

# SYNTHESE : ANALYSER LA MOTORISATION DES MENAGES POUR DES POLITIQUES PUBLIQUES CIBLEES

BMH – Bureau Mobil'homme, en partenariat avec le LASUR-EPFL

Janvier 2025



## ANALYSER LA MOTORISATION DES MÉNAGES POUR DES POLITIQUES PUBLIQUES CIBLÉES

### Réalisé sous mandat de :

La Direction générale de la mobilité et des routes  
du Canton de Vaud ;  
L'Office cantonal des transports, République et  
Canton de Genève ;  
La Direction Projet d'Agglomération Grand Genève  
de la République et Canton de Genève.

### Impressum

Dubois Y., Bolomey L., Messer M. A., Ravalet E.,  
Bernier E. (2025). Synthèse : Analyser la  
motorisation des ménages pour des politiques  
publiques ciblées. BMH Bureau Mobil'homme et  
LaSUR-EPFL, Lausanne (Suisse).

### Profil des mandataires

**BMH, le bureau Mobil'homme** est un bureau de conseil en transition des mobilités et des territoires. BMH accompagne les collectivités et les prestataires privés en Suisse, en France et ailleurs en Europe en mobilisant les sciences sociales et l'ingénierie des territoires au service de la compréhension des pratiques humaines et de la construction de stratégies d'activation des changements de comportement en matière de mobilité et d'occupation du territoire. BMH est le point de passage idéal entre la recherche fondamentale en sociologie, en économie territoriale et en mobilité et les besoins opérationnels des territoires.



Bureau Mobil'homme  
Avenue de Sévelin 28  
CH-1004 Lausanne

[www.b-mh.ch](http://www.b-mh.ch)

[info@b-mh.ch](mailto:info@b-mh.ch)

*Pour les analyses des données GPS, un partenariat a été réalisé avec le LaSUR :*

**Le Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR)**, sous la direction du Prof. Vincent Kaufmann, regroupe une quinzaine de chercheurs et doctorants réunis autour d'une ambition collective de compréhension du fait urbain dans une perspective de sciences sociales. Le LaSUR traite du phénomène urbain à partir des capacités de mobilité et de mobilisation de ses acteurs. Dans cette optique, ses thèmes de recherche sont la mobilité quotidienne, les parcours résidentiels et les dynamiques de périurbanisation et de gentrification.



Laboratoire de Sociologie Urbaine  
Bâtiment BP, station 16, 1015  
Lausanne, Suisse  
<https://www.epfl.ch/labs/lasur/fr/index-fr.html/>

Cette synthèse est issue d'un rapport intitulé : *Analyser la motorisation des ménages pour des politiques publiques ciblées.*

## 1.1. Pourquoi travailler sur la motorisation ?

**Il est nécessaire de décarboner la mobilité quotidienne, et donc de réduire l'utilisation de la voiture**, le principal facteur d'émissions de CO<sub>2</sub>. Pour atteindre cet objectif, **les collectivités publiques cherchent à améliorer l'attractivité des offres alternatives à la voiture pour favoriser un report modal** vers ces modes alternatifs. Néanmoins, **ce report modal est limité par le fait que beaucoup de ménages disposent d'une ou de plusieurs voitures**, ce qui permet une utilisation aisée de la voiture et **limite l'utilisation des modes alternatifs**.

Par conséquent, **mieux comprendre les facteurs influençant l'équipement automobile et les dynamiques de la (dé)motorisation à l'œuvre présente un intérêt académique d'une part, et a d'autre part des implications profondes pour la planification urbaine, la durabilité environnementale et le développement de politiques efficaces**.

Toutefois, peu de recherches traitent de la démotorisation. Cette étude vise donc à mieux connaître les profils et les pratiques des ménages partiellement (dé)motorisés et rend compte des résultats clés des déterminants de la (dé)motorisation dans les cantons de Vaud, de Genève et le Genevois français. Elle constitue une première base pour identifier des leviers, des conditions ou des freins à la démotorisation dans ces territoires. Dans cette étude, différents niveaux de motorisation sont considérés et structurent les analyses :

- la **non motorisation** (le ménage ne possède pas de véhicule)
- la **motorisation partielle** (le nombre de véhicules possédés par le ménage est inférieur au nombre d'adultes qui le composent)
- la **motorisation totale** (il y a autant de véhicules que d'adultes dans le ménage)
- la **motorisation excédentaire** ou **sur-motorisation** (il y a davantage de véhicules que d'adultes)

**A travers les données analysées<sup>1</sup>, cette étude permet de saisir les caractéristiques spatiales et socio-démographiques influençant le niveau de motorisation des individus à un temps t et de décrire précisément leurs pratiques de mobilité en fonction de leur accès à la voiture**. Elles ne permettent toutefois pas de saisir l'évolution du niveau de motorisation d'un même ménage au fil du temps, le degré de contrainte dans le choix de se déséquiper ou de ne pas s'équiper, les problèmes rencontrés au quotidien, etc. Sur ces aspects, la littérature amène des éclairages intéressants, bien que certains mériteraient d'être creusés avec des études ad hoc complémentaires :

- Certains **événements clés du parcours de vie favorisent le processus de démotorisation ou à l'inverse de motorisation**. C'est notamment le cas de la relocalisation du lieu de travail ou du déménagement<sup>2</sup>. L'arrivée d'un enfant dans une famille, l'établissement d'un couple ou l'obtention du premier emploi conduisent souvent à une motorisation accrue<sup>3</sup>. À l'inverse, la

<sup>1</sup> Dans cette étude, les données suivantes ont été utilisées : Microrecensement Mobilité et Transports 2015 et 2021 (CH), Enquête Grand Territoire 2016 "Annemasse / Franco-Valdo-Genevois 2016 (FR), Panel Lémanique 2022, GPS Tracking – Panel Lémanique 2023. Dans cette synthèse, il n'est pas fait mention systématiquement de la source de donnée utilisée ; pour plus d'informations, il est nécessaire de se référer au rapport complet.

<sup>2</sup> Schoenduwe, R., Mueller, M. G., Peters, A., et M. Lanzendorf, 2015. Analysing Mobility Biographies with the Life Course Calendar: a Retrospective Survey Methodology for Longitudinal Data Collection. *Journal of Transport Geography* 42 : 98-109.

<sup>3</sup> Clark, B., Chatterjee, K., et Melia, S. (2016). Changes in level of household car ownership: The role of life events and spatial context. *Transportation*, 43(4), 565–599., Korsu, E., Aguilera-Belanger, A., Proulhac, L. (2021). La vie après-voiture, ou

démotorisation est généralement associée à des circonstances telles que les séparations et divorces, les pertes d'emploi, les réductions de revenus, le départ d'un enfant du foyer, le veuvage et le départ à la retraite, ou plus généralement le vieillissement<sup>4</sup>. D'une manière générale, passer le permis, acquérir une 1<sup>ère</sup> voiture (mais aussi un vélo ou un abonnement de TP) – ce que Rau et Manton (2016)<sup>5</sup> dénomment des « mobility milestones » – sont des facteurs très importants de changement de pratiques de mobilité dans les biographies de mobilité des individus, tout comme peuvent l'être les changements dans l'offre de transports (par ex. la mise en place du M2 à Lausanne ou du LEX à Genève).

- **Les habitudes de déplacement et les perceptions et représentations de la voiture** influencent considérablement les pratiques de mobilité et constituent de grands freins à la démotorisation des ménages<sup>6</sup>. Le choix de renoncer à la possession d'une voiture comporte de multiples facettes et est fortement influencé par la relation que l'individu a entretenue toute sa vie avec l'automobile<sup>7</sup>. Plus les normes et valeurs relatives à la voiture ont été acquises tôt ou ont imprégné fortement l'individu (socialisation), plus il aura du mal à renoncer à cette dernière<sup>8</sup>.
- Par ailleurs, **renoncer (même volontairement) à la voiture représente un changement profond et peut s'avérer difficile**, tant l'automobile est ancrée dans nos habitudes et nos modes de vie<sup>9</sup>. En effet, l'automobile a orienté les localisations, impacté l'urbanisme et s'est transformée en un moyen d'accès aux biens et opportunités de la société, si bien qu'il est devenu difficile de s'en passer, générant de ce fait une dépendance automobile<sup>10</sup> et une « norme » dont l'éloignement est susceptible de stigmatiser certains individus<sup>11</sup>.

