

11

Mobilité et transports

841-1500

Comportement de la population en matière de transports

Résultats du microrecensement mobilité et transports 2015



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral de la statistique OFS

Office fédéral du développement territorial ARE

Neuchâtel 2017

Domaine «Mobilité et transports»

Publications actuelles sur des thèmes apparentés

Presque tous les documents publiés par l'OFS sont disponibles gratuitement sous forme électronique sur le portail Statistique suisse (www.statistique.ch). Pour obtenir des publications imprimées, veuillez passer commande par téléphone (058 463 60 60) ou par e-mail (order@bfs.admin.ch).

Comportement de la population en matière de transports 2015, Neuchâtel 2017, 16 pages, gratuit, numéro de commande: 900-1500

Le transport de marchandises en Suisse 2015, Neuchâtel 2016, 8 pages, gratuit, numéro de commande: 1190-1500-05

Coûts et financement des transports: Route et rail 2013, Neuchâtel 2016, 16 pages, gratuit, numéro de commande: 812-1300

Mobilité et transports: Statistique de poche 2016, Neuchâtel 2016, 44 pages, gratuit, numéro de commande: 837-1600

Accidents des transports en Suisse 2015, Neuchâtel 2016, 20 pages, gratuit, numéro de commande: 1263-1500

La pendularité en Suisse 2014, Neuchâtel 2016, 12 pages, gratuit, numéro de commande: 1352-1400

Domaine «Mobilité et transports» sur Internet

www.statistique.ch → Trouver des statistiques → 11 – Mobilité et transports ou www.transport-stat.admin.ch

Comportement de la population en matière de transports

Résultats du microrecensement mobilité et transports 2015

Rédaction Ferenc Biedermann, OFS; David Altwegg, OFS;
Christophe Siegenthaler, OFS; Hanja Maksim, OFS;
Christian Perret, OFS; Antonin Danalet, ARE

Contenu Christian Perret, OFS; Jean-Luc Murali, OFS;
Christophe Siegenthaler, OFS; Christof Seewer, OFS;
Matthias Kowald, ARE; Aline Corpataux, ARE;
Antonin Danalet, ARE

Éditeur Office fédéral de la statistique (OFS)

Neuchâtel 2017

Éditeur: Office fédéral de la statistique (OFS)

Renseignements: Section MOBIL, OFS, tél. 058 463 64 68, verkehr@bfs.admin.ch
Section Bases, ARE, tél. 058 462 49 98, befragung@are.admin.ch

Rédaction: Ferenc Biedermann, OFS; David Altwegg, OFS; Christophe Siegenthaler, OFS; Hanja Maksim, OFS; Christian Perret, OFS; Antonin Danalet, ARE

Contenu: Christian Perret, OFS; Jean-Luc Muralti, OFS; Christophe Siegenthaler, OFS; Christof Seewer, OFS; Matthias Kowald, ARE; Aline Corpataux, ARE; Antonin Danalet, ARE

Série: Statistique de la Suisse

Domaine: 11 Mobilité et transports

Langue du texte original: Allemand

Traduction: Services linguistiques de l'OFS

Mise en page: Section DIAM, Prepress/Print

Graphiques: Section DIAM, Prepress/Print

Cartes: Section DIAM, ThemaKart

Page de titre: OFS; concept: Netthoevel & Gaberthüel, Bienne; photo: © Robert Kneschke – Fotalia.com

Icônes: © freepik

Impression: en Suisse/Cavelti SA, Gossau

Copyright: OFS, Neuchâtel 2017
La reproduction est autorisée, sauf à des fins commerciales, si la source est mentionnée.

Commandes d'imprimés: Office fédéral de la statistique, CH-2010 Neuchâtel, tél. 058 463 60 60, fax 058 463 60 61, order@bfs.admin.ch

Prix: Fr. 19.– (TVA excl.)

Téléchargement: www.statistique.ch (gratuit)

Numéro OFS: 841-1500

ISBN: 978-3-303-11263-2

Projet

Comité de pilotage: Marc Gindraux, OFS; Mark Reinhard, OFS; Nicole Mathys, ARE

Responsables de projet: Christian Perret, OFS; Antonin Danalet (dès l'automne 2016), ARE; Matthias Kowald (jusqu'à l'automne 2016), ARE

Conduite des interviews: Link AG, Lucerne

Financement: OFS (financement principal), ARE, OFAC, OFROU, OFT

Mode de citation

Office fédéral de la statistique / Office fédéral du développement territorial (2017): Comportement de la population en matière de transports. Résultats du microrecensement mobilité et transports 2015, Neuchâtel et Berne



Mobilité de la population, en 2015

89% de la population se déplace en moyenne au moins une fois par jour hors de son domicile



Part des ménages avec voiture(s), vélo(s)

Part de la population avec abonnement(s) des TP

78%



65%



57%

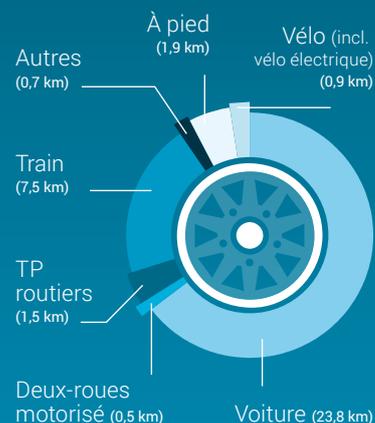
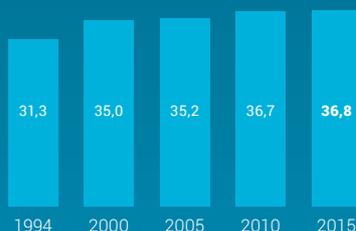


1,6 personne

Taux d'occupation moyen des voitures

36,8 km

Distance journalière par personne, en Suisse



90,4 minutes

Temps de trajet journalier par personne, en Suisse

(dont 8,2 minutes de temps d'attente et de correspondance)



Loisirs

45,2 min

Travail

17,3 min

Achats

13,2 min

Formation

5,5 min

Autres

9,3 min

24 849 km

Mobilité annuelle par personne, en Suisse et à l'étranger

dont



8 986 km

en avion

13 754 km en Suisse



11 095 km à l'étranger



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral de la statistique OFS

Office fédéral du développement territorial ARE

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)
Contact: verkehr@bfs.admin.ch, befragung@are.admin.ch

© OFS 2017
gi-f-11.04.01_2017

Table des matières

Les principaux chiffres – infographie	3	3 Comportement de la population en matière de transports	17
Avant-propos	7	3.1 Personnes mobiles et personnes non mobiles	17
1 Introduction	9	3.2 Trajets parcourus et temps nécessaire	19
1.1 Contenu et objectifs du microrecensement mobilité et transports	9	3.2.1 Distance journalière	19
1.2 Enquête 2015 et enquêtes précédentes	10	3.2.2 Temps de trajet journalier	20
1.3 Précision des résultats	10	3.2.3 Étapes, déplacements, boucles	21
1.4 Structure du rapport	10	3.2.4 Comparaison entre les différents indicateurs du comportement en matière de transports	22
2 Disponibilité et accessibilité des offres de transport	11	3.3 Moyens de transport utilisés	24
2.1 Permis de conduire et véhicules	11	3.3.1 Vue d'ensemble de tous les moyens de transport (répartition modale)	24
2.1.1 Possession du permis de conduire	11	3.3.2 Transport individuel motorisé	30
2.1.2 Possession d'un véhicule	11	3.3.3 Transports publics	34
2.1.3 Disponibilité des véhicules	13	3.3.4 Mobilité douce (y compris les vélos électriques)	36
2.2 Abonnements des transports publics	14	3.4 Motifs de déplacement	38
2.3 Places de stationnement et arrêts des transports publics	15	3.4.1 Vue d'ensemble de tous les motifs de déplacement	38
2.3.1 Places de stationnement	15	3.4.2 Déplacements pour le travail	42
2.3.2 Emplacements pour les vélos	15	3.4.3 Déplacements pour la formation	43
2.3.3 Arrêts des transports publics	15	3.4.4 Déplacements pour les achats	45
		3.4.5 Déplacements pour les loisirs	46
		3.4.6 Activités professionnelles et voyages de service	49
		3.4.7 Déplacements pour rendre service et accompagner une personne	50
		3.5 Comportement d'une sélection de groupes de population en matière de transports	51
		3.5.1 Personnes selon la tranche d'âges	51
		3.5.2 Personnes selon la situation professionnelle	55
		3.5.3 Revenus élevés et bas revenus	56
		3.5.4 Personnes en surcharge pondérale et en déficit pondéral	57
		3.6 Comportement en matière de transports dans les agglomérations	58
		3.7 Voyages	63
		3.7.1 Voyages d'une journée	63
		3.7.2 Voyages avec nuitées	65
		3.7.3 Voyages en avion	67
		3.8 Mobilité annuelle	68

4	Opinion sur la politique des transports	71
<hr/>		
4.1	Financement des transports	71
4.2	Utilisation des recettes des transports	72
4.3	Amélioration des transports publics	73
5	Remarques générales et méthodologiques	75
<hr/>		
5.1	Modifications par rapport aux enquêtes précédentes	75
5.1.1	Contenu	75
5.1.2	Déroulement des interviews et saisie des itinéraires empruntés	76
5.2	Echantillon et pondération	77
5.3	Intervalle de confiance	77
5.4	Protection des données	77
Glossaire		78
<hr/>		
Abbreviations		83
<hr/>		
Bibliographie et sources		84
<hr/>		

Avant-propos

La mobilité est d'une grande importance pour l'économie et la société. Afin de garantir à long terme une infrastructure des transports performante, il faut pouvoir assurer son financement. Le fonds d'infrastructure ferroviaire et le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération permettent d'exploiter, d'entretenir et de développer notre réseau des transports de manière ciblée. Des mesures sont toutefois nécessaires pour exploiter les infrastructures plus efficacement, comme une meilleure répartition des pointes de trafic et une meilleure adéquation entre le développement des zones d'habitat et celui des transports.

De bonnes bases statistiques sont nécessaires afin de préparer les décisions politiques et leur mise en œuvre. Le microrecensement mobilité et transports représente la principale base de données sur le comportement individuel de la population en matière de mobilité. Cette enquête par échantillonnage est menée par la Confédération tous les cinq ans, les cantons ayant la possibilité de réaliser leurs propres analyses et de financer des interviews supplémentaires pour de nombreuses zones du territoire cantonal. En 2015, plus de 57 000 personnes ont donné, dans le cadre du microrecensement, des renseignements sur leur comportement en matière de transports: déplacements effectués quotidiennement, moyens de transports utilisés et raisons de ces déplacements.

Nous tenons à remercier sincèrement les personnes ayant pris part à l'enquête. Les indications qu'elles ont fournies dans le cadre des interviews téléphoniques sont non seulement précieuses mais aussi indispensables pour la collectivité. Les enquêtes auprès de personnes restent en effet incontournables pour disposer de chiffres réellement représentatifs et différenciés comme proposés par ce microrecensement et requis par les milieux politiques, administratifs et scientifiques. A l'heure de la digitalisation et du «Big Data», de telles bases ne peuvent pas (encore) être obtenues autrement.

L'Office fédéral de la statistique (OFS) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE) adaptent la méthode de cette enquête en permanence aux nouvelles possibilités techniques et à l'évolution de la recherche. Les contenus de l'enquête sont revus lors de chaque nouvelle édition. Ceci permet de tenir compte des évolutions les plus récentes dans les transports et des nouvelles exigences des utilisateurs des données, tout en assurant la comparabilité des résultats au fil du temps. En 2015, le recours au nouveau cadre d'échantillonnage de l'OFS pour les enquêtes auprès des personnes et des ménages (SRPH) a notamment permis de contacter plus facilement les personnes jeunes et très mobiles pour cette enquête. Par ailleurs, des informations détaillées ont été collectées pour la première fois sur les vélos électriques, avec à la clé des résultats intéressants. Ces derniers sont présentés en détail et commentés dans ce rapport, à l'instar des autres principaux résultats du microrecensement mobilité et transports. Les comportements de la population en matière de mobilité font apparaître une certaine continuité mais aussi de nouvelles tendances. Nous vous souhaitons une agréable et enrichissante lecture.



Georges-Simon Ulrich
Directeur de l'Office fédéral de la statistique



Maria Lezzi
Directrice de l'Office fédéral du développement territorial

1 Introduction

Quelles distances les personnes qui résident en Suisse parcourent-elles quotidiennement? Pour quels motifs se déplacent-elles? Et quels moyens de transport utilisent-elles? Voilà quelques questions auxquelles le microrecensement mobilité et transports 2015 permet de répondre. L'échantillon de plus de 57 000 personnes interrogées et l'étendue du catalogue de questions en font l'enquête la plus importante au niveau national sur le comportement de la population en matière de transports. Ses résultats contribuent à définir la politique des transports ainsi que celle du développement territorial et sont aussi exploités dans le cadre de la recherche publique et privée.

1.1 Contenu et objectifs du microrecensement mobilité et transports

Le microrecensement mobilité et transports (MRMT) est l'enquête majeure sur le comportement de la population suisse en matière de transports. Il informe en premier lieu sur la possession de véhicules et d'abonnements, sur les déplacements effectués au quotidien et lors de voyages, sur les moyens de transport utilisés et sur les motifs de déplacement (G1.1.1). En outre, il permet de déterminer la structure temporelle et la répartition géographique des déplacements. Les caractéristiques socio-économiques des personnes et des ménages sont également prises en compte,

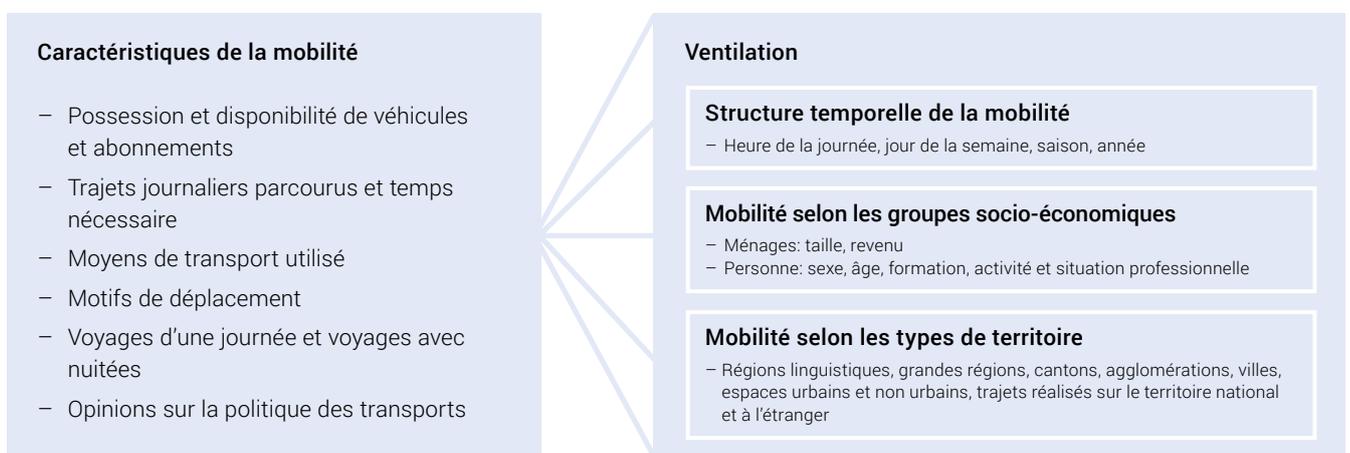
servant à mettre en évidence les différences de comportement entre les groupes de personnes (p. ex. par tranche d'âges) et les types de ménages.

Les résultats du MRMT sont utilisés dans les différents domaines de la politique et de la planification des transports, pour l'aménagement du territoire et pour la recherche scientifique sur les transports. Ainsi, ils contribuent entre autres à:

- Expliquer le comportement de la population et identifier des facteurs d'influence importants;
- Déterminer les prestations du transport sur le territoire suisse;
- Elaborer des prévisions, perspectives et scénarios en matière de transports;
- Offrir à la politique une bonne base de décision pour des questions relatives aux transports (p. ex. embouteillages, mobility pricing/tarifification de la mobilité, tarifs des transports publics);
- Aménager le territoire et planifier les transports à différents niveaux: fondements du Projet de territoire Suisse, du plan sectoriel de la Confédération, des plans directeurs cantonaux et communaux des transports;
- Planifier les infrastructures de transport;
- Contrôler l'efficacité des stratégies et mesures politiques en matière de transports;
- Mettre à disposition les outils pour des analyses de marché (p. ex. répartition modale lors de déplacements pour les loisirs, le travail, les achats ou les déplacements professionnels).

Principaux contenus du microrecensement mobilité et transports

G1.1.1



1.2 Enquête 2015 et enquêtes précédentes

L'édition 2015 du MRMT s'inscrit dans une longue tradition d'enquêtes sur le comportement de la population en matière de transports. Celle-ci a commencé en 1974. A partir de là, l'enquête a été répétée tous les cinq ans. Depuis 2010, le MRMT est l'une des cinq enquêtes thématiques du nouveau recensement de la population suisse. Il est mené par l'Office fédéral de la statistique (OFS) en collaboration avec l'Office fédéral du développement territorial (ARE).

La taille de l'échantillon, les méthodes de relevé et le contenu du MRMT ont évolué depuis 1974. Cela s'explique essentiellement par les progrès des méthodes de relevé et de traitement des données, mais aussi par l'évolution des besoins de la politique et de la science. Ainsi, pour l'édition 2015, des questions concernant les vélos électriques ont été ajoutées, par exemple.

Pour l'enquête 2015, 57 090 personnes, toutes sélectionnées de manière aléatoire, ont été interrogées par téléphone. Pour ceci, la technique des interviews téléphoniques assistées par ordinateur (CATI) a été utilisée. Afin de déterminer les distances parcourues, les renseignements des sondés concernant l'itinéraire choisi ont été associés directement pendant l'interview à des coordonnées géographiques. Des informations plus détaillées sur ces techniques ainsi que d'autres explications méthodologiques se trouvent dans le chapitre 5 de la présente publication et dans le rapport de méthode qui l'accompagne (voir encadré).

1.3 Précision des résultats

En partant des réponses fournies par les personnes interrogées, des enseignements pour l'ensemble de la population ont pu être tirés. Malgré la taille considérable de l'échantillon (voir chapitre 1.2), les résultats doivent être interprétés avec prudence. C'est particulièrement le cas pour les groupes de population les plus réduits. En ce qui concerne la précision des résultats présentés dans ce rapport, il convient de prendre note des aspects suivants:

- Les textes du rapport se concentrent sur les différences importantes et statistiquement significatives. Les intervalles de confiance des graphiques et tableaux se trouvent dans le recueil de tableaux qui complète cette publication (voir encadré).
- L'indication de la base du calcul figurant en dessous des tableaux et des graphiques de ce rapport précise à quoi se rapporte le dépouillement concerné (personnes de référence ou étapes) et combien de sondés ou d'étapes ont été pris en considération.
- Tous les chiffres du rapport sont arrondis individuellement, indépendamment de la somme finale. Les totaux peuvent donc différer parfois de la somme des valeurs individuelles ou être légèrement supérieurs ou inférieurs à 100%.
- Sauf mention contraire, les trajets représentés se rapportent au territoire national.

1.4 Structure du rapport

A la suite de cette introduction, le **chapitre 2** traite des caractéristiques de la mobilité au niveau des personnes et des ménages. Il présente des données sur le nombre de véhicules et de permis de conduire, sur la possession d'abonnements des transports publics ainsi que sur les places de stationnement à disposition et l'accessibilité des arrêts de transports publics.

Le **chapitre 3**, partie centrale de cette publication, décrit en détail le comportement de la population résidente suisse en matière de transports. Une première section (3.1) renseigne sur le nombre de personnes qui se déplacent un jour donné, c'est-à-dire qui sont mobiles, ainsi que sur la répartition de cette mobilité dans la journée. La section 3.2 donne une vue d'ensemble des distances parcourues par personne et par jour et du temps qui y est consacré. Les notions d'étape, de déplacement et de boucle y sont introduites et expliquées. Les moyens de transport utilisés (3.3) et les motifs de déplacement de la population (3.4) sont ensuite analysés. Dans chacune de ces sections, l'évolution au cours des dernières décennies et les différences entre les divers groupes de population sont aussi commentées. Certains groupes font l'objet d'une section spécifique (3.5) et sont entre autre analysés en fonction de leur situation professionnelle ou du niveau de leur revenu. La section suivante est consacrée à l'analyse du comportement en matière de transports dans les agglomérations (3.6). Après ce tour d'horizon de la mobilité quotidienne, la section 3.7 donne des informations sur les voyages d'un ou de plusieurs jours. Le chapitre 3 se termine par une analyse de la mobilité annuelle, définie comme la somme de tous les trajets parcourus en l'espace d'un an (3.8).

Le **chapitre 4** présente l'opinion de la population sur une série de questions relevant de la politique des transports, comme le financement de la mobilité ou le développement de l'infrastructure routière.

Enfin, le **chapitre 5** fournit diverses explications méthodologiques, relatives notamment à l'évolution du microrecensement depuis 1974, à la mesure des distances à l'aide de l'outil cartographique, à l'échantillon et aux intervalles de confiance.

Recueil de tableaux et rapport technique sur le microrecensement 2015

Un recueil de tableaux est disponible sur Internet. Il contient tous les résultats mentionnés dans le présent rapport, accompagnés des intervalles de confiance et de nombreuses analyses supplémentaires. Le même lien donne accès au rapport technique (dès fin 2017) et au questionnaire.

www.mrmt.bfs.admin.ch

2 Disponibilité et accessibilité des offres de transport

78% des ménages résidant en Suisse possédaient au moins une voiture de tourisme en 2015, une proportion en légère baisse ces dernières années. En cinq ans, la part des ménages qui possèdent un vélo électrique a par contre été multipliée par trois, passant à 7%. Chez les 18–24 ans, la baisse, observée depuis des années, de la proportion des titulaires d'un permis de conduire a pris fin. Enfin, quelque 57% de la population résidente possédait un abonnement des transports publics en 2015.

2.1 Permis de conduire et véhicules

2.1.1 Possession du permis de conduire

82% des personnes de 18 ans et plus résidant en Suisse possédaient un permis de conduire en 2015, un pourcentage en hausse de 5 points par rapport à 1994 (G.2.1.1.). Cette progression s'explique par la forte augmentation de la proportion de personnes de 65 ans et plus qui possèdent un permis de conduire (de 44 à 69%), en particulier chez les femmes. Chez les 18 à 24 ans, l'évolution a longtemps suivi une tendance inverse: la part des titulaires d'un permis de conduire a ainsi progressivement baissé entre 1994 et 2010 dans ce groupe d'âges (de 71% à 59%). Depuis, on observe une stabilisation et, en 2015, on dénombrait 61% de détenteurs d'un permis de conduire chez les 18 à 24 ans.

Les hommes continuaient d'être proportionnellement plus nombreux à posséder un permis de conduire que les femmes en 2015 (88% contre 76%). Depuis 1994, on observe un rapprochement entre les sexes, mais cette évolution a quelque peu ralenti depuis 2005.

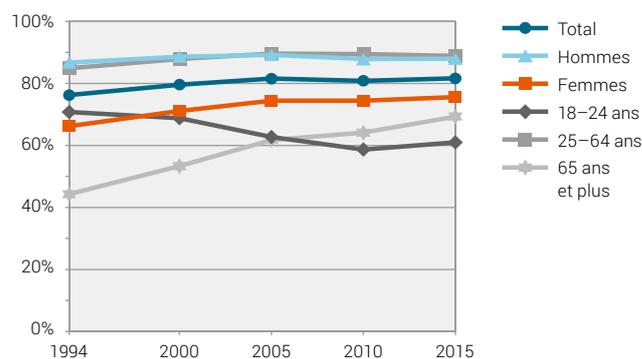
2.1.2 Possession d'un véhicule

En 2015, 78% des ménages suisses avaient au moins une voiture et près d'un ménage sur trois (29%) en possédait deux ou plus (G.2.1.2.1). Les vélos restent aussi très répandus: 65% des ménages en avaient au moins un. Suivent largement derrière les motocycles (12%), les vélos électriques (7%), les cyclomoteurs (3%) et les motocycles légers (3%). Le pourcentage indiqué de vélos électriques comprend aussi bien les modèles «rapides» que les modèles «lents». Les premiers doivent être munis d'une plaque d'immatriculation jaune en raison d'une puissance de moteur relativement élevée et d'une assistance au pédalage aussi au-delà d'une vitesse de 25 km/h. Ils sont cinq fois moins

Possession d'un permis de conduire selon le sexe et l'âge, 1994–2015

En % des groupes de population considérés

G 2.1.1.1

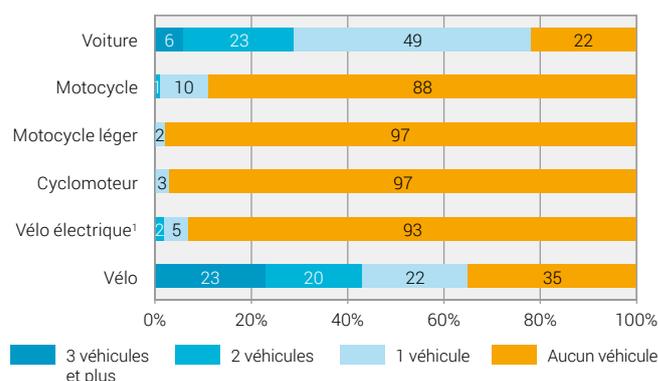


Base 2015: 122 088 personnes du ménage à partir de 18 ans avec indication valable concernant la possession d'un permis de conduire

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Possession de véhicules par ménage, en 2015 G 2.1.2.1



¹ Vélos électriques rapides et lents. Les vélos électriques rapides doivent être munis d'une plaque d'immatriculation.

Base: 57 090 ménages

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

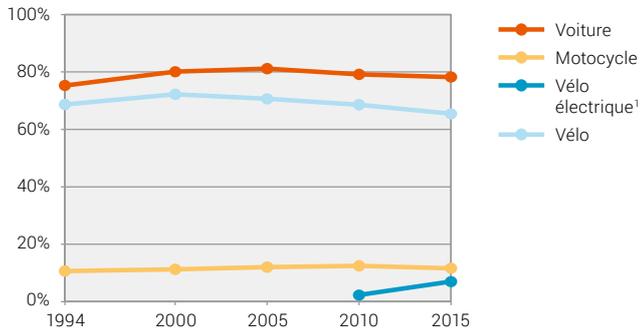
© OFS 2017

fréquents dans les ménages suisses que les vélos électriques lents. Ces derniers ne nécessitent pas de plaque d'immatriculation.

Possession de véhicules par ménage, 1994–2015

Part des ménages avec un ou plusieurs véhicules de la catégorie correspondante

G 2.1.2.2



¹ Avant 2010: compris dans la catégorie des vélos. Les parts comprennent les vélos électriques rapides et lents. Les vélos électriques rapides doivent être munis d'une plaque d'immatriculation.

Base 2015: 57 090 ménages

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Durant les deux dernières décennies, la part de ménages disposant d'une voiture a commencé par augmenter avant de se réduire de 3 points depuis 2005 (G 2.1.2.2). Inversement, la part de ménages sans voiture a légèrement progressé au cours des dix dernières années. Le pourcentage de ménages possédant un vélo a nettement baissé, de près de 7 points depuis l'an 2000. En contrepartie, la part de ménages ayant un vélo électrique a été multipliée par trois en seulement 5 ans.

La possession de voitures et de vélos augmente fortement avec la taille du ménage (G 2.1.2.3). En 2015, 58% des ménages d'une personne avaient au moins une voiture, contre 86% des ménages de deux personnes et 94% des ménages de 5 personnes ou plus. Déjà à partir d'une taille de 3 personnes, près de la moitié des ménages (47%) avaient deux voitures ou plus.

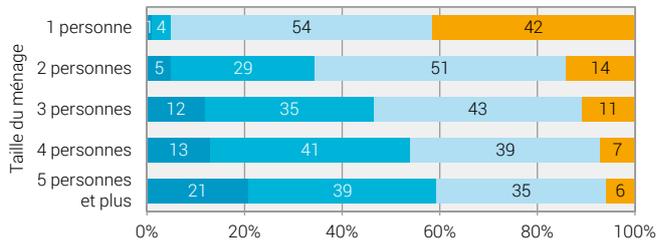
En Suisse italienne, la possession d'une voiture est un peu plus fréquente (83%) qu'en Suisse romande (80%) et en Suisse alémanique (77%) (G 2.1.2.4). Les motos aussi sont plus répandues dans les ménages de Suisse italienne (17%) que dans ceux des autres régions linguistiques. 70% des ménages alémaniques ont en revanche un vélo et 8% un vélo électrique contre respectivement 49% et 3% des ménages de Suisse italienne.

Dans les espaces des centres urbains (voir glossaire pour la définition), où l'offre de transports publics est particulièrement développée et où les places de stationnement sont par contre en nombre limité, la part de ménages possédant une voiture de tourisme (73%) est nettement plus faible que dans les espaces sous influence des centres urbains (89%) et les espaces hors influence des centres urbains (87%). Les espaces des centres urbains présentent aussi des pourcentages inférieurs à la moyenne de détenteurs de motos (11%), de vélos électriques (6%) et de vélos (64%). Pour ces trois catégories de véhicules, on trouve les proportions les plus élevées de ménages en possédant dans les espaces sous influence des centres urbains.

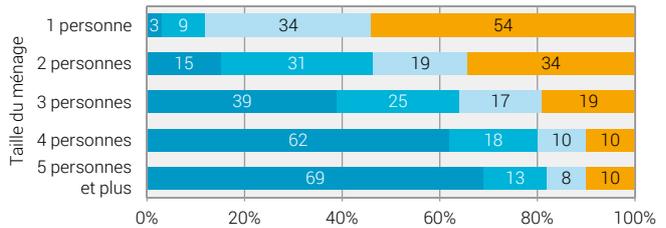
Possession de véhicules selon la taille du ménage, en 2015

G 2.1.2.3

Possession de voitures



Possession de vélos



■ 3 véhicules et plus ■ 2 véhicules ■ 1 véhicule ■ Aucun véhicule

Base: 57 090 ménages

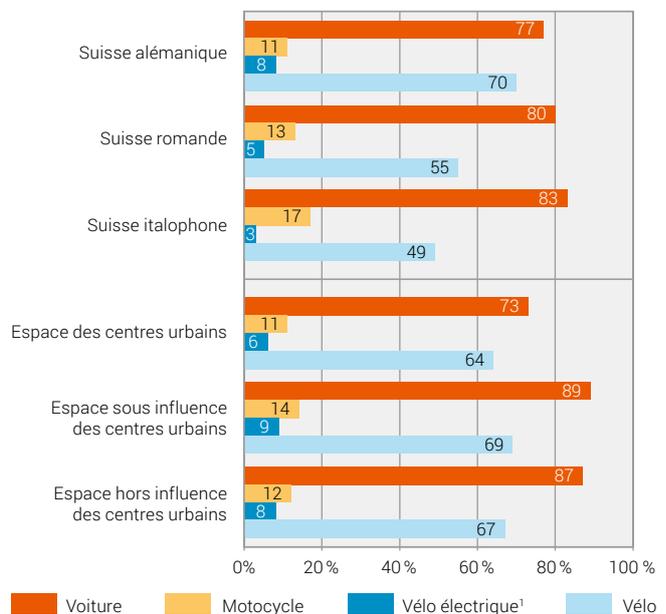
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Possession de véhicules par ménage selon la région linguistique et le degré d'urbanisation, en 2015

Part des ménages avec un ou plusieurs véhicules de la catégorie correspondante

G 2.1.2.4



¹ Vélos électriques rapides et lents. Les vélos électriques rapides doivent être munis d'une plaque d'immatriculation.

Base: 57 090 ménages

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

La possession d'un véhicule est d'autant plus fréquente que le revenu du ménage est élevé, peu importe qu'il s'agisse d'une voiture, d'un motocycle, d'un vélo électrique ou d'un vélo (G2.1.2.5). Ainsi, 53% des ménages disposant d'un revenu mensuel jusqu'à 4 000 francs ont une voiture, contre 91% (soit un peu plus de deux tiers de plus) de ceux dont le revenu est supérieur à 12 000 francs. La part des ménages qui ont un vélo ou un vélo électrique passe du simple au double d'une extrémité à l'autre de l'échelle des revenus et celle des ménages possédant un motocycle est même multipliée par cinq. A noter toutefois que les ménages se situant dans les classes supérieures de revenu comptent en moyenne plus de personnes.

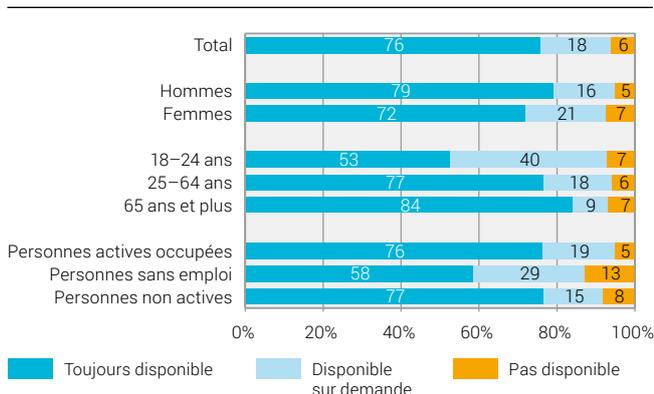
2.1.3 Disponibilité des véhicules

La plupart des personnes qui ont le permis de conduire ont une voiture à disposition. En 2015, 76% d'entre elles pouvaient en disposer à tout moment et 18% sur demande (G2.1.3.1). La disponibilité de la voiture en général (toujours disponible ou sur demande) varie peu en fonction du sexe, de l'âge et du statut sur le marché de travail. Elle est un peu plus faible chez les personnes sans emploi que dans l'ensemble de la population (87% contre 94%). Parmi les personnes de 18 à 24 ans, seulement 53% disposent à tout moment d'une voiture. Mais comme elles sont particulièrement nombreuses (40%) à pouvoir utiliser une voiture après en avoir fait la demande, le taux de disponibilité générale dans ce groupe d'âges n'est guère plus faible, avec 93%, que dans l'ensemble de la population.

Disponibilité d'une voiture selon les groupes de population, en 2015

Parmi les personnes avec permis de conduire

G 2.1.3.1



Base: 40 952 personnes cible avec permis de conduire pour voiture et pouvant se déplacer sans l'aide d'autrui

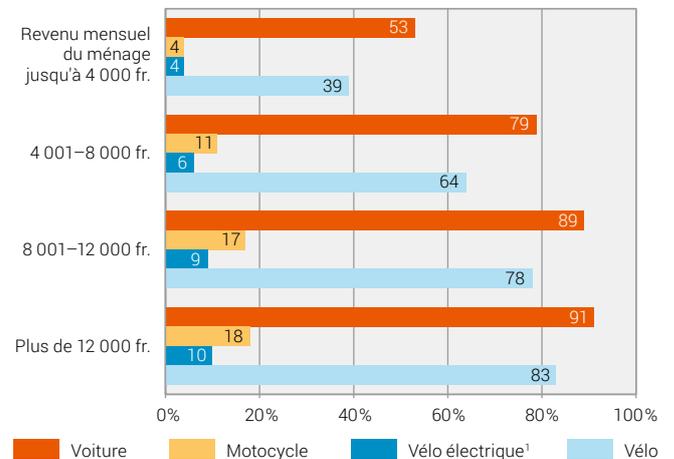
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Possession de véhicules selon le revenu du ménage, en 2015

Part des ménages avec un ou plusieurs véhicules de la catégorie correspondante

G 2.1.2.5



¹ Vélos électriques rapides et lents. Les vélos électriques rapides doivent être munis d'une plaque d'immatriculation.

Base: 57 090 ménages

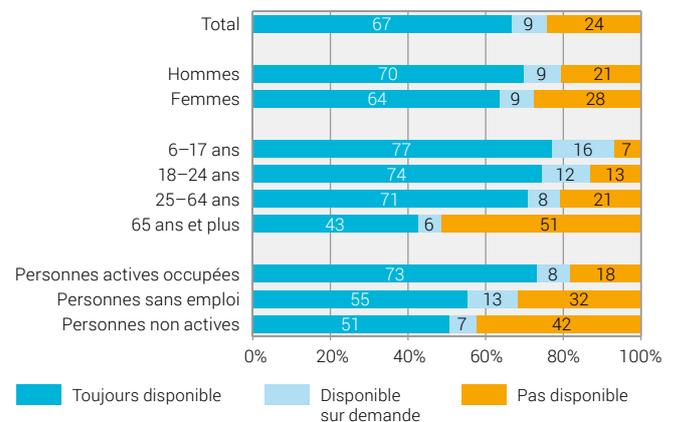
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Au total, 76% de la population de 6 ans et plus a un vélo à disposition, dont 67% à tout moment et 9% sur demande (G2.1.3.2). On relève des différences marquées selon les groupes d'âges: 93% des 6 à 17 ans ont un vélo à disposition contre seulement 49% des personnes de plus de 65 ans. La part de personnes non actives qui disposent d'un vélo est aussi relativement faible (58%), ce qui s'explique par la proportion élevée de personnes âgées dans cette catégorie de la population.

Disponibilité d'un vélo selon les groupes de population, en 2015

G 2.1.3.2



Base: 55 877 personnes cible pouvant se déplacer sans l'aide d'autrui

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

2.2 Abonnements des transports publics

57% de la population résidante âgée de 16 ans et plus a indiqué posséder un abonnement des transports publics (TP) en 2015. L'abonnement demi-tarif arrive en tête (36%), devant les abonnements de communauté tarifaire (15%) et l'abonnement général ou AG (10%). Entre 2005 et 2010, le pourcentage de détenteurs d'un demi-tarif s'était accru de 8 points et celui de détenteurs d'un AG de 3 points (G2.2.1). Au cours des cinq ans qui ont suivi, la part des détenteurs de l'AG est restée stable, tandis que celle des détenteurs du demi-tarif a diminué de 2 points.

Les femmes sont proportionnellement plus nombreuses que les hommes à posséder un abonnement des TP (T2.2.1). Les parts respectives étaient de 61% et 52% en 2015.

Si l'on compare la possession d'abonnements au sein des groupes d'âges, on relève le taux particulièrement élevé de 73% chez les 16 à 24 ans. Pas moins de 20% d'entre eux possèdent même un AG. Outre le fait que, chez les jeunes, nombreux sont ceux qui n'ont pas (encore) le permis de conduire ou qui n'ont pas de voiture à disposition, la politique des prix des entreprises de transports publics (tarifs différenciés selon l'âge, AG famille) a probablement contribué à ce pourcentage élevé.

Les régions linguistiques présentent aussi des différences marquées. La part de détenteurs d'un demi-tarif est ainsi près de trois fois plus élevée en Suisse alémanique (41%) qu'en Suisse italienne (15%). La Suisse romande occupe une position intermédiaire avec 26%. L'AG est également plus répandu en Suisse alémanique (12%) que dans les parties francophone et italophone du pays (7% et 3%).

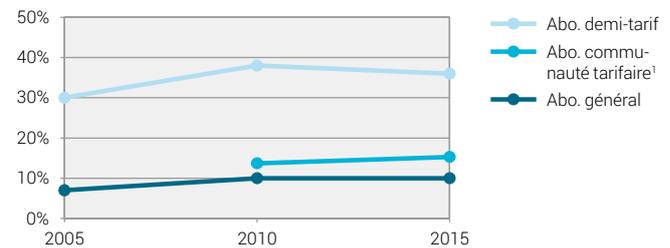
Plus une région est urbanisée, plus la part de détenteurs d'abonnements des TP est élevée en particulier pour ce qui est des abonnements demi-tarif et des abonnements de communauté tarifaire. Ces derniers ne sont en général proposés que pour des régions liées aux centres urbains.

La probabilité que les membres d'un ménage possèdent un abonnement des TP est d'autant plus grande si celui-ci n'a pas ou peu de voitures. Dans les ménages sans voiture, la part de détenteurs d'un abonnement des TP est comparativement très élevée (79%). Dans les ménages possédant au moins une voiture, la part de détenteurs d'un abonnement des TP est plus basse, mais ne tombe pas en dessous de 40% même dans les ménages qui ont trois voitures ou plus.

Possession d'abonnements des transports publics, 2005–2015

En % de la population à partir de 16 ans

G 2.2.1



¹ Avant 2010: pas disponible.

Base 2015: 50 149 personnes cible à partir de 16 ans

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Possession d'abonnements des transports publics selon les groupes de population, en 2015 T 2.2.1

En % des groupes de population considérés

	Abo. demi-tarif	Abo. général (AG)	Abo. communauté tarifaire	Total abo. TP
Total	36,5	10,1	15,3	56,7
Sexe				
Hommes	32,8	10,2	13,4	52,0
Femmes	40,1	9,9	17,1	61,3
Âge				
16–24 ans	29,7	20,1	30,9	72,8
25–64 ans	36,0	8,5	13,9	53,7
65 ans et plus	41,8	9,4	10,9	57,1
Région linguistique				
Suisse alémanique	41,5	11,6	15,5	62,1
Suisse romande	25,9	7,2	15,1	46,0
Suisse italophone	14,8	2,6	12,6	29,3
Degré d'urbanisation du lieu de domicile				
Espace des centres urbains	37,7	11,2	19,4	61,5
Espace sous influence des centres urbains	35,2	8,2	10,4	50,9
Espace hors influence des centres urbains	33,2	8,1	5,1	45,1
Nombre de voitures dans le ménage				
Aucune voiture	42,5	21,2	30,5	79,4
1 voiture	38,5	8,9	14,6	57,6
2 voitures	32,4	6,7	9,3	46,8
3 voitures et plus	27,5	6,0	8,8	40,5

Base: 50 149 personnes cible à partir de 16 ans

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

2.3 Places de stationnement et arrêts des transports publics

2.3.1 Places de stationnement

77% des ménages disposaient d'au moins une place de stationnement à leur domicile en 2015 (y compris les places de garage). Le nombre de ces places augmente avec le nombre de voitures, la plupart des ménages disposant d'autant de places que de voitures (G2.3.1.1). 24% des ménages avec voiture disposent de plus de places que de voitures et 11% en ont moins. Parmi les ménages sans voiture, 22% ont au moins une place de stationnement à disposition.

54% des actifs occupés de 18 ans ou plus peuvent utiliser une place de stationnement gratuite sur leur lieu de travail et 21% une place payante (G2.3.1.2). Au total, 75% d'entre eux disposent donc d'une place de stationnement sur leur lieu de travail. Chez les actifs occupés à temps partiel et les personnes actives sans personnel sous leurs ordres, les proportions sont plus basses (respectivement 68% et 72%).

2.3.2 Emplacements pour les vélos

Quatre ménages sur cinq possédant un vélo disposaient en 2015 d'un emplacement à domicile pour le ranger (T2.3.2.1). Dans 73% des cas, il s'agissait d'un local verrouillable. Au terme des étapes parcourues à vélo, des emplacements pour vélos étaient disponibles dans 84% des cas (pour la définition de l'étape voir chapitre 3.2.3). Mais seulement 30% d'entre eux se trouvaient dans un local verrouillable.

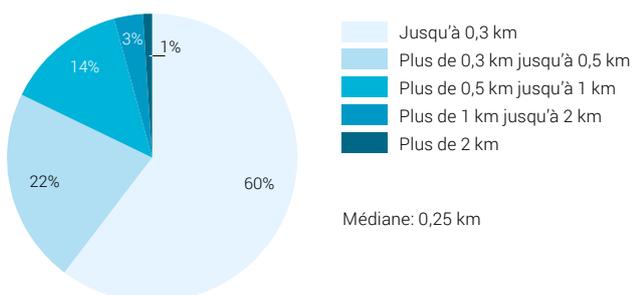
2.3.3 Arrêts des transports publics

La très grosse majorité de la population, à savoir 96%, habitait en 2015 à moins d'un km d'un arrêt des transports publics (G2.3.3.1). Pour 60% de la population, la distance séparant le domicile de l'arrêt des transports publics le plus proche ne dépassait même pas 300 mètres.

Accessibilité des arrêts des transports publics, en 2015

Répartition des distances entre le domicile et l'arrêt des transports publics le plus proche

G 2.3.3.1



Base: 57 090 ménages

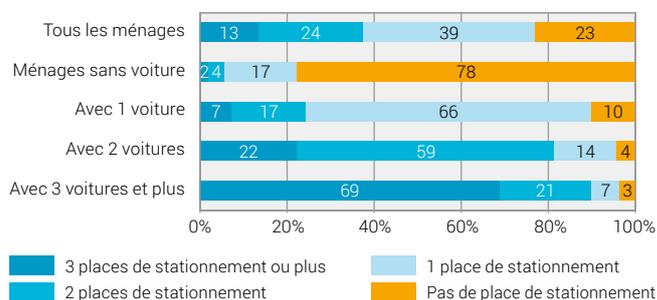
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Disponibilité de places de stationnement au domicile selon le nombre de voitures dans le ménage, en 2015

Disponibilité de places de parking ou de garage

G 2.3.1.1



Base: 56 874 ménages avec indication valable

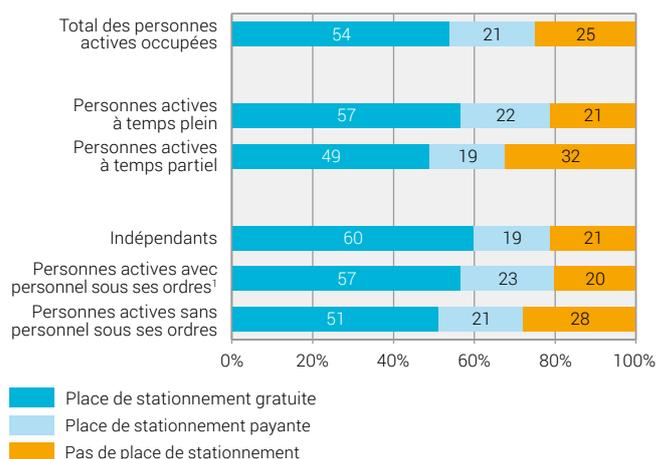
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Disponibilité de places de stationnement au lieu de travail selon le taux d'occupation et la situation professionnelle, en 2015

Disponibilité de places de parking ou de garage parmi les personnes actives occupées

G 2.3.1.2



¹ Inclus membres de la direction.

