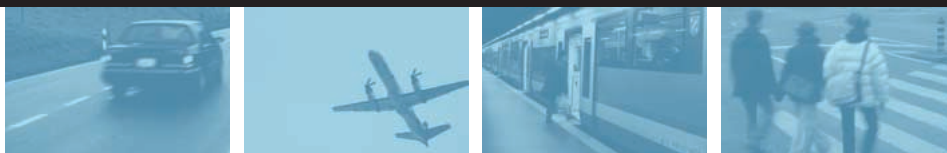




Bundesamt für Statistik
Office fédéral de la statistique
Ufficio federale di statistica
Swiss Federal Statistical Office



Bundesamt für Raumentwicklung
Office fédéral du développement territorial
Ufficio federale dello sviluppo territoriale
Federal Office for Spatial Development



La mobilité en Suisse

Résultats du microrecensement
2000 sur le comportement
de la population en matière de
transports

ARE OFS

**Office fédéral du développement
territorial**

Office fédéral de la statistique

La mobilité en Suisse

**Résultats du microrecensement 2000
sur le comportement de la population
en matière de transports**

Impressum**Responsables du projet**

Kurt Infanger, ARE

Pierre Caille, OFS (jusqu'en décembre 2000)

Michel Kammermann, OFS (depuis janvier 2001)

Traitement des données et rédaction du rapport

Ulrich Seewer, ARE

Walter Züst, ARE

François-Xavier de Rossi, OFS

Roger Evéquoz, OFS

Jean-Paul Martin, OFS

Felix Davatz

Jörg Oetterli

Réalisation des enquêtes

LINK, Institut d'études de marché et de recherches sociales,

Lucerne et Lausanne

Graphisme

Desk Design, Marietta Kaeser, Hinterkappelen

Atelier Grünig, Berne

Photographie

Christine Zimmermann, Berne

Traduction française

Elisabeth Kopp-Demougeot

Jean-François Zurbriggen

Citation

Office fédéral du développement territorial, Office fédéral de la statistique (2001):

La mobilité en Suisse, Résultats du microrecensement 2000 sur le

comportement de la population en matière de transports. Berne et Neuchâtel.

ISBN 3-905410-01-X

Pour commander

OFCL, Diffusion publications, 3003 Berne, fax 031 325 50 58,

www.bbl.admin.ch/bundespublikationen, n° de commande: 812.010 f(d).

Egalement disponible en allemand.

6.2002

Table des matières

Avant-propos	4	5.5 Déplacements pour rendre service et pour accompagner une personne	50
Abstract	5	5.6 Déplacements pour les loisirs	51
Résumé	6	5.7 Activités de loisirs	52
Kurzfassung	8	5.8 Déplacements professionnels et voyages de service	53
Compendio	10	6 Comportement en matière de transports de différents groupes de population	55
Summary	12	6.1 Enfants et jeunes	56
Structure du rapport	14	6.2 Jeunes adultes	57
1 Le microrecensement 2000 sur le comportement de la population en matière de transports	15	6.3 Personnes actives	58
1.1 Enquêtes sur le comportement en matière de transports depuis 1974	16	6.4 Personnes actives et au foyer	59
1.2 Contenu du microrecensement 2000	17	6.5 Personnes de 65 ans et plus	60
1.3 Taille et participation de l'échantillon	18	7 Aspects régionaux du comportement en matière de transports	61
1.4 Pondération	19	7.1 Régions du pays	62
1.5 Données structurelles importantes	20	7.2 Grandes régions	63
2 Véhicules, places de stationnement et abonnements	21	7.3 Centre ville, agglomération, campagne	64
2.1 Degré de motorisation et possession d'un permis de conduire	22	7.4 Comportement en matière de transport dans les villes	65
2.2 Parc de voitures	23	7.5 Agglomérations	66
2.3 Disponibilité de places de stationnement	24	7.6 Espace rural	67
2.4 Motocycles, motocycles légers et cyclomoteurs	25	8 Longs voyages et voyages en avion	69
2.5 Parc de bicyclettes	26	8.1 Longs voyages: fréquence, durée et distance	70
2.6 Ménages en possession d'abonnements des transports publics (TP)	27	8.2 Longs voyages: destination, motifs et choix du moyen de transport	71
3 Intensité des déplacements	29	8.3 Voyages en avion: fréquence et destinations	72
3.1 Indicateurs de mobilité	30	8.4 Voyages en avion: aéroports, compagnies aériennes et motifs de voyage	73
3.2 Personnes mobiles et non-mobiles	31	9 Développement des transports et modification du comportement en matière de transports	75
3.3 Intensité des déplacements au fil de la journée	32	9.1 Indicateurs de la mobilité	76
3.4 Déplacements et étapes	33	9.2 Choix du moyen de transport	77
3.5 Longueur des étapes et des déplacements	34	9.3 Motifs de déplacement	78
3.6 Durée des étapes et des déplacements – temps passé chaque jour dans le trafic	35	9.4 Possession d'un véhicule et d'un permis de conduire, parc de véhicules, places de stationnement	79
3.7 Prestations kilométriques des voitures de tourisme et des motocycles	36	10 Opinion sur la politique des transports	81
3.8 Distance annuelle moyenne par personne	37	10.1 Politique actuelle des transports	82
4 Moyens de transport	39	10.2 Trafic routier	83
4.1 Répartition modale	40	10.3 Transports publics	84
4.2 Voitures: utilisation et taux d'occupation	41	10.4 Trafic dans les agglomérations et modération de la circulation	85
4.3 Transports publics	42	10.5 Conséquences sur la politique des transports	86
4.4 Déplacements à pied et en bicyclette	43	Annexe	87
5 Motifs de déplacement	45	Références bibliographiques	88
5.1 Motifs de déplacement	46	Index	90
5.2 Déplacements pour le travail	47	Glossaire	93
5.3 Déplacements pour la formation	48		
5.4 Déplacements pour les achats	49		

Avant-propos

Le développement des transports influence celui du territoire. Mais la réciproque est vraie aussi puisqu'il s'agit là des deux côtés d'une même médaille. Les multiples besoins de mobilité de notre société actuelle sont le reflet de ses structures complexes. Les activités humaines – habiter, travailler, se détendre, faire ses achats, etc. – ont de plus en plus souvent pour cadre des lieux parfois très distants les uns des autres: elles engendrent donc des déplacements.

Grâce à nos transports modernes, nous avons pu, jusqu'à présent, nous rendre facilement et rapidement dans ces lieux éloignés les uns des autres. L'importance des distances à parcourir ne constitue plus le même problème qu'autrefois. Les infrastructures de transports ont permis la réalisation de structures nouvelles d'aménagement du territoire.

Cependant, des interactions négatives entre les transports et le développement spatial viennent tempérer ces atouts. Accaparant du terrain, les nouvelles voies de communication suscitent des conflits avec d'autres utilisations et d'autres priorités. Les axes de transport morcellent les milieux naturels. Les embouteillages, la pollution de l'air et le bruit portent atteinte à la qualité de vie de la population.

La politique a pour tâche d'assurer un développement durable des transports et de l'aménagement du territoire. Or, cet objectif ne saurait être atteint sans bases de décision fiables et suffisantes. La statistique suisse des transports garantit le relevé systématique de telles références.

Le microrecensement sur le comportement en matière de transports constitue un élément de ce programme statistique d'ensemble. Il fournit la principale base d'information sur les déplacements des personnes en Suisse. Tous les cinq ans, les données requises par les milieux politiques et la recherche sont réunies dans le cadre d'un relevé scientifique.

En 2000, près de 30 000 personnes se sont déclarées prêtes à fournir des renseignements sur leur mobilité aux enquêteurs d'un institut de sondage spécialement man-

daté. Une telle entreprise ne va pas de soi, mais c'est la seule possibilité d'obtenir des informations sûres pour mettre en place une politique durable des transports, de l'énergie et de l'environnement.

Il nous tient à cœur de remercier chaleureusement pour leur participation citoyenne toutes les personnes qui ont contribué au microrecensement 2000. Nous pouvons leur garantir que les informations qu'elles nous ont transmises ont été traitées de façon strictement confidentielle.

Pierre-Alain Rumley
Directeur de l'Office fédéral
du développement territorial (ARE)



Carlo Malaguerra
Directeur de l'Office fédéral de la statistique (OFS)



Berne/Neuchâtel, décembre 2001

Abstract

Français

Tous les cinq ans depuis 1974, la Suisse procède à des enquêtes statistiques sur le comportement de sa population en matière de transports (microrecensement sur le comportement en matière de transports). En 2000, 27 918 ménages, soit 29 407 personnes, ont été interrogés par téléphone sur les thèmes majeurs suivants: possession de véhicules, de permis de conduire et d'abonnements des transports publics; intensité journalière des déplacements (nombre de déplacements, temps pris pour se mouvoir, distances parcourues); motifs des déplacements et utilisation des moyens de transport; voyages avec nuit passée à l'extérieur du lieu de domicile, déplacements en avion et, enfin, avis sur la politique des transports en Suisse. Les données récoltées donnent une image détaillée du trafic des personnes en Suisse. Elles servent de références statistiques pour la préparation et le contrôle de mesures politiques mais aussi de données de base en vue de la réalisation d'analyses approfondies du développement des transports.

Deutsch

Alle 5 Jahre werden seit 1974 in der Schweiz statistische Erhebungen zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung durchgeführt (Mikrozensus Verkehrsverhalten). Im Jahr 2000 wurden 27 918 Haushalte bzw. 29 407 Einzelpersonen zu folgenden Schwerpunkten telefonisch befragt: Besitz von Fahrzeugen, Führerausweisen und Abonnements; tägliches Verkehrsaufkommen (Anzahl Wege, Zeitaufwand, Distanzen); Verkehrszwecke und Verkehrsmittelbenutzung; Reisen mit Übernachtungen und Flugreisen; Einstellungen zur Verkehrspolitik der Schweiz. Die erhobenen Daten ermöglichen ein detailliertes Bild zum Personenverkehr in der Schweiz. Sie dienen als statistische Grundlagen für die Vorbereitung und Erfolgskontrolle politischer Massnahmen, aber auch als Input für vertieftere Analysen der Verkehrsentwicklung.

Italiano

Dal 1974 vengono effettuati in Svizzera rilevamenti statistici a scadenza quinquennale sul comportamento relativo alla mobilità della popolazione (microcensimento sul comportamento nel traffico). Nel 2000 il sondaggio telefonico ha interessato 27 918 economie domestiche, risp. 29 407 persone singole che sono state intervistate sui se-

guenti temi principali: possesso di veicoli, licenze di condurre e abbonamenti; volume quotidiano del traffico (numero tragitti, durata, distanze); scopo degli spostamenti e uso dei mezzi di trasporto; viaggi con pernottamenti e viaggi in aereo; atteggiamento rispetto alla politica dei trasporti in Svizzera. I dati offrono uno specchio dettagliato del traffico viaggiatori in Svizzera e servono da base statistica per la preparazione e il controllo dei risultati di misure politiche nonché come input per analisi più approfondite dell'evoluzione del traffico.

Rumantsch

Dapi il 1974 vegnan fatgas en Svizra mintga 5 onns retschertgas statisticas davart il cumportament da traffic da la populaziun (microcensus cumportament da traffic). L'onn 2000 han ins interrogà al telefon circa 27 918 teugnairchasas resp. 29 407 persunas singulas davart ils sequents temas: possess da vehichels, permiss d'ir cun auto ed abunaments; volumen da traffic quotidian (dumber da vias, temp impundì, distanzas), intents dal traffic e diever da meds da traffic; viadis cun pernottaziun e sgols; opiniuns davart la politica da traffic da la Svizra. Las datas eruidas pussibiliteschan in maletg detaglià davart il traffic da persunas en Svizra. Ellas servan sco basa statistica per la preparaziun e la controlla dal success da mesiras politicas, ma er sco input per analisis pli approfondadas dal svilup dal traffic.

English

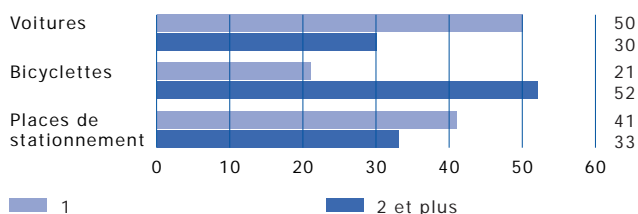
Since 1974 Switzerland has carried out 5-yearly statistical surveys of the population's travel behaviour (travel behaviour microcensus). In 2,000 some 27,918 households (29,407 individuals) were questioned by telephone on the following main topics: ownership of vehicles, driving licences and season tickets; daily amount of travel (number of journeys, time spent, distances); reasons for travel and use of means of transport; journeys with overnight stays and air travel; attitudes to Switzerland's transport policy. The data collected enable a detailed picture of passenger traffic in Switzerland to be built up. They serve as a statistical basis for drafting policy measures and monitoring results, but also as raw material for more in-depth analyses of traffic and transport trends.

Résumé

En 2000, la population a parcouru quelque 125 milliards de kilomètres en Suisse et à l'étranger. Telles sont les conclusions de l'enquête statistique sur le comportement de la population en matière de transports réalisée par l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et l'Office fédéral de la statistique (OFS) (microrecensement sur le comportement en matière de transports). Grâce à des entretiens téléphoniques menés en 2000 auprès de 27 918 ménages, c'est-à-dire 29 407 personnes de plus de 6 ans, on dispose de données récentes sur la possession de véhicules et d'abonnements des transports publics (TP) et sur les déplacements quotidiens, mais aussi – et il s'agit là d'une nouveauté – sur les longs voyages et les voyages en avion. De plus, on connaît – cela se faisait déjà dans les recensements précédents – l'opinion actuelle de la population sur la politique suisse des transports. Les résultats de l'étude donnent une image détaillée du transport de personnes en Suisse.

Véhicules, places de stationnement et abonnements (chap. 2): Le rôle prépondérant de la voiture est confirmé: les quatre cinquièmes de tous les ménages possèdent au moins une voiture, 52% des personnes de plus de 16 ans n'ont pas d'abonnement des TP et 35% disposent d'un abonnement demi-tarif.