---

comment les ménages démotorisés s'adaptent à un quotidien sans voiture personnelle. RTS. Recherche, transports, sécurité, 2021, Les territoires et la voiture : vers un renouvellement de la culture automobile ?

<sup>4</sup> Oakil, A. T. M., Ettema, D., Arentze, T., & Timmermans, H. (2014). Changing household car ownership level and life cycle events: An action in anticipation or an action on occurrence. *Transportation*, 41 (4), 889–904., Cacciari, J. & Belton Chevallier, L. (2020). La démotorisation des ménages comme analyseur de la diversité des expériences de socialisation à la « norme automobile ». *Flux*, 119-120, 59-72, Dargay, J., Hivert, L., & Legros, D. (2008). The Dynamics of Car availability in EU countries: A Comparison based on the European household panel survey. *IATSS Research*, 32(2), 44–55., Korsu et al. 2021 (ibid)

<sup>5</sup> Rau, H., Manton R. (2016) Life Events and Mobility Milestones : Advances in mobility biography theory and research, *Journal of Transport Geography* 52 (2016) 51-60.

<sup>6</sup> Dargay et al. 2011 (ibid)

<sup>7</sup> Kaufmann, V. (2003). Pratiques modales des déplacements de personnes en milieu urbain : des rationalités d'usage à la cohérence de l'action publique. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, , 39-58.

<sup>8</sup> Aguilera, A., Cacciari, J. (2020). Living with fewer cars: review and challenges on household demotorization, *Transport Reviews*, 40:6, 796-809.

<sup>9</sup> Cacciari et Belton Chevallier 2020 (ibid), Emery, J., Motte, B. et L, Hivert, 2021. Motifs de démotorisation des actifs et retraités dans les aires urbaines françaises : premiers résultats de l'enquête MoDE. RTS 2021 Les territoires et la voiture : vers un renouvellement de la culture automobile ?, CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) – Direction territoriale Nord-Picardie (2020). Mobilité des personnes âgées sur le territoire de la MEL - Premiers résultats issus de l'enquête qualitative 2019-2020, Bruxelles

<sup>10</sup> Dupuy, G. (1999) : La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostic, traitements. Paris, Anthropos, Coll. Villes.

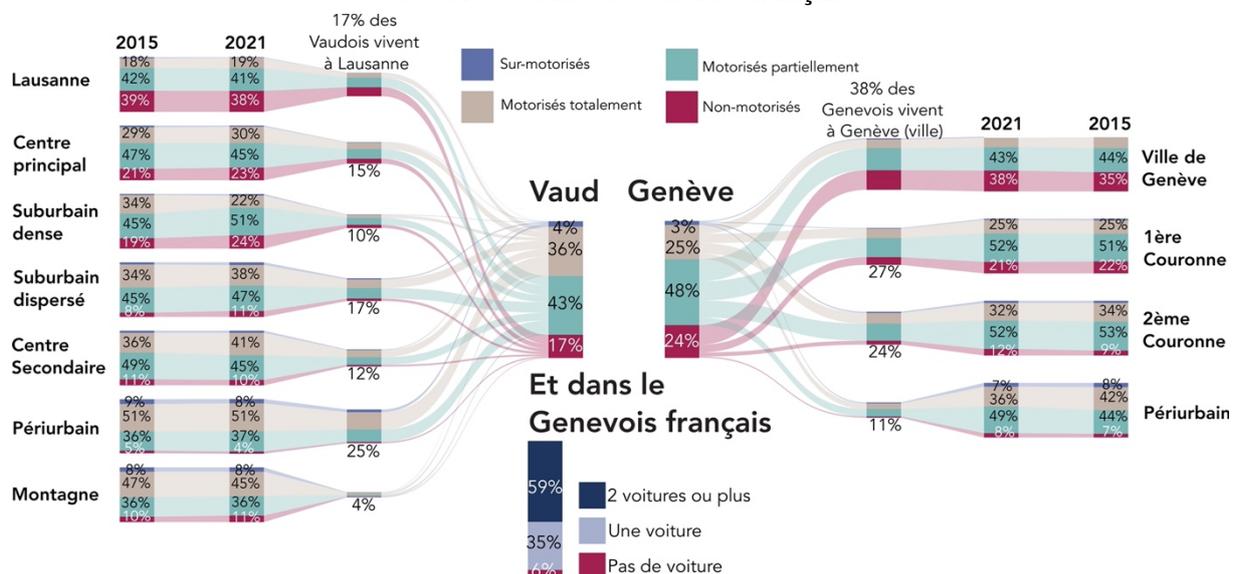
<sup>11</sup> Cacciari et Belton Chevallier 2020 (ibid)

## 1.2. Résultats clés des analyses

### 1.2.1. Profils

**Le niveau de motorisation des individus et des ménages est largement influencé par le contexte territorial.** En 2021, dans le canton de Genève, canton très urbain, 24% des personnes ne sont pas motorisées (part similaire à Zurich)<sup>12</sup>. Dans le canton de Vaud, cette part est de 17%, contre seulement 6% dans le Genevois français (2016), où ne pas avoir de voiture constitue davantage une exception. Dans ces trois territoires, le niveau de motorisation est largement différencié par les caractéristiques de l'espace. **Plus le territoire est urbain et dense, plus la part de personnes sans voiture est importante** : à Genève ou Lausanne, la part de personnes non motorisées est d'environ 38% contre moins de 10% dans les territoires périurbains. Plus l'offre en transports publics est forte, plus il est envisageable de vivre sans voiture ou avec moins de voitures.

**Figure 1 : Niveau de motorisation (population de 18 ans et plus) dans les cantons de Vaud, Genève et dans le Genevois français**



Dans l'optique de la mise en place de politiques visant à diminuer la possession et l'usage de la voiture, il est essentiel de mentionner l'importance quantitative des individus qui vivent dans des ménages partiellement motorisés, c'est-à-dire où les individus partagent une voiture entre plusieurs adultes. En effet, dans la plupart des territoires vaudois et genevois, partager une voiture (ou ne pas en avoir) est la norme (60% sur Vaud et 72% sur Genève). Dans la partie française, en revanche, la bi-motorisation, notamment parmi les actifs, reste très forte (59%). Entre 2015 et 2021, une légère augmentation de la part des non motorisés est constatée (+1 point dans les deux cantons). Plus largement, le taux de motorisation pour 1000 habitants est en baisse ces dernières années dans les cantons de Vaud et Genève (baisse particulièrement forte à Genève), mais aussi dans le Genevois français.

Concernant les caractéristiques socio-démographiques, le type de ménage influence fortement le niveau de motorisation. Il apparaît que **les personnes seules sont moins motorisées** – les personnes seules représentent jusqu'à près de 50% des personnes non motorisées dans le canton de Genève. À

<sup>12</sup> Pour rappel, les analyses sont menées à l'échelle des individus (de plus de 18 ans) et non des ménages.

**l'opposé, les familles avec enfants sont largement motorisées ; la norme étant d'avoir au moins un véhicule dans le ménage.** Cette tendance est nettement plus marquée hors des grands centres de Lausanne et Genève, où environ 3-5% des familles avec enfants n'ont pas de voiture contre environ 20% dans ces deux grandes villes.

L'âge joue aussi un rôle important. **Deux moments-clés dans le parcours de vie sont associés à des niveaux de motorisation plus bas** : d'une part, **les 25-34 ans sont moins motorisés** – la part des non motorisés est d'ailleurs en augmentation dans cette tranche d'âge entre 2015 et 2021, signe potentiel de l'émergence de nouveaux modes de vie moins construits autour de l'automobile. Plusieurs études constatent ce récent désamour pour l'automobile. D'autre part, **les personnes âgées, notamment au-delà de 75 ans, sont moins motorisées.** À cet âge, en plus de la diminution des besoins en matière de mobilité (notamment liés au travail), la diminution des capacités physiques et cognitives entraîne de facto un moindre usage et une moindre possession de voiture.

