



Notre région, un projet

CHAMBLON – CHESEAUX-NORÉAZ – GRANDSON – MONTAGNY  
POMY – TREYCOVAGNES – VALEYRES – YVERDON-LES-BAINS



---

## Habitudes de déplacements chez les jeunes de l'agglomération yverdonnoise

et des communes voisines dans le cadre de leurs activités de loisirs

---

Bureau d'agglomération – Place de l'Ancienne-Poste 4 – 1400 Yverdon-les-Bains  
Tél. 024 423 62 72 – [info@aggloy.ch](mailto:info@aggloy.ch) - [www.aggloy.ch](http://www.aggloy.ch)

---

octobre 2015

## Impressum

---

### **Auteurs**

Bureau d'agglomération AggloY, Yverdon-les-Bains

### **Traitement statistique**

Sigmaplan AG, Berne

### **Edition**

Smacx Communication, Yverdon-les-Bains

### **Maquette, mise en page**

Synergies, Yverdon-les-Bains

Un glossaire est disponible en p.86



## En bref

---

L'étude sur les habitudes de déplacements des jeunes de l'agglomération yverdonnoise et des communes voisines dans le cadre de leurs activités de loisirs a pour objectif de recenser les activités pratiquées, ainsi que leur localisation, et de comprendre les éléments qui déterminent leur choix du mode de transport. L'objectif final étant de fournir des axes de réflexions aux différents acteurs politiques, aux prestataires de transport et autres «fournisseurs de loisirs» afin de leur permettre d'optimiser le système en minimisant l'impact de ces déplacements.

L'étude, pilotée par le Bureau d'agglomération AggloY, a permis entre avril et octobre 2014 de récolter 1250 questionnaires électroniques dans le cadre scolaire auprès des jeunes en formation de 8 à 24 ans dans un périmètre régional plus large (38 communes) que celui de l'agglomération au sens strict. L'échantillon permet ainsi une vue représentative de la population de 8'000 élèves et étudiants que compte le périmètre de l'étude. Les analyses plus détaillées ont été menées sur le périmètre compact de l'agglomération uniquement.

L'étude présente une première image synthétique des activités pratiquées par les jeunes de la région qui montre la nette prédominance du football, toutes catégories confondues, suivi de l'athlétisme. Viennent ensuite la musique, le chant, la danse, l'équitation et le fitness. Les activités sont très pratiquées chez les 8-12 ans (95 %), le taux baissant ensuite légèrement chez les 13-15 avec 85 % puis plus notablement chez les 15-24 ans. Les activités de loisirs se concentrent très largement en soirée du lundi au vendredi et pour toutes les classes d'âge.

L'étude se penche ensuite sur les choix et habitudes de transport ainsi que le type de trajets effectués. Plusieurs grandes tendances ressortent. D'abord, de manière générale, tous âges confondus, les jeunes effectuent des déplacements inférieurs à 15 min. pour se rendre à leurs activités de loisirs. La durée ayant tendance à augmenter avec l'âge des répondants. Sans surprise, les plus jeunes sont majoritairement accompagnés par leurs parents alors que les plus âgés se déplacent seuls ou avec des camarades.

Par type de moyens de transport utilisés, les variations sont assez importantes selon les groupes d'âge. Les 8-12 ans sont les plus gros utilisateurs de voiture (50 %) en raison de la dépendance envers leurs parents. Ce taux diminue avec la catégorie des 13-15 ans qui pour 15 % d'entre eux peuvent utiliser un vélomoteur. Les 16-24 ans qui ont un accès plus large et direct à la voiture ont le taux d'utilisation le plus bas avec 25 %.

L'utilisation des transports publics est largement conditionnée par l'accessibilité, jugée bonne du point de vue des sondés, la fréquence, généralement considérée comme insuffisante, et surtout l'image générale de ce mode de transport dans le cercle familial. Cette dernière est, comme cela était déjà le cas dans une étude menée en 2012 par l'EPFL, généralement assez mauvaise dans l'agglomération.

L'étude des déplacements de mobilité douce met en évidence un phénomène intéressant dans la mesure où le taux d'équipement est très élevé (détention de vélos, skates, rollers, etc.) et la morphologie de la région s'y prête, en tout cas pour le péri-

mètre compact de l'agglomération, mais où l'utilisation reste cantonnée au domaine ludique, les déplacements utilitaires (par exemple vers l'activité de loisir) restent faibles. Plusieurs facteurs de contraintes sont identifiés comme la difficulté à transporter des équipements, la dangerosité perçue par les parents, voire les craintes de vols, par exemple de vélos.

Les résultats détaillés de l'étude permettent de dégager un certain nombre d'axes de réflexions qui sont – conformément à l'objectif initial – proposés à tous les acteurs du système afin de lever certaines contraintes identifiées. L'objectif final visé étant de diminuer globalement l'impact des déplacements pour les activités de loisir dans le périmètre de l'agglomération.

Les axes proposés touchent tant les équipements mis à disposition que l'offre de loisirs dans le cadre scolaire, les structures d'accueil, les découpages tarifaires ou encore les mesures de sensibilisation.

<b>1</b>	<b>AVANT-PROPOS</b>	<b>5</b>
	1.1 LES OBJECTIFS DE L'ÉTUDE	6
	1.2 REMERCIEMENTS	6
<b>2</b>	<b>CONTEXTE GÉNÉRAL DE L'ÉTUDE</b>	<b>7</b>
	2.1 L'AGGLOMÉRATION YVERDONNOISE	8
	2.1.1 Contexte des projets d'agglomération de la Confédération	8
	2.1.2 Le projet AggloY	8
	2.2 CONTEXTE MÉTHODOLOGIQUE	8
	2.2.1 Les études parentes	9
	2.2.2 Les concepts sur lesquels repose l'étude	9
	2.2.3 La définition des régions et des catégories d'âges	10
<b>3</b>	<b>TYPOLOGIE ET TEMPORALITÉ DES ACTIVITÉS</b>	<b>13</b>
	3.1 LES ACTIVITÉS PRATIQUÉES	14
	3.2 TEMPORALITÉ	15
<b>4</b>	<b>DÉPLACEMENTS ET MOBILITÉ INDUITE</b>	<b>17</b>
	4.1 DÉPLACEMENTS	18
<b>5</b>	<b>DÉTÉRMINANTS PRINCIPAUX DES COMPORTEMENTS</b>	<b>25</b>
	5.1 IMAGE DES TRANSPORTS	26
	5.1.1 Méthodologie d'étude	26
	5.1.2 Image perçue	27
	5.2 RAPPORT AU PERMIS DE CONDUIRE	27
<b>6</b>	<b>POTENTIEL D'ACTIONS</b>	<b>29</b>
	6.1 DANS LE PÉRIMÈTRE RÉGIONAL	30
	6.2 DANS LE PÉRIMÈTRE AGGLOY	31

<b>7</b>	<b>AXES DE RÉFLEXIONS</b>	<b>33</b>
	<b>7.1 CONSULTATION DES ACTEURS CONCERNÉS</b>	<b>34</b>
	<b>7.2 INFRASTRUCTURES SCOLAIRES ET PARASCOLAIRES</b>	<b>34</b>
	7.2.1 Equipement sportif et créatif	34
	7.2.2 Stockage de matériel sécurisé	34
	7.2.3 Cantines scolaires, alimentation	34
	7.2.4 Structures d'accueil en général	34
	<b>7.3 COMMUNICATION</b>	<b>35</b>
	<b>7.4 MOBILITÉ</b>	<b>35</b>
	7.4.1 Transports publics	35
	7.4.2 Mobilité douce	36
	<b>7.5 MONITORING DE L'ÉTUDE</b>	<b>36</b>
<b>8</b>	<b>CONCLUSIONS</b>	<b>37</b>
	<b>8.1 MESURES INFRASTRUCTURELLES DE MOBILITÉ</b>	<b>38</b>
	<b>8.2 MESURES NON INFRASTRUCTURELLES</b>	<b>38</b>
<b>9</b>	<b>ANNEXES</b>	<b>39</b>
	<b>9.1 ANNEXE 1: MÉTHODOLOGIE</b>	<b>40</b>
	9.1.1 Périmètres d'étude	40
	9.1.1.1 Périmètre régional	40
	9.1.1.2 Périmètre compact AggloY	43
	9.1.2 Traitement des données	44
	9.1.3 Limites méthodologiques	44
	<b>9.2 ANNEXE 2: ANALYSE DÉTAILLÉE DU PÉRIMÈTRE RÉGIONAL</b>	<b>45</b>
	9.2.1 Activités pratiquées selon les classes d'âge	45
	<b>9.3 ANNEXE 3: HABITUDES DE DÉPLACEMENTS LIÉS AUX LOISIRS</b>	<b>49</b>
	9.3.1. Généralités	49
	9.3.2 Déplacement en voiture et deux-roues motorisés	51
	9.3.3 Déplacement en transport public	53
	9.3.4 Déplacement à pied ou à vélo	57

<b>9.4 ANNEXE 4: CHOIX DU MOYEN DE TRANSPORT</b>	<b>60</b>
<b>9.5 ANNEXE 5: ANALYSE DU PÉRIMÈTRE COMPACT AGGLOY</b>	<b>64</b>
9.5.1 Localisation des activités	64
9.5.2 Impact des déplacements	64
9.5.3 Choix du moyen de transport (déplacements interurbains)	64
9.5.4 Choix du moyen de transport (déplacements intra-urbains)	65
<b>9.6 ANNEXE 6: BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>65</b>
9.6.1 Ouvrages	65
9.6.2 Articles	66
9.6.3 Dossiers techniques	66
<b>9.7 ANNEXE 7: QUESTIONNAIRE</b>	<b>67</b>
<b>9.8 ANNEXE 8: ARRONDISSEMENTS SCOLAIRES</b>	<b>84</b>
<b>9.9 ANNEXE 9: TABLEAUX DÉTAILLÉS DES RÉPONDANTS</b>	<b>85</b>
9.9.1 Pourcentage de répondants en fonction de la région	85
9.9.2 Pourcentage de répondants en fonction du domicile	88
<b>9.10 ANNEXE 10: GLOSSAIRE</b>	<b>92</b>







## AVANT PROPOS

---

## 1.1 Les objectifs de l'étude

---

L'étude présentée ici a été menée afin d'atteindre trois objectifs essentiels:

- déterminer les activités les plus pratiquées et leur localisation;
- comprendre les éléments qui déterminent le choix du mode de transport chez les jeunes pour les déplacements vers leur lieu d'activité;
- fournir des axes de réflexions destinés notamment aux politiques publiques et aux sociétés de transports afin d'améliorer globalement l'efficacité du système.

De manière subsidiaire, dans la mesure où elle reprend un certain nombre de concepts développés dans l'étude publiée en 2012 par le LaSUR de l'EPFL sur les comportements de mobilité comparés entre différentes agglomérations suisses, dont AggloY, cette étude vient compléter la connaissance acquise dans ce domaine.

## 1.2 Remerciements

---

Cette étude a pu être réalisée grâce à la Direction générale de l'enseignement obligatoire qui a autorisé la diffusion du sondage par le biais des arrondissements scolaires de Grandson, d'Yverdon-les-Bains (Edmond Gillard, Pestalozzi, De Félice, Léon Michaud) et d'Yvonand. La direction et les enseignants des écoles de ces arrondissements, du gymnase, des centres professionnels de la région, soit le Centre Professionnel du Nord-Vaudois (sites d'Yverdon-les-Bains et de Sainte-Croix), l'Organisme pour le Perfectionnement scolaire, la Transition et l'Insertion professionnelle (OPTI) d'Yverdon-les-Bains et le Semestre de Motivation d'Yverdon et région (SEMO Nord).

Le Service de la mobilité d'Yverdon-les-Bains, les sociétés de transport public et le Service cantonal de recherche et d'information statistique du canton (Scris) ont contribué à l'élaboration du sondage. La Direction générale de la mobilité et des routes du Canton de Vaud (DGMR) a apporté son soutien tant technique que financier.

Les Communes de l'agglomération remercient ces partenaires pour leur précieuse collaboration et toutes les personnes ayant répondu au questionnaire pour leur contribution.

2

## CONTEXTE GÉNÉRAL DE L'ÉTUDE

---

## 2.1 L'agglomération yverdonnoise

---

Cette étude s'insère dans le contexte général du projet d'agglomération yverdonnoise AggloY<sup>1</sup>. Un bref rappel des défis et enjeux auxquels doit faire face la région étant essentiel à une bonne contextualisation des résultats présentés, nous avons donc procédé ici à une synthèse des paramètres clés avant d'aborder le cœur de l'étude – à savoir les habitudes de mobilité des jeunes dans la région du Nord vaudois.

### 2.1.1 Contexte des projets d'agglomération de la Confédération

Le projet d'agglomération – dont l'appellation allemande *Agglomerationsprogramm* se révèle plus précise – est un instrument de planification à long terme, renouvelé périodiquement. Il doit être compris comme un ensemble de mesures coordonnées visant à limiter l'étalement urbain et à optimiser le fonctionnement des différents moyens de transport d'une agglomération.

### 2.1.2 Le projet AggloY

La réussite du projet d'agglomération AggloY constitue un réel défi. A l'horizon 2030, l'agglomération yverdonnoise devrait en effet accueillir quelque 10'000 habitants supplémentaires sur un territoire doté d'une organisation équilibrée et durable. Il s'agit dès lors d'anticiper les mutations urbaines et démographiques afin de maîtriser la croissance, et non de la subir.

Un enjeu majeur consiste à assurer une croissance qualitative: renforcer la qualité de vie et accompagner la croissance démographique de l'agglomération en s'appuyant sur une structure paysagère forte, ainsi qu'une coordination efficace entre urbanisation et mobilité, et le développement cohérent des activités économiques sont les principaux objectifs du projet.

L'absorption de l'augmentation des déplacements que provoque la croissance démographique à l'horizon 2030 ainsi que celle liée à la croissance des déplacements de loisirs représente un défi majeur du projet d'agglomération. Pour le relever, il est indispensable de passer par la mise en place d'un concept de mobilité durable jouant sur la complémentarité des moyens de transport (transports publics, voitures et mobilités douces). Cette approche répond également à une série d'exigences sur le développement durable inscrites dans la Constitution fédérale (art. 2 al. 2 et art. 73 Cst).

## 2.2 Contexte méthodologique

---

Bien que le concept de mobilité durable permette une amélioration de la qualité de vie par la complémentarité efficiente des modes de transport, celui-ci n'est pas aisé à mettre en place. Pour cause, le nombre important de paramètres entrant dans le choix du mode de déplacement et les difficultés pour les collectivités à dimensionner les réseaux de transport en conséquence.

Ainsi, de manière générale, malgré des améliorations importantes des réseaux de transports publics (coût, fréquence, vitesse), la part d'utilisateurs n'a pas crû de manière proportionnelle aux investissements.

---

<sup>1</sup>Chamblon, Cheseaux-Noréaz, Grandson, Montagny-près-Yverdon, Pomy, Treycovagnes, Valeyres-sous-Montagny et Yverdon-les-Bains

On peut en déduire que les facteurs «temps de déplacement» et «coût» ne sont pas les seuls éléments pris en compte dans le choix du mode de transport pour la population générale et donc aussi pour la population de jeunes qui est questionnée dans cette étude.

### 2.2.1 Les études parentes

Rappelons que les études documentant les facteurs pris en compte par l'individu dans le choix du moyen de déplacement sont déjà relativement nombreuses et servent d'aide à la décision pour les collectivités.

L'une de ces études est celle menée par le Laboratoire de Sociologie Urbaine<sup>2</sup> de l'EPFL (LaSUR) sur trois grandes villes suisses (Genève, Lausanne et Berne) et sur l'agglomération yverdonnoise<sup>3</sup> (Kaufmann et coll., 2012). Dans cette étude qui sert de référence pour les comportements de mobilité de la population adulte sur le territoire de l'agglomération, les déplacements scolaires sont aussi largement documentés. On ne trouve en revanche que peu d'indications concernant les déplacements liés aux loisirs.

C'est pour approfondir ce point que les communes de l'agglomération yverdonnoise (AggloY) ont décidé de lancer une étude concentrée sur une population de jeunes scolarisés ou en formation (de 8 à 24 ans) pendant leurs périodes de loisirs, étude qui se résume par le questionnaire suivant:

**«Quelles sont les habitudes de mobilité chez les jeunes pour les déplacements de loisirs hors domicile et temps scolaire?»**

### 2.2.2 Les concepts sur lesquels repose l'étude

Les éléments qui entrent dans le processus de choix du mode de déplacement et les spécificités de la population étudiée nécessitent d'être précisés, mais il est important, tout d'abord, de définir ce qu'est le transport et ce qu'il implique. Et, par extension, le terme général de mobilité qui désigne principalement:

- «[La] propension d'un individu à se déplacer d'une origine à une destination
- et une potentialité dans les mains de l'individu lui permettant de profiter des opportunités offertes par la société à l'extérieur de son domicile.» (Boillat, Pini, 2005, p. 78).

Cette propension au déplacement dépend, d'une part, des besoins (déplacements pour la formation, le travail, les loisirs, services, etc.) et, d'autre part, des capacités de chaque individu à se déplacer (contraintes de temps, âge, revenus, possession d'un moyen de transport, offre en transports publics, etc.). La localisation et l'accessibilité à ces opportunités sont également des éléments à prendre en compte. La mobilité permet donc de lier les espaces de vie des individus (Boillat, Pini, 2005).

Comme relevé précédemment, le coût et le temps du déplacement ne sont pas les seuls facteurs à prendre en considération dans le choix modal: une multitude d'autres éléments, classés en quatre catégories, influencent plus ou moins chaque individu (V. Kaufmann, L. Steg et coll. in M. Andreoli, 2015):

<sup>2</sup> En partenariat avec l'EPFL, le laboratoire universitaire de la Mobilité (OUM) et l'université de Genève

<sup>3</sup> Consultable à l'adresse: <http://www.unige.ch>

- **Les caractéristiques des individus** (âge, genre, revenus, taux de motorisation, structure du ménage, etc.).
- **Les caractéristiques des modes de transport** (coût et durée du déplacement).
- **Les paramètres symboliques du transport** (agrément, performance, image que le transport renvoie de nous-mêmes – comme, par exemple, l’association entre un type de véhicule et le statut social de son conducteur).
- **Les habitudes individuelles** (éducation, habitude du moyen de transport, perception de la ville, etc.).

Concernant les spécificités de la population étudiée, il suffit de mettre en avant son large intervalle d’âge (8-24 ans) pour déterminer que celle-ci n’est pas homogène. D’un côté, nous avons des enfants et de l’autre de jeunes adultes. Entre-deux, une classe de transition. Ceci implique que ces populations n’ont, d’une part, pas les mêmes contraintes de mobilité et, d’autre part, pas la même perception de la ville. Si les plus âgés ne subissent qu’une influence indirecte (éducation et habitudes) des parents dans le choix du moyen de transport, les plus jeunes sont souvent tributaires des déplacements des parents ou de leurs craintes face à certains moyens de transport. Ce n’est que plus tard que l’enfant acquiert une autonomie active par l’usage des transports publics puis par l’émancipation automobile (F. Pépin, 2013).

- L’autonomie de l’enfant est donc un élément important à prendre en compte dans cette étude puisqu’elle «[...] est aujourd’hui, autant au sein de la cellule familiale qu’au sein des milieux éducatifs, une valeur fondamentale dans l’éducation de l’enfant.» (S. Depeau, 2006, p. 30).
- Aux facteurs précédemment cités, les suivants peuvent donc être ajoutés:
- **Autonomie de l’enfant** (socialisation de l’enfant, craintes des parents, accession au transport individuel motorisé, possession d’un abonnement de TP, etc.)

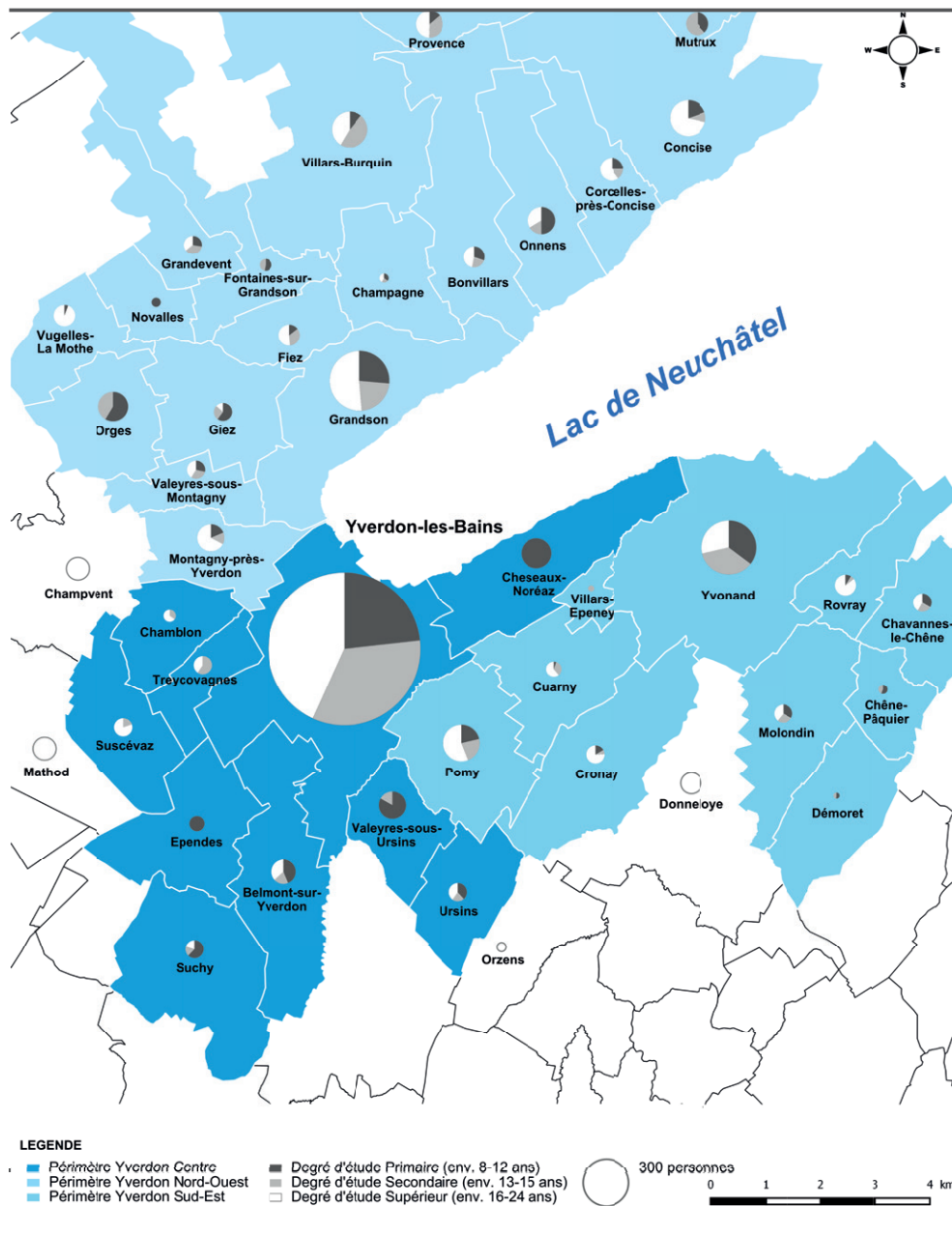
Enfin, l’étude étant spécifique aux déplacements de loisirs, le type d’activité influencera directement le mode de déplacement choisi. Le dernier facteur est donc:

- **Motif du déplacement** (type d’activité réalisée, contraintes de l’activité, etc.)

