableau 48 – Dépendance entre évolution de l'utilisation du vélo et les changements de vie**  
(\*\*\* p < 0,01 \*\* p < 0,05 \* p ≤ 0,1)

Les hommes sont surreprésentés à la fois dans l'augmentation et la diminution de la pratique du vélo, ce qui semble justifier d'une plus grande volatilité de la pratique masculine du vélo davantage que d'un changement modal. Les femmes sont surreprésentées dans une pratique stable du vélo.

- Multimodalité

Afin d'obtenir un regard complémentaire, on s'intéresse ici aux évolutions conjointes des usages afin de savoir s'il s'agit plutôt de nouveaux arbitrages ou rééquilibrages modaux, ou d'un changement plus radical.

Les personnes qui sont davantage utilisatrices des transports publics en 2024 sont également moins automobilistes. Cette relation est statistiquement significative. Elle semble confirmer la logique d'arbitrage même si elle ne traduit pas d'un remplacement complet. En effet, ces résultats doivent être mis au regard des analyses des parties précédentes, qui mettaient en évidence une certaine nouvelle multimodalité (équipement et mode principal domicile – travail).

Le vélo se distingue de cette logique binaire et vient enrichir l'éventail des modes. L'augmentation de son usage est associée à une hausse de l'usage des transports publics. A l'inverse, les personnes qui se déplacent davantage en voiture délaissent le vélo.

Les tableaux ci-dessous présentent les résidus standardisés des tests de dépendance et permettent d'observer les sur- et sous-représentations des différentes variables.

|                   |              | VOITURE CONDUCTEUR |        |              |
|-------------------|--------------|--------------------|--------|--------------|
|                   |              | Diminution         | Stable | Augmentation |
| TRANSPORT PUBLICS | Diminution   | 1                  | -2,54  | 1,42         |
|                   | Stable       | -3,17              | 4,52   | -1,22        |
|                   | Augmentation | <b>3,05</b>        | -3,2   | 0,1          |

**Tableau 49 – Dépendance entre les changements d'usage de la voiture et des transports (sur- et sous- représentation)**

|      |              | VOITURE CONDUCTEUR |        |              |
|------|--------------|--------------------|--------|--------------|
|      |              | Diminution         | Stable | Augmentation |
| VELO | Diminution   | -1,21              | -1,41  | <b>3,19</b>  |
|      | Stable       | -0,29              | 2,34   | -2,73        |
|      | Augmentation | 1,64               | -1,57  | 0,21         |

Tableau 50 – Dépendance entre les changements d'usage de la voiture et du vélo (sur- et sous-représentation)

|                   |              | VELO       |        |              |
|-------------------|--------------|------------|--------|--------------|
|                   |              | Diminution | Stable | Augmentation |
| TRANSPORT PUBLICS | Diminution   | 1,63       | -1,01  | -0,5         |
|                   | Stable       | -0,1       | 1,83   | -2,27        |
|                   | Augmentation | -1,43      | -0,77  | <b>2,6</b>   |

Tableau 51 – Dépendance entre les changements d'usage des transports et du vélo (sur- et sous-représentation)

Ainsi, ces résultats confirment une dynamique globale de multimodalité, mais structurée différemment selon les couples de modes : logique d'arbitrage entre voiture et transports publics, et configurations plus hybrides quand le vélo est intégré.

## 5. Synthèse

Le travail d'analyse comparative des deux premières vagues d'enquête sur la mobilité du panel lémanique, administrées en 2022 et 2024, permet de tirer un enseignement principal : les pratiques de mobilité évoluent vers plus de flexibilité s'adaptant aux modes de vie, pourtant toujours structurées par l'automobile. Cet enseignement de portée générale englobe plusieurs résultats présentés succinctement dans la synthèse qui suit.

### 5.1. Un nouveau panachage des pratiques de mobilité sans substitution de la voiture

Les enquêtes mettent d'abord en évidence la stabilité des pratiques de mobilité entre 2022 et 2024 : selon les indicateurs, les changements concernent généralement entre 10 % et 20 % de la population. Ce résultat constitue déjà un premier rappel du fait que les pratiques de mobilité s'inscrivent dans des habitudes et des contraintes relativement stables à court terme, construites au fil des trajectoires de vie.