Base: 8 684 personnes actives occupées de 18 ans ou plus interrogées dans le module supplémentaire «Mobilité douce et profession»

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Disponibilité d'emplacements pour les vélos, en 2015

T 2.3.2.1

Disponible au domicile, en % des ménages avec vélo(s)	79,5
Facilement accessibles, en % des emplacements	33,2
Couverts, en % des emplacements	43,9
Verrouillables, en % des emplacements	16,4
Dans un local verrouillable, en % des emplacements	72,9
Disponible sur le lieu de destination, en % des étapes à vélo	84,2
Facilement accessibles, en % des emplacements	58,0
Couverts, en % des emplacements	45,5
Verrouillables, en % des emplacements	22,8
Dans un local verrouillable, en % des emplacements	30,1

Base emplacements au domicile: 13 051 ménages avec vélo(s), resp. 10 461 ménages avec vélo(s) et emplacement, interrogés dans le module supplémentaire «Mobilité douce et profession»; Base emplacements sur le lieu de destination: 4 681 étapes à vélo, resp. 3 951 étapes à vélo avec emplacement sur le lieu de destination (étapes relevées en détails)

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

3 Comportement de la population en matière de transports

En 2015, les habitants de la Suisse ont parcouru en moyenne près de 37 kilomètres par jour et par personne sur le territoire national, soit à peu près la même distance qu'en 2010. La plus grande partie de ces kilomètres (65%) ont été effectués avec une voiture de tourisme. Les loisirs représentaient le principal motif de déplacement, avec une part de 44% des distances journalières, devant les déplacements pour le travail (24%). La mobilité annuelle totale, y compris tous les voyages ainsi que les trajets parcourus à l'étranger, atteignait environ 24 800 km par personne.

3.1 Personnes mobiles et personnes non mobiles

En 2015, 89% des personnes de 6 ans et plus sont sorties de chez elles le jour de référence défini et sont à ce titre considérées comme mobiles (G3.1.1). Cette valeur est restée presque inchangée depuis 1994.

Le dimanche, le degré de mobilité a été en 2015 inférieur de quelque 13 points à celui observé pour les jours de lundi à vendredi. Les différences entre les saisons quant au degré de mobilité étaient en revanche très faibles.

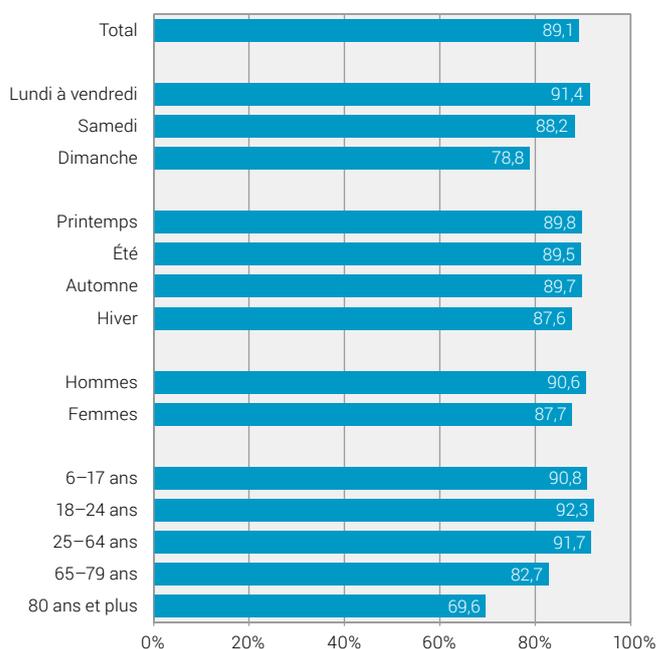
Si les personnes de moins de 65 ans ont été plus de 90% à sortir de chez elles le jour de référence, la proportion correspondante se situait à 83% chez les 65 à 79 ans et tombait à 70% chez les 80 ans et plus. Le degré de mobilité de ce dernier groupe d'âges a toutefois progressé de 5 points depuis 1994. La différence entre les sexes a été comparativement faible en 2015, les hommes présentant un degré de mobilité un peu plus élevé que celui des femmes (91% contre 88%).

Les personnes qui n'ont pas quitté leur bâtiment d'habitation le jour de référence sont considérées comme non mobiles (11%). La non-mobilité peut avoir différentes raisons (G3.1.2). La raison «Aucune nécessité» a été la plus fréquemment invoquée en 2015 (22%). Autres raisons souvent citées: la maladie, les travaux ménagers (13% dans les deux cas) et la météo (10%). La part des personnes ayant expliqué leur non-mobilité par le fait qu'elles travaillaient à domicile (6%) a été deux fois plus importante qu'en 2010.

Personnes mobiles selon le jour de la semaine, la saison et les groupes de population, en 2015

Part de la population à partir de 6 ans ayant été en déplacement un jour donné

G 3.1.1



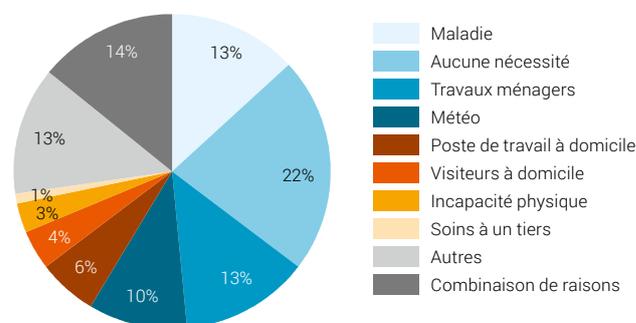
Base: 57 090 personnes cible

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Raisons de la non-mobilité, en 2015

G 3.1.2



Base: 6 243 personnes cible n'ayant pas quitté leur domicile le jour de référence

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Personnes mobiles au cours de la journée

De lundi à vendredi, c'est entre 7 et 8 heures et entre 17 et 18 heures que l'on enregistre les parts les plus élevées de personnes mobiles (G3.1.3). 37% de la population est en déplacement entre 7 et 8 heures et même 42% entre 17 et 18 heures. En outre, on observe aussi des pics un peu moins forts aux heures du repas de midi.

Le week-end, les gens ne sortent de leur logement que plus tard dans la journée: les pics de mobilité sont atteints en fin de matinée et en début d'après-midi. En outre, l'intensité des déplacements est répartie de manière plus égale sur la journée et les pics sont donc moins marqués que pendant la semaine. Le samedi, un nombre relativement important de personnes sont encore de sortie peu avant minuit.

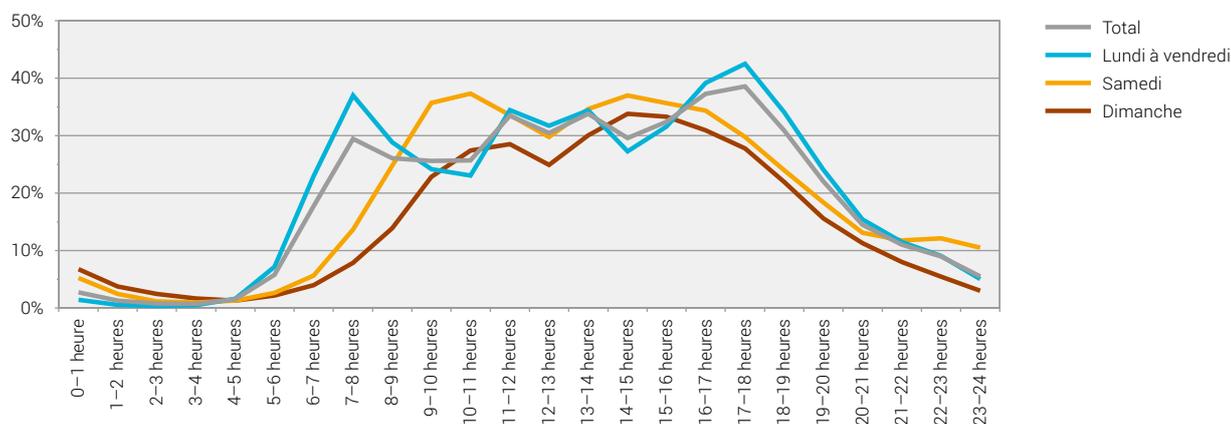
La ventilation selon les groupes d'âges montre chez les personnes de 6 à 17 ans des pics accentués entre 7 et 8 heures du matin, aux alentours de midi et en fin d'après-midi entre 16 et 17 heures (G3.1.4), en raison des déplacements pour l'école et la formation. Chez les personnes de 18 à 24 ans et de 25 à 64 ans, le pic de l'après-midi est nettement plus marqué que ceux du matin et de midi. En outre, il est un peu décalé (17 à 18 heures) par rapport à celui observé chez les plus jeunes.

Les pics de mobilité des personnes âgées se produisent dans les heures où la mobilité diminue dans les groupes d'âge plus jeunes: les personnes de 65 ans et plus sont particulièrement nombreuses à être en déplacement entre 9 et 11 heures ainsi qu'entre 14 et 16 heures.

Personnes mobiles au cours de la journée selon le jour de la semaine, en 2015

Part de la population en déplacement; en Suisse

G 3.1.3



Base: 57 090 personnes cible

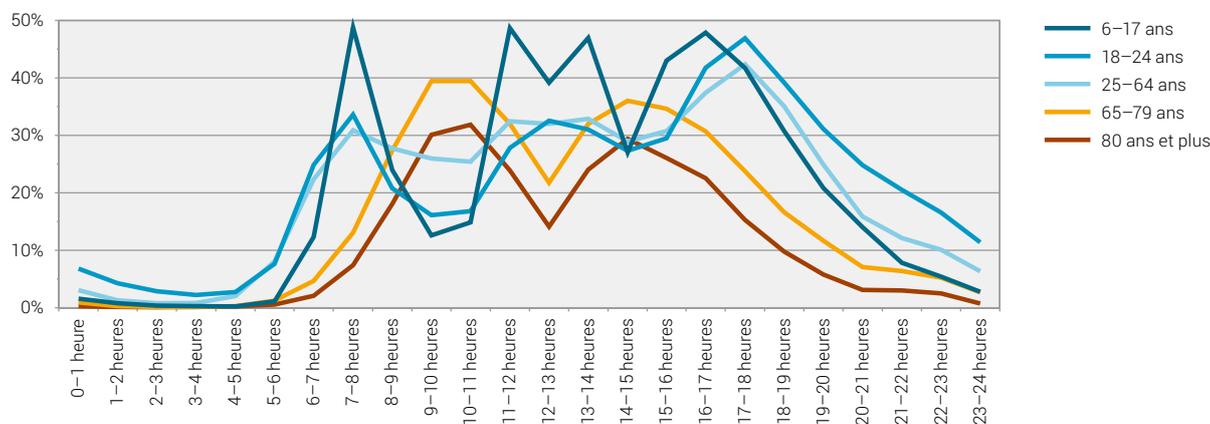
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Personnes mobiles au cours de la journée selon le groupe d'âge, en 2015

Part de la population en déplacement; en Suisse

G 3.1.4



Base: 57 090 personnes cible

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

3.2 Trajets parcourus et temps nécessaire

3.2.1 Distance journalière

Les personnes de 6 ans et plus domiciliées en Suisse ont parcouru en moyenne 36,8 km par jour sur le territoire national en 2015 (G3.2.1.1). Cette distance journalière moyenne (définition précise dans l'encadré ci-dessous) est restée pratiquement stable depuis la dernière enquête de 2010. Si l'on considère les vingt dernières années, plus précisément depuis 1994, cette distance s'est toutefois accrue de 5,5 km ou de 18%.

En 2015, la distance journalière moyenne était un peu plus longue le samedi (39,5 km) que les jours de lundi à vendredi (36,8 km) et le dimanche (34,5 km) (G3.2.1.2). On observe sur ce plan également des différences selon les saisons: la distance journalière moyenne pour les mois de juin à septembre était supérieure de près d'un cinquième à celle observée pour les mois de janvier à mars, quand bien même le taux de mobilité ne variait que très faiblement selon les saisons (voir chapitre 3.1).

La distance journalière moyenne des hommes était, avec 42,0 km, environ 32% plus longue que celle des femmes (G3.2.1.3). Cet écart entre les sexes atteignait encore 56% en 1994. Depuis lors, on a observé un rapprochement qui s'est cependant ralenti au fil des années.

Les différences entre les groupes d'âges sont importantes: les 18 à 24 ans parcouraient la distance journalière la plus longue en 2015 avec 48,0 kilomètres. Avec l'âge, celle-ci tendait à diminuer pour atteindre 27,2 km chez les 65 à 79 ans et seulement 13,3 km chez les 80 ans et plus. Mais avec une hausse de 7,6 km depuis 1994, les 65 à 79 ans étaient le groupe d'âges ayant enregistré la plus forte progression, juste devant celui des 45 à 64 ans (+7,4 km).

Dans les villes, les déplacements pour aller aux centres commerciaux, aux installations de loisirs, etc. sont généralement plus courts qu'à la campagne. Il n'est donc pas surprenant que les habitants de l'espace des centres urbains parcouraient, en 2015, chaque jour 8,7 km de moins que ceux des régions hors influence des centres urbains.

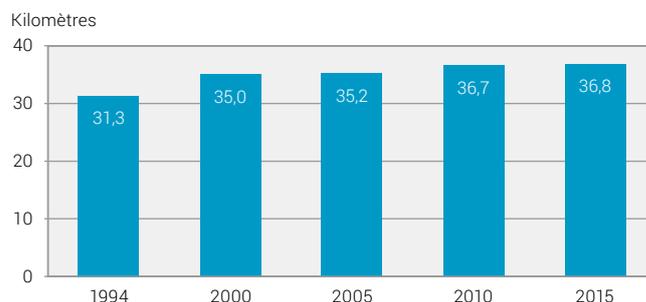
Distance journalière et temps de trajet journalier moyens

La distance journalière moyenne correspond au trajet parcouru en moyenne par personne et par jour. Le temps utilisé pour couvrir ce trajet est appelé temps de trajet journalier. Les voyages avec nuitées ne sont ici que partiellement pris en compte, car les personnes voyageant pendant plusieurs jours ne peuvent que partiellement être considérées dans l'échantillon, pour des raisons techniques liées au relevé (principe de la mobilité du jour de référence, voir glossaire). Sans autre précision, la distance journalière et le temps de trajet journalier ne se réfèrent qu'aux déplacements sur le territoire national.

Distance journalière moyenne par personne, 1994–2015

En Suisse

G 3.2.1.1



Base 2015: 57 090 personnes cible

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Distance journalière moyenne par personne selon le jour de la semaine et la saison, en 2015

En Suisse

G 3.2.1.2



Base: 57 090 personnes cible

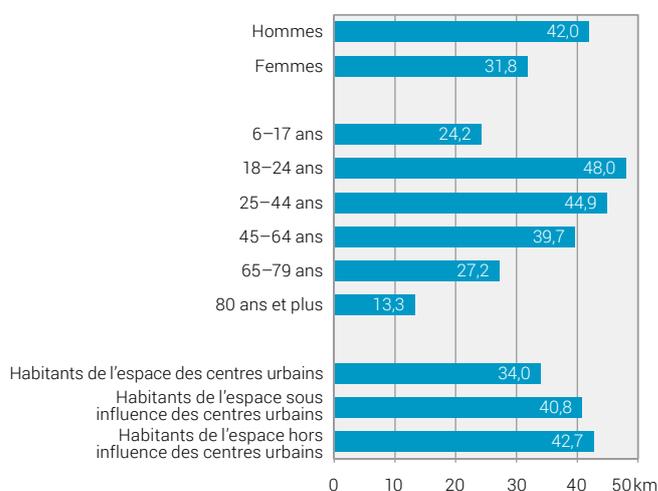
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Distance journalière moyenne par personne selon les groupes de population, en 2015

En Suisse

G 3.2.1.3



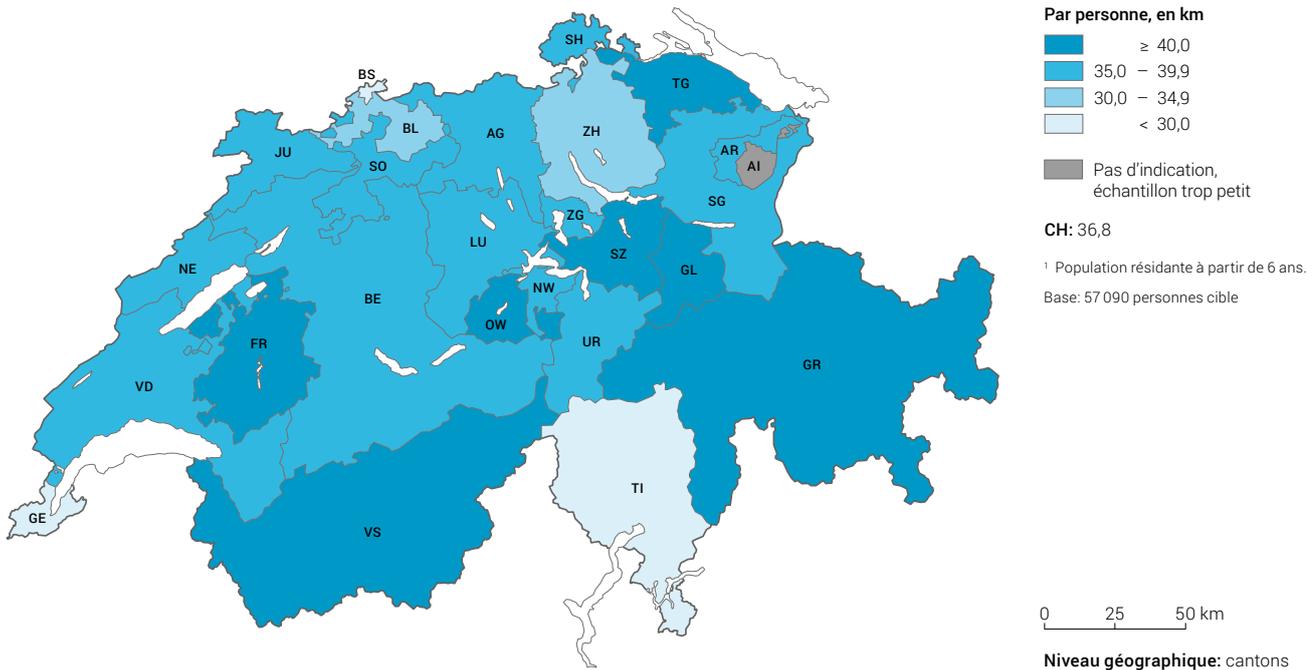
Base: 57 090 personnes cible

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Distance journalière moyenne de la population résidente¹ (trajets en Suisse), en 2015

G 3.2.1.4



Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

La différence quant au degré d'urbanisation s'observe aussi au niveau des comparaisons entre cantons (G3.2.1.4). Si les personnes habitant les cantons urbains de Genève et de Bâle-Ville parcouraient les distances journalières les plus courtes (respectivement 22,1 et 27,3 km), les valeurs correspondantes étaient nettement plus élevées dans une série de cantons alpins comme les Grisons et le Valais. On relève la valeur très élevée atteinte par les habitants du canton de Fribourg (45,6 km) et les distances journalières relativement brèves couvertes par ceux du canton du Tessin (29,2 km). Les valeurs basses observées pour ce dernier sont aussi liées au fait que les Tessinois effectuent, dans leur quotidien, relativement beaucoup de trajets à l'étranger, mais la présente analyse ne considère que les distances couvertes sur le territoire national.

3.2.2 Temps de trajet journalier

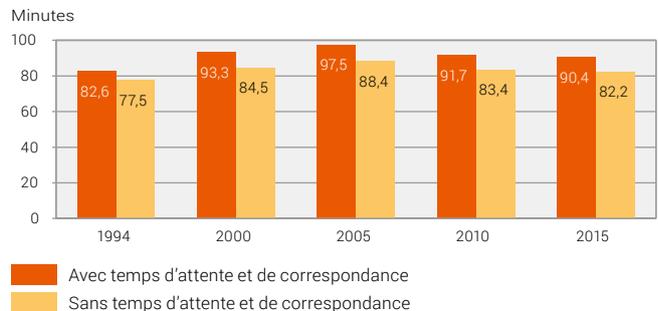
En 2015, les personnes habitant en Suisse se déplaçaient pendant 90,4 minutes par jour en moyenne (trajets sur le territoire national) (G3.2.2.1). Abstraction faite des temps d'attente et de correspondance, ce chiffre atteignait 82,2 minutes. Les temps de trajet journaliers ont tout d'abord augmenté de manière continue entre 1994 et 2005, pour ensuite reculer.

La ventilation des temps de trajet journaliers selon les jours de la semaine et les saisons (G3.2.2.2) suit un modèle semblable à celui observé pour les distances journalières. Les temps de trajet journaliers les plus longs ont été enregistrés le samedi (94,1 minutes avec temps d'attente et de correspondance) et pendant les mois d'été (95,1 minutes). Si l'on établit des comparaisons selon le sexe, l'âge et le degré d'urbanisation du domicile

Temps de trajet journalier moyen par personne, 1994–2015

En Suisse

G 3.2.2.1



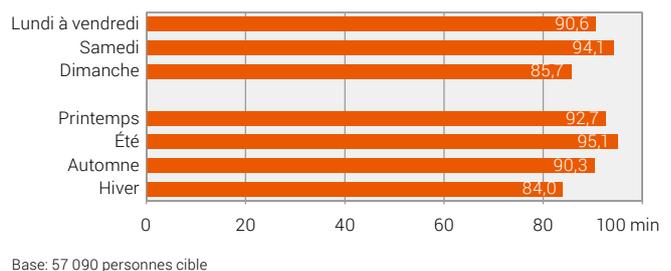
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Temps de trajet journalier moyen par personne selon le jour de la semaine et la saison, en 2015

En Suisse, avec temps d'attente et de correspondance

G 3.2.2.2



Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

(G3.2.2.3), on retrouve les mêmes constatations que pour les distances. Toutefois, les hommes ne se déplaçaient quotidiennement que 11% plus longtemps que les femmes, alors que l'écart entre les sexes se montait à 32% au niveau des distances. Le groupe d'âges le plus mobile (les 18 à 24 ans) était 2,1 fois plus longtemps en déplacement journalier que le groupe d'âges le moins mobile (les 80 ans et plus) mais couvrait une distance 3,6 fois supérieure à celle observée pour ce dernier. Il en va de même pour la différence entre centres urbains et régions hors influence de ceux-ci. Les groupes de population qui couvrent des distances journalières relativement longues tendent à utiliser des moyens de transport plus rapides que les personnes parcourant des distances journalières courtes.

3.2.3 Étapes, déplacements, boucles

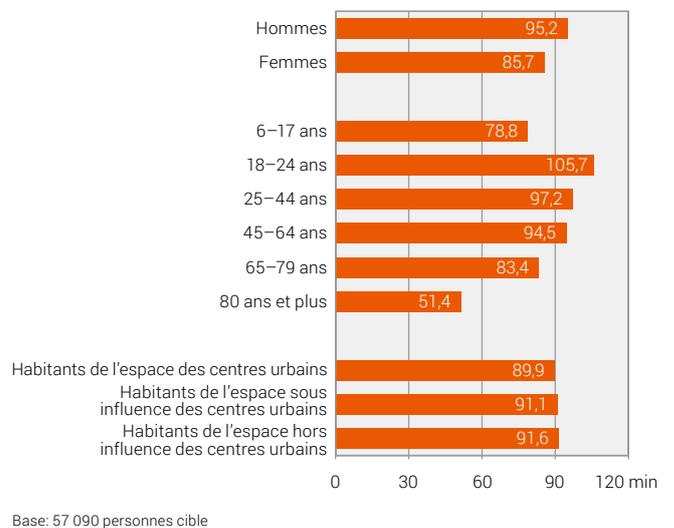
Pour décrire le comportement de la population en matière de transports, on peut considérer non seulement les distances et durées de trajet journalières évoquées ci-dessus, mais aussi les étapes, déplacements et boucles effectués. Ces unités servent en particulier à décrire et à analyser les moyens de transport utilisés et les motifs des déplacements (voir chapitres 3.3 et 3.4). Elles sont étroitement liées (voir schéma G3.2.3.1):

- L'**étape** forme la plus petite unité. Elle fait au minimum 25 m et est accomplie avec un seul moyen de transport, qui peut aussi être la marche à pied. Une nouvelle étape commence à chaque changement de moyen de transport. Les changements de lieu à l'intérieur des bâtiments ne constituent pas une étape.
- Un **déplacement** peut être constitué d'une ou de plusieurs étapes et donc être accompli en utilisant un ou plusieurs moyens de transport. Un déplacement est défini par un motif, qui dépend de l'activité exercée sur le lieu de destination (p. ex. achats). Une fois la destination atteinte, le déplacement

Temps de trajet journalier moyen par personne selon les groupes de population, en 2015

En Suisse, avec temps d'attente et de correspondance

G 3.2.2.3



Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

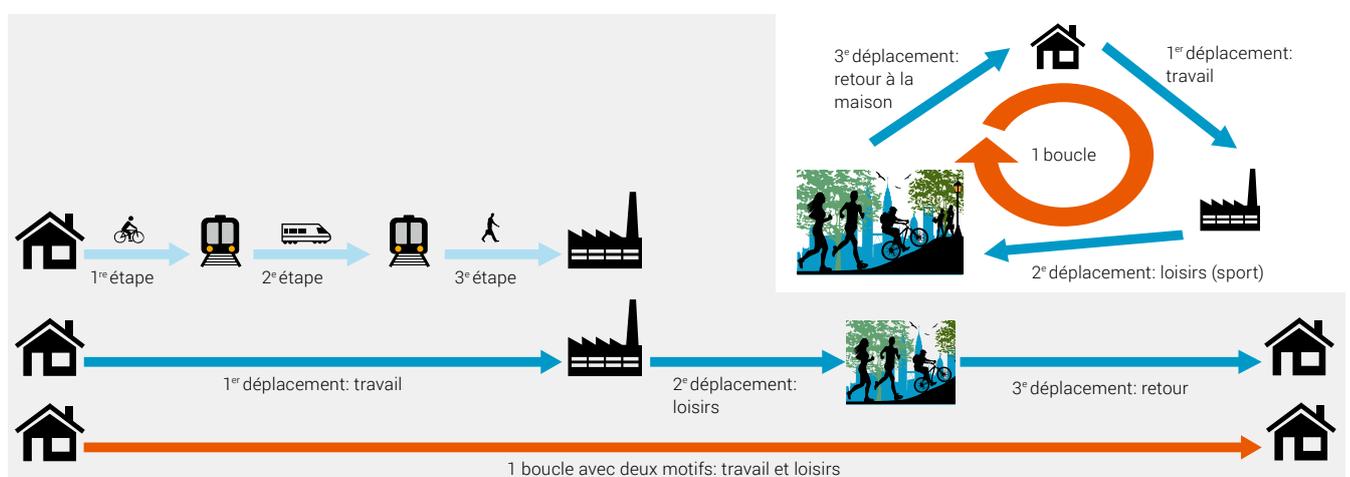
© OFS 2017

est terminé. Un nouveau déplacement commence lorsque le motif change, quand le retour à la maison est engagé ou après un arrêt intermédiaire d'une certaine durée. Dans le cadre du microrecensement, les motifs de déplacement suivants sont distingués: travail, formation, achats, loisirs, activité professionnelle ou voyage de service, services ou accompagnement (voir chapitre 3.4). Le «retour à la maison» est toujours attribué au motif de déplacement ayant sollicité le plus de temps sur le lieu de destination.

- On entend par **boucle** une succession de déplacements démarrant de la maison et y retournant.

Rapport entre les notions d'étape, déplacement et boucle

G3.2.3.1



Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

En 2015, une boucle était constituée de deux déplacements dans 61% des cas: un aller vers un lieu de destination pour y effectuer une certaine activité et le retour à la maison (G3.2.3.2). 27% des boucles combinaient deux ou plusieurs activités ou motifs. Retour compris, il s'ensuivait donc trois déplacements ou plus. Environ 12% des boucles se composaient d'un seul déplacement, soit un circuit partant de la maison et y retournant (p. ex. une promenade).

Les déplacements pour leur part se composaient à 76% d'une seule étape et à 24% de plusieurs étapes. Autrement dit, le moyen de transport a changé dans moins d'un quart des déplacements. La composition des déplacements et des boucles est restée pratiquement la même qu'en 2010.

Une étape faisait en moyenne 7,5 km et durait 16,8 minutes (T3.2.3.1). Dans les déplacements, la distance moyenne atteignait 10,9 km et la durée moyenne était de 26,9 minutes. Les valeurs correspondantes pour les boucles se montaient à respectivement 22,5 km et 58,3 minutes.

En 2015, les personnes habitant en Suisse ont accompli chaque jour en moyenne 4,9 étapes, 3,4 déplacements et 1,3 boucle sur le territoire national (G3.2.3.3). Par rapport à l'enquête de 2010, toutes ces valeurs ont légèrement reculé: le nombre d'étapes s'est réduit de 3%, le nombre de déplacements et celui des boucles de chacun 2%. Le nombre d'étapes et de déplacements par jour avait nettement augmenté entre 1994 et 2000. Il n'a pas notablement évolué depuis lors.

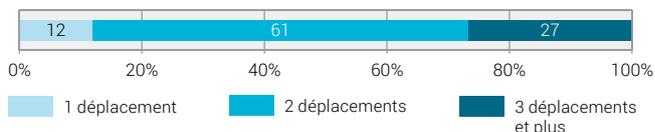
3.2.4 Comparaison entre les différents indicateurs du comportement en matière de transports

Les évolutions de la distance journalière moyenne, du temps de trajet journalier et du nombre d'étapes différent parfois considérablement au fil de ces 20 dernières années (G3.2.4.1). Ainsi, la distance journalière moyenne s'est accrue plus fortement sur l'ensemble de la période allant de 1994 à 2015 (+18%) que le temps de trajet journalier (+9%, temps d'attente et de correspondance inclus) et le nombre d'étapes accomplies (+8%). Autrement dit, la vitesse moyenne de déplacement de même que la distance moyenne des étapes ont augmenté durant la période considérée. Le temps de trajet journalier avait cependant progressé plus fortement que la distance journalière jusqu'en 2005, avant de diminuer. Cela signifie que l'accélération du déplacement ne s'est produite qu'après 2005. Elle tient entre autres à l'amélioration de l'offre des chemins de fer. Ce moyen de transport comparativement rapide a accru sa part dans les distances journalières avant tout entre 2005 et 2010 (voir chapitre 3.3.3).

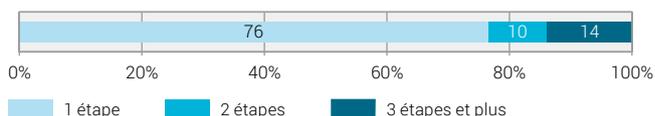
Composition des déplacements et boucles, en 2015

G 3.2.3.2

Nombre de déplacements par boucle: parts en %



Nombre d'étapes par déplacement: parts en %



Base: 193 742 déplacements et 77 990 boucles. Étapes et déplacements en Suisse et à l'étranger

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Distance moyenne et durée des étapes, déplacements et boucles, en 2015

T 3.2.3.1

	Distance moyenne, en km	Durée moyenne, en min
Étapes	7,5	16,8
Déplacements	10,9	26,9 ¹
Boucles	22,5	58,3 ¹

¹ Incl. temps d'attente et de correspondance.

Base: 271 824 étapes, 191 826 déplacements et 77 990 boucles; tous en Suisse

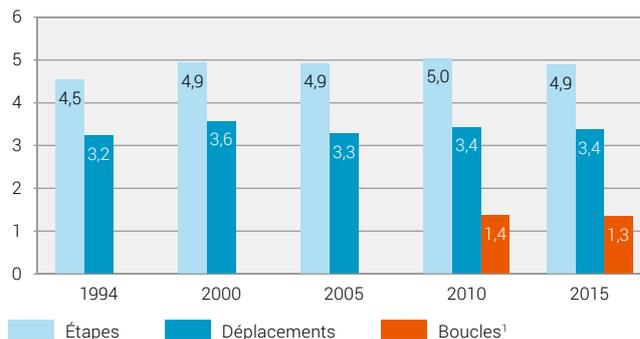
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Nombre moyen d'étapes, déplacements et boucles par personne et par jour, 1994–2015

En Suisse

G 3.2.3.3



¹ Avant 2010: pas disponible.

Base 2015: 57 090 personnes cible

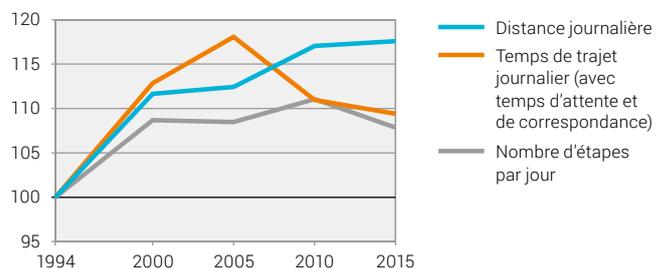
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Il n'y a pas que les évolutions au fil du temps qui ont été variables selon l'indicateur, il en va de même pour les différences entre les jours de la semaine et les groupes de population (T3.2.4.1). Ainsi en 2015, la distance moyenne parcourue par les personnes ayant toujours une voiture à disposition était, avec 43,0 km, plus longue de moitié que celle couverte par les personnes ne disposant pas de voiture (28,4 km), bien que les secondes aient effectué davantage d'étapes par jour que les premières (5,2 contre 4,6). Et le nombre de boucles et de déplacements était presque égal dans les espaces urbains et moins urbains, même si l'on a observé un écart entre eux allant jusqu'à un quart dans les distances journalières.

Distance, temps de trajet et nombre d'étapes par personne et par jour, 1994–2015

Index 1994=100

G 3.2.4.1


Base 2015: 57 090 personnes cible

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Données concernant le comportement en matière de mobilité selon le jour de la semaine et les groupes de population, en 2015

Moyenne par personne et par jour; en Suisse

T3.2.4.1

	Distance journalière, en km	Temps de trajet journalier, en min (avec temps d'attente et de correspondance)	Nombre d'étapes	Nombre de déplacements	Nombre de boucles
Total	36,8	90,4	4,9	3,4	1,3
Jour de la semaine					
Lundi à vendredi	36,8	90,6	5,4	3,7	1,4
Samedi	39,5	94,1	4,5	3,2	1,3
Dimanche	34,5	85,7	2,9	2,1	0,9
Âge					
6–17 ans	24,2	78,8	5,2	3,5	1,5
18–24 ans	48,0	105,7	6,3	3,5	1,2
25–44 ans	44,9	97,2	5,3	3,7	1,4
45–64 ans	39,7	94,5	4,8	3,5	1,4
65–79 ans	27,2	83,4	3,9	2,8	1,2
80 ans et plus	13,3	51,4	2,9	2,0	1,0
Sexe					
Hommes	42,0	95,2	4,9	3,4	1,4
Femmes	31,8	85,7	4,9	3,3	1,3
Disponibilité d'une voiture					
Toujours disponible	43,0	93,8	4,6	3,5	1,4
Sur demande	40,4	100,3	5,9	3,5	1,3
Pas disponible	28,4	92,1	5,2	2,9	1,2
Statut sur le marché du travail					
Personnes actives occupées	44,9	98,6	5,3	3,7	1,4
Personnes sans emploi	33,6	92,3	5,0	3,3	1,3
Personnes non actives	25,4	79,2	4,1	2,7	1,2
Degré d'urbanisation du lieu de domicile					
Espace des centres urbains	34,0	89,9	5,1	3,4	1,3
Espace sous influence des centres urbains	40,8	91,1	4,6	3,3	1,3
Espace hors influence des centres urbains	42,7	91,6	4,3	3,3	1,4

Base total, jour de la semaine, âge, sexe et degré d'urbanisation: 57 090 personnes cible; Base disponibilité d'une voiture: 41 385 personnes cible à partir de 18 ans avec permis de conduire; Base statut sur le marché du travail: 50 847 personnes à partir de 15 ans avec indication valable du statut sur le marché du travail

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

3.3 Moyens de transport utilisés

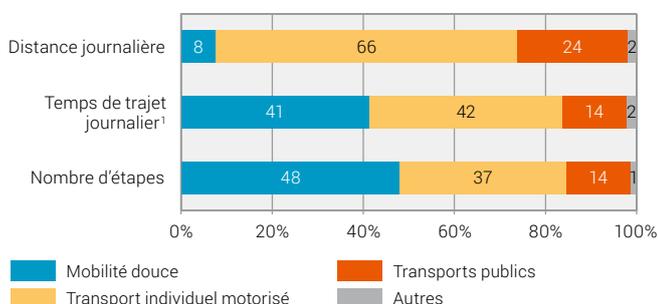
3.3.1 Vue d'ensemble de tous les moyens de transport (répartition modale)

La distance journalière parcourue en moyenne par personne sur le territoire national était de quelque 36,8 km en 2015 (voir chapitre 3.2.1). Deux tiers de cette distance, soit 24,4 km, ont été parcourus en transport individuel motorisé (TIM), c'est-à-dire en voiture ou en deux-roues motorisé (G 3.3.1.1). La voiture arrive largement en tête avec 23,8 km (T 3.3.1.1). Les transports publics (train, car postal, bus, tram) ont été utilisés pour couvrir près d'un quart de la distance journalière (24% ou 9,0 km). En moyenne

Choix du moyen de transport, en 2015

Parts en Suisse

G 3.3.1.1



¹ Sans temps d'attente et de correspondance.

Base: 57 090 personnes cible

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Choix du moyen de transport, en 2015

Moyenne par personne; en Suisse

T 3.3.1.1

	Distance journalière, en km	Temps de trajet journalier ¹ , en min	Nombre d'étapes
Total	36,8	82,2	4,89
Mobilité douce	2,8	34,0	2,35
À pied	1,9	29,8	2,09
Vélo	0,8	4,0	0,24
Vélo électrique	0,1	0,3	0,02
Transport ind. motorisé	24,4	34,9	1,79
Voiture	23,8	33,9	1,74
Motocycle	0,4	0,8	0,03
Motocycle léger	0,1	0,2	0,01
Cyclomoteur	0,0	0,1	0,01
Transports publics	9,0	11,5	0,70
Train	7,5	6,7	0,26
Car postal	0,1	0,3	0,02
Tram	0,4	1,5	0,14
Bus	1,0	3,1	0,27
Autres ²	0,7	1,8	0,06

¹ Sans temps d'attente et de correspondance.

² Taxi, autocar, camion, bateau, avion, téléphérique, train à crémaillère, engins assimilés à des véhicules et «autres».

Base: 57 090 personnes cible

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

journalière, 2,8 km par personne ont été franchis à pied, à vélo ou avec un vélo électrique. Ces trois modes de locomotion, regroupés sous l'appellation «mobilité douce», représentaient à peine 8% de la distance quotidienne. Cette proportion relativement faible ne doit pas conduire à sous-estimer l'importance la mobilité douce. Celle-ci remplit une importante fonction charnière dans les transports en permettant l'accès aux différents moyens de transport motorisés et le changement de l'un à l'autre (voir G 3.3.1.5). Son importance apparaît nettement quand, au lieu de considérer les distances, on prend en compte le nombre d'étapes franchies ou la durée des déplacements (voir la définition de l'étape dans le chapitre 3.2.3). Pour ce qui est des étapes, la part de la mobilité douce (48%) est sensiblement supérieure à celles du transport individuel motorisé (37%) et des transports publics (14%). Elle est aussi importante si l'on considère la durée des déplacements: respectivement 41% et 34 minutes. Les trajets en transport individuel motorisé sont toutefois ceux qui durent le plus longtemps (35 minutes par jour).

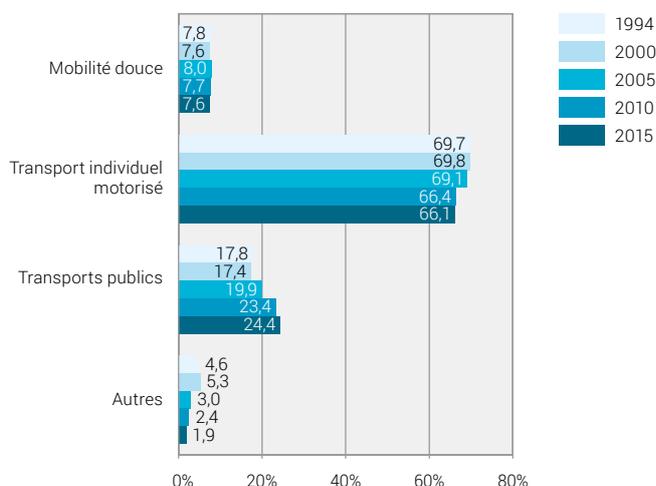
Evolution depuis 1994

Au cours des deux dernières décennies, les transports publics ont largement gagné en importance (G 3.3.1.2): ils représentaient 24% de la distance journalière en 2015, contre 18% en 1994. Cette progression est imputable en premier lieu au chemin de fer. Grâce, entre autres, au développement des infrastructures, le nombre de kilomètres parcourus en train par personne et par jour était presque deux fois plus élevé en 2015 qu'en 1994 (7,5 km contre 4,2 km; voir chapitre 3.3.3). Dans la même période (1994-2015), la part des distances parcourues en transport individuel motorisé s'est réduite de 70% à 66%. En chiffres absolus, la distance en TIM par personne a néanmoins augmenté de 2,5 km (+12%), le recul de la part que les TIM représentent ayant été

Choix du moyen de transport, 1994–2015

Parts des distances journalières en Suisse

G 3.3.1.2



Base 2015: 57 090 personnes cible

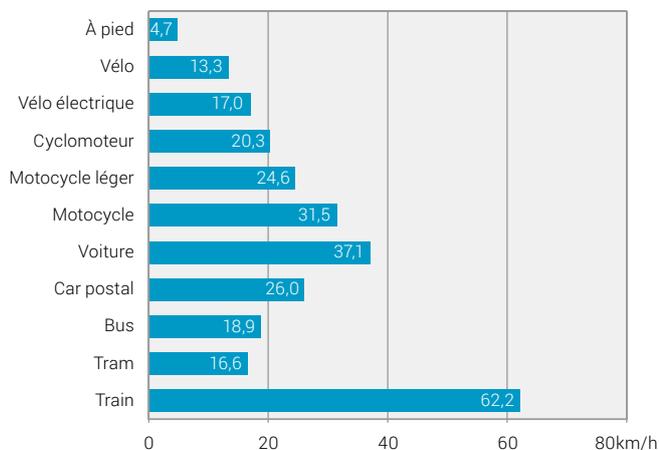
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Vitesse moyenne des utilisateurs des moyens de transport terrestres, en 2015

En Suisse

G 3.3.1.3



Base: 50 180 personnes cible, qui ont utilisé le moyen de transport considéré pour les étapes en Suisse

Source : OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

compensé par la croissance générale de la distance quotidienne (voir chapitre 3.2.1). Quant à la mobilité douce, sa part dans les distances journalières est restée stable dans l'ensemble à 8% entre 1994 et 2015.

Vitesse des moyens de transport

Le développement de l'infrastructure ferroviaire s'est répercuté sur la vitesse moyenne. Pour les étapes en train, elle est passée de 50 km/h en 1994 à un peu plus de 62 km/h en 2015 (G 3.3.1.3), ce qui fait du train le moyen de transport de loin le plus rapide. Viennent ensuite la voiture avec 37 km/h, le motocycle (32 km/h) et le car postal (26 km/h). Contrairement à celle du train, la vitesse moyenne de ces trois moyens de transport routier n'a guère varié depuis 1994. Les déplacements en vélo électrique se faisaient en moyenne à 17 km/h en 2015, une vitesse supérieure de 4 km/h à celle des vélos traditionnels (13 km/h).

Longueur et durée des étapes

La vitesse moyenne élevée du train est également due au fait que ce moyen de transport est plus utilisé pour effectuer de longues distances que pour la desserte capillaire des villes et des agglomérations. Une étape en train couvrait en moyenne 28,4 km en 2015, soit une distance deux fois plus élevée que celle parcourue en voiture ou en motocycle (respectivement 13,7 km et 13,8 km) (T 3.3.1.2). Avec le vélo électrique, une étape représentait en moyenne 4,4 km, soit environ 1 km de plus qu'avec un vélo traditionnel (3,3 km, voir aussi chapitre 3.3.4). Les étapes franchies à pied avaient une longueur moyenne de 0,9 km.

Longueur et durée moyennes des étapes selon le moyen de transport, en 2015

En Suisse

T 3.3.1.2

Moyen de transport	Longueur des étapes, en km	Durée des étapes, en min
À pied	0,9	14,3
Vélo	3,3	16,5
Vélo électrique	4,4	15,5
Cyclomoteur	4,0	11,5
Motocycle léger	4,8	12,7
Motocycle	13,8	23,8
Voiture	13,7	19,5
Car postal	7,2	16,2
Bus	3,5	11,2
Tram	2,7	10,5
Train	28,4	25,2
Autres moyens de transport	12,1	31,8
Tous les moyens de transport	7,5	16,8

Base: 271 824 étapes en Suisse

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Si, au lieu de considérer la longueur des étapes, on étudie leur durée, les différences entre les moyens de transport sont moins marquées. Les modes de déplacement plus lents sont le plus souvent choisis pour de courtes étapes et les plus rapides pour des distances plus longues, si bien que l'écart entre les durées de trajet s'amenuise.

Les fréquences cumulées permettent de comparer en détail les longueurs des étapes parcourues avec les différents moyens de transport (G3.3.1.4). Il en ressort entre autres que quelque 69% des étapes en train étaient supérieures à 10 km en 2015; ce n'était le cas que de 34% des étapes en voiture. Plus de la moitié (52%) des étapes en vélo électrique mesuraient entre 1 km et 5 km, 21% étaient supérieures à 5 km et 9% à 10 km. Dans 84% des cas, le bus et le tram étaient utilisés pour des distances inférieures ou égales à 5 km.