### 2.2.3 La définition des régions et des catégories d’âges

- Le découpage du périmètre d’étude se base sur l’établissement scolaire fréquenté. Cette subdivision regroupe les collèges ayant des caractéristiques d’accessibilité en transport comparables en trois sous-régions (Nord-Ouest, Centre et Sud-Est) qui correspondent aux aires d’arrondissements scolaires pour les degrés d’études primaires et secondaires. Ce périmètre régional regroupe 38 communes depuis ou vers lesquelles les jeunes effectuent un déplacement pour l’activité de loisirs. (cf. chapitre 9.1.1. périmètre d’étude).

## Domicile des répondants en fonction de leur âge (périmètre régional)







3

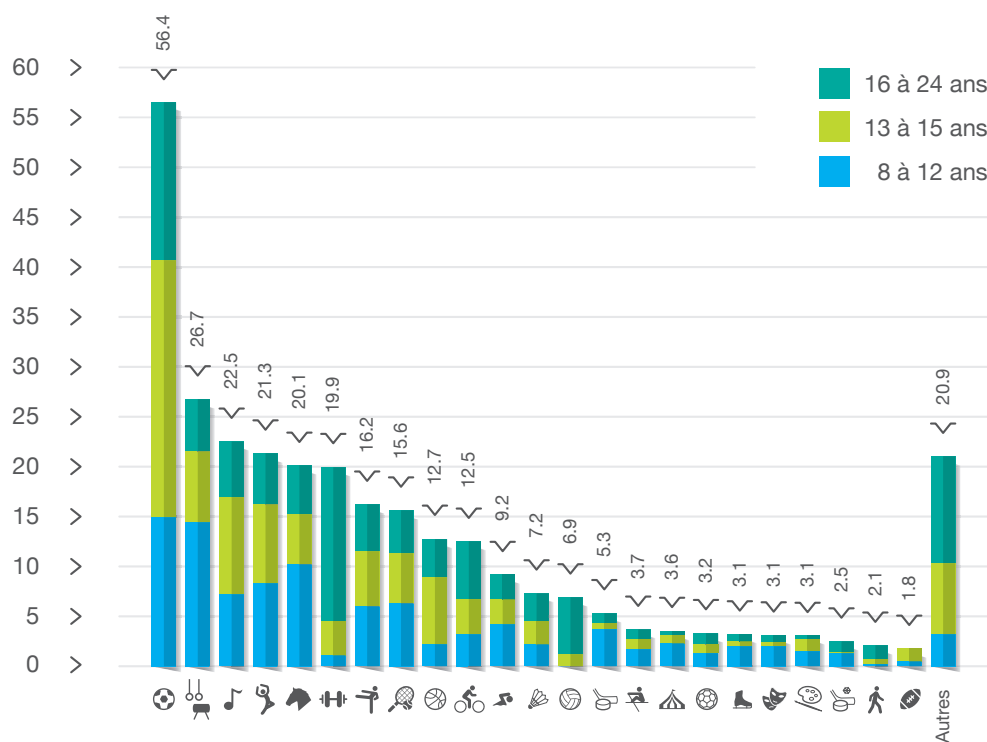
## **TYPOLOGIE ET TEMPORALITÉ DES ACTIVITÉS**

---

### 3.1 Les activités pratiquées

Le 95 % des 8-12 ans habitant hors Centre pratique au moins une activité régulière hebdomadaire, d'une à trois fois par semaine, contre 80 % des jeunes vivant au Centre. Ces taux diminuent avec l'âge pour atteindre 50 % chez les 16-24 ans, de même que pour le nombre d'activités pratiquées, par contre la fréquence est plus soutenue, passant de deux à quatre fois par semaine. La majorité des jeunes ont pour loisir principal le football, viennent ensuite, selon les âges, la gymnastique, la musique, la danse, l'équitation et le fitness pour les plus âgés. On notera que pour les 13-15 ans, la part des sports d'équipe est plus importante que les loisirs individuels, lesquels augmentent sensiblement avec l'âge, notamment par la pratique du fitness. Malgré la proximité du lac, peu d'activités nautiques sont citées.

Type d'activités réalisées  
(en % cumulés des catégories d'âge par type d'activité)



Ces loisirs s'exercent essentiellement dans le périmètre régional de l'étude (cf. carte p.10) pour 95 %, dont environ 65 % à Yverdon-les-Bains pour les 8-15 ans. Les plus âgés répartissent leurs lieux d'activité à 60 % dans ce même périmètre, et 40 % à Yverdon-les-Bains.

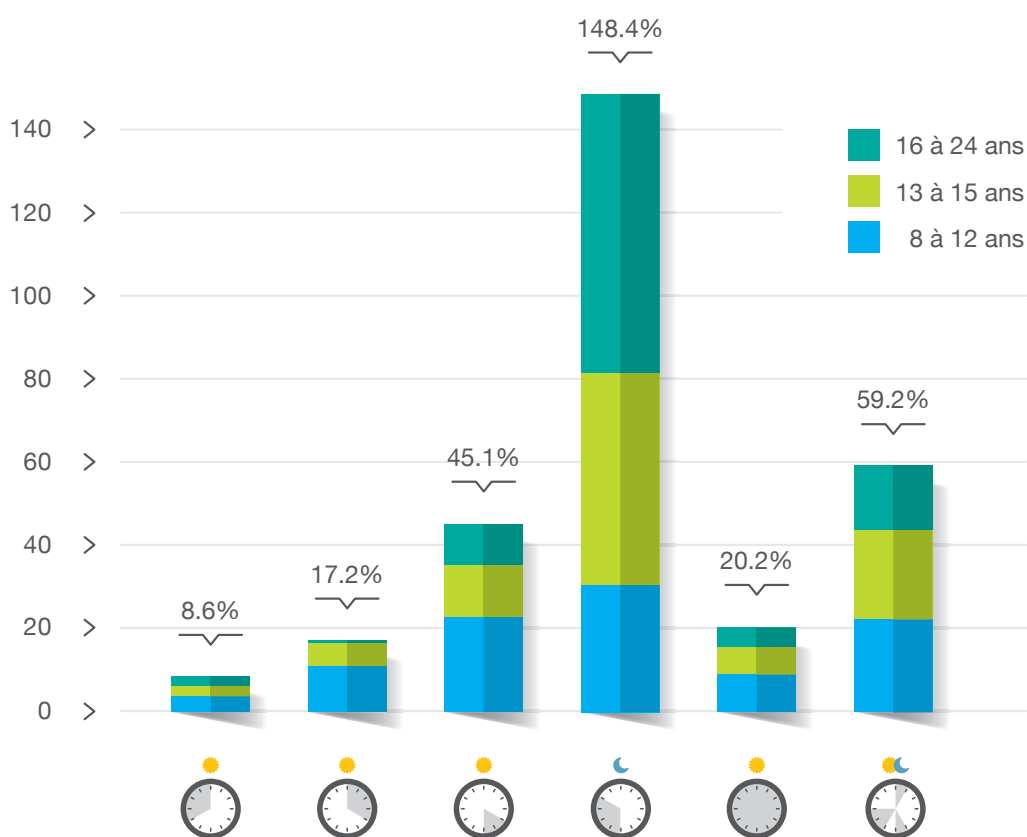
Le pôle principal d'activités est donc Yverdon-les-Bains. En second, Grandson/Tuileries pour le football et la région de Payerne pour l'équitation, puis Valeyres-sous-Montagny pour le tennis.

## 3.2 Temporalité

En semaine, l'activité principale est réalisée en fin de journée et en soirée (18h–22h). Le samedi/dimanche, en matinée, puis l'après-midi et en journée. Seuls les 8-15 ans ont une activité en matinée ou l'après-midi en semaine, et pour un faible pourcentage. Très peu de sondés profitent de leur pause de midi pour exercer une activité.

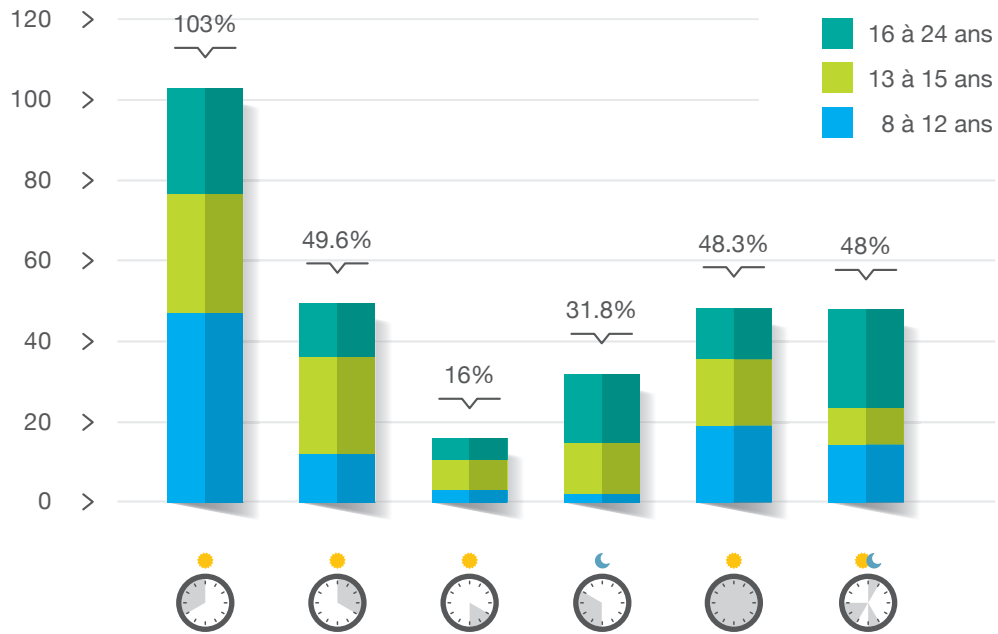
### Temporalité quotidienne, du lundi au vendredi, de l'activité régulière

(en % cumulés des catégories d'âge par temporalité quotidienne de l'activité)



## Temporalité quotidienne, en week-end, de l'activité régulière

(en % cumulés des catégories d'âge par temporalité quotidienne de l'activité)





## **DÉPLACEMENTS ET MOBILITÉ INDUITE**

---

## 4.1 Déplacements

---

Plus de 40 % des 8-15 ans se déplacent au quotidien en voiture avec leurs parents, et 30 % deux à trois fois par semaine. Le 20 % des 16-24 se déplacent encore en voiture avec leurs parents chaque jour, et 40% deux à trois fois par semaine. Un peu moins de la moitié des 13-15 ans prennent parfois les TP avec leurs parents, contre 30 % pour les 16-24 ans.

Dans le cadre des loisirs, environ 85 % des sondés effectuent un déplacement de leur lieu de formation, au domicile puis à l'activité, seul un tiers des élèves plus âgés ne passent pas par leur domicile.

Pour ces trajets, la répartition de l'utilisation des différents moyens de transport varie fortement selon l'âge, bien entendu, mais également selon les sous-régions. Globalement, 44 % des plus jeunes se déplacent en voiture, contre 28 % pour les 13-24 ans.

En moyenne, 20 % des sondés utilisent les bus, bien que beaucoup d'entre eux possèdent un abonnement (entre 30 % et 75 %). Ce mode de déplacement est en augmentation avec l'âge. Le train est réservé aux plus âgés, de par leur provenance et la situation de leur lieu de formation. Les parents des sondés, pour 25 % d'entre eux, possèdent au moins un abonnement général ou demi-tarif.

75 % des 13-15 ans ont un arrêt TP à moins de 5 minutes de leur domicile. Les 8-12 ans disposent d'un arrêt à moins de 5 minutes de leur lieu d'activité; ces données sont toutefois à relativiser étant donné la faible connaissance de leur environnement quotidien: 30 % d'entre eux n'ont pas été en mesure de fournir cette indication. Le 50 % des 13-15 ans indiquent avoir un arrêt à moins de 10 minutes. S'agissant des 16-24 ans, 85 % sont desservis par les TP à moins de 10 minutes de chez eux, dont 65 % à moins de 5 minutes, et 45 % à 5 minutes de leur activité. Étant donné le nombre restreint de répondants ayant fourni des informations concernant l'utilisation des TP, il est délicat de dégager des tendances générales concernant ce mode de déplacement.

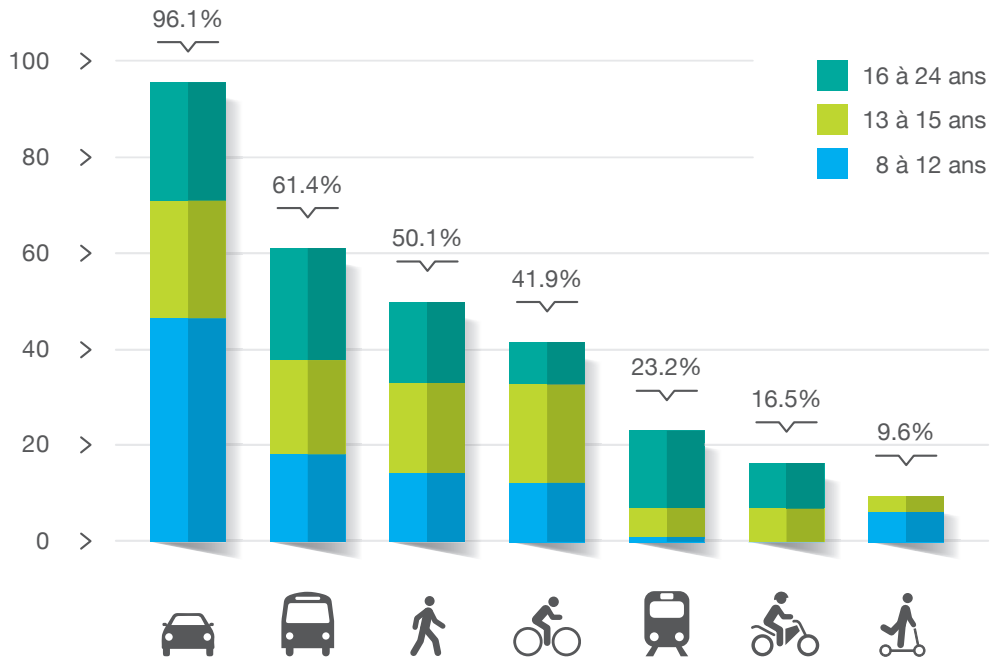
Pour les 8-15 ans, ce sont les lignes urbaines Travys 601 à 605 qui sont les plus utilisées, à savoir environ 75 % des usagers. Les lignes CarPostal 630 et 665 sont fréquentées par environ 9 % des usagers.

Quant au vélo, dont 85 % des sondés en sont équipés, ce sont les 8-12 ans qui l'utilisent le plus, pour plus de 21 % de leurs déplacements (18 % pour les 13-15 ans et 10 % pour les 16-24 ans).

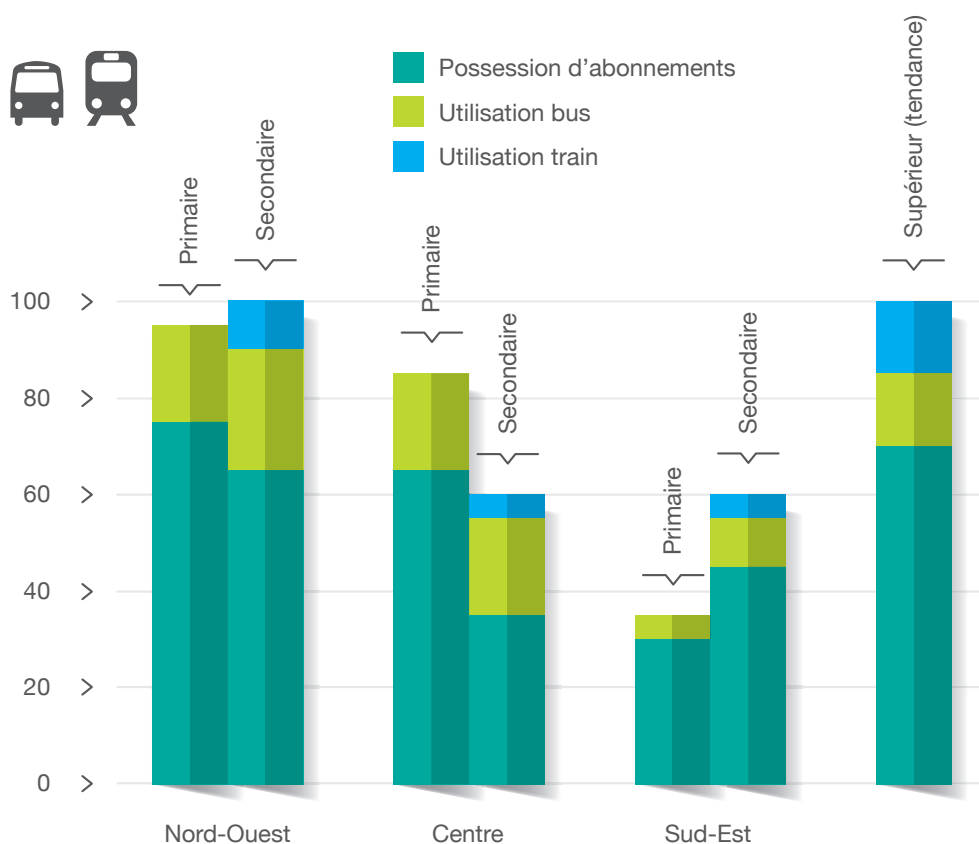
Pour 75 % des jeunes, tous âges confondus, la durée moyenne d'un déplacement pour se rendre à leur activité principale est inférieure à 15 minutes.

## Moyen de transport pour les déplacements vers les activités

(en % cumulés des catégories d'âge par moyen de transport)



## Équipement et utilisation des différents modes de transport, par sous-régions



### Tendance régionale des lignes urbaines et régionales fréquentées

Travys : lignes 601 à 604 pour 70% des usagers du bus des primaires

Travys : lignes 601 à 605 pour 77% des usagers du bus des secondaires

CarPostal : lignes 630 et 665 pour 10% des usagers du bus des primaires

CarPostal : ligne 630 pour 8% des usagers du bus des secondaires

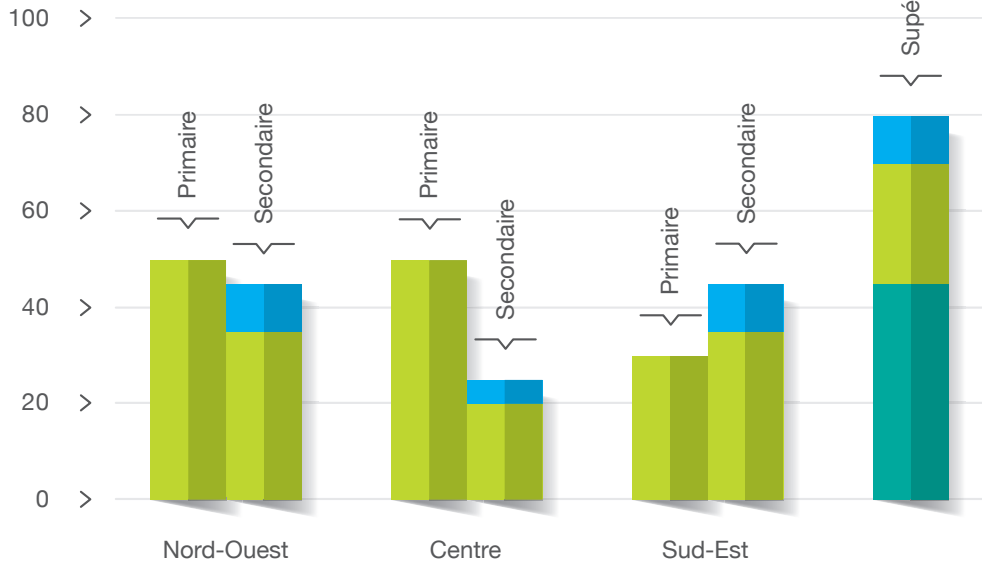
**2/3 des personnes émettant des souhaits sont des non-usagers (région NO)**  
**1/3 sont usagers**

Dans la région Nord-Ouest, la possession en abonnement TP est des plus élevés alors que l'utilisation est faible, malgré une bonne desserte. Si un constat similaire peut-être fait pour la région Centre, la faible utilisation s'explique par la proximité des activités et donc l'utilisation des modes doux. La région Sud-Est est peu équipée en termes de transports publics et mal desservie, mais, de par la topographie de la région, l'utilisation des modes doux y est la plus élevée.

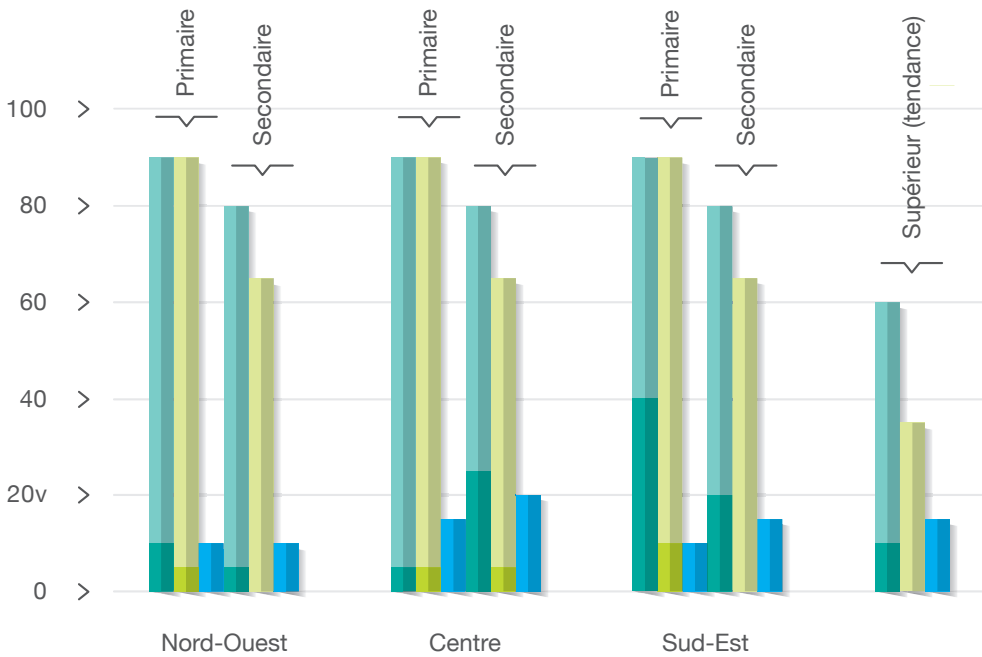




- Equipement véhicules
- Utilisation voiture
- Utilisation 2 roues motorisés



- Utilisation vélo
- Utilisation alternatif
- Utilisation marche
- Equipement vélo
- Equipement alternatif



Selon les régions, l'évolution dans le choix du mode de déplacement diffère, à savoir que les jeunes résidant au Centre délaissent les transports individuels motorisés (TIM) en faveur des transports publics (TP) et surtout de la mobilité douce (MD). Au Nord-Ouest, on préfère les TP et au Sud-Est c'est l'utilisation des TIM et des TP qui prennent de l'importance.