Dans ce cadre globalement stable, les évolutions observées relèvent davantage d'une recomposition des ressources de mobilité que d'un remplacement des modes. Premièrement, 11 % des personnes (soit 172 individus) ne disposant d'aucun abonnement de transports publics en 2022 en ont contracté un et dans 96 % des cas, il s'agit d'un abonnement demi-tarif. Les personnes commençant ou reprenant une activité professionnelle après formation sont surreprésentées dans les individus s'équipant de leur premier abonnement de transports publics. En plus de ces jeunes nouveaux abonnés souvent prédisposés aux modes alternatifs, l'autre catégorie prédominante est celle des nouveaux retraités. On peut y déceler une opportunité d'intervenir sur un public-cible facilement identifiable, même si moins mobile.

En parallèle, le taux de motorisation des ménages a légèrement augmenté : en 2024, 86 % des ménages possèdent au moins une voiture, contre 84 % en 2022. Les ménages se sont davantage motorisés (12 %) que démotorisés (8 %), tandis que 80 % n'ont pas modifié leur niveau de motorisation.

Des différences territoriales sont toutefois à relever. Dans le canton de Vaud, la dépendance à l'automobile se renforce : 13 % des ménages ont vu leur niveau de motorisation augmenter entre 2022 et 2024, contre 7 % qui l'ont vu diminuer. À Genève, la dynamique est plus équilibrée, avec une multimodalité davantage ancrée, portée par une offre urbaine plus dense et diversifiée. Les comportements modaux divergent également sur l'usage quotidien (tous les jours ou presque) de la voiture : la fréquence d'utilisation comme conducteur diminue dans le canton de Vaud, alors qu'elle augmente à Genève — un résultat contre-intuitif au regard de la densité de l'offre TP genevoise, dont les mécanismes explicatifs restent à approfondir. Enfin, à Genève, le nombre d'abonnés aux transports publics (TPG) a diminué, tandis que les abonnements demi-tarif ont davantage progressé que dans les autres territoires — signe d'une flexibilisation des usages TP qui dépasse le seul territoire genevois.

Les fréquences d'usage des différents modes évoluent également, avec une tendance générale à l'augmentation. Cette dynamique peut en partie témoigner d'une difficulté des répondants à se positionner précisément dans les catégories de fréquences proposées, mais elle semble aussi indiquer une intensification et diversification des usages. Pour la voiture, on observe une baisse de la part de conducteurs déclarant l'utiliser tous les jours ou presque dans le canton de Vaud, contrairement à Genève. Concernant les autres situations d'usage pour la voiture en tant que conducteur, c'est le même constat différencié entre les deux cantons. Concernant les transports

publics (train inclus), la part des personnes les utilisant tous les jours ou presque enregistre une baisse. Toutefois, la part de personnes ne les utilisant jamais diminue également. Au global, la fréquence d'usage des transports publics progresse, traduisant une diffusion plus large mais plus occasionnelle.

Ces deux constats mis en parallèle suggèrent une progression de la multimodalité : constat que l'on retrouve dans les déplacements domicile-travail. La part d'automobilistes ayant évolué vers des pratiques multimodales (4 %) est légèrement supérieure à celle des multimodaux s'étant tournés vers une pratique exclusivement automobile (3 %). Les croisements de fréquences modales confirment la dynamique globale de multimodalité mais qui se structure différemment selon les couples de modes : logique d'arbitrage entre voiture et transports publics, et configurations plus hybrides quand le vélo est intégré.

Enfin, l'usage du vélo semble en recul, probablement en lien avec un effet de rattrapage après les niveaux élevés observés dans le contexte post-Covid, malgré le fait que près de 10% des ménages se sont équipés d'un nouveau vélo électrique, notamment parmi les ménages ayant bénéficié d'une hausse de revenu. On relève par ailleurs une augmentation de l'usage auprès des nouveaux retraités.

Au total, les résultats indiquent moins une substitution entre modes qu'un élargissement du portefeuille de mobilité des ménages. L'augmentation simultanée des abonnements de transports publics (notamment demi-tarif, donc à usage flexible et souvent occasionnel), de la motorisation et du vélo à assistance électrique illustre cette logique de cumul. La multimodalité apparaît ainsi comme une recomposition des pratiques vers davantage de flexibilité, en lien avec des trajectoires individuelles différenciées, ce qui ouvre sur la suite de l'analyse.

## 5.2. Les événements de vie comme terrains de changements

Les analyses menées s'inscrivant dans les approches par trajectoires de vie et biographies de mobilité révèlent que les changements de comportements de mobilité sont plus probables lors des événements biographiques structurants.

### Transitions résidentielles, recompositions familiales et motorisation :

Près de 14 % de la population du panel a déménagé sur la période, dont les trois quarts vers un logement du même type (appartement vers appartement par exemple). Les jeunes sont surreprésentés parmi les déménagements. Ces mobilités résidentielles s'accompagnent souvent d'une amélioration des conditions de stationnement au nouveau domicile.

