



06.04.203

---

# Microrecensement mobilité et transports

## Analyses supplémentaires possibles

---

Referenz/Aktenzeichen: COO.2093.100.5.703995

### 1 Introduction

Depuis 1974, l'[Office fédéral de la statistique \(OFS\)](#) et l'[Office fédéral du développement territorial \(ARE\)](#) réalisent tous les 5 ans le microrecensement mobilité et transports (MRMT), une étude statistique sur le comportement de la population en matière de transports. En 2021, 55'018 personnes ont été interrogées par téléphone sur les points suivants :

- possession de véhicules, permis de conduire et abonnements ;
- mobilité quotidienne (nombre de trajets, temps nécessaire, distances) ;
- motif du déplacement et moyen de transport utilisé ;
- voyages d'une journée et voyages avec nuitées ;
- opinion sur la politique des transports en Suisse.

Les données récoltées donnent une image détaillée du comportement de la population suisse en matière de mobilité. Elles servent de base statistique pour l'élaboration et la mesure des résultats de politiques publiques, ainsi que de données de base pour des analyses approfondies du développement des transports et du territoire.

Le but de ce document est, d'une part, d'informer les organismes de recherche et les institutions actives dans le domaine de la planification des transports et du territoire de la disponibilité des données du microrecensement mobilité et transports (MRMT). Il s'agit d'autre part d'éveiller l'intérêt pour des analyses additionnelles.

Le rapport final du MRMT résume les résultats. Davantage de données se trouvent dans le [recueil de tableaux](#). Les résultats du rapport final et du recueil de tableaux offrent une vision globale des comportements liés à la mobilité en Suisse. Les données du MRMT servent également de base pour des analyses approfondies, pouvant être effectuées par des universités, des offices fédéraux, des cantons, des régions ainsi que par des bureaux de conseil privés.

En complément au MRMT, l'ARE a mené un [enquête sur les préférences déclarées \(stated preference\)](#). Les données récoltées permettent de mieux comprendre le **choix de moyen de transport et d'itinéraire**. Comme pour celles du MRMT, les données du sondage de préférences déclarées sont disponibles pour des analyses additionnelles ([accès aux données](#)).

## 2 Analyses supplémentaires possibles

Les données du MRMT peuvent être utilisées pour des analyses descriptives ainsi que pour des modèles d'estimation. Les données géoréférencées des étapes parcourues sont disponibles et complètent les données recueillies par le questionnaire. La combinaison de ces données spatiales avec les données sociodémographiques du questionnaire permet d'élargir le champ des possibilités d'analyses.

Dans la liste suivante, des dimensions et des questions possibles pour les évaluations sont décrites. Selon la question, il peut être intéressant de faire des comparaisons entre différents espaces, groupes de population, moyens de transport, motifs de mobilité ou au fil du temps :

### Aspects spatiaux

- Effets de la structure et de la densité de l'habitat sur le comportement de mobilité
- Effets de l'accessibilité sur le comportement de mobilité
- Mobilité dans les agglomérations
- Mobilité dans les espaces urbains/ruraux

### Aspects sociodémographiques

- Influence des facteurs sociodémographiques sur la possession d'instruments de mobilité (véhicule, permis de conduire, abonnements) et sur le comportement de mobilité
- Comportement de mobilité spécifique selon les classes d'âge ou de revenu
- Influence de la possibilité de travailler à domicile ou de la possession d'une résidence secondaire sur le comportement de mobilité.
- Lien entre santé et mobilité

### Choix de moyen de transport et motifs de déplacement

- Déterminants de la répartition modale, identification des potentiels de transferts
- Analyses par mode de transport (p. ex. longueur du trajet, technologies de propulsion)
- Analyses par motif de déplacement (p. ex. analyse des chaînes d'activité et des boucles).
- Interactions entre différentes activités de loisirs (par ex. local vs voyage à l'étranger)
- Analyses de l'intermodalité (combinaison de moyens de transport).

### Énergie et environnement\*

- Calcul de la consommation d'énergie par véhicule ou par groupe de population.
- Calcul des émissions de CO<sub>2</sub>, de l'impact environnemental au travers de la pollution atmosphérique et sonore.