Les 8-12 ans sont très dépendants des TIM, quant aux 13-15 ans, il est noté une émancipation par l'utilisation des TP. Les plus âgés pratiquent quant à eux la multimodalité.

## Evolution du choix modal

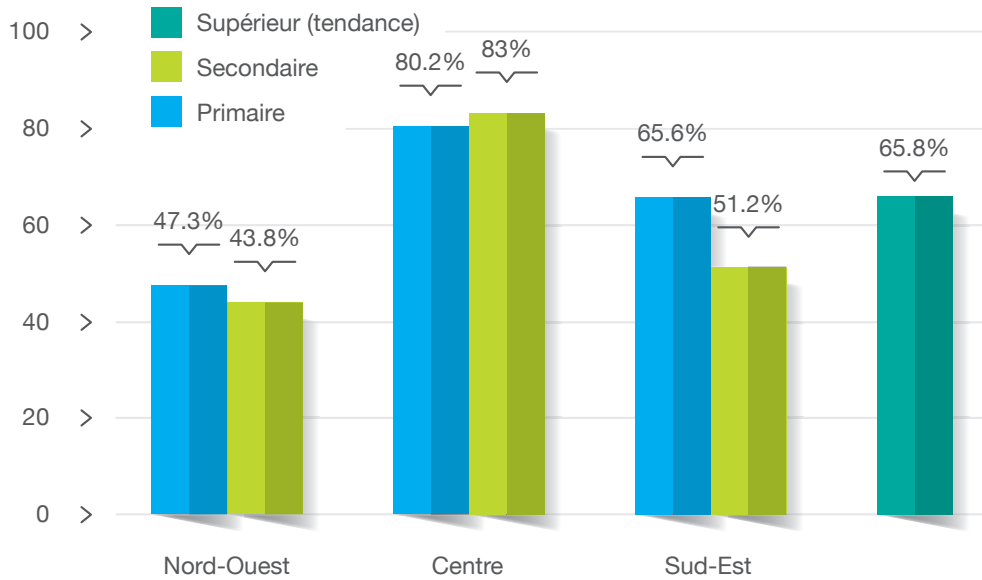
	Nord-Ouest	Centre	Sud-Est
	En baisse	En forte baisse	En hausse
	En hausse	En hausse	En hausse
	En baisse	En forte hausse	En baisse

Concernant les déplacements **interurbains**, des communes périphériques de l'agglomération vers la commune Centre, la tendance générale est à une utilisation comparable entre le bus et la voiture. Certaines communes, comme Grandson, Pomy ou encore Valeyres-sous-Montagny, ont un taux de jeunes utilisant les transports publics plus important. La mobilité douce est peu représentée.

Les déplacements en sens inverse – d'Yverdon-les-Bains vers les communes périphériques de l'agglomération – sont également effectués en voiture et en bus, mais avec des proportions plus importantes d'usagers de la voiture pour la majorité des communes. Seuls les jeunes se rendant à Grandson font exception avec un taux d'usagers du vélo atteignant 35%. Le trajet Yverdon-les-Bains – Grandson représente à lui seul la moitié de ces déplacements.

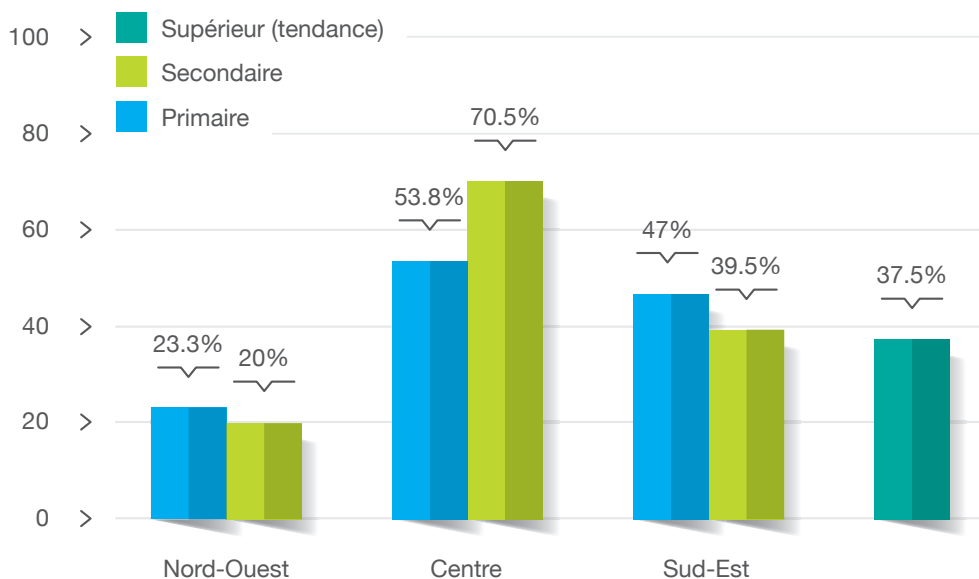
Concernant la répartition de tous les déplacements interurbains, 80 % s'effectuent vers la ville centre.

## Jeunes habitant la même région que le lieu de l'activité



Les **déplacements intra-urbains** (commune d'origine et de destination identiques) représentent environ 75 % des déplacements totaux sur le périmètre de l'agglomération. Cette répartition est fortement influencée par le poids du nombre de jeunes se déplaçant de et à Yverdon-les-Bains, représentant à eux seuls 90 % du total des déplacements intra-urbains.

## Jeunes habitant la même commune que le lieu de l'activité





5

## DÉTÉRMINANTS PRINCIPAUX DES COMPORTEMENTS

---

## 5.1 Image des transports

---

La perception des différents modes de transport a un impact important sur le choix modal. Dès lors, en reprenant la méthode employée dans l'étude LaSUR (V. Kaufmann, 2012), les enquêtés ont été interrogés sur la manière dont ils perçoivent les différents moyens de transport, à l'aide d'une liste de 22 adjectifs qualificatifs dont trois à choix, classés par ordre d'importance et mode de transport. Les adjectifs les plus souvent employés dégagent une vue synthétique de l'image des différents modes de transport dans la population des jeunes de l'agglomération yverdonnoise, en fonction de leur catégorie d'âge.

### 5.1.1 Méthodologie d'étude

La description des équipements en transport, leur image, ainsi que les pratiques modales sont subdivisées en sous-chapitres propres à chaque moyen de transport (chapitres 9.3.2 à 9.3.4). Cette construction permet une mise en lien avec l'étude du LaSUR (V. Kaufmann, 2012) et ainsi d'apporter un regard plus large sur les comportements de mobilité de la région.




Vingt-deux adjectifs ont ainsi été repris de la méthode de l'étude LaSUR (V. Kaufmann, 2012) et proposés aux sondés pour évaluer les différents modes de transport.

1	Rapide	12	Inconfortable, désagréable
2	Lent	13	Rend autonome (ou libre)
3	Économique, pas cher	14	Contraignant
4	Cher	15	Silencieux
5	Pratique	16	Bruyant
6	Pas pratique	17	Reposant
7	Écologique	18	Fatigant
8	Polluant	19	Utile
9	Sûr	20	Inutile
10	Dangereux	21	Indispensable / nécessaire
11	Confortable, agréable, convivial	22	Sportif/ de loisir / sain

### 5.1.2 Image perçue

- Les principaux adjectifs cités pour les TIM par tous les sondés sont synonymes d'efficacité et relèvent l'aspect polluant.
- Pour les transports publics, l'image est contrastée selon les usagers ou non, et la perception du coût varie suivant l'âge des sondés, allant de rapide à lent, et de cher à économique pour les plus jeunes.
- Les modes doux bénéficient d'une bonne image quant à leur aspect sain et économique, mais sont jugés plutôt peu efficaces, surtout par les plus âgés.

On relèvera aussi que les critères de sécurité, de salubrité et de confort n'ont que peu été sélectionnés. Le tableau ci-dessous donne les résultats détaillés par classe d'âge.

		8 à 12 ans	13 à 15 ans	16 à 24 ans
	1	Rapide	Rapide	Rapide
	2	Pratique	Pratique	Pratique
	3	Polluant	Polluant	Rend autonome
	4	Utile	Confortable	Polluant
	1	Pratique	Lent	Cher
	2	Lent	Pratique	Lent
	3	Rapide	Cher	Pratique
	4	Economique	Rapide	Utile
	5	Utile	Utile	Rapide
	1	Ecologique	Lent	Sain
	2	Lent	Sain	Lent
	3	Sain	Ecologique	Economique
	4	Economique	Economique	Ecologique
	5	Rapide	Rapide	Pas pratique

■ Efficience et praticité   
 ■ Coût   
 ■ Environnement

## 5.2 Rapport au permis de conduire

Seuls 15 % des jeunes en âge de posséder un permis de vélomoteur, à savoir 16 ans, ont passé l'examen. Pour le permis voiture, 19 % des sondés de 18 ans et plus sont en sa possession, et 12 % sont autorisés à conduire un scooter.





## 6 **POTENTIEL D' ACTIONS**

---

## 6.1 Dans le périmètre régional

---

Les résultats de l'enquête permettent d'évaluer le potentiel de report modal des moyens de transport individuels motorisés vers les transports publics ou la mobilité douce, en fonction des degrés d'étude et d'après la situation géographique des établissements scolaires et de formation supérieure et professionnelle de la région yverdonnoise.

Sur l'ensemble de l'échantillon, la voiture se présente comme le moyen de transport le plus utilisé pour se rendre à l'activité régulière de loisir. Son taux d'utilisation varie toutefois en fonction de l'âge et par conséquent du degré d'études. Même si cela peut paraître évident, il y a lieu de rappeler que la fréquence des déplacements en voiture avec les parents (tous motifs confondus) évolue inversement à l'âge des sondés.

En ce qui concerne les déplacements en TP, il est important de préciser la bonne accessibilité aux arrêts de transports publics. La détention des abonnements est inégale suivant la sous-région et l'âge des sondés. Quant aux parents, ils sont peu nombreux à posséder un abonnement TP. L'utilisation du bus varie également suivant les deux variables précédemment citées. Quant au train, son utilisation – presque nulle pour le primaire – atteint 30 % pour les jeunes scolarisés dans un établissement supérieur du Nord-Ouest yverdonnois.

Enfin, concernant la mobilité douce, la proportion de jeunes du primaire et du secondaire disposant d'un vélo est très importante. Son utilisation demeure toutefois très inégale suivant la sous-région. La trottinette présente des taux d'utilisation très faibles et joue donc un rôle marginal, alors que les déplacements à pied sont plus nombreux au Centre que dans les sous-régions Nord-Ouest et Sud-Est.

L'analyse des souhaits d'amélioration exprimés par les sondés révèle que les jeunes du primaire sont globalement satisfaits de l'offre en transports publics. Leur autonomie en matière de déplacement se répercute sur les fréquences d'utilisation.

La moitié des sondés scolarisés dans les établissements secondaires du Nord-Ouest yverdonnois aimerait que les déplacements en TP soient facilités et se démarquent ainsi des autres sous-régions. Il en va de même pour les jeunes du supérieur du Sud-Est dont la majorité aimerait que des mesures d'amélioration soient mises en œuvre.

En guise de conclusion, l'analyse révèle que le potentiel de report modal est bien présent au sein du périmètre régional. Derrière un taux important et généralisé de possession d'abonnements TP par les jeunes se cache un potentiel d'utilisation très important. Des temps de déplacements courts entre les arrêts TP/domicile et arrêts TP/lieu d'activité constituent un argument supplémentaire en faveur de l'utilisation des transports publics.

Or, si le bus présente des taux d'utilisation considérables dans certaines sous-régions, son potentiel n'est pas suffisamment exploité dans d'autres.

La topographie favorable de la région et des distances de déplacements assez courtes représentent des éléments qui jouent en faveur des modes de transports doux. Le taux d'utilisation du vélo parmi les sondés du primaire dans la sous-région Sud-Est est, par exemple, relativement élevé alors qu'au Centre, ils sont moins nombreux à se

déplacer en vélo pour rejoindre leur lieu d'activité. La pratique du vélo est fortement influencée par les distances à parcourir et par l'évaluation de la dangerosité des déplacements par les usagers. Pour les plus jeunes, la dangerosité de l'environnement routier est généralement appréciée par les parents qui souvent décident du moyen de transport le plus approprié pour les déplacements.

## 6.2 Dans le périmètre AggloY

---

L'étude sur le périmètre compact de l'agglomération a permis de relever de grandes disparités dans le choix du mode de transport suivant le sens du trajet et la distance à parcourir. Si pour les trajets interurbains depuis Yverdon, l'utilisation de la voiture est comparable à celle des transports publics, les déplacements qui ont pour origine les communes périphériques de l'agglomération voient une augmentation d'usagers des

L'analyse a également révélé une grande disparité dans la proportion de jeunes utilisant les modes doux pour des déplacements inter-urbains et ceux les utilisant pour des déplacements interurbains. Ce mode de transport rencontre en effet un réel succès sur les distances courtes tandis que sur des distances plus longues les TP et la voiture lui sont préférés.

Les enjeux liés à l'utilisation des modes de transports publics et doux sont ainsi primordiaux en vue du développement démographique prévu dans le cadre de l'agglomération à l'horizon 2030. En effet, les habitants supplémentaires et les emplois générés par ceux-ci conduisent à se poser déjà aujourd'hui la question des mesures à envisager, de manière à absorber ces prochaines mutations de manière organisée et durable.

Il importe dès lors de déterminer des axes de réflexions cohérents qui permettent de travailler sur l'offre de mobilité aux habitants de la région et la qualité de vie qui en dépend. La complémentarité des transports et l'amélioration des moyens infrastructurels liés aux déplacements des jeunes dans le cadre scolaire et parascolaire – qui génèrent un nombre de déplacements souvent sous-estimé – représentent, dans ce contexte, un gisement important abordé dans le chapitre suivant.





## AXES DE RÉFLEXIONS

---

## 7.1 Consultation des acteurs concernés

---

Les résultats préliminaires de l'étude ont été discutés dans le cadre de différentes présentations auprès des milieux qui, d'une manière ou d'une autre, agissent sur l'offre et la pratique des loisirs des populations concernées (autorités politiques, parents, milieux scolaires et parascolaires). Les premières discussions ouvrent un certain nombre de réflexions de terrain très prometteuses. Leur présentation ici doit être comprise comme une base de réflexion permettant à tous les acteurs de prendre à leur compte les résultats de l'étude et d'étudier comment, de manière concrète et créative, ils pourraient travailler dans le sens des axes mis en évidence.

Il conviendra ensuite de rassembler les différents acteurs, d'approfondir la faisabilité des réflexions et d'aborder un calendrier de mise en œuvre.

## 7.2 Infrastructures scolaires et parascolaires

---

### 7.2.1 Equipement sportif et créatif

Les réflexions devraient porter ici sur **l'amélioration de l'équipement sportif et créatif**, notamment au sein des écoles. Les résultats de l'étude ont montré un certain manque d'offre d'activités proposées aux jeunes soit directement à la fin des cours soit lors de la pause de midi lorsque les établissements programment une pause de deux heures, comme c'est le cas dans les régions Nord-Ouest et Sud-Est. L'amélioration des infrastructures et le développement d'activités de loisirs, selon des horaires coordonnés et à proximité immédiate des lieux de cours permettrait de diminuer drastiquement les trajets «inutiles» entre l'école, le domicile et le lieu d'activité.

### 7.2.2 Stockage de matériel sécurisé

L'absence de lieu de stockage sûr pour le matériel lié au loisir (sac de sport, instrument de musique, etc.) dans le cadre scolaire génère également des trajets inutiles vers et de la maison en raison, d'une part, de la difficulté à emporter et garder toute la journée son matériel avec soi, et, d'autre part, du risque de vol et dégradation du matériel qui peut être coûteux. **L'installation de casiers ou de locaux sécurisés et adaptés** permettrait de réduire fortement ce type de trajets.

### 7.2.3 Cantines scolaires, alimentation

Les mesures mentionnées plus haut ne sont pas envisageables sans une certaine **prise en charge de l'étudiant**. La réflexion devrait être étendue à l'accueil, notamment pour les repas. En effet, l'enquête et les discussions qui s'en sont suivies avec les associations de parents d'élèves, ont révélé que les possibilités offertes dans le cadre de l'école, non seulement à midi, mais aussi après les cours, sont insuffisantes. Les élèves sont donc très souvent contraints de rentrer chez eux à midi et après les cours avant de se rendre à leurs activités de loisirs. Une réflexion autour de **la mise en place de cantines devrait donc être initiée**.

### 7.2.4 Structures d'accueil en général

Soutenir et développer **des structures d'accueil parascolaire** pourrait également porter ses fruits. Les exemples du CRA, de la Croquette, d'Espaces Jeunes ou encore du Checkpoint, démontrent l'importance et la pertinence de ce type d'associations

et s'inscrit dans la politique de la Loi sur l'accueil de jour des enfants (LAJE), mise en place notamment à Yverdon-les-Bains dans le cadre du Réseau d'Accueil de jour des enfants d'Yverdon-les-Bains et environs (RÉAjy).

## 7.3 Communication

---

Il est primordial de **sensibiliser les jeunes et leurs parents** en leur donnant les outils qui leur permettent de comprendre l'importance et les enjeux liés aux choix de leurs modes de déplacement. Pour ce faire, un travail devrait être consenti dans **la mise à disposition d'informations pertinentes et convaincantes**. Un site internet dédié à cette problématique, pourrait, par exemple, servir de plateforme d'information en fonction des besoins de chacun et rendre sensible aux avantages que peuvent avoir la multimodalité et l'usage des transports publics et doux. Il constituerait un axe important en matière de stratégie de communication

## 7.4 Mobilité

---

### 7.4.1 Transports publics

L'image que renvoient les différents modes de transport influence fortement l'usager à l'heure de choisir l'un ou l'autre de ces modes. Le travail de communication relevé au point précédent est donc essentiel. Il ne suffit toutefois pas à améliorer l'attractivité des transports si des mesures ne sont pas simultanément prises sur le terrain. Cette enquête a permis de faire ressortir un certain nombre de points qui contribuent à dégrader la perception des TP. Ainsi, malgré une **bonne accessibilité** notée sur l'ensemble du territoire de l'agglomération, **la fréquence est jugée insuffisante à certaines heures de la journée et le week-end**. La prise en compte de cet élément permettrait également de favoriser l'utilisation des transports publics par le **renforcement de son efficacité, mais également de son image, notamment auprès des non-usagers**.

D'autres contraintes ont également été relevées par rapport à l'offre en matière **d'abonnements scolaires**. Pour les régions Nord-Ouest et Sud-Est, les abonnements sont destinés uniquement à l'usage scolaire, c'est-à-dire au transport de l'enfant de son domicile à l'école et de l'école à son domicile. Pour la région Centre, les abonnements sont valables pour tous les déplacements et sur tout le réseau Mobilis. Les loisirs étant souvent pratiqués hors de la commune de domicile ou de l'école, il serait intéressant de pouvoir **ouvrir l'offre de transport à tous les élèves pour toutes les zones de l'agglomération, voire d'étendre le réseau Mobilis**.

**La desserte auprès des centres de loisirs et sportifs pourrait également faire l'objet d'une plus grande attention** dans le cadre de la mise en place du réseau d'agglomération. Des lieux comme le stade municipal, la piscine, le Tennis Club d'Yverdon-les-Bains ou le terrain de foot des Tuileries, génèrent un nombre important de déplacements et ne sont pour autant pas desservis de manière optimale. **Des concepts d'offre à la demande**, du type CarPostal «Allobus» ou «PubliCar», pourraient également être développés en fonction de demandes spécifiques (activités tardives en soirée dans des lieux non desservis, comme ceux mentionnés plus haut par exemple).

## 7.4.2 Mobilité douce

Bien que ces points n'aient pas été évoqués directement par les jeunes dans le cadre de l'étude qualitative, la sécurité routière et le vandalisme semblent être les points sensibles de l'usage du vélo et d'autres types de mobilité douce. On note beaucoup d'appréhension chez les parents lorsqu'il s'agit de laisser son enfant circuler seul dans le trafic. Là aussi, la sensibilisation auprès des jeunes, mais aussi auprès des parents devrait être un instrument efficace pour la promotion de la MD. La possibilité de laisser un vélo à proximité des infrastructures fortement utilisées en toute sécurité, voire dans des lieux fermés ou surveillés tel que la Vélostation de la gare d'Yverdon-les-Bains, favoriserait largement ce choix modal.

- Le **développement de voies de circulation garantissant la sûreté et le confort pour la marche et le vélo** permettrait de capter les usagers intra-urbains se déplaçant en voiture en améliorant la sécurité du déplacement et l'accessibilité aux infrastructures de loisirs. Ces aménagements permettraient également d'étendre les continuités intra-urbaines des communes à un niveau supra-communal et ainsi favoriser les déplacements interurbains à vélo ou à pied.
- En plus d'une topographie favorable aux déplacements en mode doux, la région yverdonnoise jouit naturellement d'un cadre paysager propice à ce type de trajet avec la présence de **canaux fluviaux**. L'aménagement de ces derniers permettrait **d'augmenter l'attractivité des modes doux en proposant des voies de circulation insérée dans un cadre naturel** valorisant le patrimoine de la région.

## 7.5 Monitoring de l'étude

---

Il importe finalement de retenir que cette étude s'inscrit dans un contexte de constante évolution. Pour bien comprendre la pertinence de ce travail, il est donc nécessaire de la répéter dans le temps (tous les 5 ou 10 ans) afin de pouvoir déceler les constantes et l'évolution, et dégager les indicateurs permettant de guider le processus de mise en place de mesures sur le long terme.

Il serait également utile de pouvoir approfondir l'analyse de ce type d'enquête en croisant les résultats avec d'autres données sociodémographiques comme le genre, la classe sociale, le niveau d'étude, etc.

La future étude pourrait également se concentrer sur les **questions liées à l'accompagnement des enfants sur les lieux de loisirs et au covoiturage**. Un certain flou entoure les motivations qui poussent les parents à accompagner leurs enfants dans leurs activités malgré les contraintes de temps et d'argent. Ainsi, **le covoiturage** pourrait fournir un potentiel de mobilité intéressant à développer avec une meilleure connaissance des besoins et contraintes. Dans la même optique, les motivations qui poussent les jeunes à passer par leur domicile entre l'école et l'activité de loisir (lorsqu'elles ne sont pas d'ordre logistique comme précisé sous le point 6.2.2) devraient également être approfondies.





## CONCLUSIONS

---

## 8.1 Mesures infrastructurelles de mobilité

---

Tout comme la population adulte yverdonnoise, les jeunes sont fortement dépendants de l'automobile. Les raisons de s'affranchir de ce moyen de déplacement sont surtout le fait de contraintes de circulation (embouteillages, manque de stationnement), mais également d'un engagement écologique pour certaines personnes (V. Kaufmann, 2012). C'est donc, entre autres, sur une nouvelle gestion du stationnement que mise la commune d'Yverdon-les-Bains. Son objectif est de maîtriser le trafic, de dynamiser les activités commerciales du Centre, d'améliorer les conditions de circulation des transports publics et de la mobilité douce, et de revaloriser les espaces publics.