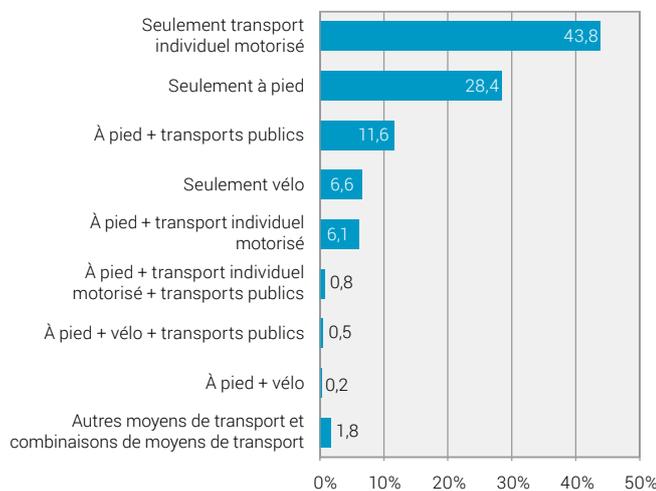
Combinaison de moyens de transport

Pour arriver à destination, il est aussi possible de combiner plus d'un moyen de transport (G3.3.1.5). Dans ces déplacements composites, les trajets à pied jouent un rôle particulièrement important (voir la définition du déplacement dans le chapitre 3.2.3). En 2015, 12% de tous les déplacements étaient constitués de combinaisons d'étapes à pied et en TP. 6% combinaient des trajets à pied et en transport individuel motorisé. La combinaison de trois moyens de transport, comme par exemple «à pied + transport individuel motorisé + transports publics», était nettement plus rare. Elle représentait moins de 1% dans chaque cas.

Parts des moyens de transport et de leurs combinaisons dans le nombre de déplacements, en 2015

En Suisse

G 3.3.1.5



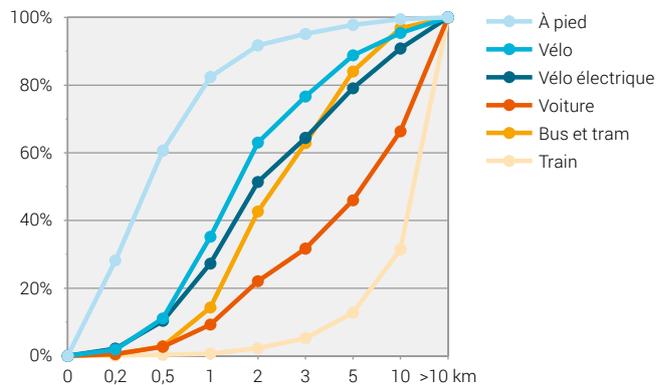
Précision: seuls les trajets d'une distance minimale de 25 mètres sont pris en considération.
Base: 191 826 déplacements en Suisse

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2017

Fréquences cumulées des distances des étapes selon le moyen de transport considéré, en 2015

En Suisse

G 3.3.1.4



Exemple de lecture: en 2015, 28% des étapes réalisées à pied avaient une distance maximale de 0,2 km et 61% une distance maximale de 0,5 km.

Base: 271 824 étapes en Suisse

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

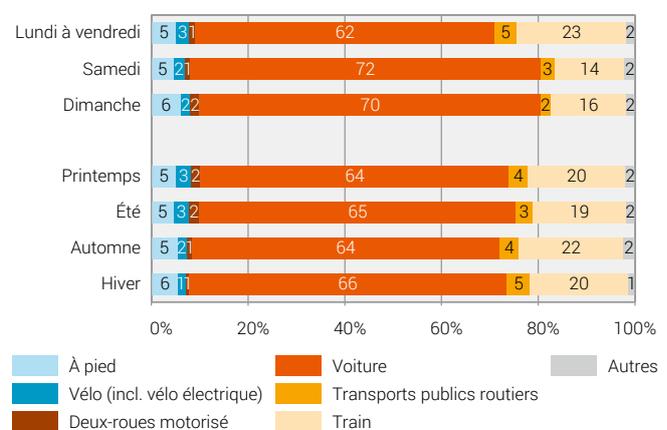
Choix du moyen de transport selon le jour de la semaine, la saison et l'heure de la journée

Les moyens de transport utilisés varient en partie selon les jours de la semaine (G3.3.1.6). Le train, par exemple, comptait pour 23% dans les distances journalières du lundi au vendredi, mais pour seulement 14% le samedi et 16% le dimanche. Inversement, l'importance relative de la voiture augmentait le week-end. D'une saison à l'autre, les différences sont minimes. Comme attendu, la part des distances couvertes avec des deux-roues était plus élevée au printemps et en été qu'en automne et en hiver.

Choix du moyen de transport selon le jour de la semaine et la saison, en 2015

Parts des distances journalières en Suisse

G 3.3.1.6



Base: 57 090 personnes cible

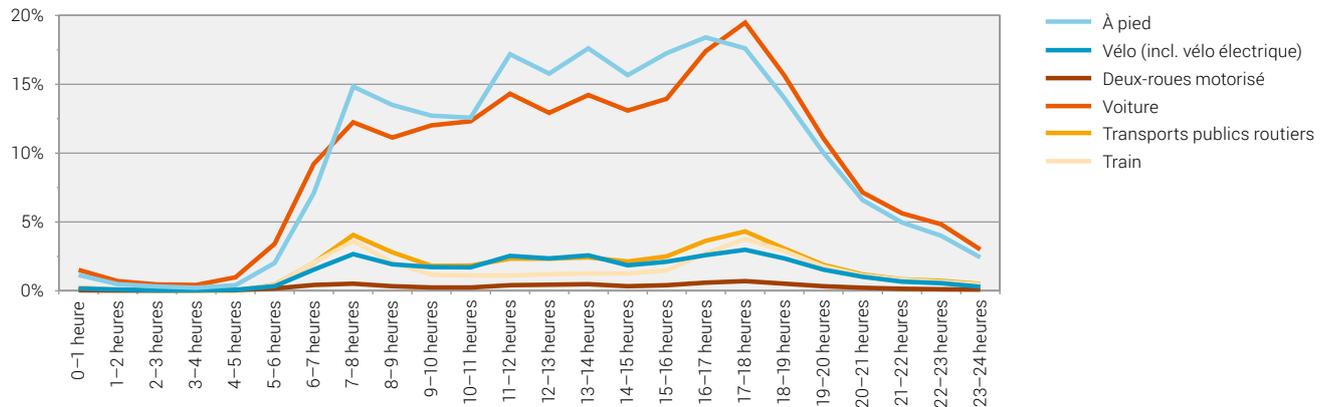
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Personnes mobiles au cours de la journée selon le moyen de transport, en 2015

Part de la population en déplacement; en Suisse

G 3.3.1.7



Base: 57 090 personnes cible

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Le choix du moyen de transport dépend aussi du moment de la journée (G3.3.1.7). Les déplacements à pied sont les plus fréquents entre 16 et 17 heures. Durant ce laps de temps, 18% de la population se déplaçait à pied (du moins brièvement). Une heure plus tard, les trajets en voiture atteignaient leur maximum (19% des personnes mobiles). Pour ces deux moyens de transport, l'intensité des déplacements était plus forte aux heures de pointe du soir qu'à celles du matin entre 7 et 8 heures. Dans le cas des transports publics routiers (car postal, bus, tram) et du train, par contre, l'intensité des déplacements était similaire aux heures de pointe du matin ou du soir.

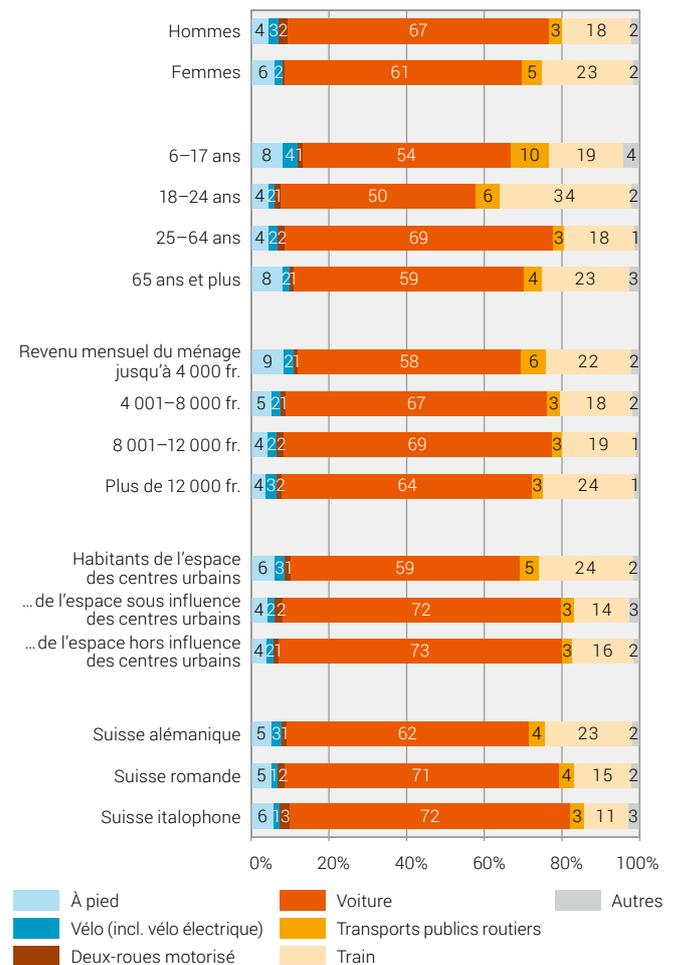
Choix du moyen de transport selon les groupes de population

Les hommes ont parcouru en 2015 une plus grande part de leurs distances journalières (67%) en voiture que les femmes (61%) (G3.3.1.8). Celles-ci ont plus souvent donné la préférence aux transports publics (29% contre 21%). Les jeunes adultes de 18 à 24 ans ont aussi utilisé les transports publics dans des proportions supérieures à la moyenne (40%). L'importance de la mobilité douce diminuait avec l'augmentation du revenu mensuel du ménage. Dans les ménages dont le revenu mensuel était inférieur ou égal à 4 000 francs, la part de la voiture (58%) était comparativement plus faible et celle des transports publics plus élevée (28%) que dans les ménages avec un revenu plus important. C'était également le cas pour les habitants des centres urbains, où l'offre de transports publics est bien développée. La part des transports publics était nettement plus élevée en Suisse alémanique (27%) qu'en Suisse romande (19%) et en Suisse italophone (15%).

Choix du moyen de transport selon les groupes de population, le degré d'urbanisation et la région linguistique, en 2015

Parts des distances journalières en Suisse

G 3.3.1.8



Base: 57 090 personnes cible

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Choix du moyen de transport selon le canton

Le choix du moyen de transport peut aussi être analysé selon les cantons (G 3.3.1.9). Le classement mentionné ci-après doit toutefois être interprété avec prudence, les différences n'étant pas toujours statistiquement significatives. C'est dans les cantons urbains de Bâle-Ville et de Genève que la part de la mobilité douce dans les distances journalières était la plus élevée en 2015 (respectivement 14% et 13%). Elle était à la fois sensiblement plus élevée qu'en moyenne suisse (8%) et supérieure à la moyenne de toutes les villes-centres (9%, voir G 3.3.1.8). Cela tient probablement à la taille des villes de Bâle et de Genève et au fait qu'elles sont densément bâties, leurs habitants pouvant joindre à pied comparativement beaucoup d'infrastructures (OFS 2017). Dans les autres cantons, la part de la mobilité douce s'établissait dans une fourchette allant de 5% à 9%.

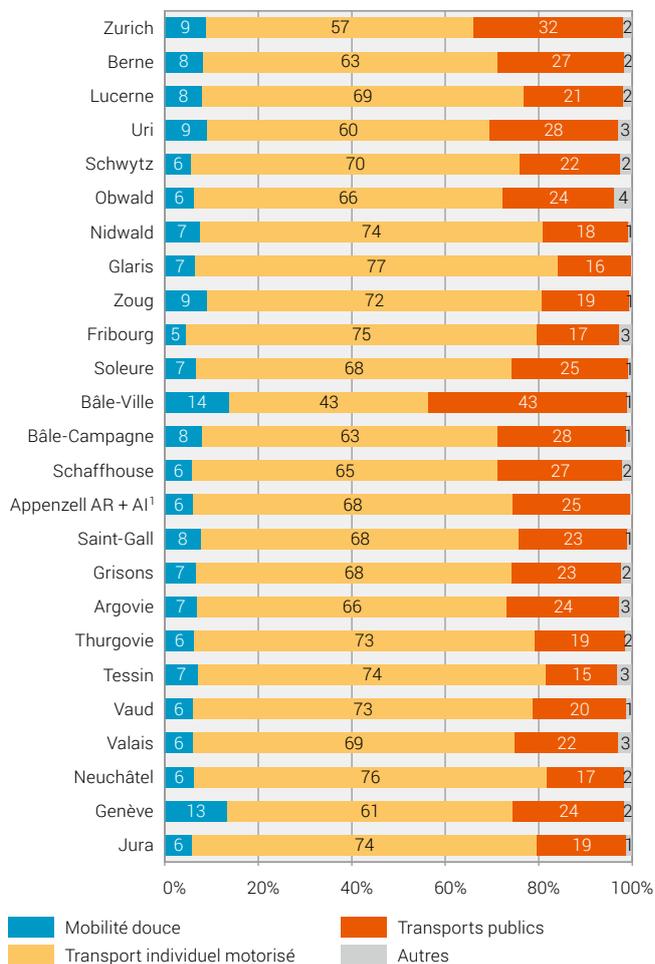
Bâle-Ville arrivait aussi en tête avec 43% pour ce qui est de la part des transports publics, devant le canton de Zurich (32%), lui aussi fortement urbanisé. Malgré son degré d'urbanisation élevé, Genève n'occupait que la neuvième place. Les cantons de montagne et les cantons ruraux figurent plutôt parmi les cantons où la part des transports publics était faible, leur habitat décentralisé ne favorisant pas une desserte efficace par les transports publics. Les cantons de Glaris et du Tessin sont ceux où la part des transports publics était la plus basse (16% et 15%).

Plus la part des transports publics est faible, plus celle du transport individuel motorisé tend à être élevée. Ainsi, le canton de Glaris affichait la part de TIM la plus élevée (77%). Des valeurs considérables ont aussi été relevées dans les cantons de Neuchâtel (76%) et de Fribourg (75%).

Choix du moyen de transport selon le canton, en 2015

Parts des distances journalières par personne selon le canton de domicile; trajets en Suisse

G 3.3.1.9



¹ Les deux demi-cantons d'Appenzell sont agrégés en raison de la taille restreinte de l'échantillon pour Appenzell Rhodes-Intérieures.

Base: 57 090 personnes cible

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Raisons du choix du moyen de transport

Les utilisateurs du transport individuel motorisé ont expliqué leur choix en faisant valoir, pour 44% des étapes examinées, que le TIM était la solution la plus simple et la plus commode (T 3.3.1.3). Pour 23% des étapes, l'absence d'alternative ou la durée du déplacement ont été indiquées comme raisons principales. Une autre raison importante (14%) était le transport de bagages.

Les trois raisons principales de l'utilisation des transports publics étaient les mêmes que celles avancées pour le transport individuel motorisé. Mais, si l'argument de la simplicité et de la commodité représentait une part presque aussi importante (42%) que dans le cas du TIM, l'absence d'alternative a été nettement plus souvent mentionnée (31%) et la durée du trajet beaucoup moins (14%). 8% des personnes interrogées ont mentionné la possession d'un abonnement, 7% le manque de places de stationnement à destination et 6% le plaisir de voyager pour expliquer leur choix d'utiliser les TP. La part de celles qui ont indiqué le plaisir de voyager en TIM était moitié moins élevée (3%). Comme on pouvait s'y attendre, le transport des bagages n'a guère joué de rôle dans le choix des transports publics, contrairement aux TIM. La protection de l'environnement a aussi été très peu mentionnée (3%).

S'agissant de la mobilité douce, 31% des étapes examinées étaient en fait des promenades (comme activité de loisirs) ou étaient parcourues à pied pour combiner une promenade avec un autre motif de déplacement. Pour 26% des étapes, le choix de la mobilité douce a été fait parce que le trajet était court. La solution la plus simple ou la plus commode a été un argument avancé dans 15% des cas et la santé dans 14% des cas. Comme pour les transports publics, la protection de l'environnement n'a que rarement été invoquée (2%).

Raisons du choix du moyen de transport, en 2015**T 3.3.1.3**

Réponse à la question: «Pourquoi avez-vous principalement choisi ce moyen de transport et non pas un autre?» (question ouverte)

Part des personnes interrogées qui ont mentionné les différentes raisons, en % (plusieurs réponses possibles)

	Transport individuel motorisé	Transports publics	Mobilité douce
Solution la plus simple / commode	43,9	41,8	15,2
Pas d'autre possibilité / pas d'alternative	23,3	31,1	6,4
Temps de déplacement	22,9	13,8	7,6
Transport de bagages, objets encombrants	13,6	0,9	*
Conditions météorologiques	3,5	3,4	2,5
Plaisir / confort	3,1	6,0	5,7
Coût du voyage	2,8	5,0	1,3
Par habitude	2,5	4,9	4,0
Promenade	*	*	30,6
Pour des raisons de santé	*	*	14,5
Par respect pour l'environnement	*	2,9	1,5
Possession d'abonnement	*	7,7	*
Pas de place de stationnement à l'arrivée / place de stationnement difficile à trouver	*	6,7	*
Parce que le trajet était très court	*	*	25,7
Autres raisons	8,2	6,1	4,6

* Non applicable.

Base: 11 848 étapes en TIM, 2 558 étapes en TP et 9 402 étapes en mobilité douce avec réponse valable. La question a été posée uniquement au sujet de l'étape la plus longue de la boucle.

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

3.3.2 Transport individuel motorisé

Font partie du transport individuel motorisé (TIM) dans la présente publication les voitures de tourisme (sans les taxis) ainsi que les deux-roues motorisés, autrement dit les motocycles, les motocycles légers et les cyclomoteurs. En 2015, chaque personne a parcouru en moyenne 23,8 km par jour en voiture sur le territoire national (G3.3.2.1). Cette valeur est à peu près stable depuis 2000, mais était un peu plus faible en 1994 (21,3 km). Le temps de trajet journalier moyen en voiture (sans les temps d'attente et de correspondance) se montait en 2015 à 34 minutes et le nombre moyen d'étapes atteignait 1,7. Ces deux indicateurs ont connu une hausse entre 1994 et 2000, puis un recul.

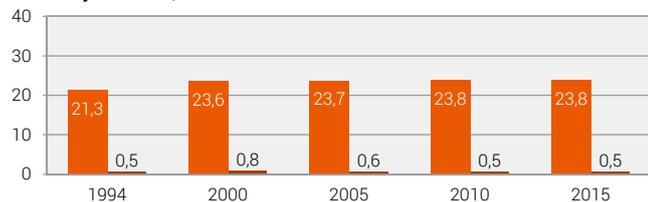
Les deux-roues motorisés ont une importance bien moindre par rapport aux voitures: chaque personne a effectué une distance journalière moyenne de 0,5 km en 2015 avec ceux-ci. Cette distance se composait de 0,4 km pour les motocycles, de 0,1 km pour les motocycles légers et d'un modeste 0,03 km pour les cyclomoteurs (T3.3.2.1). Ces derniers ont presque constamment perdu de l'importance depuis 1994. Un pic a été enregistré pour les motocycles en 2000 et pour les motocycles légers en 2005. Depuis lors, les distances journalières moyennes se sont réduites pour ces deux catégories de véhicules.

Transport individuel motorisé, 1994–2015

Moyenne par personne et par jour; en Suisse

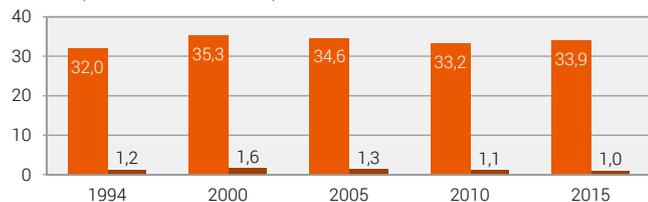
G 3.3.2.1

Distance journalière, en km

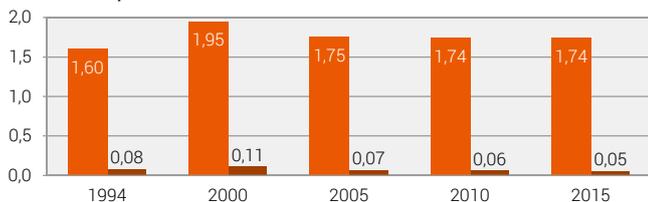


Temps de trajet journalier, en min

Sans temps d'attente et de correspondance



Nombre d'étapes



Voiture (orange) Deux-roues motorisé (brown)

Base 2015: 57 090 personnes cible

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

La ventilation selon les jours de la semaine et les saisons montre qu'en 2015 les distances journalières accomplies en voiture étaient particulièrement longues le samedi (28,7 km) et au cours des mois d'été (26,2 km) (T3.3.2.1). La distance journalière parcourue en voiture est plus grande de 45% pour les hommes que pour les femmes, et plus de 50% plus longue pour la population des régions non urbaines que pour celle des centres urbains.

Les motocycles sont souvent utilisés pour les loisirs (voir chapitre 3.4.1). En 2015, les motos ont ainsi couvert une distance de 50% plus longue le dimanche qu'un jour moyen de semaine. La distance journalière moyenne était presque six fois plus grande en été qu'en hiver. Le motocycle est avant tout une affaire d'hommes: ceux-ci ont accompli neuf fois plus de kilomètres que les femmes.

Transport individuel motorisé selon le jour de la semaine, la saison et les groupes de population, en 2015

Distance journalière moyenne en km par personne; en Suisse

T3.3.2.1

	Voiture	Motocycle	Motocycle léger	Cyclo-moteur
Total	23,8	0,44	0,06	0,03
Jour de la semaine				
Lundi à vendredi	22,8	0,42	0,06	0,03
Samedi	28,7	0,37	0,07	0,03
Dimanche	24,3	0,63	0,03	0,00
Saison				
Printemps	23,8	0,60	0,09	0,04
Été	26,2	0,80	0,08	0,03
Automne	23,4	0,25	0,05	0,03
Hiver	22,0	0,14	0,03	0,02
Sexe				
Hommes	28,3	0,81	0,09	0,05
Femmes	19,5	0,09	0,03	0,01
Âge				
6–17 ans	12,9	0,04	0,16	0,12
18–24 ans	24,2	0,48	0,12	0,03
25–64 ans	29,3	0,61	0,05	0,02
65 ans et plus	13,8	0,17	0,01	0,01
Disponibilité d'une voiture				
Toujours disponible	33,1	0,61	0,04	0,01
Sur demande	17,4	0,59	0,08	0,03
Pas disponible	10,9	0,17	0,07	0,04
Degré d'urbanisation du lieu de domicile				
Espace des centres urbains	20,1	0,39	0,05	0,01
Espace sous influence des centres urbains	29,3	0,65	0,06	0,04
Espace hors influence des centres urbains	31,2	0,38	0,08	0,07

Base total, jour de la semaine, saison, sexe, âge et degré d'urbanisation: 57 090 personnes cible; Base disponibilité d'une voiture: 41 385 personnes cible à partir de 18 ans avec permis de conduire

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Les motocycles légers et les cyclomoteurs représentaient aussi un domaine typiquement masculin. De plus, ils étaient surtout utilisés par les groupes d'âge les plus jeunes. Si les cyclomoteurs n'ont été que très peu utilisés par la population des centres urbains, le degré d'urbanisation n'a eu qu'une influence assez faible sur l'utilisation des motocycles légers. Contrairement aux motos, les motocycles légers de même que les cyclomoteurs ont été utilisés plus souvent en semaine que le dimanche.

Utilisation des diverses catégories de routes

En 2015, les distances en voiture ont été couvertes à 42% sur des autoroutes et semi-autoroutes, à 22% sur le réseau des routes principales et à 36% sur les autres routes (G3.3.2.2). Par rapport à 2010, la part des routes principales s'est accrue de 2 points, celle des autoroutes et semi-autoroutes de 1 point. Cette hausse s'est faite au détriment des autres routes, dont la part des distances parcourues en voiture a reculé de 3 points.

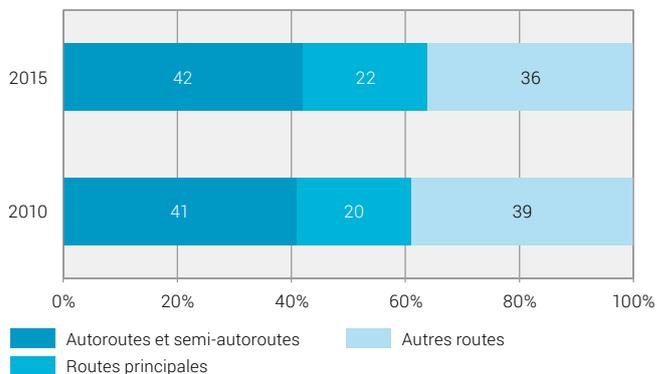
Prestations kilométriques des voitures et des motocycles

Dans les douze mois qui ont précédé le jour d'enquête en 2015, chaque voiture que possédait un ménage suisse a parcouru en moyenne 11 828 km (G3.3.2.3). Cette prestation kilométrique annuelle par voiture a diminué de 1% par rapport à 2010. En 2015, environ 87% des véhicules-kilomètres concernaient des trajets sur le territoire suisse et les 13% restants, des trajets à l'étranger. Les premières voitures ont couvert plus de deux tiers de kilomètres en plus que les deuxièmes voitures. En outre, la prestation kilométrique annuelle a diminué avec l'âge du véhicule et augmenté légèrement en fonction de la taille du ménage.

Utilisation des différentes catégories de route lors de déplacements en voiture, en 2015 et 2010

Parts des distances journalières en Suisse

G 3.3.2.2



Base 2015: 83 355 étapes en voiture en Suisse, avec indication valable de la distance et de la catégorie de route

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

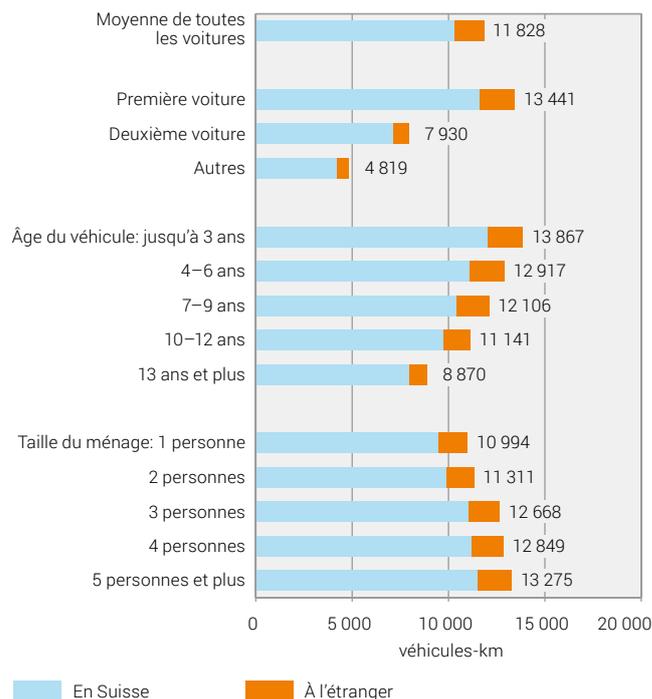
© OFS 2017

Prestations kilométriques des voitures, en 2015

Uniquement les voitures que possèdent les ménages;

Prestations durant les 12 mois précédant le jour d'enquête

G 3.3.2.3



Base: 60 121 voitures qui ont été mises en circulation avant 2015 et avec indication valable de l'âge du véhicule et des prestations kilométriques annuelles

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

La prestation kilométrique annuelle des motocycles n'a atteint, avec 2 518 km, qu'un cinquième de celle des voitures (G3.3.2.4). Plus la puissance du moteur était grande, plus le nombre de kilomètres parcourus était important. Cela valait pour les trajets en Suisse et de manière encore plus marquée pour ceux effectués à l'étranger. En conséquence, la part des kilomètres couverts à l'étranger augmentait parallèlement à la cylindrée. Ainsi en 2015, seuls 2% des prestations kilométriques des motocycles d'une cylindrée inférieure ou égale à 125 cm³ ont été accomplies sur des routes étrangères, alors que la part correspondante se montait à plus de 30% pour les motocycles à partir de 1 000 cm³.

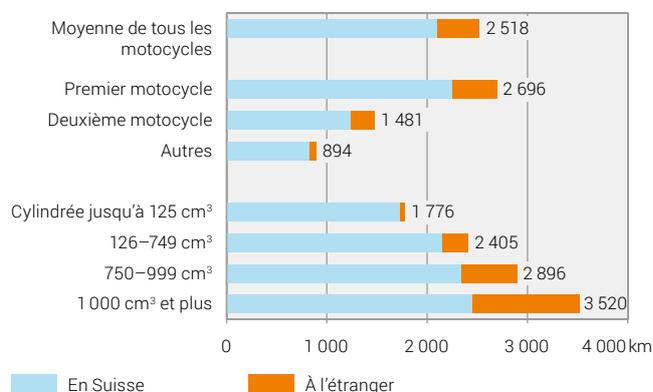
Taux d'occupation des voitures

En 2015, le taux d'occupation des voitures en déplacement atteignait en moyenne 1,56 personne (G3.3.2.5). Il se situait encore à 1,60 personne en 2010. Sur les 20 dernières années, on ne constate qu'une très faible tendance à la baisse de ce taux. Toujours en 2015, le taux d'occupation moyen des voitures était le plus faible (1,1 personne) dans les déplacements au travail (G3.3.2.6). Pour ce motif de déplacement, il n'y avait qu'une personne par voiture dans 92% des étapes (concernant les motifs de déplacement, voir chapitre 3.4; pour le terme «étape» voir chapitre 3.2.3).

Prestations kilométriques des motocycles, en 2015

Uniquement les motocycles que possèdent les ménages (sans motocycles légers);
Prestations durant les 12 mois précédant le jour d'enquête

G 3.3.2.4



Base: 7 198 motocycles qui ont été mis en circulation avant 2015 et avec indication valable de l'âge du véhicule et des prestations kilométriques annuelles

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

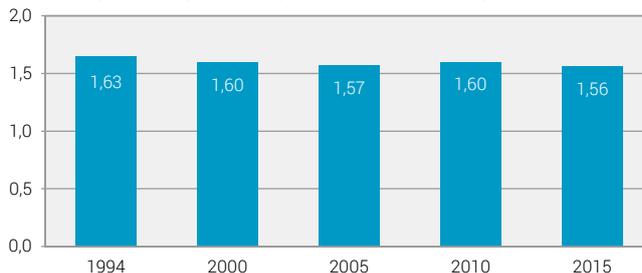
© OFS 2017

Taux d'occupation moyen des voitures, 1994–2015

En Suisse

G 3.3.2.5

Nombre de personnes par voiture; pondéré selon la distance parcourue



Base 2015: 76 207 étapes en voiture en Suisse avec la personne interrogée comme conducteur

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

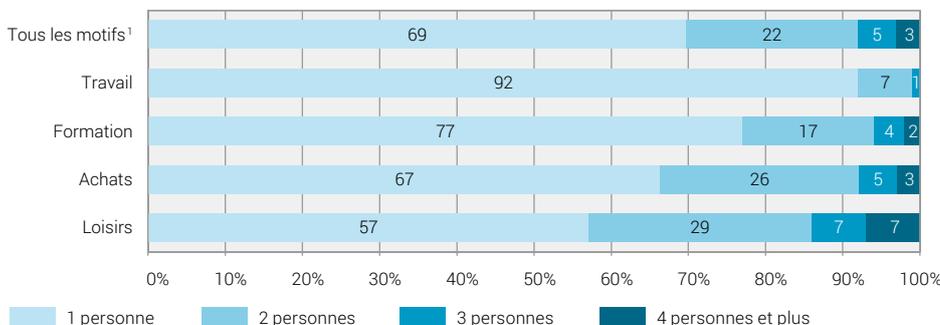
© OFS 2017

Taux d'occupation des voitures selon le motif de déplacement, en 2015

En Suisse

G 3.3.2.6

Part des étapes selon le taux d'occupation



¹ Inclus également activité professionnelle et voyage de service, services et accompagnement, autres motifs.

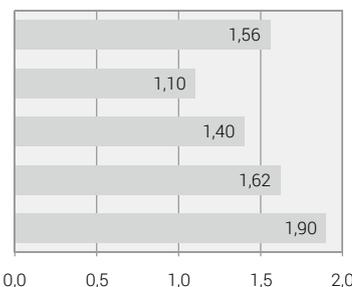
Base: 76 207 étapes en voiture en Suisse avec la personne interrogée comme conducteur

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Taux d'occupation moyen

Nombre de personnes par voiture; pondéré selon la distance parcourue



Embouteillages: confrontation et réaction des conducteurs

En 2015, les conducteurs ont été pris plus souvent dans les bouchons que cinq ans plus tôt (G3.3.2.7). Ce résultat est cohérent avec les mesures des embouteillages que l'Office fédéral des routes effectue depuis des années sur le réseau des routes nationales (OFROU 2016). En 2015, quelque 23% des pendulaires se déplaçant en voiture pour le travail et la formation ont indiqué avoir été pris dans un embouteillage au moins une fois par semaine. 8% d'entre eux étaient même confrontés chaque jour à un embouteillage. Les valeurs correspondantes étaient nettement plus faibles dans les déplacements pour les achats et les déplacements de loisirs, car ces déplacements se répartissent de manière plus égale sur l'ensemble de la journée (voir chapitre 3.4.1).

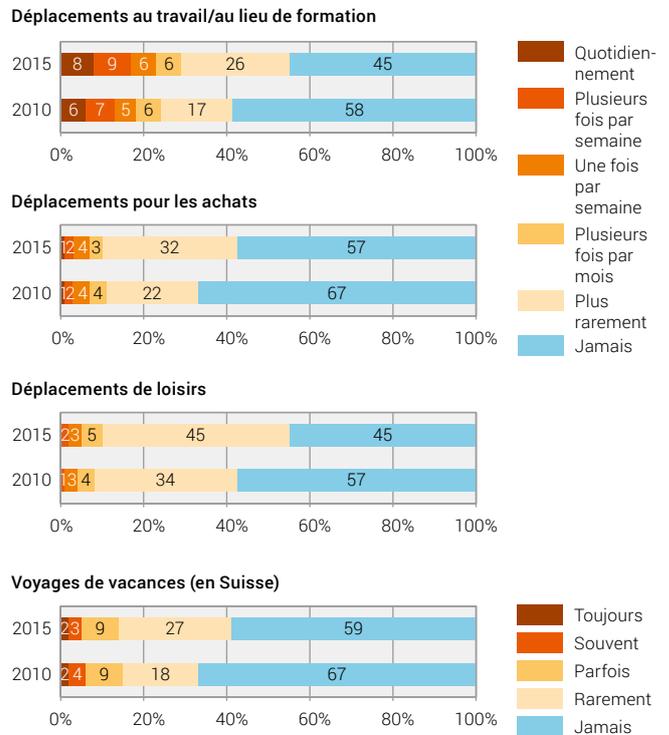
Une majorité de conducteurs essaient activement d'éviter les bouchons à l'aide de certaines mesures (G3.3.2.8). Dans les déplacements au travail ou au lieu de formation, quelque 30% des personnes confrontées aux embouteillages ont indiqué en 2015 choisir généralement d'autres parcours. 21% ont modifié en premier lieu l'heure du départ et 7% ont changé de moyen de transport. Dans les déplacements pour les achats, les déplacements de loisirs et les voyages de vacances, les parts des personnes choisissant comme principale mesure de différer l'heure de leur départ étaient nettement plus élevées.

Dans les déplacements au travail ou au lieu de formation, 37% des conducteurs n'ont rien fait pour éviter les bouchons et les ont d'emblée pris en compte dans le trajet. Cette part est nettement plus élevée qu'en 2010 (31%).

Confrontation aux embouteillages selon les déclarations des conducteurs, en 2015 et 2010

Réponse à la question: «Au cours des 12 derniers mois, à quelle fréquence avez-vous été pris dans un embouteillage?»; parts ventilées selon motif de déplacement

G 3.3.2.7



Base 2015: 3 800 personnes cible à partir de 18 ans interrogées dans le module supplémentaire «Opinion sur la politique des transports» et disposant d'une voiture

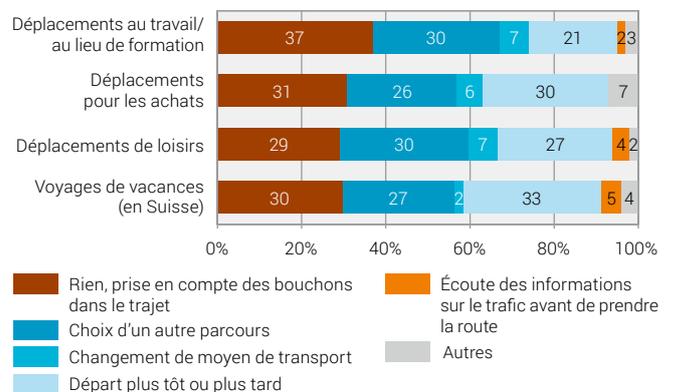
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Comportement en cas d'embouteillages selon les déclarations des conducteurs, en 2015

Réponse à la question: «Que faites-vous en général pour éviter les embouteillages?»; parts ventilées selon motif de déplacement

G 3.3.2.8



Base: 931 personnes cible avec déplacements au travail/au lieu de formation, 699 avec déplacements pour les achats, 679 avec déplacements de loisirs, 500 avec voyages de vacances. Personnes à partir de 18 ans interrogées dans le module supplémentaire «Opinion sur la politique des transports», disposant d'une voiture et confrontées au moins une fois par mois aux embouteillages pour les motifs de déplacement correspondants

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

3.3.3 Transports publics

Les transports publics (TP) englobent le rail et les transports publics routiers, c'est-à-dire les trams, les bus et les cars postaux. En termes de kilomètres parcourus, le rail représente le plus important de ces moyens de transport. En 2015, il totalisait 83% de la distance journalière parcourue en TP, soit l'équivalent de 7,5 km par personne (G3.3.3.1). Par rapport à 1994, cela représente une nette progression de 77%. Le temps de trajet journalier a aussi augmenté, mais de 45% seulement. Le train a donc gagné en vitesse (voir aussi chapitre 3.3.1). Cette progression a été possible – comme pour l'augmentation de la distance journalière – notamment grâce aux importants investissements réalisés dans un réseau ferroviaire national performant (projet Rail 2000) et dans diverses offres régionales de RER.

En moyenne, chaque personne a parcouru 1,5 km par jour en transports publics routiers (soit 10% de plus qu'en 1994), plus précisément 1,0 km en bus, 0,4 km en tram et 0,1 km en car postal. Les transports publics routiers arrivaient loin derrière le rail pour ce qui est de la distance journalière parcourue. Par contre, le temps de trajet journalier par personne n'était inférieur que d'un peu plus d'un quart pour les chemins de fer. Les transports publics routiers dépassaient même le rail de deux tiers en ce qui concerne le nombre d'étapes parcourues. Ces résultats s'expliquent par le fait que les transports publics routiers sont

principalement utilisés pour la desserte capillaire des villes et des villages, qui se fait à une vitesse plus lente et dont les étapes sont plus courtes. En 2015, les transports publics routiers comptaient treize fois plus d'arrêts que le rail (OFS 2016a).

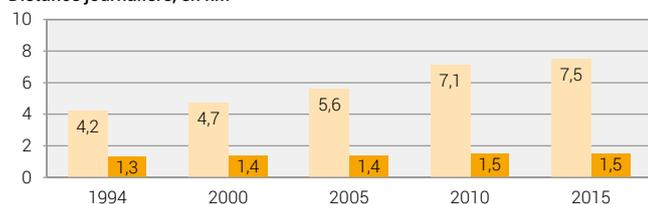
Les distances journalières parcourues sont plus longues pendant la semaine que pendant le week-end quel que soit le moyen de transports publics (T3.3.3.1). Les 18 à 24 ans ont utilisé les transports publics de manière particulièrement intense. Ils ont parcouru des distances presque deux fois plus longues en train, en car postal et en tram que les voyageurs âgés de 25 à 65 ans, et même trois fois plus longues en bus. Les jeunes adultes n'ont souvent pas (encore) de permis de conduire ou de voiture (voir chapitres 2.1.1 et 2.1.2), mais profitent des tarifs préférentiels que leur offrent les TP comme par exemple l'abonnement Voie 7. Si les distances journalières parcourues en transports privés étaient en général plus longues chez les hommes que chez les femmes, celles parcourues en transports publics étaient plus ou moins les mêmes chez les deux sexes. Les femmes ont même parcouru un peu plus de kilomètres que les hommes en tram et en bus. La comparaison par degré d'urbanisation mène au constat suivant:

Transports publics, 1994–2015

Moyenne par personne et par jour; en Suisse

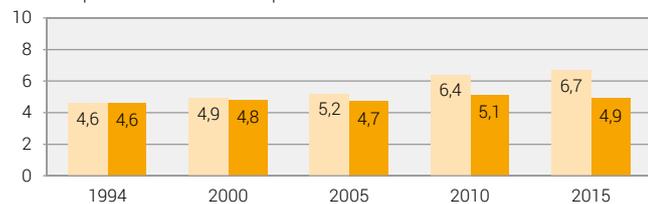
G 3.3.3.1

Distance journalière, en km

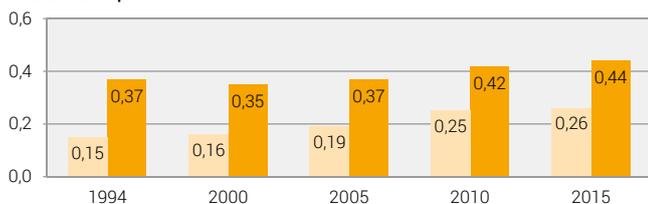


Temps de trajet journalier, en min

Sans temps d'attente et de correspondance



Nombre d'étapes



Train (orange clair), Transportes publics routiers (orange foncé)

Base 2015: 57 090 personnes cible

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Transports publics selon le jour de la semaine, la saison et les groupes de population, en 2015

Distance journalière moyenne en km par personne; en Suisse

T3.3.3.1

	Train	Car postal	Tram	Bus
Total	7,5	0,12	0,4	1,0
Jour de la semaine				
Lundi à vendredi	8,3	0,14	0,4	1,1
Samedi	5,7	0,08	0,3	0,7
Dimanche	5,4	0,07	0,2	0,5
Saison				
Printemps	7,6	0,14	0,4	1,0
Été	7,8	0,09	0,4	0,9
Automne	7,9	0,11	0,4	1,0
Hiver	6,8	0,14	0,4	1,0
Sexe				
Hommes	7,5	0,11	0,3	0,9
Femmes	7,5	0,13	0,4	1,1
Âge				
6–17 ans	4,6	0,21	0,3	1,9
18–24 ans	16,2	0,18	0,7	2,1
25–64 ans	7,6	0,09	0,4	0,7
65 ans et plus	5,3	0,13	0,3	0,6
Disponibilité d'une voiture				
Toujours disponible	5,3	0,05	0,2	0,4
Sur demande	15,5	0,20	0,7	1,4
Pas disponible	11,3	0,07	0,9	1,6
Degré d'urbanisation du lieu de domicile				
Espace des centres urbains	8,3	0,08	0,5	1,0
Espace sous influence des centres urbains	5,9	0,18	0,2	1,0
Espace hors influence des centres urbains	6,7	0,23	0,1	0,8

Base total, jour de la semaine, saison, sexe, âge et degré d'urbanisation: 57 090 personnes cible; Base disponibilité d'une voiture: 41 385 personnes cible à partir de 18 ans avec permis de conduire

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

plus son lieu de domicile est urbain, plus une personne tend à utiliser les transports publics. Les cars postaux font ici exception, puisqu'ils desservent avant tout les régions rurales.

Combinaisons avec d'autres moyens de transport

En règle générale, les personnes utilisant les transports publics combinent ceux-ci entre eux ou avec d'autres moyens de locomotion (G 3.3.3.2). La combinaison «marche à pied + tram ou bus» est la plus fréquente: elle concernait 50% de tous les déplacements effectués en utilisant les transports publics en 2015 (voir chapitre 3.2.3 pour la définition du terme «déplacement»). Viennent ensuite la combinaison «marche à pied + tram ou bus + train» (17%) et la combinaison «marche à pied + train» (16%).

La moitié des étapes parcourues à pied depuis et jusqu'à l'arrêt des TP ne dépassaient pas 0,3 km et 23% mesuraient entre 0,3 et 0,5 km (G 3.3.3.3). Seulement 8% de ces étapes faisaient plus de 1 km.

Utilisation d'abonnements

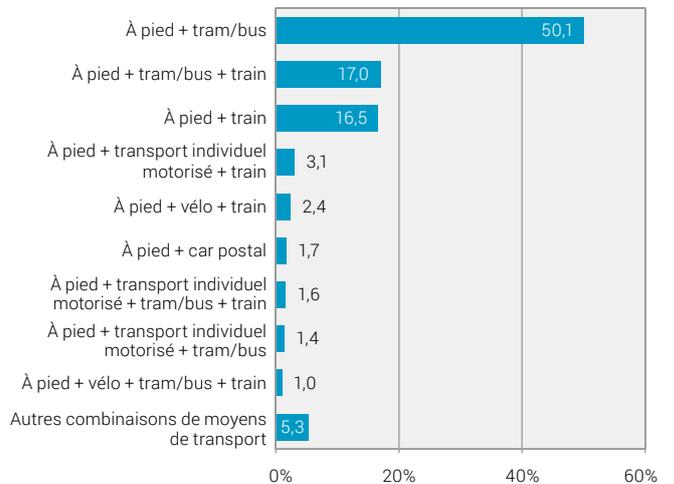
En Suisse, la possession d'abonnements des transports publics est très répandue (voir chapitre 2.2). En 2015, 95% des kilomètres parcourus en TP par la population résidente l'ont été par des personnes titulaires d'un abonnement quel qu'il soit.