En parallèle, quasiment 5 % des foyers ont eu un enfant, tandis que 2 % des personnes se sont mises en ménage et environ 3 % se sont séparées. Les changements de structure familiale sont souvent concomitants avec un déménagement, indiquant des transformations globales du cadre de vie.

Ces transitions de vie sont associées à la motorisation des ménages. Les résultats montrent une corrélation entre déménagement et motorisation, en particulier chez les jeunes, les couples, et les personnes accédant à une maison. Toutefois, l'achat d'une voiture ne semble pas s'expliquer principalement par une dégradation de l'accès aux transports publics. Le déménagement agit davantage comme un événement biographique de reconfiguration globale du cadre de vie, au sein duquel la voiture constitue une ressource mobilisée ou consolidée.

En ce sens, ces résultats montrent que l'automobile, qui structure nos espaces, continue d'impacter les choix résidentiels, quel que soit la qualité de desserte en transports publics. L'acquisition d'une

voiture continue donc d'apparaître comme une forme de passage obligé ou de ressource associée à l'installation résidentielle et familiale, s'inscrivant dans une trajectoire sociale.

Ce constat est nuancé par le lien observé entre déménagement et démotorisation, en particulier vers un appartement. Les changements résidentiels sont donc des moments de réajustement de l'équipement automobile.

En revanche, la qualité de desserte est liée aux fréquences d'usage de la voiture : les personnes résidant dans des espaces moins bien desservis par les transports en commun tendent à augmenter l'usage de leur voiture. De même, l'arrivée d'un enfant s'accompagne d'une utilisation plus fréquente de l'automobile. Autrement dit, ces ajustements quotidiens ne sont possibles que dans un contexte où la voiture est déjà disponible, ce qui souligne l'articulation entre un niveau structurel d'équipement et le niveau plus fin des usages.

#### Transitions professionnelles et flexibilité :

Le changement de statut d'activité concerne 13 % de la population, répartis entre l'entrée ou le retour à la vie active (1,8 %), le passage au chômage (2,2 %), la réduction du temps de travail (2,5 %), le départ à la retraite (2,7 %) et d'autres changements (4 %). En parallèle, le revenu moyen des ménages augmente sur l'ensemble de la population, mais cette évolution n'est pas accompagnée mécaniquement d'une motorisation. À l'inverse, la perte de revenus est surreprésentée parmi les personnes qui se démotorisent. Cela suggère que les effets économiques sont médiés par d'autres dimensions biographiques.

Les changements d'activité et de lieu de travail sont liés : 100 % des passages au temps partiel se font simultanément à un changement de lieu de travail. Par ailleurs, près d'un cas sur deux de changement de type de stationnement au travail est associé à un changement de lieu de travail, que celui-ci soit situé dans une zone mieux ou moins bien desservie par les transports publics. À noter que le changement de lieu de travail a également un lien avec les conditions de prise en charge des frais de stationnement, avec une tendance globale au renchérissement pour les actifs concernés.

Enfin, le télétravail se pérennise dans les pratiques des personnes interrogées. Sur l'ensemble de la population, 16 % a augmenté sa pratique hebdomadaire entre 2022 et 2024, contre 13 % qui l'a diminuée. Contre intuitivement, les personnes qui télétravaillent davantage en 2024 sont surreprésentées dans l'augmentation de l'utilisation des transports publics. De plus, le changement de mode principal pour les déplacements pendulaires est certes lié au changement de lieu de travail et au déménagement, mais également à la réduction du temps de travail. Cela suggère que davantage de flexibilité dans les organisations de vie et de travail est effectivement associée à plus de multimodalité dans les pratiques de déplacement.

Les nouveaux retraités constituent un profil particulier : ils sont surreprésentés parmi les personnes contractant un premier abonnement TP, augmentant leur pratique du vélo, et réduisant leur fréquence d'utilisation de la voiture. Ces mouvements convergents traduisent une reconfiguration des pratiques au moment du départ à la retraite (le nombre global de déplacements diminue et leur structure se diversifie) plutôt qu'un véritable report modal, la plupart des ménages concernés restant motorisés. Le départ à la retraite apparaît ainsi comme une fenêtre d'opportunité pour accompagner une diversification des pratiques sur un public facilement identifiable.

Ainsi, les pratiques modales et les équipements de mobilité sont associés au parcours de vie : les choix modaux relèvent en partie d'arbitrages quotidiens mais qui sont conditionnés par les situations sociales, familiales, résidentielles et professionnelles des ménages.