**Les femmes sont moins motorisées que les hommes.** Derrière cette différence se cache **un fort effet générationnel : les femmes ont historiquement un moindre accès à la voiture.** Cet effet est particulièrement visible parmi les populations plus âgées, où les différences hommes-femmes sont très fortes. **Cet effet générationnel a tendance à se résorber, ce qui mécaniquement a tendance à augmenter le niveau de motorisation parmi les personnes âgées au fil des années<sup>13</sup>,** les générations de femmes peu motorisées tendant à disparaître. Ceci contribue à annuler les évolutions constatées chez les plus jeunes, qui eux, ont tendance à être moins motorisés qu'auparavant.

**De manière générale, les actifs sont plus motorisés que les personnes non actives.** Cependant, il apparaît qu'**une part importante des actifs – 69% dans le canton de Genève, 55% dans le canton de Vaud – n'a pas de voiture ou en partage une avec un autre membre de son ménage.** D'ailleurs, à Lausanne et Genève, la majorité des personnes sans voiture sont actives. **Dans le Genevois français, en revanche, seuls 3% des actifs ne sont pas motorisés et au contraire 66% d'entre eux vivent dans des ménages avec plusieurs voitures, illustrant des rapports à la voiture largement différents.**

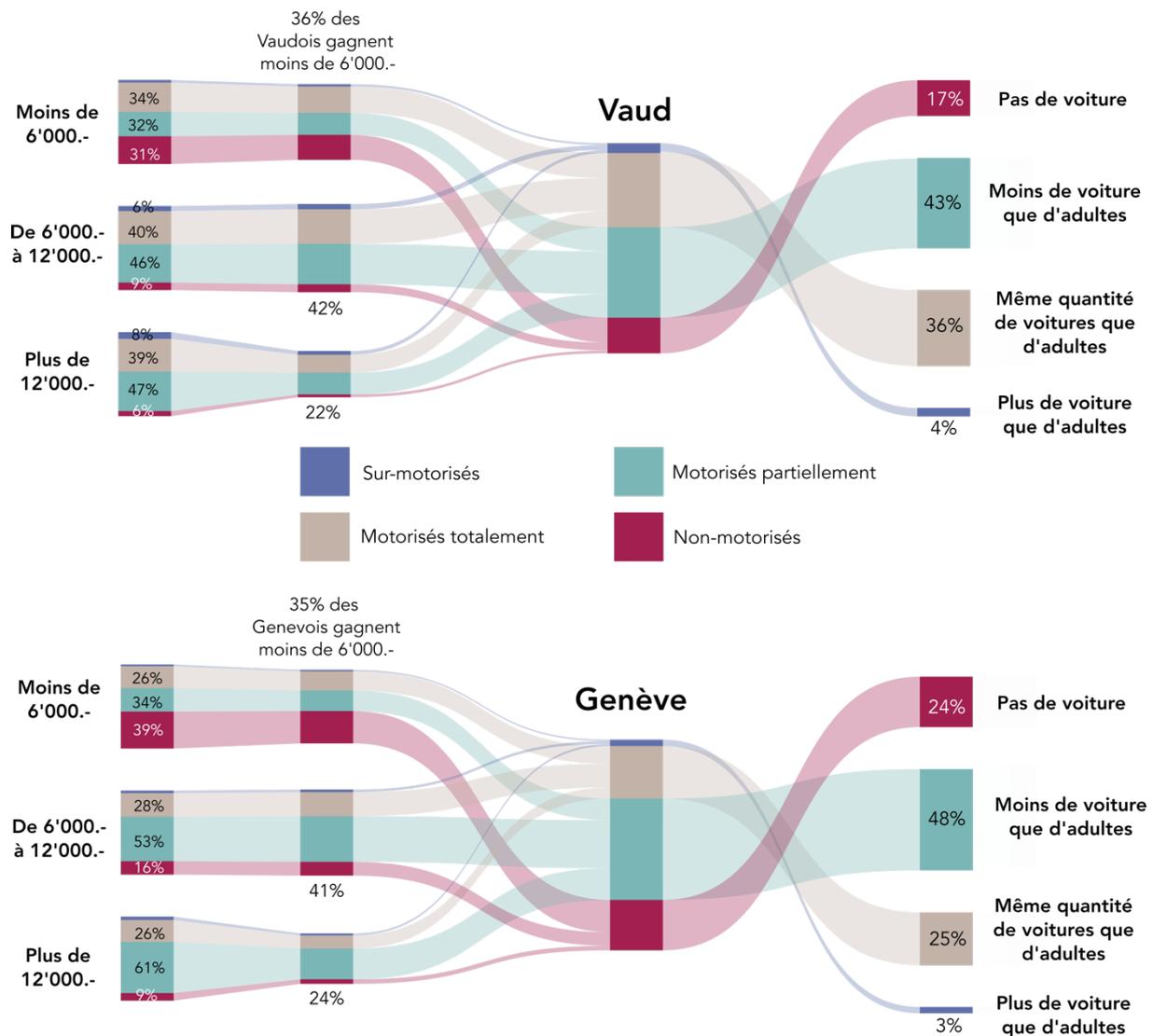
**Comme le relève la littérature, le revenu est un puissant facteur expliquant le niveau de motorisation dans les cantons de Vaud et Genève. Ainsi, plus le revenu est faible, plus la probabilité de ne pas avoir de voiture est grande.** En effet, les coûts annuels de la voiture (estimés à CHF 10'700 en moyenne par le TCS) sont élevés. Il est intéressant de constater qu'entre 2015 et 2021, tant les personnes vivant dans un ménage avec des bas revenus<sup>14</sup> (moins de CHF 6000.- dans le ménage) que les personnes vivant dans un ménage avec les plus hauts revenus (CHF 12000.- et plus) tendent à être moins motorisées, soulignant des effets sous-jacents potentiellement très différents : **une augmentation des contraintes financières – la voiture devenant un « bien de luxe » – d'un côté et la recherche de modes de vie métropolitains moins axés sur la voiture de l'autre.**

---

<sup>13</sup> L'augmentation de l'espérance de vie en bonne santé contribue certainement également à ce constat.

<sup>14</sup> À noter que la variable de revenu du ménage utilisée ici ne distingue pas la taille ni la composition de celui. Toutefois, un modèle de régression logistique montre que le revenu joue un rôle considérable sur la motorisation, y compris quand les autres variables socio-démographiques – notamment la forme du ménage – ou géographiques sont prises en compte.

Figure 2 : Niveau de motorisation en fonction du revenu par ménage, l'un des facteurs-clés



En termes d'équipement et de compétences, bien que les individus non motorisés aient plus tendance à avoir un abonnement de transports publics (TP) que les personnes motorisées, il apparaît qu'**une partie substantielle des personnes non motorisées ne possède ni abonnement de TP (communauté tarifaire ou AG), ni vélo, ni deux-roues motorisés** : c'est le cas de 43% des personnes non motorisées dans le canton de Vaud, 31% dans celui de Genève. Au regard du concept de motilité, **ces individus apparaissent peu motiles et contraints dans leur mobilité. En effet, il s'avère qu'ils se déplacent moins (fréquence des déplacements, diversité des pratiques, distance) que les personnes sans voiture qui sont bien équipées.** D'une manière générale, les personnes sans voiture ont de bonnes compétences et une bonne disposition à la mobilité : elles disposent d'une motilité assez élevée. **L'absence de voiture ne semble pas spécialement les contraindre pour faire face aux imprévus, ni pour participer à la « vie sociale ».** Il n'en reste pas moins qu'environ un quart des personnes non motorisées semble rencontrer davantage de difficultés pour se déplacer - des difficultés davantage liées à leur situation sociale (revenu, vieillesse, etc.) qu'à l'absence de voiture.

Finalement, **trois logiques de « renoncement » (volontaire ou non) à la voiture peuvent être mises en exergue** en comparant le rapport à la voiture des personnes non motorisées avec celui des personnes motorisées à travers les caractéristiques associées à la voiture : 1) **les considérations**

écologiques ; 2) le coût d'une voiture ; et 3) les contraintes, l'inutilité, le manque de praticité ou le côté superflu de la voiture. Ces aspects sont davantage mentionnés par les individus sans voiture que les autres. D'autres logiques, comme la perte de capacités cognitives ou physiques liées à l'âge entre autres, existent certainement pour expliquer le fait de ne pas avoir de voiture, mais nécessiteraient des investigations complémentaires sur la base d'autres données.