Équipement des ménages (en %)



© are et OFS

Intensité du trafic (chap. 3): Le taux des personnes mobiles est élevé; 90% de la population se déplace au moins une fois par jour. Chaque personne âgée de 6 ans et plus parcourt en moyenne 17 400 km par an dont 10 000 km en voiture, 2 600 km en avion, 2 000 km en train, 630 km à pied, 520 km en tram et en bus, 350 km

en vélo, 300 km en autocar et 1 000 km avec les autres moyens de transport. 3 800 km sont parcourus sur sol étranger.

Intensité moyenne du trafic par personne/jour

	sans étranger	avec étranger
Distance (en km)	37	48
Durée journalière moyenne (en min.)	85	89
Nombre déplacements	3.6	3.6

© are et OFS

Moyens de transport (chap. 4): On utilise la voiture pour 67% des distances parcourues quotidiennement en Suisse. 34% des trajets parcourus en voiture n'excèdent pas 3 km et le taux moyen d'occupation des voitures est de 1.6 personne. C'est à pied que l'on se déplace le plus souvent (40% des étapes).

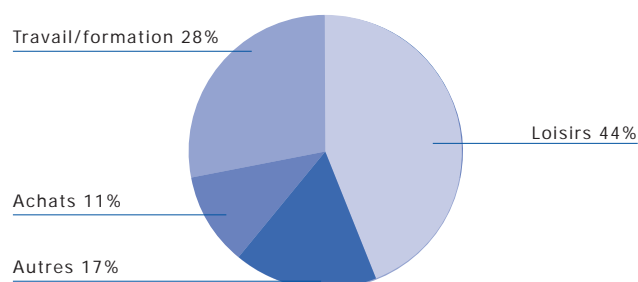
Répartition modale (en %)

	Distance journalière	Durée du déplacement	Nombre d'étapes
Trafic non motorisé	7.2	39.8	46.1
Transport individuel motorisé	69.5	43.6	41.6
Transports publics	17.7	11.4	10.3
Autres	5.6	5.2	2.0

© are et OFS

Motifs de déplacement (chap. 5): Les loisirs motivent 40% de tous les déplacements. Ils représentent 44% de la distance journalière et 49% de la durée journalière moyenne. Cette prédominance du trafic de loisirs est due non seulement à l'augmentation du temps libre, mais aussi au fait que l'ensemble de la population se déplace pour ses loisirs.

Motifs de déplacement (en % des distances journalières)



© are et OFS

Différenciation de la mobilité selon les groupes de population (chap. 6): Les jeunes de 18 à 25 ans sont les personnes les plus mobiles. Plusieurs paramètres jouent un rôle important pour ce groupe d'âge, notamment l'exercice d'une activité lucrative et la possession du permis de conduire. Dans tous les groupes d'âge et de revenu, les hommes sont nettement plus mobiles que les femmes.

Distance et durée journalières des déplacements

Age	km/jour	min./jour
6 à 17	23	79
18 à 25	52	96
26 à 65	42	89
66 ans et plus	21	66

© are et OFS

Aspects régionaux de la mobilité (chap. 7): Les indicateurs de la mobilité (distances/durée des déplacements/nombre de déplacements) sont les plus élevés en Suisse alémanique, les plus bas au Tessin. On observe également d'importantes différences entre la ville et la campagne.

Différences ville/campagne

	Centre ville	Campagne
Ménages sans voiture (en %)	29	13
Distance/jour (en km par personne)	32	41
Part parcourue à pied (en % des étapes)	51	43

© are et OFS

Longs voyages et voyages en avion (chap. 8): Au cours des douze derniers mois, 88% de la population a effectué un long voyage en passant au moins une nuit à l'extérieur de son domicile. 36% des personnes interrogées ont fait un voyage en avion au cours des 12 derniers mois, plus de 60% sont allées dans des pays européens et 41% ont pris le train pour se rendre à l'aéroport. Une part très élevée (90%) des vols sont effectués à des fins privées, en grande majorité pour les vacances.

Motifs des voyages en avion (en %)

	privé	professionnel
Forfait vacances	39	
Pas de forfait	45	
Sans lien avec les vacances	5	
Pas de réponse	1	
Total	90	10

© are et OFS

Développement du trafic et modifications du comportement (chap. 9): La mobilité a fortement augmenté depuis 1984 (cette croissance est en partie imputable à la méthode de saisie des données). Si l'on considère les distances journalières, cette progression touche essentiellement les déplacements à pied (+71%), les trajets en bus et tram (+26%) et en voiture (+34%). Ces variations n'ont toutefois que peu d'incidences sur la répartition modale.

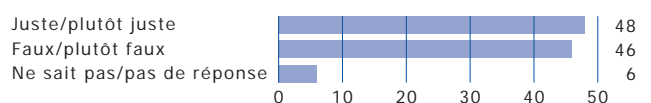
Développement des indicateurs de la mobilité 1984–2000 (en %)

Distance	+ 30
Durée de déplacement	+ 35
Taux de personnes mobiles	+ 8

© are et OFS

Opinion sur la politique des transports (chap. 10): Pour 54% de la population, la politique actuelle des transports ne résout pas les problèmes qui se posent. La majorité donne un avis positif sur les mesures écologiques, l'encouragement des transports publics ainsi que l'aménagement actuel du réseau routier. Une faible majorité ne souhaite pas une extension du réseau routier.

De nouvelles extensions importantes du réseau routier ne sont pas nécessaires (en %)



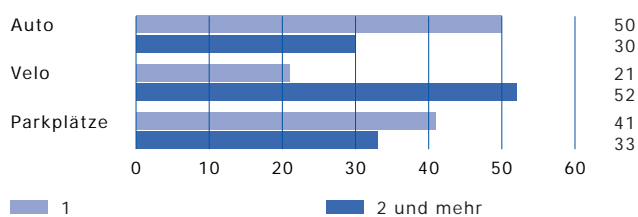
© are et OFS

Kurzfassung

Rund 125 Milliarden Kilometer legte die Schweizer Bevölkerung im Jahr 2000 im In- und Ausland zurück. Das geht aus der vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und dem Bundesamt für Statistik (BFS) durchgeführten wissenschaftlichen Erhebung zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung hervor (Mikrozensus Verkehrsverhalten). Im Jahr 2000 erfolgte die telefonische Befragung bei 27 918 Haushalten bzw. 29 407 Einzelpersonen ab 6 Jahren. Neben dem Besitz von Fahrzeugen und ÖV-Abonnements sowie den täglichen Verkehrswegen umfasst die Studie neu lange Reisen und Flugreisen sowie wie bisher die Einstellungen zur Verkehrspolitik. Die Ergebnisse ermöglichen ein detailliertes Bild des Personenverkehrs in der Schweiz.

Fahrzeuge, Parkplätze und Abonnements (Kap. 2): Die hohe Auto-Mobilität bestätigt sich: Vier Fünftel aller Haushalte besitzen mindestens ein Auto. 52% der Bevölkerung ab 16 Jahren hat kein ÖV-Abo, 35% ein Halbtaxabo.

Ausrüstung der Haushalte (in %)



© are und BFS

Verkehrsaufkommen (Kap. 3): Der Mobilitätsgrad der Bevölkerung ist hoch; 90% sind täglich mindestens einmal unterwegs. Jede Person ab 6 Jahren legt pro Jahr im Durchschnitt 17 400 km zurück; davon 10 000 km mit dem PW, 2 600 km per Flugzeug, 2 000 per Bahn, 630 km zu Fuss, 520 km mit Tram/Bus, 350 km per Velo, 300 km mit dem Reisesecar sowie 1 000 km mit den übrigen Verkehrsmitteln. 3 800 km entfallen auf Fahrten im Ausland.

Durchsch. Verkehrsaufkommen pro Person/Tag

	ohne Ausland	mit Ausland
Distanz (in km)	37	48
Unterwegszeit (in Min.)	85	89
Anzahl Wege	3.6	3.6

© are und BFS

Verkehrsmittel (Kap. 4): Für 67% der täglichen Distanzen innerhalb der Schweiz wird der PW benutzt. 34% der Autofahrten sind nicht länger als 3 km und der Besetzungsgrad beträgt durchschnittlich 1.6 Personen. Am häufigsten (40% der Wegetappen) ist man zu Fuss unterwegs.

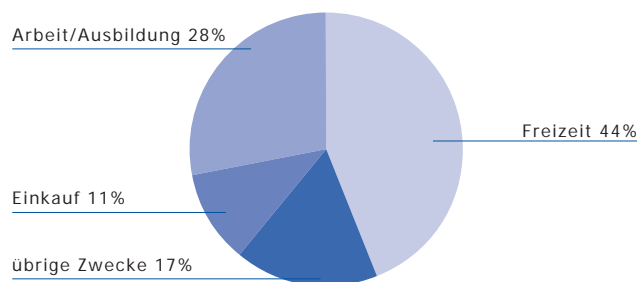
Kennziffern zum Modalsplit (in %)

	Tagesdistanz	Unterwegszeit	Anzahl Etappen
Langsamverkehr	7.2	39.8	46.1
motorisierter Individualverkehr	69.5	43.6	41.6
öffentlicher Verkehr	17.7	11.4	10.3
andere	5.6	5.2	2.0

© are und BFS

Verkehrszwecke (Kap. 5): Insgesamt sind 40% aller Wege Freizeitwege. Sie machen 44% der Tagesdistanz und 49% der täglichen Unterwegszeit aus. Diese grosse Bedeutung des Freizeitverkehrs hängt neben der wachsenden Freizeit auch damit zusammen, dass Freizeitwege von der Gesamtbevölkerung unternommen werden.

Distanzverteilung der Wegzwecke (in %)



© are und BFS

Verkehrsverhalten verschiedener Bevölkerungsgruppen (Kap. 6): Die höchste Mobilität weisen die 18- bis 25-Jährigen auf. Hier kumulieren sich verschiedene Einflüsse wie Erwerbstätigkeit und Führerscheinerwerb. Männer sind in allen Alters- und Erwerbsgruppen deutlich mobiler als Frauen.

Tägliche Distanzen und Unterwegszeit

Alter	km/Tag	Min./Tag
6–17 Jahre	23	79
18–25 Jahre	52	96
26–65 Jahre	42	89
66 und mehr	21	66

© are und BFS

Räumliche Aspekte der Mobilität (Kap. 7): Die Mobilitätskennziffern (Distanzen/Unterwegszeit/Anzahl Wege) weisen in der Deutschschweiz die höchsten, im Tessin die tiefsten Werte auf. Auch zwischen Stadt und Land zeigen sich beträchtliche Unterschiede.

Unterschiede Stadt und Land

	Kernstadt	Land
Haushalte ohne Auto (in %)	29	13
Distanz/Tag (in km pro Person)	32	41
Fussweganteil (in % aller Etappen)	51	43

© are und BFS

Lange Reisen und Flugreisen (Kap. 8): 88% der Bevölkerung hat in den vergangenen 12 Monaten mindestens eine Reise mit Übernachtung unternommen. 36% der Befragten hat in den letzten 12 Monaten vor der Befragung eine Flugreise gemacht, mehr als 60% hatten europäische Länder als Ziel. 41% fahren mit der Bahn zum Flughafen. Mit 90% unerwartet hoch im Flugverkehr ist der Anteil der Privatreisen, die zum überwiegenden Teil ferienbedingt sind.

Zweck der Flugreise (in %)

	privat	geschäftlich
Ferien pauschal	39	
Ferien individuell	45	
nicht Ferien	5	
keine Antwort	1	
Total	90	10

© are und BFS

Verkehrsentwicklung und Verhaltensänderungen (Kap. 9): Die Mobilität ist seit 1984 stark gewachsen (dieses Wachstum ist z.T. auch bedingt durch die Erhebungsmethodik). Bei den Tagesdistanzen sind dies vor allem die Fusswege (+71%), Bus und Tram (+26%) und das Auto (+34%). Diese Veränderungen haben aber wenig Auswirkungen auf die Anteile der einzelnen Verkehrsmittel (Modalsplit).

Entwicklung der Mobilitätskennziffern 1984–2000

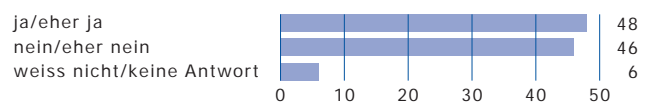
(in %)

Distanzen	+ 30
Wegszeit	+ 35
Mobilitätsgrad	+ 8

© are und BFS

Einstellungen zur Verkehrspolitik (Kap. 10): Für 54% der Bevölkerung löst die heutige Verkehrspolitik die bestehenden Probleme nicht. Mehrheitlich positiv beurteilt werden jedoch die Umweltmassnahmen, die Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie der Ausbaustandard des Strassennetzes. Eine knappe Mehrheit wünscht keinen weiteren Ausbau des Strassennetzes.

Weitere grössere Ausbauten des Strassennetzes sind nicht nötig (in %)



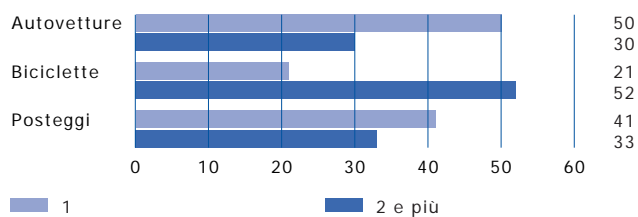
© are und BFS

Compendio

Nel 2000, la popolazione elvetica ha percorso circa 125 miliardi di chilometri in Svizzera e all'estero. Questo è quanto risulta dalle rilevazioni scientifiche compiute dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) e dall'Ufficio federale di statistica (UST) sul comportamento relativo alla mobilità (microcensimento sul comportamento nel traffico). Nel 2000 il sondaggio telefonico ha interessato 27 918 economie domestiche o 29 407 persone singole a partire da 6 anni. Oltre alla proprietà di veicoli, risp. abbonamenti dei mezzi di trasporto pubblici (TP) nonché i tragitti quotidiani lo studio comprende come novità anche i dati su lunghi viaggi e viaggi in aereo e come finora l'atteggiamento dei confronti della politica dei trasporti. I risultati offrono uno specchio dettagliato del traffico viaggiatori in Svizzera.

Veicoli, posteggi e abbonamenti (cap. 2): l'elevata auto-mobilità trova conferma: i quattro quinti di tutte le economie domestiche possiedono almeno un'auto. Il 52% della popolazione dai 16 anni non ha nessun abbonamento TP, il 35% uno a 1/2 tassa.