Mis à part la perception du coût, ce sont surtout des cadences jugées insuffisantes dans la région nord vaudoise qui desservent l'utilisation des transports publics (V. Kaufmann, 2012). La Confédération, le Canton et les communes investissent 652 millions de francs pour la modernisation du réseau ferroviaire régional. La fréquentation des trains régionaux sera renforcée par l'amélioration des cadences horaires, des connexions au réseau RER et du confort. CarPostal augmente l'offre sur la ligne Yverdon-les-Bains-Grandson-Gorgier<sup>4</sup> et apportera des améliorations ponctuelles et ciblées en fonction des demandes. La liaison Travys Yverdon-les-Bains – Sainte-Croix passera d'une cadence actuelle à l'heure à la demi-heure aux heures de pointe.

Une topographie douce, des distances courtes et une perception de la dangerosité quasi nulle, là sont les atouts de la région yverdonnoise pour développer la mobilité douce, priorité du projet d'agglomération. L'objectif est d'offrir des itinéraires piétons et cyclables directs, sécurisés et attractifs pour tous les usagers, de diminuer les nuisances (pollution, bruit) liées à l'utilisation de l'automobile, d'augmenter la sécurité des piétons et des cyclistes et de favoriser l'activité physique.

## 8.2 Mesures non infrastructurelles

---

L'intérêt d'une étude comportementale comme celle-ci est de rendre rapidement visibles **des possibilités concrètes d'amélioration** de la situation en montrant clairement les obstacles réels ou supposés qui freinent le développement d'une mobilité durable. Dans ce sens, ce type d'étude permet dès lors de lancer très rapidement une discussion créative auprès des acteurs du système et d'aboutir à des améliorations qui peuvent paraître légères, mais dont les effets de levier sont importants. Disposer de locaux ou casiers sécurisés pour le matériel de loisir dans les écoles est emblématique de ce type de mesures.

L'étude montre toutefois aussi que les multiples mesures qui pourraient être prises ne pourront déployer une utilité que dans le cadre d'une coordination étroite de tous les partenaires impliqués.

*«C'est une bonne chose de demander l'avis des jeunes concernant les transports publics, car on peut résoudre des problèmes que jamais on n'aurait pu résoudre sans la communication.»*

Nathan<sup>5</sup>, 18 ans, Yverdon

---

<sup>4</sup> La ligne 630 étant une des lignes les plus utilisées par l'ensemble de l'échantillon

<sup>5</sup> Prénom fictif



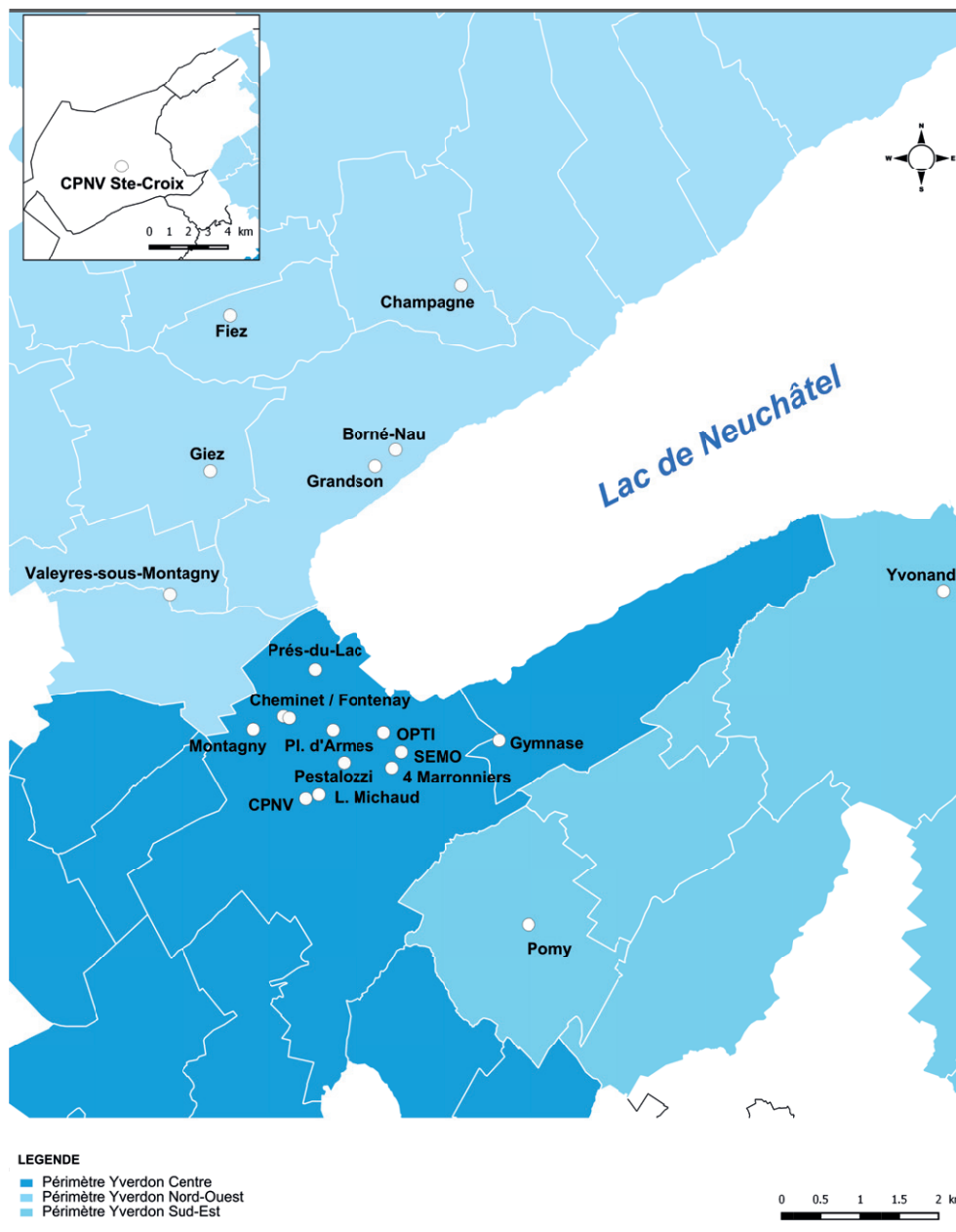
## 9.1 Annexe 1: méthodologie

### 9.1.1 Périmètres d'étude

#### 9.1.1.1 Périmètre régional

Afin de récolter les données nécessaires à l'élaboration de cette étude, une vaste enquête par questionnaire (*cf. annexe: questionnaire*) a été menée auprès des jeunes en formation dans le périmètre élargi de l'agglomération (*cf. carte 2*). La participation de la Direction générale de l'enseignement obligatoire (DGEO), par le biais des établissements scolaires, et des centres de formation supérieure et professionnelle a largement facilité la récolte des données. (*cf. carte ci dessous et annexe 8, P.78 arrondissements scolaires et centres de formation*)

#### Localisation des établissements scolaires et centres de formation



Le sondage était également ouvert sur le site AggloY (env. <1% des répondants). La période de diffusion s'est étendue d'avril à octobre 2014; plus de 1'250 questionnaires ont été remplis.

Les données récoltées ont ensuite été classées en fonction du degré d'étude des jeunes et pondérées en fonction des effectifs des établissements scolaires.

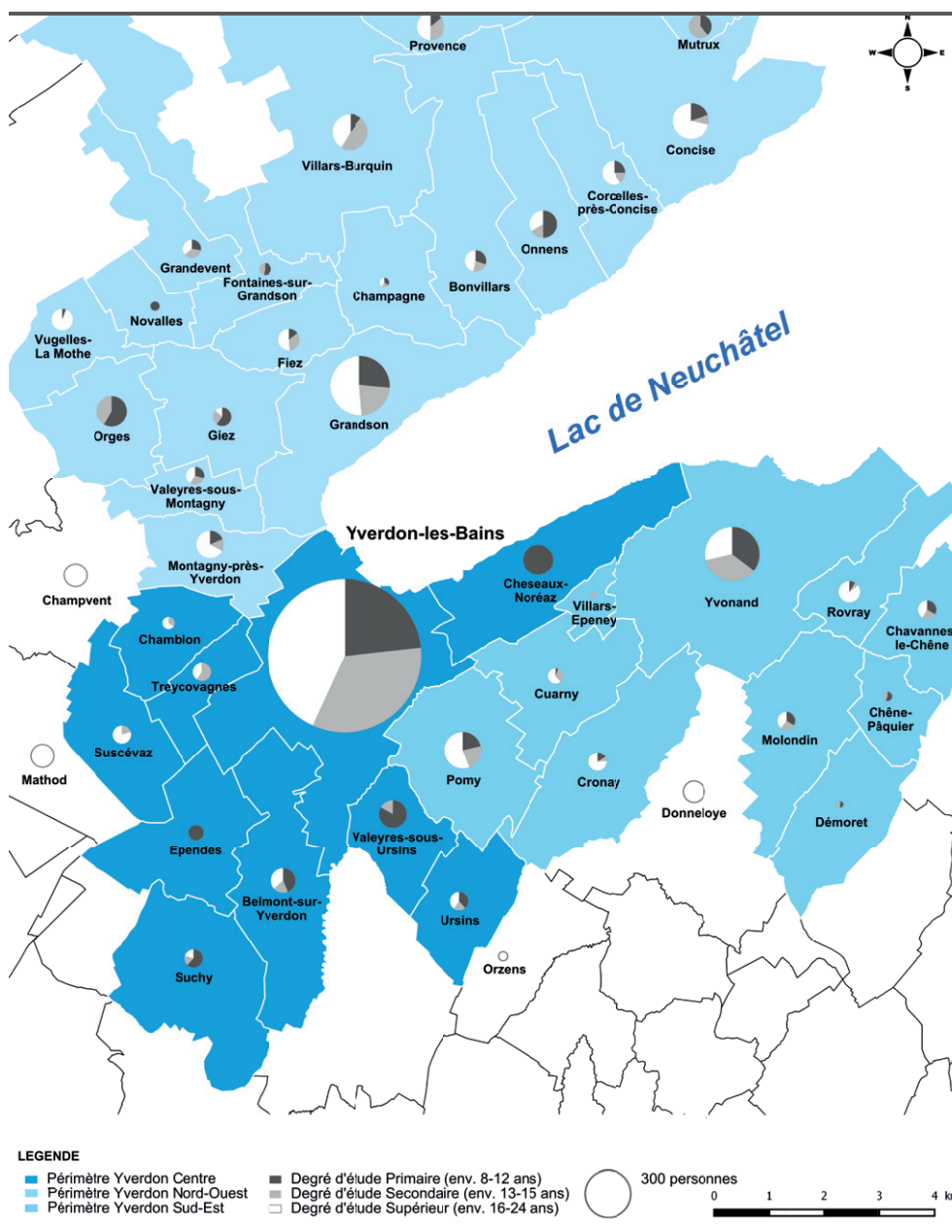
Seuls les effectifs des collèges ayant eu un taux de retour supérieur à 0% ont été retenus. Cela a permis une extrapolation des données originales à une population de 7'500<sup>5</sup> jeunes pour une population estudiantine totale de 8'000 personnes que compte la région.

Cette méthode de pondération a également déterminé le découpage du périmètre d'étude qui se base sur l'établissement scolaire fréquenté. Cette subdivision regroupe les collèges ayant des caractéristiques d'accessibilité en transport comparables en trois sous-régions (Nord-Ouest, Centre et Sud-Est) qui correspondent aux aires d'arrondissements scolaires pour les degrés d'études primaires et secondaires. Ce périmètre régional regroupe 38 communes depuis ou vers lesquelles les jeunes effectuent un déplacement pour l'activité de loisirs.

---

<sup>5</sup> Primaire: environ 8 à 12 ans – Secondaire: environ 13 à 15 ans – Supérieur: environ 16 à 24 ans

## Domicile des répondants en fonction de leur âge (périmètre régional)



A noter que pour la sous-région Sud-Est du degré d'étude Primaire, le collège de Pomy (regroupant les communes de Pomy et Cronay) a été individualisé puisque celui-ci n'a pas les mêmes caractéristiques de desserte en transport que le collège d'Yvonand. L'opération n'a pas été répétée pour le degré d'étude Secondaire étant donné que la sous-région Sud-Est ne comporte qu'un seul établissement secondaire, à savoir celui d'Yvonand.

Le périmètre plus vaste du degré d'étude Supérieur (s'étendant pour 30% des sondés au canton de Vaud et aux régions limitrophes), les sous-régions ne correspondent plus aux sous-périmètres précédemment définis même si le découpage des sous-régions est

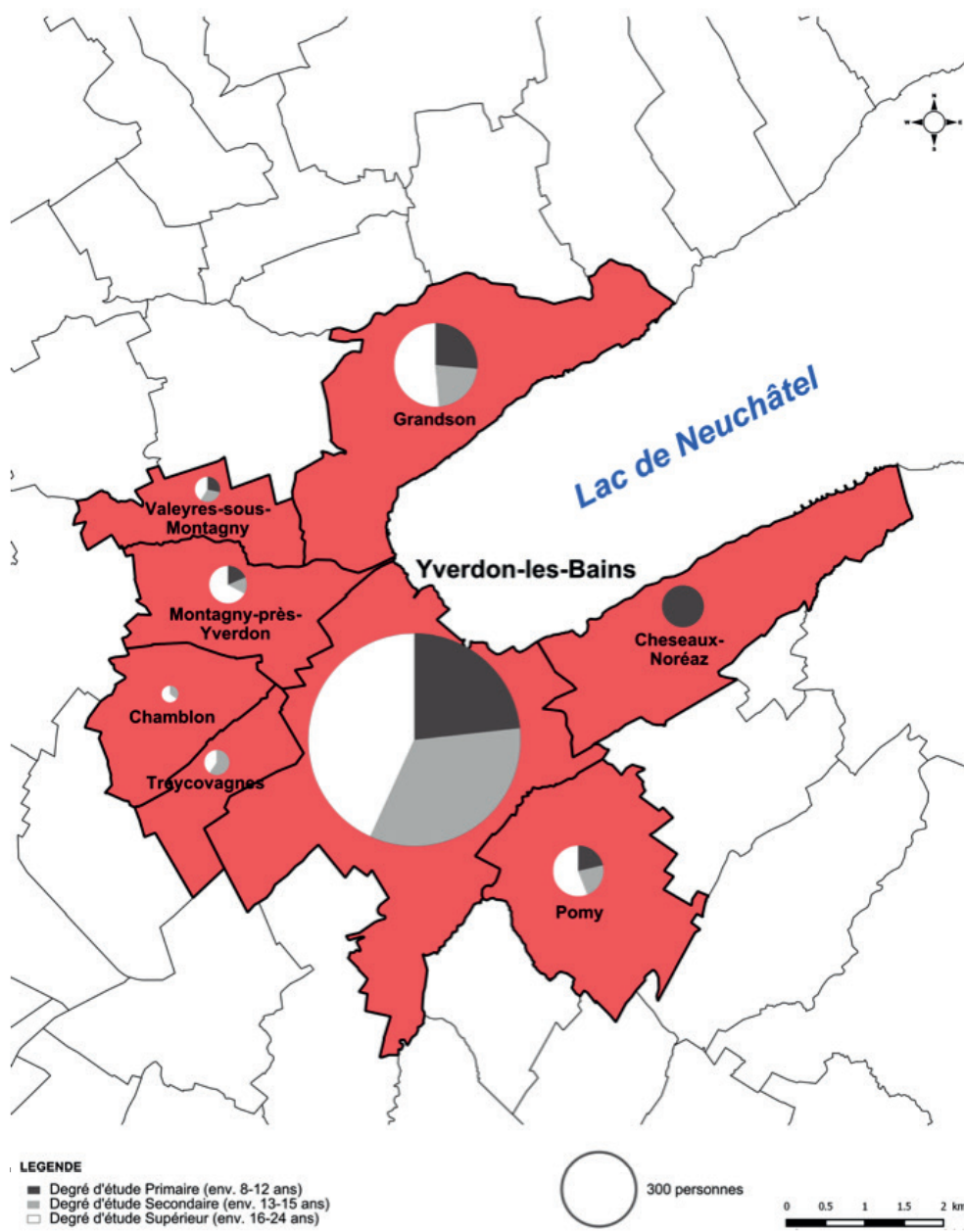
également en fonction de l'établissement scolaire fréquenté. Ainsi, pour cette population, le Sud-Est correspond aux effectifs du gymnase, le Centre à ceux du CPNV Yverdon, du Semo et de l'Opti et le Nord-Ouest à celui des effectifs du CPNV Sainte-Croix.

Ce découpage en trois secteurs sert dès lors de référence pour les chapitres traitant des comportements de mobilité sur le périmètre régional.

### 9.1.1.2 Périmètre compact AggloY

Le périmètre compact de l'agglomération – beaucoup plus restreint que le périmètre régional – a été retenu pour les analyses sur les déplacements effectifs selon le moyen de transport utilisé et le sens des trajets (intra- ou interurbains).

## Périmètre de l'agglomération yverdonnoise



### 9.1.2 Traitement des données

Les données récoltées au travers de questionnaires individuels en ligne ont été exportées dans un fichier tableur afin de permettre une représentation graphique de chaque question.

Les représentations cartographiques ainsi que des analyses complémentaires ont été réalisées par le Bureau d'agglomération AggloY afin de compléter et soutenir l'interprétation des résultats.

### 9.1.3 Limites méthodologiques

Les conclusions de Sigmaplan AG sur les limites méthodologiques sont les suivantes: De manière générale, l'enquête a produit des résultats satisfaisants. L'échantillon peut être considéré comme représentatif en raison du nombre suffisant de répondants. Toutefois, aux termes de l'analyse des résultats, quelques précisions doivent être apportées quant aux limites méthodologiques de l'étude réalisée:

#### **Méthode de récolte des informations**

Le temps de remplissage du questionnaire et le nombre de questions posées se sont révélés adaptés aux objectifs et public cible de l'enquête. Toutefois, bien que le formulaire ait été testé avant sa mise en ligne, il se peut que certaines questions aient été mal comprises ou mal interprétées par les jeunes sondés. Par exemple, la question portant sur la possession ou la disposition d'un moyen de transport concerne peut-être pour certains seulement les moyens de transports qu'ils sont en mesure d'utiliser de manière indépendante.

#### **Public cible**

En questionnant une population jeune, la part de réponses incomplètes ou incorrectes est généralement plus importante qu'en interrogeant un public d'adultes. Ceci rend la marge d'erreur plus élevée. Plusieurs questionnaires n'ont pas pu être utilisés car les données n'étaient pas suffisamment complètes.

#### **Echantillon**

La quantité de réponses obtenues au sein de la population gymnasiale n'est pas suffisante pour tirer des conclusions parfaitement représentatives sur ce groupe de population. L'étude se concentre donc sur les besoins de déplacements générés par les activités de loisirs des enfants scolarisés dans l'enseignement obligatoire primaire et secondaire.

#### **Thématiques**

Même si les questions posées ont permis d'aborder la problématique de manière assez complète, certaines thématiques mériteraient d'être approfondies ultérieurement par le biais d'entretiens en face à face avec des jeunes issus de l'échantillon.



## 9.2 Annexe 2: Analyse détaillée du périmètre régional

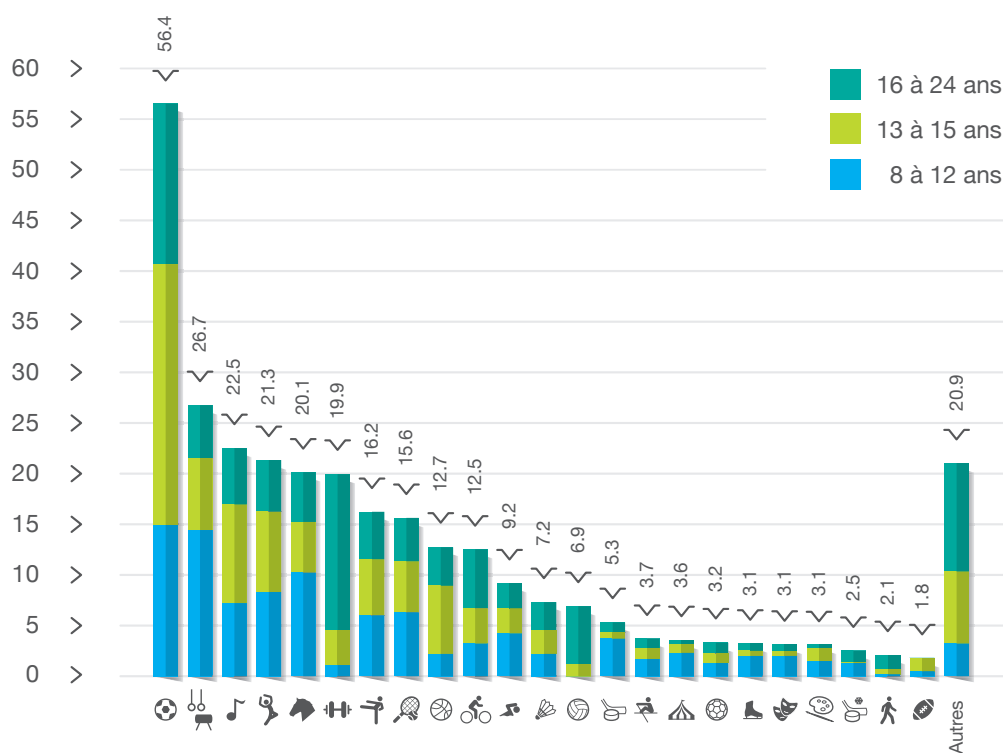
### 9.2.1 Activités pratiquées selon les classes d'âge

Les loisirs les plus pratiqués sont les sports d'équipe ou individuels avec le football en tête. Il est à remarquer également que certaines activités se démocratisent et rencontrent aujourd'hui plus de succès comme le fitness, l'équitation, ou encore l'aviron favorisé par la proximité du lac de Neuchâtel.

Selon les classes d'âge, les activités pratiquées se résument de la manière suivante:

#### Types d'activités réalisées

(en % cumulés des catégories d'âge par type d'activité)



#### 9.2.1.1 Les 8-12 ans

- 95% des 8-12 ans habitant des sous-régions Nord-Ouest et Sud-Est pratiquent au moins une activité régulière contre 80% dans la sous-région Centre.
- Pratiquent plus d'activités différentes mais de manière moins fréquente.
- D'une à trois fois par semaine<sup>6</sup>, en fin d'après-midi et soirée, et en matinée le week-end.
- Dans le périmètre régional de l'étude (cf. carte p.10) pour 95% d'entre eux, dont 60% à Yverdon.
- Le football et la gymnastique sont en tête, devant l'équitation et la danse, puis la musique, le tennis et les sports de contact.