### 1.2.2. Pratiques de mobilité

**Les personnes non motorisées sont de manière générale un peu moins mobiles que les personnes qui possèdent une voiture dans leur ménage au niveau du nombre de déplacements par jour.** Dans le canton de Vaud, elles font 12% de déplacements en moins que la moyenne, 7% dans le canton de Genève. **Pour autant, elles ne font pas nécessairement moins de déplacements liés aux achats ou aux loisirs ;** ce sont surtout les déplacements pour motifs d'accompagnement ou de travail (dans le canton de Vaud) qui sont moins fréquents.

**Les personnes non motorisées ne sont donc pas « immobiles » ou exclues de la vie sociale.** En effet, à l'échelle du mois, rares sont les jours sans déplacements, tant chez les motorisés que les non motorisés. Ce constat s'observe également dans les fréquences annuelles d'achats ou d'activités sociales et culturelles, lesquelles sont similaires entre motorisés et non motorisés. En revanche, en ce qui concerne les activités en extérieur, elles sont moins fréquemment pratiquées par les non motorisés – **l'accessibilité à la nature apparaît plus difficile sans voiture.** En outre, il apparaît que les non motorisés font moins de sorties à la journée – notamment pour les activités extérieures –, parcourent des distances plus faibles lorsqu'ils font ce type d'activités, et partent moins en vacances. Le tracking GPS montre en effet que les non motorisés parcourent moins souvent de longues distances quotidiennes et ont des pratiques de mobilité, en termes de kilomètres, plus sobres. **Il est toutefois difficile d'estimer si ces différences sont directement liées à la non-possession de véhicules ou dépendent plutôt d'autres facteurs comme l'âge ou le niveau de revenu.** Pour mieux appréhender ces habitudes de déplacements parmi les non motorisés, une typologie a été créée distinguant 4 profils de personnes non motorisées (non-actifs peu mobiles ; non-actifs mobiles ; actifs peu mobiles ; actifs très mobiles), :

- 1) Non-actifs peu mobiles : environ 27% des personnes sans voiture sont considérées comme peu mobiles : elles sont non actives et font peu de déplacements de loisirs, d'achats ou d'excursions. Elles parcourent en moyenne 16 km par jour. Ces personnes ont des profils plutôt précaires - personnes âgées, en mauvaise santé, bas revenus, etc. - qui vont de pair avec une faible mobilité. Il est possible de faire l'hypothèse que ces individus présentent un certain degré de contraintes dans leur quotidien, en raison (au moins en partie) de l'absence de voiture. Dans les zones périphériques, où elles représentent près de 40% des non motorisés, l'absence de voiture contribue très certainement à la faiblesse de leur mobilité.
- 2) Non-actifs mobiles : 17% des non motorisés sont également non actifs, mais, contrairement au groupe précédent, entreprennent de nombreuses activités dans leur quotidien. Il s'agit aussi de personnes âgées, mais dont l'âge moyen est inférieur que le groupe précédent et qui sont en meilleure forme. L'absence d'une voiture ne semble pas les contraindre dans leur mobilité.
- 3) Actifs peu mobiles : 34% des personnes sans voiture ont une mobilité qui se concentre autour du travail et qui est plus limitée concernant les autres aspects du quotidien. Ce sont cependant

elles qui parcourent le plus de kilomètres journaliers (44 km). Le degré de contrainte lié à l'absence de voiture est difficile à déterminer ; des raisons personnelles, écologiques, etc. peuvent tout à fait expliquer ces pratiques plus sobres pour les motifs hors travail.

- 4) Actifs très mobiles : 21% des non motorisés sont actifs et entreprennent de nombreux déplacements quotidiens, pour des excursions ou pour aller en vacances ; ils sont également davantage multimodaux. Ces non motorisés très mobiles sont sur-représentés en ville, sont plus jeunes et sont les mieux équipés en abonnements de TP ou en vélo. L'absence de voiture ne semble pas être vécue comme une contrainte au quotidien.

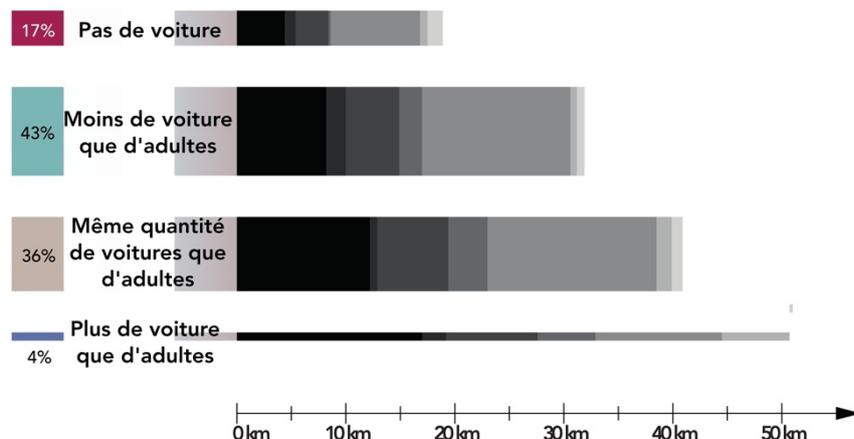
Si les personnes sans voiture effectuent pour la plupart des déplacements réguliers et présentent des moyennes sensiblement similaires en matière de nombre de déplacements que les personnes motorisées (-9% GE, -15% VD de nombre de déplacements), elles **parcourent des distances (tous modes confondus) bien moins grandes. C'est probablement la plus grande différence en matière de mobilité.** En effet, dans le canton de Vaud, elles parcourent des distances (tous modes confondus) 49% plus courtes, dans le canton de Genève 34% plus courtes que les personnes vivant dans des ménages motorisés. À l'échelle du mois de mai 2023 (tiré du tracking GPS), les tendances sont similaires : les personnes non-motorisés parcourent -33% de km par rapport aux personnes motorisées dans le canton de Vaud, -37% dans le canton de Genève et -33% dans le Genevois français. **Les effets de l'absence de motorisation sont logiquement très marqués concernant les distances parcourues en voiture conducteur (jusqu'à -96% dans le canton de Genève) ou en TIM<sup>15</sup> de manière plus générale (-83% dans le canton de Genève).** Globalement, **les personnes partiellement motorisées parcourent aussi des distances plus courtes au quotidien** que les personnes entièrement motorisées, qu'il s'agisse des distances générales, mais aussi et surtout des distances en voiture conducteur uniquement ou en TIM plus largement. Ces tendances se confirment dans les analyses menées à l'échelle du mois sur la base du tracking GPS.

---

<sup>15</sup> Les TIM comprennent également les déplacements en voiture passager, mais aussi en moto, scooter et vélomoteur.

Figure 3 : Pratiques de mobilité (distances journalières en Suisse par motif), selon le niveau de motorisation