Dotazione econ. domestiche (in %)



© are e UST

Volume del traffico (cap. 3): il grado di mobilità della popolazione è alto; il 90% si sposta almeno una volta al giorno. Ogni persona di oltre 6 anni percorre in media 17 400 km l'anno di cui 10 000 km in automobile, 2 600 in aereo, 2 000 in ferrovia, 630 km a piedi, 520 km in tram e bus, 350 km in bicicletta, 300 km in torpedone e 1 000 km con altri mezzi di trasporto. 3 800 km sono stati percorsi all'estero.

Volume medio del traffico per persona/giorno

	senza estero	con estero
Distanza (in km)	37	48
Durata spostam. (in min.)	85	89
Numero tragitti	3.6	3.6

© are e UST

Mezzi di trasporto (cap.4): per il 67% delle distanze quotidiane percorse in Svizzera viene utilizzata l'auto. Il 34 % dei viaggi in auto non superano i 3 km e il grado di occupazione media è di 1.6 persone per automobile. Gli spostamenti più frequenti (40% delle tappe dei tragitti) vengono compiuti a piedi.

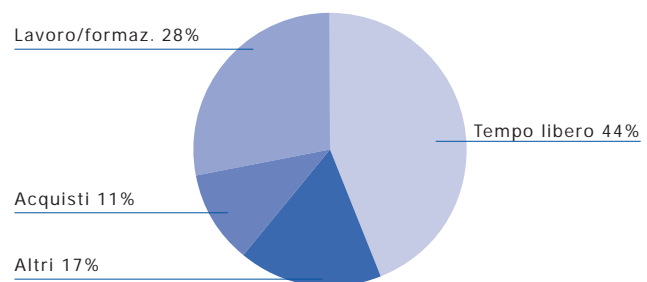
Indicatori concernenti il rapporto modale (in %)

	Distanza giornaliera	Durata dello spostamento	Numero tappe
Traffico lento	7.2	39.8	46.1
Traffico motorizzato privato	69.5	43.6	41.6
Trasporti pubblici	17.7	11.4	10.3
altri	5.6	5.2	2.0

© are e UST

Scopo dello spostamento (cap. 5): complessivamente il 40% di tutti gli spostamenti vengono compiuti per attività del tempo libero, pari al 44% della distanza giornaliera e al 49% della durata dello spostamento giornaliero. Questa grande importanza del traffico del tempo libero dipende, oltre che dalla maggiore disponibilità di tempo libero, anche dal fatto che i tragitti del tempo libero vengono compiuti da tutta la popolazione.

Scopo del percorso (dist./giorno) (in %)



© are e UST

Mobilità di diversi gruppi della popolazione (cap. 6): la maggiore mobilità è riscontrata nel gruppo della popolazione di età tra i 18 e i 25 anni. Qui risulta un cumulo di influenze come l'attività lavorativa e il conseguimento della patente. In tutte le categorie d'età gli uomini sono decisamente più mobili delle donne.

Distanza giornaliera e durata dello spostamento

Età	km/grn	min./grn
6-17 a.	23	79
18-25 a.	52	96
26-65 a.	42	89
66 a. e più	21	66

© are e UST

Aspetti territoriali della mobilità (cap. 7): Gli indici della mobilità (distanze/durata dello spostamento/numero tragitti) presentano i valori più alti nella Svizzera tedesca e quelli più bassi in Ticino. Notevoli differenze risultano anche tra città e campagna.

Differenze città/campagna

	Centro urbano	Campagna
Econ. domestiche senz'auto (in %)	29	13
Distanza/giorno (in km per persona)	32	41
Tappe a piedi (in %)	51	43

© are e UST

Viaggi lunghi e viaggi in aereo (cap. 8): Il 88% della popolazione ha compiuto negli scorsi 12 mesi almeno un viaggio con pernottamento. Il 36% degli intervistati ha compiuto nei 12 mesi precedenti il sondaggio un viaggio in aereo, più del 60% con destinazione europea. Il 41% si reca all'aeroporto in treno. Nel traffico aereo risulta sorprendentemente elevata la percentuale dei viaggi privati che ammontano al 90% di tutti i viaggi e sono prevalentemente dovuti a scopo di vacanze.

Scopo dei viaggi in aereo (in %)

	privati	d'affari
Vacanze organizzate	39	
Vacanze individ.	45	
Non vacanze	5	
senza risposta	1	
Totale	90	10

© are e UST

Evoluzione del traffico e cambiamenti del comportamento (cap. 9): la mobilità è fortemente aumentata dal 1984 (questo risultato dipende in parte anche dal metodo di rilevamento). Per le distanze giornaliere ciò concerne in particolare i tragitti a piedi (+71%), bus e tram (+26%) e l'automobile (+34%). Queste variazioni, tuttavia, comportano scarsi effetti sulle quote dei singoli mezzi di trasporto (rapporto modale).

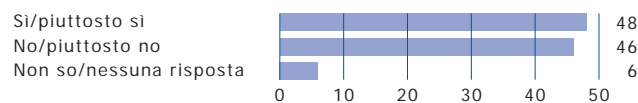
Evoluzione degli indici di mobilità 1984-2000 (in %)

Distanze (km/giorno)	+30
Tempo di percorso	+35
Grado di mobilità	+8

© are e UST

Atteggiamenti rispetto alla politica dei trasporti (cap. 10): per il 54% l'attuale politica dei trasporti non risolve i problemi esistenti. In maggioranza sono però giudicati positivamente i provvedimenti per l'ambiente, il promovimento dei trasporti pubblici e lo standard di realizzazione della rete stradale. Una scarsa maggioranza non desidera un ulteriore ampliamento della rete stradale.

Non occorrono altri grandi ampliamenti della rete stradale (in %)



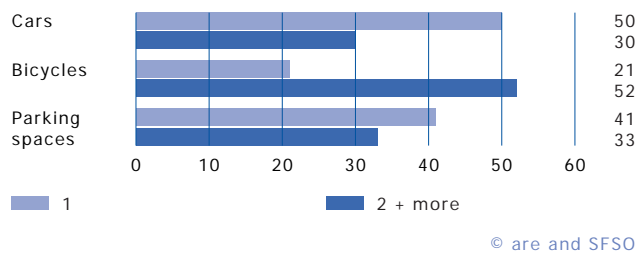
© are e UST

Summary

In 2000 the population travelled a total distance of approximately 125 billion kilometres in Switzerland and abroad. This is revealed by the scientific survey of the population's travel behaviour conducted by the Swiss Federal Office for Spatial Development (ARE) and the Swiss Federal Statistical Office (SFSO) (travel behaviour microcensus). In 2000 the telephone survey was conducted with 27,918 households (29,407 individuals aged 6 and over). Besides ownership of vehicles, use of public transport season tickets and daily distances travelled, for the first time the study covers long journeys and air travel together with, as in the past, attitudes to the country's transport policy. The results enable a detailed picture of passenger traffic in Switzerland to be built up.

Vehicles, parking spaces and season tickets (Chapter 2): The high level of vehicle ownership is confirmed: four fifths of all households own at least one car. 52% of the population aged 16 and over do not have a public transport season ticket; 35% have a half-fare rail pass.

Household resources (in %)



Amount of travel (Chapter 3): The proportion of mobile persons is high; 90% of the population make at least one journey a day. Each person aged 6 and over travels an average of 17,400 km a year – 10,000 km of them by car, 2,600 km by plane, 2,000 km by train, 630 km on foot, 520 km by tram or bus, 350 km by bicycle, 300 km on coaches and 1,000 km using other modes of transport. 3,800 km of the total is accounted for by journeys outside Switzerland.

Average amount of travel per person per day

	excl. foreign travel with foreign travel	
Distance (in km)	37	48
Travelling time (in min.)	85	89
No. of journeys	3.6	3.6

© are and SFSO

Modes of transport (Chapter 4): The car is used for 67% of the daily distance travelled within Switzerland. 34% of car journeys are 3 km or less and occupancy averages 1.6 people. The most common method of travel (40% of all journeys) is on foot.

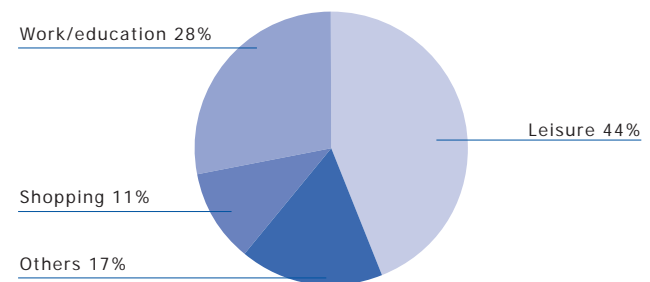
Key figures on the modal split (in %)

	Distance travelled per day	Time spent travelling	No. of stages
Walking/cycling	7.2	39.8	46.1
Motorized private transport	69.5	43.6	41.6
Public transport	17.7	11.4	10.3
Other	5.6	5.2	2.0

© are and SFSO

Purposes of travel (Chapter 5): In total, 40% of all journeys are made for leisure purposes. These account for 44% of the distance travelled per day and 49% of the daily time spent travelling. The huge importance of leisure-related travel is due not only to the growing amount of leisure time available but also to the fact that the entire population makes such journeys.

Purposes of journey (% of distance per day)



© are and SFSO

Mobility of various sections of the population

(Chapter 6): The highest mobility is found in the 18–25 age group. Here there is a combination of various influences, such as employment and getting a driving licence. Men are markedly more mobile than women in every age group and employment category.

Distance/day and travelling time

Age	km/day	min./day
6 to 17	23	79
18–25	52	96
26–65	42	89
66 and more	21	66

© are and SFSO

Spatial aspects of mobility (Chapter 7): The mobility indicators (distances/travelling time/number of journeys) are highest in German-speaking Switzerland and lowest in the Canton of Ticino. Significant differences are also evident between urban and rural areas.

Differences between town and country

	Inner city	Countryside
Households without car (in %)	29	13
Distance/day (in km per person)	32	41
Proportion of stages made on foot (in %)	51	43

© are and SFSO

Long distance journeys and plane trips (Chapter 8):

88% of the population has made at least one trip requiring overnight accommodation in the past 12 months. 36% of those questioned made a plane journey in the 12 months preceding the survey, with over 60% of these having European countries as their destination. 41% travel to the airport by train. The proportion of flights accounted for by private travel – most of which is holiday travel – is surprisingly high (90%).

Purposes of plane trips (in %)

	private	business
Package holidays	39	
Individ. holidays	45	
Non-holiday	5	
no answer	1	
Total	90	10

© are and SFSO

Growth of travel and changes in behaviour (Chapter 9):

Mobility has grown considerably since 1984 (this growth is partly attributable to the survey methodology). In the case of the daily distances travelled, this is particularly true of journeys on foot (+71%), by bus and tram (+26%) and by car (+34%). These changes, however, have had little effect on the proportion of different transport modes used (modal split).

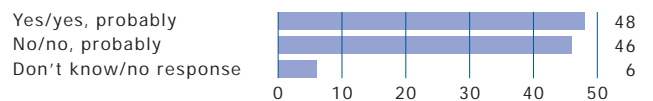
Evolution of mobility indicators 1984–2000 (in %)

Distances	+ 30
Travelling time (min./day)	+ 35
Proportion of mobile persons	+ 8

© are and SFSO

Attitudes to transport policy (Chapter 10): For 54%, Switzerland’s current transport policy does not solve the prevailing problems. However, the majority take a positive view of the action on the environment, the promotion of public transport, and the standard of development of the road network. A bare majority are not in favour of further expansion of the road network.

Further major expansions of the road network are not necessary (in %)



© are and SFSO

Structure du rapport

Le présent **rapport final** fournit une synthèse des principaux résultats de la dernière enquête réalisée dans le cadre du microrecensement 2000 sur les transports en consacrant une page à chaque thème essentiel. Le premier chapitre décrit le procédé d'enquête alors que les chapitres suivants s'articulent autour des grands thèmes abordés.

Collectées pour la première fois, les données sur le transport aérien et sur les longs voyages revêtent une importance particulière dans la présentation, au même titre que les nouvelles informations sur les motifs des déplacements. Pour la première fois, on a saisi précisément toutes les données concernant les trajets effectués pour rendre service et accompagner des personnes et différencié les motifs des déplacements pour les loisirs.

On observera que les données recueillies ont été exploitées de façon à donner un tableau de la situation dans les grandes régions ainsi que dans les 3 entités territoriales définies: centres-villes, agglomérations et campagne. De plus, certains résultats ont fait l'objet de comparaisons avec les enquêtes antérieures et un éclairage tout particulier a été accordé aux thèmes d'actualité, notamment les déplacements pour les loisirs et le trafic d'agglomération.

A la fin du rapport, un glossaire présente la terminologie et les abréviations utilisées. L'index des mots clés aide par ailleurs le lecteur à retrouver les informations et les résultats qu'il recherche.

Pour compléter le présent ouvrage, un **rapport détaillé (RD)** fournit des indications sur le sondage et sur l'exactitude et la fiabilité statistiques des différentes données chiffrées. Sont en outre reproduites les données exactes auxquelles font référence les illustrations, les tableaux ainsi que les chiffres figurant dans le présent rapport, y compris les catégories généralement non citées «aucune réponse», «ne sait pas», etc.

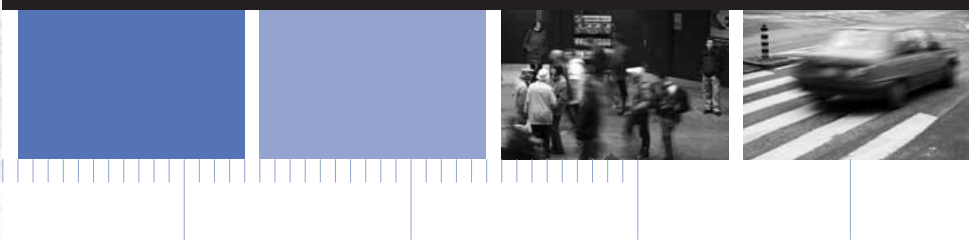
Un **recueil de tableaux** à double entrée, disponible sous forme électronique, présente les résultats essentiels de l'enquête.

Les **cantons et les régions** ayant participé à l'enquête pourront exploiter les données qui concernent leur propre territoire et publier leurs résultats.