\* en combinaison avec des facteurs d'émission qui ne font pas partie du jeu de données MRMT, mais qui peuvent être complétés

### Changements de comportement

- Effets de la pandémie Covid-19 sur les comportements de mobilité
- Lien entre les attitudes politiques et le comportement de mobilité ou les caractéristiques sociodémographiques
- Analyse des facteurs d'influence sur le choix de moyen de transport et de l'itinéraire (voir aussi le jeu de données de [l'enquête SP](#)).
- Analyse des effets des infrastructures de transport ou des lieux à forte fréquentation
- Analyse des comportements de mobilité au cours de la journée et de la semaine (voir aussi le jeu de données de [l'enquête SP](#))

### Aspects économiques

- Dépenses et temps utilisé pour la mobilité
- Impacts économiques de la mobilité
- Impacts touristiques des voyages (voyages d'une journée, voyages avec nuitées)
- Interaction entre l'accessibilité/mobilité et le marché du logement ou du travail, analyse des choix d'emplacement

### 3 Le microrecensement mobilité et transports

En 2021, une enquête sur le comportement en matière de mobilité de la population suisse a été réalisée pour la dixième fois. La méthodologie d'enquête a subi d'importants changements au fil des ans, permettant ainsi d'augmenter continuellement la qualité des données récoltées (cf. Tableau 1 : Modifications méthodologiques du MRMT).

Dans l'enquête 2021, de nouvelles questions sur le sharing ont été ajoutées, [le module de questions concernant les opinions sur la politique des transports](#) a été entièrement revu et le routage géographique pour les étapes à vélo a été utilisé pour la première fois. En outre, une question a été posée sur l'impact de la pandémie de Covid-19 sur les comportements de mobilité. Une version abrégée du questionnaire est consultable sur la page internet de l'ARE.

Année	Échantillon		Période de référence	Méthode	Points principaux/nouveautés
	Ménages	Personnes			
1974	2'114 ménages	Toutes les personnes dès 6 ans	1 jour de référence, en automne	Combinaison d'enquêtes écrite et orale	Étude du budget-temps et relevé de toutes les activités quotidiennes
1979	2'000 ménages	Toutes les personnes dès 14 ans	2 jours de référence, en automne		
1984	3'513 ménages	Toutes les personnes dès 10 ans	1 jour de référence, au printemps	Enquête écrite	Concept des déplacements sur le modèle de l'enquête allemande KONTIV
1989	20'472 ménages				
1994	16'570 ménages	18'020 personnes dès 6 ans	1 jour de référence, réparti sur toute l'année	Enquête téléphonique assistée par ordinateur (CATI)	Enquête sur la base du concept des étapes
2000	27'918 ménages	29'407 personnes dès 6 ans			
2005	31'950 ménages	33'390 personnes dès 6 ans			Concept des étapes avec géocodage pendant l'interview
2010	59'971 ménages	62'868 personnes dès 6 ans			Concept des étapes avec géocodage et saisie des itinéraires pendant l'interview
2015	57'090 ménages	57'090 personnes dès 6 ans			
2021	55'018 ménages	55'018 personnes dès 6 ans			

Tableau 1: Modifications méthodologiques du MRMT

#### 3.1 Le microrecensement et la pandémie de COVID-19

Pour respecter le rythme de relevé habituel de cinq ans, le dernier MRMT aurait dû se dérouler en 2020. Au début de l'année 2020, les entretiens de personnes ont pu être réalisés selon le calendrier prévu. Mais en mars 2020, la vie publique a été en grande partie gelée en raison de la première vague de la pandémie de COVID-19 (avec une offre en transports publics considérablement réduite). Il a donc été décidé d'interrompre l'enquête et de la reporter à 2021.

Même si la pandémie a continué d’influer en 2021 sur le comportement en matière de mobilité, l’OFS et l’ARE ont choisi de ne pas différer l’enquête une nouvelle fois, ni de renoncer complètement à cette édition du MRMT. En effet, l’offre de transports et les possibilités de déplacement, du moins à l’intérieur du pays, n’étaient plus limitées en 2021. De plus, il n’était possible d’évaluer le temps que prendrait un «retour à la normale» des transports, sans effets temporaires de la pandémie.

Les données MRMT de l’enquête interrompue de 2020, c’est-à-dire durant les semaines juste avant le début de la pandémie, ne sont pas restées inutilisées. Dans le cadre d’une analyse expérimentale, elles ont été comparées avec les données portant sur la même période en 2021 afin de mieux connaître les changements de comportement de la population en matière de mobilité durant le deuxième «semi-confinement» qui a eu lieu début 2021. Les résultats de cette analyse spéciale sont disponibles [ici](#).