## Vaud



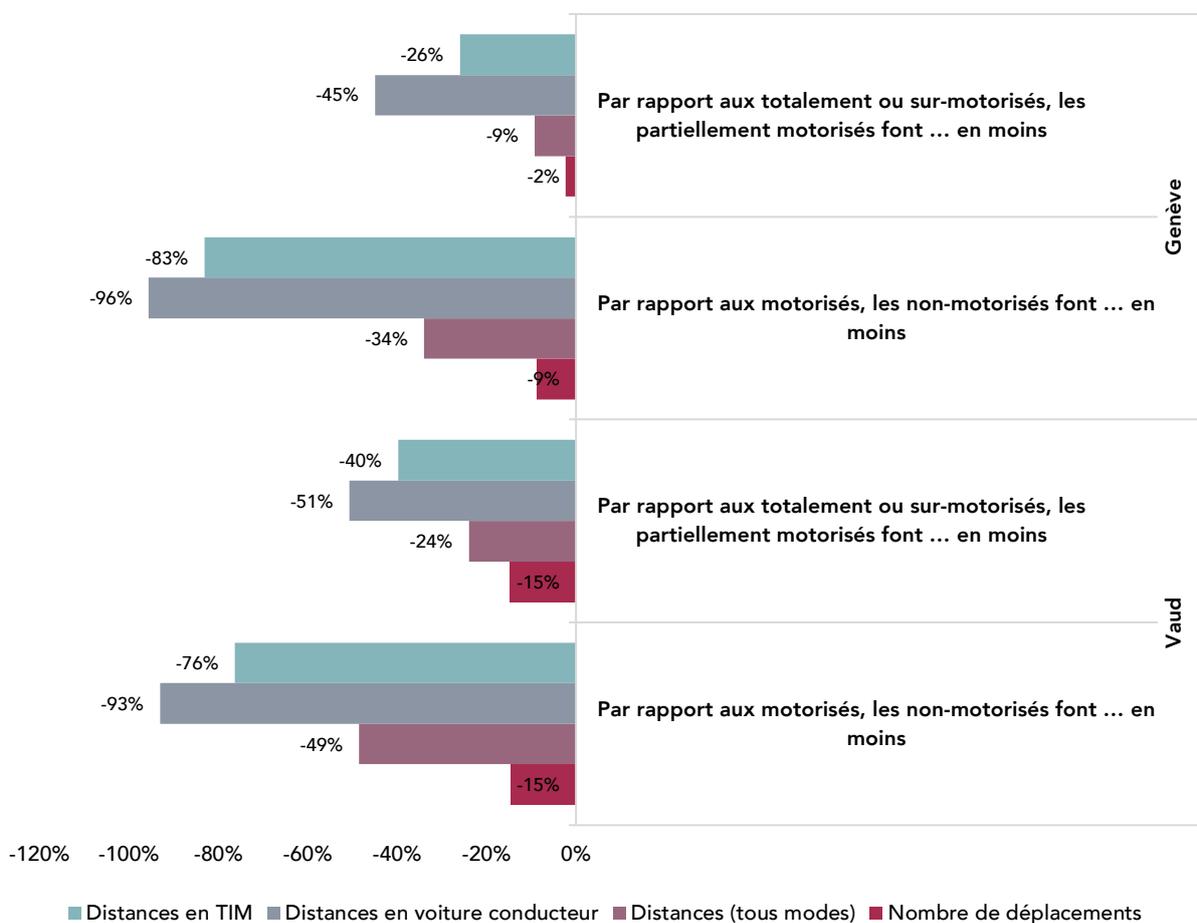
## Genève



Clé de lecture : Les Vaudois sans voiture (qui représentent 17% de la population adulte) parcourent environ 19 km par jour.

Si les individus sans voiture utilisent logiquement peu la voiture pour leurs déplacements, ils l'utilisent tout de même en tant que passager. Autrement, ils se tournent plus généralement vers les TP, voire vers la mobilité active, notamment dans le canton de Genève. Seuls 2-3% des personnes sans voiture ont effectivement conduit le jour de l'enquête ; entre 11 et 15% ont utilisé une voiture (conducteur et passager confondus). À l'échelle du mois, il apparaît néanmoins que la voiture reste importante dans le quotidien, puisqu'au moins un déplacement en voiture a été réalisé dans 28% des jours observés parmi les Genevois non-motorisés, et dans 37% des jours observés dans le canton de Vaud. **Lorsque des personnes non motorisées utilisent la voiture, elles le font surtout pour des déplacements de loisirs (environ 45% des déplacements en voiture), illustrant les enjeux en matière d'accessibilité alternative aux loisirs. En outre, ces déplacements ont davantage lieu le soir, mais aussi le week-end, soit à des périodes où les transports publics (et les modes actifs) offrent souvent de moindres possibilités.** Dans le Genevois français, l'utilisation d'une voiture – en tant que passager ou conducteur – apparaît nécessaire même parmi les non motorisés : un déplacement en voiture a été réalisé plus d'un jour sur deux observés.

**Figure 4 : Comparaison de la fréquence des déplacements et des distances parcourues (tous modes, voiture conducteur (uniquement), TIM (voiture conducteur/passager, deux-roues motorisés) selon la motorisation**



MRMT (OFS/ARE) 2021 ; Clé de lecture : Dans le canton de Vaud, par rapport aux motorisés, les non-motorisés font -15% de déplacements, parcourent -49% de distance (tous modes en moins), -93% de distance en voiture conducteur et -76% de distances en TIM

**Environ deux tiers des personnes issues de ménages partiellement motorisés n'ont pas conduit le jour de l'enquête, au contraire des personnes motorisées totalement ou de manière excédentaire, qui pour la majorité d'entre elles ont conduit.** Le fait de ne pas avoir de véhicule ou d'en partager un a ainsi une très forte influence sur l'usage in fine de la voiture. Ces fortes différences dans l'usage de la voiture entre personnes non motorisées et motorisées, mais aussi entre les personnes partiellement motorisées et celles qui sont totalement ou sur-motorisées, se retrouvent lors de l'analyse des fréquences annuelles de l'usage de la voiture : **plus le niveau de motorisation est élevé, plus l'utilisation de la voiture est forte.**

Finalement, une analyse exploratoire<sup>16</sup> montre que **10% des voitures possédées par des privés dans le canton de Vaud et 16% dans le canton de Genève sont très peu utilisées (moins de 5km par jour) et représentent un potentiel de démotorisation intéressant. En effet, il est potentiellement**

<sup>16</sup> Sur la base des kilomètres annuels recensés par véhicule dans le MRMT 2021. À noter que certains ménages ont des véhicules spécifiques qui ne sont pas destinés aux trajets du quotidiens (voiture de sport, de collection, camping-car, etc.) et/ou des plaques interchangeables pour plusieurs véhicules ; il n'est pas toutefois possible de les exclure de l'analyse. En outre, seules les voitures privées ont été prises en compte et pas les voitures d'entreprises. Des investigations supplémentaires seraient nécessaires pour définir plus précisément la quantité et le type de ces véhicules peu utilisés.

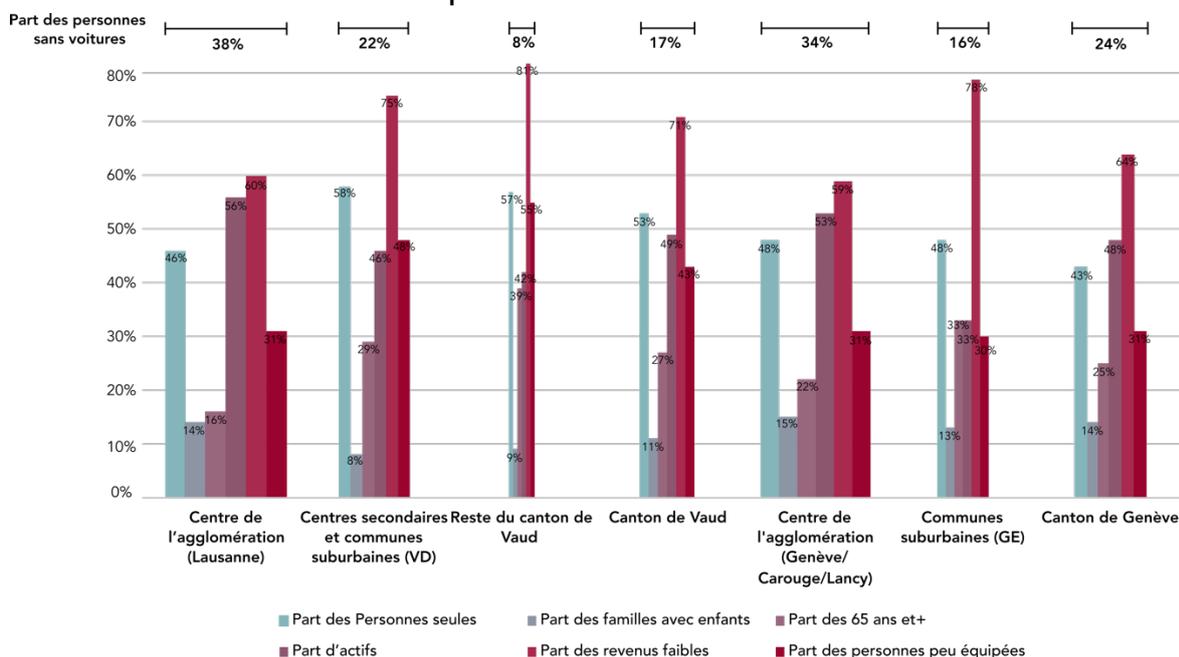
**plus aisé de renoncer à un véhicule qui est peu utilisé** ; ces véhicules peu utilisés pourraient faire l'objet de politiques publiques spécifiques pour les retirer de la circulation à l'aide par ex. de « primes à la casse » (voir plus bas).