Principales utilisations des résultats du microrecensement 2000

- Informations statistiques et indicateurs du comportement de la population en matière de transports (la mobilité des différents groupes de la population, dans les grandes régions, les jours de la semaine, les buts des trajets; fondement des indicateurs de la durabilité)
 - Base pour l'aménagement du territoire et la planification des transports aux échelons national, cantonal et régional (planification sectorielle et directrice, conceptions régionales des transports, notamment pour le trafic d'agglomération)
 - Indicateurs de la mobilité en vue du développement des transports (servant de bases de prévisions et de scénarios sur le trafic)
 - Données de base pour l'analyse des facteurs d'incidence majeurs sur le comportement en matière de transports
 - Données pour assurer le suivi systématique et vérifier les effets des mesures prises dans le cadre de la politique des transports
 - Intrants pour créer des modèles de simulation des flux de trafic servant de fondement à l'évaluation des planifications de transport (opportunité, compatibilité territoriale, durabilité)
-

Les **données** de ce microrecensement ouvrent la voie à d'autres analyses plus approfondies. Les résultats présentés dans cet ouvrage ne constituent qu'une infime partie des exploitations possibles. L'Office fédéral du développement territorial prévoit la publication d'autres études complémentaires. Cependant, il souhaite d'ores et déjà que les services de recherche tant privés que publics tirent pleinement parti de ce précieux recueil de données – dont on peut passer commande auprès de l'Office fédéral du développement territorial.



Chapitre 1

Le microrecensement 2000 sur le comportement de la population en matière de transports

1.1 Enquêtes sur le comportement en matière de transports depuis 1974

Si elle entend relever les défis qui lui sont lancés, la politique doit pouvoir s'appuyer sur de bonnes bases de décision. Cela se vérifie particulièrement dans le domaine des transports. En 1950, dans notre pays, chaque habitant âgé de six ans et plus parcourait en moyenne 3000 km par an; aujourd'hui, ce chiffre est d'environ 17 400 km – et encore, sans prendre en considération tous les voyages en avion. 57% de ce kilométrage sont parcourus en voiture. Le boom des transports confronte les responsables politiques à une multitude de tâches nouvelles. Dans les années 50 et 60, on se satisfaisait de comptages usuels du trafic pour étayer l'extension des réseaux de transport. Dans les recensements de la population, on relevait seulement des données sur le comportement en matière de déplacements pendulaires. Les exigences bien plus élevées qu'impose la gestion de la mobilité actuelle requièrent cependant des indications plus précises sur le

comportement en matière de transports. 1974 fut l'année de la première enquête à l'échelle suisse sur le comportement en matière de transports. Ce microrecensement a depuis lors été reconduit tous les cinq ans (cf. références bibliographiques concernant les divers rapports publiés) et son exécution relève du mandat imparti au Conseil fédéral dans l'ordonnance concernant l'exécution des relevés statistiques fédéraux (RS 431.012.1). En 2000, le microrecensement sur les transports a été effectué sous la responsabilité de l'Office fédéral du développement territorial [du Service d'étude des transports (SET) jusqu'au milieu de l'an 2000], en étroite collaboration avec l'Office fédéral de la statistique. Certains cantons, régions et villes ont également participé à cette enquête.

Compte tenu des progrès dans les techniques de sondage et dans le traitement électronique des données, compte tenu également des nouveaux besoins de la politique et de la science, il a été nécessaire, au fil des années, de modifier la taille de l'échantillon, les méthodes de relevé et le contenu du questionnaire.

Sondages des ménages sur le comportement en matière de transports 1974–2000

An	Echantillon	Moment	Méthode	Point fort
1974	2114 ménages, toutes les personnes âgées de 6 ans et plus	1 jour de référence, automne	Combinaison d'enquête écrite et orale	Etude du budget – temps et relevé de toutes les activités quotidiennes
1979	2000 ménages, toutes les personnes âgées de 10 ans et plus	2 jours de référence, automne		
1984	3513 ménages, toutes les personnes âgées de 14 ans et plus	1 jour de référence au printemps	Enquête écrite	Conception des déplacements sur le modèle du relevé allemand KONTIV
1989	20 472 ménages, toutes les personnes âgées de 10 ans et plus			
1994	16 570 ménages 18 020 personnes (6 ans +)	1 jour de référence, réparti sur toute l'année	Technique des entretiens téléphoniques assistés par ordinateur (CATI)	Relevé sur la base du concept des étapes
2000	27 918 ménages 29 407 personnes (6 ans +)			

© are et OFS

Le microrecensement constitue aujourd'hui une source d'informations précieuses sur de nombreux aspects du comportement en matière de transports. Ces données seront utiles dans de nombreux domaines scientifiques, pour la planification et la politique des transports et, également pour l'aménagement du territoire. D'autres rele-

vés réalisés à l'échelon national par l'OFS et divers offices fédéraux (ODT et OFROU notamment) apportent des renseignements complémentaires sur le transport des personnes et notamment sur le parc de voitures, les kilomètres parcourus, les volumes de trafic, les accidents et les coûts liés aux transports (cf. <http://www.statistique.admin.ch> et <http://www.are.admin.ch>).

1.2 Contenu du microrecensement 2000

Le comportement en matière de transport présente de multiples facettes. Le microrecensement sur les transports a pour objectif l'étude de ces divers aspects dans leurs multiples interactions. Le graphique ci-dessous montre les quatre points essentiels analysés dans le cadre du microrecensement 2000.

L'enquête est basée sur la technique des entretiens téléphoniques assistés par ordinateur (CATI) menés par un institut de sondage spécialisé. Tant la gestion des adresses que le déroulement des interviews ont été assistés par un logiciel informatique. Spécialement conçu, le questionnaire CATI était garant d'un déroulement précis et homogène de l'enquête.

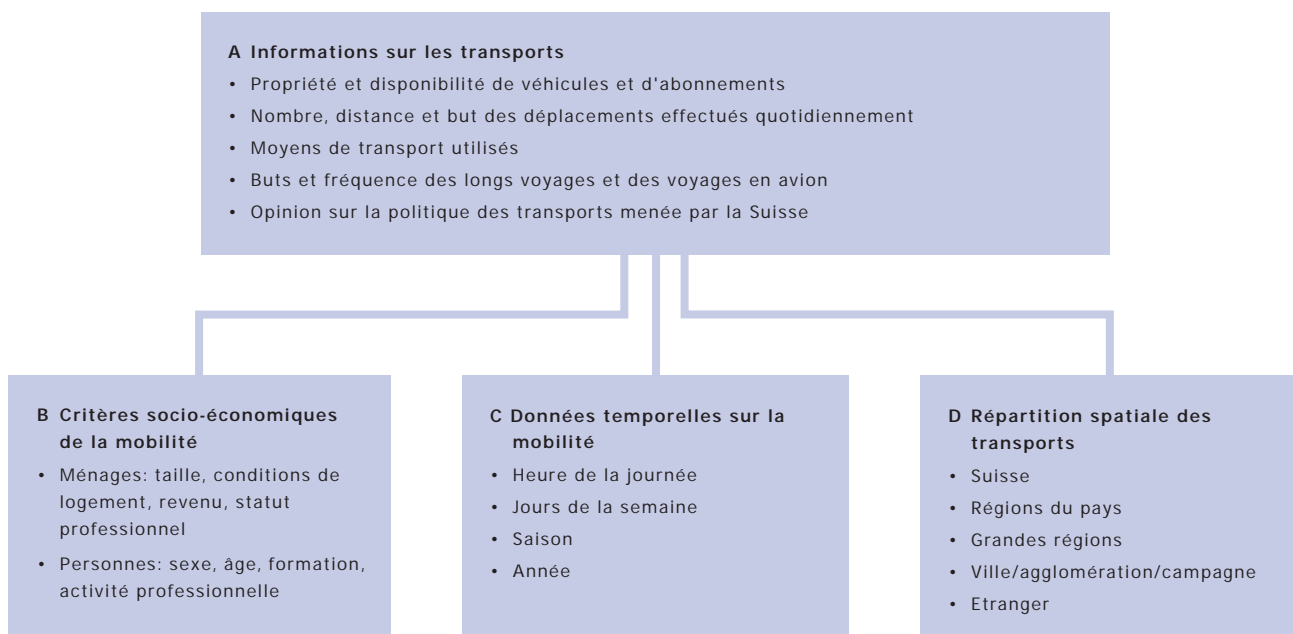
L'assistance de l'ordinateur permet en outre une mise en mémoire immédiate de toutes les informations, sans fastidieux traitement ultérieur. Cela permet par ailleurs de remédier sans délai aux malentendus qui se produisent parfois au cours des entretiens. Les interviews ont duré en moyenne 17.3 minutes par ménage recensé.

L'enquête s'est déroulée en quatre phases:

1. Choix aléatoire de l'échantillon effectué par l'Office fédéral de la statistique parmi tous les ménages de Suisse disposant d'un raccordement téléphonique et répertoriés dans l'annuaire téléphonique.
2. Information écrite préalable adressée aux ménages sur le but et le déroulement de l'enquête (→ RD).
3. Première partie de l'interview téléphonique avec un des membres du ménage sur des questions qui concernent l'ensemble du ménage.
4. Seconde partie de l'interview téléphonique avec une ou deux personnes du ménage, choisies de manière aléatoire (= personnes de référence) sur leur comportement concret en matière de transports le jour de référence.

80 tentatives au maximum ont été effectuées pour atteindre les ménages n'ayant pas répondu au premier appel. Toutes les données transmises par les personnes interrogées sont confidentielles; elles ne sont utilisées qu'à des fins statistiques et de recherche de sorte qu'il est impossible de faire des déductions sur un ménage particulier. La participation à l'enquête était volontaire. Il n'en demeure pas moins que l'exactitude des résultats dépend d'un taux de participation élevé.

Contenu du microrecensement sur le comportement en matière de transports



1.3 Taille et participation de l'échantillon

Interviews réalisées

Zones avec densifications de l'échantillon	National	Densification	Total
Canton de Zurich	1941	3300	5241
Région de Berne-Mittelland	689	2800	3489
Canton de Zoug	174	500	674
Ville et canton de Schaffhausen	134	220	354
Canton des Grisons	267	300	567
Canton d'Argovie	980	2150	3130
Canton de Vaud	1162	2530	3692
Canton de Neuchâtel	329	1000	1329
Canton de Genève	731	2900	3631
Canton du Jura	238	700	938
Reste de la CH	6362	0	6362
Total	13007	16400	29407

© are et OFS

Participation de l'échantillon

Participation des ménages

Raccordements téléphoniques	41 108	100.0%
Adresses non valables (sans perte de qualité)	5573	13.6%
Adresses valables	35 535	86.4%
Personnes non atteintes	3624	10.2%
Entretiens refusés	3857	10.9%
Entretiens différés	136	0.4%
Entretiens valables auprès des ménages	27 918	78.6%

Participation des personnes

Personnes de référence	32787	100.0%
Entretiens non valables ou refusés	3380	10.3%
Entretiens réalisés auprès de personnes	29 407	89.7%
Participation totale		70.5%

© are et OFS

Le microrecensement fournit des indications vérifiables sur les ménages de Suisse ainsi que sur les personnes âgées de 6 ans et plus qui les constituent. Pour garantir de bons résultats, on a défini un échantillon de 41 108 ménages raccordés au téléphone. L'Office fédéral de la statistique a choisi de façon aléatoire les adresses nécessaires. La participation aux interviews présupposait la maîtrise d'une langue nationale et la possession d'un raccordement téléphonique.

Les résultats obtenus pour l'ensemble de la Suisse et ses grandes régions ne peuvent pas être désagrégés à volonté selon les cantons ou les régions. Aussi dix cantons ou régions ont-ils confié à des tiers le mandat de densifier l'échantillon pour leur territoire afin de procéder à des évaluations complémentaires plus précises.

La précision fournie par un échantillon est déterminée à l'aide d'indicateurs statistiques. Ainsi, l'intervalle de confiance montre dans quelle fourchette se trouve vraisemblablement la vraie valeur. La pleine participation de l'échantillon revêt une importance capitale pour la fiabilité des résultats. Dans ce cas précis, la participation est comparable à celle d'autres enquêtes nationales.

Outre les refus, les problèmes de langue, l'impossibilité de joindre les personnes concernées, la maladie, etc... peuvent être à l'origine des défections. Il était donc important d'inciter les ménages choisis à prendre part à

l'enquête en les préparant et les informant correctement.

La vérification (plausibilisation) des réponses des personnes interrogées s'est avérée être un outil efficace pour améliorer les résultats. L'entretien téléphonique offrait en effet la possibilité de corriger par des questions supplémentaires, posées directement, les réponses manquant de précision ou manifestement erronées. Des outils complémentaires spécifiques ont permis une plausibilisation ultérieure, au moment du traitement des données brutes.

La pondération des données brutes a finalement permis d'écartier deux sortes de distorsions par des procédés statistiques (OFS 1996; OFS, SET 1996):

- Distorsions induites par l'échantillon (densifications par exemple)
- Refus de répondre.

1.4 Pondération

Le plan d'échantillonnage fédéral se fonde sur les 7 grandes régions de la Suisse (nomenclature Nuts 2 de Eurostat), avec une surreprésentation du Tessin pour avoir suffisamment d'interviews dans la partie italophone du pays. Ces régions sont subdivisées de façon à satisfaire aux demandes d'interviews supplémentaires de certains cantons. Le registre pour les enquêtes auprès des ménages (SRH) sert de base de sondage. Il est développé et mis à jour par l'Office fédéral de la statistique (OFS) chaque trimestre d'après les informations fournies par Swisscom concernant les numéros de téléphone inscrits dans l'annuaire.

Le protocole d'enquête prévoit d'interroger une personne choisie au hasard dans le ménage, le lendemain ou le surlendemain du jour de référence attribué à l'avance. En cas d'insuccès, le jour est déplacé d'une, de deux ou de trois semaines, avec le même processus d'appel. On constate que ces reports sont plus fréquents durant la période estivale, ce qui peut entraîner des biais dans les estimations de la mobilité. Ils sont toutefois partiellement corrigés par les pondérations.

La statistique de l'état annuel de la population résidente au 31 décembre 1999 (ESPOP) sert de base à la pondération.