Les abonnements généraux sont utilisés de manière relativement importante pour les déplacements ayant pour motif le travail (G 3.3.3.4). Ces déplacements représentaient 37% des distances parcourues en TP par des titulaires d'un abonnement général (AG). Viennent ensuite les déplacements effectués pour les loisirs (36%) et ceux pour des raisons de formation (12%). Chez les titulaires d'un abonnement d'une communauté tarifaire, la part des kilomètres parcourus en TP pour des raisons de formation était un peu plus élevée (16%) que chez les titulaires d'un AG, alors que la part des trajets effectués pour les loisirs était un peu plus basse (32%). Parmi les titulaires d'un abonnement demi-tarif, on trouvait davantage de voyageurs occasionnels, d'où la part nettement plus importante (45%) de déplacements ayant pour motif les loisirs. Ce constat vaut plus encore pour les personnes voyageant sans abonnement, dont plus de la moitié (58%) des distances parcourues en TP avaient pour motif les loisirs.

Parts des combinaisons de moyens de transport dans le nombre de déplacements en transports publics, en 2015

En Suisse

G 3.3.3.2



Base: 23 152 déplacements en Suisse avec au moins une étape en TP

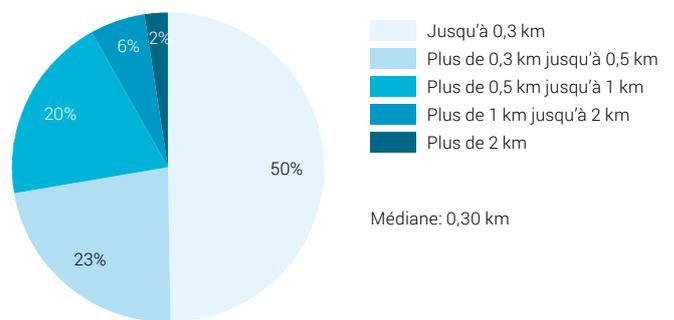
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Répartition des distances des étapes à pied depuis et vers un arrêt de transports publics, en 2015

En Suisse

G 3.3.3.3



Base: 43 831 étapes à pied en Suisse qui mènent à ou partent d'un arrêt de transports publics

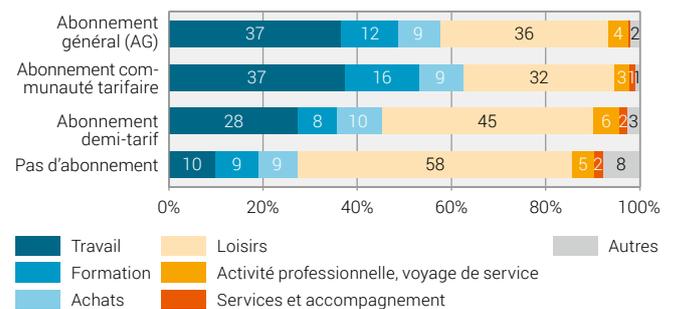
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Utilisation des abonnements selon le motif de déplacement, en 2015

Parts des distances journalières parcourues avec les transports publics; en Suisse

G 3.3.3.4



Base: 35 414 étapes en transports publics en Suisse

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Utilisation des trains longue distance et des trains régionaux

Environ 58% des kilomètres parcourus en train en 2015 étaient imputables au trafic longue distance (G 3.3.3.5). Le trafic régional, dont font partie les RER, a totalisé 31% de la distance journalière parcourue, le trafic régional express 10%. Si l'on considère le nombre d'étapes plutôt que les distances, le trafic régional se plaçait en première position avec une part de 63%.

3.3.4 Mobilité douce (y compris les vélos électriques)

Font partie de la mobilité douce dans la présente publication les déplacements à pied et à vélo, y compris ceux accomplis avec un vélo électrique. S'ils présentent des parts relativement faibles dans la distance journalière, ces moyens de locomotion ont une grande importance pour le système général des transports, car ils forment une charnière entre les moyens de transport plus rapides ou permettent d'accéder à ces derniers.

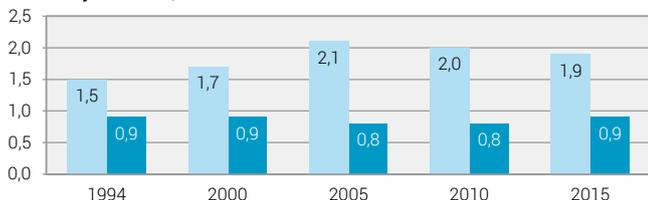
En 2015, la population résidante de la Suisse a effectué à pied en moyenne 1,9 km par personne et par jour et a eu besoin, pour ce faire, de près de 30 minutes (G 3.3.4.1). Après avoir enregistré une nette hausse entre 1994 et 2005 (+34%), les distances à pied ont reculé ces dix dernières années (-7%).

Mobilité douce, 1994–2015

Moyenne par personne et par jour; en Suisse

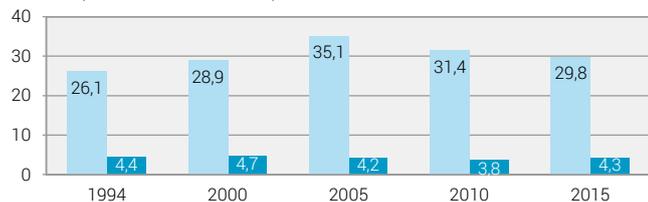
G 3.3.4.1

Distance journalière, en km

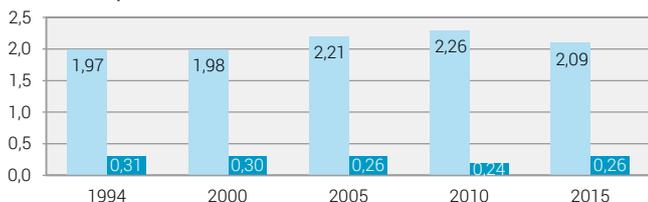


Temps de trajet journalier, en min

Sans temps d'attente et de correspondance



Nombre d'étapes



À pied (bleu clair) Vélo (incl. vélo électrique) (bleu foncé)

Base 2015: 57 090 personnes cible

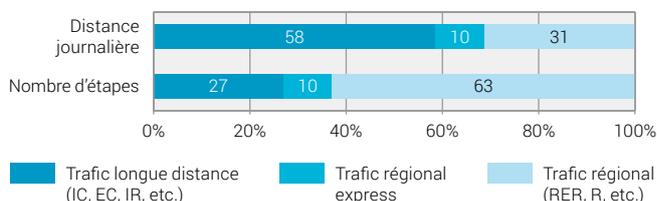
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Utilisation du train selon la catégorie, en 2015

Parts en Suisse

G 3.3.3.5



Base: 10 431 étapes en train en Suisse, avec indication valable de la catégorie de train

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Les distances couvertes à bicyclette et en vélo électrique ont totalisé, en 2015, une moyenne de 0,9 km par personne et par jour. Cette valeur s'est accrue de 13% par rapport à 2010. L'utilisation des vélos électriques a été relevée séparément pour

Mobilité douce selon le jour de la semaine, la saison et les groupes de population, en 2015

Distance journalière moyenne en km par personne; en Suisse

T 3.3.4.1

	À pied	Vélo	Vélo électrique
Total	1,92	0,81	0,07
Jour de la semaine			
Lundi à vendredi	1,90	0,84	0,09
Samedi	1,84	0,83	0,07
Dimanche	2,09	0,67	0,03
Saison			
Printemps	1,92	1,03	0,09
Été	1,88	1,08	0,12
Automne	1,99	0,68	0,07
Hiver	1,87	0,48	0,02
Sexe			
Hommes	1,85	1,08	0,09
Femmes	1,98	0,55	0,06
Âge			
6–17 ans	1,95	0,93	*
18–24 ans	2,15	0,77	0,02
25–64 ans	1,89	0,93	0,10
65 ans et plus	1,88	0,39	0,07
Disponibilité d'une voiture			
Toujours disponible	1,71	0,74	0,08
Sur demande	2,32	1,37	0,17
Pas disponible	2,44	0,81	0,05
Degré d'urbanisation du lieu de domicile			
Espace des centres urbains	2,04	0,87	0,08
Espace sous influence des centres urbains	1,69	0,74	0,09
Espace hors influence des centres urbains	1,73	0,68	0,05

* Non applicable, vélos électriques autorisés dès 14 ans (avec permis M).

Base total, jour de la semaine, saison, sexe, âge et degré d'urbanisation: 57 090 personnes cible; Base disponibilité d'une voiture: 41 385 personnes cible à partir de 18 ans avec permis de conduire

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

la première fois dans l'enquête de 2015. Une distance journalière moyenne de 0,1 km a été parcourue à l'aide de ces derniers, pour un temps de trajet journalier moyen de 0,3 minute (sans les temps d'attente et de correspondance).

Les distances journalières accomplies à pied ne diffèrent que peu en fonction du jour de la semaine ou de la saison (T 3.3.4.1). On relève cependant que les personnes ayant toujours une voiture à disposition couvraient à pied une distance journalière plus courte (1,7 km) que les personnes ne disposant d'une voiture que sur demande (2,3 km) ou n'en ayant jamais une à disposition (2,4 km). Par ailleurs, les personnes habitant dans des centres urbains se déplaçaient plus à pied (2,0 km) que celles résidant dans les espaces sous influence des centres urbains ou hors influence de ces derniers (1,7 km pour ces deux catégories).

Les vélos étaient utilisés au printemps (1,0 km) et en été (1,1 km) sur des trajets plus longs que pendant les mois d'automne (0,7 km) et d'hiver (0,5 km). Les femmes couvraient à vélo des trajets journaliers deux fois moins longs (0,5 km) que les hommes (1,1 km). Les personnes de 65 ans et plus, on s'y attendait, atteignaient également une valeur inférieure à la moyenne (0,4 km).

Les vélos électriques étaient utilisés plus souvent du lundi au vendredi (0,09 km) que le dimanche (0,03 km). Comme c'était aussi le cas pour les vélos, la distance journalière qu'ils couvraient était plus courte en hiver (0,02 km) que pendant les autres saisons. Les personnes de 25 à 64 ans (0,10 km) mais aussi celles de 65 ans et plus (0,07 km) utilisaient plus souvent un vélo électrique que les jeunes adultes de 18 à 24 ans (0,02 km). Toutes les valeurs mentionnées doivent cependant être considérées avec prudence en raison des larges intervalles de confiance.

Vélos et vélos électriques: comparaison des motifs de déplacement et des longueurs des étapes

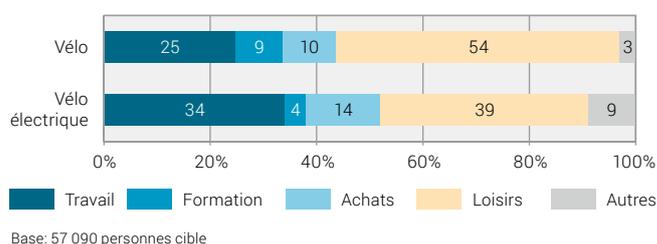
La part des déplacements pour raison de travail dans la distance journalière était en 2015 plus élevée pour les vélos électriques que pour les vélos traditionnels (34% contre 25%) (G3.3.4.2). Les premiers jouaient aussi un rôle plus important (14%) que les seconds (10%) au niveau des déplacements pour les achats. En revanche, le vélo devançait le vélo électrique dans les déplacements de loisirs (54% contre 39%). C'était aussi le cas dans les déplacements pour raison de formation, car beaucoup de personnes en formation sont en effet encore trop jeunes pour pouvoir utiliser un vélo électrique (âge minimum: 14 ans).

Les vélos électriques roulent à des vitesses plus élevées que les vélos traditionnels (voir chapitre 3.3.1). C'est la raison pour laquelle ils servent à parcourir des étapes généralement plus longues. En 2015, une étape moyenne en vélo électrique faisait environ 4,4 km, soit presque un tiers de plus qu'une étape moyenne parcourue avec un vélo traditionnel (3,3 km) (G3.3.4.3). L'écart était particulièrement important dans les étapes couvertes pour raison de travail. Celles-ci atteignaient 5,4 km pour les vélos électriques et seulement 3,0 km pour les vélos sans assistance électrique.

Utilisation du vélo et du vélo électrique selon le motif de déplacement, en 2015

Parts des distances journalières en Suisse

G 3.3.4.2



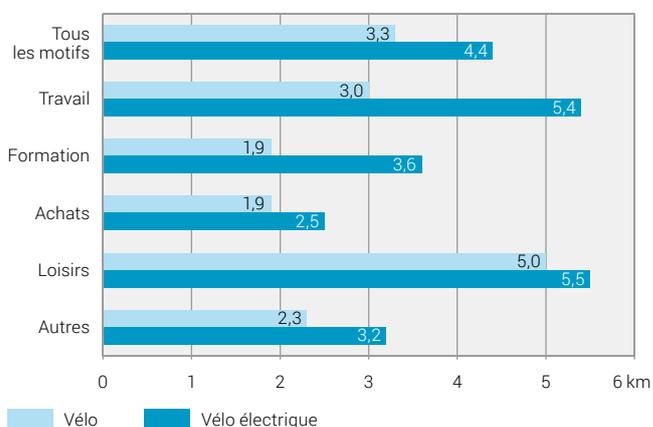
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Longueur moyenne des étapes à vélo et à vélo électrique selon le motif de déplacement, en 2015

En Suisse

G 3.3.4.3



Base: 14 426 étapes à vélo et 1 046 étapes à vélo électrique

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

3.4 Motifs de déplacement

3.4.1 Vue d'ensemble de tous les motifs de déplacement

Les loisirs sont le principal motif de déplacement: les activités de loisirs ont été à l'origine de 44% de la distance journalière parcourue en 2015 (G 3.4.1.1). Cela correspond à un trajet de 16,3 km par personne (T 3.4.1.1). Les trajets pour se rendre au travail représentaient 24% de la distance journalière et ceux pour faire des achats 13%. Les activités professionnelles et les voyages de service suivaient avec 7%, devant les déplacements pour la formation et ceux effectués pour rendre service et pour accompagner une personne (5% chaque fois); les différentes catégories sont expliquées dans les sous-chapitres correspondants et dans le glossaire.

Si l'on considère le temps de trajet journalier, la prépondérance des déplacements de loisirs est encore plus évidente (50%). Inversement, la part des déplacements pour le travail chute à 19%. Ces différences s'expliquent ainsi: les déplacements pour le travail sont effectués avec des moyens de transport plus rapides que ceux utilisés pour les déplacements à des fins de loisirs, dont font aussi partie des activités telles que les tours à vélo ou les promenades (voir chapitre 3.4.5). Les déplacements pour les achats ont compté pour 22% dans le total des déplacements, soit une part nettement plus élevée que celle représentée par leur distance (13%) et leur temps de trajet (15%). Les déplacements pour les achats sont ainsi comparativement courts.

La comparaison dans le temps montre que la part des déplacements pour les loisirs dans la distance journalière était légèrement supérieure en 1994 qu'en 2015 avec respectivement 50% et 44% (G 3.4.1.2; voir également ARE 2013). La part des déplacements pour le travail s'est accrue entre 1994 et 2010, passant de 21% à 24%; depuis, elle est restée presque inchangée.

Importance des motifs de déplacement, en 2015

Valeurs moyennes par personne; en Suisse

T 3.4.1.1

	Distance journalière, en km	Temps de trajet journalier ¹ , en min	Nombre d'étapes par jour
Total	36,8	90,4	3,37
Travail	8,9	17,3	0,71
Formation	1,9	5,5	0,25
Achats	4,8	13,2	0,75
Loisirs	16,3	45,2	1,30
Activité professionnelle, voyage de service	2,6	4,4	0,12
Services et accompagnement	1,8	3,6	0,21
Autres	0,7	1,3	0,03

¹ Avec temps d'attente et de correspondance.

Base: 57 090 personnes cible

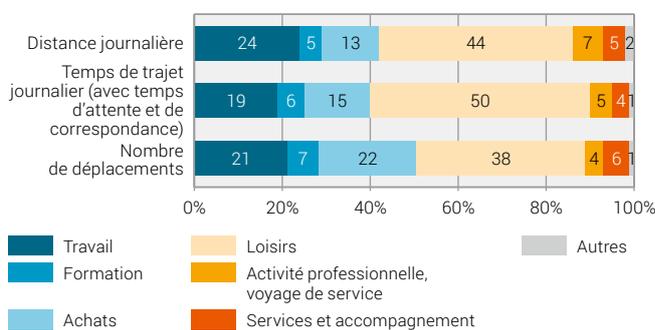
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Importance des motifs de déplacement, en 2015

Parts en Suisse

G 3.4.1.1



Base: 57 090 personnes cible

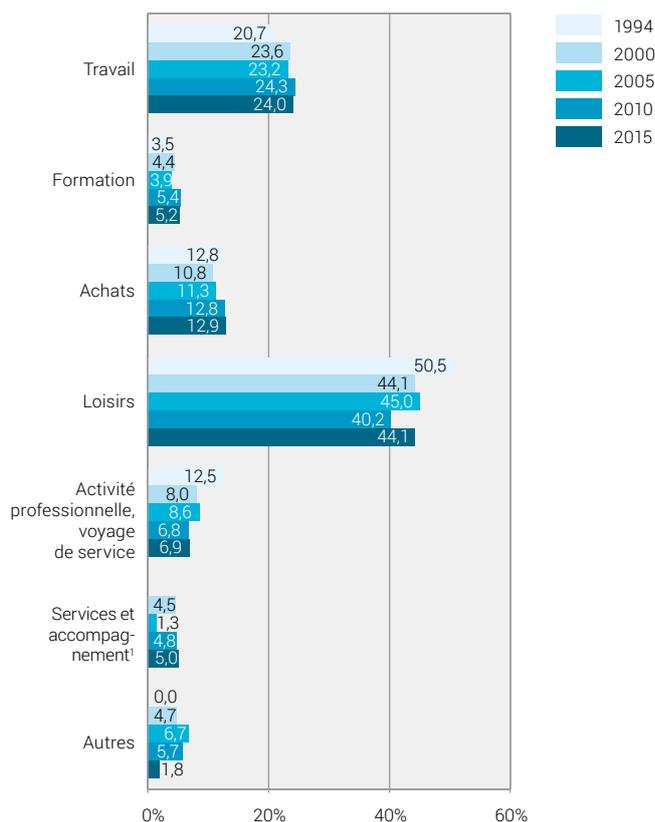
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Parts des motifs de déplacement dans les distances journalières, 1994–2015

En Suisse

G 3.4.1.2



Remarque: amélioration de la méthode en 2015.

¹ 1994: pas d'indication.

Base 2015: 57 090 personnes cible

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Combinaison fréquente de motifs de déplacement

En 2015, les habitants de la Suisse ont quitté leur domicile dans 21% des cas en ayant plus d'un motif de déplacement, combinant deux motifs ou plus au cours d'une boucle (voir définition de la boucle dans chapitre 3.2.3). La combinaison la plus fréquente était celle des achats et des loisirs avec 5% de toutes les boucles. La combinaison «travail + achats» représentait 3% et celle «travail + loisirs» 2% (G3.4.1.3).

Motifs selon le moyen de transport

Pour chaque moyen de locomotion considéré, les déplacements pour les loisirs ont représenté la part la plus importante de la distance journalière (G3.4.1.4). C'était principalement le cas des trajets à pied, en deux-roues motorisé et à vélo. Pour ces trois catégories, les déplacements pour les loisirs ont totalisé plus de la moitié des kilomètres parcourus en 2015. La part des distances pour le travail était particulièrement élevée en train, celle pour la formation était particulièrement élevée en transports publics routiers (respectivement 32% et 17%). Les parts des distances parcourues pour les motifs de déplacement achats, activité professionnelle, ainsi que services et accompagnement étaient plus importantes en voiture qu'avec les autres moyens de transport. Ces trois motifs sont souvent ou toujours combinés avec le transport de choses ou de personnes, auquel la voiture se prête particulièrement bien.

Répartition des motifs de déplacement durant la journée

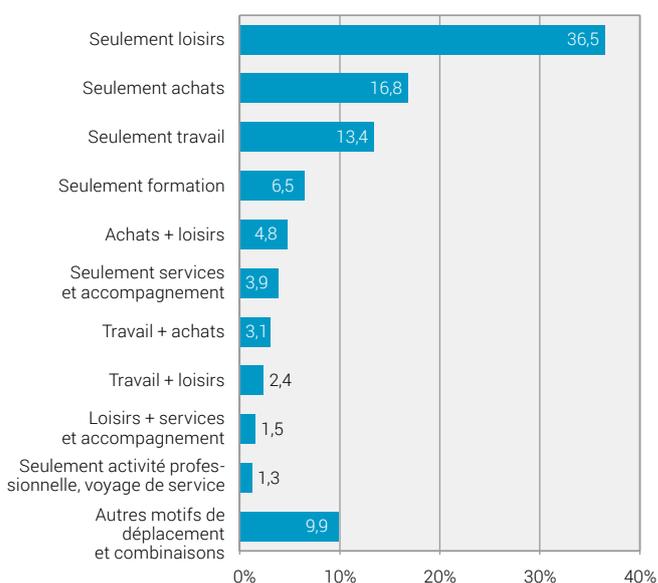
La part des différents motifs de déplacement varie en fonction de l'heure de la journée (G3.4.1.5). Les déplacements pour le travail et la formation sont relativement importants le matin. En 2015, environ 14% de la population en moyenne hebdomadaire (y compris le week-end) était en déplacement entre 7 et 8 heures pour se rendre au travail (du moins par moments) et 7% pour se rendre à un lieu de formation. Ces deux motifs de déplacement affichaient encore des pointes, certes moins marquées, vers midi et en fin d'après-midi. Les déplacements pour les loisirs augmentait presque continuellement au fil de la journée pour atteindre leur maximum entre 17 et 18 heures. A partir de 8 heures environ, ils sont même passés en tête des autres motifs de déplacement et ont gardé leur rôle prédominant jusqu'à tard dans la nuit. Les déplacements pour les achats avaient une certaine importance durant toute la journée, avec une légère pointe entre 9 et 11 heures.

Si l'on considère uniquement les conducteurs de voiture (G3.4.1.5, graphique du milieu), on constate que les déplacements pour le travail sont en grande partie responsables de la pointe enregistrée le matin entre 7 et 8 heures. Les pointes du milieu de la journée, entre 11 et 12 heures et entre 13 et 14 heures, étaient dues dans des proportions similaires aux déplacements pour les loisirs, pour les achats et pour le travail. Les déplacements pour le travail ont le plus contribué à la pointe la plus élevée de la journée, entre 17 et 18 heures, suivis de près par les déplacements pour les loisirs, les achats jouant un rôle secondaire.

Parts des motifs de déplacement et de leurs combinaisons dans le nombre de boucles, en 2015

En Suisse

G 3.4.1.3



Base: 77 990 boucles

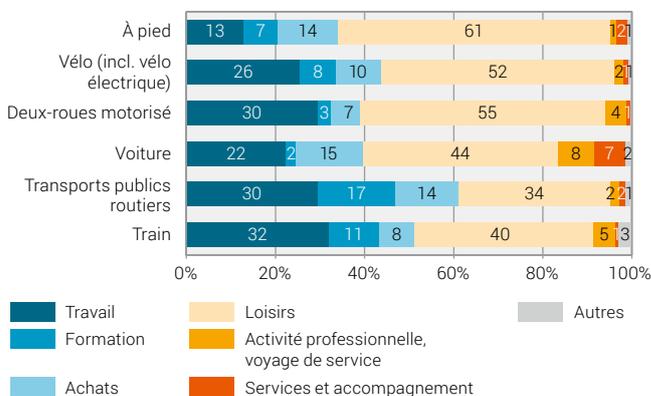
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Motifs de déplacement selon le moyen de transport, en 2015

Parts des distances journalières en Suisse

G 3.4.1.4



Base: 57 090 personnes cible

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Les déplacements en train ont affiché des pointes beaucoup plus prononcées le matin et le soir que ceux en voiture, entraînant une utilisation des infrastructures particulièrement concentrée à ces moments de la journée. Si l'on tient compte de la part que représente chaque motif de déplacement, quatre raisons principales peuvent expliquer ces différences:

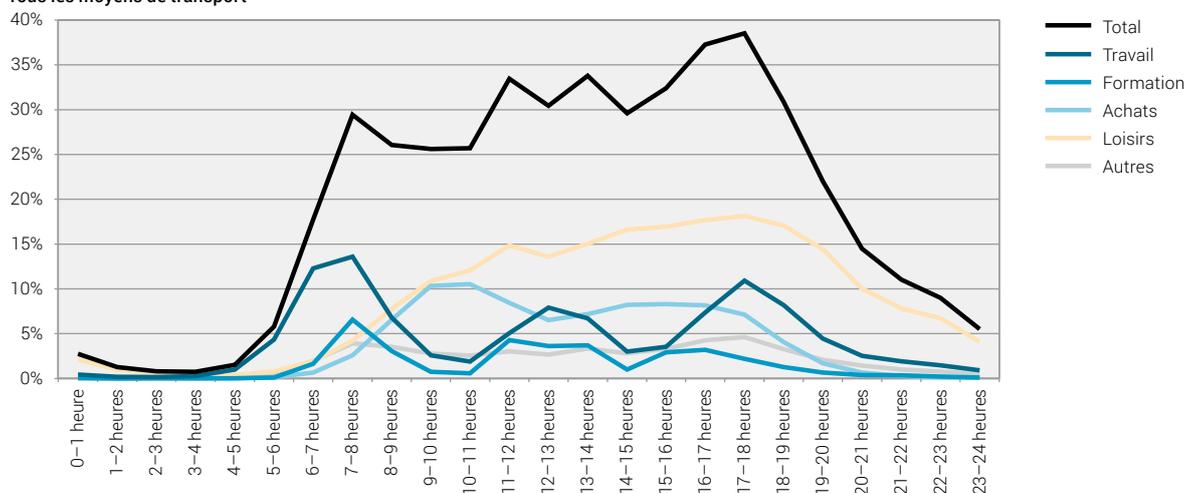
- premièrement, les déplacements pour la formation se font aussi en grande partie en train et leurs pointes se recoupent dans une large mesure avec celles des déplacements pour le travail;

Personnes mobiles au cours de la journée selon le motif de déplacement, en 2015

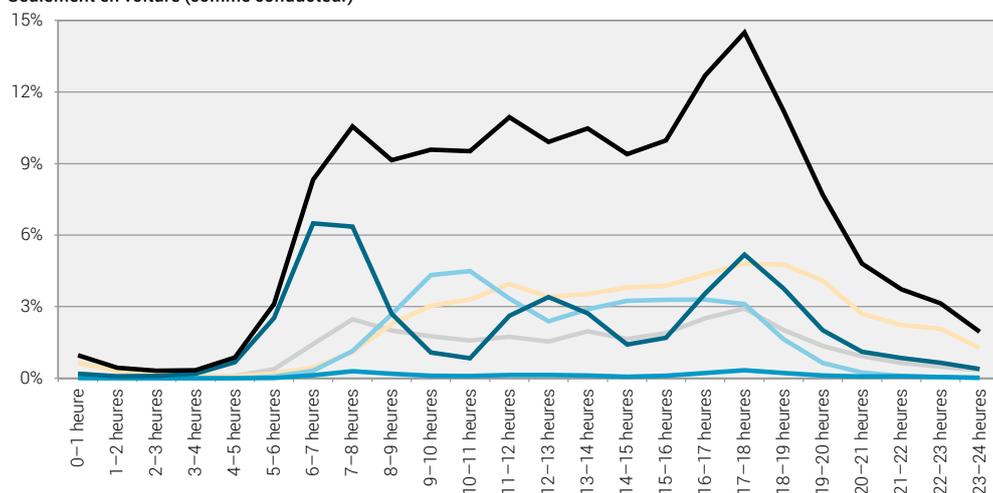
Part de la population en déplacement, en Suisse

G 3.4.1.5

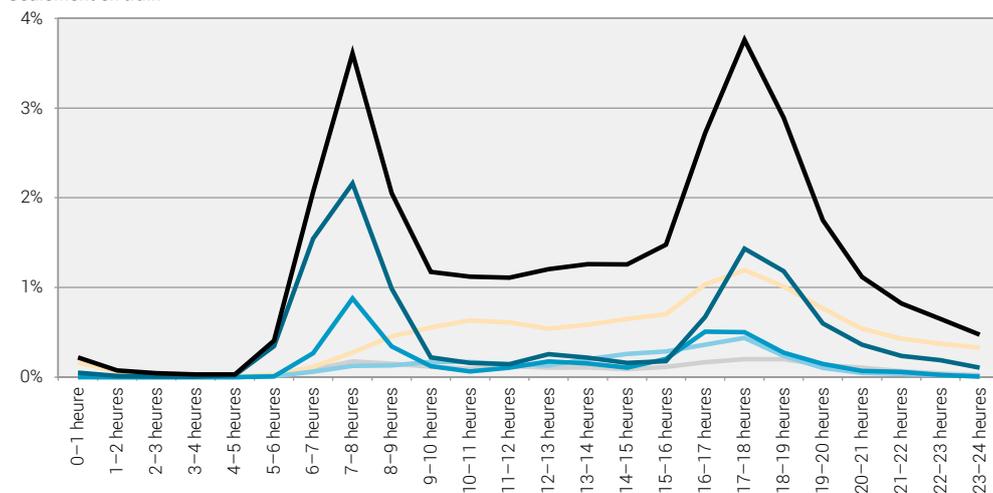
Tous les moyens de transport



Seulement en voiture (comme conducteur)



Seulement en train



Base: 57 090 personnes cible

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

- deuxièmement, les déplacements en train ne présentent pas de pointes notables en milieu de journée: qui prend le train a un horaire à respecter, effectue souvent des trajets plus longs et a donc moins de facilités à rentrer à son domicile durant la pause de midi;
- troisièmement, les effets anticycliques des déplacements d'achats n'affectent pas le train; dans le cas de la voiture, les déplacements d'achats connaissent des pointes à des heures où les déplacements pour le travail sont moins fréquents, ce qui rééquilibre le volume des déplacements durant la journée;
- quatrièmement, les autres motifs de déplacement (activité professionnelle et voyages de service, services et accompagnement), qui se répartissent relativement régulièrement durant la journée, s'effectuent moins en train qu'en voiture.

Motifs selon le jour de la semaine et la saison

Comme on pouvait s'y attendre, les déplacements pour les loisirs sont particulièrement importants le week-end (G3.4.1.6). En 2015, ils ont représenté 64% de la distance journalière le samedi et même jusqu'à 82% le dimanche. Leur part ne dépassait pas 33% du lundi au vendredi, mais était toujours supérieure à celle des déplacements pour le travail (32%).

D'une saison à l'autre, la part respective des différents motifs de déplacement dans la distance journalière est restée relativement constante. En été, on a observé toutefois un léger recul de la part des distances pour le travail au profit de celle pour les loisirs. La situation était exactement inversée en hiver.

Motifs selon les groupes de population

Les déplacements pour le travail représentaient une part sensiblement plus élevée de la distance journalière parcourue par les hommes que par les femmes (27% contre 20%) (G3.4.1.7). Cela tient au fait que les hommes parcourent de plus grandes distances pour se rendre au travail (voir chapitre 3.4.2), qu'ils présentent un taux d'activité plus élevé et un taux d'occupation moyen plus élevé aussi. La différence entre les sexes était encore plus prononcée dans le cas des déplacements professionnels: leur part se chiffrait à 11% de la distance journalière chez les hommes et à 2% seulement chez les femmes. Chez ces dernières, en revanche, les déplacements d'achats et de loisirs étaient proportionnellement plus importants.

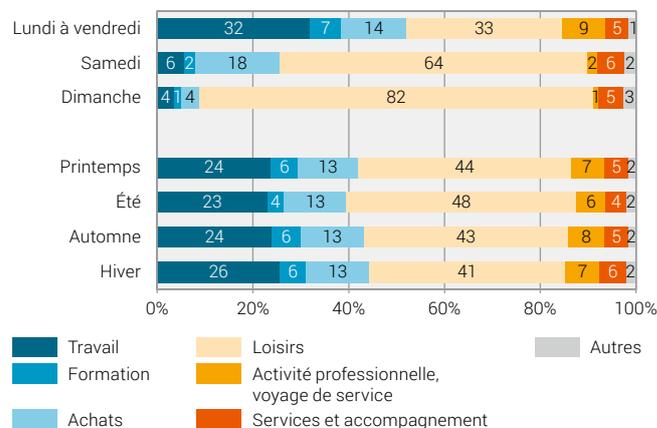
Des différences marquées peuvent être observées selon les groupes d'âge. Chez les enfants et les jeunes, les déplacements pour la formation et les loisirs jouaient un rôle relativement important. Chez les 25 à 64 ans, c'étaient les déplacements pour le travail et chez les personnes de 65 ans et plus, à nouveau les loisirs, mais aussi les déplacements pour les achats.

Les centres urbains ne se différençaient par contre que de manière insignifiante des autres régions pour ce qui est de la part respective de chaque motif de déplacement. En Suisse alémanique, la part des déplacements pour le travail (25%) de même que celle des déplacements pour les loisirs (45%) étaient un peu plus élevées qu'en Suisse romande et en Suisse italophone.

Motifs de déplacement selon le jour de la semaine et la saison, en 2015

Parts des distances journalières en Suisse

G 3.4.1.6



Base: 57 090 personnes cible

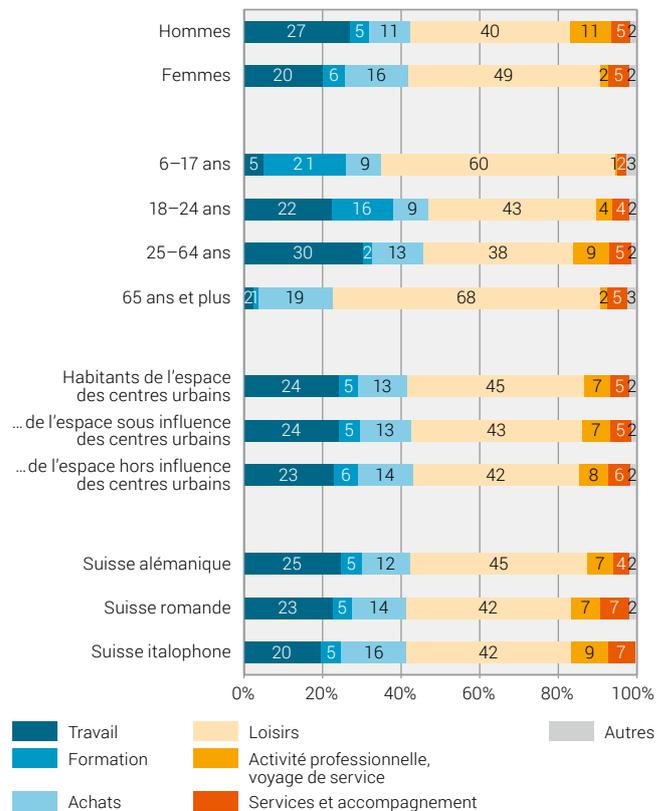
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Motifs de déplacement selon les groupes de population, le degré d'urbanisation et la région linguistique, en 2015

Parts des distances journalières en Suisse

G 3.4.1.7



Base: 57 090 personnes cible

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

3.4.2 Déplacements pour le travail

Les déplacements pour le travail comprennent tous les trajets parcourus à pied ou avec un moyen de transport pour se rendre au lieu de travail, mais ils n'incluent pas ceux qui sont effectués dans le cadre du travail lui-même (voir encadré). En 2015, les déplacements pour le travail, rapportés à la population totale, représentaient environ 24% de la distance journalière (T3.4.2.1), soit 8,9 km par personne et par jour. Si l'on ne considère que le groupe des actifs occupés, la part de ces déplacements dans la distance journalière s'accroît à 33%. Du lundi au vendredi, les actifs occupés ont même parcouru 44% de la distance journalière en se rendant à leur travail. La part de ces déplacements était plus élevée chez les hommes actifs occupés (35% rapportée à la

semaine entière) que chez les femmes actives occupées (31%). Cela s'explique entre autre par les trajets plus courts des femmes et par le fait qu'elles travaillent plus souvent à temps partiel.

Un déplacement pour aller travailler faisait en moyenne 12,4 km en 2015. D'une durée de 24,2 minutes, il comprenait 1,6 étape.

Les distances pour se rendre au travail ont été en majorité (60%) parcourues en voiture en 2015 (G3.4.2.1). Le train suit avec une part de 27% devant les transports routiers publics (5%). Près d'un tiers de la distance était ainsi parcouru en transports publics. Rapportés à la distance, les trajets à pied étaient relativement insignifiants (3%), mais ils représentaient 18% du temps de trajet journalier et même 38% des étapes.

Données concernant les déplacements pour le travail, en 2015

Valeurs moyennes; en Suisse

T3.4.2.1

	Part de la distance journalière, en %		Part du temps du trajet journalier ¹ , en %		Part du nombre des déplacements, en %		Nombre de déplacements par personne et par jour		Longueur par déplacement, en km	Durée ¹ par déplacement, en min	Nombre d'étapes par déplacement
	Population totale	Population active	Population totale	Population active	Population totale	Population active	Population totale	Population active			
Total	24,0	33,5	19,1	29,4	21,2	32,9	0,7	1,2	12,4	24,2	1,6
Jour de la semaine											
Lundi à vendredi	31,9	43,9	25,1	39,1	25,6	40,1	0,9	1,6	12,5	24,3	1,6
Samedi	5,6	7,6	4,8	6,9	6,6	9,5	0,2	0,3	10,5	21,5	1,5
Dimanche	3,6	5,1	3,3	4,8	5,3	8,0	0,1	0,2	11,1	25,3	1,6
Sexe											
Hommes	27,1	35,3	21,5	31,0	24,3	35,6	0,8	1,3	13,6	24,4	1,5
Femmes	20,1	30,8	16,5	27,5	18,1	29,9	0,6	1,1	10,7	23,8	1,7

¹ Avec temps d'attente et de correspondance.

Base population totale: 57 090 personnes cible; Base population active: 29 814 actifs (sans actifs en formation avec taux d'occupation bas)

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Déplacements pour le travail

Les déplacements pour le travail comprennent le trafic pendulaire entre le domicile et le lieu de travail, ainsi que les trajets entre d'autres lieux et celui du travail, p. ex. le trajet de retour au bureau après un repas au restaurant. Ne sont pas compris tous les trajets effectués dans le cadre du travail lui-même, p. ex. les visites chez des clients, les déplacements à des séances, etc. Ces derniers entrent dans la catégorie «Activité professionnelle, voyages de service» (voir chapitre 3.4.6).

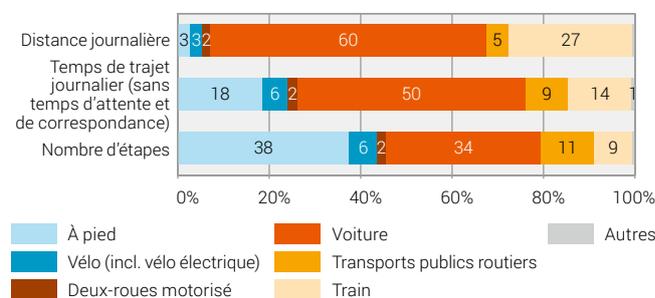
Des analyses détaillées de la pendularité entre le domicile et le lieu du travail figurent dans les publications du même nom de l'Office fédéral de la statistique:

www.transport-stat.admin.ch → Transport de personnes → Pendularité

Choix du moyen de transport lors de déplacements pour le travail, en 2015

Parts en Suisse

G 3.4.2.1



Base: 59 219 étapes pour le travail en Suisse

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

3.4.3 Déplacements pour la formation

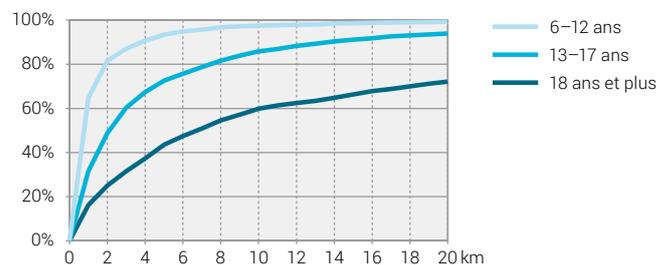
Est qualifié de déplacement pour la formation tout déplacement effectué pour atteindre n'importe quel lieu de formation, qu'il s'agisse d'une école, d'une université ou d'un local de cours. Rapportés à l'ensemble de la population, les déplacements pour la formation ont représenté un motif de déplacement plutôt secondaire en 2015, avec 5% de la distance parcourue au total (T3.4.3.1). La situation est différente si l'on considère les personnes qui sont en formation: celles-ci ont parcouru un quart de leur distance journalière pour se rendre à un lieu de formation. Du lundi au vendredi, cette proportion atteignait même 37%, avant de retomber à 2% le samedi et 3% le dimanche, jours où la plupart des établissements de formation sont fermés.

Les parts des déplacements pour la formation dans la distance journalière, le temps de trajet et le nombre d'étapes ne se différencient guère en fonction du sexe, si l'on considère uniquement les personnes en formation. La situation selon les groupes d'âge est différente. Les déplacements pour la formation des personnes de 18 ans et plus et des jeunes de 13 à 17 ans représentaient respectivement 29% et 27% de la distance journalière, soit presque le double de ceux des enfants de 6 à 12 ans (15%). Cela s'explique par des trajets d'une longueur très différente: 65% des déplacements des enfants de 6 à 12 ans ne dépassaient pas 1 km et 82% faisaient au maximum 2 km, alors que l'établissement de formation des personnes de 18 ans et plus se trouvait à ces mêmes distances dans respectivement 16 et 25% des cas seulement (G3.4.3.1).

Longueur des déplacements pour la formation selon l'âge, en 2015

Fréquences cumulées; en Suisse

G 3.4.3.1



Exemple de lecture: chez les personnes entre 6 et 12 ans, 82% des déplacements pour la formation font au plus 2 km.

Base: 16 294 déplacements pour la formation en Suisse

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Données concernant les déplacements pour la formation, en 2015

Valeurs moyennes; en Suisse

T3.4.3.1

	Part de la distance journalière, en %		Part du temps du trajet journalier ¹ , en %		Part du nombre des déplacements, en %		Nombre de déplacements par personne et par jour		Distance par déplacement, en km	Durée ¹ par déplacement, en min	Nombre d'étapes par déplacement
	Population totale	Population en formation	Population totale	Population en formation	Population totale	Population en formation	Population totale	Population en formation			
Total	5,2	24,8	6,0	29,9	7,4	36,6	0,2	1,3	7,7	22,0	1,7
Jour de la semaine											
Lundi à vendredi	6,5	36,7	8,0	41,0	9,2	45,4	0,3	1,8	7,2	21,6	1,7
Samedi	2,3	2,2	1,4	2,4	1,3	3,0	0,0	0,1	21,2	30,5	1,8
Dimanche	1,4	3,1	0,8	1,8	1,0	1,9	0,0	0,0	24,0	36,5	1,6
Sexe											
Hommes	4,8	24,9	5,8	29,5	7,4	36,2	0,3	1,3	7,9	21,6	1,7
Femmes	5,7	24,7	6,3	30,3	7,4	37,1	0,2	1,3	7,4	22,3	1,8
Âge											
6 à 12 ans	15,5	15,5	30,2	30,2	45,5	45,6	1,6	1,6	2,0	13,2	1,2
13 à 17 ans	26,3	26,8	33,1	34,1	38,1	39,2	1,3	1,4	5,7	22,4	2,0
18 ans et plus	3,8	29,3	3,0	26,0	2,3	21,1	0,1	0,7	18,8	35,5	2,3

¹ Avec temps d'attente et de correspondance.

Base population totale: 57 090 personnes cible; Base population en formation: 10 793 personnes cible en formation

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

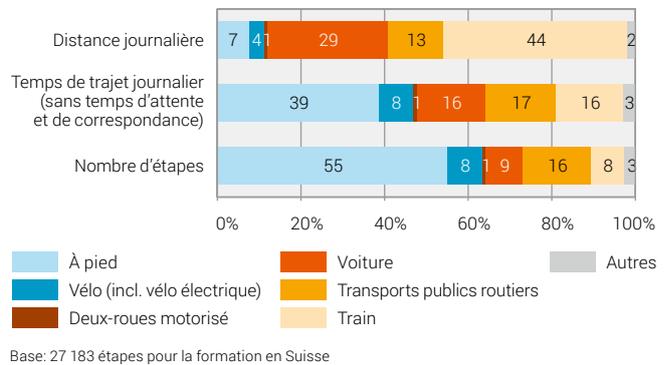
© OFS 2017

La part des transports publics dans la distance des déplacements pour la formation est deux fois plus élevée que celle de la voiture (57% contre 29%) (G3.4.3.2). Les TP étant en général utilisés en combinaison avec des trajets à pied (voir chapitre 3.3.3), ces derniers correspondent à plus de la moitié des étapes. Une raison importante de ces nombreuses étapes à pied est qu'une grande partie des enfants continuent d'aller à l'école à pied (G3.4.3.3). Chez les enfants de 6 à 14 ans, les trajets à pied représentaient 63% de toutes les étapes parcourues sur le chemin de l'école en 2015. Cette proportion est un peu plus faible qu'en 2005 et en 2010 (67% et 65%), mais la part des étapes effectuées avec des engins assimilés à des véhicules tels qu'une planche à roulettes ou une trottinette a augmenté depuis 2005, passant d'à peine 2% à un peu plus de 4% (G3.4.3.3, part comprise dans la catégorie «Autres»). Entre 1994 et 2010, la part des étapes à vélo dans les déplacements pour la formation avait diminué chez les 6 à 14 ans, passant de 16% à 11%. Depuis, elle s'est toutefois stabilisée. Quant aux étapes parcourues en voiture, leur part s'est légèrement accrue dès 2005 (à peine 7% contre un peu plus de 5%), sans que l'on puisse véritablement parler d'un boom des «parents taxis», du moins à l'échelle suisse.