<sup>6</sup> Primaire: environ 8 à 12 ans – Secondaire: environ 13 à 15 ans – Supérieur: environ 16 à 24 ans

<sup>8</sup> La semaine est considérée du lundi au vendredi

#### 9.2.1.2 Les 13-15 ans

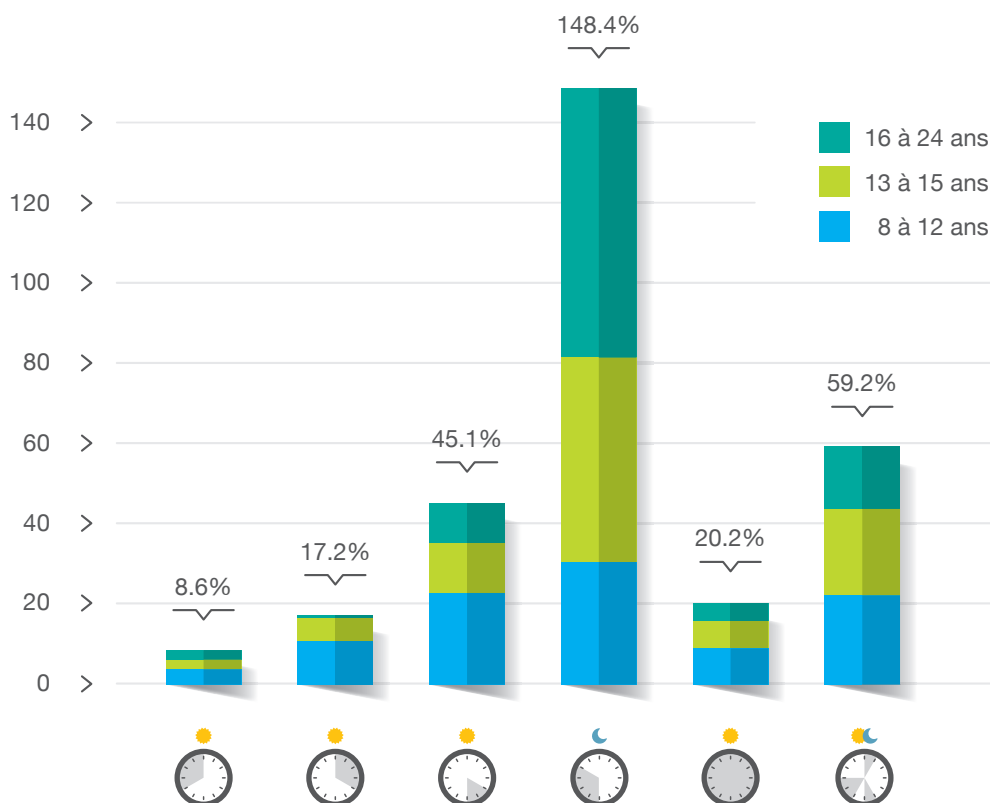
- 85% des 13-15 ans habitant dans les sous-régions Nord-Ouest et Sud-Est pratiquent au moins une activité régulière contre 70% dans la sous-région Centre.
- Pratiquent moins d'activités mais de manière plus soutenue que la classe 8-12 ans.
- De deux à quatre fois par semaine, en fin d'après-midi et en soirée durant la semaine et le matin et l'après midi durant le week-end.
- Dans le périmètre régional pour 95% d'entre eux, dont 65% à Yverdon.
- Le football est largement en tête, devant le chant, la danse et la gymnastique. La part des sports d'équipe est plus importante que les loisirs individuels, lesquels augmentent sensiblement, notamment par la pratique du fitness.

#### 9.2.1.3 Les 16-24 ans

- 65% des 16-24 ans pratiquent au moins une activité régulière.
- De manière tout aussi soutenue que les 13-15 ans.
- De deux à quatre fois par semaine, en fin d'après-midi et en soirée durant la semaine et le matin et l'après midi durant le week-end.
- Dans le périmètre régional pour 60% d'entre eux, dont 40% à Yverdon. Les 16-24 ans résident plus loin de leur lieu de formation et pratiquent dès lors, pour le 40% d'entre eux, leur activité à proximité de leur domicile.
- Le type d'activité pratiquée est moins varié que chez les plus jeunes, principalement le football et le fitness.

## Temporalité quotidienne, du lundi au vendredi, de l'activité régulière

(en % cumulés des catégories d'âge par temporalité quotidienne de l'activité)



Les activités telles que le football et le fitness sont en majorité pratiquées à Yverdon même, à noter que le gymnase dispose d'un fitness pour ses étudiants. Les sous-régions Nord-Ouest et Sud-Est attirent plutôt les gymnastes et d'autres types de sports et d'activités artistiques. La région de Payerne et environs permet surtout la pratique de l'équitation. Il est à relever que malgré la proximité du lac, peu de sports nautiques sont pratiqués de manière régulière.

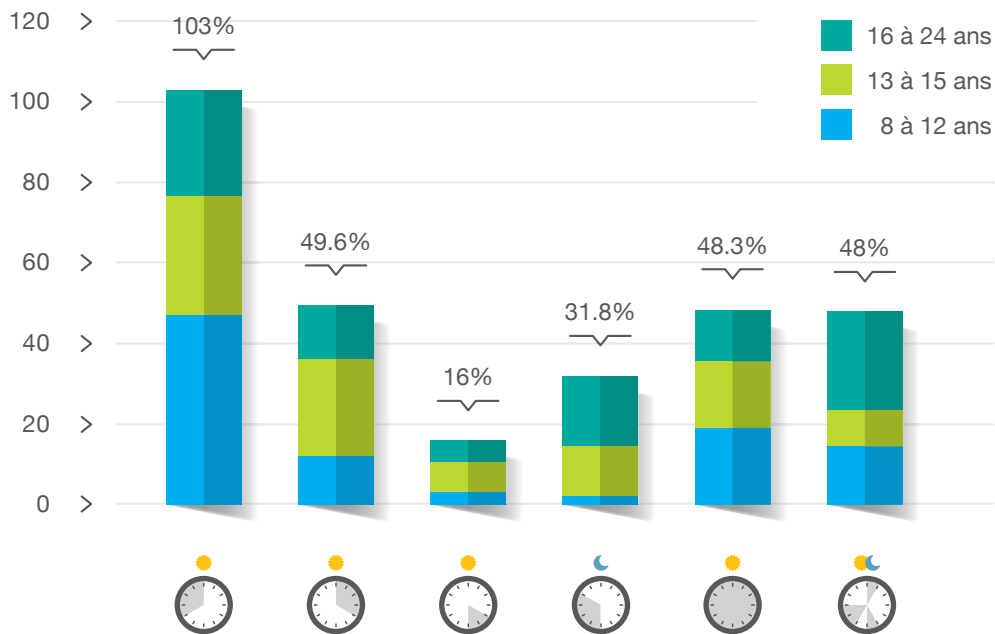
L'hypothèse la plus logique serait que ces tendances confirment l'évolution des parcours de vie des jeunes concernant les activités effectuées. Un large choix est proposé aux plus jeunes, mais celles-ci sont pratiquées alors de manière moins soutenue tandis que les plus âgés choisissent eux de poursuivre l'activité commencée dès leur plus jeune âge, ou d'y renoncer. Le choix de l'activité est donc généralement attribué, dans un premier temps, en fonction de la proximité de celle-ci au lieu du domicile car les parents ne sont pas toujours sûrs que leurs enfants la poursuivent sur le long terme.

---

## Temporalité quotidienne, en week-end, de l'activité régulière

(en % cumulés des catégories d'âge par temporalité quotidienne de l'activité)

---



Les jeunes des régions Nord-Ouest pour les 8-12 et 13-15 ans et Sud-Est pour les 13-15 ans ont la possibilité de pratiquer des activités parascolaires durant leur pause de midi, leurs horaires prévoyant une plage de 2 heures environ. Il faut toutefois relever que les repas de midi ne peuvent être proposés par les écoles, ce qui peut justifier que la pause est utilisée pour le temps de trajet et le repas à domicile au lieu de la pratique de l'activité de loisir.

Dans la zone Centre, les horaires sont organisés en continu, la proximité école/domicile permettant un retour à la maison. Certains établissements proposent une cantine. Les élèves terminent donc leurs cours en fin d'après-midi; les activités parascolaires sont proposées à la suite des cours et le mercredi après-midi.

## 9.3 Annexe 3: habitudes de déplacements liés aux loisirs

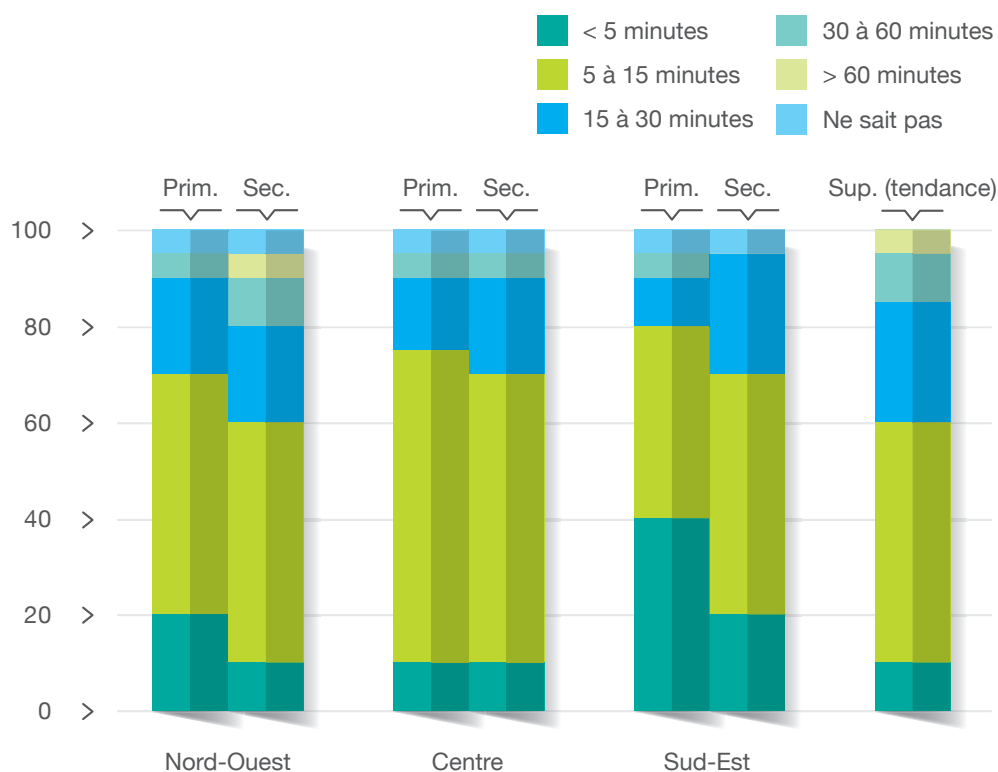
### 9.3.1 Généralités

Les déplacements s'effectuent du site de formation au domicile, puis sur le lieu de l'activité. Seul un tiers des élèves plus âgés vont directement du lieu de formation à leur activité. La proximité des déplacements école-maison et maison-activité pour le primaire et le secondaire peut expliquer ce phénomène, tandis qu'une partie des élèves du supérieur habitant relativement loin profite que leur activité soit sur le chemin de leur domicile pour effectuer un chaînage dans leurs déplacements et ainsi en diminuer le nombre.

A l'analyse de la durée du trajet pour se rendre sur le lieu de l'activité, une grande partie des étudiants, tout âge confondu (env. 75%), effectue un déplacement inférieur à 15 min. Une part marginale effectue un trajet d'une durée supérieure à l'heure. Les plus jeunes sont ceux qui se déplacent le moins longtemps tandis que les plus âgés (pour 30% d'entre eux) ont tendance à effectuer des déplacements dépassant la demi-heure.

### Durée moyenne des déplacements

par sous-régions pour les activités de loisirs et équipement en différents modes de transports

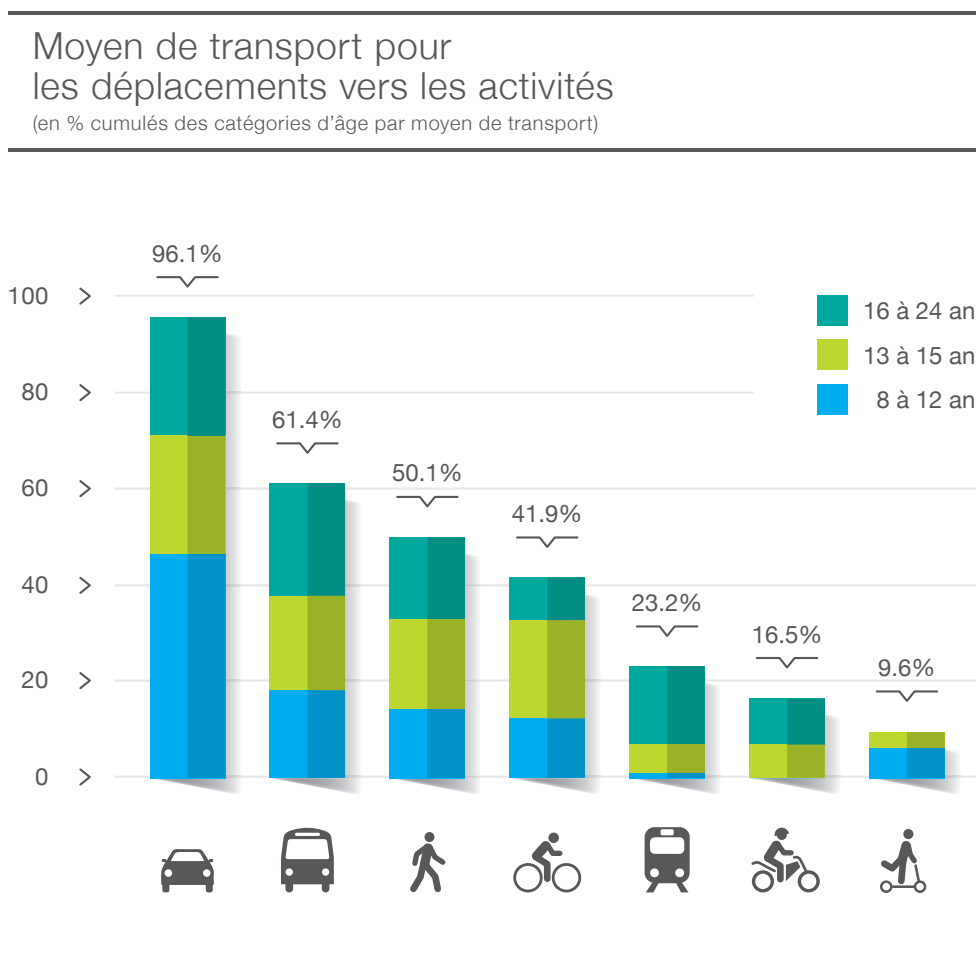


Concernant l'accompagnement des jeunes, de fortes disparités sont constatées selon les catégories d'âge. Si les plus jeunes sont fortement dépendants des adultes, et plus particulièrement de leurs parents, les plus âgés préfèrent se déplacer seuls ou avec des camarades.

Pour la catégorie 8-12 ans, il est étonnant de voir la faible proportion d'enfants accompagnés par des adultes n'appartenant pas au cercle familial (5% des 8-12 ans seulement). L'organisation nécessaire au transport de plusieurs enfants en voiture est moins aisée lorsque le trajet n'est pas fréquent. Le nombre de déplacements est multiplié et le covoiturage peu utilisé. Il ressort des différents entretiens menés après l'étude que si la demande de covoiturage émanant des parents est forte, leur disponibilité est, paradoxalement, particulièrement faible. De plus, des questions d'ordre social, d'appartenance communautaire et de confiance envers autrui ne facilitent pas ce moyen de déplacement.

Enfin, il est utile de constater que pour plus de 90% de tout l'échantillon, le retour s'effectue par le même moyen de transport que l'aller. Le déplacement retour sera dès lors considéré comme identique au déplacement aller.

Ci-dessous, la part des classes d'âge par moyen de transport utilisé pour les déplacements vers les activités.



### 9.3.2 Déplacement en voiture et deux-roues motorisés

Avant d'entrer dans l'analyse des résultats en termes de déplacement des jeunes en transport individuel motorisé (TIM), il est important de signaler l'âge minimal d'obtention des différents permis de conduire d'engins motorisés. En effet, la possibilité d'accéder à un type de transport individuel motorisé peut avoir une influence sur la perception de ce mode de transport, qui renvoie alors à une image d'autonomie et de praticité, et peut donc contribuer à déterminer le choix modal en faveur des TIM. Ainsi, dès l'âge de quatorze ans, il est possible d'obtenir un permis de conduire de catégorie M, réservé aux vélomoteurs. Dès l'âge de seize ans, il est possible d'obtenir un permis de conduire de la sous-catégorie A1, réservé aux motocycles d'une cylindrée n'excédant pas 50 cm<sup>3</sup> et d'une puissance maximale de 4 kW (de type scooter). Finalement, le permis de conduire tout autre type de véhicule motorisé est accessible dès l'âge de dix-huit ans (Ordonnance fédérale réglant l'admission à la circulation routière OAC, 1976). Il n'y a par contre aucun âge minimum requis pour l'usage des transports publics et des moyens de transport de mobilité douce (vélo, trottinette, rollers, skateboard, etc.)

Les caractéristiques de déplacement des jeunes en transport individuel motorisé (TIM) sont les suivantes:

#### 9.3.2.1 Les 8-12 ans

- Ont un **accès à la voiture familiale** et dans une très faible mesure à un deux-roues motorisé. Ils sont bien entendu véhiculés par un parent ou un proche de la famille.
- Le **50% des 8-12 ans se rend à son activité en voiture** et ce pour l'ensemble des sous-régions. Peu de différence a en effet été notée entre le Centre, qui a étonnamment le taux d'enfants véhiculés en voiture le plus haut de l'échantillon, et les sous-régions Nord-Ouest et sud-est. Concernant le taux d'enfants véhiculés en deux-roues, celui-ci est nul.
- Pour tous motifs de déplacement confondus, **les 75% des 8-12 ans se déplacent au moins 3 fois par semaine en voiture** avec leurs parents et 50% de manière quotidienne.
- Il en résulte que les adjectifs qualifiant le mieux les TIM selon cette classe d'âge sont avant tout liés à ses qualités: **rapidité** étant cité par 25% des 8-12 ans, suivi de **praticité** par 10% des plus jeunes. Seul adjectif négatif cité dans des proportions suffisantes, l'aspect **polluant** revient dans la bouche de 10% des enfants de 8-12 ans.

*« Je n'aime pas du tout les transports publics car j'ai deux voitures ».*

Nathan<sup>7</sup>, 11 ans, Pomy

#### 9.3.2.2 Les 13-15 ans

- L'équipement en TIM des 13-15 ans est très **semblable à celui des 8-12 ans**. A ceci près que ces derniers peuvent désormais conduire un vélomoteur (pour environ 15% d'entre eux).
- Comparativement à la catégorie précédente, la part des déplacements est moindre en voiture puisqu'elle atteint 25% en moyenne sur le périmètre régional. Cependant, on note une **différence entre le Centre où ce taux est plus bas que sur les**

<sup>7</sup> Prénom d'emprunt

**sous-régions Nord-Ouest et Sud-Est** (env. 20% au Centre contre 40% pour le N-O et le S-E). La part de déplacements en deux-roues est marginale.

- Là encore, pour tous motifs de déplacements, c'est près de **80% des 13-15 ans qui se déplacent au moins trois fois par semaine en voiture** avec leurs parents, dont 40% quotidiennement.
- Les adjectifs **rapide et pratique** ressortent également parmi cette classe d'âge auxquels il faut ajouter **confortable et utile**. L'impact environnemental des TIM est également présent dans leur esprit puisque l'adjectif **polluant** est souvent cité.

*« Mettre plus de pistes cyclables, plus de transports publics pour limiter les déplacements en voiture qui engendrent de la pollution de l'air. »*

Nathan<sup>7</sup>, 14 ans, Concise

### 9.3.2.3 Les 16-24 ans

- Ils se distinguent par une **disposition plus large de la voiture**, la possession du permis de conduire diminuant la dépendance à un conducteur. La part plus grande des sondés de 16-24 ans ayant accès à un scooter s'explique par le même phénomène. Rappelons également que tout sondé de 16-24 ans de notre échantillon est un étudiant, la possession propre d'une voiture est relativement rare. Suivant une courbe inverse à celle de l'âge, **le taux d'utilisation de la voiture est le plus faible de tout l'échantillon**; 25% des déplacements pour cette catégorie étant réalisé par ce moyen de transport. Les deux-roues motorisés séduisent quant à eux plus facilement les 16-24 ans puisqu'ils sont 10% à se déplacer avec un scooter.
- Ils sont encore **50% à réaliser un déplacement en voiture avec leurs parents deux à trois fois par semaine**, dont uniquement 10% quotidiennement.
- Là encore, c'est la **rapidité** de ce mode de déplacement qui est mise en avant, suivie par la **praticité** dans les mêmes proportions que les deux catégories précédentes. **L'autonomie** – à mettre en lien avec l'obtention du permis ou la possession d'un véhicule – est également souvent citée par cette classe. Enfin, la pollution que génèrent les TIM est aussi mise en avant.

*« Dès qu'il y a plus de transports publics (moyens, fréquences et donc connexions) à disposition (ville<=>campagne), l'automobile perd considérablement de son utilité.»*

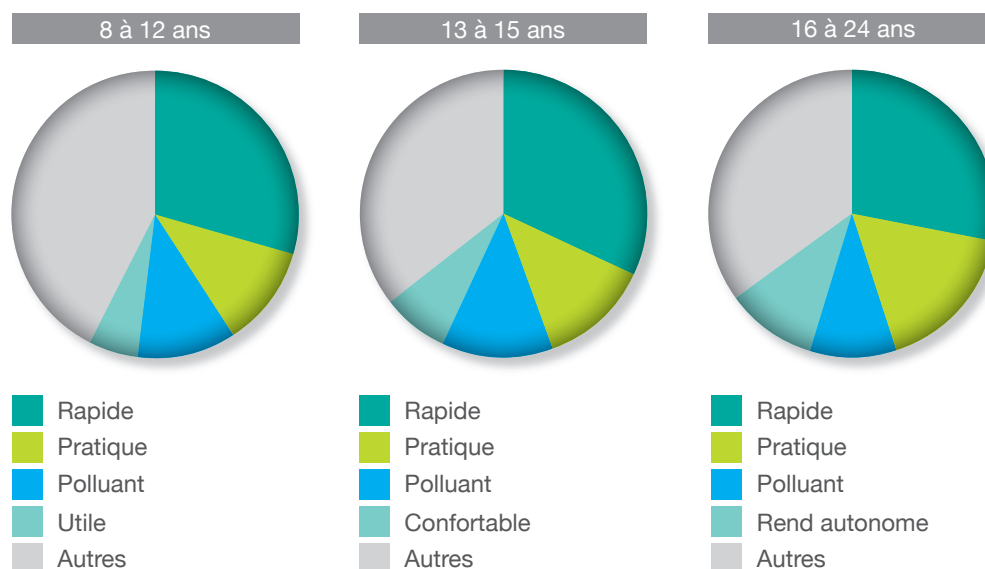
Nathan<sup>7</sup>, 19 ans, Le Lieu

Ces observations sont comparables à celles du rapport du LaSUR (V. Kaufmann, 2012) qui met en avant la forte propension des yverdonnois à avoir souvent recours à la voiture individuelle pour effectuer leurs déplacements dans une ville moyenne où la majorité des services est concentrée dans le Centre. Les nombreuses places de stationnement disponibles en centre-ville favorisent également l'utilisation de l'automobile qui jouit d'une image positive dans la population adulte (rapidité et praticité). La recherche d'un stationnement et les embouteillages sont les raisons les plus souvent évoquées par la population adulte pour utiliser d'autres moyens de transport. L'utilisation des deux-roues, tout comme le reflète notre échantillon, reste quant à elle marginale.