Pondération: Estimations de la population par âge, nationalité et sexe

Age	Nationalité	Sexe	Population estimée sans calage	Population estimée avec calage	Population (31.12.99)	Rapport sans calage	Rapport avec calage
6-17 ans	Suisse	Hommes	516 635	414 691	410 940	1.257	1.009
		Femmes	485 146	392 770	389 080	1.247	1.009
	Etrangers	Hommes	71 115	107 722	111 346	0.639	0.967
		Femmes	71 958	97 937	103 158	0.698	0.949
18-29 ans	Suisse	Hommes	384 646	403 886	401 801	0.957	1.005
		Femmes	374 415	397 232	394 861	0.948	1.006
	Etrangers	Hommes	63 620	115 713	129 413	0.492	0.894
		Femmes	78 984	126 645	134 931	0.585	0.939
30-59 ans	Suisse	Hommes	1 284 362	1 221 769	1 211 555	1.060	1.008
		Femmes	1 444 440	1 286 595	1 276 081	1.132	1.008
	Etrangers	Hommes	259 113	368 162	376 557	0.688	0.978
		Femmes	219 215	293 944	299 386	0.732	0.982
60 ans et plus	Suisse	Hommes	589 083	547 408	542 993	1.085	1.008
		Femmes	731 943	778 494	771 781	0.948	1.009
	Etrangers	Hommes	60 342	68 629	68 295	0.884	1.005
		Femmes	46 708	60 129	59 549	0.784	1.010

tion. Dans la mesure du possible, la même méthode que celle utilisée en 1994 a été appliquée (OFS 1996). Deux poids ont été calculés: l'un pour les ménages, l'autre pour les personnes de référence. L'ESPOP ne renseigne pas sur la structure des ménages (par exemple nombre de ménages avec une seule personne), si bien qu'il n'a pas été possible de redresser les éventuels biais liés aux structures des ménages. Une comparaison avec les données du recensement 1990 montre (les résultats du recensement 2000 de la population n'étaient pas encore disponibles au moment de la présente étude) que les ménages d'une seule personne pourraient être sous-estimés d'environ 20%, ce qui pourrait induire une erreur difficilement quantifiable dans les estimations du nombre de véhicules par ménage, par exemple.

Les estimations des totaux, des moyennes ou des proportions font appel aux pondérations des ménages ou des personnes de référence. Les formules utilisées sont des estimateurs de calibration (Deville et al. 1993, formule 2.3). Les intervalles de confiance quantifient l'incertitude des estimations due au fait que les personnes interrogées proviennent d'un échantillon aléatoire. Ils ne disent cependant rien sur d'autres types d'erreur, comme celle due à la difficulté d'atteindre les personnes très mobiles. Ils sont calculés avec la méthode simplifiée décrite dans le rapport OFS 1996. Les intervalles de confiance recouvrent la vraie valeur avec une probabilité de 90%.

1.5 Données structurelles importantes

Pour être en mesure d'exploiter les données sur le comportement en matière de transports selon des critères socio-démographiques et spatiaux, il a fallu, dans le cadre de l'enquête, recueillir des données structurelles concernant les ménages et les personnes. Les tableaux ci-dessous donnent une vue d'ensemble des principaux

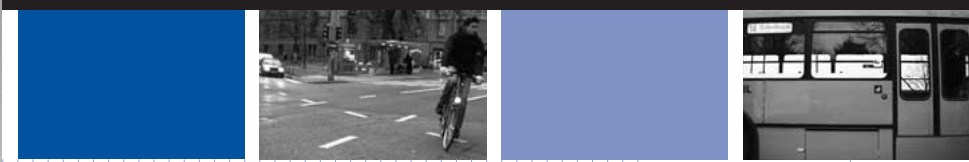
paramètres (en % de toutes les personnes). Les valeurs présentées sont pondérées. Ces données structurelles ne devraient être utilisées que dans le cadre du présent microrecensement. Les relevés spécifiques de l'Office fédéral de la statistique, notamment le recensement de la population, l'enquête sur les revenus et la consommation ou l'enquête sur la population active, fournissent des indications beaucoup plus fiables.

Taille des ménages*	en %
1 personne	15.2
2 personnes	30.4
3 personnes	16.4
4 personnes	24.1
5 personnes et plus	13.9
Nombre de logements dans la maison*	
1 logement	34.6
2 logements	11.0
de 3 à 8 logements	26.8
9 logements et plus	27.1
Aucune indication	0.5
Revenu mensuel du ménage*	
moins de 2000 francs	3.1
de 2000 à 4000 francs	14.8
de 4001 à 6000 francs	22.5
de 6001 à 8000 francs	16.2
de 8001 à 10000 francs	9.7
de 10001 à 12000 francs	5.2
de 12001 à 14000 francs	2.6
plus de 14000 francs	4.0
Aucune indication	21.9
Sexe*	
Hommes	48.6
Femmes	51.4
Age*	
6 à 11 ans	7.4
12 à 17 ans	7.8
18 à 25 ans	10.3
26 à 35 ans	15.3
36 à 45 ans	16.8
46 à 55 ans	15.0
56 à 65 ans	12.5
66 ans et plus	15.0
Nationalité*	
Citoyens/citoyennes suisses	81.4
Citoyens/citoyennes d'autres nationalités	18.5
Dernière formation terminée*	
Aucune	15.3
Scolarité obligatoire	17.4
Apprentissage d'une profession	40.7

Ecole professionnelle à plein temps (p. ex. école de commerce)	6.0
Classe de maturité, école normale	5.0
Formation professionnelle supérieure	4.4
Ecole technique, école technique supérieure, haute école spécialisée	4.3
Université/haute école	6.4
Aucune indication	0.3
Profession**	
Indépendant (entreprise propre)	14.0
Membre de la famille collaborant à l'entreprise familiale	1.6
Employé comme cadre supérieur	6.8
Employé comme cadre moyen ou inférieur	19.8
Employé avec une autre fonction	56.4
Autre	1.4
Activité professionnelle*	
Employé à plein temps	38.3
Employé à temps partiel	13.8
Sans emploi	1.6
Personne au foyer	7.9
Personne en formation	19.2
Retraité	17.7
Autre situation/aucune indication	1.5
Grandes régions*	
Région lémanique (GE, VS, VD)	18.1
Espace Mittelland (BE, FR, JU, NE, SO)	22.8
Nord-Ouest de la Suisse (AG, BL, BS)	13.7
Zurich	17.3
Suisse orientale (AR, AI, GL, GR, SG, SH, TG)	14.3
Suisse centrale (LU, NW, OW, SZ, UR, ZG)	9.4
Tessin	4.4
Régions linguistiques*	
Suisse alémanique	71.5
Suisse romande	23.4
Suisse italienne	4.7
Suisse rhéto-romane	0.4
Urbanisation*	
Centres-villes	38.7
Agglomération	29.0
Villes isolées	1.4
Campagne	30.9

* Base: 29407 personnes

** Base: 15759 actifs



Chapitre 2

Véhicules, places de stationnement et abonnements

2.1 Degré de motorisation et possession d'un permis de conduire

Les quatre cinquièmes de tous les ménages disposent d'au moins une voiture de tourisme et un tiers en possède plus d'une. Dans les centres urbains, comptant en général un grand nombre de petits ménages, 29% d'entre eux n'ont pas de voiture. Les deux tiers des ménages ayant les revenus les plus bas ne possèdent pas de voiture; seuls 4% des ménages dont le revenu se situe dans la catégorie supérieure n'en ont pas (→ RD; Müller 1999).

Ménages en possession de voitures de tourisme

(en %)

Nombre de voitures dans le ménage	Nombre de personnes dans le ménage					Total
	1 pers.	2 pers.	3 pers.	4 pers.	5 et plus	
Aucune	46.6	14.4	8.7	5.2	4.2	19.9
1 ou plus	53.4	85.6	91.3	94.8	95.8	80.1
1 voiture	49.4	55.1	44.6	47.4	46.1	50.2
2 voitures	3.5	27.2	36.9	36.9	35.0	24.4
3 et plus	0.5	3.2	9.8	10.4	14.6	5.4

Base: 27918 ménages

© are et OFS

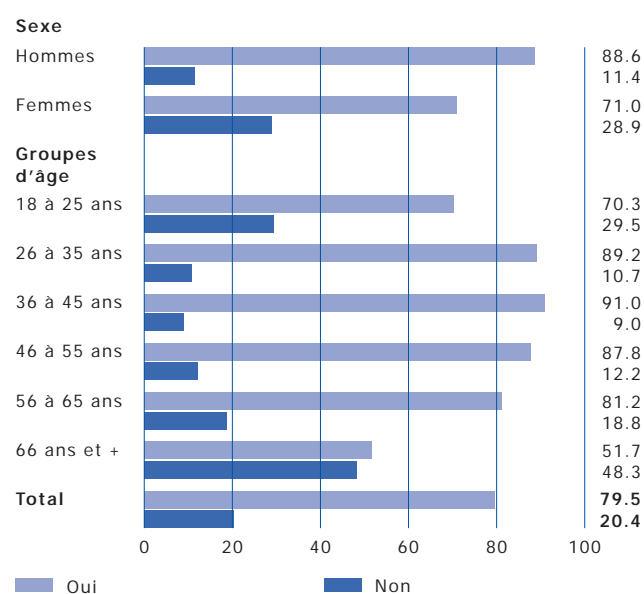
En moyenne, on compte près de 117 voitures pour 100 ménages. C'est le signe général d'un degré de motorisation très élevé. Selon les types de ménages, on note toutefois des différences très nettes dans la possession de voitures, laquelle oscille entre 58 voitures (ménages d'une personne) et 168 voitures (ménages de 5 personnes et plus) pour 100 ménages (→ RD).

80% des personnes âgées de 18 ans et plus sont aujourd'hui titulaires d'un permis de conduire. Voisine de 90%, la proportion d'hommes possédant un permis reste nettement supérieure à celle des femmes (71%). On constate toutefois qu'en l'espace de dix ans, le nombre de permis de conduire a fortement augmenté pour tous les groupes de population (cf. chapitre 9).

La disponibilité d'une voiture est également plus importante pour les hommes que pour les femmes. De manière générale, elle a augmenté dans de fortes proportions, ce qui est à mettre en rapport avec la motorisation des ménages. Seulement 7% des titulaires d'un permis de conduire ne disposent pas d'une voiture, alors que 77%

en disposent toujours librement. Cette disponibilité élevée est certainement le paramètre qui influe le plus sur le choix du moyen de transport.

Possession d'un permis de conduire selon le sexe et l'âge (en %)



Base: 52986 personnes âgées de 18 ans et plus

© are et OFS

Disponibilité d'une voiture selon le sexe et l'activité (en %)

	Totale	Partielle	Aucune	Aucune indication
Sexe				
Hommes	82.7	9.9	5.6	1.7
Femmes	70.9	18.7	8.9	1.5
Activité				
Oui	79.8	12.8	5.8	1.6
Non	71.2	16.6	10.4	1.8
Total	77.3	13.9	7.1	1.6

Base: 19833 personnes de référence titulaires d'un permis de conduire

© are et OFS

2.2 Parc de voitures

L'OFS publie régulièrement un ouvrage à part entière sur l'effectif de véhicules à moteur en Suisse, basé sur un recensement complet (OFS 2000). Pour des raisons méthodologiques, les chiffres présentés dans le microrecensement diffèrent légèrement de la statistique de l'OFS. Les indications données oralement par les personnes interrogées lors du microrecensement ont été extrapolées à l'ensemble de la population tandis que les informations de la statistique des véhicules à moteur proviennent de la banque de données du service fédéral des automobiles. Par conséquent, les chiffres présentés ci-après ne doivent être utilisés que pour procéder à des comparaisons avec d'autres données du microrecensement (il en va de même pour le chapitre 2.4).

Selon le microrecensement, plus de 80% des voitures n'ont pas plus de dix ans, la moitié a moins de cinq ans. Cela signifie que le parc suisse de voitures est relativement jeune et qu'il est renouvelé tous les 12 à 15 ans. Par contre, la proportion de troisièmes voitures de plus de 10 ans est deux fois supérieure à celle des premières voitures.

Composition du parc de voitures de tourisme (en %)

	Voitures dans le ménage			Total
	1ère voiture	2ème voiture	3ème v. et plus	
Cylindrée				
Jusqu'à 1350 ccm	10.6	18.4	14.7	12.8
1351-1650 ccm	18.9	19.5	14.1	18.8
1651-1950 ccm	16.3	13.5	13.2	15.4
1951-2250 ccm	22.6	15.5	12.7	20.2
2251-2550 ccm	8.8	6.5	6.5	8.1
2551 ccm et plus	10.1	10.6	16.1	10.6
Aucune indication	12.7	16.0	22.7	14.2
1ère année de mise en circulation				
Jusqu'à 1989	17.6	22.7	33.0	19.8
1990-1992	19.9	17.5	14.0	18.9
1993-1995	21.7	17.9	13.2	20.2
1996-1998	27.1	20.2	13.2	24.5
1999	11.3	16.7	15.3	12.9
Aucune indication	2.4	5.0	11.3	3.6

Base: 32620 voitures

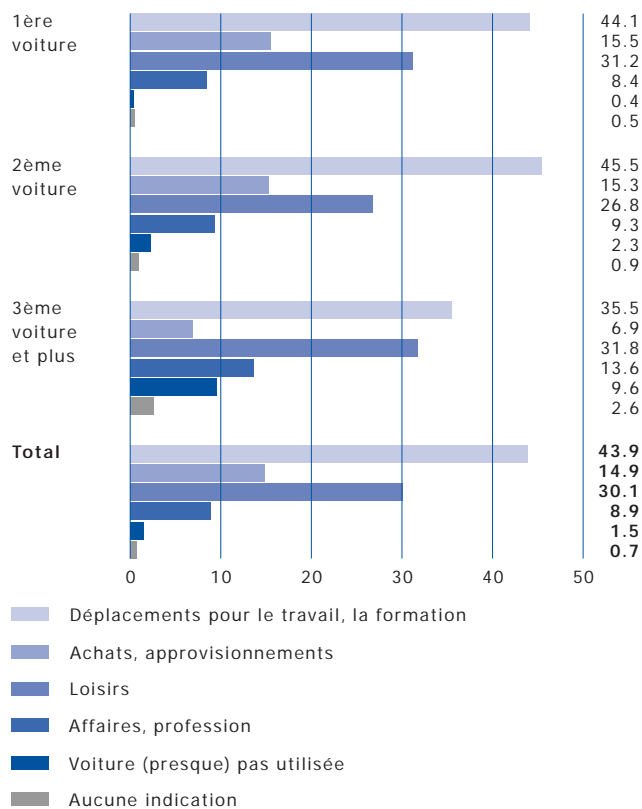
© are et OFS

La majorité des premières voitures, donc des véhicules les plus utilisés, se trouve dans les catégories de cylindrées moyennes. Les deuxièmes et troisièmes voitures sont plus représentées tant dans les catégories de cylindrées supérieures qu'inférieures.