Choix du moyen de transport lors de déplacements pour la formation, en 2015

Parts en Suisse

G 3.4.3.2



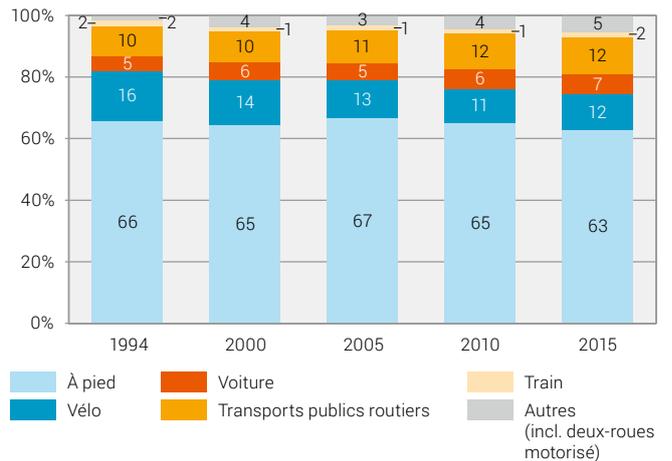
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Choix du moyen de transport des 6–14 ans lors des déplacements pour la formation, 1994–2015

Part des étapes en Suisse

G 3.4.3.3



Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

3.4.4 Déplacements pour les achats

Les déplacements pour les achats comprennent les achats au sens strict, les démarches à la poste ou à la banque et les déplacements effectués pour recourir à des services (visites chez le médecin, p. ex.). En 2015, les déplacements pour les achats ont représenté 13% de la distance journalière (T 3.4.4.1). Cette proportion s'est élevée à 18% le samedi, jour où beaucoup d'achats sont effectués. Ces déplacements étaient relativement insignifiants le dimanche (4%), ce qui n'est pas surprenant. Par rapport à l'an 2000, la part des distances pour les achats a néanmoins augmenté de 1 point le dimanche. Les femmes ont parcouru une distance journalière proportionnellement plus élevée que les hommes pour les achats (16% contre 11%), et elles ont aussi couvert des distances plus grandes en chiffres absolus.

Les déplacements pour les achats sont courts en comparaison des autres déplacements. Un seul déplacement avait une longueur moyenne de 6,3 km en 2015, durait 17,5 minutes et comptait 1,4 étape. 36% des déplacements pour les achats ne faisaient pas plus de 1 km et 73% pas plus de 5 km (G 3.4.4.1). Les habitants des espaces en dehors des centres urbains devaient se déplacer nettement plus loin.

La plupart des étapes pour les achats ont été faites à pied (44%) ou en voiture (40%) (G 3.4.4.2). Près de trois quarts (74%) de la distance ont été effectués en voiture, qui arrive ainsi en tête des moyens de transport. Pas moins de 13% des distances parcourues pour les achats l'ont toutefois été en train.

Données concernant les déplacements pour les achats, en 2015

Valeurs moyennes; en Suisse

T 3.4.4.1

	Part de la distance journalière, en %	Part du temps de trajet journalier ¹ , en %	Part du nombre des déplacements, en %	Nombre de déplacements par personne et par jour	Distance par déplacement, en km	Durée ¹ par déplacement, en min	Nombre d'étapes par déplacement
Total	12,9	14,6	22,3	0,8	6,3	17,5	1,4
Jour de la semaine							
Lundi à vendredi	13,6	15,7	22,3	0,8	6,1	17,4	1,4
Samedi	17,8	19,5	31,7	1,0	7,0	18,2	1,3
Dimanche	3,7	3,3	8,1	0,2	7,7	16,9	1,2
Sexe							
Hommes	10,6	12,0	19,1	0,7	6,7	17,3	1,3
Femmes	16,0	17,3	25,6	0,8	6,0	17,7	1,4

¹ Avec temps d'attente et de correspondance.

Base: 57 090 personnes cible

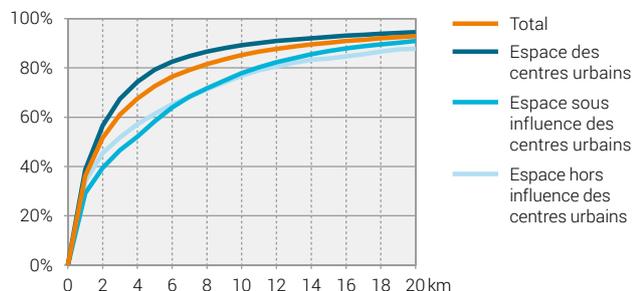
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Longueur des déplacements pour les achats selon le degré d'urbanisation du lieu de domicile, en 2015

Fréquences cumulées; en Suisse

G 3.4.4.1



Exemple de lecture: chez les habitants de l'espace des centres urbains, 89% des déplacements pour les achats font au plus 10 km.

Base: 41 527 déplacements pour les achats en Suisse

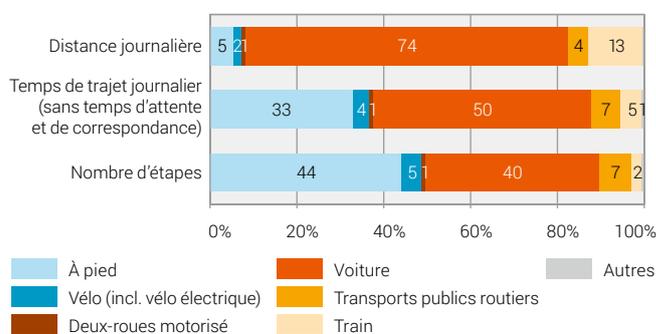
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Choix du moyen de transport lors de déplacements pour les achats, en 2015

Parts en Suisse

G 3.4.4.2



Base: 55 187 étapes pour les achats en Suisse

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

3.4.5 Déplacements pour les loisirs

Les loisirs représentent de loin le principal motif des déplacements de la population. En 2015, ils étaient à l'origine de 44% des distances journalières parcourues par la population résidente, de 50% du temps de trajet et de 38% des déplacements effectués (T3.4.5.1). C'est sans surprise le week-end que les taux sont les plus élevés: 53% des déplacements effectués le samedi et même 78% de ceux réalisés le dimanche avaient pour motif les loisirs. Mais la part des déplacements pour les loisirs (31%) était aussi plus importante que celle des déplacements pour le travail (26%) du lundi au vendredi. Les femmes se déplacent proportionnellement plus souvent pour les loisirs que les hommes d'après la distance journalière parcourue dans ce but et le temps de trajet. Par contre, le nombre de déplacements effectués pour les loisirs représente pratiquement la même proportion chez les deux sexes.

En 2015, un seul déplacement pour les loisirs représentait en moyenne 12,5 km, se composait de 1,4 étape et durait 34,9 minutes. On observe une certaine polarisation par rapport à la distance parcourue: 61% des déplacements pour les loisirs ne faisaient pas plus de 5 km de long, alors que la distance parcourue mesurait toutefois plus de 50 km dans 6% des cas (G3.4.5.1). La distance parcourue pour les loisirs ne varie pas de manière importante entre les régions urbaines et celles qui le sont moins. Sur l'ensemble des distances parcourues pour des activités de loisirs, près de deux tiers (64%) l'ont été en voiture (G3.4.5.2), 18% en train et 7% à pied. En ce qui concerne le temps de trajet et le nombre d'étapes, la marche à pied occupait le haut du classement avec des parts respectives de 47% et 46%. Ces parts étaient réduites à un tiers pour la voiture.

Données concernant les déplacements pour les loisirs, en 2015

Valeurs moyennes; en Suisse

T3.4.5.1

	Part de la distance journalière, en %	Part du temps de trajet journalier ¹ , en %	Part du nombre des déplacements, en %	Nombre de déplacements par personne et par jour	Distance par déplacement, en km	Durée ¹ par déplacement, en min	Nombre d'étapes par déplacement
Total	44,1	50,0	38,5	1,3	12,5	34,9	1,4
Jour de la semaine							
Lundi à vendredi	32,5	39,4	31,4	1,2	10,4	31,0	1,4
Samedi	64,1	67,5	52,9	1,7	15,0	37,7	1,4
Dimanche	82,4	86,7	78,1	1,6	17,5	45,8	1,4
Sexe							
Hommes	40,5	48,1	38,0	1,3	13,0	35,0	1,4
Femmes	48,8	52,1	39,0	1,3	12,1	34,9	1,4

¹ Avec temps d'attente et de correspondance.

Base: 57 090 personnes cible

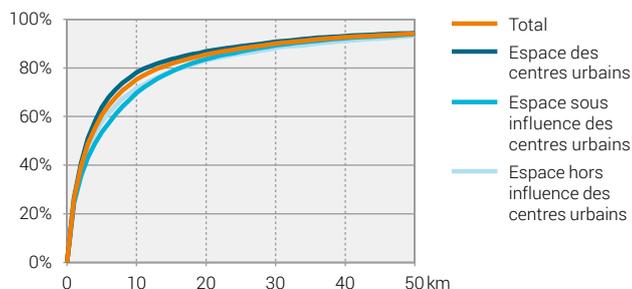
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Longueur des déplacements pour les loisirs selon le degré d'urbanisation du lieu de domicile, en 2015

Fréquences cumulées; en Suisse

G 3.4.5.1



Exemple de lecture: chez les habitants de l'espace des centres urbains, 78% des déplacements pour les loisirs font au plus 10 km.

Base: 75 194 déplacements pour les loisirs en Suisse

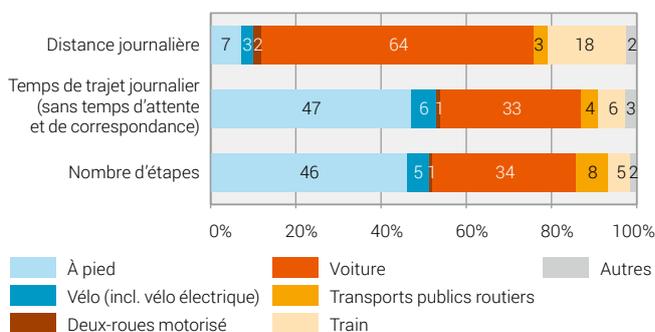
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Choix du moyen de transport lors de déplacements pour les loisirs, en 2015

Parts en Suisse

G 3.4.5.2



Base: 103 180 étapes pour les loisirs en Suisse

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Types d'activités

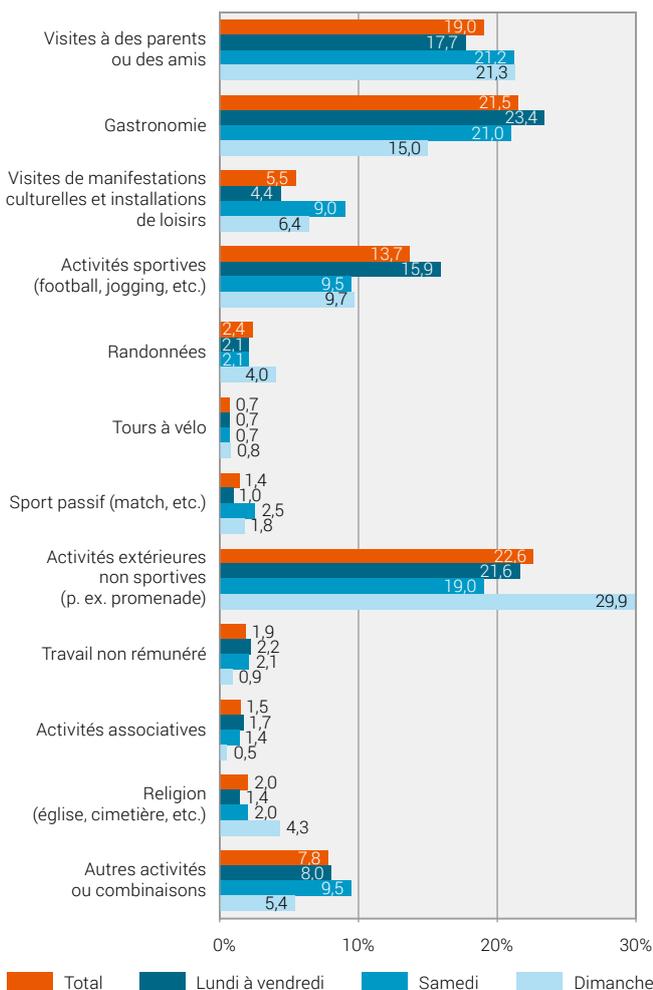
Les déplacements pour les loisirs peuvent aussi être analysés selon le type d'activités. Contrairement aux données présentées jusqu'ici, les résultats de cette analyse ne portent que sur les déplacements en direction du lieu d'activité et ne tiennent pas compte du voyage de retour jusqu'au domicile.

La plupart des déplacements réalisés en 2015 pour les loisirs avaient pour but des activités extérieures non sportives (p. ex. promenade, voir glossaire) ou des sorties gastronomiques (G3.4.5.3). Les premiers représentaient 23% des déplacements pour les loisirs, les seconds 22%. Venaient ensuite les visites à des proches ou à des connaissances (19%) et les activités sportives (14%). Ces quatre catégories enregistraient déjà les parts les plus élevées en 2010. Dans les autres catégories d'activités, les parts ne dépassaient pas 6% en 2015.

Déplacements pour les loisirs selon le type d'activité et le jour de la semaine, en 2015

Parts des différentes activités au nombre de déplacements pour les loisirs en Suisse (sans les retours à la maison)

G 3.4.5.3



Base: 47 709 déplacements pour les loisirs en Suisse (allers ainsi que circuits avec départ et arrivée au domicile)

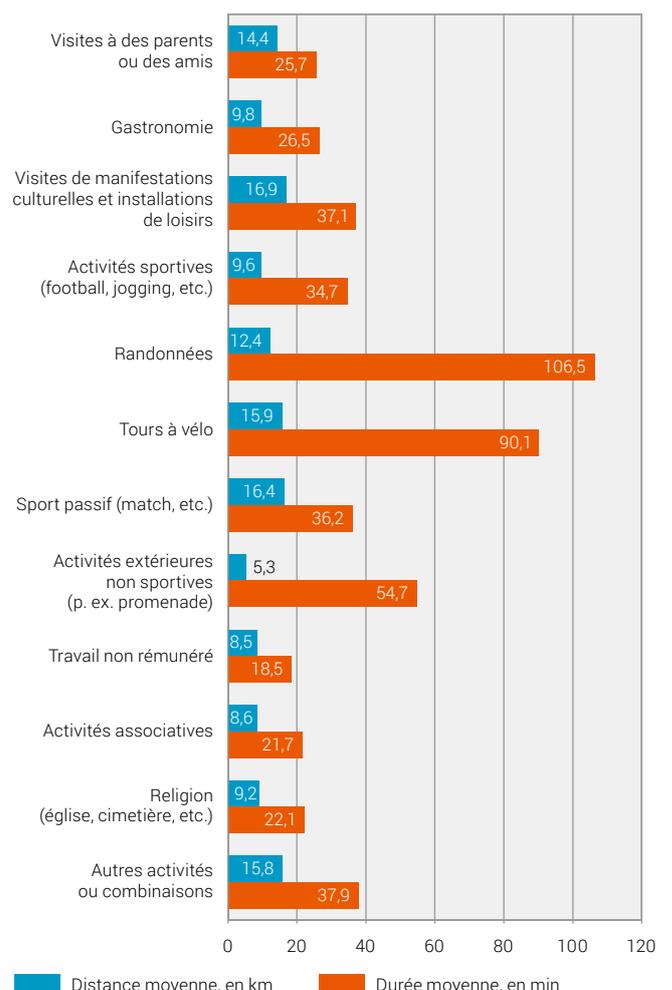
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Distance et durée moyennes des déplacements pour les loisirs selon le type d'activité, en 2015

Déplacements pour les loisirs en Suisse (sans les retours à la maison)

G 3.4.5.4



Base: 47 709 déplacements pour les loisirs en Suisse (allers ainsi que circuits avec départ et arrivée au domicile)

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

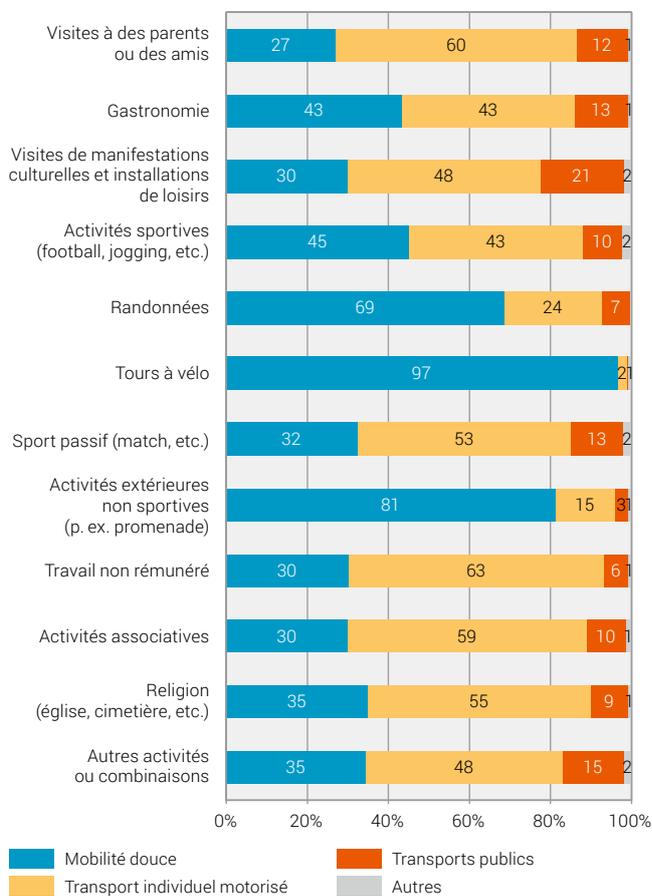
Les déplacements qui ont pris le plus de temps sont ceux liés à une activité de loisirs correspondant au moyen de locomotion utilisé. Ainsi, le temps de trajet moyen pour les randonnées à pied était de 106,5 minutes, celui des tours à vélo de 90,1 minutes et celui des activités de plein air non sportives de 54,7 minutes.

En établissant une hiérarchie des moyens de transport, il est possible de définir un moyen de transport principal pour chaque déplacement. Les moyens de transport les plus lents sont alors subordonnés aux plus rapides (voir glossaire pour plus de détails). En observant le nombre de déplacements en 2015, les parts les plus élevées imputables à la mobilité douce concernaient sans surprise les tours à vélo (97%), les activités de plein air non sportives (81%) et les randonnées à pied (69%) (G 3.4.5.5). Il n'est pas rare qu'il faille utiliser un moyen de transport individuel motorisé (TIM) ou des transports publics (TP) pour accéder au point de départ des randonnées à pied ou des tours à vélo, d'où les parts de TIM et de TP enregistrées pour ces activités. Le trafic individuel motorisé était le principal moyen de transport notamment pour les déplacements en lien avec le travail non rémunéré (63%), les visites à des parents ou des amis (60%) et les activités associatives (59%). Les transports publics ont le plus souvent été utilisés lorsqu'il s'agissait de se rendre à des manifestations culturelles ou dans des installations de loisirs (21%).

Moyen de transport principal lors de déplacements pour les loisirs selon le type d'activité, en 2015

Parts du nombre de déplacements pour les loisirs en Suisse (sans les retours à la maison)

G 3.4.5.5



Base: 47 709 déplacements pour les loisirs en Suisse (allers ainsi que circuits avec départ et arrivée au domicile)

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

3.4.6 Activités professionnelles et voyages de service

Le motif de déplacement «activités professionnelles et voyages de service», abrégé en «déplacements professionnels», comprend les déplacements qui sont effectués dans le cadre du travail. En font partie par exemple les trajets pour aller à des séances ou liés au transport de personnes et de marchandises. Ces déplacements doivent être distingués de ceux effectués en dehors des heures de travail pour se rendre au lieu de travail (déplacements pour le travail, voir chapitre 3.4.2).

Rapportés à l'ensemble de la population, les déplacements professionnels représentaient en 2015 quelque 7% des distances parcourues quotidiennement (T3.4.6.1). Si l'on ne considère que la population active, cette part se montait à 10% et était nettement plus élevée en semaine (13%) que le samedi (3%) et le

dimanche (2%). Chez les hommes actifs, les déplacements professionnels représentaient une part dans la distance journalière plusieurs fois supérieure à celle enregistrée chez des femmes (14% contre 3%).

Un seul déplacement professionnel mesurait en moyenne 21,4 km, soit nettement plus que les déplacements pour les autres motifs. 27% des déplacements professionnels faisaient plus de 20 km et 12% même plus de 50 km (G3.4.6.1). Le degré d'urbanisation du lieu de travail n'influençait que de manière mineure la longueur des déplacements professionnels.

En 2015, les distances parcourues dans les déplacements professionnels l'ont été majoritairement (75%) en voiture (G3.4.6.2), le chemin de fer atteignant une part de 14%.

Données concernant les déplacements professionnels et les voyages de service, en 2015

Valeurs moyennes, en Suisse

T3.4.6.1

	Part de la distance journalière, en %		Part du temps du trajet journalier ¹ , en %		Part du nombre des déplacements, en %		Nombre de déplacements par personne et par jour		Longueur par déplacement, en km	Durée ¹ par déplacement, en min	Nombre d'étapes par déplacement
	Population totale	Population active	Population totale	Population active	Population totale	Population active	Population totale	Population active			
Total	6,9	9,7	4,9	7,5	3,5	5,4	0,1	0,2	21,4	36,9	1,5
Jour de la semaine											
Lundi à vendredi	9,1	12,5	6,4	9,9	4,3	6,6	0,2	0,3	21,4	37,0	1,5
Samedi	2,1	2,9	1,3	2,0	1,1	1,6	0,0	0,1	23,9	35,7	1,5
Dimanche	1,1	1,6	0,9	1,4	1,1	1,6	0,0	0,0	16,6	34,5	1,3
Sexe											
Hommes	10,6	13,8	7,7	11,1	5,4	7,9	0,2	0,3	23,9	39,1	1,4
Femmes	2,2	3,3	1,9	3,0	1,6	2,6	0,1	0,1	12,8	29,4	1,6

¹ Avec temps d'attente et de correspondance.

Base population totale: 57 090 personnes cible; Base population active: 29 814 actifs (sans actifs en formation avec taux d'occupation bas)

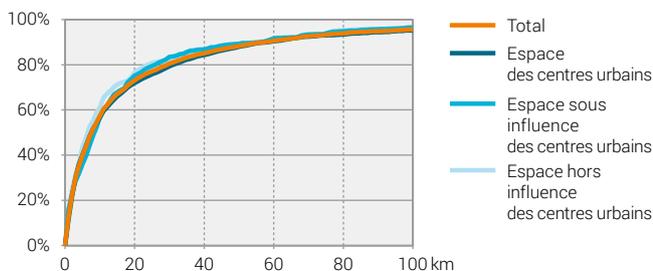
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Longueur des déplacements professionnels et des voyages de service selon le degré d'urbanisation du lieu de travail, en 2015

Fréquences cumulées; en Suisse

G 3.4.6.1



Exemple de lecture: chez les actifs qui travaillent dans l'espace des centres urbains, 72% des déplacements pour activité professionnelle et voyage de service font au plus 20 km.

Base: 6 192 déplacements pour activité professionnelle et voyage de service en Suisse de personnes cible avec indication valable du lieu de travail

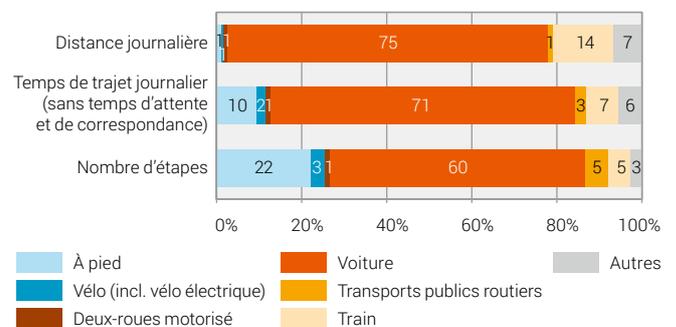
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Choix du moyen de transport lors de déplacements pour activité professionnelle et voyage de service, en 2015

Parts en Suisse

G 3.4.6.2



Base: 9 578 étapes pour activité professionnelle et voyage de service en Suisse

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

3.4.7 Déplacements pour rendre service et accompagner une personne

Font partie des déplacements pour rendre service et accompagner une personne, par exemple, les déplacements effectués pour amener des enfants à l'école et pour accompagner des personnes âgées ou handicapées chez le médecin, faire des achats ou aller en excursion. Ces déplacements représentaient en 2015 au total 5% de la distance journalière et 4% du temps de trajet journalier. Les parts observées le week-end ne différaient pas de manière importante de celles relevées les autres jours de la semaine (T3.4.7.1).

La part des déplacements pour rendre service et accompagner une personne dans l'ensemble des déplacements effectués était un peu plus élevée chez les femmes que chez les hommes (7% contre 5%). Les femmes présentaient aussi une part de ces déplacements dans la distance journalière légèrement plus élevée que celle des hommes (5,2% contre 4,8%). Mais comme les hommes couvrent en total des distances journalières plus longues (voir chapitre 3.2.1), la situation est inverse en chiffres absolus: en 2015, les hommes parcouraient 2,0 km par jour pour

rendre service et accompagner une personne, alors que les femmes en couvraient un sixième de moins dans le même but, soit 1,7 km. Les distances par déplacement étaient également plus longues pour les hommes que pour les femmes (12,1 km contre 6,9 km). Pour les deux sexes, la distance parcourue par déplacement pour rendre service et accompagner une personne se montait à 9,0 km, cette valeur étant nettement plus élevée le samedi (14,4 km) et le dimanche (16,3 km) que dans la moyenne des autres jours de la semaine (7,6 km). 64% de tous ces déplacements faisaient 5 km au plus, 79% 10 km au plus (G3.4.7.1). Les déplacements tendaient à être plus courts pour les habitants des centres urbains que pour ceux des régions moins urbanisées.

En ce qui concerne les moyens de transport utilisés pour ces déplacements, c'est la voiture qui dominait. Ceci n'a rien d'étonnant du fait que dans de nombreux cas il n'aurait pas été nécessaire d'accompagner la personne si celle-ci avait pu effectuer le trajet en question à pied ou avec les transports publics. En 2015, la voiture représentait la part la plus élevée non seulement au niveau de la distance journalière (91%), mais aussi pour ce qui est du temps de trajet journalier (73%) et du nombre d'étapes (65%) (G3.4.7.2).

Données concernant les déplacements pour rendre service et accompagner une personne, en 2015

Valeurs moyennes; en Suisse

T3.4.7.1

	Part de la distance journalière, en %	Part du temps de trajet journalier ¹ , en %	Part du nombre des déplacements, en %	Nombre de déplacements par personne et par jour	Distance par déplacement, en km	Durée ¹ par déplacement, en min	Nombre d'étapes par déplacement
Total	5,0	4,0	6,1	0,2	9,0	17,4	1,2
Jour de la semaine							
Lundi à vendredi	4,8	4,1	6,4	0,2	7,6	16,0	1,2
Samedi	5,7	3,7	4,9	0,2	14,4	22,5	1,3
Dimanche	5,1	3,2	5,2	0,1	16,3	25,1	1,2
Sexe							
Hommes	4,8	3,5	4,9	0,2	12,1	19,8	1,2
Femmes	5,2	4,5	7,4	0,2	6,9	15,8	1,2

¹ Avec temps d'attente et de correspondance.

Base: 57 090 personnes cible

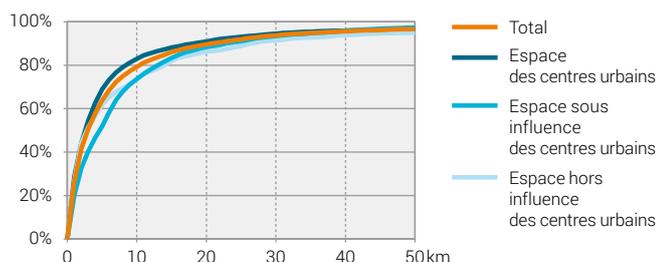
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Longueur des déplacements pour rendre service et accompagner une personne selon le degré d'urbanisation du lieu de domicile, en 2015

Fréquences cumulées; en Suisse

G 3.4.7.1



Exemple de lecture: chez les habitants de l'espace des centres urbains, 83% des déplacements pour rendre service ou pour accompagner une personne font au plus 10 km.

Base: 12 204 déplacements pour rendre service ou pour accompagner une personne en Suisse

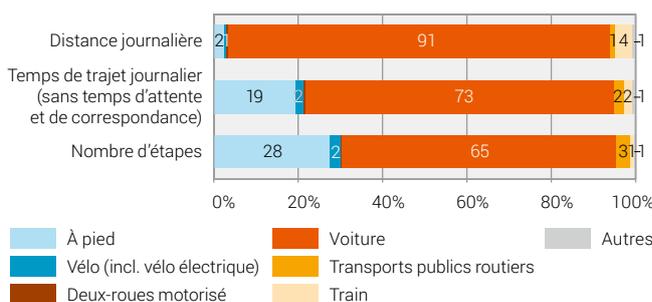
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Choix du moyen de transport lors de déplacements pour rendre service et accompagner une personne, en 2015

Parts en Suisse

G 3.4.7.2



Base: 14 561 étapes pour rendre service ou accompagner une personne en Suisse

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

3.5 Comportement d'une sélection de groupes de population en matière de transports

3.5.1 Personnes selon la tranche d'âges

Enfants, adolescents et jeunes adultes (6-24 ans)

Entre 6 et 24 ans, l'être humain traverse des phases de vie très différentes et son comportement en matière de mobilité change fortement au cours de cette période. Comparés à la population totale (voir chapitre 3.2.1), les enfants de 6 à 9 ans ainsi que ceux de 10 à 14 ans ont parcouru, en 2015, des distances journalières relativement courtes atteignant en moyenne respectivement 21,6 km et 21,4 km (T3.5.1.1). Cette distance augmentait sensiblement dans les tranches d'âges suivantes: les jeunes de 15 à 17 ans ont déjà couvert une distance journalière moyenne de 31,9 km. Cette tranche d'âges est la seule où les personnes de sexe féminin ont parcouru des distances journalières plus longues

que leurs homologues masculins (34,8 km contre 29,3 km). Chez les jeunes adultes de 18 à 24 ans, la distance journalière moyenne se montait à 48,0 km, soit la valeur la plus élevée de toutes les tranches d'âges considérées (voir pages suivantes). Par rapport à 1994, les distances journalières moyennes se sont allongées dans toutes les tranches d'âges jusqu'à 24 ans. La hausse la plus importante a été observée chez les adolescents de 15 à 17 ans (+34%).

Les enfants de 6 à 9 ans ont accompli en 2015 plus de la moitié des étapes (55%) à pied, mais aussi un nombre non négligeable d'étapes en voiture (27%) du fait qu'ils sont encore le plus souvent tenus d'être accompagnés par des adultes lors des déplacements plus longs (G3.5.1.1). Les transports publics (sur route et sur rail) ainsi que le vélo n'ont en revanche joué qu'un rôle mineur pour cette tranche d'âges dans les parts des étapes (respectivement 8% et 4%). Chez les 10 à 14 ans, la part du vélo était nettement plus élevée (14%) et même supérieure à celle observée pour toutes les autres tranches d'âges; l'importance

Données concernant les comportements de mobilité des 6-24 ans, en 2015 et 1994

Valeurs moyennes

T3.5.1.1

	Personnes mobiles pendant une journée moyenne, en % de la tranche d'âge correspondante		Distance journalière par personne, en Suisse, en km		Temps de trajet ¹ journalier par personne, en Suisse, en min		Nombre journalier d'étapes par personne, en Suisse	
	2015	1994	2015	1994	2015	1994	2015	1994
6-24 ans	91,4	92,3	34,2	29,2	90,1	80,3	5,7	5,1
6-9 ans	91,8	88,7	21,6	17,1	72,5	61,7	4,3	3,8
10-14 ans	89,8	92,3	21,4	18,8	71,2	67,8	4,8	4,6
15-17 ans	91,5	93,4	31,9	23,9	98,9	85,1	6,9	5,8
18-24 ans	92,3	93,8	48,0	45,0	105,7	97,4	6,3	6,0

¹ Avec temps d'attente et de correspondance.

Base 2015: 12 995 personnes cible entre 6 et 24 ans

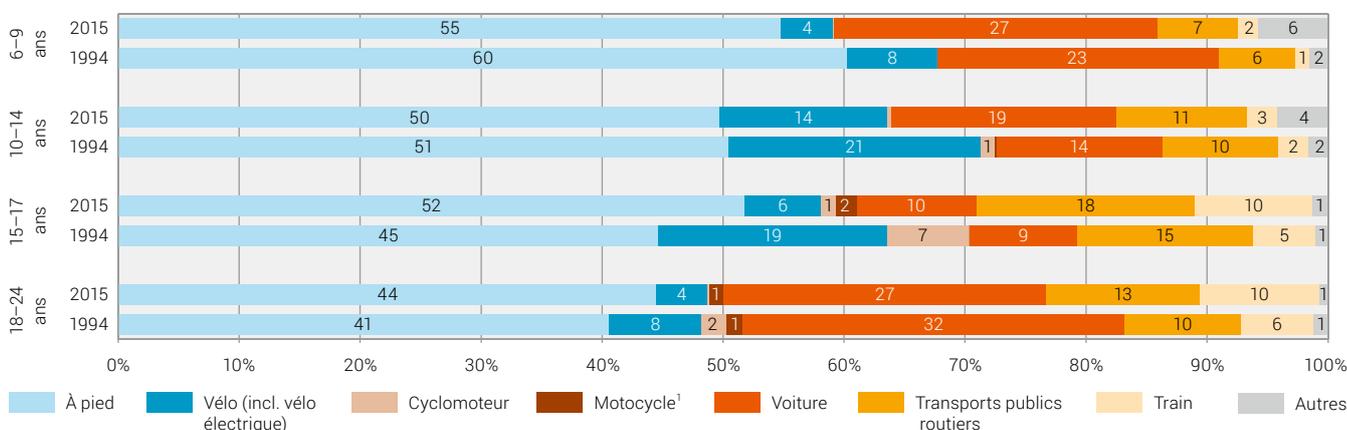
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Choix du moyen de transport des 6-24 ans selon la tranche d'âge, en 2015 et 1994

Parts des différents moyens de transport dans le nombre des étapes en Suisse

G 3.5.1.1



¹ Incl. motocycle léger.

Base 2015: 12 995 personnes cible entre 6 et 24 ans

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

des transports publics était pour eux également notablement plus grande (13%) que pour la tranche d'âges la plus jeune. En revanche les étapes à pied et en voiture des 10 à 14 ans présentaient des niveaux plus faibles (respectivement 50% et 19%) que pour les 6 à 9 ans. Chez les jeunes de 15 à 17 ans, la part des étapes à vélo tombait à 6%, celle des étapes en voiture à 10%. La part des transports publics se montait par contre à 28%, soit un niveau plus élevé que pour toutes les autres tranches d'âges. Cependant, les étapes à pied, avec une part de 52%, restaient le moyen de locomotion le plus important. Avec la possibilité d'obtenir un permis de conduire, la part des étapes en voiture grimpait à 27% chez les jeunes adultes de 18 à 24 ans, au détriment des parts des étapes couvertes avec les autres moyens de transport. Seule la part des étapes en train se situait au même niveau (10%) que pour les 15 à 17 ans.

Par rapport à 1994, les changements suivants ont notamment été observés dans le choix des moyens de transport des enfants, des adolescents et des jeunes adultes:

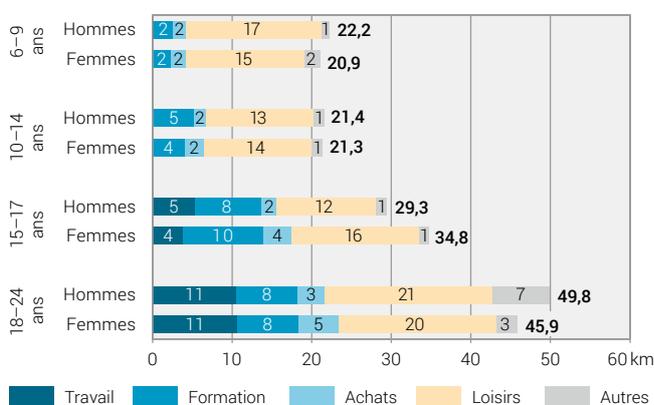
- La part des étapes à vélo a diminué dans toutes les tranches d'âges, très nettement chez les 15 à 17 ans, où elle a été divisée par trois, passant de 19% à 6%.
- Le cyclomoteur a perdu beaucoup de popularité chez les 15 à 17 ans: sa part au niveau des étapes est tombée de 7% à 1%.
- La part des étapes en voiture a diminué de 32% à 27% chez les 18 à 24 ans. Cette évolution se reflète dans le recul du nombre de titulaires d'un permis de conduire dans cette tranche d'âges (voir chapitre 2.1.1).
- La part des transports publics (train inclus) a augmenté fortement dans les tranches d'âges à partir de 15 ans.

En ce qui concerne les motifs de déplacement, on remarque que les déplacements pour les loisirs ont dominé fortement en 2015 chez les enfants de 6 à 9 ans (G3.5.1.2). Les déplacements pour la formation ont pris de l'importance chez les enfants à partir de 10 ans, et il en allait de même des déplacements pour le travail et les achats chez les jeunes à partir de 15 ans. Des écarts plus importants et significatifs entre les sexes ont pu être observés uniquement dans deux cas: les filles et les jeunes femmes de plus de 15 ans parcouraient des distances plus longues pour les

Distances journalières des 6–24 ans selon le motif de déplacement, la tranche d'âge et le sexe, en 2015

Distance journalière moyenne par personne, en Suisse

G 3.5.1.2



Base: 12 995 personnes cible entre 6 et 24 ans

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

achats, alors que les jeunes hommes de 18 à 24 ans effectuaient plus de kilomètres pour les voyages de service et les activités professionnelles (G3.5.1.2, compris dans la catégorie «Autres»).

Adultes (25–64 ans)

Chez les adultes, la distance journalière moyenne tendait à diminuer avec l'âge: elle passait de 47,4 km chez les 25 à 34 ans à 37,1 km chez les 55 à 64 ans (T3.5.1.2). Cette dernière tranche d'âges présentait par contre la plus forte progression (+32%) par rapport à 1994. Dans les autres tranches d'âges, la hausse se situait entre 15% et 20%.

En 2015, les personnes de 25 à 34 ans ont utilisé la voiture un peu plus rarement (pour 36% des étapes) que les personnes de 35 à 64 ans, mais un peu plus souvent la marche à pied et les transports publics que ces dernières (G3.5.1.3). Sinon, les

Données concernant les comportements de mobilité des 25–64 ans, en 2015 et 1994

Valeurs moyennes

T3.5.1.2

	Personnes mobiles pendant une journée moyenne, en % de la tranche d'âge correspondante		Distance journalière par personne, en Suisse, en km		Temps de trajet ¹ journalier par personne, en Suisse, en min		Nombre journalier d'étapes par personne, en Suisse	
	2015	1994	2015	1994	2015	1994	2015	1994
25–64 ans	91,7	91,1	42,3	35,8	95,8	88,7	5,1	4,6
25–34 ans	92,9	92,8	47,4	39,4	99,2	92,8	5,5	5,1
35–44 ans	92,3	92,5	42,6	37,2	95,3	88,6	5,2	4,7
45–54 ans	91,6	90,6	41,8	35,5	95,8	88,0	4,9	4,5
55–64 ans	89,7	86,9	37,1	28,1	92,9	82,6	4,6	4,0

¹ Avec temps d'attente et de correspondance.

Base 2015: 32 073 personnes cible entre 25 et 64 ans

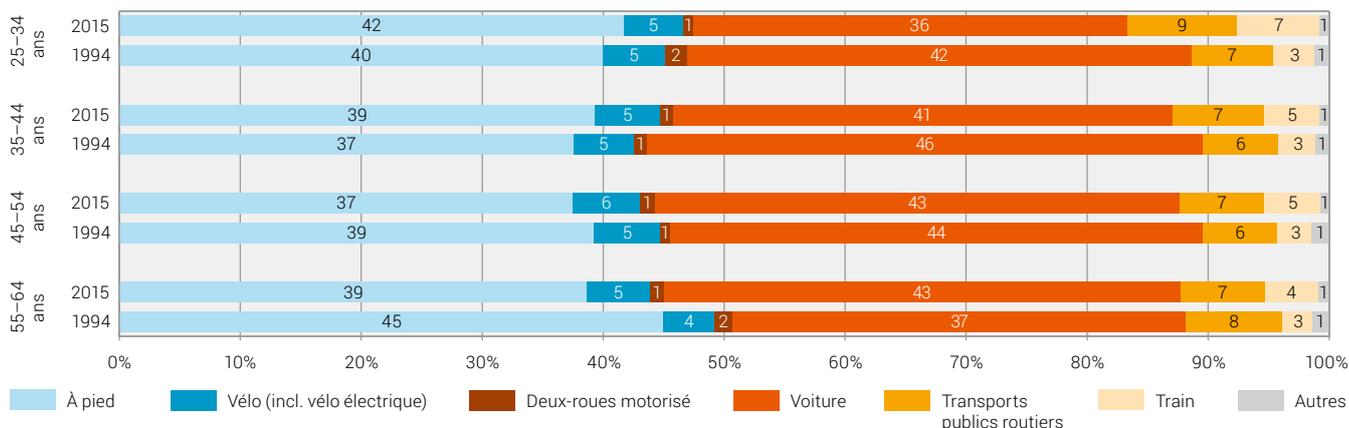
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Choix du moyen de transport des 25–64 ans selon la tranche d’âge, en 2015 et 1994

Parts des différents moyens de transport dans le nombre d’étapes en Suisse

G 3.5.1.3



Base 2015: 32 073 personnes cible entre 25 et 64 ans

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

différents groupes d’âges entre 25 et 64 ans ne différaient que peu dans le choix des moyens de transport. Si l’on considère les données de 2015 par rapport à celles de 1994, les différences chez les adultes sont aussi relativement faibles:

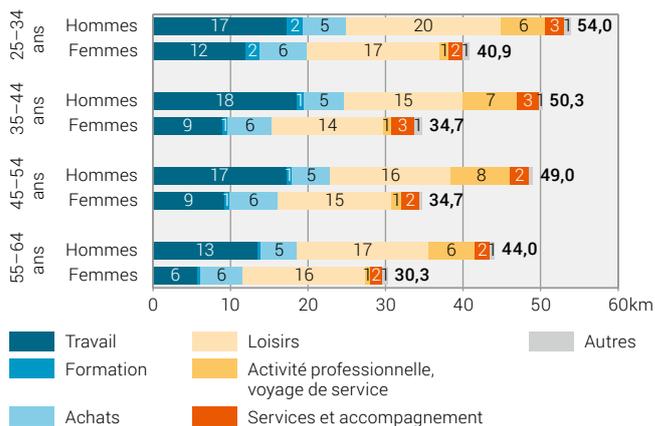
- la part des étapes à pied s’est légèrement accrue chez les 25 à 34 ans et les 35 à 44 ans, mais a quelque peu faibli dans les deux tranches d’âges suivantes.
- A l’inverse, les parts des étapes en voiture ont diminué dans les tranches d’âges les plus jeunes et augmenté dans celle des 55 à 64 ans.
- Le train a pris de l’importance dans toutes les tranches d’âges. Cela a été en particulier le cas pour les 25 à 34 ans, chez qui la part des étapes en train a doublé.

Les hommes de toutes les tranches d’âges situées entre 25 et 64 ans ont couvert en 2015 des distances journalières nettement plus grandes que celles parcourues par les femmes (G3.5.1.4). Cette différence s’expliquait principalement par des déplacements plus longs pour aller au travail. Chez les 35 à 44 ans et les 55 à 64 ans, ces déplacements étaient plus de deux fois plus

Distances journalières des 25–64 ans selon le motif de déplacement, la tranche d’âge et le sexe, en 2015

Distance journalière moyenne par personne; en Suisse

G 3.5.1.4



Base: 32 073 personnes cible entre 25 et 64 ans

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Donnés concernant les comportements de mobilité des 65 ans et plus, en 2015 et 1994

Valeurs moyennes

T3.5.1.3

	Personnes mobiles pendant une journée moyenne, en % de la tranche d’âge correspondante		Distance journalière par personne, en Suisse, en km		Temps de trajet ¹ journalier par personne, en Suisse, en min		Nombre journalier d’étapes par personne, en Suisse	
	2015	1994	2015	1994	2015	1994	2015	1994
65 ans et plus	79,0	76,7	23,2	17,6	74,3	63,3	3,6	3,2
65–69 ans	84,8	82,5	30,6	22,5	90,9	77,3	4,0	3,8
70–74 ans	82,5	79,9	28,0	19,3	83,5	65,0	3,9	3,3
75–79 ans	79,6	75,3	20,4	15,3	71,0	60,2	3,6	3,0
80 ans et plus	69,6	65,0	13,3	10,4	51,4	42,7	2,9	2,5

¹ Avec temps d’attente et de correspondance.

Base 2015: 12 022 personnes cible de 65 ans et plus

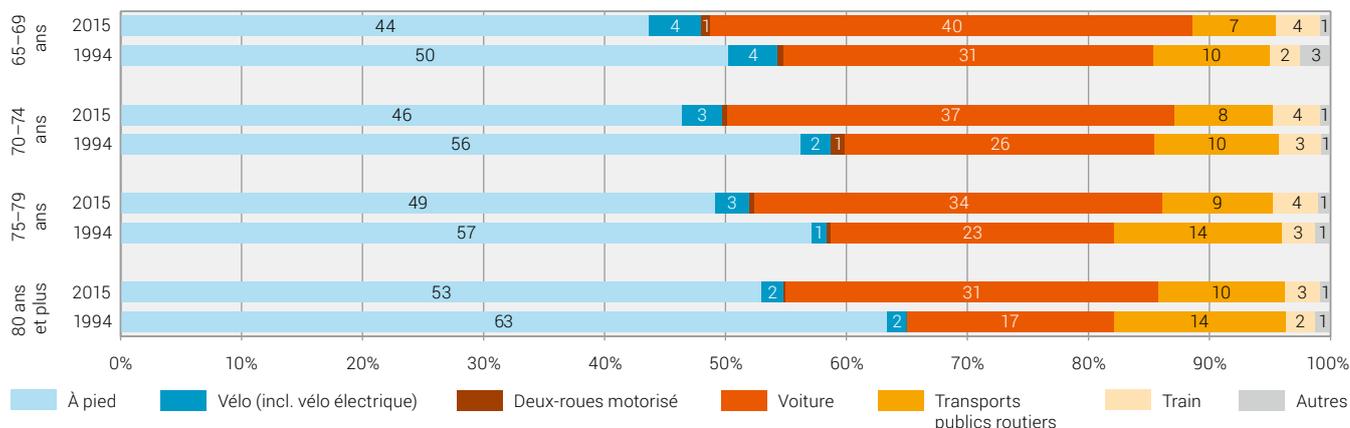
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Choix du moyen de transport des 65 ans et plus par tranche d'âge, en 2015 et 1994

Parts des différents moyens de transport dans le nombre d'étapes en Suisse

G 3.5.1.5



Base 2015: 12 022 personnes cible de 65 ans et plus

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

longs pour les hommes que pour les femmes. Les distances journalières étaient aussi beaucoup plus longues pour les hommes au niveau des activités professionnelles et voyages de service.