## Proportion des occurrences de réponses selon les adjectifs cités pour les TIM

(en % par catégorie d'âge)



En comparaison avec d'autres agglomérations comme Berne, Lausanne ou encore Genève, Yverdon possède le plus fort taux d'utilisation de la voiture pour les déplacements quotidiens.

### 9.3.3 Déplacement en transport public

En avant-propos, il est à relever que le type d'abonnement scolaire varie selon les établissements et peut permettre soit des déplacements illimités dans la zone 40 Mobilis, soit, à l'opposé, des trajets limités à l'extérieur de cette zone. Pour exemple, l'abonnement scolaire des élèves de Grandson et d'Yvonand ne leur permet pas de se rendre à Yverdon.

#### 9.3.3.1 Les 8-12 ans

- L'équipement en transport public révèle que près de **75 % des 8-12 ans disposent d'un arrêt TP à moins de 5 min. de leur domicile** et environ **30 % à moins de 5 min. du lieu de l'activité**. La grande proportion (env. 30 %) des plus jeunes ne connaissant pas la distance ou la disponibilité d'un arrêt TP proche de leur activité démontre leur faible connaissance de leur environnement quotidien ainsi qu'un manque d'autonomie.
- Près de **75 % des 8-12 ans possèdent au moins un abonnement TP pour le Centre et le Nord-Ouest**. Cette part se réduit drastiquement dans la sous-région **Sud-Est** puisqu'elle atteint seulement **25 % des sondés**. L'abonnement le plus répandu est l'abonnement scolaire dans les mêmes proportions que le Mobilis (env. 30 % des détenteurs d'abonnement) ce qui dénote des déplacements souvent limités à la sous-région pour cette classe d'âge.
- **La majorité des parents des 8-12 ans ne possède aucun abonnement TP (80 %)** et lorsqu'ils en possèdent un, c'est soit un abonnement général, soit le demi-tarif.
- Il est donc logique d'observer qu'une famille sur deux pour cette classe d'âge ne se déplace jamais ensemble en TP et que l'autre moitié ne le fait que «parfois».

**Le comportement inadéquat de certains enfants, impatientes ou turbulents, peut être un frein pour les parents à se déplacer en transports publics.**

Le choix du lieu de loisir familial est décidé en fonction de l'offre en TP par environ 20 % des familles.

- Au vu des détenteurs d'abonnement de TP, il n'est pas étonnant d'observer de fortes disparités selon les sous-régions dans le choix du moyen de transport pour le déplacement vers leur activité. Si le Nord-Ouest et le Centre, ainsi qu'une partie de la sous-région Sud-Est (secteur Pomy) regroupent **25 % des sondés comme usagers des bus, le secteur d'Yvonand en rassemble environ dix fois moins**. Autre fait marquant, la proportion d'utilisateurs du train est presque nulle pour toutes les sous-régions. Encore une fois, la proximité domicile-lieu d'activité peut expliquer cette tendance à l'utilisation du bus qui a une desserte de proximité.
- L'image des TP est beaucoup plus complexe que celle des TIM. Non seulement ce mode de déplacement comprend des véhicules aux caractéristiques différentes (train/bus), mais en plus la part des usagers étant moindre, l'image entre un utilisateur régulier et convaincu des transports peut fortement varier par rapport à une personne qui n'a jamais pris le train ou le bus. Il est donc logique que dans des proportions égales, les TP soient considérés comme **rapides et lents** à la fois – nous ne retiendrons ici que le fait que la caractéristique vitesse soit citée. Les TP sont également qualifiés **d'économiques et pratiques** dans les mêmes proportions que les adjectifs précédents, mais aussi **utiles**.

*A propos des coûts des TP: «Il devrait y avoir des abonnements spéciaux pour les écoliers.»*

Nathan<sup>7</sup>, 10 ans, Yverdon

### 9.3.3.2 Les 13-15 ans

- Dans cette catégorie également, **la proximité des arrêts TP avec le domicile est très bonne** puisque 75 % des enfants disposent d'un arrêt à moins de 5 min. de chez eux. Concernant les arrêts TP proches des activités, la sous-région Nord-Ouest semble la mieux renseignée puisqu'uniquement 10 % des 13-15 ans ne sont pas en mesure de répondre à cette question. Ces proportions augmentent fortement au Centre et au Sud-Est (env. 25 % des 13-15 ans ne savent pas où se situe l'arrêt TP le plus proche de leur activité). Dans toutes les sous-régions, 50 % des sondés disposent d'un arrêt à moins de 10 minutes de leur activité.
- Les **13-15 ans ont tendance à posséder plus d'abonnements dans le Nord-Ouest et Sud-Est qu'au Centre**. 50 % des répondants en possèdent au moins un dans les deux sous-régions périphériques alors que cette proportion descend à 30 % au Centre; corrélation logique avec la concentration des activités dans la ville d'Yverdon. Encore une fois, l'abonnement scolaire et le Mobilis sont les plus répandus, mais – différence avec la catégorie précédente, 10 % des détenteurs d'un abonnement des 13-15 ans possèdent un abonnement général.
- Concernant la possession des abonnements des parents, il est à noter que 25 % d'entre eux possèdent au moins un abonnement de TP. Les plus répandus étant également l'abonnement général et le demi-tarif dans les mêmes proportions que ceux de la classe 8-12 ans.

- Là encore, **les déplacements parents-enfants en TP sont comparables aux 8-12 ans.**
- **L'utilisation du bus est la plus forte dans le Nord-Ouest** pour les déplacements vers les activités avec 30 % des sondés se déplaçant de cette manière. Cette proportion décroît à 20 % au Centre et à 10 % dans le Sud-Est. L'utilisation du train quant à elle est constante sur tous les périmètres. Elle se maintient à environ 10 %. **Les 13-15 ans sont donc de plus grands consommateurs des TP que la catégorie 8-12 ans.**
- Pour tout type de déplacement en TP, la part du bus est très présente également (50 %), mais une proportion émergente non négligeable de 13-15 ans utilise le train (10 %).
- L'image des TP est également double pour cette classe d'âge avec la citation d'adjectifs concernant la **vitesse et le coût** dans les mêmes proportions. **La praticité** de ce mode de transport revient dans de fortes proportions également tout comme **son utilité.**

*«Bus pas à l'heure pour l'école, horaire pas pratique au niveau scolaire. J'espère que les horaires changeront pour que ce soit plus pratique.»*

Emma7, 15 ans, Yverdon

#### 9.3.3.3 Les 16-24 ans

- Environ **85 % des 16-24 ans disposent d'un arrêt TP à moins de 10 min.** de leur domicile, dont 65 % à moins de 5 min. La connaissance de leur environnement quotidien est également mieux maîtrisée puisque l'ensemble des sondés de cette classe est capable de déterminer la proximité de l'arrêt TP le plus proche de leur activité. Pour 45 % d'entre eux, celui-ci se situe à moins de 5 min.
- Là encore, on remarque des **disparités entre le Centre et les deux sous-régions périphériques dans la possession des abonnements de transports publics**, et ce pour les mêmes raisons que celles citées précédemment. Si près de 70 % des jeunes de 16-24 ans domiciliés dans le Nord-Ouest ou le Sud-Est disposent d'un abonnement TP, cette proportion diminue à 50 % au Centre. Concernant le type d'abonnement possédé, le scolaire disparaît au profit de l'abonnement général et du Mobilis (respectivement 25 % et 50 %). Le demi-tarif est utilisé par 20 % des détenteurs d'abonnements TP.
- La proportion de **parents qui disposent d'un abonnement TP est très semblable aux chiffres des catégories précédemment citées.**
- L'utilisation du bus est la plus forte dans la sous-région Sud-Est pour les déplacements vers les activités (env. 35 %). Cette proportion décroît au Centre (20 %) et également dans la sous-région Nord-Ouest (env. 10 %). L'utilisation du train est inversement proportionnelle à celle du bus avec des taux d'utilisation de 30 % au Nord-Ouest, 15 % au Centre et dans le Sud-Est.
- La cherté des TP est la première caractéristique qui ressort de l'image des 16-24 ans. Rien d'étonnant puisque désormais – du moins dans la majorité des cas –, ce coût est à leur charge. Viennent ensuite dans des proportions semblables la rapidité et la lenteur du transport ainsi que sa praticité. Le qualificatif utile est également bien représenté.

«J'ai jamais trop aimé les transports en commun. Je suis plus tranquille dans une voiture avec quelqu'un que je connais. Je me sens plus à l'aise. Je suis une fille que la marche ne dérange pas, mais des fois, après de longues journées, j'aimerais bien que la gare ou l'arrêt de bus soit plus près.»

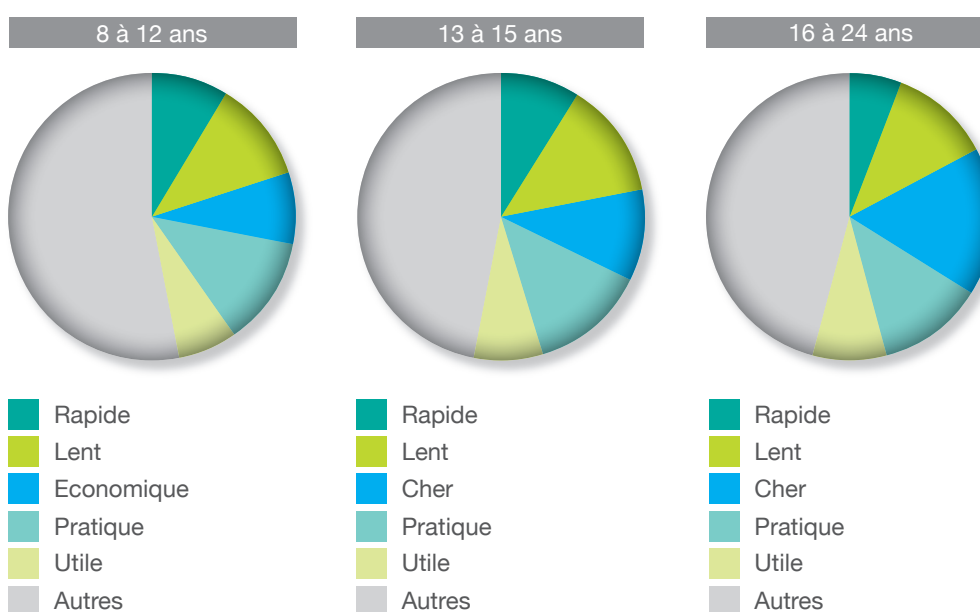
Emma<sup>7</sup>, 17 ans, Orbe

«Je pense que les transports publics devraient réduire les prix, car un plein tarif à 3,50 ça fait très cher pour un ticket valable qu'une heure.»

Nathan<sup>7</sup>, 17 ans, Yverdon

## Proportion des occurrences de réponses selon les adjectifs cités pour les TP

(en % par catégorie d'âge)



La comparaison avec les observations du LaSUR (V. Kaufmann, 2012) concernant les TP corrobore les affirmations quant à la faible part de détenteurs d'abonnements chez les parents. Les adultes ont en effet, de manière générale, une image assez négative des transports publics. Cette image est toutefois différente si le sondé est un utilisateur régulier des TP ou s'il fait un usage exclusif de la voiture. Les principales sources de mécontentement vis-à-vis des TP dans la région yverdonnoise sont les cadences jugées insuffisantes aux heures creuses et le coût d'un titre de transport.

La différence fondamentale dans l'utilisation des moyens de transport public tient au fait que les TP dits urbains (Travys et une partie des bus CarPostal) sont avant tout utilisés par les adultes résidants dans le périmètre Nord vaudois, tandis que les lignes de train sont fréquentées par les pendulaires habitant notamment Lausanne et se rendant à Yverdon pour le travail ou d'autres activités.

En comparaison des trois autres agglomérations examinées dans l'étude LaSUR, les résidents du Nord vaudois ont une image plus négative des transports publics qui se répercute directement sur leur utilisation. Pour l'exemple, 34 % des personnes sondées à Yverdon ne prennent jamais un transport public urbain, ce qui est dix fois supérieur aux chiffres bernois (V. Kaufmann, 2012). Ce chiffre s'explique en grande partie par la morphologie et la démographie des deux villes: Yverdon est une ville moyenne – concentrant les activités de toute l'agglomération en son centre – tandis que Berne est composée de plusieurs centres – reliés entre eux par les TP – qui rassemblent plusieurs activités. La taille et la topographie d'Yverdon permettent également une utilisation plus aisée des modes de mobilité doux alors qu'à Berne, les TP offrent un des systèmes les plus efficaces de Suisse. Il est donc normal que les chiffres divergent fortement entre l'utilisation bernoise et yverdonnoise de ce mode de transport.

### 9.3.4 Déplacement à pied ou à vélo

#### 9.3.4.1 Les 8-12 ans

- Ils représentent la catégorie la mieux équipée en modes doux de tout l'échantillon. Plus de **90 % des 8 12 ans possèdent un vélo** et à choix un skate, des rollers ou une trottinette (ci-après moyens de MD alternatifs) dans les mêmes proportions.
- L'utilisation des différents moyens de transport doux pour les déplacements liés aux activités est **très inégale suivant les sous-régions**. Si l'utilisation du vélo atteint péniblement les 10 % d'utilisateurs dans le Nord-Ouest et Centre, un jeune sur cinq utilise le vélo dans la région de Pomy et presque un sur deux à Yvonand. Malgré la forte possession de moyens de MD alternative, ceux-ci ne sont que peu employés dans les trajets effectifs. Ils s'apparentent dans ce cas plus à un loisir en soi qu'à un moyen de déplacement à proprement parler. Enfin, on note une différence dans les déplacements à pied plus nombreux au Centre (env. 20 %) qu'en périphérie (env. 10 %).
- Là encore, il faut distinguer les utilisateurs des non-usagers des MD. Dans l'ensemble, la caractéristique **vitesse** de déplacement est la plus citée, suivie par le fait que ce mode soit **économique** et ses côtés **écologique** et **sain**.

*«Aller à pied, en vélo ou en trottinette à notre activité c'est pratique, pas dangereux, rapide et amusant!». »*

Emma<sup>7</sup>, 12 ans, Yvonand

#### 9.3.4.2 Les 13-15 ans

- **80 % des 13-15 ans possèdent un vélo** et environ 60 % un moyen de MD alternatif.
- Pourtant, **suivant les sous-régions les déplacements en MD restent peu fréquents**. Le Nord-Ouest ne regroupe que 5 % de sondés se déplaçant en vélo vers leur activité et 10 % à pied. Les déplacements en moyen de MD alternative restent quant à eux marginaux, étant plus considérés comme un loisir qu'un réel moyen de transport.

- Les 13-15 ans ont plus tendance à utiliser la marche et le vélo dans les sous-régions Centre et Sud-Est. Cette propension est permise par la proximité des lieux d'activités. Les déplacements en moyen de MD alternatif sont également marginaux dans ces deux sous-régions.
- Les adjectifs **cités** par cette classe sont **comparables aux 8-12 ans**.

*«Promouvoir la mobilité douce dans une ville possédant des pistes cyclables dignes de ce nom... Oui! Il y a encore du travail à accomplir!»*

Emma<sup>7</sup>, 15 ans, Yverdon

#### 9.3.4.3 Les 16-24 ans

- **Ils sont les moins bien équipés en transport doux.** Si un peu plus de 60 % des sondés possèdent un vélo, ils ne sont plus qu'environ 30 % à posséder une trottinette, un skate ou des rollers.
- Peu importe la sous-région, **aucun élève des 16-24 ans n'effectue un déplacement vers son activité par un moyen de MD alternatif.** Les **usagers du vélo ne dépassent pas les 10 %**, et ce, peu importe la sous-région considérée, tandis que des variations entre les sous-régions pour les déplacements à pied sont constatées. Les pratiquants de la marche sont presque 30 % dans le Nord-Ouest tandis que cette moyenne chute dans le Sud-Est qui atteint difficilement les 10 %. Le Centre regroupe 20 % d'usagers de la marche pour leurs déplacements vers une activité.
- **L'image de ce mode de transport est clairement moins nuancée que chez les catégories précédentes**, celui-ci étant avant tout considéré comme lent et peu pratique. Le critère coût revient également en le qualifiant d'**économique**, puis le côté **écologique et sain** de ce mode de transport.

*«Je n'aime pas ces nouveaux horaires de la ligne 604! Les bus passent devant le CPNV 2 min. avant la fin des cours, ce qui fait que je dois me stresser pour rentrer chez moi le midi. C'est fatigant! »*

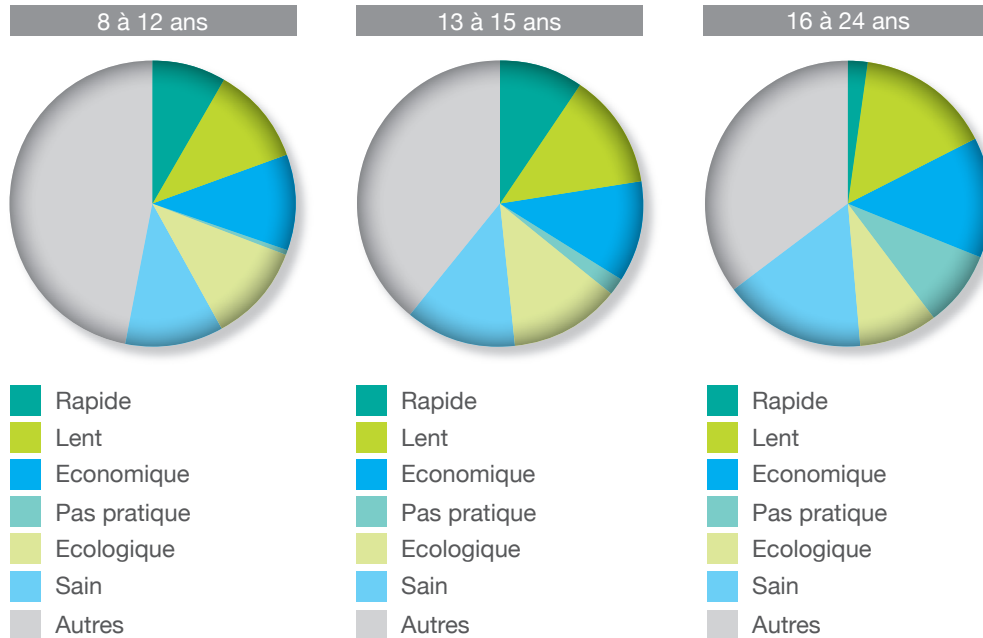
Nathan<sup>7</sup>, 18 ans, Montagny

---

## Proportion des occurrences de réponses selon les adjectifs cités pour la MD

(en % par catégorie d'âge)

---



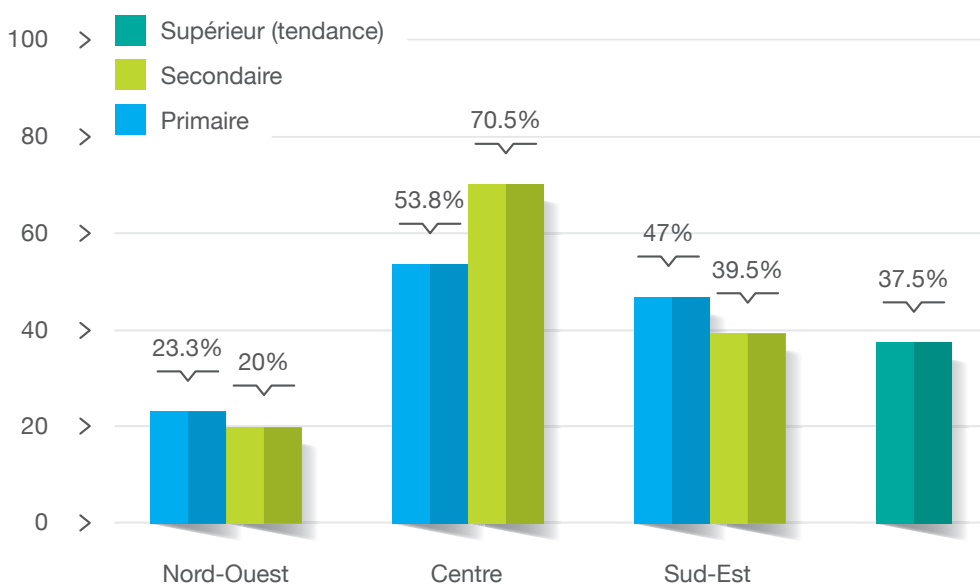
La possession d'un vélo chez les jeunes suit la tendance relevée chez les adultes par le LaSUR, et ce peu importe si nous considérons le Centre ou les deux sous-régions périphériques. Il jouit logiquement d'une bonne image auprès de la population yverdonnoise et, étonnamment – tout comme dans notre échantillon – n'est pas spécialement considéré comme dangereux, puisque cet adjectif n'est ressorti dans aucun des questionnaires (V. Kaufmann, 2012). Cette affirmation doit toutefois être nuancée. Si les adultes jugent les moyens de transport doux, vélo compris, peu dangereux, ce jugement reflète probablement leur propre expérience. L'évaluation de la dangerosité sera certainement différente s'il s'agit de leurs enfants ce qu'ont confirmé des entretiens réalisés avec des parents sur la base des résultats préliminaires. Les parents expriment aussi des difficultés avec les questions liées aux nombreux vols de vélos. Ce point est pour eux, sans doute, un frein supplémentaire à l'utilisation de ce mode de transport.

## 9.4 Annexe 4: choix du moyen de transport

Ce chapitre permet de revenir aux six facteurs exposés au chapitre 2.2.2 et de déterminer leur importance dans le choix du mode de transport par la population d'étude.

La localisation des activités et du lieu de domicile – qui jouent bien entendu un rôle prépondérant dans le choix du mode de transport puisqu'elles déterminent la distance du déplacement – ne seront ici pas pris en compte. Ce qui semble intéressant, c'est la transformation de ces distances en temps et l'évaluation, dans ce cas, de l'efficacité des TIM permettant avec facilité de diminuer fortement pour certains trajets cette contrainte temporelle en comparaison des autres modes de transport. Il est également important de remarquer que généralement les activités sont proches du lieu de résidence. Ceci permettrait d'avancer que la réalisation du futur trajet peut être prise en compte par les ménages déjà au moment du choix de l'activité des enfants. Ou, du moins, que la question est abordée quand il faut choisir où l'enfant va faire du football et non déterminer quelle activité il va réaliser.