S'agissant de l'utilisation du parc de voitures, on est frappé par le taux élevé de déplacements pour le travail et la formation, suivis à quelque distance par les déplacements pour les loisirs. Ces indications fournies par les personnes interrogées ne concordent toutefois pas avec la ventilation du kilométrage selon les motifs de déplacement (cf. chapitre 5).

Le graphique ci-dessous montre l'utilisation particulière d'une première ou d'une deuxième voiture pour se rendre au travail selon les indications fournies par les personnes interrogées.

Utilisation du parc de voitures (en %)



Base: 32620 voitures

© are et OFS

2.3 Disponibilité de places de stationnement

Une voiture est la plupart du temps à l'arrêt. Il faut donc lui trouver une place de stationnement. Plus le nombre de places de stationnement privées disponibles est important, moins les aires de circulation publiques sont encombrées. 13% des ménages motorisés ne disposent pas d'une place de stationnement privée à proximité de leur domicile; 39% des ménages possédant plus d'une voiture n'ont pas de possibilités de parcage privées suffisantes.

L'encombrement des surfaces publiques par ceux qui parquent leur véhicule engendre des coûts pour la collectivité qui doivent être couverts par des taxes. Nombre de communes cherchent ainsi à gérer leurs places de stationnement.

Places de stationnement privées (P) près du domicile (en %)

Nombres de voitures dans le ménages	Places de stationnement privées (P)				Total
	Aucune P	1 P	2 P	3 P et plus	
Aucune	60.7	6.9	3.8	3.4	19.9
1 voiture	29.9	74.9	36.2	34.7	50.2
2 voitures	7.9	15.8	52.6	40.8	24.4
3 voitures et plus	1.5	2.3	7.4	20.9	5.4
Total	26.1	40.9	20.8	12.0	100.0

Base: 27918 ménages, 80 sans indication

© are et OFS

Les places de stationnement réservées sur le lieu du travail jouent un rôle prépondérant dans le choix du moyen de transport jusqu'au lieu de travail. Ainsi 90% des actifs bénéficiant d'une place de stationnement réservée utilisent la voiture pour aller travailler. Ce taux n'est que de 46% pour ceux qui n'ont pas de place réservée.

Le constat est similaire s'agissant de la détention d'un abonnement des TP: 69% des actifs disposant d'une place de stationnement gratuite ne possèdent pas du tout d'abonnement de TP.

La disponibilité de places de stationnement réservées dépend aussi de la situation dans la profession: 70% des cadres supérieurs en bénéficient alors que ce taux atteint 37% seulement chez les employés subalternes.

Il existe un rapport relativement net entre la longueur du déplacement jusqu'au lieu de travail et la disponibilité d'une place de stationnement: 72% des déplacements courts, mais seulement 49% des déplacements longs jusqu'au lieu de travail, sont effectués sans place de stationnement réservée à l'endroit où la profession est exercée.

Par contre, la disponibilité d'une place de stationnement sur le lieu de la formation est insignifiante. 96% des pendulaires pour la formation n'ont pas de place de stationnement réservée.

Places de stationnement sur le lieu de travail (en %)

	Place de stationnement réservée sur le lieu de travail			
	Gratuite	Payante	Aucune	Aucune indication
Actifs avec déplacements jusqu'au lieu de travail*				
Plein temps	40.5	9.8	49.5	0.2
Temps partiel	25.4	5.1	69.3	0.2
Total	36.0	8.4	55.3	0.3
Situation dans la profession*				
Indépendants	39.2	24.1	35.9	0.8
Cadres supérieurs	56.2	13.8	29.7	0.4
Cadres moyens et inférieurs	42.1	8.7	49.1	0.0
Employés avec autre fonction	31.3	5.6	62.9	0.1
Titulaires d'abonnements*				
Abonnement demi-tarif	26.2	35.6	36.6	28.6
Abonnement annuel	2.2	2.9	10.3	0.0
Abonnement général	2.4	1.9	8.8	0.0
Autres abonnements	1.8	1.6	11.1	18.5
Aucun abonnement	68.5	60.3	43.5	67.9
Longueur du déplacement jusqu'au lieu de travail*				
Moins de 1.0 km	23.9	3.8	72.1	0.2
1.1 à 5.0 km	33.4	7.3	59.0	0.3
5.1 à 10.0 km	40.4	10.5	48.8	0.3
10.1 à 20.0 km	42.8	10.4	46.8	0.0
Plus de 20.0 km	40.3	10.6	49.0	0.1
Moyen de transport pour le déplacement jusqu'au lieu de travail (dernière étape)**				
Voiture de tourisme	54.6	11.7	33.5	0.2
Autre moyen de transport	19.8	4.6	75.4	0.1

* Base: 13936 actifs se déplaçant jusqu'au lieu de travail

** Base: 21584 déplacements d'actifs jusqu'au lieu de travail

© are et OFS

2.4 Motocycles, motocycles légers et cyclomoteurs

Le nombre de motocycles et surtout de motocycles légers et de cyclomoteurs par ménage est relativement insignifiant par rapport à celui des voitures. Mais cela peut changer rapidement. De 1990 à 2000, le nombre de motocyclettes mises annuellement en circulation est par exemple passé de 2575 à 19358 (OFS 2001b: p. 36; cf. aussi chiffres complémentaires sur le parc de motocycles). En revanche, le nombre de cyclomoteurs a marqué un net recul ces dernières années (cf. chapitre 9.4).

Ménages en possession de motocycles (en %)

	Nombre de véhicules		
	Aucun	1	2+
Motocycles	88.7	9.7	1.6
Motocycles légers	96.8	3.0	0.2
Cyclomoteurs	92.5	6.4	1.1

Base: 27 918 ménages

© are et OFS

46% des hommes contre seulement 18% des femmes âgées de 18 ans et plus sont titulaires d'un permis de conduire pour motocycles. Le microrecensement ne donne pas d'indication sur la disponibilité des permis de conduire pour cyclomoteurs ou motocycles légers. L'étude de la disponibilité confirme que la moto reste un «moyen de locomotion masculin». Si cette disponibilité est supérieure à la moyenne chez les 18 à 25 ans, elle baisse de plus en plus et n'atteint que 4% pour les hommes de plus de 65 ans.

En moyenne suisse, la disponibilité de cyclomoteurs est inférieure à 10%. Ce n'est que chez les moins de 16 ans et les moins de 18 ans que cette proportion est réellement importante. Il faut en chercher la raison dans le fait que les jeunes de 18 ans acquièrent le plus vite possible leur permis de conduire pour voiture (cf. aussi GVF 288).

S'agissant des classes de cylindrée, la catégorie des 125 ccm arrive largement en tête. Les catégories supérieures (> 750 ccm) représentent seulement un quart du parc des motocycles (→ RD).

Les indications fournies par les personnes interrogées montrent que les motocycles sont avant tout utilisés pour les déplacements jusqu'au lieu de travail (30%) et

Disponibilité selon le sexe et l'âge (en %)

	Totale	Partielle	Aucune	Aucune indication
Motocycles*				
Hommes	24.9	3.2	71.3	0.5
Femmes	11.7	4.0	83.5	0.9
18 à 25 ans	51.6	4.3	40.9	3.2
26 à 65 ans	21.1	3.7	74.7	0.5
66 ans et plus	4.3	0.8	94.6	0.4
Cyclomoteurs**				
Hommes	8.4	3.0	88.6	0.1
Femmes	3.9	2.1	93.7	0.2
14 à 17 ans	20.0	4.5	75.4	0.1
18 à 25 ans	10.6	4.2	85.2	-
26 à 65 ans	4.6	2.6	92.7	0.1
66 ans et plus	4.0	0.6	95.3	0.2

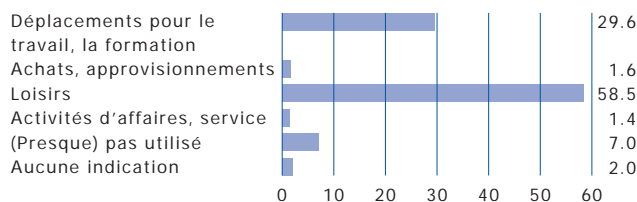
* Base: 7790 personnes de 18 ans et plus titulaires d'un permis de conduire pour motocycle

** Base: 26 705 personnes dès 14 ans

© are et OFS

pour les loisirs (59%). Dans le ménage, le motocycle ne constitue pas une solution de rechange par rapport à la voiture, mais un complément. Seul 6% des ménages possédant des motocycles n'ont pas de voiture; la proportion relative des ménages avec motocycles augmente même avec le degré de motorisation basé sur la voiture: 24% des ménages disposant de plus de 2 voitures ont aussi un motocycle (→ RD).

Utilisation principale des motocycles (en %)



Base: 3707 motocycles

© are et OFS

On n'observe aucune différence régionale significative concernant la possession de motocycles. Ceux-ci sont surtout utilisés pour aller travailler, pour la formation et pour les loisirs (→ RD).

2.5 Parc de bicyclettes

Le nombre de bicyclettes par ménages, contrairement à celui des cyclomoteurs, a augmenté de près de 25% ces 10 dernières années; ce constat vaut pour toutes les tailles de ménage (→ RD). 100 ménages possèdent aujourd’hui près de 185 bicyclettes. En moyenne, 72% de tous les ménages disposent d’au moins une bicyclette (cf. aussi GVF 288).

Ménages en possession de bicyclettes (en %)

Personnes dans le ménage	Nombre de bicyclettes dans le ménage			
	Aucune	1	2	3 et plus
1 personne	50.9	39.0	7.6	2.5
2 personnes	31.1	18.6	36.4	13.8
3 personnes	13.0	14.0	25.9	47.1
4 personnes	6.0	6.9	17.9	69.1
5 personnes et plus	3.7	5.2	8.9	82.1
Tous les ménages	27.8	20.5	22.3	29.4

Base: 27 918 ménages © are et OFS

En toute logique, la proportion de ménages possédant des bicyclettes augmente avec la taille de ces derniers. Ce moyen de transport est le véhicule des jeunes. Près de 90% des 6 à 17 ans disposent toujours, ou après entente, d’une bicyclette; pour la catégorie de 65 ans et plus, ce taux n’est plus que de 30% environ.

Disponibilité de bicyclettes (en %)

Sexe	Disponibilité de bicyclettes (en %)			
	Totale	Partielle	Aucune	Aucune indication
Sexe				
Hommes	73.6	2.7	23.6	0.1
Femmes	64.1	2.6	33.2	0.1
Age				
6 à 17 ans	86.2	3.5	10.2	0.0
18 à 25 ans	74.2	4.7	21.1	0.0
26 à 65 ans	73.0	2.4	24.6	0.1
66 ans et plus	30.7	1.6	67.4	0.3

Base: 29 407 personnes © are et OFS

En général, seul les vélos avec vignette (représentant 83% du parc de bicyclettes) sont utilisés. Un vélo est employé d’abord pour les loisirs (36%), puis pour les déplacements jusqu’au lieu du travail (24%) (→ RD).

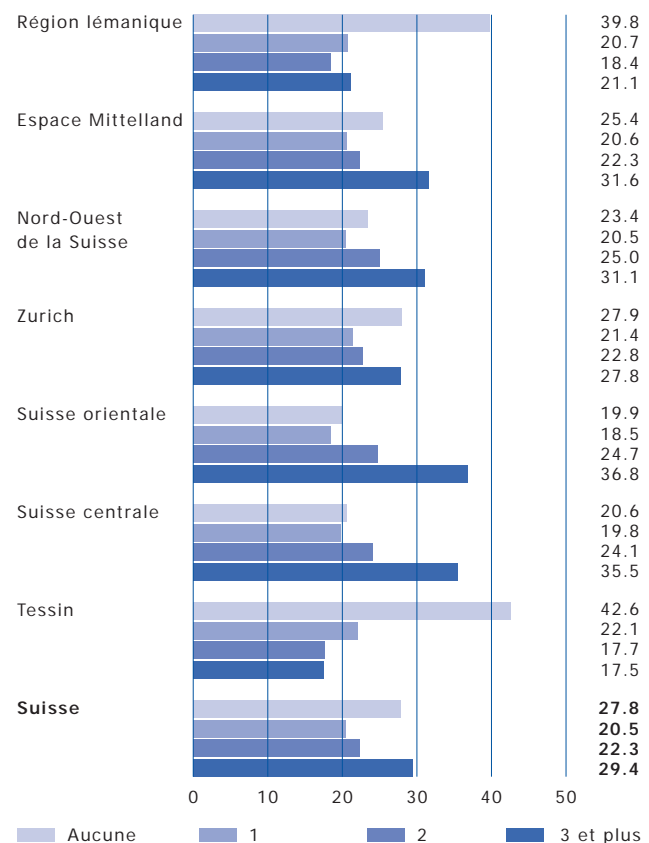
Proportion de bicyclettes avec vignettes (en %)

Vignettes d’immatriculation	Nombre de bicyclettes dans le ménage		
	1	2	3 et plus
Aucune vignette	28.0	13.7	3.6
1 vignette	71.4	10.8	3.1
2 vignettes	0.0	75.2	12.0
3 vignettes et plus	0.0	0.0	81.0
Aucune indication	0.6	0.3	0.4

Base: 19 601 ménages en possession de bicyclettes © are et OFS

La répartition en fonction des grandes régions montre que les ménages des régions de Suisse alémanique sont mieux équipés en matière de bicyclettes que ceux des autres régions. Au Tessin, plus de 40% des ménages ne disposent pas de bicyclettes. En Suisse alémanique, ce sont les ménages de Suisse centrale et de Suisse orientale qui sont les mieux équipés en la matière.

Ménages en possession de bicyclettes selon les grandes régions (en %)



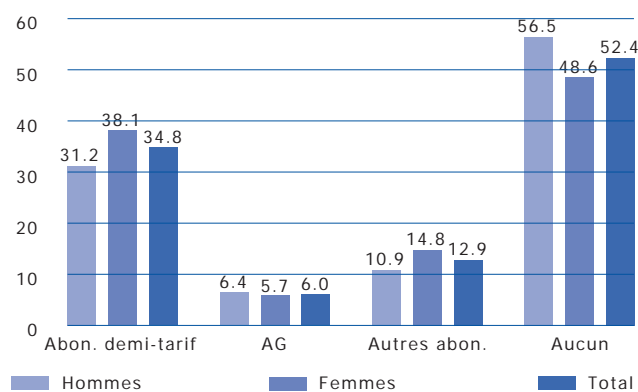
Base: 27 918 ménages

© are et OFS

2.6 Ménages en possession d'abonnements des transports publics (TP)

Il devrait être possible de convaincre une partie de la population d'acquérir un abonnement des TP car 52% des personnes de 16 ans et plus n'en possèdent pas encore. Les abonnements demi-tarif sont assez populaires avec une part de 35% à l'échelle du pays.