Personnes âgées (à partir de 65 ans)

Chez les personnes de 65 ans et plus, la part des personnes mobiles (voir glossaire) et la distance journalière diminuaient plus fortement avec l'âge (T 3.5.1.3 voir page précédente). Si, par rapport aux 65 à 69 ans, le recul de la distance journalière atteignait 9% pour les 70 à 74 ans, il se montait à 27% pour les personnes de 75 à 79 par rapport à celles de 70 à 74 ans et à 35% pour les personnes de 80 ans et plus par rapport à celles de 75 à 79 ans. En comparaison avec l'année 1994, les distances journalières parcourues par les personnes âgées ont beaucoup progressé en termes relatifs, la plus forte hausse parmi les tranches d'âges considérées ayant été observée chez les 70 à 74 ans (+45%).

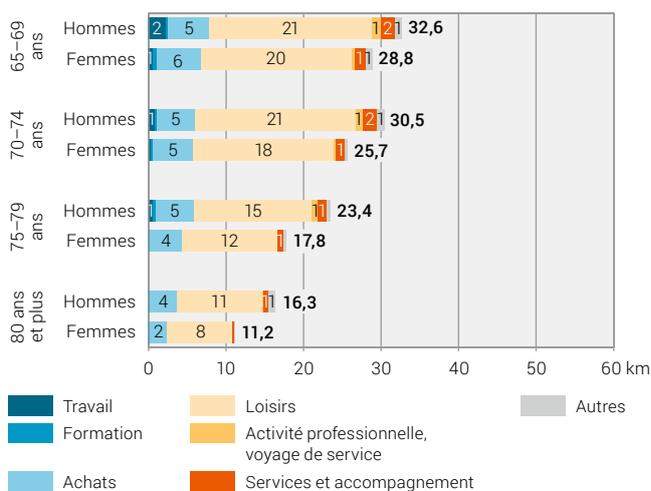
En 2015, la part des étapes en voiture diminuait constamment avec l'âge, passant de 40% pour les personnes de 65 à 69 ans à 31% chez celles de 80 ans et plus (G 3.5.1.5). De légères hausses ont par contre été observées dans les étapes à pied et celles en TP. Par rapport à 1994, les parts des étapes en voiture ont augmenté pour toutes les tranches d'âges à partir de 65 ans, le plus fortement chez les personnes de 80 ans et plus (+14 points). Cette hausse pourrait s'expliquer notamment par celle du nombre de titulaires d'un permis de conduire parmi les femmes de 65 ans et plus (voir chapitre 2.1.1). Les parts des étapes à pied ont en revanche diminué pour toutes les tranches d'âges à partir de 65 ans.

Chez les personnes âgées également, les hommes ont couvert en 2015 davantage de kilomètres que les femmes, les écarts entre les sexes se renforçant avec l'âge en termes relatifs. Si les hommes de 65 à 69 ans ont parcouru 13% de kilomètres de plus que les femmes du même âge, cet écart passait à 46% chez les personnes de 80 ans et plus (G 3.5.1.6).

Distances journalières des 65 ans et plus selon le motif de déplacement, la tranche d'âge et le sexe, en 2015

Distance journalière moyenne par personne; en Suisse

G 3.5.1.6



Base: 12 022 personnes cible de 65 ans et plus

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Les loisirs étaient, sans surprise, le motif de déplacement dominant chez les personnes ayant atteint l'âge de la retraite. Les parts de ce motif dans les distances représentaient plus de 60% pour toutes les tranches d'âges à partir de 65 ans. Venaient ensuite les déplacements pour les achats, avec des parts situées entre 18% et 22%.

3.5.2 Personnes selon la situation professionnelle

La distance journalière moyenne parcourue en 2015 par les salariés avec personnel sous leurs ordres a atteint 52,0 km, soit une valeur nettement supérieure à celle couverte par les salariés sans personnel sous leurs ordres (43,6 km), les indépendants (41,7 km) et les collaborateurs familiaux (29,2 km). Chez ces derniers, la part des personnes mobiles, autrement dit les personnes qui sont en déplacement en moyenne au moins une fois par jour, était aussi bien plus basse (83%) à celle que présentaient les autres groupes de situation professionnelle.

Les hommes de tous les groupes considérés ont parcouru davantage de kilomètres que les femmes, l'écart entre les sexes étant important notamment dans les déplacements en voiture (G3.5.2.1). La distance journalière la plus longue effectuée en voiture s'observait chez les hommes avec du personnel sous leurs ordres (42,7 km), la plus petite chez les femmes du groupe des collaborateurs familiaux (20,1 km).

Si les distances journalières couvertes par les indépendants et les collaborateurs familiaux sont relativement petites, cela tient principalement au fait que ces personnes ont des déplacements

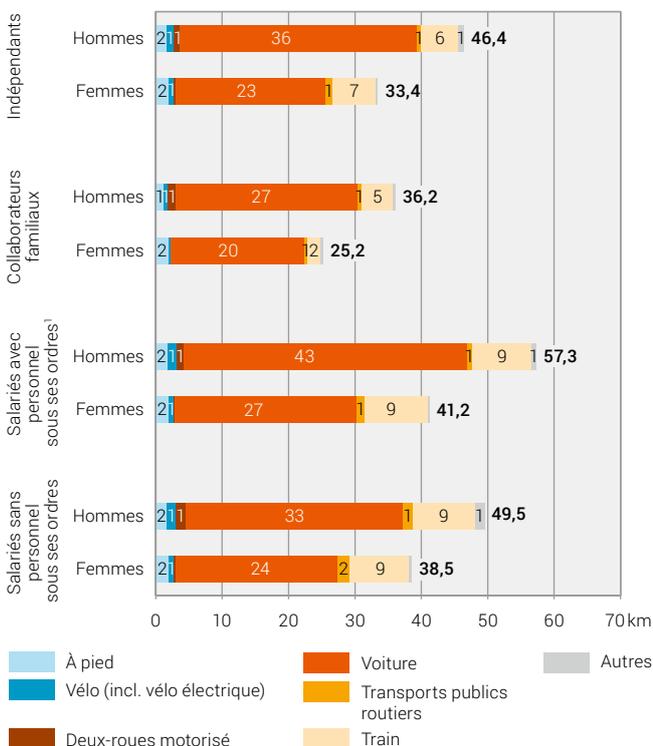
pour le travail qui sont courts. Leur domicile et leur lieu de travail sont souvent très proches et parfois même situés sous le même toit. On peut mentionner dans ce contexte les exploitations agricoles, les entreprises artisanales, les commerces spécialisés ou les petits bureaux de services. Chez les collaborateurs familiaux, le motif de déplacement «travail» ne représentait que 15% de la distance journalière pour les hommes et 13% pour les femmes (G3.5.2.2). En comparaison, la valeur correspondante atteignait 37% chez les salariés avec du personnel sous leurs ordres, tant pour les hommes que pour les femmes.

Les parts des activités professionnelles et voyages de service dans les distances journalières étaient nettement plus élevées chez les hommes que chez les femmes et cela dans tous les groupes de situation professionnelle. La valeur de loin la plus élevée (22%) a été observée chez les hommes exerçant une activité professionnelle indépendante. A l'inverse, les femmes de tous les groupes présentaient une part plus élevée de déplacements pour les achats. Celle-ci était particulièrement importante (24%) chez les femmes du groupe des collaborateurs familiaux.

Distances journalières selon la situation professionnelle, le moyen de transport et le sexe, en 2015

Distance journalière moyenne par personne; en Suisse

G 3.5.2.1



¹ Inclus membres de la direction.

Base: 30 517 actifs

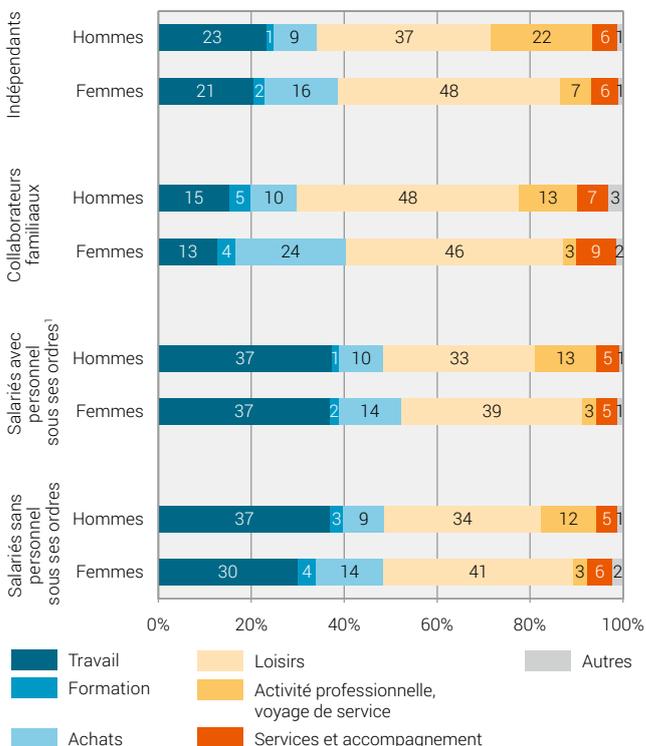
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Importance des motifs de déplacement selon la situation professionnelle et le sexe, en 2015

Parts des distances journalières en Suisse

G 3.5.2.2



¹ Inclus membres de la direction.

Base: 30 517 actifs

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

3.5.3 Revenus élevés et bas revenus

Plus le revenu du ménage est élevé, plus les distances journalières moyennes des membres du ménage sont longues (G3.5.3.1). En 2015, les personnes vivant dans un ménage au revenu mensuel ne dépassant pas 4 000 francs ont couvert une distance journalière moyenne de 22,5 km, alors que celle-ci était plus longue d'environ 129%, soit 51,6 km, dans la classe de revenu de plus de 12 000 francs. La différence la plus grande a été observée dans le transport individuel motorisé (+158%), suivi des transports publics (+113%).

Les tailles et compositions des ménages varient fortement. C'est pourquoi le revenu du ménage ne permet que très conditionnellement de définir les moyens financiers à disposition des différents membres du ménage. Pour mieux mettre en lumière le lien entre la situation économique et le comportement de mobilité, on peut comparer les personnes faisant partie du même

type de ménage. Dans les couples – avec ou sans enfant(s) – une corrélation positive entre le niveau du revenu et la longueur de la distance journalière s'observe (du moins si l'on considère les classes de revenu sélectionnées). Dans les ménages d'une personne en revanche, la distance journalière moyenne semble se réduire à nouveau en dessus d'un revenu mensuel moyen de 12 000 francs (le recul n'est cependant statistiquement pas significatif).

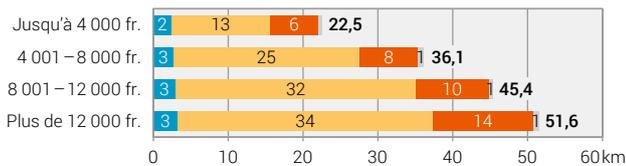
L'allongement des distances journalières à mesure que le revenu s'élève est dû en premier lieu à la plus grande importance des déplacements pour le travail chez les personnes gagnant bien leur vie (G3.5.3.2), qui s'explique quant à elle notamment par la corrélation positive entre le revenu du ménage et le taux d'occupation. En outre, les personnes ayant un niveau de formation élevé et un revenu correspondant à ce dernier parcourent en moyenne des distances plus longues pour se rendre de leur domicile à leur lieu de travail (OFS 2016b).

Distance journalière selon le type de ménage, son revenu mensuel et le moyen de transport, en 2015

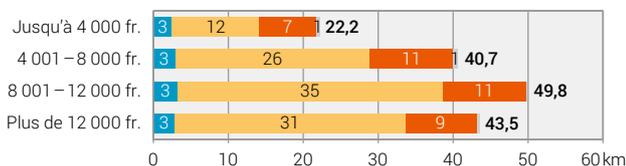
Distance journalière moyenne par personne; en Suisse

G 3.5.3.1

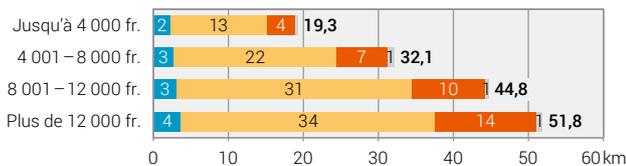
Tous les types de ménages



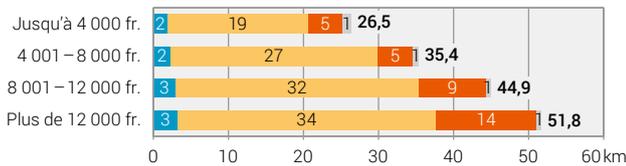
Ménages d'une personne



Couples sans enfant



Couples avec enfant(s)



Remarque: les ménages monoparentaux avec enfant(s) et les ménages non familiaux ne figurent pas séparément, car l'échantillon est trop faible.

Base: 40 524 personnes cible avec indication valable du revenu mensuel du ménage

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

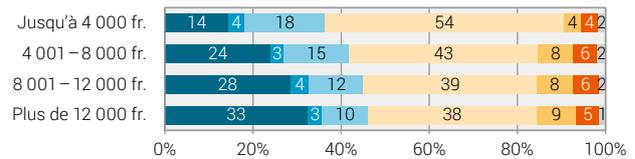
© OFS 2017

Importance des motifs de déplacement selon le type de ménage et son revenu mensuel, en 2015

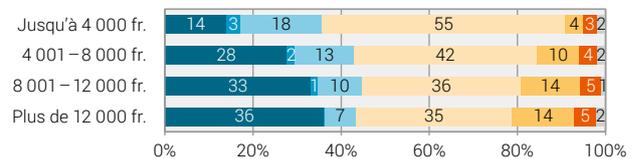
Parts des distances journalières par personne; en Suisse

G 3.5.3.2

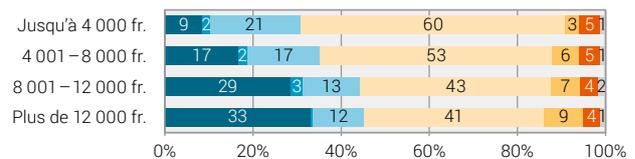
Tous les types de ménages



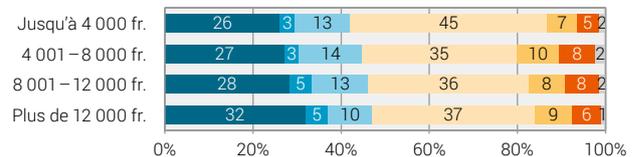
Ménages d'une personne



Couples sans enfant



Couples avec enfant(s)



Remarque: les ménages monoparentaux avec enfant(s) et les ménages non familiaux ne figurent pas séparément, car l'échantillon est trop faible.

Base: 40 524 personnes cible avec indication valable du revenu mensuel du ménage

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

3.5.4 Personnes en surcharge pondérale et en déficit pondéral

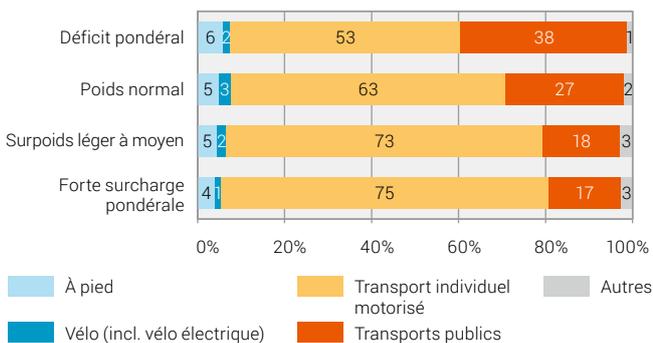
Les personnes présentant une forte surcharge pondérale (voir la définition dans l'encadré) sont plus rarement mobiles que les personnes d'un poids normal (T3.5.4.1). En 2015, les personnes en forte surcharge pondérale n'étaient que 84% à se déplacer au moins une fois hors de leur domicile en moyenne journalière, contre 90% chez les personnes d'un poids normal. Le taux de mobilité était aussi plus faible chez les personnes en déficit pondéral que chez celles ayant un poids corporel normal, mais la différence n'était dans ce cas pas significative (également chez les personnes en déficit pondéral de 65 ans et plus, quand bien même elle paraît ici importante).

La distance journalière moyenne était aussi plus courte pour les personnes à forte surcharge pondérale (33,9 km) que pour celles ayant un poids normal (41,0 km). Les personnes en surpoids – y compris celles présentant une surcharge pondérale légère à moyenne – ont parcouru une part relativement importante de la distance journalière en transport individuel motorisé (G3.5.4.1). En revanche, leurs parts dans les distances en transports publics et en mobilité douce, soit les moyens de locomotion bons pour la santé que sont la marche à pied et le vélo, sont plus faibles que pour les personnes d'un poids normal (G3.5.4.2).

Choix du moyen de transport selon le poids corporel, en 2015

Parts des distances journalières en Suisse

G 3.5.4.1



Base: 14 329 personnes ciblées à partir de 18 ans interrogées dans le module supplémentaire «Mobilité douce et profession», avec indication valable du poids corporel et de la taille

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Qui est considéré comme une personne en surcharge pondérale ou en déficit pondéral?

On utilise l'indice de masse corporelle (IMC) comme indicateur de la surcharge pondérale ou du déficit pondéral. L'IMC équivaut au poids d'une personne (en kilogrammes) divisé par la taille (en mètre) au carré. Différentes catégories basées sur l'IMC sont distinguées:

- Déficit pondéral: IMC < 18,5 (3% de la pop.)¹
- Poids normal: IMC 18,5–24,9 (56% de la pop.)¹
- Surpoids léger à moyen: IMC 25–29,9 (31% de la pop.)¹
- Forte surcharge pondérale: IMC ≥ 30 (9% de la pop.)¹

¹ Parts de la population de 18 ans et plus selon l'échantillon du microrecensement mobilité et transports 2015.

Personnes mobiles selon le poids corporel, le sexe et l'âge, en 2015

Parts de la population à partir de 18 ans ayant quitté leur domicile le jour de référence, en %

T 3.5.4.1

	Déficit pondéral	Poids normal	Surpoids léger à moyen	Forte surcharge pondérale	Total
Total	88,0	90,1	89,3	84,0	89,2
Sexe					
Hommes	93,0	91,7	91,4	86,4	91,0
Femmes	87,4	89,0	85,2	80,8	87,4
Âge					
18–24 ans	93,2	93,8	93,7	87,0	93,5
25–64 ans	90,7	92,0	92,7	86,8	91,7
65 ans et plus	73,2	80,6	79,2	77,7	79,5

Base: 14 329 personnes ciblées à partir de 18 ans interrogées dans le module supplémentaire «Mobilité douce et profession», avec indication valable du poids corporel et de la taille

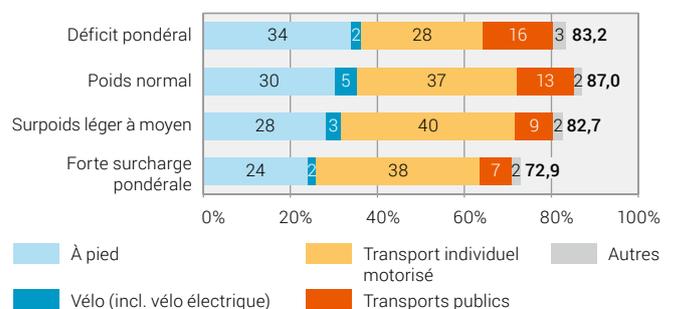
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Temps de trajet journalier moyen¹ par personne selon le poids corporel et le moyen de transport, en 2015

En Suisse

G 3.5.4.2



¹ Sans temps d'attente et de correspondance.

Base: 14 329 personnes ciblées à partir de 18 ans interrogées dans le module supplémentaire «Mobilité douce et profession», avec indication valable du poids corporel et de la taille

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

3.6 Comportement en matière de transports dans les agglomérations

C'est dans les agglomérations (voir explication dans encadré) que se concentrent les transports et surviennent leurs effets néfastes. C'est pourquoi le comportement en matière de transports de la population domiciliée dans les agglomérations et les caractéristiques du trafic d'agglomération revêtent une grande importance pour la politique des transports. Un chapitre leur est par conséquent dédié dans ce rapport.

11 agglomérations sur 49 ont enregistré en 2015 une distance journalière moyenne par habitant de plus de 40 km (G3.6.1, une agglomération sans indication à ce sujet). On trouvait parmi elles Lachen au bord du lac de Zurich, les deux agglomérations valaisannes de Brigue-Viège et Monthey, Fribourg et sa voisine Bulle, Thoune et Interlaken dans l'Oberland bernois ainsi que Buchs (SG), Rheintal, Coire et Neuchâtel. La distance journalière moyenne couverte par la population se situait entre 35 et 40 km dans 23 agglomérations et entre 30 et 35 km dans 9 agglomérations. Elle était inférieure à 30 km dans 5 agglomérations. À noter que les intervalles de confiance sont importants pour cette analyse fine (voir explication chapitre 5.3) et que les résultats doivent donc être considérés avec prudence.

La comparaison selon la taille de l'agglomération montre que la distance journalière diminue plus le nombre d'habitants est élevé (T3.6.1). En 2015, la distance journalière moyenne par personne dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants était inférieure d'un septième à celle enregistrée dans les agglomérations de moins de 50 000 personnes (33,4 km contre 38,8 km). Le temps de trajet journalier était toutefois aussi long dans les grandes agglomérations et le nombre d'étapes même

Agglomérations

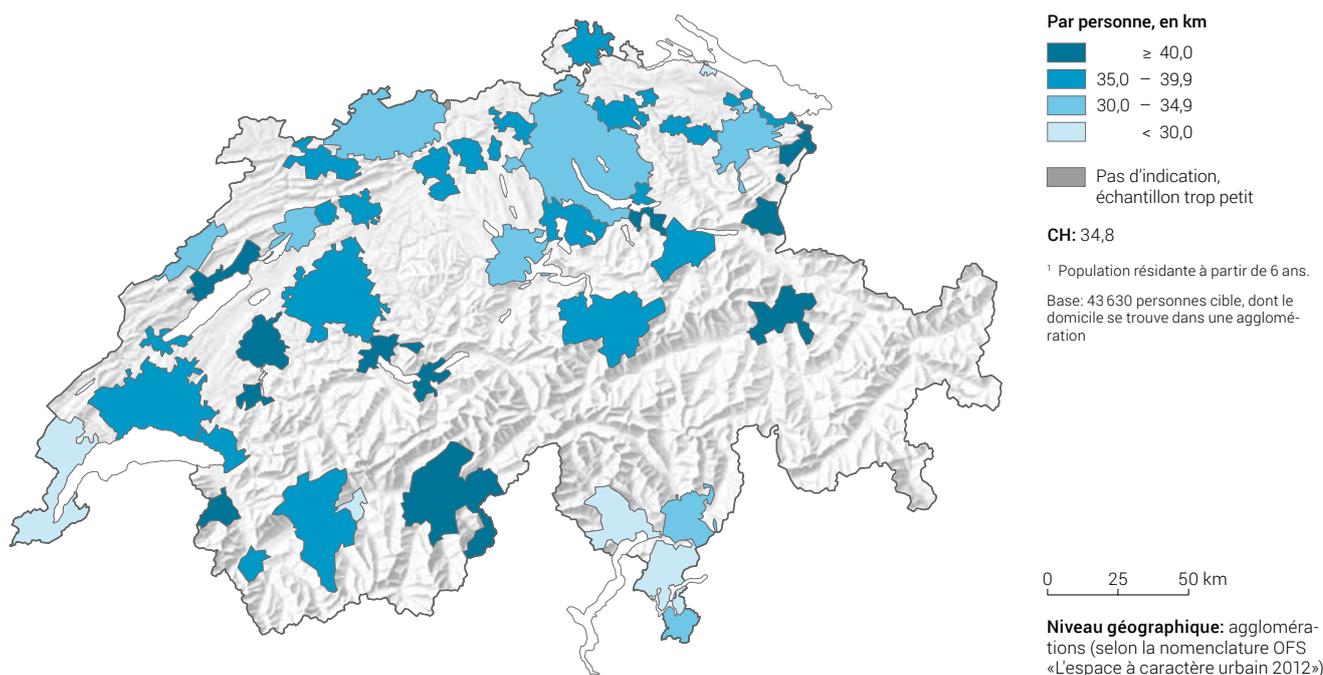
Selon la nomenclature y relative de l'Office fédéral de la statistique (OFS 2014), les agglomérations sont des groupes de communes à caractère urbain comptant plus de 20 000 habitants au total (y compris les équivalents en nuitées d'hôtel). Elles se composent d'un centre densément habité et, en général, d'une couronne de communes reliées au centre au niveau fonctionnel. Des données sur le nombre de pendulaires sont utilisées pour délimiter la couronne d'agglomération. La Suisse compte 49 agglomérations selon la nomenclature précitée. En 2015, quelque 73% de la population résidente suisse vivaient dans ces agglomérations.

plus élevé. Les habitants des petites agglomérations se déplaçaient donc plus rapidement et parcouraient de plus longues étapes, souvent en voiture (voir G3.6.2). Le nombre de boucles et de déplacements journaliers (voir explications chapitre 3.2.3) effectués par la population ne diffère pratiquement pas en fonction de la taille de l'agglomération.

La possession de voiture était plus élevée dans les petites agglomérations que dans les grandes. La part des ménages qui possédaient (au moins) une voiture était de 83% dans les agglomérations de moins de 50 000 habitants, contre 71% dans celles de plus de 250 000 personnes. C'est exactement l'inverse pour les abonnements de transports publics. La part des personnes en possédant un croît avec la taille de l'agglomération, en particulier pour les abonnements des communautés tarifaires, en raison de l'offre plus grande.

Distance journalière moyenne des habitants¹ des agglomérations (trajets en Suisse), en 2015

G3.6.1



Données sur la mobilité des habitants selon la population des agglomérations¹, en 2015

T 3.6.1

	Agglomérations de 250 000 habitants et plus	Agglomérations de 50 000 à 249 999 habitants	Agglomérations de moins de 50 000 habitants	Domicile hors des agglomérations
Possession d'un véhicule, en % des ménages²				
Voiture	71,4	78,1	82,6	87,8
Vélo (incl. vélo électrique)	65,3	65,7	71,6	71,4
Possession d'un abonnement des transports publics, en % de la population				
Abo. demi-tarif	38,7	35,9	34,1	34,4
Abo. général (AG)	10,9	10,1	11,1	8,6
Abo. communauté tarifaire	25,2	12,9	5,5	5,6
Total abo. transports publics	65,3	55,0	50,4	47,4
Trajets parcourus en Suisse et temps nécessaire, valeurs moyennes par personne				
Distance journalière, en km	33,4	35,8	38,8	42,5
Temps de trajet journalier ³ , en min	90,9	89,1	88,6	91,5
Nombre d'étapes quotidiennes	5,4	4,8	4,5	4,4
Nombre de déplacements quotidiens	3,4	3,4	3,4	3,3
Nombre de boucles quotidiennes	1,3	1,4	1,4	1,4

¹ Agglomérations selon la nomenclature OFS «Espace à caractère urbain 2012». Population fin 2012. Pour les agglomérations transfrontalières, seule la partie suisse a été considérée.

² Ménages avec une ou plusieurs voitures, resp. vélos.

³ Avec temps d'attente et de correspondance.

Base possession d'un véhicule: 57 065 ménages avec indication valable de la possession de voitures et 57 045 ménages avec indication valable de la possession de vélos; Base possession d'abonnement: 50 149 personnes cible à partir de 16 ans; Base trajets parcourus et temps nécessaire: 57 090 personnes cible

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Données sur la mobilité des habitants des dix agglomérations les plus peuplées¹, en 2015

T 3.6.2

	Zurich	Genève	Bâle	Berne	Lausanne	Lucerne	Saint-Gall	Lugano	Winterthur	Zoug
Possession d'un véhicule, en % des ménages²										
Voiture	71,4	75,3	68,3	67,6	74,5	72,1	71,8	81,3	67,2	82,4
Vélo (incl. vélo électrique)	69,8	58,7	67,0	72,7	48,9	67,5	68,3	40,7	75,5	72,7
Possession d'un abonnement des transports publics, en % de la population										
Abo. demi-tarif	45,7	22,2	37,2	48,9	30,2	42,0	43,6	14,8	45,1	49,9
Abo. général (AG)	11,6	6,4	8,8	20,0	8,1	11,7	9,5	1,6	14,2	10,3
Abo. communauté tarifaire	25,0	25,9	31,5	21,1	20,4	18,5	18,7	16,8	18,7	15,2
Total abo. transports publics	70,0	52,1	67,4	77,4	52,3	64,4	63,3	33,5	70,3	66,8
Trajets parcourus en Suisse et temps nécessaire, valeurs moyennes par personne										
Distance journalière, en km	34,5	25,6	32,0	39,3	36,2	34,9	30,2	26,5	37,8	37,4
Temps de trajet journalier ³ , en min	93,0	84,8	87,0	97,1	91,3	95,0	90,1	82,0	90,8	90,8
Nombre d'étapes quotidiennes	5,4	5,3	5,2	5,5	5,5	4,9	5,1	4,7	5,2	4,7
Nombre de déplacements quotidiens	3,3	3,5	3,2	3,3	3,6	3,3	3,3	3,6	3,3	3,4
Nombre de boucles quotidiennes	1,3	1,4	1,3	1,3	1,4	1,3	1,3	1,4	1,3	1,3

¹ Agglomérations selon la nomenclature OFS «Espace à caractère urbain 2012». Population fin 2012. Pour les agglomérations transfrontalières, seule la partie suisse a été considérée.

² Ménages avec une ou plusieurs voitures, resp. vélos.

³ Avec temps d'attente et de correspondance.

Base possession d'un véhicule: 22 978 ménages avec indication valable de la possession de voitures et 22 977 ménages avec indication valable de la possession de vélos; Base possession d'abonnement: 20 288 personnes cible à partir de 16 ans; Base trajets parcourus et temps nécessaire: 22 994 personnes cible

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Sur les dix agglomérations les plus peuplées de Suisse, Zoug et Lugano viennent clairement en tête avec respectivement 82% et 81% des ménages possédant au moins une voiture (T3.6.2). Winterthour se place ici en queue de peloton avec une part de 67%.

Pour ce qui est de l'utilisation du vélo et des abonnements des transports publics, les différences sont particulièrement marquées le long des frontières linguistiques. La part des ménages comptant au moins un vélo était de seulement 41% à Lugano. Elle était également relativement basse dans les agglomérations romandes de Lausanne et de Genève (respectivement 49% et 59%). Dans les grandes agglomérations alémaniques, par contre, toutes les valeurs correspondantes se situaient entre 67% (à Lucerne et à Bâle) et 76% (à Winterthour). L'agglomération de Lugano comptait également la part la plus basse de titulaires d'un abonnement des transports publics (33%), suivie de celles de Genève et de Lausanne (52% chacune). La proportion était la plus élevée dans l'agglomération de Berne: près de quatre cinquièmes de la population résidente y possédaient un abonnement des transports publics et un cinquième même un abonnement général.

L'agglomération de Berne était aussi, parmi les grandes agglomérations, celle dont la population parcourait en moyenne les distances journalières les plus longues en Suisse (39,3 km) et qui passait le plus de temps dans le trafic (97,1 min).

Moyens de transport utilisés

Par rapport à la distance journalière, la voiture était de loin le principal moyen de transport utilisé en 2015 par la population des petites comme des grandes agglomérations (G3.6.2, graphique de gauche). La part imputable à la voiture était cependant plus basse dans les agglomérations d'au moins 250 000 habitants (58%) que dans les plus petites agglomérations. À l'inverse, la part imputable aux transports publics routiers était d'autant plus grande que l'agglomération était fortement peuplée.

L'importance des différents moyens de transport peut s'évaluer non seulement selon le principe du lieu de domicile, mais également selon celui de territorialité (voir encadré). Dans ce cas, on constate certaines différences par rapport aux résultats présentés plus haut, notamment pour les petites agglomérations: dans le groupe des agglomérations de moins de 50 000 habitants, la part des distances parcourues en voiture en 2015 calculée selon le principe de territorialité dépassait de 4 points celle calculée selon le principe du lieu de domicile (G3.6.2, graphique de droite). La part des distances parcourues en train était par contre plus faible de 5 points.

Principe du lieu de domicile et principe de territorialité

L'importance des moyens de transport et des motifs de déplacement dans les agglomérations est analysée selon le principe du lieu de domicile et selon le principe de territorialité.

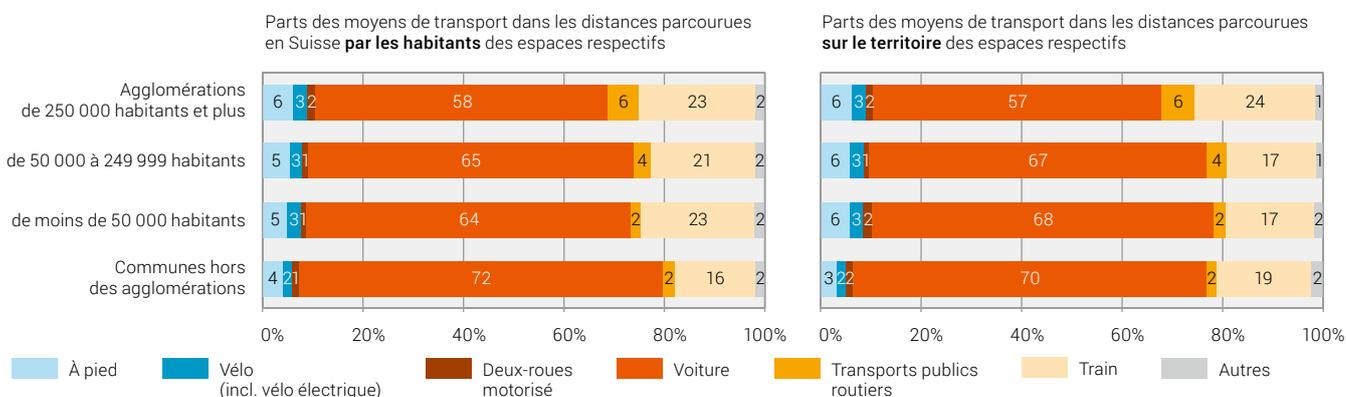
Le principe du lieu de domicile considère les distances journalières parcourues par les habitants d'une agglomération, que ces déplacements aient lieu ou non sur le territoire de l'agglomération. Il s'agit avant tout d'analyser l'influence du lieu de domicile sur le comportement en matière de transports de la population.

À l'inverse, les analyses selon le principe de territorialité ne tiennent compte que des distances parcourues sur le territoire de l'agglomération, que ces déplacements soient le fait de personnes vivant dans l'agglomération ou non. Les déplacements des personnes qui ne font que traverser l'agglomération, en train direct ou sur l'autoroute, sont également pris en compte. En revanche, le trafic aérien et les déplacements de personnes vivant à l'étranger n'entrent pas dans la statistique. Les analyses selon le principe de territorialité permettent entre autres de comparer les caractéristiques du trafic entre plusieurs agglomérations.

Importance des moyens de transport selon la population des agglomérations¹, en 2015

Selon le principe de résidence et selon le principe de territorialité

G 3.6.2



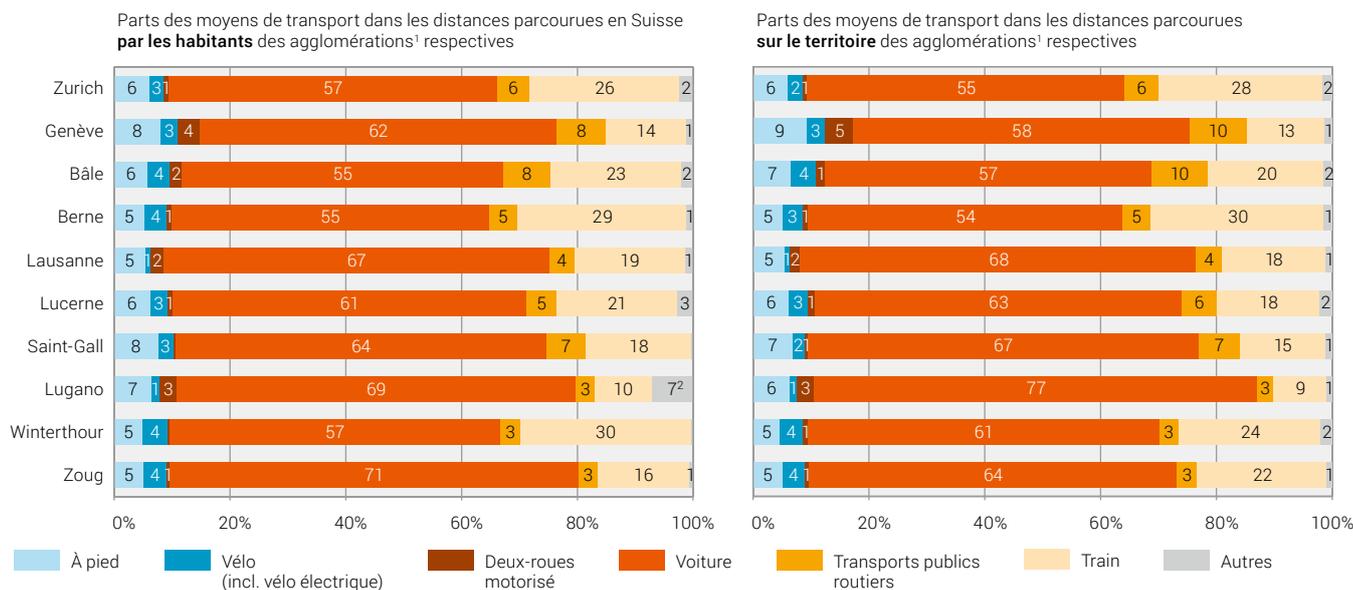
¹ Agglomérations selon la nomenclature OFS «Espace à caractère urbain 2012». Population fin 2012. Pour les agglomérations transfrontalières, seule la partie suisse a été considérée.

Base: 57 090 personnes cible

Importance des moyens de transport dans les dix agglomérations les plus peuplées¹, en 2015

Selon le principe de résidence et selon le principe de territorialité

G 3.6.3



¹ Agglomérations selon la nomenclature OFS «Espace à caractère urbain 2012». Population fin 2012. Pour les agglomérations transfrontalières, seule la partie suisse a été considérée.

² Grand intervalle de confiance.

Base pour le principe de résidence: 22 994 personnes cible dont le domicile est dans une des dix agglomérations les plus peuplées; Base pour le principe de territorialité: 57 090 personnes cible

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Sur les dix agglomérations les plus peuplées, celle de Lugano faisait état de la plus grande part (77%) de distances parcourues en voiture sur son territoire en 2015, suivie de celles de Lausanne (68%) et de Saint-Gall (67%) (G3.6.3). Berne et Zurich enregistraient les parts les plus basses (respectivement 54% et 55%). À l'inverse, ces deux agglomérations enregistraient les plus hautes proportions (respectivement 35% et 34%) de distances parcourues en transports publics en se distinguant des autres agglomérations avant tout par l'importance du rail. L'agglomération de Genève, densément peuplée, arrivait en tête de classement avec 9% de distances parcourues à pied et 5% en deux-roues motorisé. Cette dernière proportion est deux à huit fois plus grande que les parts enregistrées dans les neuf autres agglomérations.

Motifs de déplacement

Le nombre d'habitants d'une agglomération influe peu sur les motifs de déplacement de la population (G3.6.4). Plus la taille de l'agglomération est importante, plus la part des déplacements pour le travail diminue, certes légèrement, et plus celle des déplacements pour les loisirs augmente, mais les différences ne sont pas toujours significatives.

C'est exactement l'inverse et dans une proportion plus marquée selon le principe de territorialité. Plus l'agglomération est grande, plus la part des déplacements pour le travail dans les distances parcourues sur son territoire est importante. Cette part allait de 22% pour les agglomérations dont la population comptait moins de 50 000 personnes à 27% pour celles d'au moins

250 000 habitants. Les grandes agglomérations attirent beaucoup de pendulaires domiciliés hors de celles-ci. À l'inverse, la part des distances parcourues pour les loisirs baissait à mesure que l'on montait dans les tailles d'agglomération, passant de 46% à 41%.

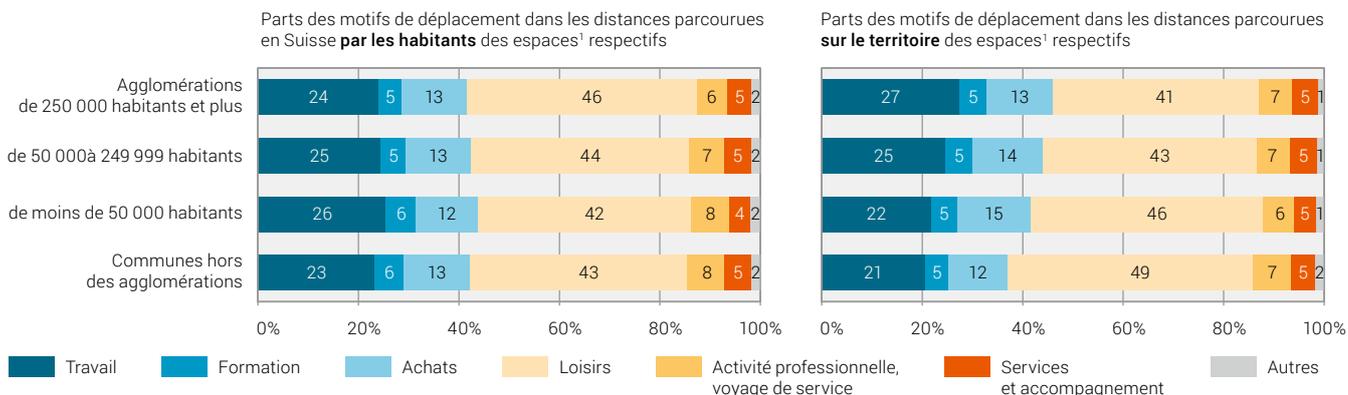
La comparaison entre les dix agglomérations les plus peuplées montre que la population domiciliée dans l'agglomération de Winterthour enregistrait une part des déplacements pour le travail de 31% de la distance journalière parcourue, soit près du double de celle de l'agglomération de Lugano (17%) (G3.6.5). Parallèlement, elle faisait état de la plus petite part de déplacements pour les loisirs avec 36% de la distance journalière parcourue. La population de l'agglomération de Berne occupait ici le haut du classement avec 53% des distances pour les loisirs. Celle de Lugano se plaçait en tête de classement pour la part des déplacements ayant pour motif des achats (16%) ou des activités professionnelles (14%). À Berne, la part des déplacements professionnels représentait à peine un tiers (4%) de ce résultat.

Selon le principe de territorialité, la comparaison donne les résultats suivants: la part des déplacements pour le travail dans le trafic d'agglomération se situait, dans toutes les agglomérations considérées, dans une fourchette de 25% à 29%, sauf à Lugano (21%). Dans le cas des déplacements pour les loisirs, l'écart entre la part la plus haute (Bâle) et la plus basse (Lausanne) était à peine supérieur de 7 points. Les déplacements ayant pour motif des services ou des accompagnements représentaient des parts moins importantes dans les agglomérations alémaniques (entre 4% et 5% de la distance journalière) que dans celles de Lausanne, Lugano ou Genève (7% dans tous les cas).