### Différences territoriales dans les profils et les pratiques des personnes non motorisées

Sur le plan spatial, l'analyse des profils et des pratiques des personnes non motorisées fait ressortir **une dichotomie entre le centre des agglomérations de Lausanne et Genève et le reste des territoires. Dans les centres des deux métropoles, les personnes non motorisées présentent des profils moins précaires et apparaissent moins contraintes dans leur quotidien qu'ailleurs. La situation dans le Genevois français semble encore différente, avec une population de personnes non motorisées qui apparait davantage précarisée.**

Plus précisément, les personnes sans voiture vivant au cœur des agglomérations de Lausanne et Genève sont plus jeunes en comparaison avec celles qui vivent dans le reste des territoires. Il s'agit aussi moins souvent de personnes seules – les familles sont aussi plus représentées. Les femmes sont certes toujours majoritaires parmi les non motorisés, mais de manière moins prégnante que dans les autres territoires. Les personnes sans voiture sont aussi plus aisées dans les deux grandes villes, alors que dans le reste du territoire, ne pas avoir de voiture semble être davantage lié à des contraintes financières. En outre, les habitants des deux centres dépourvus de voiture sont aussi mieux équipés en alternatives (vélo, abonnement de TP) et ont de meilleures compétences de mobilité.

**Figure 5 : Qui sont les personnes non motorisées ? Variations spatiales des profils des personnes non motorisées**



MRMT (OFS/ARE) 2021 ; Clé de lecture : À Lausanne, la part des personnes sans voitures est de 38%. Les personnes sans voiture (à Lausanne) sont pour 46% des personnes seules, 14% des familles avec enfants 16% sont âgées de 65 ans et plus, 56% sont actives et 60% ont des revenus faibles. En outre, 31% sont peu équipées en abonnements de TP et vélo/2RM

**Les pratiques de mobilité des personnes non motorisées à Lausanne et à Genève (hormis l'usage de la voiture) s'approchent davantage de celles des habitants motorisés, que dans le reste des communes où les différences entre motorisés et non motorisés sont plus fortes. Hors des grands centres, les personnes sans voiture se déplacent sensiblement moins que la moyenne, signe**

**potentiel d'un accès plus difficile aux opportunités ou de besoins de mobilité plus faibles.** Les personnes qui semblent contraintes dans leur mobilité sont ainsi sur-représentées dans les périphéries. Ce constat sur les pratiques de mobilité plus limitées hors des grands centres, et les profils plus précaires des personnes sans voiture qui n'habitent pas à Genève ni à Lausanne semble indiquer une certaine difficulté à vivre sans voiture hors de ces centres. Sans connaître les motivations des individus sans voiture, il est possible de faire l'hypothèse qu'il s'agit, hors des grands centres, davantage de situations contraintes. **La question se pose alors de savoir s'il est véritablement raisonnable de promouvoir et de viser une vie sans voiture pour les habitants vivant hors des grands centres et de quelques villes très bien desservies ou s'il s'agit plutôt de mettre l'accent en priorité sur la démotorisation partielle.**

### 1.3. Enseignements

**Les personnes sans voiture et les personnes vivant dans des ménages partiellement motorisés parcourent des distances en TIM moins grandes que les autres individus motorisés ; elles émettent à ce titre largement moins de CO2.** Ne pas avoir de véhicule, mais aussi en partager un au quotidien avec d'autres membres du ménage est un puissant facteur de non-recours au véhicule. Ceci souligne l'intérêt important d'une promotion de la démotorisation, qu'elle soit partielle ou totale, pour viser une mobilité moins carbonée.

La démotorisation ou la non-motorisation des individus doit faire l'objet d'un travail sur deux plans complémentaires. D'une part, il s'agit de **convaincre les personnes de ne pas s'équiper ou de se déséquiper en voiture.** D'autre part, il s'agit d'**identifier les freins et les aspects compliqués d'une vie avec peu (avec moins) de voiture** pour faire en sorte que les personnes sans voiture (ou peu motorisées) puissent réaliser leurs **déplacements quotidiens**, mais aussi les **déplacements plus exceptionnels (excursions, vacances, urgences, etc.)** sans trop de contraintes et de renoncements.

- Pour les déplacements domicile-travail, dans le cœur des agglomérations de Lausanne ou Genève, la majorité des actifs n'utilisent pas la voiture au quotidien. **Dans les centres métropolitains, l'enjeu consiste ainsi surtout à rendre les autres déplacements (hors travail) compatibles avec une vie sans voiture.** Hors du centre des agglomérations, viser le recours à d'autres modes de transports pour le déplacement domicile-travail – au moins pour l'un des membres du ménage – semble être un premier pas vers une vie moins motorisée. D'autant plus que ces mobilités récurrentes, souvent effectuées seules, ont sans doute un impact carbone individuel plus élevé que certains déplacements de loisirs (ou autres) motorisés réalisés à plusieurs. Cet impact – à la fois sur le mode de vie de l'individu mais aussi sur le climat – du renoncement de la voiture pour les différents déplacements du quotidien devrait certainement faire l'objet d'investigations complémentaires pour informer et accompagner au mieux les individus vers un changement de pratiques ou d'équipement.
- **La mobilité de loisirs reste l'un des aspects les plus contraignants pour mener une vie sans voiture.** En fonction du lieu de résidence, certains loisirs (accès à la nature par ex.) sont difficilement accessibles pour les non motorisés. En outre, les loisirs représentent le motif principal de déplacement en voiture des non motorisés, illustrant le manque d'accessibilité de certaines destinations, à certaines heures, mais aussi les contraintes logistiques inhérentes à certaines pratiques (ski, vélos, etc.). Finalement, les contraintes d'accès aux loisirs sans voiture sont un frein

présupposé au renoncement à l'automobile, soulignant l'importance d'un traitement particulier de cet aspect.

- **Les contraintes de la vie sans voiture sont toutefois difficiles à traiter avec précision avec les données à disposition, de même que les freins qui retiennent les personnes intéressées à réduire leur possession de voiture.** En outre, il n'est pas possible de déterminer si les personnes sans voiture ont choisi cette situation ou si elle est davantage subie – en effet, plusieurs études ont montré que les pratiques de mobilité (et les profils) ne sont pas les mêmes en fonction du degré de contrainte de la non motorisation. Ainsi, des enquêtes ad hoc sur ces aspects sont nécessaires.

### Quels moments et quels publics viser dans une politique de démotorisation ?

**Certains moments/événements de la vie sont propices aux changements en matière de motorisation/démotorisation : quitter le domicile familial, déménager, avoir des enfants, arriver à la retraite, etc. sont autant de moments qui favorisent la ré-évaluation des options de mobilité.** Par ailleurs, certaines catégories sociales – les « jeunes », les « personnes âgées », les « familles avec enfant(s) » – ont des rapports à la voiture singuliers, qui nécessitent des approches particulières et adaptées pour ces différents publics.