**Dans l’interprétation des résultats du MRMT 2021, il convient de toujours garder à l’esprit l’influence de la pandémie sur le comportement de la population en matière de mobilité, tout particulièrement dans les comparaisons avec les données des années précédentes**

## 4 Accès aux données

Les données individuelles des enquêtes ainsi que celles de la série temporelle du microrecensement mobilité et transports peuvent être obtenues auprès de la section Mobilité de l’OFS après signature d’un contrat de protection des données. Les produits suivants sont disponibles :

Produit	Coûts (CHF sans TVA)	
	À des fins non commerciales	À des fins commerciales
Microrecensement mobilité et transports 2021 avec géodonnées et réseau digitalisé	2000	10'000
Microrecensement mobilité et transports 2021 sans géodonnées et réseau digitalisé	1000	5000
Microrecensement mobilité et transports 2020 avec géodonnées et réseau digitalisé, sans pondération, mobilité du jour de référence uniquement	500	
Microrecensement mobilité et transports 2015 avec géodonnées et réseau digitalisé	2000	10'000
Microrecensement mobilité et transports 2015 sans géodonnées et réseau digitalisé	1000	5000
Microrecensement mobilité et transports 2010 avec géodonnées et réseau digitalisé	2000	10'000
Microrecensement mobilité et transports 2010 sans géodonnées et réseau digitalisé	1000	5000
Microrecensement mobilité et transports 2005 avec géodonnées	1000	5000
Microrecensement mobilité et transports 2005 sans géodonnées	500	2500
Microrecensement mobilité et transports 2000 (sans géodonnées)	500	2500
Microrecensement mobilité et transports 1994 (sans géodonnées)	500	2500
Série temporelle 1994-2021	600	3000

**Tableau 2 : Coûts des différents produits**

Les coûts dépendent du degré de détail des données (avec/sans géodonnées) et de leur usage. Les données sont disponibles gratuitement pour les études réalisées pour le compte d’un organe fédéral ou cantonal. Les universités et les hautes écoles spécialisées peuvent recevoir les données pour un montant forfaitaire de 150.- (+ TVA) si le projet (thèse de doctorat ou autre travail de recherche) présente un intérêt pour la Confédération.

Comme seule exigence, une courte description du projet doit être envoyée lors de la demande et approuvée par l'OFS/ARE. Ceci ne s'applique qu'en cas d'utilisation non commerciale des données. Toute livraison de données individuelles nécessite un contrat de protection des données. Pour l'établissement de ce contrat, les informations suivantes sont nécessaires :

- Titre et courte description du projet ;
- Nom et adresse du commanditaire ;
- Date de la destruction des données (c.-à-d. fin du projet) ;
- Nom et adresse du cosignataire (normalement : chef de l'institut / directeur) ;
- Nom et adresse de l'utilisateur principal ;
- Données souhaitées.

Les données du MRMT peuvent être commandées à [mobilita@bfs.admin.ch](mailto:mobilita@bfs.admin.ch), tél. 058 463 64 68 ou via un [formulaire](#).

De plus, les distances aux services les plus proches pour les enquêtes de 2000, 2005 et 2010 peuvent être commandées gratuitement à l'ARE ([enquete@are.admin.ch](mailto:enquete@are.admin.ch)). Le set de données du MRMT 2015 et 2021 contiennent automatiquement ces distances.

Les données du sondage sur les préférences déclarées 2010, 2015 et 2021 sont également disponibles gratuitement à l'ARE, avec toutes les précautions nécessaires pour la protection des données ([enquete@are.admin.ch](mailto:enquete@are.admin.ch) ou via un [formulaire](#)).

## 5 Informations supplémentaires

L'OFS et l'ARE se tiennent à disposition pour toute question sur les données, les enquêtes et l'exploitation du microrecensement mobilité et transports.

- Personne de contact OFS : Hanja Maksim, [mobilita@bfs.admin.ch](mailto:mobilita@bfs.admin.ch), tél. +41 58 463 68 44
- Personne de contact ARE : Basil Schmid, [enquete@are.admin.ch](mailto:enquete@are.admin.ch), tél. +41 58 462 59 17

Pour de plus amples informations et pour les publications sous forme électronique, veuillez consulter la page internet de l'OFS [www.mrmt.bfs.admin.ch/](http://www.mrmt.bfs.admin.ch/) et de l'ARE [www.are.admin.ch/mrmt](http://www.are.admin.ch/mrmt).