Parts des abonnements (en %)



Base: 54836 personnes âgées de 16 ans et plus © are et OFS

Il existe des différences parfois marquées entre les différents groupes de population.

- La proportion d'abonnements demi-tarif augmente avec l'âge et atteint 44% parmi les personnes de plus de 65 ans. Ce chiffre est en lien étroit avec une utilisation réduite de la voiture et une forte fréquentation des TP par les personnes âgées.

- Les 18 à 25 ans sont plus nombreux que la moyenne à disposer d'un abonnement général (AG). Cette catégorie d'âges possède aussi le plus d'abonnements au total, ce qui s'explique par les offres attractives pour ce groupe spécifique (p. ex. Voie 7, AG à prix réduit).

- Les ménages sans voiture possèdent plus facilement des abonnements généraux (AG) et des abonnements demi-tarif que ceux qui sont motorisés. 60% des ménages sans voiture ont opté pour un AG ou un abonnement demi-tarif constituant une solution de rechange par rapport à la voiture privée.

- Le nombre d'abonnements augmente avec la taille du ménage. Cela devrait être notamment lié au fait que les ménages d'une personne présentent un degré de motorisation relativement modeste et que les enfants vivant dans les plus grands ménages peuvent utiliser les TP à prix réduit, sans disposer nécessairement d'un abonnement demi-tarif.

- Il est intéressant de noter les différences entre les régions du pays. 35% des Suisses alémaniques disposent d'abonnements demi-tarif, ce qui n'est de loin ni le cas des Romands (18%) ni surtout des Tessinois (14%) (population âgée de 6 ans et plus).

- Les abonnements de longue durée (AG, abonnements mensuels et annuels) sont utilisés surtout pour les déplacements pour le travail et la formation; on notera en outre l'importance de l'utilisation de l'AG pour les excursions du week-end (16%) (→ RD).

Différences quant à la possession d'abonnement (en %)

	Abon. demi-tarif	Abon. général	Autres abon.	Aucun
Age				
6 à 17 ans	5.3	4.3	16.2	76.0
18 à 25 ans	28.1	13.3	24.7	42.6
26 à 65 ans	34.0	4.3	10.0	56.7
66 ans et plus	43.5	6.6	12.6	45.1
Nombre de voitures				
Aucune	46.1	13.9	27.3	29.4
1 voiture	30.9	4.5	12.3	57.0
2 voitures	24.2	3.7	8.6	65.7
3 voitures et plus	21.2	4.2	7.6	68.3
Personnes dans le ménage				
1 personne	43.9	7.7	18.7	41.5
2 personnes	38.2	5.2	11.8	50.9
3 personnes	27.1	5.1	12.9	59.5
4 personnes	22.3	5.0	12.3	64.0
5 personnes et plus	19.3	5.7	11.3	66.1
Régions du pays				
CH alémanique	35.1	5.6	13.7	51.9
CH romande	18.0	5.5	11.3	68.2
CH italienne	14.4	3.6	6.9	76.6

Base: 63335 personnes âgées de 6 ans et plus © are et OFS



Chapitre 3

Intensité des déplacements

3.1 Indicateurs de mobilité

Intensité journalière des déplacements en Suisse en 2000

Jour de la semaine	Indicateurs de mobilité par personne et par jour							
	Distance journalière moyenne (km)		Durée journalière moyenne (min.)		Nombre moyen de déplacements		Nombre moyen d'étapes	
	sans étranger	avec étranger	sans étranger	avec étranger	sans étranger	avec étranger	sans étranger	avec étranger
Lundi à vendredi	36.5	44.2	83.9	86.9	3.9	3.9	5.4	5.4
Samedi	40.7	58.7	90.6	99.3	3.4	3.4	4.8	4.9
Dimanche	36.6	53.7	81.3	87.7	2.3	2.3	3.0	3.1
Moyenne de tous les jours	37.1	47.6	84.5	88.8	3.6	3.6	4.9	5.0

Base: 29 407 personnes âgées de 6 ans et plus (personnes mobiles et non-mobiles)

© are et OFS

En 2000, les personnes âgées de 6 ans et plus et domiciliées en Suisse ont au total parcouru quotidiennement, sans tenir compte d'une partie des voyages en avion, près de 340 millions de kilomètres dans le pays et à l'étranger – déplacements à pied compris. Cela correspond à 8500 fois le tour de la terre – dont on sait que la circonférence est de 40 000 km environ.

L'intensité des déplacements diffère selon le jour de la semaine. La distance parcourue quotidiennement se répartit sur un nombre de déplacements nettement supérieurs en semaine (3.9 déplacements/personne) que les dimanches (2.3 déplacements/personne). Cela signifie qu'un déplacement est nettement plus long le dimanche qu'en semaine. C'est le samedi que les distances journalières moyennes parcourues sont les plus grandes.

D'autres paramètres ont une influence importante sur l'intensité moyenne des déplacements (tous les chiffres indiqués ne tiennent pas compte des km parcourus à l'étranger; chiffres exacts → RD):

- **Disponibilité d'un véhicule:** les personnes qui peuvent toujours disposer d'une voiture vont en moyenne chaque jour 13 km plus loin que les personnes qui n'en disposent pas.

- **Sexe:** les hommes (44.0 km) se déplacent 13 km de plus par jour que les femmes (30.6 km). Cette réalité est synonyme non seulement de déplacements plus longs mais encore de plus de déplacements par jour.

- **Statut professionnel:** les actifs ainsi que les étudiants et les apprentis de plus de 18 ans sont les groupes de population les plus mobiles; la distance journalière moyenne parcourue par les retraités (22.4 km) n'est même pas la moitié de celle couverte par les actifs (51.2 km).

- **Ville/agglomération/campagne:** la population des zones rurales est celle qui parcourt les plus grandes distances journalières (41 km). Dans les centres urbains (32 km), ces distances sont inférieures à celles de la moyenne suisse (37 km) alors qu'elles sont de 40 km dans les agglomérations. En zone rurale, le nombre de déplacements quotidiens est aussi légèrement supérieur, en moyenne, à celui des déplacements en ville (3.7 déplacements à la campagne, 3.6 dans les agglomérations et 3.5 en ville).

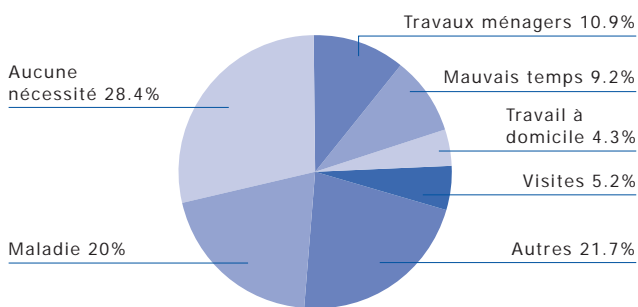
Sauf indication contraire, les chiffres présentés ci-après tiennent uniquement compte des trajets à l'intérieur du pays afin de faciliter la comparaison avec les microrecensements antérieurs.

3.2 Personnes mobiles et non-mobiles

90% de l'ensemble de la population se déplace au moins une fois par jour. On peut donc la qualifier de mobile. Les personnes qui n'ont pas quitté leur domicile le jour de référence ont été recensées comme non-mobiles (10%).

Parmi les raisons de ne pas quitter son domicile, nous citerons les principales: aucune nécessité de sortir, maladie, visites et travail à domicile. Dans l'ensemble, on constate de grandes différences dans le degré de mobilité.

Raisons de la non-mobilité



Base: 3144 personnes non-mobiles

© are et OFS

Avec plus de 19%, la proportion de non-mobiles est plus de deux fois supérieure le dimanche qu'en semaine. Il n'y a toutefois pas de différence entre les périodes de l'année.

Non-mobiles en fonction des jours de la semaine

(en %)

	Lu à ve	Sa	Di	Tous
Sexe				
Hommes	5.8	8.8	16.6	7.8
Femmes	10.4	10.5	20.9	11.9
Age				
Jusqu'à 25 ans	5.2	8.1	15.4	7.1
26 à 65 ans	6.5	7.5	17.4	8.2
66 ans et plus	19.8	21.6	30.8	21.5
Période de l'année				
Printemps	7.9	8.9	16.7	9.3
Été	9.0	8.9	18.0	10.3
Automne	7.3	9.3	18.6	9.2
Hiver	8.5	11.3	21.6	10.8
Tous	8.2	9.7	18.8	9.9

Base: 3144 personnes non-mobiles

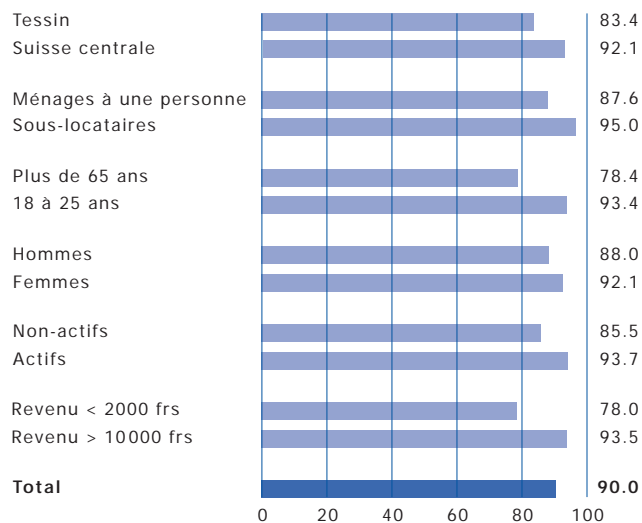
© are et OFS

Mais les groupes de population ont également un comportement différent en matière de mobilité:

Les hommes sont nettement plus mobiles que les femmes, surtout en semaine. Cela vaut surtout pour les femmes au foyer de plus de 55 ans et ne disposant pas d'une voiture.

Les groupes d'âges inférieurs à 25 ans sont très mobiles par rapport à l'ensemble de la population. Par rapport aux personnes de 65 ans et plus, le pourcentage de ces groupes au sein des non-mobiles est même quatre fois plus faible en semaine et deux fois moindre le dimanche.

Profil des personnes peu mobiles et très mobiles (en %)



© are et OFS

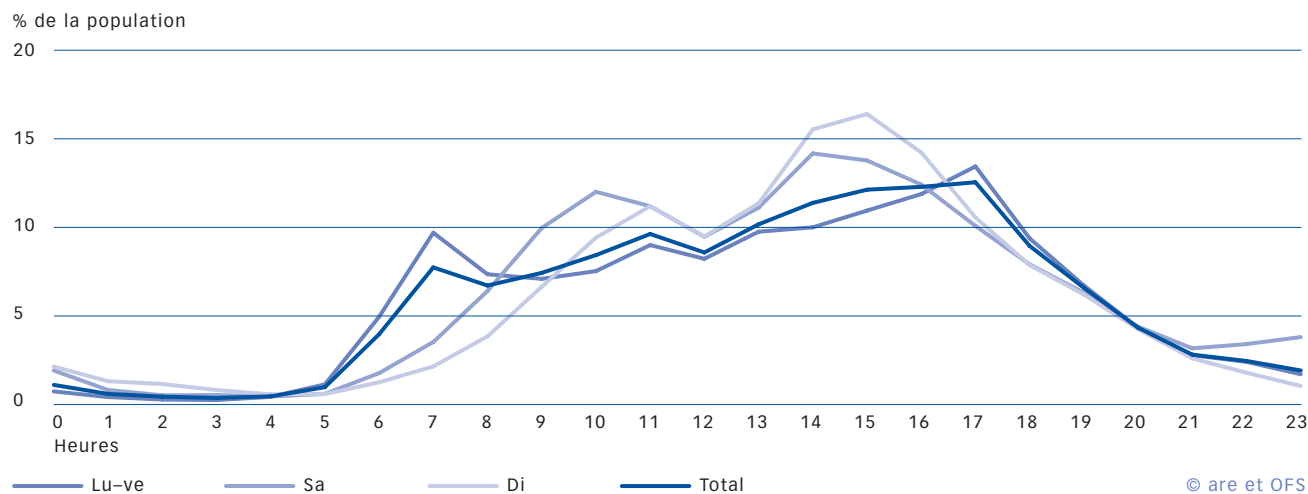
3.3 Intensité des déplacements au fil de la journée

Ces deux graphiques montrent le taux de population en déplacement à un moment donné de la journée ou pour un motif déterminé. Ils fournissent des indications sur l'utilisation de l'ensemble des réseaux de communication. Les pointes d'intensité diffèrent le matin et le soir en fonction du jour de la semaine. On observe les pointes maximales le dimanche en début de seconde partie de journée (entre 14 et 16 heures). C'est à ce moment que se superposent les déplacements des personnes qui partent et de celles qui reviennent. En semaine, on observe

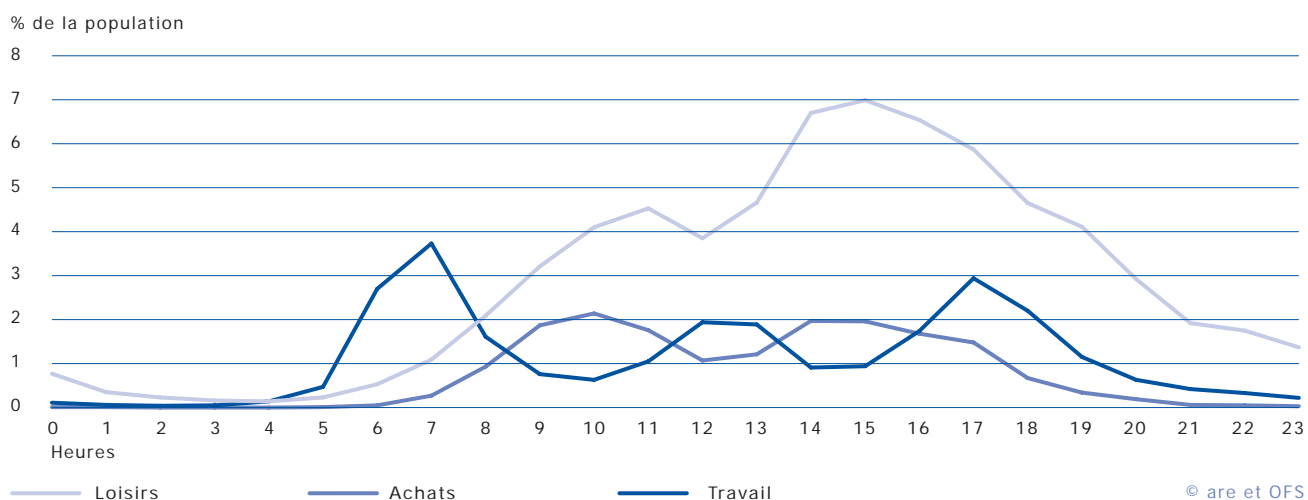
des pointes d'intensité le matin entre 6h30 et 8h30 et le soir entre 16h30 et 18h30.