- **Les jeunes sont moins motorisés que la moyenne et l'absence de voiture chez ce public est en augmentation, soulignant l'intérêt à porter sur ce public-cible,** d'une part pour populariser ce mode de vie, et d'autre part pour faire en sorte que ces « jeunes » évitent de se motoriser par la suite.
- **Au-delà de 75 ans, au moins 25% des individus vivent sans voiture, y compris dans les territoires les moins urbains, soulignant la nécessité de développer des alternatives pour garantir une participation à la vie sociale de ces individus, voire favoriser une démotorisation anticipée.** L'augmentation de la part des personnes âgées dans la société d'une part, l'arrivée d'autre part dans l'âge avancé d'une génération très motorisée (et peu habituée à utiliser d'autres modes) représentent un défi important qu'il s'agit d'anticiper.
- Actuellement, il existe très peu de familles avec enfant(s) non motorisées (5% dans le canton de Vaud et 9% dans le canton de Genève). **Il y a un enjeu à faciliter la vie sans voiture pour les familles et à montrer qu'il est possible de le faire sans (trop) de contraintes.** En outre, ce fort lien entre enfant et voiture nécessiterait d'être approfondi, notamment l'utilisation de la voiture par les ménages avec enfants au quotidien, afin de développer des politiques publiques visant à rendre ce besoin ou cette perception d'un besoin vital de s'équiper moins prégnant.
- Ainsi, **ces profils spécifiques appellent des stratégies différenciées et adaptées à leurs caractéristiques respectives.** Les mesures et politiques à mettre en place peuvent viser deux objectifs. Il s'agit soit de **chercher la démotorisation des publics qui affichent déjà des taux de motorisation plus bas (personnes âgées, jeunes, urbains, etc.) dans l'idée qu'il s'agit d'une cible potentiellement plus facile à convaincre,** plus ouverte à ce type de changement. Soit, les politiques peuvent **viser des nouveaux potentiels, plus larges, en se concentrant sur des publics encore largement motorisés (familles, personnes habitantes hors des centres, etc.) et en cherchant à contourner les freins à la démotorisation de ces publics et probablement en visant davantage une démotorisation partielle que totale.**

## Quels leviers pour influencer la motorisation ?

### 1) Communiquer sur la place effective de la voiture et sur les modes de vie peu ou non motorisés

**La société actuelle est (encore) largement orientée autour de la voiture** et il existe un discours normatif sur la nécessité d'avoir une voiture à disposition. **Il s'agit ainsi de travailler sur l'image de la vie sans voiture ou avec moins de voitures :**

- Dans les villes de Lausanne et de Genève, près de 40% des individus n'ont pas de voiture. Plus largement, partager un véhicule (ou ne pas en avoir) est la norme : la majorité de la population est dans cette situation y compris dans de nombreux territoires non urbains. – c'est certes moins le cas dans le Genevois français où la bi-motorisation est plus développée. **Il y a ainsi une nécessité à faire savoir que la bi-motorisation n'est pas la norme, même hors des villes.**
- **La plupart des personnes sans voiture – notamment dans les contextes urbains – n'apparaissent que peu contraintes dans leur vie quotidienne et réalisent de multiples activités au quotidien.** Il est nécessaire de mieux le faire savoir d'une part, et d'autre part de mieux cerner les aspects contraignants en ville et dans les autres contextes territoriaux de la vie sans voiture.
- **Même les personnes qui ont accès à une voiture en permanence ne l'utilisent pas nécessairement tous les jours :** dans les contextes urbains, plus de la moitié des personnes totalement motorisées n'ont pas utilisé leur voiture le jour de l'enquête. **Disposer d'une voiture en tout temps n'est peut-être pas utile et partager une voiture est sans doute suffisant dans bien des cas. Ces deux enseignements soulignent l'importance de développer l'offre d'autopartage sur le territoire.**
- **Une partie des voitures (entre 11% (VD) et 16%(GE)) sont très peu utilisées sur l'année (et parcourent moins de 5 km par jour) :** elles pourraient faire l'objet de politiques spécifiques pour aider les ménages à s'en séparer.
- **La sensibilisation aux enjeux de mobilité (en termes de pollution, de santé ou encore de coût) devrait commencer dès le plus jeune à travers l'école.** Les initiatives de sensibilisation en milieu scolaire en sont un exemple qu'il s'agit de développer. Plus largement, il s'agit de réfléchir aux argumentaires (santé, sécurité, valorisation du temps, etc.) et à de nouvelles pistes en matière de communication pour toucher divers publics dont les attentes et besoins diffèrent tout au long de leur vie.

### 2) Informer sur les coûts de la possession et de l'usage de la voiture et travailler sur la dimension financière de la mobilité

**Le coût de la voiture** – considérant que les individus avec les revenus les plus bas sont les moins motorisés – **est un levier utile à activer dans l'élaboration de politiques publiques**, tout en étant conscient des risques en matière d'exclusion des bas revenus. En outre, certains publics peuvent être plus réceptifs aux argumentaires financiers comme les jeunes ou encore les personnes passant à la retraite, étape propice pour repenser sa mobilité.

- Il y a un enjeu crucial à **mieux mettre en lumière le coût de la voiture** pour les ménages, ceux-ci étant souvent sous-estimés. **Il s'agit de mettre en place des outils et plateformes permettant de mieux calculer les coûts de la mobilité, tout en cherchant à communiquer**

**davantage sur cet aspect.** En outre, il y a de manière corollaire un intérêt à maintenir une **certaine pression financière** sur la voiture pour limiter son attractivité (via les taxes, les impôts, le stationnement, etc.) dans la mesure où le coût est un puissant facteur de limitation de l'utilisation/possession du véhicule. Plus spécifiquement, **cette pression pourrait se faire plus forte pour les ménages qui possèdent plusieurs véhicules.**

- Il s'agit également **de soutenir financièrement l'accès aux alternatives à la voiture** – les transports publics en premier lieu. En effet, de nombreuses personnes sans voiture, notamment hors des villes, sont mal équipées et n'ont pas d'abonnement. Il y a donc un enjeu à mieux faire connaître le coût des alternatives, principalement les TP et les nombreuses nouvelles offres potentiellement intéressantes (demi-tarif Plus, l'abonnement test MyRide, les billets dégriffés, etc.) ou encore les aides financières communales. Le développement d'aides financières, par ex. au travers de la gratuité partielle et totale mise en place à Genève pour des publics spécifiques vont dans ce sens.
- En outre, il y a un intérêt à mettre en place des **mécanismes financiers pour soutenir les personnes non motorisées (et convaincre d'autres de se démotoriser) dans leur accès aux mobilités alternatives.** Plus directement, il peut également s'agir **d'inciter financièrement les individus et les ménages à se séparer d'un véhicule sans se rééquiper** (sous une forme à définir, par ex. « prime à la casse »<sup>17</sup>) comme le font certaines villes en Belgique, en Espagne ou en France, soit de manière générale, soit en ciblant des publics particuliers (personnes âgées, ménages avec de bas et moyens revenus dans l'optique de soulager leur budget, détenteurs de véhicules polluants, etc.). Inexistantes en Suisse, ce type de mesures pourrait faire l'objet d'un projet pilote, afin de d'explorer de nouvelles pistes en matière de report modal.

### 3) Travailler sur la démotorisation nécessite une offre alternative locale suffisante

**L'analyse des pratiques de mobilités des personnes sans voiture met en lumière de profondes différences entre les territoires, pointant la nécessité d'avoir accès à une offre alternative forte pour vivre sans voiture et sans être (trop) contraint dans son quotidien.** Si dans le cœur des agglomérations de Lausanne et Genève, l'offre actuelle répond certainement en grande partie aux besoins, l'enjeu de la mobilité des personnes sans voiture se pose de manière forte dans les autres territoires, notamment pour les personnes âgées qui, à un certain point, ne peuvent plus conduire.

- De manière générale, **l'offre en mobilité alternative (transports publics, « vélo/cyclabilité », « marche/marchabilité », car-sharing, etc.) doit être développée pour soutenir les personnes sans voiture dans leur quotidien et convaincre d'autres publics de la possibilité d'une démotorisation.** Une attention particulière doit être portée à certains publics spécifiques, par exemple les personnes âgées à travers l'ergonomie des TP, l'ajout de bancs, des aménagements ombragés ou encore des itinéraires cyclables sécurisés.
- **L'offre doit être adaptée pour couvrir l'ensemble de la gamme des déplacements des personnes qui n'ont pas de voiture (loisirs, week-end, soir, transports de marchandises,**

---

<sup>17</sup> Plusieurs villes/régions ont mis en place de telles programmes et offrent des contreparties pour le non-rééquipement en voiture. Il peut s'agir d'un abonnement de TP, d'offres pour la location de vélos voire encore d'argent dans certaines villes. Cette contrepartie peut être donnée plusieurs années de suite (2-3 ans selon les villes) tant que la personne/le ménage n'a pas remplacé son véhicule dont il ou elle s'est débarrassée.

etc.) : ainsi, **il est nécessaire de mieux connaître les déplacements difficiles, peu agréables voire inenvisageables sans voiture**, afin de mettre en place et communiquer autour des alternatives en transports publics, en vélo – soutien financier pour un accès aux vélos-cargos/longtails –, mais aussi en voiture partagée (voir ci-dessous).