### 5.3. Vers une diversification de l'offre ?

Les résultats mettent en évidence une mobilité de plus en plus adaptative, au cœur de la réalité des ménages. Les politiques de mobilité doivent donc être pensées en lien avec celles du logement, de l'emploi et de l'aménagement, et mieux tenir compte des moments de transition dans les parcours de vie. Les changements résidentiels, familiaux ou professionnels constituent des fenêtres d'opportunité pour accompagner l'évolution des pratiques.

Dans cette perspective, les leviers d'action peuvent être pensés en deux temps. Premièrement, le développement de l'offre de mobilité (fréquence des transports publics adaptée à la moindre routinisation des pendulaires, accessibilité des services, participation financière aux abonnements) joue un rôle clé pour décourager le processus de motorisation ; en particulier lors des périodes de transition. Une fois la voiture acquise, les marges de manœuvre se déplacent davantage vers des leviers pour réguler l'accès à la voiture dans les déplacements quotidiens. Les analyses ont en effet montré que si le stationnement à domicile et au travail n'agit pas directement sur le processus de motorisation, il influence les choix modaux dans les déplacements pendulaires.

Enfin, les dynamiques observées varient légèrement selon les contextes territoriaux. À Genève, l'offre favorise davantage l'usage d'autres modes que la voiture, correspondant à la fois à la plus grande diversité des profils familiaux et des situations professionnelles, et avec la logique d'élargissement du portefeuille de mobilité des ménages mise en évidence dans les analyses. À l'inverse, dans le canton de Vaud la dépendance à l'automobile perdure, voire se renforce, avec une motorisation plus élevée (13 % des ménages ont vu leur niveau de motorisation augmenter entre les deux vagues).

### 5.4. Limites et perspectives

Ces résultats doivent être interprétés en tenant compte de plusieurs limites.

Tout d'abord, les effets du contexte post-Covid peuvent probablement encore influencer les résultats de la première vague.

Ensuite, l'attrition entre les deux vagues limite la robustesse des analyses longitudinales et empêche de creuser certains aspects. Les relations entre les facteurs analysés et les changements de mobilité restent globalement faibles, avec des niveaux de V de Cramer faibles<sup>3</sup>, ce qui confirme que ces évolutions ne s'expliquent pas par un facteur unique mais par une combinaison de situations de vie. Les changements de mobilité s'inscrivent dans des contextes sociaux variés et ne peuvent être uniquement attribués aux transitions de vie, ce qui confirme le caractère complexe et globalement stable des choix modaux.

Enfin, certaines variables reposent sur des déclarations pouvant introduire des biais de mesure, notamment sur les fréquences d'utilisation des modes. Par exemple, les changements déclarés lors du passage à la retraite peuvent refléter une vraie évolution ou bien une projection des

---

<sup>3</sup> Le V de Cramer est un indicateur statistique qui mesure la force du lien entre deux variables qualitatives (par exemple, un changement de situation de vie et un changement de mode de transport). Il varie entre 0 (absence de lien) et 1 (lien très fort). Dans ce rapport, des valeurs faibles indiquent que les relations observées expliquent une part limitée des changements de mobilité.

potentielles évolutions. Dans tous les cas, ces variables restent utiles pour décrire les tendances générales.

La troisième vague d'enquête servira donc à confirmer, infirmer ou affiner les tendances issues de ce rapport. Elle permettra aussi de comparer avec les profils restés stables sur une plus longue période.

Finalement, ces résultats dressent un tableau nuancé des évolutions de la mobilité entre 2022 et 2024 : des pratiques globalement stables, structurées par l'automobile, mais traversées par des dynamiques de flexibilisation et de diversification qui s'expriment principalement lors des transitions biographiques. L'enjeu pour les politiques de mobilité n'est donc pas tant de convaincre des individus aux habitudes ancrées, que d'accompagner efficacement les moments où ces habitudes sont encore en construction. La troisième vague du panel permettra de confirmer si ces tendances se consolident, et d'affiner les profils et les fenêtres d'intervention les plus pertinentes pour orienter l'action publique.

## Annexe

|                    | N       |         |
|--------------------|---------|---------|
|                    | Vague 1 | Vague 2 |
| voiture conducteur | 3943    | 4045    |
| voiture passager   | 3479    | 3707    |
| train              | 3617    | 3854    |
| TP                 | 3672    | 3877    |
| vélo               | 3649    | 3854    |
| moto               | 3340    | 3677    |
| scooter            | 3362    | 3692    |
| bateau             | 3385    | 3722    |
| autopartage        | 3609    | 3662    |