Importance des motifs de déplacement selon la population des agglomérations¹, en 2015

Selon le principe de résidence et selon le principe de territorialité

G 3.6.4



¹ Agglomérations selon la nomenclature OFS «Espace à caractère urbain 2012». Population fin 2012. Pour les agglomérations transfrontalières, seule la partie suisse a été considérée. Base: 57 090 personnes cible

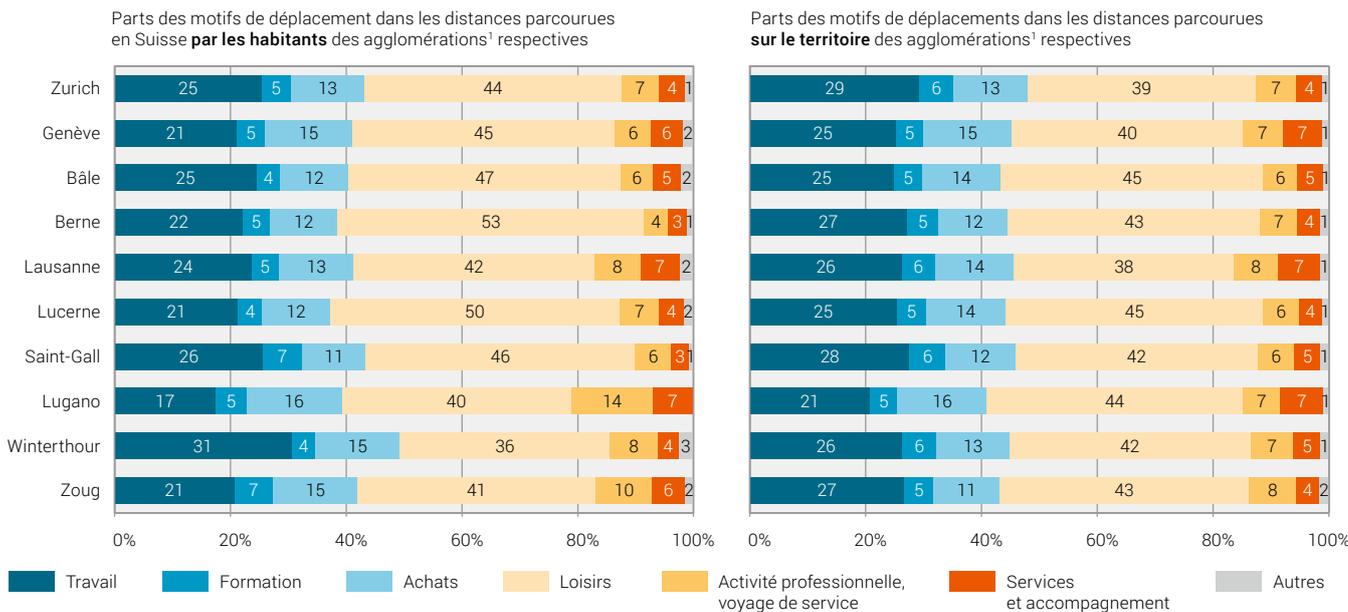
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Importance des motifs de déplacement dans les dix agglomérations les plus peuplées¹, en 2015

Selon le principe de résidence et selon le principe de territorialité

G 3.6.5



¹ Agglomérations selon la nomenclature OFS «Espace à caractère urbain 2012». Population fin 2012. Pour les agglomérations transfrontalières, seule la partie suisse a été considérée. Base principe de résidence: 22 994 personnes cible dont le domicile est dans une des dix agglomérations les plus peuplées; Base principe de territorialité: 57 090 personnes cible

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

3.7 Voyages

Dans le microrecensement mobilité et transports, les voyages sont relevés et analysés séparément comme forme non quotidienne de la mobilité; la distinction est faite entre voyages d'une journée et voyages avec nuitées (pour des explications sur la manière de les relever, voir glossaire). Un sous-chapitre est par ailleurs consacré aux voyages en avion en tant que sous-groupe des voyages avec nuitées.

3.7.1 Voyages d'une journée

Un voyage d'une journée signifie qu'une personne quitte son environnement familial pendant au moins trois heures mais sans passer la nuit hors de chez elle. En 2015, les personnes de 6 ans et plus habitant en Suisse ont entrepris en moyenne 12,5 voyages d'une journée par personne, soit un peu plus qu'en 2010 (11,4) (T3.7.1.1). Ces voyages ont le plus souvent des destinations en Suisse. En 2015, seul un dixième d'entre eux, soit 1,2 voyage d'une journée par personne, menaient à l'étranger. Mais ces derniers faisaient en moyenne 283 km, soit nettement plus que les voyages d'une journée en Suisse, dont la longueur moyenne était de 113 km (voyages aller et retour et les déplacements effectués sur place). Par rapport à l'année 2010, la longueur moyenne des voyages d'une journée n'a pas changé de manière significative. Sur l'ensemble de l'année 2015, les distances cumulées des voyages d'une journée se montaient à 1 618 km par personne, dont 1 369 km parcourus sur le territoire suisse.

Distance totale selon les groupes de population

Au cours de l'année, les hommes ont parcouru des distances supérieures d'un quart à celles des femmes (1 812 km contre 1 429 km) dans les voyages d'une journée (G3.7.1.1). La ventilation selon les tranches d'âges montre que les 25 à 44 ans atteignaient la distance totale la plus élevée avec 1 811 km. Les valeurs des 6 à 17 ans (1 267 km) et, en particulier, des 80 ans et plus (600 km) étaient significativement plus basses. Plus le revenu du ménage était élevé, plus les distances couvertes étaient longues. Les personnes vivant dans des ménages dont le revenu mensuel global était supérieur à 12 000 francs parcouraient, en 2015, 2,6 fois plus de kilomètres que celles faisant partie des ménages qui avaient un revenu mensuel global ne dépassant pas 4 000 francs (2 572 km contre 977 km). Si l'on ne considère que les distances des voyages d'une journée à l'étranger, le facteur correspondant entre ces deux groupes de population atteignait même 3,8. Le degré d'urbanisation du lieu de domicile n'a en revanche aucune influence significative sur les distances des voyages d'une journée.

Données concernant les voyages d'une journée, en 2010 et 2015 T3.7.1.1

	2010	2015
Nombre moyen de voyages d'une journée par personne et par année	11,4	12,5
Voyages en Suisse	10,5	11,3
Voyages à l'étranger	0,9	1,2
Distance totale¹ des voyages d'une journée par personne et par année, en km	1 545	1 618
Distances en Suisse	1 333	1 369
Distances à l'étranger	212	249
Distance moyenne¹ par voyage d'une journée, en km		
Tous les voyages	136	130
Voyages en Suisse	120	113
Voyages à l'étranger	320	283

¹ Voyages aller et retour et distances sur place.

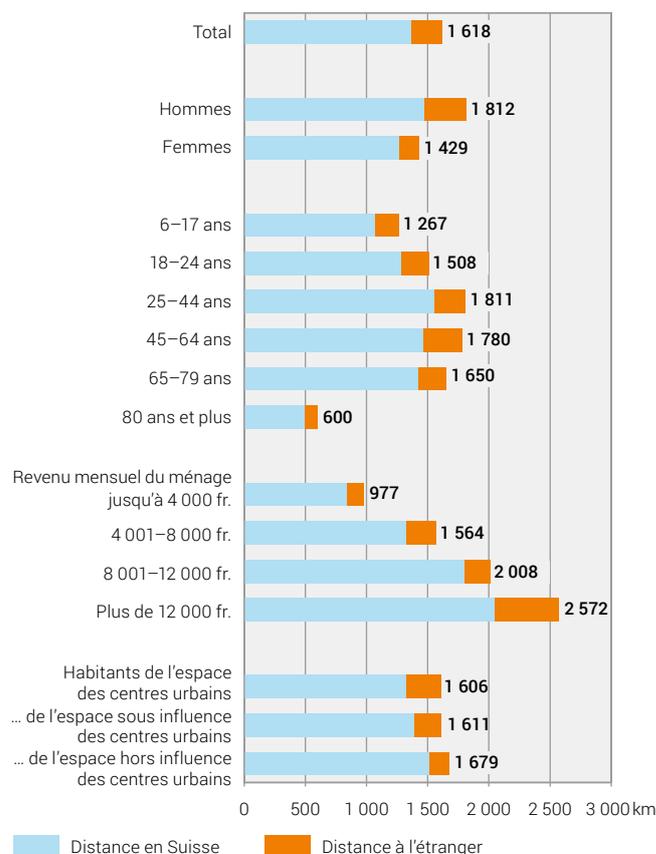
Base nombre de voyages d'une journée et distance totale par personne 2015: 17 206 personnes cible interrogées dans le module supplémentaire «Voyages d'une journée», avec indication valable de la distance; Base distance par voyage d'une journée 2015: 7 895 voyages d'une journée relevés en détails avec indication valable de la distance

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

©OFS 2017

Distance totale¹ des voyages d'une journée selon les groupes de population, en 2015 G 3.7.1.1

Distance totale par personne et par année, en Suisse et à l'étranger



¹ Voyages aller et retour et distances sur place.

Base: 17 206 personnes cible interrogées dans le module supplémentaire «Voyages d'une journée», avec indication valable de la distance

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

©OFS 2017

Moyen de transport principal

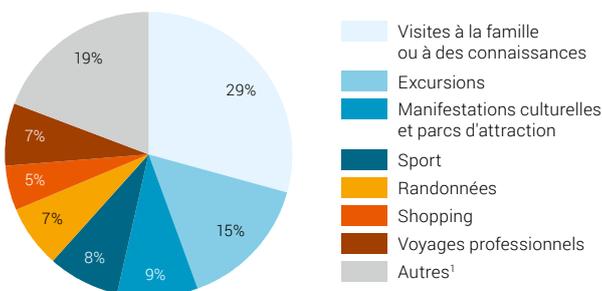
Est considéré comme moyen de transport principal d'un voyage celui avec lequel la distance la plus longue a été parcourue (pour une explication détaillée voir glossaire). 61% des distances de l'ensemble des voyages d'une journée concernaient, en 2015, des voyages où le transport individuel motorisé était le principal moyen de transport utilisé (G3.7.1.2). Les transports publics arrivaient en deuxième position avec une part de 32%. Dans les voyages à l'étranger, l'avion représentait aussi une part non négligeable de 13%, au détriment des TP, dont la part dans les distances des voyages à l'étranger ne dépassait pas 14%. Par rapport à 2010, les parts des moyens de transport n'ont pas changé de manière significative, aussi bien dans les voyages en Suisse que dans ceux menant à l'étranger.

Les personnes ayant voyagé en transport individuel motorisé ont expliqué leur choix du moyen de transport en faisant valoir, à 58%, que le TIM était la solution la plus simple et la plus commode (T3.7.1.2). Le temps de déplacement a motivé le choix du TIM dans 21% des voyages d'une journée et le manque d'alternatives dans 17%. L'argument de la solution la plus simple ou la plus commode a aussi été cité le plus fréquemment (part de 42%) par les utilisateurs des transports publics. Autres raisons importantes expliquant le choix des TP dans les voyages d'une journée: le manque d'alternatives (25%) et la possession d'un abonnement (14%). En revanche, le choix des TP n'a été fait pour des motivations écologiques que dans 3% des voyages d'une journée. La mobilité douce a souvent été choisie pour faire une promenade (29%), pour des raisons de santé (20%) ou pour le plaisir de voyager (18%).

Motifs de voyage

Les visites à la famille ou à des connaissances représentent le plus important motif des voyages d'une journée (G3.7.1.3). Il était mentionné en 2015 pour près d'un tiers des voyages d'une journée (29%). Venaient ensuite les motifs «excursions» (15%) et

Part des motifs dans le nombre de voyages d'une journée, en 2015 G 3.7.1.3

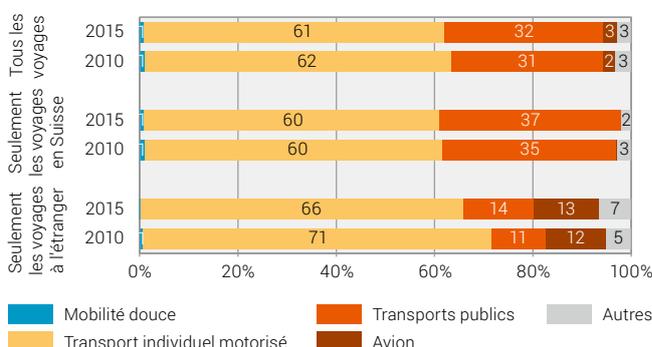


¹ Restaurant, activités extérieures non sportives, formation, sport passif, etc.
Base: 7 882 voyages d'une journée relevés en détails avec indication valable de leur motif

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2017

Choix du moyen de transport lors des voyages d'une journée selon la destination, en 2015 et 2010 G 3.7.1.2

Part du moyen de transport principal dans la distance totale des voyages d'une journée



Base 2015: 7 895 voyages d'une journée relevés en détails avec indication valable de la distance

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2017

«manifestations culturelles et parcs d'attraction» (9%). La part des voyages professionnels dans le nombre de voyages d'une journée atteignait 7%. Les parts respectives des divers motifs de voyage n'ont que très peu changé par rapport à 2010.

Raisons du choix du moyen de transport pour les voyages d'une journée, en 2015 T3.7.1.2

Réponse à la question: «Pourquoi avez-vous choisi ce moyen de transport et pas un autre?» (question ouverte)

Fréquence des raisons citées pour les voyages avec le moyen de transport principal considéré, en % (plusieurs réponses possibles)

	Moyen de transport principal choisi		
	Transport individuel motorisé	Transports publics	Mobilité douce
Solution la plus simple / commode	57,7	41,6	*
Durée du voyage	21,2	12,2	*
Pas d'autre possibilité / pas d'alternative	17,3	24,8	8,4
Transport de bagages, objets encombrants	9,3	0,2	*
Coût du voyage	7,2	5,6	1,7
Plaisir / confort lors du voyage	3,7	9,9	18,1
Conditions météorologiques	0,7	0,4	7,2
Possession d'abonnement	*	13,8	*
Pas de place de stationnement à l'arrivée / place de stationnement difficile à trouver	*	4,9	*
Par respect pour l'environnement	*	2,8	1,7
Promenade	*	*	29,2
Pour des raisons de santé	*	*	20,4
Autres	7,0	8,3	31,0

* Non applicable.

Base: 5 240 voyages d'une journée relevés en détails avec les TIM, 2083 avec les TP et 331 avec la mobilité douce (chaque fois seulement le trajet aller)

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2017

3.7.2 Voyages avec nuitées

En 2015, chaque personne de 6 ans et plus habitant en Suisse a entrepris en moyenne 2,9 voyages avec nuitées, dont 1,9 menait à l'étranger (T3.7.2.1). N'ont pas été prises en compte les nuitées hors de chez soi passées fréquemment dans un même endroit (p. ex. une résidence secondaire). Un voyage à l'étranger comptait en moyenne 3 885 km et était ainsi près de 14 fois plus long qu'un voyage moyen en Suisse (282 km). Ces chiffres comprennent les voyages aller et retour ainsi que les distances parcourues sur place. Sur l'ensemble de l'année 2015, chaque personne a couvert en moyenne 7 638 km lors des voyages avec nuitées, dont 7 017 km ou 92% sur sol étranger.

Entre 2010 et 2015, le nombre de voyages en Suisse par personne est resté stable tandis que celui des voyages à l'étranger s'est accru de 32%. Comme les voyages à l'étranger ne sont pas seulement devenus plus nombreux, mais aussi plus longs, la distance totale des voyages avec nuitées par personne et par an a augmenté de près de moitié (47%).

Distance totale selon les groupes de population

En 2015, hommes et femmes ne se sont pas différenciés de manière significative au niveau du total de kilomètres parcourus dans les voyages avec nuitées (G3.7.2.1). En revanche, il y avait de grandes différences entre les tranches d'âges. Ainsi, les 25 à 44 ans ont effectué par personne et par an sept fois plus de kilomètres dans les voyages avec nuitées (9 917 km) que les personnes de 80 ans et plus (1 345 km).

Les distances s'allongent aussi à mesure que le revenu du ménage est élevé. Le nombre de kilomètres couverts par personne dans les voyages avec nuitées était même multiplié par deux entre les classes jusqu'à 4 000 francs et 4 001–8 000 francs ainsi qu'entre les classes 8 001–12 000 francs et plus de 12 000 francs. Les personnes vivant dans des ménages dont le revenu global mensuel était supérieur à 12 000 francs ont parcouru en 2015 pas moins de 16 271 kilomètres dans leurs voyages avec nuitées. Les distances totales des voyages accomplis par les habitants des centres urbains étaient un peu plus longues que celles couvertes par les personnes vivant dans des espaces moins urbanisés.

Moyen de transport principal

En 2015, l'avion a servi de moyen de transport principal pour 78% des distances parcourues lors des voyages avec nuitées (G3.7.2.2). Venaient ensuite le transport individuel motorisé avec une part de 16% dans ces distances et les transports publics avec 5%. Dans les voyages en Suisse, l'avion n'a joué pratiquement aucun rôle, ce qui n'est pas surprenant. Les deux premiers rangs étaient occupés par le TIM et les TP, avec respectivement 65% et 32%.

Données concernant les voyages avec nuitées, en 2010 et 2015

T 3.7.2.1

	2010	2015
Nombre moyen de voyages avec nuitées par personne et par année	2,5	2,9
Voyages en Suisse	1,0	1,0
Voyages à l'étranger	1,4	1,9
Distance totale¹ des voyages avec nuitées par personne et par année, en km	5 210	7 638
Distances en Suisse	493	621
Distances à l'étranger	4 717	7 017
Distance moyenne¹ par voyage avec nuitées, en km		
Tous les voyages	2 103	2 620
Voyages en Suisse	295	282
Voyages à l'étranger	3 415	3 885

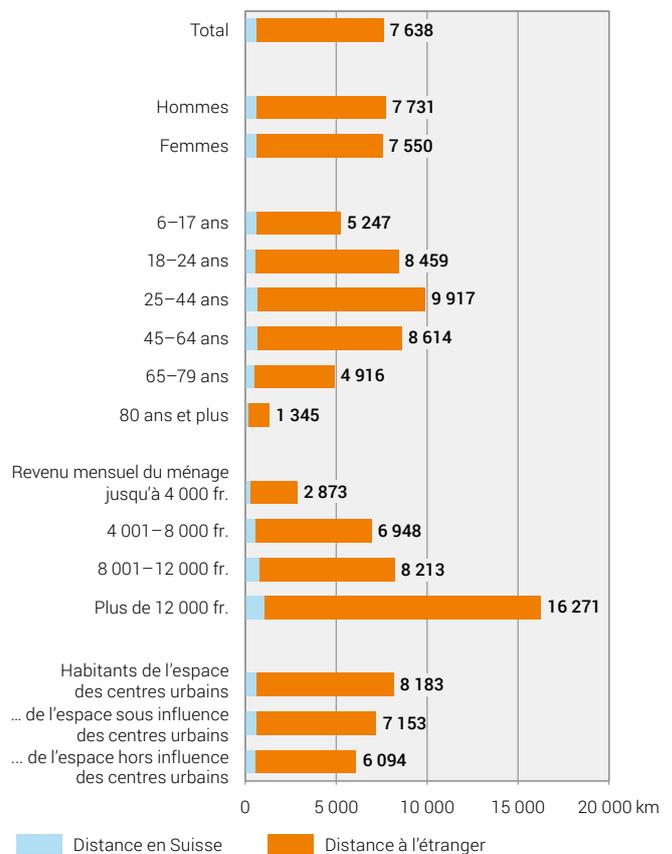
¹ Voyages aller et retour et distances sur place.

Base nombre de voyages avec nuitées et distance totale par personne 2015: 17 054 personnes cible interrogées dans le module supplémentaire «Voyages avec nuitées», avec indication valable de la distance; Base distance par voyage 2015: 14 973 voyages avec nuitées relevés en détails avec indication valable de la distance

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

©OFS 2017

Distance totale¹ des voyages avec nuitées selon les groupes de population, en 2015

 Distance totale par personne et par année, en Suisse et à l'étranger **G 3.7.2.1**


¹ Voyages aller et retour et distances sur place.

Base: 17 054 personnes cible interrogées dans le module supplémentaire «Voyages avec nuitée», avec indication valable de la distance

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

©OFS 2017

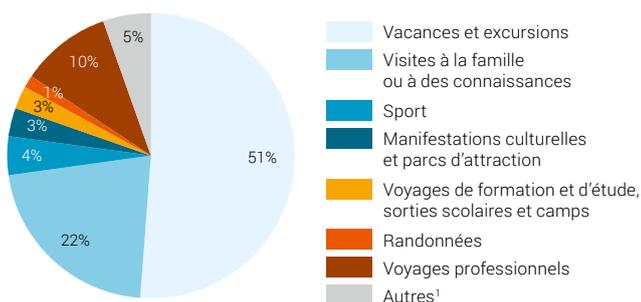
Par rapport à 2010, la part de l'avion dans les distances effectuées dans l'ensemble des voyages avec nuitées a progressé de 5 points. Cette évolution s'est faite au détriment des parts des autres moyens de transport.

La raison donnée pour expliquer le choix du TIM comme moyen de transport principal était dans 52% des cas que le TIM représentait la solution la plus simple ou la plus commode (T3.7.2.2). Autres raisons importantes citées en faveur du choix du TIM: le transport de bagages (23%) et le temps de trajet (14%). Dans les voyages accomplis principalement en transports publics, l'argument le plus souvent invoqué était aussi que ce moyen de transport était la solution la plus simple ou la plus commode (47%). 19% de ces voyages étaient motivés par le manque d'alternatives et 14% par le plaisir de voyager. L'avion est privilégié avant tout pour le gain de temps qu'il procure: le temps de trajet a été cité comme raison du choix de l'avion dans plus de deux tiers (67%) des voyages en avion. L'argument de la solution la plus simple ou la plus confortable arrivait en deuxième position (26%). Dans les voyages en avion, le plaisir de voyager jouait un rôle très mineur (2%). Le coût du trajet avancé comme raison principale a été cité dans 10% des cas aussi bien pour le TIM que pour les TP et l'avion.

Motifs de voyage

En 2015, une bonne moitié (51%) des voyages avec nuitées avaient pour motif les vacances et excursions (G3.7.2.3). Venaient ensuite les visites à la famille ou à des connaissances, avec une part de 22%. 10% des voyages avec nuitées étaient des voyages professionnels, leur part ayant été légèrement supérieure en 2010 (près de 12%).

Part des motifs dans le nombre de voyages avec nuitées, en 2015 G 3.7.2.3

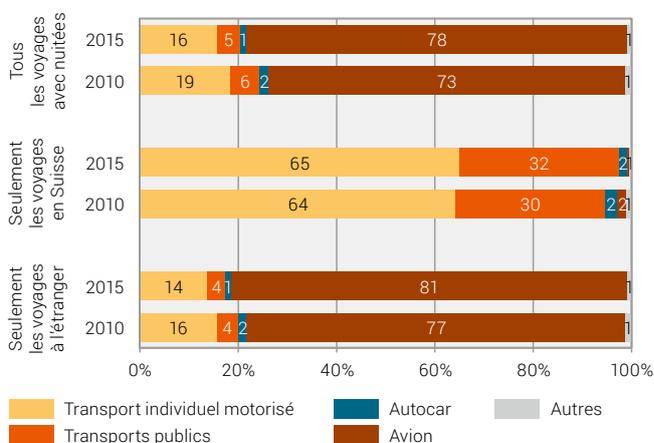


¹ Voyages religieux, activités non sportives extérieures, shopping, etc.
Base: 14 961 voyages avec nuitées relevés en détails avec indication valable de leur motif

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2017

Choix du moyen de transport lors des voyages avec nuitées selon la destination, en 2015 et 2010 G 3.7.2.2

Part du moyen de transport principal dans les distances totales des voyages avec nuitées



Base 2015: 14 973 voyages avec nuitées relevés en détails avec indication valable de la distance
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2017

Raisons du choix du moyen de transport pour les voyages avec nuitées, en 2015 T3.7.2.2

Réponse à la question: «Pourquoi avez-vous choisi ce moyen de transport et pas un autre?» (question ouverte)

Fréquence des raisons citées pour les voyages avec le moyen de transport principal considéré, en % (plusieurs réponses possibles)

	Moyen de transport principal choisi		
	Transport individuel motorisé	Transports publics	Avion
Solution la plus simple / commode	52,4	46,8	25,7
Transport de bagages, objets encombrants	22,6	0,8	*
Durée du voyage	13,9	12,0	67,1
Pas d'autre possibilité / pas d'alternative	10,1	18,5	13,8
Coût du voyage	10,1	9,8	10,0
Plaisir / confort lors du voyage	6,8	13,5	1,7
Conditions météorologiques	0,2	0,8	*
Possession d'abonnement	*	6,5	*
Par respect pour l'environnement	*	5,1	*
Pas de place de stationnement à l'arrivée / place de stationnement difficile à trouver	*	1,0	*
Autres	9,8	10,2	2,3

* Non indiqué car non pertinent.
Base: 7 702 voyages avec nuitées relevés en détails avec les TIM, 2408 avec les TP et 4 040 en avion (chaque fois seulement le trajet aller)

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2017

3.7.3 Voyages en avion

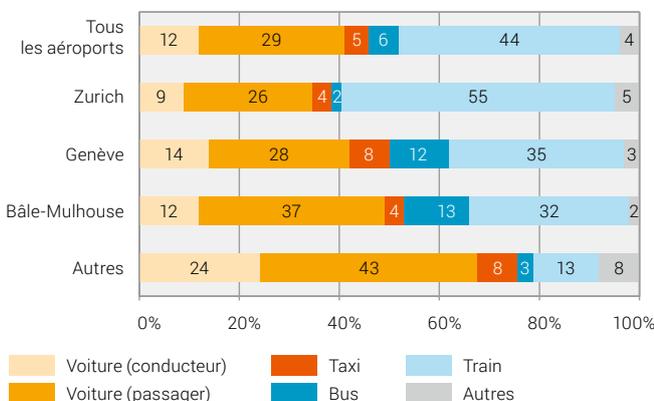
Sont considérés comme voyages en avion dans la présente publication non pas les vols individuels, mais les voyages avec nuitées où l'avion a été utilisé comme moyen de transport principal. Le nombre moyen de voyages en avion par personne et par an s'est accru de 43% entre 2010 et 2015 pour atteindre 0,83 voyage (T 3.7.3.1). Cette évolution est due à la forte hausse du nombre de voyages d'ordre privé (+53%), celui des voyages d'affaires étant quant à lui resté stable (14% de tous les voyages en avion en 2015). Comme la longueur moyenne des voyages en avion a augmenté entre 2010 et 2015 (voyages aller et retour et distances sur place), la distance totale des voyages en avion par personne et par an s'est accrue encore plus fortement (+57%) que le nombre de ces derniers.

Hommes et femmes ont entrepris en 2015 le même nombre de voyages en avion par personne (0,8); les femmes ont cependant fait un peu plus de voyages d'ordre privé, les hommes davantage de voyages d'affaires (G 3.7.3.1). Parmi les différentes tranches d'âges, les 18 à 24 ans ainsi que les 25 à 44 ans ont le plus voyagé en avion (nombre moyen de 1,1 dans les deux cas), les 18 à 24 ans ayant accompli un nombre relativement élevé de voyages pour des raisons d'études et de formation (G 3.7.3.1, compris dans la catégorie «Autres»). Comme pour les voyages d'une journée et les voyages avec nuitées (voir chapitres 3.7.1 et 3.7.2), on observe une corrélation fortement positive entre le nombre de voyages et le revenu du ménage. Les personnes vivant dans des ménages dont le revenu mensuel global est supérieur à 12 000 francs ont voyagé cinq fois plus souvent en avion que celles faisant partie de ménages dont le revenu ne dépasse pas 4 000 francs. En outre, leurs voyages avaient plus fréquemment un but professionnel (0,4 voyage d'affaires par an). Les salariés avec personnel sous leurs ordres et les indépendants ont également entrepris un nombre comparativement important de voyages d'affaires (respectivement 0,4 et 0,3 voyage d'affaires

Moyen de transport principal pour se rendre à l'aéroport pour un voyage en avion, en 2015

Parts dans le nombre de déplacements pour l'aéroport de départ du voyage

G 3.7.3.2



Base: 4 074 voyages avec nuitées avec l'avion pour moyen de transport principal à l'aller

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Données concernant les voyages en avion, en 2010 et 2015

T 3.7.3.1

	2010	2015
Nombre moyen de voyages en avion par personne et par année	0,58	0,83
Voyages d'ordre privé	0,45	0,68
Voyages d'affaires	0,11	0,11
Autres	0,02	0,03
Distance totale¹ des voyages en avion par personne et par année, en km	3 781	5 925
Distance moyenne¹ par voyage en avion, en km	6 487	7 163

¹ Voyages aller et retour et distances sur place.

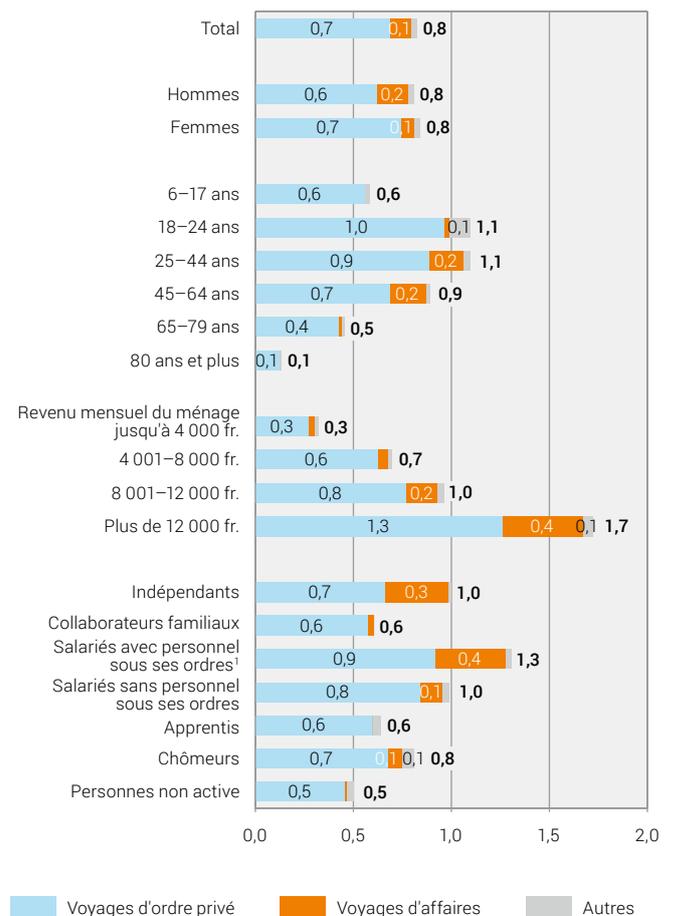
Base nombre de voyages en avion 2015: 17 060 personnes cible interrogées dans le module supplémentaire «Voyages avec nuitées», avec indication valable du motif et du moyen de transport; Base distance totale 2015: 17 054 personnes cible interrogées dans le module supplémentaire «Voyages avec nuitées», avec indication valable de la distance; Base distance par voyage en avion 2015: 4 074 voyages avec nuitées avec l'avion pour moyen de transport principal à l'aller

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Nombre de voyages en avion par personne et par année selon les groupes de population et le motif, en 2015

G 3.7.3.1



¹ Inclus membres de la direction.

Base: 17 060 personnes cible interrogées dans le module supplémentaire «Voyages avec nuitées», avec indication valable du motif et du moyen de transport. De plus pour la situation professionnelle, seulement les personnes cible (15 185) de 15 ans et plus avec indication valable de la situation professionnelle

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

par an). Plus une personne habite dans un environnement urbain, plus elle entreprend de voyages en avion en moyenne, cette corrélation n'étant valable que pour les voyages d'ordre privé. Le degré d'urbanisation n'a aucune influence sur le nombre de voyages d'affaires.

Pour accéder à l'aéroport de départ, le train a été utilisé comme moyen de transport principal dans 44% des voyages en avion en 2015 (G3.7.3.2). Cette part importante reflète les bons accès ferroviaires aux aéroports de Zurich et de Genève, la part du rail étant particulièrement élevée pour celui de Zurich (55%). La voiture a été utilisée pour se rendre à l'aéroport de départ dans 41% des voyages en avion. La plupart du temps, les voyageurs effectuaient ces déplacements en voiture non pas comme conducteur mais comme passager. Le bus représentait des parts relativement élevées dans les trajets vers les aéroports de Bâle-Mulhouse (13%; pas de raccordement ferroviaire direct) et de Genève (12%). Dans ce dernier, le taxi jouait lui aussi un rôle non négligeable (8%).

3.8 Mobilité annuelle

Sur l'ensemble de l'année 2015, chaque personne de 6 ans et plus habitant en Suisse a parcouru en moyenne 24 849 km (G3.8.1). Cette distance correspond à plus de la moitié du tour de la terre ou représente environ 70 fois la distance routière entre Genève et Saint-Gall. La mobilité annuelle se composait à 63% de la mobilité dite au quotidien, donc de déplacements effectués par les personnes dans leur environnement familial. Les voyages avec nuitées formaient 31% de la mobilité annuelle, les voyages d'une journée 7% (explications sur le calcul de la mobilité annuelle et de la mobilité au quotidien, voir glossaire). 55% du total de la distance annuelle (13 754 km) ont été parcourus en Suisse, les 45% restants (11 095 km) à l'étranger.

Entre 2010 et 2015, la mobilité annuelle a progressé au total de 4 329 km ou de 21%. Cette hausse était principalement le fait de la forte augmentation des kilomètres couverts en avion dans les voyages avec nuitées (+57%) et dans la mobilité au quotidien (+108%). Mais cette dernière progression serait en partie aussi liée à la technique de relevé. Grâce au nouveau cadre d'échantillonnage utilisé pour les enquêtes auprès des personnes et des ménages (SRPH, voir chapitre 5.2), les personnes cible très mobiles peuvent être contactées plus facilement pour la saisie de la mobilité au quotidien, notamment celles qui sont souvent en déplacement à l'étranger.

Mobilité annuelle selon les groupes de population

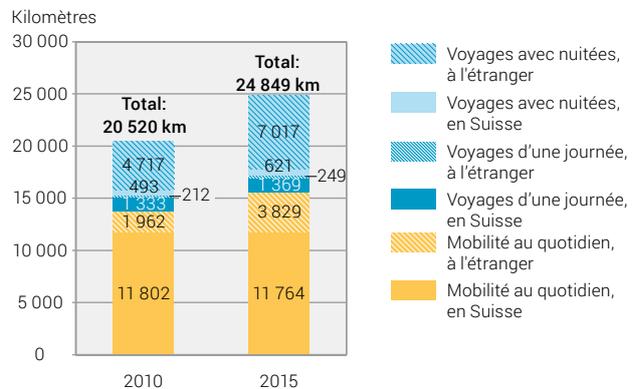
La mobilité annuelle des hommes était en 2015 supérieure de 22% à celle des femmes, la différence entre les sexes ayant été bien plus grande dans la mobilité au quotidien (32%) que dans les voyages (6%) (G3.8.2).

Les 25 à 44 ans étaient le groupe d'âges ayant parcouru le plus de kilomètres, plus précisément 31 335 km par personne et par an. La mobilité annuelle des 18 à 24 ans n'était pas loin derrière avec 30 068 km. Chez les personnes âgées, les valeurs

Mobilité annuelle moyenne par personne selon le genre de mobilité, en 2010 et 2015

Distances en Suisse et à l'étranger

G 3.8.1



Base mobilité au quotidien 2015: 57 090 personnes cible; Base voyages d'une journée et voyages avec nuitées 2015: 17 206 resp. 17 054 personnes cible ayant répondu au module supplémentaire correspondant et avec indication valable de la distance

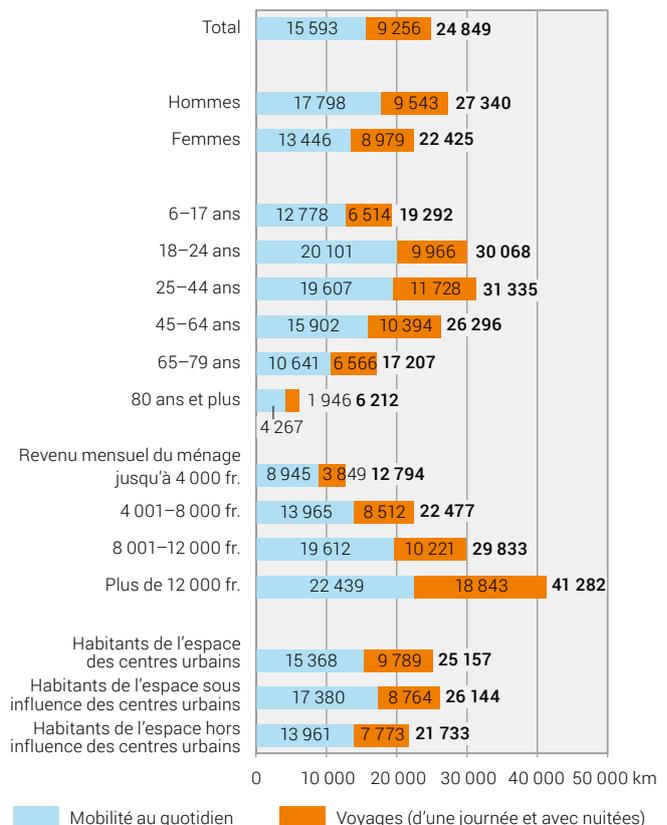
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Mobilité annuelle moyenne par personne selon les groupes de population et le genre de mobilité, en 2015

Distances en Suisse et à l'étranger

G 3.8.2



Base mobilité au quotidien: 57 090 personnes cible; Base voyages d'une journée et voyages avec nuitées: 17 206 resp. 17 054 personnes cible ayant répondu au module supplémentaire correspondant et avec indication valable de la distance

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

observées étaient plus basses, notamment pour les personnes de 80 ans et plus (6 212 km). Dans ce dernier groupe d'âges, la part des voyages dans la mobilité annuelle était en outre plus petite (31%) que pour toutes les autres tranches d'âges considérées. Cette part était la plus élevée chez les 45 à 64 ans (40%).

Plus le revenu d'un ménage est élevé, plus les distances annuelles totales couvertes par les membres de ce ménage sont importantes. Pour les ménages ayant un revenu mensuel supérieur à 12 000 francs, la distance annuelle parcourue par personne, soit 41 282 km, faisait même plus que la circonférence de la terre. Ce groupe de population présentait aussi et de loin la part des voyages la plus importante dans la mobilité annuelle (46%).

Les habitants de régions non urbanisées parcouraient nettement moins de kilomètres au quotidien et dans les voyages que la population des centres urbains et des régions sous influence de ces derniers.

Moyen de transport principal

Pour 43% de la mobilité annuelle (soit 10 588 km) en 2015, c'est le transport individuel motorisé qui a été choisi comme moyen de transport principal (T3.8.1). Venaient ensuite l'avion (36%) et les transports publics (16%). La mobilité douce n'a ici joué qu'un rôle mineur, avec une part de 3% seulement dans la mobilité annuelle. Il faut cependant noter que dans une analyse basée sur les moyens de transport principaux (voir glossaire), les trajets parcourus à pied ou à vélo sont le plus souvent ignorés lorsque que ces moyens de locomotion sont combinés avec d'autres moyens de transport (ce qui est presque toujours le cas dans les voyages).

Si l'avion représentait, avec une part de 79%, le moyen de transport principal dans les kilomètres accomplis à l'étranger, il ne jouait par contre qu'un rôle insignifiant dans les déplacements en Suisse (1%). Dans ces derniers, c'est clairement le TIM qui arrivait en tête avec 65%, suivi des TP (27%).

Mobilité annuelle moyenne par personne selon le genre de mobilité, le moyen de transport principal et le motif, en 2015

Distances, en km

T3.8.1

	Mobilité au quotidien		Voyages				Total mobilité annuelle	
	En Suisse	En Suisse et à l'étranger	Voyages d'une journée		Voyages avec nuitées		En Suisse	En Suisse et à l'étranger
			En Suisse	En Suisse et à l'étranger	En Suisse	En Suisse et à l'étranger		
Total	11 764	15 593	1 369	1 618	621	7 638	13 754	24 849
Moyen de transport principal								
Mobilité douce	736	749	12	13	2	5	750	767
À pied	444	454	5	5	0	1	449	459
Vélo (incl. vélo élec.)	292	295	7	8	1	4	301	307
Transport individuel motorisé	7 719	8 393	832	991	324	1 205	8 875	10 588
Voiture	7 546	8 216	816	972	319	1 183	8 682	10 371
Deux-roues motorisé	173	176	16	19	5	22	193	217
Transports publics	3 041	3 205	492	522	125	354	3 658	4 081
Train	2 526	2 674	474	501	121	324	3 121	3 499
Transports publics routiers	515	531	17	21	4	30	536	582
Avion	44	3 017	3	45	148	5 925	195	8 986
Autres	225	229	30	48	22	149	276	426
Motif								
Travail	3 231	3 360	–	–	–	–	3 231	3 360
Formation	697	746	–	–	–	–	697	746
Achats	1 739	2 053	–	–	–	–	1 739	2 053
Loisirs	4 566	6 643	1 101	1 278	531	6 540	6 199	14 460
Activité professionnelle, voyage de service	739	1 186	161	206	63	843	963	2 235
Services et accompagnement	674	795	–	–	–	–	674	795
Autres	118	809	106	134	27	255	252	1 199

Base mobilité au quotidien: 57 090 personnes cible; Base voyages d'une journée et voyages avec nuitées: 17 206 resp. 17 054 personnes cible ayant répondu au module supplémentaire correspondant et avec indication valable de la distance

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Dans le cadre de la mobilité au quotidien, 54% de l'ensemble des distances parcourues en Suisse et à l'étranger l'ont été en transport individuel motorisé, 21% en transports publics et 19% en avion. Dans les voyages, la part de l'avion se montait à 64%.

Motifs de déplacement

Les loisirs représentaient de loin le motif de déplacement le plus important avec une part de 58% (14 460 km) dans la mobilité annuelle. Leur part était particulièrement élevée (84%) dans les voyages, et était également importante dans la mobilité au quotidien avec 43% des distances parcourues. Quelque 14% de la mobilité annuelle totale correspondaient aux déplacements pour se rendre au travail, 9% aux déplacements pour activités professionnelles et voyages de service et 8% aux déplacements pour les achats.

4 Opinion sur la politique des transports

La population est le plus souvent sceptique à l'égard de l'introduction de nouvelles taxes sur les transports et du relèvement de taxes existantes. Les taxes de franchissement des tunnels font ici exception. Les propositions d'utiliser des recettes publiques des transports pour la promotion de la mobilité douce et de la protection de l'environnement suscitent un grand intérêt. Pour rendre les transports publics plus attrayants, la population souhaite non seulement des baisses de prix mais aussi des liaisons plus fréquentes.

4.1 Financement des transports

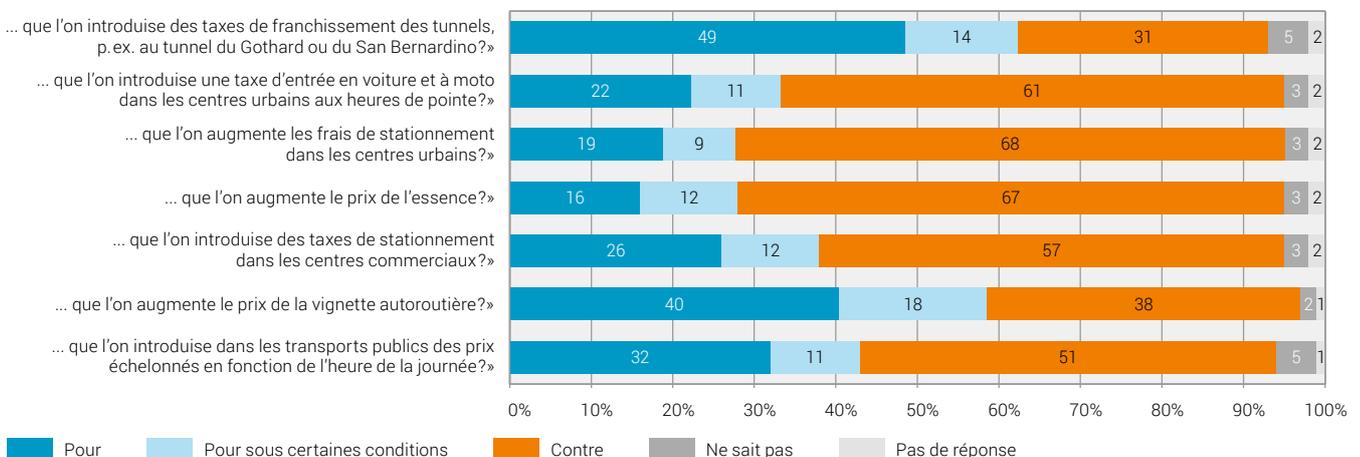
S'il faut des moyens financiers supplémentaires pour financer les infrastructures de transports, il est en principe toujours possible d'introduire de nouvelles taxes ou d'augmenter des taxes existantes. La population est cependant assez réticente envers de tels projets (G 4.1.1). Ainsi en 2015, plus de deux tiers des personnes interrogées de 18 ans et plus étaient opposées à une augmentation des frais de stationnement dans les centres urbains ou à une hausse du prix de l'essence. Le non au péage urbain (taxe d'entrée en voiture et à moto dans les centres urbains aux heures de pointe; 61% contre) et à l'introduction de taxes de stationnement dans les centres commerciaux (57%) était un

peu plus faible. 51% des personnes interrogées rejetaient l'idée de prix échelonnés dans les transports publics en fonction de l'heure de la journée, mais tout de même 42% étaient d'accord ou d'accord à certaines conditions avec une telle mesure. La population semblait être plutôt favorable à l'introduction de taxes de franchissement des tunnels et à la hausse du prix de la vignette autoroutière (respectivement 63% et 58% d'accord ou d'accord à certaines conditions). Le peuple suisse avait toutefois clairement refusé avec 60% de non une hausse du prix de la vignette autoroutière à fin 2013, soit avant cette enquête. L'écart par rapport aux résultats de cette dernière est sans doute lié au montant fixé pour la vignette dans le projet de loi. De plus, la décision a été prise exclusivement par le corps électoral, avec un taux de participation de 54%. Le résultat du microrecensement quant à lui repose sur un échantillon aléatoire et représentatif de l'ensemble de la population résidante de 18 ans et plus.

Opinion de la population sur le financement des transports, en 2015

G 4.1.1

Réponse à la question: «Quelles sont les mesures qui permettraient de financer les coûts de notre système de transports? Êtes-vous pour le fait...



Base: 4 677 personnes cible à partir de 18 ans interrogées dans le module supplémentaire «Opinion sur la politique des transports»

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

4.2 Utilisation des recettes des transports

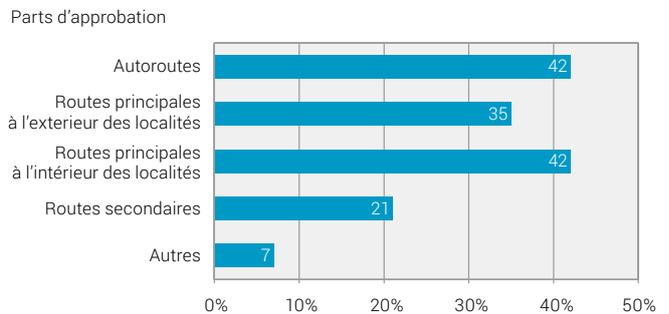
Les propositions soumises aux personnes interrogées concernant la manière d'utiliser les recettes publiques des transports ont été largement approuvées pour autant qu'elles portent sur des mesures d'amélioration liées aux transports (G 4.2.1). Ont été en particulier plébiscitées l'amélioration de la mobilité douce et les mesures de protection de l'environnement (respectivement 89% et 88% d'accord ou d'accord à certaines conditions). L'utilisation de recettes des transports pour améliorer le trafic routier a aussi enregistré des taux d'acceptation très élevés (85%). En revanche, l'idée d'utiliser des recettes provenant des taxes sur les transports pour diminuer d'autres impôts a été moins appréciée. Les personnes interrogées étaient tout de même 57% à être d'accord ou d'accord à certaines conditions avec cette proposition, alors que 34% étaient contre.