### Jeunes habitant la même commune que le lieu de l'activité

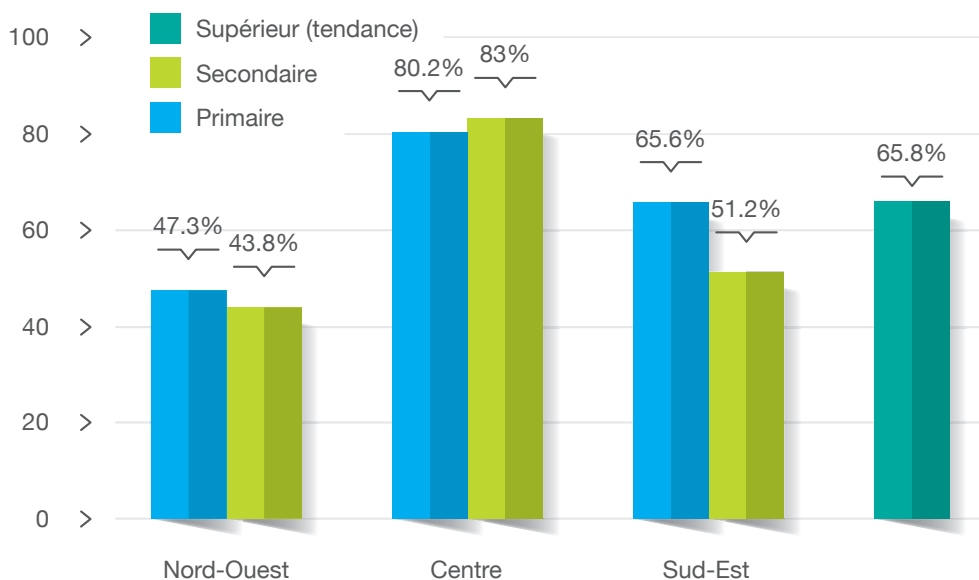




---

## Jeunes habitant la même région que le lieu de l'activité

---



Concernant les **caractéristiques des individus**, l'âge est considéré comme un élément prépondérant dans le choix du mode de transport. Il détermine non seulement l'ensemble des autres facteurs propres à l'individu (autonomie, perception et paramètres symboliques), mais également les prédispositions techniques pour accéder à certains moyens de transport (âge légal pour l'obtention du permis de conduire) ou encore la localisation et le type d'activité pratiquée.

La structure du **ménage et le capital temps à disposition des jeunes au vu de leurs nombreuses activités** sont également des éléments importants à prendre en compte. Le nombre d'adultes au sein de la famille qualifie le nombre potentiel de conducteurs pouvant amener les jeunes sur le lieu de leur activité. Le nombre d'enfants détermine le nombre de trajets potentiels effectués par les conducteurs adultes si les enfants se déplacent de manière motorisée, ou la possibilité d'effectuer les trajets en groupe.

Les **caractéristiques de l'activité** sont surtout déterminées par les périodes durant lesquelles les jeunes les exercent, mais également leur fréquence et leur nombre. Bien qu'une pratique fréquente augmente théoriquement le nombre de trajets, cette tendance permet de rationaliser ces déplacements et les effectuer plus facilement en groupe, diminuant globalement le nombre de mouvements. **L'équipement nécessaire à l'activité peut être contraignant (sac de sport, instruments de musique, etc.) s'il n'est pas possible de le laisser dans un local ou dans un casier à disposition au sein des écoles.** Enfin, la distance domicile-activité – au vu de l'origine de la majorité des déplacements – apparaît également comme déterminante. Malgré des activités proches des lieux de scolarisation pour les moins de 16 ans, une grande partie doit passer à son domicile avant de se rendre sur le lieu de l'activité. **Cet état de fait peut s'expliquer par le besoin de déposer son sac d'école, souvent lourd, faire ses devoirs et se restaurer avant d'aller pratiquer son activité.**




Les **caractéristiques des modes de transports** sont directement à mettre en lien avec **les paramètres symboliques du transport** et les **habitudes individuelles**. Les observations des adjectifs qualifiant chaque mode de transport indiquent clairement que le coût et la vitesse des transports prennent une importance capitale dans le choix modal. Mais il ne faut pas considérer la valeur intrinsèque de ces qualificatifs comme déterminante, mais plutôt la perception que les jeunes en ont. Tout comme l'étude du LaSUR rapporte une distinction entre les réponses des usagers et non-usagers de chaque type de transport (V. Kaufmann, 2012), la dualité des perceptions se révèle également valable dans notre cas. Dans l'étude LaSUR, les non-usagers ont tendance à surévaluer le coût et la durée du trajet en TP, tandis que dans le cas des jeunes, ce coût n'est pas perçu avant qu'il ne soit plus supporté financièrement par l'école ou les parents. Ou pour le formuler autrement, les transports publics sont qualifiés d'économiques par les 8-12 ans et de chers par les 13-24 ans qui, pour une partie, participent aux frais des titres de transport. La familiarité au transport chez les jeunes se développe non seulement au travers du déplacement en soi, mais également par l'apprentissage des compétences servant à l'utiliser (connaissance du coût, méthode d'acquisition du titre de transport, etc.).

De plus, la majorité des adjectifs cités a trait à l'efficacité du transport (coût, vitesse, utilité, autonomie, praticité) et seulement très peu se rapportent au fait que le transport soit durable (écologique et sain pour la MD uniquement). La composante efficacité est donc primordiale pour les jeunes dans leur choix modal.

Au vu des adjectifs cités, il est possible d'avancer également l'hypothèse que les étudiants – ou du moins la majorité d'entre eux – ne voient pas le transport autrement qu'une contrainte ou qu'un moyen de relier une destination A à B. Alors que pour beaucoup de pendulaires adultes par exemple, un trajet en train peut devenir un moment de détente (lire, écouter de la musique, etc.) ou simplement une extension de leur temps de travail.

Enfin, concernant **l'autonomie de l'enfant**, il est à remarquer que la dépendance parentale ou à un adulte se réduit logiquement avec l'âge. A la forte dépendance automobile des plus jeunes, **également liée au confort que les parents souhaitent offrir à leurs enfants en leur évitant des moments d'attente ou de subir les conditions météorologiques**, se substitue une forme d'indépendance par les transports publics lorsque ces derniers arrivent à l'adolescence, puis une liberté acquise par l'obtention du permis de conduire et un retour à l'utilisation de la voiture. Il ne faut également pas oublier que la durée de ces trajets est aussi pour les jeunes un moment de socialisation et d'apprentissage de leur environnement.

## Image des modes de transport

		8 à 12 ans	13 à 15 ans	16 à 24 ans
	1	Rapide	Rapide	Rapide
	2	Pratique	Pratique	Pratique
	3	Polluant	Polluant	Rend autonome
	4	Utile	Confortable	Polluant
	1	Pratique	Lent	Cher
	2	Lent	Pratique	Lent
	3	Rapide	Cher	Pratique
	4	Economique	Rapide	Utile
	5	Utile	Utile	Rapide
	1	Ecologique	Lent	Sain
	2	Lent	Sain	Lent
	3	Sain	Ecologique	Economique
	4	Economique	Economique	Ecologique
	5	Rapide	Rapide	Pas pratique

■ Efficience et praticité   
 ■ Coût   
 ■ Environnement

Le tableau ci-dessus permet de synthétiser rapidement les explications relevées plus haut en termes de croisement de données sociodémographiques, en l'occurrence l'âge, avec les données qualitatives relevées dans les questionnaires.

## 9.5 **Annexe 5: Analyse du périmètre compact AggloY**

---

### 9.5.1 **Localisation des activités**

Pour la majorité des communes de l'agglomération, Yverdon-les-Bains est le pôle principal des activités (toutes activités confondues). En moyenne, environ 80 % des jeunes pratiquent leurs activités dans la commune d'Yverdon-les-Bains.

Les communes de Pomy et de Grandson se distinguent de cette tendance. Ainsi, la proportion des jeunes de la commune de Pomy effectuant leurs activités à Yverdon est de 45 % (notamment pour le football et l'équitation) et environ 30 % à Cronay ou vers Payerne uniquement pour l'équitation. A ce titre, la région de Payerne peut être considérée comme un pôle secondaire pour cette activité.

Concernant la commune de Grandson, celle-ci est également à considérer comme un pôle secondaire pour les activités, notamment le football. Si environ 45 % des jeunes de la commune se rendent à Yverdon pour s'adonner à des activités diverses, un peu plus de 30 % pratiquent le football à Grandson, au secteur des Tuileries.

### 9.5.2 **Impact des déplacements**

Ce ne sont pas moins de 9'000 déplacements par semaine sur le périmètre de l'agglomération que génère la pratique de l'activité principale de loisirs, tous types de transports confondus. Soit la moitié des déplacements effectués sur le périmètre régional pour les mêmes raisons.

Une variation entre le nombre de déplacements intra-urbains (communes d'origine et de destination identiques) et le nombre de déplacements interurbains (communes d'origine et de destination différentes) se dégage également. Les déplacements intra-urbains représentent environ 75 % des déplacements totaux sur le périmètre de l'agglomération. Cette répartition est fortement influencée par le poids du nombre de jeunes se déplaçant depuis Yverdon-les-Bains qui représente à elle seule 90 % du total des déplacements intra-urbains.

Concernant la répartition des déplacements interurbains, ceux-ci sont représentés à 80 % par les déplacements des jeunes des communes périphériques de l'agglomération vers la ville centre. Cette tendance est à mettre en lien avec les pôles identifiés plus avant. Le trajet Yverdon-les-Bains – Grandson représente à lui seul la moitié des déplacements interurbains vers la ville centre.

### 9.5.3 **Choix du moyen de transport (déplacements interurbains)**

Concernant les déplacements ayant pour origine les communes périphériques de l'agglomération vers la commune centre, la tendance générale est à une utilisation comparable entre le bus et la voiture. Certaines communes comme Grandson, Pomy ou encore Valeyres-sous-Montagny, ont un taux de jeunes utilisant les transports publics plus important que ceux se rendant à leur activité en voiture. La mobilité douce quant à elle n'est que peu représentée par rapport aux deux autres moyens de transport (TIM et TP); environ 10 % des étudiants utilisent soit le vélo, soit la marche pour se rendre à leurs activités.

Les déplacements en sens inverse – d'Yverdon aux communes périphériques de l'agglomération – sont également effectués en voiture et en bus, mais avec des proportions plus importantes d'utilisateurs de la voiture pour la majorité des communes. Les jeunes se déplaçant avec des modes doux se retrouvent dans les mêmes proportions que pour les déplacements de la commune centre vers les communes périphériques. Seuls les jeunes se rendant d'Yverdon à Grandson font exception à la règle avec une proportion d'utilisateurs du vélo atteignant 35 %. Cette tendance est à mettre en lien avec la proximité géographique entre les infrastructures de football de Grandson (qui se trouvent aux Tuilleries) et la ville d'Yverdon-les-Bains.

#### 9.5.4 Choix du moyen de transport (déplacements intra-urbains)

On remarque une large baisse des proportions de jeunes utilisant les TP ou la voiture au profit de la mobilité douce dans la moitié des communes de l'agglomération. Ainsi, selon les communes, 40 % à 80 % de jeunes de Grandson, Montagny, Pomy et Yverdon rejoignent leur activité à vélo ou à pied. Les non-utilisateurs des modes doux se reportent majoritairement sur l'utilisation de la voiture et une part négligeable sur les TP.

Les proportions de jeunes utilisant les modes doux pour les trajets intra-urbains démontrent clairement le potentiel de ce mode de déplacement sur de courtes distances.

## 9.6 Annexe 6: Bibliographie

---

### 9.6.1 Ouvrages

ANDREOLI, Marco, 2014, *Choix modal et report modal: Réflexion autour des politiques de gestion des flux pendulaires dans l'agglomération de Bellinzona*, Mémoire de Master, Université de Lausanne, 93 p.

BAILLY A., 1980, *La perception de l'espace urbain: les concepts, les méthodes d'étude, leur utilisation dans la recherche géographique*, Université de Lille III, Service de reproduction des thèses, Lille, 2 vol., 710, 90 p.

DUREY F, LIEBERHERR R, PASCHE-PROVINI P, 2003, *L'enfant et les activités extrascolaires institutionnelles à Genève: Recherche sur l'emploi du temps de l'enfant (ÉTÉ)*, Service de la recherche en éducation, SRED, Document no 5, Genève, 115 p.

FORTIN-LACASSE Katerine, 2008, *Environnement bâti et transport actif scolaire: le cas des écoles de proximité de la région de Montréal*, Mémoire de Master, Université de Montréal, 192 p.

GLASSON Julien, 2014, *Images du centre-ville de Bulle: Etude de perception et de comportement commercial*, Mémoire de Master, Université de Lausanne, 157 p.

KAUFMANN Vincent, 2008, *Les paradoxes de la mobilité: Bouger, s'enraciner*, collection Le savoir suisse, Presses polytechniques et universitaires romandes, 109 p.

KAUFMANN Vincent et al, 2012, *Typologie et évolution des logiques de choix modal chez les actifs motorisés urbains: Etude comparée des agglomérations de Genève, Lausanne, Berne et Yverdon-les-Bains*, EPFL-LaSUR, Université de Genève-OUM, 262 p.

RATNAM Asvine, 2013, *Une mobilité autonome et sécurisée des enfants sur le chemin de l'école: Le cas du Collège des Quatre-Marronniers à Yverdon-les-Bains*, Mémoire de Master, Université de Lausanne, 153 p.

### 9.6.2 Articles

BOILLAT, P, PINI G, 2005, «De la mobilité à la mobilité durable: politiques de transport en milieu urbain», in *Enjeux du développement durable*. Transformation urbaine, gestion des ressources et gouvernance, Lausanne: PPUR, pp. 77-102

DEPEAU Sandrine, 2006, «Approche psycho-environnementale de la mobilité spatiale quotidienne des enfants en milieux urbains: Aperçu d'un programme de recherche», Réso – Université Rennes II, ESO, pp. 29-35

TORRES J, LEWIS P, 2010, «Proximité et transport actif. Le cas des déplacements entre l'école et la maison à Montréal et à Trois-Rivières» in *Environnement Urbain/Urban Environment*, vol. 4, pp. c1-c15

### 9.6.3 Dossiers techniques

Bureau de prévention des accidents, 2008, *Chemin de l'école*, Documentation 2.023, 48 p.

PEPIN Félix, 2013, *Mobilité des enfants: Déterminants, caractéristiques et évolution*, Synthèses de recherche, Fiche 2013 – 1, Polytechnique Montréal, 4 p.

SAUTER Daniel, 2008, *Mobilité des enfants et des adolescents: constats et tendances tirés des microrecensements de 1994, 2000 et 2005 sur le comportement de la population en matière de transports*, Bundesamt für Strassen (ASTRA), Berne 2008, 125 p.

*Projet de l'agglomération yverdonnoise AggloY 2012*, Volume A – Rapport de projet, 148 p.

*Projet de l'agglomération yverdonnoise AggloY 2012*, Volume B – Rapport de mesures, 95 p.

## 9.7 Annexe 7: Questionnaire

---

### 1. Message

AggloY, le bureau d'agglomération de la région d'Yverdon-les-Bains, souhaite savoir comment tu te déplaces pour tes activités préférées, loisirs et sport. Le but de cette enquête est de cerner les besoins en matière de transports publics et d'aménagements pour les piétons et les vélos.

Ce sondage est diffusé par le biais des établissements scolaires et des centres de formation; il est néanmoins ouvert à toute personne souhaitant y répondre.

Un Miniguide de la mobilité accompagne ce sondage. Toutes les informations liées à cette enquête figurent sur notre site [www.aggloy.ch](http://www.aggloy.ch), page "Sondage".

Nous vous remercions de votre participation et du temps consacré à notre enquête. Les résultats seront publiés cet automne.

**(L'utilisation des données récoltées servira à des fins strictement statistiques. Les coordonnées des participants sont requises pour l'envoi des prix).**

Le tirage au sort qui aura lieu fin août permettra de gagner un vol en parapente, des titres de transport, des bons cadeau et des accessoires vélos!

! Pour que tes données puissent être prises en compte et pour participer au tirage au sort, il est important d'aller au bout du sondage et de répondre à toutes les questions ! Merci...



### 2. Coordonnées

\* 1. Quels sont tes prénom, nom et adresse ?

Prénom

Nom

Rue et n°

Code postal

Localité

2. As-tu une adresse e-mail ? (ne sera utilisée que dans le cadre de ce sondage)

3. Combien de personnes vivent avec toi?

	Adultes	Enfants
Nombre de personnes	<input type="text"/>	<input type="text"/>

\* 4. Quel âge as-tu?

\* 5. Es-tu scolarisé, aux études ou en formation professionnelle ?

Oui

Non

3. Quel collège

\* 6. Quel collège/école ou centre professionnel fréquentes-tu ?



4. Autre collège



7. Lequel ? (Nom de l'établissement, code postal et lieu)

## 5. Permis de conduire

\* 8. Possèdes-tu un permis de conduire ?

- Non
- Vélomoteur
- Scooter
- Voiture



\* 9. Possèdes-tu ou as-tu à ta disposition un moyen de transport comme :

- Un vélo
- Une trottinette
- Des rollers
- Un vélomoteur
- Un scooter / moto
- Une voiture
- Non

Autre (veuillez préciser)

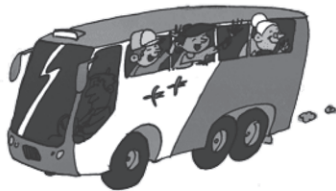


## 6. Proximité des TP

\* 10. Habites-tu près des transports publics?

- Oui, à moins de 5 minutes
- à moins de 10 minutes
- entre 10 et 15 minutes
- à plus de 15 minutes
- Je ne sais pas

Quel est le nom de l'arrêt de bus ou de la gare le plus proche



\* 11. Possèdes-tu un abonnement de transports publics, ou fourni par l'école ?

- Oui
- Non

## 7. Type abonnement

\* 12. Quel(s) type(s) d'abonnement possèdes-tu?

- Abonnement fourni par ton école
- Abonnement général
- Abonnement communautaire (Mobilis)
- Abonnement de parcours (externe à Mobilis)
- Abonnement Enfant-Parent (Carte Junior)
- Abonnement Enfant-Grand-parent (Carte Petits-enfants)
- Demi-Tarif
- Voie 7
- Publibike

## 8. Lignes de bus

\* 13. Quelle(s) ligne(s) de bus ou de train prends-tu régulièrement ? (plusieurs réponses possibles)

- |                              |  |
|------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> 601 | <input type="checkbox"/> 670                               |
| <input type="checkbox"/> 602 | <input type="checkbox"/> 675                               |
| <input type="checkbox"/> 603 | <input type="checkbox"/> 680                               |
| <input type="checkbox"/> 604 | <input type="checkbox"/> Transports scolaires              |
| <input type="checkbox"/> 605 | <input type="checkbox"/> Train direction Yverdon-les-Bains |
| <input type="checkbox"/> 611 | <input type="checkbox"/> Train direction Neuchâtel         |
| <input type="checkbox"/> 613 | <input type="checkbox"/> Train direction Sainte-Croix      |
| <input type="checkbox"/> 625 | <input type="checkbox"/> Train direction Lausanne          |
| <input type="checkbox"/> 630 | <input type="checkbox"/> Train direction Payerne           |
| <input type="checkbox"/> 650 | <input type="checkbox"/> Train direction Vallorbe          |
| <input type="checkbox"/> 660 | <input type="checkbox"/> Train direction Chavornay         |
| <input type="checkbox"/> 662 | <input type="checkbox"/> Je ne sais pas                    |
| <input type="checkbox"/> 665 | <input type="checkbox"/> Aucune                            |

Autre (précise stp)



## 9. Abonnement parents

14. Tes parents possèdent-ils un abonnement de transports publics?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

## 10. Type abonnement parents

15. Quel type d'abonnement possèdent-ils?

- Abonnement général
- Abonnement communautaire (Mobilis)
- Abonnement de parcours (externe à Mobilis)
- Demi-tarif
- Mobilitycarsharing
- Publibike
- Je ne sais pas
- Autre (précise stp)

## 11. Déplacement en TP avec parents

\* 16. Est-ce que tu te déplaces avec tes parents en transports publics ?

- Tous les jours, ou presque
- Parfois
- 2 à 3 fois par semaine
- Jamais
- 2 à 3 fois par mois

\* 17. Est-ce que tu te déplaces avec tes parents en voiture ?

- Tous les jours, ou presque
- Parfois
- 2 à 3 fois par semaine
- Jamais
- 2 à 3 fois par mois

\* 18. Est-ce que ta famille ou toi-même choisissez vos lieux de loisirs et de sport selon la facilité d'accès en transports publics?

- Oui
- Parfois
- Non
- Je ne sais pas



## 12. Parlons de tes loisirs...

**Les questions suivantes concernent tes activités de loisirs et de sports régulières.**

**Nous faisons la différence entre les activités que tu pratiques toutes les semaines (régulières) ou de temps en temps (occasionnelles).**

\* 19. As-tu une activité régulière ?

- Oui
- Non

## 13. Activité régulière principale

\* 20. Quelle est ton activité régulière principale ?

- |   |   |                                |
|---|---|--------------------------------|
| <input type="radio"/> Aviron              | <input type="radio"/> Fitness             | <input type="radio"/> Natation |
| <input type="radio"/> Badminton           | <input type="radio"/> Football            | <input type="radio"/> Tennis   |
| <input type="radio"/> Basketball          | <input type="radio"/> Gym - athlétisme    | <input type="radio"/> Théâtre  |
| <input type="radio"/> Chant/ musique      | <input type="radio"/> Handball            | <input type="radio"/> Vélo     |
| <input type="radio"/> Danse               | <input type="radio"/> Hockey              | <input type="radio"/> Volley   |
| <input type="radio"/> Dessin/peinture     | <input type="radio"/> Karaté/Judo/Kung Fu |                                |
| <input type="radio"/> Autre (précise stp) |   |                                |

\* 21. Où pratiques-tu cette activité ?

14. Autre, précise adresse

\* 22. Où pratiques-tu cette activité ? Précise l'adresse (code postal et localité)

15. Proximité TP et horaires pratique activité

\* 23. Ton lieu de loisirs/sport est-il à proximité des transports publics?

- Oui, à moins de 5 minutes
- à moins de 10 minutes
- entre 10 et 15 minutes
- à plus de 15 minutes
- Je ne sais pas

Quel est le nom de l'arrêt de bus ou de la gare le plus proche

\* 24. Quand pratiques-tu ton activité régulière principale ? (plusieurs choix possibles)

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
Entre 06h et 08h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entre 08h et 10h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entre 10h et 12h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entre 12h et 14h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entre 14h et 16h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entre 16h et 18h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entre 18h et 20h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entre 20h et 22h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Après 22h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

\* 25. En général, d'où pars-tu?

- De mon domicile
- De mon école/ lieu de formation
- Autre (adresse : rue, code postal et lieu)

\* 26. Es-tu accompagné ? (2 choix possibles)

- Non, je me déplace seul
- Oui, par mes copains
- Oui, par mes frères et soeurs
- Oui, par mes parents
- Oui, par d'autres adultes

\* 27. Quel moyen de transport principal utilises-tu ?