- **Dans la mesure où toute une série de déplacements semblent difficilement réalisables sans voiture, l'autopartage a un rôle important à jouer.** Outre la quantité et la proximité de l'offre, la possibilité d'avoir accès à des voitures équipées en siège-enfants pour transporter enfants et petits-enfants, avec de grands coffres ou encore équipées de dispositifs pour les loisirs (porte-vélos, coffre de toit, etc.) pourraient permettre l'abandon de certaines voitures individuelles, notamment pour les familles, largement équipées actuellement. Plus largement, un plus fort soutien public à l'autopartage pourrait permettre de renforcer l'offre de type Mobility en Suisse et Citiz dans le Genevois français, d'autopartage entre particuliers ou encore l'autopartage entre collectivités/entreprises et particuliers et de surpasser certaines contraintes de rentabilité qui limitent le développement des modèles autoportés.
- Au-delà de viser un meilleur accès aux aménités, **il est également nécessaire de réfléchir à l'organisation du territoire. Il s'agit d'une part de rapprocher les aménités des individus** : nature en ville, magasins de proximité, services ambulants, etc. Ce point apparaît particulièrement essentiel pour les personnes âgées et pour les territoires les moins urbains. D'autre part, le stationnement est un levier essentiel dans le cadre d'une politique de démotorisation ; à ce titre, il peut s'agir de sensibiliser les petites et moyennes communes sur le rôle qu'elles peuvent jouer en matière de planification du stationnement (permis de construire, plans de mobilité) voire à les soutenir financièrement pour mettre en place des études en matière de stationnement. Par ailleurs, les politiques de mobilité ne peuvent être déconnectées des politiques du logement ; en effet, favoriser un accès au logement dans des territoires bien desservis en offres et services de mobilité pour les populations qui souhaitent s'y établir apparaît essentiel afin d'éviter de possibles déménagements contraints en zones périurbaines/rurales et une motorisation subséquente.
- **Une politique de démotorisation peut s'adapter aux territoires et être plus ou moins ambitieuse** (démotorisation totale ou partielle, à destination de publics spécifiques ou pour la population entière). Elle peut viser à combler des lacunes spécifiques dans l'offre alternative (par ex. offrir une alternative aux trajets domicile-travail effectués en voiture et permettre l'abandon éventuel de la 2<sup>ème</sup> voiture du ménage). En effet, une politique de démotorisation partielle, notamment hors des grands centres, peut cibler en 1<sup>er</sup> lieu les déplacements travail d'un ou des membres du ménage et viser à offrir des alternatives pour les autres déplacements qui ne peuvent pas être réalisés avec la voiture restante du ménage.

#### 4) Favoriser l'expérimentation et l'accompagnement au changement

La voiture occupant une place centrale dans de nombreux ménages, se déséquiper volontairement ou non, est souvent compliqué comme l'indique la recherche.

- D'une manière générale, **il apparaît essentiel de donner la possibilité aux personnes intéressées de tester différentes alternatives à la voiture** pour se rendre compte des opportunités (et des contraintes) que peut représenter une utilisation moindre de la voiture ou

un déséquipement. Pour cela, une **incitation financière** et un **accompagnement au changement** apparaissent nécessaires pour favoriser des changements de comportements.

- La **retraite apparait comme un moment charnière** dans la vie des individus (emploi du temps, finances, évtl. santé) sur lequel il s'agit de capitaliser pour inciter à des changements de mobilités. L'**expérimentation** des modes alternatifs à la voiture individuelle, des **formations spécifiques**, notamment pour l'utilisation des services numériques (achats de billets, livraison de courses, autopartage) et un **accompagnement personnalisé apparaissent utiles à développer**, d'autant plus que ces outils pourraient mieux préparer ces publics à une démotorisation contrainte par une baisse de capacités physiques et cognitives.

## 5) Penser au rôle et aux enjeux liés à la voiture électrique dans une politique de démotorisation

Si la voiture électrique représente une solution partielle aux problèmes causés par la voiture thermique (émissions directes de CO<sub>2</sub>), elle peut potentiellement limiter les impacts des politiques de démotorisation, dans le cas d'une communication très positive autour de ce moyen de transport. Ces enjeux peuvent aussi concerner les voitures autonomes (à plus long terme).

- Les analyses montrent que **les questions écologiques forment une logique de choix importante dans la démotorisation/non motorisation**. Le développement des voitures électriques – certes moins émissives (localement) – appelle également à **une approche plus globale sur les impacts de la voiture**, en mettant l'accent sur d'autres aspects que les émissions de CO<sub>2</sub> tels que les risques pour les piétons/cyclistes/faune, le bruit, la pollution liée à l'abrasion des pneus, les risques de santé liés au manque d'activité physique, la consommation d'espace, les coûts d'entretien du réseau, la congestion du réseau, etc.
- Le développement des véhicules électriques appelle aussi à **anticiper la dimension coût des déplacements** – car si ceux-ci deviennent trop bon marché, la position de la voiture en serait renforcée.
- Finalement, il s'agit probablement aussi de mieux cibler les publics pour lesquels il est possible de travailler sur une démotorisation (partielle ou totale) et pour lesquels il faut reconnaître qu'une démotorisation est peu envisageable : dans ces cas, **il s'agit plutôt de favoriser des alternatives motorisées moins émissives telles que la voiture électrique ou favoriser une réduction des déplacements (télétravail, livraison, choix de destinations plus proches, etc.)**.

## 6) Renforcer les connaissances autour de la démotorisation pour poser les bases d'une politique en la matière

Cette étude a permis de faire un premier tour d'horizon de la question de la motorisation, des profils et des mobilités qui y sont associées dans les cantons de Vaud, de Genève et dans le Genevois français. Elle a aussi permis de recenser une série de recherches sur cette question, mettant en lumière la difficulté d'appréhender de manière quantitative les processus amenant à une démotorisation en raison d'effectifs réduits et/ou de la nécessité de mettre en place des enquêtes ad-hoc sur cette question. En outre, le premier atelier réalisé a permis d'imaginer certaines pistes d'interventions. Pour aller plus loin, plusieurs pistes peuvent être explorées de manière complémentaire :

- À travers une **démarche qualitative** (par ex. focus-groupe), **une meilleure connaissance des modes de vie et des déplacements des personnes sans voiture**, des freins rencontrés, des

stratégies utilisées ou encore des aides et développements à mettre en place pourrait être acquise.

- À travers une **démarche quantitative**, une enquête ad hoc (large pour disposer d'effectifs suffisants) pourrait chercher à **déterminer les processus amenant à une démotorisation, les freins, les impacts sur le quotidien, le degré de contrainte, etc.** Plus largement, et sur la population générale, il s'agirait de connaître les **intentions de démotorisation** (potentielle), **l'ouverture à des changements et la réceptivité de différentes mesures** (aides financières, expérimentations, accompagnement, contraintes, etc.). L'analyse des évolutions de motorisation sur la base des éditions 2022 et 2024 du Panel Lémanique pourrait être une première étape intéressante<sup>18</sup>.
- À travers une **démarche participative**, le 1<sup>er</sup> atelier pourrait être approfondi par des **ateliers complémentaires**, en y intégrant d'autres acteurs, notamment des spécialistes des publics cibles (des associations de type Pro Juventute et Pro Senectute), des acteurs de la mobilité (transporteurs, mais aussi Pro Velo, ATE, TCS, etc.), des individus non motorisés ou plus largement des personnes intéressées par un déséquipement automobile.
- À travers une démarche de **projets-pilote et de monitoring**, il s'agirait de mettre en place certaines des mesures identifiées ou de renforcer les projets déjà existants de test. À ce titre, trois pistes pourraient être explorées dans un premier temps : 1) une incitation financière (sous forme de « bons » pour des solutions de mobilité, voire de l'argent) pour se débarrasser d'un véhicule (sans remplacement), 2) la mise en place d'un accompagnement spécifique pour les personnes arrivant à la retraite pour faire connaître et expérimenter de nouvelles solutions de mobilité (alternatives à la voiture individuelle), 3) des expérimentations sous forme de subventions ou de locations (prêts) d'alternatives pour la population en général, dans les entreprises ou encore par exemple lors de travaux sur des tronçons routiers.

---

<sup>18</sup> Il est probable que la part des personnes s'étant démotorisées soit relativement faible, ce qui signifie de facto des échantillons limités pour les analyses.