Parmi les personnes favorables à l'utilisation des recettes publiques des transports pour améliorer le trafic routier, 42% souhaiteraient en priorité améliorer les autoroutes et le même pourcentage de personnes voudraient en premier lieu améliorer les routes principales à l'intérieur des localités (G 4.2.2). La part correspondante était un peu plus faible en ce qui concerne les routes principales à l'extérieur des localités (35%). Les priorités de la population en matière de financement des routes n'ont presque pas changé par rapport à l'enquête de 2010.

Opinion de la population sur les priorités du financement des routes, en 2015

Réponse à la question: «Dans quelles catégories de route faudrait-il investir principalement?»
(catégories de réponses prédéfinies, plusieurs réponses possibles)

G 4.2.2



Base: 3 992 personnes cible à partir de 18 ans interrogées dans le module supplémentaire «Opinion sur la politique des transports» et favorables à l'utilisation des recettes des transports pour l'amélioration du trafic routier

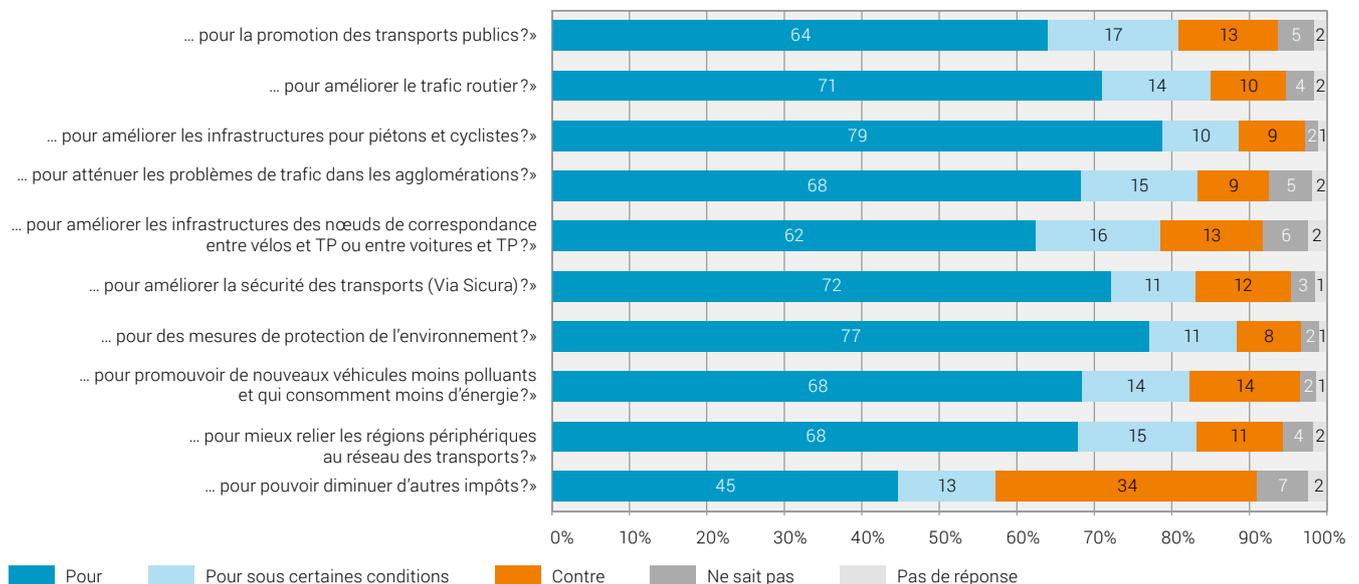
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Opinion de la population sur l'utilisation des recettes publiques des transports, en 2015

G 4.2.1

Réponse à la question: «Êtes-vous pour le fait d'utiliser à l'avenir les recettes publiques des transports...»



Base: 4 677 personnes cible à partir de 18 ans interrogées dans le module supplémentaire «Opinion sur la politique des transports»

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

4.3 Amélioration des transports publics

A la question ouverte portant sur la manière de rendre les transports publics plus attractifs, 27% des personnes interrogées en 2015 ont choisi la réponse «baisse des prix» (G 4.3.1). En deuxième position des réponses les plus souvent données, on trouvait l'augmentation de la fréquence des liaisons (21%). Un dixième des personnes interrogées souhaiteraient une amélioration du confort, p. ex. à l'aide d'une augmentation du nombre de places assises ou de meilleures connexions Internet. Ces trois mesures occupaient déjà - dans le même ordre - le haut du classement dans l'enquête de 2010.

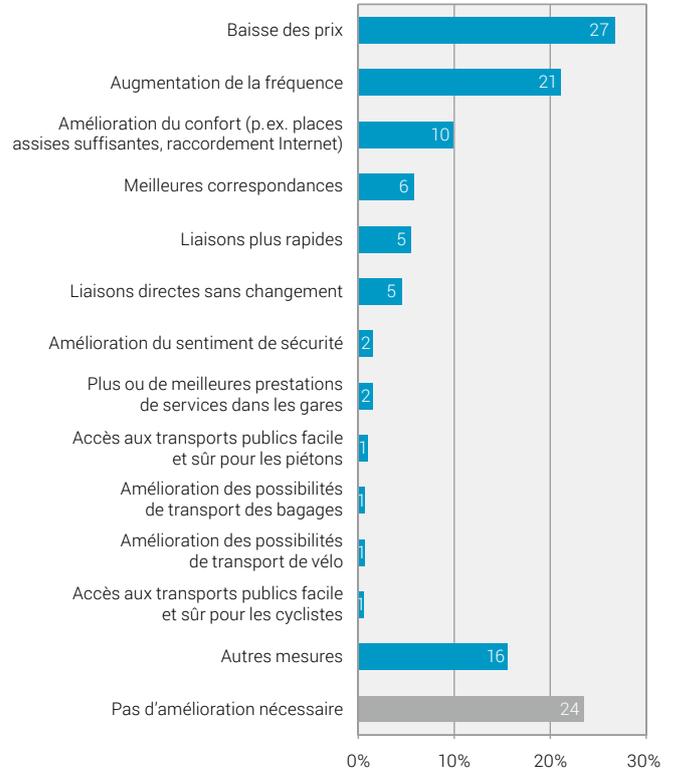
Comparées au souhait de densifier les liaisons, les propositions visant à mettre en place des liaisons plus rapides et des liaisons sans changement semblent être secondaires aux yeux de la population. Ces deux mesures d'amélioration n'ont recueilli chacune que 5% des réponses en 2015. Près d'un quart des personnes interrogées (24%) estimaient qu'il n'y avait actuellement pas d'amélioration nécessaire dans les transports publics.

Souhaits de la population pour l'amélioration des transports publics, en 2015

Réponse à la question: «Comment les transports publics pourraient-ils devenir plus attractifs pour vous?»
(question ouverte, plusieurs réponses possibles)

G 4.3.1

Part des personnes interrogées qui ont mentionné les différentes mesures



Base: 4 677 personnes cible à partir de 18 ans interrogées dans le module supplémentaire «Opinion sur la politique des transports»

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

5 Remarques générales et méthodologiques

Entre le microrecensement mobilité et transports de 2010 et celui de 2015, la méthodologie n'a pas subi de grandes modifications. Pour l'enquête 2015, des données plus complètes sur l'utilisation de vélos électriques ont été relevées. Et pour la première fois, le cadre d'échantillonnage pour les enquêtes auprès des personnes et des ménages (SRPH) a été utilisé pour tirer l'échantillon, de sorte qu'il a été possible de contacter aussi des personnes dont le numéro de téléphone n'était pas connu.

Rapport de méthode:

Un rapport de méthode circonstancié sur le microrecensement mobilité et transports sera disponible d'ici la fin 2017 sur le site Internet de l'OFS: www.mrmt.bfs.admin.ch

et de traitement des données, mais aussi par l'évolution des besoins de la politique et de la science. Par rapport à l'enquête de 2010 toutefois, les modifications en termes de méthodes et de contenus sont mineures pour le MRMT 2015. En ce qui concerne le contenu, certaines questions ont été supprimées parce que, selon les cas, elles n'avaient plus lieu d'être (p. ex. vignette vélo), elles n'ont pas ou peu fait l'objet d'analyses lors du MRMT 2010 ou encore l'information voulue était disponible ailleurs (p. ex. état civil). Inversement, d'autres informations ont été ajoutées (p. ex. l'utilisation de vélos électriques ou la raison du travail à domicile) ou saisies de manières plus détaillées (p. ex. le type de carburant des voitures).

5.1 Modifications par rapport aux enquêtes précédentes

5.1.1 Contenu

Depuis la première enquête en 1974, le microrecensement mobilité et transports (MRMT) a constamment évolué (T5.1.1.1). Cela s'explique entre autres par le progrès des méthodes de relevé

Historique des enquêtes sur le comportement de la population en matière de transports

T5.1.1.1

Année	Échantillon	Moment	Méthode	Points forts/nouveautés
1974	2 114 ménages, toutes les personnes à partir de 6 ans	1 jour de référence, en automne	Combinaison d'enquête écrite et orale	Etude du budget temps et relevé de toutes les activités journalières
1979	2 000 ménages, toutes les personnes à partir de 14 ans	2 jours de référence, en automne		
1984	3 513 ménages, toutes les personnes à partir de 10 ans	1 jour de référence, au printemps	Enquête écrite	Concept des déplacements sur le modèle du relevé allemand KONTIV
1989	20 472 ménages, toutes les personnes à partir de 10 ans			
1994	16 570 ménages 18 020 personnes à partir de 6 ans			Relevé sur la base du concept des étapes
2000	27 918 ménages 29 407 personnes à partir de 6 ans			
2005	31 950 ménages 33 390 personnes à partir de 6 ans	1 jour de référence, réparti sur toute l'année	Enquête téléphonique assistée par ordinateur (technique CATI)	Concept des étapes avec géocodage pendant l'interview
2010	59 971 ménages 62 868 personnes à partir de 6 ans			Concept des étapes avec géocodage et saisie des itinéraires pendant l'interview
2015	57 090 ménages 57 090 personnes à partir de 6 ans			

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

5.1.2 Déroulement des interviews et saisie des itinéraires empruntés

Comme en 2010, un institut de sondage spécialisé a mené l'enquête 2015 en recourant à la technique des interviews téléphoniques assistées par ordinateur (CATI). L'interview a duré en moyenne environ 26 minutes. Elle comprenait d'une part un module de base dans lequel la possession de véhicules et les étapes d'un jour de référence déterminé étaient relevés, ainsi que toute une série d'informations sociodémographiques relatives à la personne cible et à son ménage. D'autre part, les participants étaient interrogés dans le cadre d'un module supplémentaire attribué de manière aléatoire. Il s'agissait des quatre modules suivants:

- Questions sur les voyages d'une journée
- Questions sur les voyages avec nuitées
- Questions sur la mobilité douce et la situation professionnelle
- Questions sur la politique des transports

Chacun des trois premiers modules était attribué à 30% de l'échantillon. Les questions sur la politique des transports ont été posées aux 10% restant, si la personne était âgée de 18 ans au moins.

Les renseignements géographiques concernant la destination des étapes des personnes ont été géocodés directement pendant l'interview, c'est-à-dire associés à des coordonnées géographiques (G5.1.2.1). De plus, l'itinéraire choisi par les sondés a été enregistré.

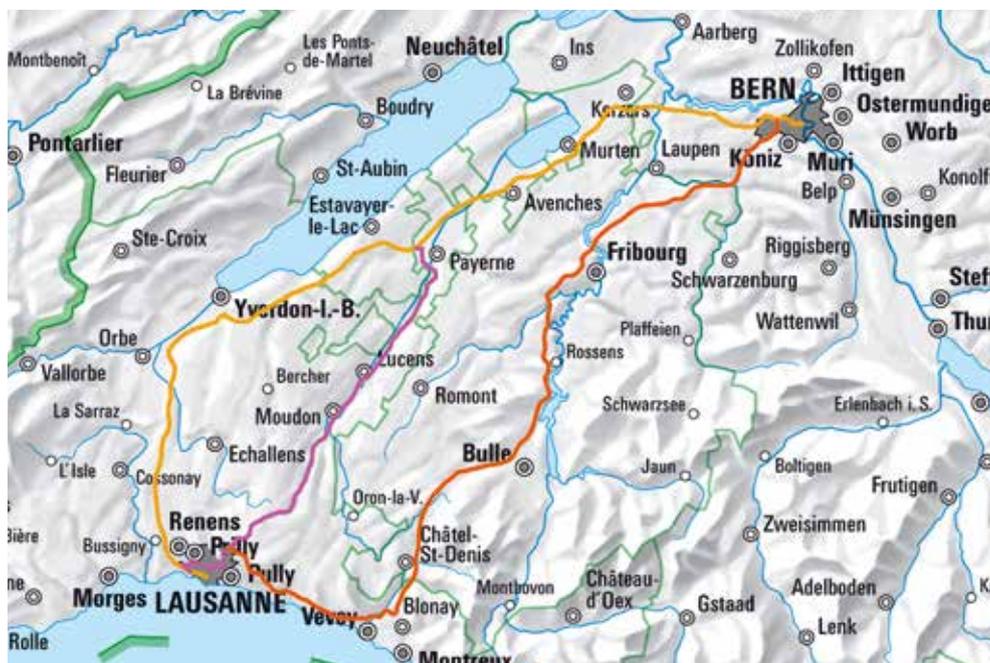
Pour le microrecensement 2015, les distances parcourues en transport individuel motorisé (TIM) et en transports publics (TP) ont été déterminées à l'aide du même outil cartographique que pour l'enquête 2010, lors de laquelle il avait été mis en place pour la première fois. Comme pour l'enquête 2010, l'outil cartographique recourt à plusieurs bases de données pour faciliter la recherche des destinations et le routage entre origines et destinations, entre autre: le registre des bâtiments et logements (RegBL), le registre des entreprises et des établissements (BUR), les tableaux horaires officiels des TP suisses (HAFAS).

L'outil cartographique présente entre autre l'avantage de permettre une analyse des étapes et des distances recensées en fonction des catégories de routes (voir chapitre 3.3.2). En s'appuyant sur les informations des horaires, les étapes et les distances des transports publics peuvent être réparties entre le trafic longues distances et le trafic régional (voir chap. 3.3.3 pour le trafic ferroviaire).

La procédure est différente pour les étapes parcourues à pied et à vélo: en 2015, ces dernières sont en effet définies sur la base des estimations de distances fournies par les sondés. Des analyses approfondies ont permis de montrer que la digitalisation des réseaux de transport n'était pas encore assez précise pour les parcours piétons et les trajets à vélo et ne permettait pas d'utiliser un programme de calcul pour ces moyens de transport. Ainsi, souvent, les sentiers pris comme raccourcis ou les petits chemins à travers les terrains et les places ne sont pas représentés dans les réseaux de transports digitalisés.

Exemple de saisie de l'itinéraire emprunté

G 5.1.2.1



Choix de l'itinéraire

- Variante 1: par l'autoroute A1
- Variante 2: par la route cantonale
- Variante 3: par l'autoroute A12

Sources: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT); swisstopo

© OFS 2017

5.2 Echantillon et pondération

Pour l'enquête 2015, plus de 57 000 interviews ont été réalisées. La Confédération en a financé environ 41 000 et, comme en 2010, les cantons ont contribué à l'enquête en cofinçant plus de 16 000 interviews supplémentaires sur leur territoire (densification). Avec celles-ci, il est possible de fournir une représentation géographique plus précise, notamment au niveau des agglomérations. Les cantons effectueront leurs propres analyses et en publieront les résultats.

Afin d'obtenir des résultats représentatifs, les personnes à interroger ont été sélectionnées de façon aléatoire à l'aide du cadre d'échantillonnage pour les enquêtes auprès des personnes et des ménages (SRPH) de l'Office fédéral de la statistique. Par rapport à l'enquête 2010, celui-ci présente l'avantage de contenir déjà une série de données sociodémographiques qui n'ont plus besoin d'être recueillies lors de l'interview téléphonique. Ce nouveau cadre d'échantillonnage permet également d'inclure dans l'échantillon des personnes sans numéro de téléphone connu. La procédure consiste alors à demander cette information dans la lettre de contact. Le passage au SRPH implique enfin de n'interroger plus qu'une seule personne cible par ménage.

Même si la participation au microrecensement est facultative, le taux de participation atteignait 53% en 2015, soit une valeur relativement élevée (T 5.2.1). Ceci est important pour la fiabilité des résultats.

Les ménages et les personnes ont été pondérés selon une procédure établie, afin que les résultats soient représentatifs de toute la population (informations complémentaires dans le rapport de méthode). D'une part cette pondération compense les échantillons plus importants dans les régions de densification, d'autre part elle tient compte du fait que certains groupes (p. ex. les jeunes célibataires) sont plus difficiles à contacter.

5.3 Intervalle de confiance

Malgré l'ampleur de l'enquête MRMT, les résultats doivent être interprétés avec une prudence particulière pour les groupes de population les plus réduits. C'est pourquoi les intervalles de confiance sont indiqués dans le recueil de tableaux, consultable sur le site Internet de l'OFS (sous: www.mrmt.bfs.admin.ch). Les intervalles de confiance permettent de quantifier l'incertitude statistique des résultats (voir l'exemple dans le tableau T 5.3.1). Elles sont particulièrement importantes lorsque l'analyse porte sur:

- les différences entre les groupes
- les différences dans le temps

Echantillon et part d'interviews valables du microrecensement mobilité et transports 2015 T 5.2.1

	Nombre	Part, en %
Echantillon: personnes contactées sans les personnes dont on a appris qu'elles étaient décédées ou parties à l'étranger	106 889	100,0
Non joignables lettres non délivrables, numéros de téléphone non valables, aucune réponse, etc.	33 367	31,2
Interviews refusées, impossibles ou incomplètes impossibles p. ex. pour des problèmes linguistiques ou de santé	16 432	15,4
Interviews valables	57 090	53,4

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

Exemple d'intervalles de confiance

Comme présentés dans les tableaux du microrecensement mobilité et transports publiés sur Internet

T 5.3.1

Groupe	Nombre de personnes interrogées	Distance journalière, en km	+/-
Population totale (de 6 ans et plus)	57 090	36,8	0,5
de 6 à 17 ans	8 454	24,2	0,9
de 6 à 17 ans les dimanches	1 416	31,3	3,0

+/-: intervalle de confiance de 90%

Exemple de lecture: les personnes âgées de 6 à 17 ans ont parcouru une distance quotidienne moyenne de 24,2 km en 2015 selon le MRMT. L'intervalle de confiance à 90% est de +/- 0,9 km. Cela signifie que la probabilité que la valeur moyenne réelle (c.-à-d. celle que l'on obtiendrait si l'on interrogeait toutes les personnes de 6 à 17 ans et pas seulement un échantillon) se situe entre 23,3 et 25,1 km (24,2 km +/- 0,9 km) est de 90%.

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2017

5.4 Protection des données

Toutes les réponses des personnes interrogées sont traitées de manière strictement confidentielle: une fois l'enquête terminée, elles ont été anonymisées et les informations personnelles comme le nom et le numéro de téléphone ont été effacées de façon à éviter tout recoupement avec des ménages ou des personnes en particulier. Les données recueillies sont uniquement utilisées à des fins statistiques et pour la recherche.

Glossaire

Accessibilité des arrêts des transports publics: Distance entre le logement et l'arrêt des transports publics le plus proche calculé à l'aide du réseau routier.

Achats: → Motif de déplacement qui comprend, outre les achats au sens strict, les démarches à la poste ou à la banque et les déplacements effectués pour recourir à des services (visites chez le médecin, p. ex.).

Activité extérieure non sportive: Type d'activité, sous-catégorie du → motif de déplacement → loisirs. Activité exercée en plein air, se distinguant des activités sportives par son faible degré de sollicitation physique. En font partie les promenades, les haltes dans les parcs ou au bord des lacs.

Activité professionnelle, voyage de service: → Motif de déplacement qui englobe tous les déplacements accomplis dans le cadre du travail. En font partie les déplacements des chauffeurs et livreurs, les déplacements à des séances, etc. En revanche, les trajets vers le lieu de travail forment une catégorie propre appelée → déplacements pour le travail. Les activités professionnelles et voyages de service sont aussi abrégés en «déplacements professionnels».

Agglomération: Groupe de communes à caractère urbain comptant plus de 20 000 habitants, correspondant à la typologie territoriale de l'OFS «Espace à caractère urbain 2012» (OFS 2014). Les agglomérations se composent d'un centre densément habité et (en général) d'une couronne de communes.

Autres motifs de déplacement: Catégorie collective formée de tous les → motifs de déplacement qui ne sont pas énumérés explicitement dans les tableaux et les graphiques. En font partie le motif «autres», les motifs non connus («ne sait pas» «pas d'indication») ainsi que le → retour à la maison si ce dernier ne peut être attribué à un autre motif de déplacement. La catégorie «autres motifs de déplacement» est abrégée en «autres» dans les tableaux et les graphiques.

Autres moyens de transport: Catégorie collective formée de tous les moyens de transport qui ne font partie ni de la mobilité douce, ni du → transport individuel motorisé, ni non plus des → transports publics. Dans cette publication, ces moyens de transport sont les suivants: taxi, autocar, camion, bateau, avion, téléphérique/train à crémaillères, → engins assimilables à des véhicules et «autres». Dans de nombreux graphiques et tableaux, les moyens de transport susmentionnés sont indiqués explicitement et la catégorie «autres moyens de transport» s'en trouve réduite d'autant. À l'inverse, cette catégorie peut s'accroître si la mobilité douce, le TIM ou les TP (respectivement les moyens de transport figurant dans ces groupes) ne sont pas tous indiqués explicitement dans un graphique ou un tableau. La catégorie «autres moyens de transport» est abrégée en «autres» dans les tableaux et les graphiques.

Boucle: Unité décrivant le comportement en matière de transports. On entend par boucle une succession de déplacements commençant et se terminant au domicile. Voir aussi → chap. 3.2.3

Centres urbains: Espace composé des communes-centres et des → agglomérations ainsi que des communes-centres situées hors agglomérations, selon la typologie territoriale de l'OFS «Espace à caractère urbain 2012» (OFS 2014). Les centres urbains répondent à certains critères de taille et de densité au niveau des habitants et des emplois.

Chômeur: → Personne qui n'était pas active occupée au cours de la semaine précédant le jour d'enquête, qui a cherché activement un emploi au cours des quatre semaines précédentes et qui était disponible pour travailler.

Circuit: → Boucle ne couvrant qu'un seul → déplacement commençant au domicile et y revenant, sans déplacement complémentaire pour d'autres activités. Il s'agit fréquemment de promenades, de tours en jogging ou à vélo, etc.

Correspondance / changement de moyen de transport: → Motif de déplacement enregistré à titre indicatif. Dans les exploitations de données selon les motifs, les étapes correspondantes sont toutefois toujours attribuées à d'autres motifs (le plus souvent à celui de la prochaine étape ayant un motif différent).

Courbe de variation journalière: Représentation de l'évolution temporelle des déplacements au fil de la journée. La courbe de variation journalière montre à quels moments de la journée les → personnes mobiles effectuent leurs → déplacements. Elle définit ainsi la variation temporelle de la charge de trafic (p. ex. heures de pointe et heures creuses de la journée) dans une infrastructure de transport ou sur un territoire donné. Les courbes de variation journalière peuvent entre autres être établies pour divers jours de la semaine, groupes de population, moyens de transport et motifs de déplacement. Voir aussi → chap. 3.1, 3.3.1, 3.4.1

Cyclomoteur: Deux-roues motorisé dont la vitesse maximale est limitée à 30 km/h et la cylindrée à 50 cm³. L'âge minimum pour conduire un cyclomoteur est de 14 ans.

Degré d'urbanisation: Désignation d'une variable ordinale qui décrit le degré d'urbanisation d'un espace considéré. Dans ce rapport, on fait la distinction entre le → centre urbain, → l'espace sous influence des centres urbains et → l'espace hors influence des centres urbains, selon la typologie territoriale de l'OFS «Espace à caractère urbain 2012» (OFS 2014).

Déplacement: Unité pour décrire le comportement en matière de transports. Un déplacement commence au moment où une personne se met en mouvement dans un certain but (p. ex. se rendre à son lieu de travail) ou avec une certaine intention (p. ex. faire des achats). Une fois la destination atteinte, le déplacement est terminé. Un nouveau déplacement commence lorsque le motif change, quand le retour à la maison est commencé ou après un arrêt intermédiaire d'une certaine durée. Un déplacement peut être constitué d'une ou de plusieurs → étapes et donc être accompli en utilisant un ou plusieurs → moyens de transport. Voir aussi → chap. 3.2.3

Déplacement professionnel: → Activité professionnelle, voyage de service

Deux-roues motorisé: Groupe de moyens de transport qui englobe les motocycles, les → motocycles légers et les → cyclomoteurs. Les vélos électriques ne font pas partie de cette catégorie et sont attribués à la → mobilité douce.

Disponibilité des véhicules: Variable qui indique si la personne interrogée a un véhicule toujours à disposition, si elle peut en disposer sur demande (après concertation avec d'autres personnes) ou si elle n'en a pas du tout à disposition.

Distance journalière: Distance parcourue en moyenne par personne et par jour (sauf indication contraire uniquement sur le territoire suisse). La distance journalière est relevée selon le principe de la → mobilité du jour de référence.

Engin assimilé à un véhicule: Moyen de locomotion à roues ou à roulettes mu par la seule force musculaire des utilisateurs. Entrent dans cette catégorie les patins à roulettes, les rollers, les planches à roulettes, les trottinettes, mais pas les vélos. Dans le MRMT, les chaises roulantes font partie de cette catégorie, ce qui n'est pas le cas dans la définition légale des engins assimilés à des véhicules.

Espace hors influence des centres urbains: Communes rurales sans caractère urbain selon la typologie territoriale de l'OFS «Espace à caractère urbain 2012» (OFS 2014).

Espace sous influence des centres urbains: Espace composé des communes de la couronne d'agglomération et des communes multi-orientées, selon la typologie territoriale de l'OFS «Espace à caractère urbain 2012» (OFS 2014).

Étape: Unité décrivant le comportement en matière de transports. Une étape fait 25 mètres au minimum. Une nouvelle étape commence à chaque changement de → moyen de transport ou de → motif de déplacement. Les changements de lieu à l'intérieur des bâtiments ou de certaines aires (fermes, cours de récréation, domaines skiables, installations de loisirs, etc.) ne constituent pas une étape. Voir aussi → chap. 3.2.3

Formation: → Motif de déplacement qui englobe tout déplacement effectué pour atteindre n'importe quel type de lieu de formation (école, université, local de cours, etc.).

Géocodage: Attribution d'informations spatiales à un ensemble de données. Dans le MRMT 2015, les coordonnées géographiques ont été attribuées aux éléments suivants: domicile du ménage, lieu de formation/école, lieu de travail, résidences secondaires, point de départ et d'arrivée de chaque → étape (et donc de chaque déplacement) et de chaque → voyage d'une journée ou → voyage avec nuitées.

Indice de masse corporelle (IMC): Indicateur pondéral (voir encadré → chap. 3.5.4).

Intervalle de confiance Fourchette à l'intérieur de laquelle se trouve la vraie valeur d'un paramètre (p. ex. de la valeur moyenne) selon une certaine probabilité. Les résultats des données recueillies le jour de référence comprennent toujours une incertitude, car ils ne concernent qu'une partie de la population (la population de référence). Cette incertitude statistique peut être déterminée en calculant un intervalle de confiance pour les pourcentages et les valeurs moyennes. Plus la conclusion sur la population en fonction de l'échantillon de référence est incertaine, plus les bornes sont éloignées l'une de l'autre. Le degré d'incertitude dépend entre autres de la taille de l'échantillon et de la variation des caractéristiques considérées. Voir aussi → chap. 5.3 Les intervalles de confiance (probabilité de 90%) pour les données présentées dans les graphiques et les tableaux de ce rapport sont indiqués dans le → recueil de tableaux publié en ligne dans le → paquet de données.

Loisirs: → Motif de déplacement qui englobe tous les trajets accomplis en relation avec des activités de loisirs. Les trajets pour les loisirs peuvent être subdivisés en plusieurs catégories sur la base des indications fournies par les personnes interrogées (types d'activité → chap. 3.4.5).

Mobilité: Dans le MRMT tous les trajets de 25 mètres au minimum effectués par des personnes en dehors de bâtiments et de certaines aires (fermes, cours de récréation, domaines skiables, installations de loisirs, etc.).

Mobilité annuelle: Distance globale moyenne parcourue en une année par une personne résidant en Suisse sur le territoire national et à l'étranger. Elle se compose de la → mobilité au quotidien, des → voyages d'une journée et des → voyages avec nuitées. La mobilité annuelle est calculée en complétant la mobilité du jour de référence par les trajets aller des voyages avec nuitées.

Mobilité au quotidien: → Mobilité dans l'environnement familial d'une personne. Elle est définie à partir de la → mobilité annuelle moins les → voyages d'une journée et les → voyages avec nuitées. Dans ces derniers, la personne concernée quitte par définition son environnement familial.

Mobilité douce: Trajets à pied et à vélo, y compris les → vélos électriques (les → engins assimilables à des véhicules sont classés sous → autres moyens de transport).

Mobilité du jour de référence: Concept de relevé du comportement en matière de transports qui est utilisé d'une manière générale dans le présent rapport, sauf dans les chapitres 3.7 et 3.8. Est relevée la mobilité d'une personne interrogée au cours d'un jour de référence défini pour l'interview. Le jour de référence est généralement le jour précédant celui de l'interview. La mobilité du jour de référence ne comprend donc pas une grande partie des voyages aller dans le cadre de → voyages avec nuitées, car la personne sélectionnée n'est généralement pas joignable à son domicile le lendemain de son départ.

Module supplémentaire: Groupe thématique de questions qui n'ont été posées qu'à une partie des → personnes cible. Le MRMT 2015 comptait quatre modules supplémentaires: questions sur les voyages d'une journée, questions sur les voyages avec nuitées, questions sur la mobilité douce et la profession et questions sur les opinions relatives à la politique des transports. Voir aussi → chap. 5.1.2

Motif: → Motif de déplacement.

Motif de déplacement: Raison pour laquelle des → étapes et des étapes agrégées en → déplacements sont parcourues. Dans le MRMT, les motifs de déplacement suivants ont été distingués dans le relevé des étapes: → correspondance/changement de moyen de transport (à titre indicatif), → travail, → formation, → achats → activité professionnelle et voyage de service, → loisirs, → services et accompagnement → retour à la maison (à titre indicatif).

Motocycle léger: → Deux-roues motorisé dont la vitesse maximale est limitée à 45 km/h et la cylindrée à 50 cm³. L'âge minimum pour conduire un motocycle léger est de 16 ans.

Moyen de transport: Dans le MRMT, on distingue les moyens de transport suivants: à pied, vélo, → vélo électrique, motocycle, → motocycle léger, motocycle en tant que conducteur, motocycle en tant que passager, voiture en tant que conducteur, voiture en tant que passager, train, car postal, tram, bus, taxi, autocar, camion, bateau, avion, train à crémaillère/téléphérique, télécabine, télésiège, téléski, → engins assimilés à des véhicules, autres.

Moyen de transport principal: → Moyen de transport principal d'un → déplacement ou d'un → voyage.

Dans le cas des → déplacements, les moyens de transport sont hiérarchisés selon l'ordre suivant: avion, train, car postal, bateau, tram, bus, autres TP, autocar, voiture, camion, taxi, motocycle/motocycle léger, cyclomoteur, vélo/vélo électrique, marche, → engins assimilés à des véhicules, autres. Le moyen de transport utilisé énuméré en premier dans cette liste est qualifié de moyen de transport principal.

Dans les → voyages d'une journée et les → voyages avec nuitées, le moyen de transport principal est celui avec lequel la distance parcourue a été la plus grande (selon les indications des personnes interrogées).

Personne cible: Une personne choisie de manière aléatoire dans la population résidente permanente pour l'interview (une personne cible par ménage, âgée de 6 ans au moins).

Personne mobile: Personne qui, le jour de l'enquête, a entrepris au minimum un → déplacement.

Personne non active: Personne qui n'est ni active occupée, ni → chômeur. Il s'agit principalement de rentiers, de femmes et hommes au foyer et de personnes en formation.

Population: Population résidente permanente de la Suisse âgée de 6 ans et plus, sauf indication contraire.

Possession de véhicules: Variable qui décrit si un ménage possède des véhicules d'une certaine catégorie et leur nombre le cas échéant.

Prestation kilométrique: Total des kilomètres parcourus en une unité de temps (généralement en un an) par des véhicules. Les indications englobent les distances effectuées en Suisse et à l'étranger.

Principe de territorialité: Principe utilisé pour la description du comportement en matière de transports dans des analyses spatiales. Sont analysées les distances parcourues sur le territoire d'une certaine unité spatiale, que ces déplacements soient le fait de personnes vivant dans cette unité ou non (voir encadré → chap. 3.6). Dans le présent rapport, le principe de territorialité n'a

été utilisé que pour la description du comportement en matière de transports dans les agglomérations. Dans les autres cas, c'est le → principe du lieu de domicile qui a été appliqué.

Principe du lieu de domicile: Principe utilisé pour la description du comportement en matière de transports dans des analyses spatiales. Sont analysées toutes les distances parcourues par les habitants d'une certaine unité spatiale, que ces déplacements soient effectués à l'intérieur de cette dernière ou non (→ encadré au chap. 3.6). Le principe du lieu de domicile a été utilisé dans le présent rapport pour la description du comportement en matière de transports selon les → régions linguistiques, le → degré d'urbanisation et les → agglomérations. Le comportement en matière de transports dans les agglomérations a également été analysé selon le → principe de territorialité.

Recueil de tableaux: Collection électronique de tous les tableaux (y compris → intervalles de confiance), du MRMT 2015. Accessible à l'adresse Internet: www.mrmt2015.ch.

Région linguistique: Région définie selon la langue majoritaire de la commune: Suisse alémanique, Suisse romande, Suisse italophone, Suisse romanche. La Suisse romanche, en raison de la petite taille de l'échantillon, ne figure pas dans la présente publication; les → personnes cible correspondantes n'ont été attribuées à aucune autre région linguistique. Pour les valeurs relatives à la Suisse romanche (y compris les → intervalles de confiance), prière de consulter le → recueil de tableaux.

Répartition modale: Répartition de la → distance journalière, du → temps de trajet journalier ou des → étapes et des → déplacements entre les différents → moyens de transport ou groupes de moyens de transport (p. ex. → mobilité douce, → transport individuel motorisé, → transports publics).

Réseau digitalisé: Précision de l'itinéraire emprunté, du point de départ à l'arrivée, à l'aide d'un réseau numérisé et géoréférencé. Le réseau digitalisé sert entre autres à déterminer avec précision les distances couvertes dans le réseau de transports. Voir aussi → chap. 5.1.2

Retour à la maison (ou à un lieu d'hébergement hors du domicile): Ce → motif de déplacement est recensé à titre indicatif. Mais dans les analyses, il est attribué au motif de déplacement de l'aller (en cas de combinaison de déplacements, le retour est attribué au motif ayant mobilisé le plus de temps à destination).

Services et accompagnement: → Motif de déplacement englobant des déplacements privés d'accompagnement. En font partie des activités telles qu'amener et aller chercher des enfants au jardin d'enfants, donner des leçons de conduite privées, etc. Les services rendus dans le cadre des activités professionnelles entrent en revanche dans la catégorie des → activités professionnelles et voyages de service.

Taux de mobilité: Part des → personnes mobiles dans la → population.

Taux d'occupation: Nombre moyen de personnes (conducteur et passagers inclus) par véhicule.

Temps de trajet journalier: Temps passé en moyenne par personne et par jour dans les déplacements (sauf indication contraire uniquement sur le territoire suisse). Ce temps correspond ainsi au temps nécessaire pour couvrir la → distance journalière. Il est relevé selon le principe de la → mobilité du jour de référence. Dans le présent rapport, le temps de trajet journalier est indiqué en tenant compte des temps d'attente et de correspondance, sauf dans les ventilations selon les → moyens de transport.

Transport individuel motorisé (TIM): Groupe de moyens de transport qui englobe les voitures (= voitures de tourisme), les motocycles, les → motocycles légers et les → cyclomoteurs. Les camions, les autocars et les taxis ont été attribués à la catégorie → autres moyens de transport (sauf indication contraire) en raison de leurs propriétés spécifiques ou de la difficulté à les classer de manière claire.

Transports publics (TP): Groupe de moyens de transport qui englobe le train, le car postal, le tram et le bus. En revanche, s'ils ne sont pas mentionnés explicitement dans les graphiques et les tableaux, le taxi, le bateau, le téléphérique et l'avion ont été attribués à la catégorie → autres moyens de transport, en raison de la difficulté à les classer de manière claire.

Travail: → Motif de déplacement qui englobe les déplacements pendulaires entre le domicile et le lieu de travail ainsi que les trajets entre d'autres lieux et celui du travail (voir encadré → chap. 3.4.2).

Vélo électrique: Vélo avec assistance électrique. Les indications dans le rapport englobent les vélos électriques «rapides» et ceux qui sont «lents». Les premiers doivent être munis d'une plaque d'immatriculation jaune en raison d'une puissance de moteur relativement élevée et d'une assistance au pédalage même au-delà d'une vitesse de 25 km/h. Les vélos électriques ne peuvent être utilisés que par des personnes de 14 ans et plus (avec permis de conduire M). Dans le présent rapport, les vélos électriques sont attribués au groupe des moyens de transport de la → mobilité douce.

Voitures de tourisme: Synonyme de voiture.

Voyage: Changement de lieu hors du quotidien. Les voyages complètent la → mobilité au quotidien. On fait la distinction entre → voyage d'une journée et → voyage avec nuitées.

Voyage à l'étranger: → Voyage avec au moins un point (départ, arrivée, halte intermédiaire ou nuitée) à l'étranger. Les voyages à l'étranger comportent généralement aussi des distances parcourues sur le territoire suisse.

Voyage avec nuitées: → Voyage impliquant au moins une nuitée passée hors du domicile (indépendamment de la distance couverte). Ne sont pas considérés ici les voyages qui se répètent régulièrement (une ou plusieurs fois par semaine). Dans le MRMT, les → personnes cible ont été interrogées sur les voyages avec nuitées qu'elles ont accomplis au cours des quatre mois (120 jours) précédant le jour d'enquête. Les personnes cible ont déterminé elles-mêmes si les critères définissant un voyage avec nuitées étaient remplis. Les distances des voyages ont été enregistrées à partir des distances évaluées par les personnes interrogées, donc sans recours à un → réseau digitalisé. Les indications dans le rapport incluent en sus des distances du voyage aller et retour les trajets effectués sur place.

Voyage d'une journée: Voyage de trois heures au minimum (temps de l'aller, du retour et du séjour compris), se termine le même jour par le retour au domicile et a lieu en dehors de l'environnement familial de la personne qui voyage. Il s'agit donc d'excursions ou de sorties similaires. Ne sont pas considérés comme voyages d'une journée les changements de lieu qui se répètent régulièrement (une ou plusieurs fois par semaine). Dans l'enquête les → personnes cible ont été interrogées sur les voyages d'une journée qu'elles ont accomplis au cours des deux semaines précédant le jour d'enquête. Les personnes cible ont déterminé elles-mêmes si les critères définissant un voyage d'une journée étaient remplis. Les distances des voyages ont été enregistrées à partir des distances évaluées par les personnes interrogées, donc sans recours à un → réseau digitalisé. Les indications dans le rapport incluent en sus des distances du voyage aller et retour les trajets effectués sur place.

Voyage en avion: → Voyage avec nuitées pour lequel le → moyen de transport principal utilisé est l'avion. Les indications relatives aux distances dans le rapport incluent en sus du voyage aller et retour les trajets sur place.

Voyage sur le territoire national: → Voyage dont tous les lieux saisis (départ, arrivée, halte intermédiaire, nuitée) sont exclusivement en Suisse.

Abréviations

AG	Abonnement général des transports publics
ARE	Office fédéral du développement territorial
CATI	Interview téléphonique assistée par ordinateur (Computer-Assisted Telephone Interviewing)
HAFAS	HaCon système de calcul d'itinéraire (Référence : www.tableaux-horaires.ch)
IMC	Indice de masse corporelle
MRMT	Microrecensement mobilité et transports
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
OFROU	Office fédéral des routes
OFS	Office fédéral de la statistique
OFT	Office fédéral des transports
REE	Registre des entreprises et des établissements
RegBL	Registre fédéral des bâtiments et des logements
SRPH	Cadre d'échantillonnage pour les enquêtes auprès des personnes et des ménages
TIM	Transport individuel motorisé
TP	Transports publics

Bibliographie et sources

ARE 2013: Freizeitverkehr in der Schweiz. Entwicklung seit 1994 und Analyse des Rückgangs 2005 bis 2010, Bundesamt für Raumentwicklung, Bern (disponible uniquement en allemand avec résumé en français)

OFROU 2016: Trafic et disponibilité des routes nationales
Rapport annuel 2015, Office fédéral des routes, Berne

OFS 2017: Qualité de vie dans les villes et agglomérations (agglomération 2012): contexte démographique, Tableau STATTAB px-x-2105000000_202, Office fédéral de la statistique, Neuchâtel [16.5.2017]

OFS 2016a: Transports publics (trafic marchandises rail inclus) – vue d'ensemble, tableau, su-f-11.07.01.01, Office fédéral de la statistique, Neuchâtel [16.5.2017]

OFS 2016b: La pendularité en Suisse 2014, Office fédéral de la statistique, Neuchâtel

OFS 2014: L'espace à caractère urbain en Suisse en 2012. Une nouvelle définition des agglomérations et d'autres catégories d'espace urbain, Office fédéral de la statistique, Neuchâtel

Programme des publications de l'OFS

En tant que service statistique central de la Confédération, l'Office fédéral de la statistique (OFS) a pour tâche de rendre les informations statistiques accessibles à un large public. Il utilise plusieurs moyens et canaux pour diffuser ses informations statistiques par thème.

Les domaines statistiques

- 00 Bases statistiques et généralités
- 01 Population
- 02 Espace et environnement
- 03 Travail et rémunération
- 04 Économie nationale
- 05 Prix
- 06 Industrie et services
- 07 Agriculture et sylviculture
- 08 Énergie
- 09 Construction et logement
- 10 Tourisme
- 11 Mobilité et transports
- 12 Monnaie, banques, assurances
- 13 Protection sociale
- 14 Santé
- 15 Éducation et science
- 16 Culture, médias, société de l'information, sport
- 17 Politique
- 18 Administration et finances publiques
- 19 Criminalité et droit pénal
- 20 Situation économique et sociale de la population
- 21 Développement durable, disparités régionales et internationales

Les principales publications générales

L'Annuaire statistique de la Suisse



L'Annuaire statistique de la Suisse de l'OFS constitue depuis 1891 l'ouvrage de référence de la statistique suisse. Il englobe les principaux résultats statistiques concernant la population, la société, l'État, l'économie et l'environnement de la Suisse.

Le Mémento statistique de la Suisse



Le mémento statistique résume de manière concise et attrayante les principaux chiffres de l'année. Cette publication gratuite de 52 pages au format A6/5 est disponible en cinq langues (français, allemand, italien, romanche et anglais).

Le site Internet de l'OFS: www.statistique.ch

Le portail Statistique suisse est un outil moderne et attrayant vous permettant d'accéder aux informations statistiques actuelles. Nous attirons ci-après votre attention sur les offres les plus prisées.

La banque de données des publications pour des informations détaillées

Presque tous les documents publiés par l'OFS sont disponibles gratuitement sous forme électronique sur le portail Statistique suisse (www.statistique.ch). Pour obtenir des publications imprimées, vous pouvez passer commande par téléphone (058 463 60 60) ou par e-mail (order@bfs.admin.ch).
www.statistique.ch → Trouver des statistiques → Catalogues et banques de données → Publications

Vous souhaitez être parmi les premiers informés?

Abonnez-vous à un Newsmail et vous recevrez par e-mail des informations sur les résultats les plus récents et les activités actuelles concernant le thème de votre choix.
www.news-stat.admin.ch

STAT-TAB: la banque de données statistiques interactive

La banque de données statistiques interactive vous permet d'accéder simplement aux résultats statistiques dont vous avez besoin et de les télécharger dans différents formats.
www.stattab.bfs.admin.ch

Statatlas Suisse: la banque de données régionale avec ses cartes interactives



L'atlas statistique de la Suisse, qui compte plus de 3 000 cartes, est un outil moderne donnant une vue d'ensemble des thématiques régionales traitées en Suisse dans les différents domaines de la statistique publique.
www.statatlas-suisse.admin.ch

Pour plus d'informations

Service de renseignements statistiques de l'OFS

058 463 60 11, info@bfs.admin.ch

Quelles distances les personnes résidant en Suisse parcourent-elles quotidiennement? Dans quels buts se déplacent-elles? Et quels moyens de transport utilisent-elles? Le microrecensement mobilité et transports, réalisé tous les cinq ans par l'Office fédéral de la statistique (OFS) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE), fournit des réponses à de telles questions concernant le comportement de la population en matière de transports. Ce rapport présente les principaux résultats de l'enquête de 2015 et les compare avec ceux des éditions précédentes. Il se penche aussi sur le comportement en matière de transports de divers groupes de population et sur les transports dans les agglomérations.

Commandes d'imprimés

Tél. 058 463 60 60
Fax 058 463 60 61
order@bfs.admin.ch

Prix

Fr. 19.– (TVA excl.)

Téléchargement

www.statistique.ch (gratuit)

Numéro OFS

841-1500

ISBN

978-3-303-11263-2

La statistique www.la-statistique-compte.ch
compte pour vous.