- Vélo
- Trottinette, rollers
- Marche
- Vélomoteur, scooter, moto
- Bus
- Train
- Voiture

16. Trajet aller

28. Décris ton trajet aller en transports publics pour ton activité préférée

	Heure	Minute	Bus No	Train
Aller	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

29. Nom de l'arrêt de bus ou gare :

Je monte à :

Je descends à :

30. Si tu rentres en transports publics, décris ton trajet retour

	Heure	Minute	Bus No	Train
Retour	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

31. Nom de l'arrêt de bus ou gare :

Je monte à :

Je descends à :

## 17. 2ème moyen de transport

\* 32. Utilises-tu un 2ème moyen de transport ?

- |   |                               |
|---|-------------------------------|
| <input type="radio"/> Vélo                      | <input type="radio"/> Bus     |
| <input type="radio"/> Trottinette, rollers      | <input type="radio"/> Train   |
| <input type="radio"/> Marche                    | <input type="radio"/> Voiture |
| <input type="radio"/> Vélomoteur, scooter, moto | <input type="radio"/> Non     |

\* 33. Combien de temps dure ton trajet aller ?

- |  |  |
|--|--|
| <input type="radio"/> moins de 5 minutes     | <input type="radio"/> entre 30 et 40 minutes |
| <input type="radio"/> moins de 10 minutes    | <input type="radio"/> entre 40 et 50 minutes |
| <input type="radio"/> entre 10 et 15 minutes | <input type="radio"/> entre 50 et 60 minutes |
| <input type="radio"/> entre 15 et 20 minutes | <input type="radio"/> + d'une heure          |
| <input type="radio"/> entre 20 et 30 minutes | <input type="radio"/> Je ne sais pas         |



\* 34. Comment qualifies-tu ton/tes moyen(s) de transport ? (plusieurs choix possibles)

	Pratique	Pas pratique	Rapide	Lent	Sûr	Dangereux
Qualificatif :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Autre qualificatif

## 18. Pratiques retour

\* 35. Te déplaces-tu de la même manière pour rentrer chez toi ?

- Oui  
 Non



## 19. Pratiques retour - description

\* 36. Quel moyen de transport principal utilises-tu pour rentrer chez toi ?

- |   |                               |
|---|-------------------------------|
| <input type="radio"/> Vélo                      | <input type="radio"/> Bus     |
| <input type="radio"/> Trottinette, rollers      | <input type="radio"/> Train   |
| <input type="radio"/> Marche                    | <input type="radio"/> Voiture |
| <input type="radio"/> Vélomoteur, scooter, moto |                               |

\* 37. Es-tu accompagné ? (2 choix possibles)

- Non, je me déplace seul
- Oui, par mes copains
- Oui, par mes frères et soeurs
- Oui, par mes parents
- Oui, par d'autres adultes



## 20. Pratiques retour TP

38. Décris ton trajet retour en transports publics pour ton activité préférée

	Heure	Minute	Ligne bus	Train
Retour	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

\* 39. Nom de l'arrêt de bus ou gare :

Je monte à :

Je descends à :

## 21. Qualifie ton mode de déplacement

\* 40. Combien de temps dure ton trajet retour ?

- |  |  |
|--|--|
| <input type="radio"/> moins de 5 minutes     | <input type="radio"/> entre 30 et 40 minutes |
| <input type="radio"/> moins de 10 minutes    | <input type="radio"/> entre 40 et 50 minutes |
| <input type="radio"/> entre 10 et 15 minutes | <input type="radio"/> entre 50 et 60 minutes |
| <input type="radio"/> entre 15 et 20 minutes | <input type="radio"/> + d'une heure          |
| <input type="radio"/> entre 20 et 30 minutes | <input type="radio"/> Je ne sais pas         |

\* 41. Comment qualifies-tu ton moyen de transport pour le retour ? (plusieurs choix possibles)

	Pratique	Pas pratique	Rapide	Lent	Sûr	Dangereux
Qualificatif :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Autre qualificatif

## 22. 2ème activité régulière

\* 42. As-tu une 2ème activité régulière?

- Oui  
 Non

## 23. Quel 2ème activité ?

\* 43. Choisis ta 2ème activité régulière

- |   |   |                                |
|---|---|--------------------------------|
| <input type="radio"/> Aviron              | <input type="radio"/> Fitness             | <input type="radio"/> Natation |
| <input type="radio"/> Badminton           | <input type="radio"/> Football            | <input type="radio"/> Tennis   |
| <input type="radio"/> Basketball          | <input type="radio"/> Gym - athlétisme    | <input type="radio"/> Théâtre  |
| <input type="radio"/> Chant/ musique      | <input type="radio"/> Handball            | <input type="radio"/> Vélo     |
| <input type="radio"/> Danse               | <input type="radio"/> Hockey              | <input type="radio"/> Volley   |
| <input type="radio"/> Dessin/peinture     | <input type="radio"/> Karaté/Judo/Kung Fu |                                |
| <input type="radio"/> Autre (précise stp) |   |                                |

\* 44. Où la pratiques-tu?

## 24. Lieu pratique 2ème activité

\* 45. Où la pratiques-tu ? Précise l'adresse (code postal et localité)

## 25. Horaires et déplacements pratique 2ème activité

\* 46. Quand pratiques-tu ta 2ème activité régulière ? Plusieurs choix possibles

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
Entre 06h et 08h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entre 08h et 10h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entre 10h et 12h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entre 12h et 14h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entre 14h et 16h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entre 16h et 18h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entre 18h et 20h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entre 20h et 22h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Après 22h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

\* 47. En général, d'où pars-tu?

- De mon domicile
- De mon école/ lieu de formation
- Autre (adresse : rue, code postal et lieu)

\* 48. Quel moyen de transport principal utilises-tu ?

- Marche  Voiture
- Vélo  Bus
- Trottinette, rollers  Train
- Vélomoteur, scooter, moto

\* 49. Comment qualifies-tu ton moyen de transport principal ? (plusieurs choix possibles)

	Pratique	Pas pratique	Rapide	Lent	Sûr	Dangereux
Qualificatif :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Autre qualificatif

## 26. Activités occasionnelles

\* 50. Pour te rendre à tes activités occasionnelles, prends-tu les transports publics ?

- |  |                               |
|--|-------------------------------|
| <input type="radio"/> Tous les jours, ou presque | <input type="radio"/> Parfois |
| <input type="radio"/> 2 à 3 fois par semaine     | <input type="radio"/> Jamais  |
| <input type="radio"/> 2 à 3 fois par mois        |                               |

\* 51. Quel autre moyen de transport principal utilises-tu ? (2 réponses possibles)

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Marche               | <input type="checkbox"/> Vélomoteur, scooter, moto |
| <input type="checkbox"/> Vélo                 | <input type="checkbox"/> Voiture                   |
| <input type="checkbox"/> Trottinette, rollers |  |

Autre :



## 27. Souhaits TP

\* 52. As-tu des souhaits pour faciliter tes déplacements en transports publics ? (ligne, horaire)

- Oui, j'aimerais...(voir page suivante)
- Non, je suis satisfait par mes moyens de déplacement

## 28. Souhais TP

\* 53. Si tu pouvais choisir, où aimerais-tu prendre le bus ou le train ?

- A mon domicile
- A mon lieu de formation

Autre (adresse : rue, code postal et lieu)

\* 54. Pour aller à quel endroit ?

- A mon domicile
- A mon lieu de formation

Autre (adresse : rue, code postal et lieu)

\* 55. De préférence, quel jour et à quel moment ? (un choix possible)

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
Entre 06h et 08h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entre 08h et 10h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entre 10h et 12h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entre 12h et 14h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entre 14h et 16h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entre 16h et 18h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entre 18h et 20h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entre 20h et 22h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Après 22h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 29. Qualifie les moyens de transport



\* 56. Que penses-tu de ces modes de transport (choisis 3 adjectifs de la liste ci-dessous)

	Adjectif 1	Adjectif 2	Adjectif 3
L'automobile c'est :	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Les transports publics c'est :	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
La mobilité douce (vélo, marche...) c'est :	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

As-tu des commentaires ?

Choix d'adjectifs pour qualifier les modes de transport

- |    |                                  |    |                            |
|----|----------------------------------|----|----------------------------|
| 1  | Rapide                           | 12 | Inconfortable, désagréable |
| 2  | Lent                             | 13 | Rend autonome (ou libre)   |
| 3  | Économique, pas cher             | 14 | Contraignant               |
| 4  | Cher                             | 15 | Silencieux                 |
| 5  | Pratique                         | 16 | Bruyant                    |
| 6  | Pas pratique                     | 17 | Reposant                   |
| 7  | Écologique                       | 18 | Fatigant                   |
| 8  | Polluant                         | 19 | Utile                      |
| 9  | Sûr                              | 20 | Inutile                    |
| 10 | Dangereux                        | 21 | Indispensable / nécessaire |
| 11 | Confortable, agréable, convivial | 22 | Sportif/ de loisir / sain  |

57. As-tu des remarques à propos de ce sondage?

AggloY te remercie pour ta participation à ce sondage et te souhaite bonne chance pour le tirage au sort ! La liste des prix à gagner figure sur notre site Internet : [www.aggloy.ch](http://www.aggloy.ch), page Sondage.

## 9.8 Annexe 8: Arrondissements scolaires et centres de formation

<b>Arrondissement</b>	<b>Degré</b>	<b>Aires de recrutement</b>
Grandson	Primaire/Secondaire	Bonvillars, Champagne, Concise, Corcelles-près-Concise, Fiez, Fontaines, Giez, Grandevent, Grandson, Montagny, Mutrux, Novalles, Onnens, Orges, Provence, Tévenon (Fontanezier, Romairon, Vaugondry, Villars-Burquin), Valeyres-sous-Montagny, Vugelles-La-Mothe
Edmond Gillard	Primaire	Belmont-sur-Yverdon, Cheseaux-Noréaz, Ependes, Gressy, Suchy, Ursins, Valeyres-sous-Ursins, Yverdon-les-Bains
Pestalozzi	Secondaire	Chamblon, Method, Suscévaz, Treycovagnes, Yverdon-les-Bains
De Félice	Secondaire	Belmont-sur-Yverdon, Cheseaux-Noréaz, Ependes, Gressy, Suchy, Ursins, Valeyres-sous-Ursins, Yverdon-les-Bains
Léon Michaud	Primaire/Secondaire	Yverdon-les-Bains
Yvonand et environs	Supérieur	Chavannes-le-Chêne, Chêne-Pâquier, Cronay, Cuarny, Démoret, Molondin, Pomy, Rovray, Villars-Epeney, Yvonand
CPNV Yverdon	Supérieur	Vaud
CPNV Ste-Croix	Supérieur	Vaud
Semo	Supérieur	Vaud
Opti	Supérieur	Vaud
Gymnase	Supérieur	Vaud



## 9.9 Annexe 9: Tableaux détaillés des répondants

### 9.9.1 Pourcentage de répondants en fonction de la région

en % par commune en fonction de la région

Région	Commune	%	
Centre	Belmont-sur-Yverdon	2.4	
	Chamblon	0.7	
	Cheseaux-Noréaz	3.4	
	Ependes	0.8	
	Suchy	1.4	
	Suscévaz	1.2	
	Treycovagnes	1.2	
	Ursins	1.1	
	Valeyres-sous-Ursins	2.8	
	Yverdon-les-Bains	85.1	100%
	Nord-Ouest	Bonvillars	4.2
Champagne		8.3	
Concise		11.1	
Corcelles-sur-Chavornay		2.1	
Corcelles-près-Concise		4.3	
Fiez		3.8	
Fontaines-sur-Grandson		0.7	
Giez		2.4	
Grandevent		2.6	
Grandson		31.2	
Montagny-près-Yverdon		6.8	
Mutrux		1.9	
Novalles		0.4	
Onnens		5.9	
Orges		1.5	
Provence		2.6	
Valeyres-sous-Montagny		3.2	
Vaugondry		0.4	
Villars-Burquin		3.4	
Vugelles-la-Mothe		3.3	100%
Sud-Est	Arrissoules	0.3	
	Chavannes-le-Chêne	4.9	
	Chevreci	0.3	
	Chêne-Pâquier	1.7	
	Cronay	5.9	
	Cuarny	3.2	
	Démoret	0.6	
	Molondin	4.9	
	Pomy	21.0	
	Rovray	7.6	
	Villars-Epeney	0.3	
	Yvonand	49.6	100%

Région	Commune	%
	Aigle	0.3
	Arnex-sur-Orbe	1.1
	Avenches	2.2
	Ballaigues	3.0
	Baulmes	3.3
	Bavois	0.6
	Begnins	0.6
	Bercher	0.6
	Bex	0.1
	Bière	0.6
	Bofflens	1.2
	Bossonnens	0.6
	Brent	0.1
	Bretigny-sur-Morrens	0.6
	Bullet	1.4
	Carouge	0.4
	Champvent	3.0
	Chapelle	0.6
	Chavornay	6.1
	Cheseaux-sur-Lausanne	0.1
Hors périmètre compact	Chesières	0.1
	Chevilly	0.6
	Cheyres	0.3
	Chippis	0.1
	Constantine	0.6
	Corcelles/Payerne	0.6
	Corcelles-sur-Chavornay	0.6
	Correvon	0.6
	Cossonay	0.6
	Cugy	0.1
	Dailens	0.3
	Dompierre	0.6
	Donneloye	2.4
	Echallens	0.1
	Ecublens	0.2
	Epalinges	0.1
	Estavayer-le-Lac	0.8
	Etagnières	0.3
	Fey	0.6
	Forel	0.6
	Froideville	0.6
	Gland	0.8
	L'Abbaye	1.8
	L'Abergement	0.4
	Lausanne	3.9
	Le Chenit	4.1
	Le Lieu	2.9

Région	Commune	%
	Le Mont-sur-Lausanne	0.6
	Lignerolle	1.4
	L'Isle	0.1
	Lucens	0.3
	Marchissy	0.6
	Method	2.0
	Mauborget	0.6
	Mex	0.6
	Monthey (VS)	0.3
	Mont-la-Ville	0.1
	Montreux	0.6
	Montricher	0.6
	Morges	0.8
	Neuchâtel	0.6
	Orbe	11.2
	Orsieres (VS)	0.3
	Orzens	0.3
	Pampigny	0.3
	Payerne	0.8
	Penthalaz	0.8
Hors périmètre compact	Poliez-Pittet	0.6
	Pompaples	0.6
	Porsel	0.6
	Prilly	0.6
	Rances	0.9
	Rolle	0.1
	Romainmôtier	0.6
	Romont	0.6
	Sain-Barthélemy	0.6
	Salavaux	0.6
	Savigny	0.1
	Ste-Croix	2.5
	St-George	0.3
	St-Légier	0.1
	Sugnens	0.3
	Thierrens	1.1
	Valeyres-sous-Rances	2.8
	Vallorbe	7.6
	Vaulion	1.7
	Vaumarcus	0.6
	Vevey	0.6
	Villars-Bramard	0.6
	Vuarrens	1.3
	Vuiteboeuf	1.8
		100%

## 9.9.2 Pourcentage de répondants en fonction de la région

en % par catégories d'âge

<b>Domicile</b>	<b>Primaire (env. 8-12 ans)</b>	<b>Secondaire (env. 13-15 ans)</b>	<b>Supérieur (env. 16-18 ans)</b>
Aigle	0.0	0.0	0.1
Arnex-sur-Orbe	0.0	0.0	0.6
Arissoules	0.1	0.0	0.0
Avenches	0.0	0.0	1.1
Ballaigues	0.0	0.0	1.5
Baulmes	0.0	0.0	1.7
Bavois	0.0	0.0	0.3
Begnins	0.0	0.0	0.3
Belmont-sur-Yverdon	2.2	1.0	0.6
Bercher	0.0	0.0	0.3
Bex	0.0	0.0	0.0
Bière	0.0	0.0	0.3
Bofflens	0.0	0.0	0.6
Bonvillars	1.2	0.9	0.6
Bossonnens	0.0	0.0	0.3
Brent	0.0	0.0	0.0
Bretigny-sur-Morrens	0.0	0.0	0.3
Bullet	0.0	0.0	0.7
Carouge	0.0	0.0	0.2
Chamblon	0.0	0.5	0.3
Champagne	2.8	1.8	1.0
Champvent	0.0	0.0	1.5
Chapelle	0.0	0.0	0.3
Chavannes-le-Chêne	0.7	0.6	0.3
Chavornay	0.0	0.0	3.2
Chêne-Pâquier	0.4	0.4	0.0
Cheseaux-Noréaz	7.1	0.0	0.0
Cheseaux-sur-Lausanne	0.0	0.0	0.0
Chesières	0.0	0.0	0.0
Chevilly	0.0	0.0	0.3
Chevreci	0.1	0.0	0.0
Cheyres	0.0	0.0	0.1
Chippis	0.0	0.0	0.0
Concise	2.1	0.9	2.4
Constantine	0.0	0.0	0.3
Corcelles-sur-Chavornay	0.0	0.0	1.0
Corcelles/Payerne	0.0	0.0	0.3
Corcelles-près-Concise	1.0	0.6	0.8
Correvon	0.0	0.0	0.3

<b>Domicile</b>	<b>Primaire (env. 8-12 ans)</b>	<b>Secondaire (env. 13-15 ans)</b>	<b>Supérieur (env. 16-18 ans)</b>
Cossonay	0.0	0.0	0.3
Cronay	0.4	0.2	0.7
Cuarny	0.1	0.5	0.3
Cugy	0.0	0.0	0.0
Daillens	0.0	0.0	0.1
Démoret	0.1	0.1	0.0
Dompierre	0.0	0.0	0.3
Donneloye	0.0	0.0	1.2
Echallens	0.0	0.0	0.0
Epalinges	0.0	0.0	0.0
Ependes	1.8	0.0	0.0
Estavayer	0.0	0.0	0.4
Etagnières	0.0	0.0	0.1
Fey	0.0	0.0	0.3
Fiez	0.5	1.2	0.6
Fontaines-sur-Grandson	0.3	0.3	0.0
Forel	0.0	0.0	0.3
Froideville	0.0	0.0	0.3
Giez	1.4	0.6	0.1
Gland	0.0	0.0	0.4
Grandevent	0.7	0.9	0.3
Grandson	7.9	6.5	4.9
L'Abbaye	0.0	0.0	0.9
L'Abergement	0.0	0.5	0.0
Lausanne	0.0	0.0	2.0
Le Chenit	0.0	0.0	2.1
Le Lieu	0.0	0.0	1.5
Le Mont-sur-Lausanne	0.0	0.0	0.3
Lignerolle	0.0	0.0	0.7
L'Isle	0.0	0.0	0.0
Lucens	0.0	0.0	0.1
Marchissy	0.0	0.0	0.3
Method	0.0	0.0	1.0
Mauborget	0.0	0.0	0.3
Mex	0.0	0.0	0.3
Molondin	0.7	0.6	0.3
Montagny-près-Yverdon	1.2	0.9	1.4
Monthey (VS)	0.0	0.0	0.1
Mont-la-Ville	0.0	0.0	0.0
Montreux	0.0	0.0	0.3
Montricher	0.0	0.0	0.3
Morges	0.0	0.0	0.4
Mutrux	0.7	1.1	0.0

<b>Domicile</b>	<b>Primaire (env. 8-12 ans)</b>	<b>Secondaire (env. 13-15 ans)</b>	<b>Supérieur (env. 16-18 ans)</b>
Neuchâtel	0.0	0.0	0.3
Novalles	0.3	0.0	0.0
Onnens	2.8	0.9	0.6
Orbe	0.0	0.0	5.8
Orges	0.9	0.6	0.0
Orsieres (VS)	0.0	0.0	0.1
Orzens	0.0	0.0	0.1
Pampigny	0.0	0.0	0.1
Payerne	0.0	0.0	0.4
Penthalaz	0.0	0.0	0.4
Poliez-Pittet	0.0	0.0	0.3
Pompaples	0.0	0.0	0.3
Pomy	2.1	2.2	1.7
Porsel	0.0	0.0	0.3
Prilly	0.0	0.0	0.3
Provence	0.3	0.9	0.4
Rances	0.0	0.5	0.3
Rolle	0.0	0.0	0.0
Romainmôtier	0.0	0.0	0.3
Romont	0.0	0.0	0.3
Rovray	0.3	0.2	1.0
Salavaux	0.0	0.0	0.3
Savigny	0.0	0.0	0.0
Ste-Croix	0.0	0.0	1.3
St-George	0.0	0.0	0.1
St-Légier	0.0	0.0	0.0
Suchy	1.8	0.5	0.2
Sugnens	0.0	0.0	0.1
Suscévaz	0.0	0.5	0.7
Thierrens	0.0	0.0	0.6
Treycovagnes	0.0	1.5	0.3
Ursins	0.9	0.5	0.3
Valeyres-sous-Montagny	0.9	0.9	0.4
Valeyres-sous-Rances	0.0	0.0	1.5
Valeyres-sous-Ursins	4.9	1.0	0.0
Vallorbe	0.0	0.0	3.9
Vaugondry	0.3	0.0	0.0
Vaulion	0.0	0.0	0.9
Vaumarcus	0.0	0.0	0.3
Vevey	0.0	0.0	0.3
Villars-Bramard	0.0	0.0	0.3
Villars-Burquin	0.3	1.5	0.4
Villars-Epeney	0.0	0.1	0.0

<b>Domicile</b>	<b>Primaire (env. 8-12 ans)</b>	<b>Secondaire (env. 13-15 ans)</b>	<b>Supérieur (env. 16-18 ans)</b>
Vuarrens	0.0	0.0	0.7
Vugelles-la-Mothe	0.2	0.0	1.0
Vuiteboeuf	0.0	0.0	0.9
Yverdon-les-Bains	42.0	59.9	24.9
Yvonand	8.1	8.1	2.1

## 9.10 **Annexe 10: Glossaire**

---

### **Moyens de transport**

Technique utilisée pour effectuer un transport de personnes ou de marchandises. Il s'agit pour les transports motorisés de la voiture individuelle, des transports en commun, des deux-roues motorisés (vélomoteur, scooter et moto). Pour les moyens non motorisés (ou transport actif), il s'agit de la marche, des nouvelles formes de mobilité (rollers, trottinette, skateboard, etc.) et du vélo.

### **Mode de transport**

Catégorie de moyen de transport comme le rail, la route, l'air, etc.

### **Déplacement**

Il est caractérisé par une origine, une destination et un motif (école, loisirs, achats, travail, etc.). Un trajet aller-retour vaut pour deux déplacements.

### **Choix modal**

Choix du mode de transport utilisé pour effectuer un déplacement.

### **Multimodalité**

Choix de plusieurs modes de transport pour effectuer un déplacement. Pour le même déplacement, on peut soit être piéton, usager de l'automobile, des TP, etc. Pour l'exemple, un individu se rend au travail le lundi en voiture avec ses collègues, le mardi en bus et le reste de la semaine à pied.

### **Intermodalité**

Utilisation de plusieurs modes de déplacements pour un même déplacement. Pour l'exemple, un individu se rend au travail d'abord en voiture, puis la laisse sur un parking relais afin de prendre le bus et ainsi terminer son déplacement.

### **TIM**

Transport Individuel Motorisé (voiture, deux-roues motorisés)

### **TP**

Transport Public (bus, tram, trolleybus, etc.)

### **MD**

Mobilité douce (marche, vélo, rollers, etc.)