La ventilation en fonction des motifs de déplacement met en évidence la répartition temporelle différente de la structure des besoins de déplacement. Les pointes matinales sont surtout dues aux trajets pour se rendre au travail. Par contre, les pointes du soir à partir de 15h00 sont imputables, avec une intensité croissante, aux déplacements pour les loisirs. Entre 10h00 et 18h00, les achats sont à l'origine de 10% des déplacements avec des pointes avant midi et durant l'après-midi (chiffres exacts → RD).

Pointes de trafic en fonction des jours de la semaine



Pointes de trafic selon le motif du déplacement



3.4 Déplacements et étapes

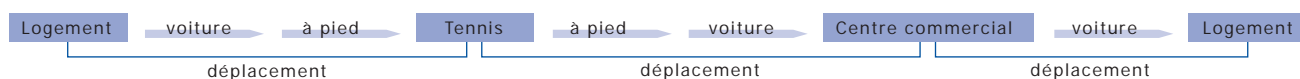
Définition des déplacements et des étapes.

Exemple de déplacements

Déplacement jusqu'au lieu du travail subdivisé en 4 étapes



Déplacement pour les loisirs en 2 étapes / Déplacement pour les achats en 2 étapes / Déplacement pour rentrer à la maison en 1 étape



Le schéma des déplacements et des étapes introduit lors du microrecensement de 1994 permet de saisir avec précision les données relatives aux différents déplacements et notamment concernant l'utilisation des moyens de transport:

- Un déplacement se compose d'une ou de plusieurs étapes. Il commence au moment où quelqu'un se met en mouvement pour un certain motif et s'achève au moment où la destination est atteinte ou qu'un nouveau motif de déplacement commence. Les motifs de déplacement suivants ont été répertoriés (cf. glossaire pour la définition des catégories):

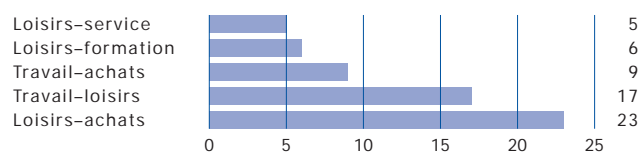
- Travail
- Formation
- Achats et approvisionnements
- Activité professionnelle
- Voyage de service professionnel
- Loisirs
- Déplacements pour rendre service
- Accompagnement

- Chaque étape (d'une longueur minimale de 25 m, sans les changements de lieu à la maison ou sur le lieu de travail) est définie par l'utilisation d'un moyen de transport déterminé; chaque changement de moyen de transport marque le début d'une nouvelle étape, mais non pas d'un nouveau déplacement.

- Dans l'analyse, le «retour à la maison» a été attribué au motif du déplacement dont la durée a été la plus longue.

On observe souvent une combinaison des déplacements pour différents motifs (travail, formation, achats, rendre service, loisirs et voyages d'affaires). Les combinaisons: loisirs + achats, travail + loisirs et travail + achats (→ RD) sont les plus fréquentes. 80% de tous ces déplacements ne comprennent qu'une étape, autrement dit ne reposent que sur un moyen de transport. Les principales combinaisons de moyens de transport sont les suivantes: à pied + en voiture et à pied + en transport public. Ces deux dernières concernent près de 20% de tous les déplacements.

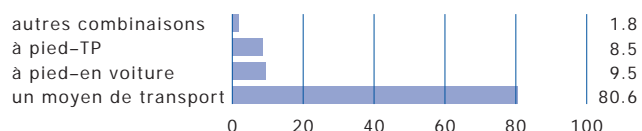
Les combinaisons de déplacement les plus fréquentes (en %)



Base: 26237 personnes mobiles âgées de 6 ans et plus

© are et OFS

Les combinaisons de moyens de transport les plus fréquentes (en %)



Base: 102867 déplacements

© are et OFS

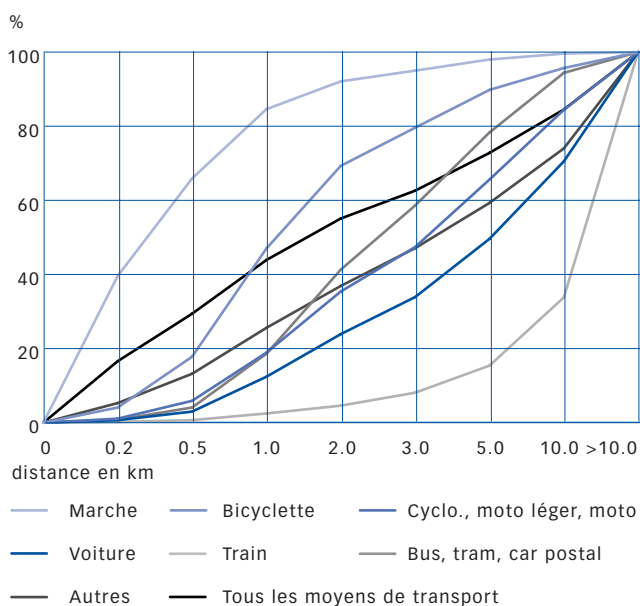
3.5 Longueur des étapes et des déplacements

Le graphique sur les fréquences cumulées des distances des étapes (sans les distances parcourues à l'étranger le jour de référence) fait ressortir les caractéristiques suivantes:

- Les deux tiers des étapes parcourues à pied n'excèdent pas 500 m.
- 34% des déplacements en voiture n'excèdent pas 3 km, la moitié fait moins de 5 km et 70% ne dépassent pas 10 km.
- Un déplacement en voiture sur huit prend fin au bout d'un kilomètre.
- 66% de toutes les étapes en train dépassent 10 km.

La longueur moyenne d'un déplacement, calculée sur la base de tous les jours, est de 10.4 km. Les distances les plus longues (et ce, de loin) sont parcourues pour les voyages d'affaires (18.9 km) et de service (31.2 km), les distances les plus courtes pour la formation (5.4 km) et les achats (5.9 km).

Fréquences cumulées des distances des étapes selon le moyen de transport



Distance moyenne par déplacement (en km)

Motif	Jour de la semaine			
	Lu-ve	Sa	Di	Tous
Travail	10.7	8.0	11.9	10.6
Formation	5.2	19.6	2.3	5.4
Achats/approv.	5.5	7.0	6.6	5.9
Activités professionnelles	19.5	12.8	13.9	18.9
Service professionnel	32.1	29.7	8.3	31.2
Loisirs	9.7	13.8	15.6	11.5
Trajet pour rendre service	8.5	13.9	21.1	10.2
Trajet d'accompagnement	7.6	12.3	14.7	8.7
Total	9.4	12.0	16.1	10.4

Base: 102867 déplacements

© are et OFS

Les facteurs exerçant une grande incidence sur les distances parcourues quotidiennement sont:

- Le sexe: les hommes parcourent de plus longues distances que les femmes.
- L'âge: les distances journalières parcourues par les moins de 17 ans et les retraités ne font que la moitié de celles des 18 à 65 ans.
- La disponibilité d'une voiture: les personnes disposant d'une voiture parcourent chaque jour 40% plus de distances que les personnes ne disposant pas de voiture.

Distance moyenne par jour (en km)

	Jours de la semaine			
	Lu-ve	Sa	Di	Tous
Sexe*				
Hommes	45.3	42.0	39.4	44.4
Femmes	28.2	39.5	34.0	30.6
Age*				
6 à 17 ans	20.3	35.2	27.4	23.3
18 à 25 ans	50.4	59.0	54.2	52.2
26 à 65 ans	42.4	43.7	39.2	42.2
66 ans et plus	20.8	20.7	21.1	20.8
Disponibilité d'une voiture**				
Totale	46.5	46.2	43.9	46.1
Partielle	39.3	47.9	38.4	40.5
Aucune	31.5	37.7	35.4	32.8
Total	36.5	40.7	36.6	37.1

* Base: 29407 personnes

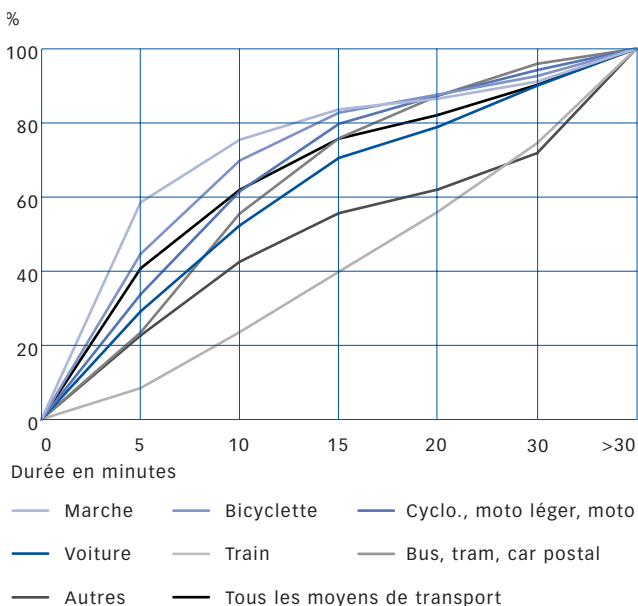
** Base: 19833 personnes titulaires d'un permis de conduire pour voiture

© are et OFS

3.6 Durée des étapes et des déplacements – temps passé chaque jour dans le trafic

Les courbes de fréquences cumulées des étapes par moyen de transport sont nettement plus homogènes selon la durée que selon la distance. Pour 60 à 80% de toutes les étapes parcourues avec tous les moyens de transport, train excepté, la durée est inférieure à 15 minutes. Les étapes en train durent nettement plus longtemps: environ 50% d'entre elles plus de 20 minutes, 25% d'entre elles plus d'une demi-heure.

Fréquences cumulées de la durée des étapes selon le moyen de transport



On retrouve, pour la durée moyenne de chaque trajet, des différences similaires à celles révélées avec les distances: on est bien plus longuement en déplacement le dimanche (38 minutes environ) que la semaine (24 minutes).

La durée du déplacement diffère selon le motif: en semaine, les voyages professionnels et de service sont nettement plus longs, les déplacements pour la formation, les achats, pour rendre service ou accompagner une personne plus courts que la moyenne.

Durée moyenne par déplacement (en minutes)

Motif du déplacement	Jour de la semaine			
	Lu-ve	Sa	Di	Tous
Travail	21.4	18.0	18.7	21.2
Formation	18.7	32.7	6.8	19.0
Achats/approv.	17.7	18.4	15.6	17.8
Activité professionnelle	35.6	35.4	21.5	35.1
Voyage de service	64.5	47.0	13.2	61.1
Loisirs	28.3	35.4	39.5	31.6
Trajet pour rendre service	16.8	21.2	30.5	18.5
Trajet d'accompagnement	16.0	18.8	24.0	16.9
Tous les motifs	24.0	29.5	38.3	26.1

Base: 102867 déplacements

© are et OFS

Les personnes de 6 ans et plus passent en moyenne 85 minutes par jour en déplacement. Selon le sexe, l'âge et la disponibilité d'une voiture, il existe des différences analogues aux distances parcourues quotidiennement: les jeunes de 18 à 25 ans sont plus longtemps en déplacement que la moyenne des personnes (96 minutes).

Durée journalière moyenne (en min.)

	Jour de la semaine			
	Lu-ve	Sa	Di	Tous
Sexe				
Hommes	94.6	95.6	86.3	93.6
Femmes	73.7	85.8	76.5	75.9
Age				
6 à 17 ans	77.9	90.4	72.7	79.0
18 à 25 ans	93.7	123.3	84.8	96.3
26 à 65 ans	88.5	91.2	86.9	88.6
66 ans et plus	65.8	64.9	64.4	65.5
Disponibilité d'une voiture*				
Totale	91.4	94.6	85.9	91.0
Partielle	86.5	97.4	90.0	88.7
Aucune	81.0	94.6	95.6	84.7
Moyenne générale	83.9	90.6	81.3	84.5

Base: 29407 personnes

*Base: 19833 personnes

© are et OFS

3.7 Prestations kilométriques des voitures de tourisme et des motocycles

On a recensé les kilomètres parcourus en 1999 par toutes les voitures de tourisme et tous les motocycles disponibles dans les ménages. Ces chiffres constituent une base de calcul importante des prestations kilométriques du transport motorisé des personnes. Par contre, il s'est avéré impossible de saisir les distances parcourues en bicyclette. Pour des informations complémentaires sur ce thème, cf. GVF 288. On se reportera au chapitre 7 pour les transports aériens.

En 1999, le kilométrage moyen des voitures de tourisme a atteint près de 12 850 km; un peu moins de 90% de cette distance a été parcourue en Suisse. Les chiffres relevés sont du même ordre que les valeurs de l'enquête périodique sur les prestations kilométriques effectuée en 2000. Les prestations kilométriques des véhicules des ménages présentent des différences importantes; la répartition entre la première, deuxième et troisième voiture,

etc. s'est faite sur les kilomètres parcourus. Le nombre de ces derniers augmente avec la cylindrée de la voiture et marque un net recul avec l'âge des véhicules, quelle que soit la catégorie considérée. Pour les motocycles, on observe les mêmes tendances que pour les voitures. Les kilométrages annuels sont cependant nettement moindres et atteignent en moyenne à peine 3000 km. Les kilométrages les plus élevés de 4300 km sont le fait des grosses motos (plus de 1000 ccm), lesquelles parcourent par ailleurs une part élevée de kilomètres – 27% – à l'étranger (→ RD).

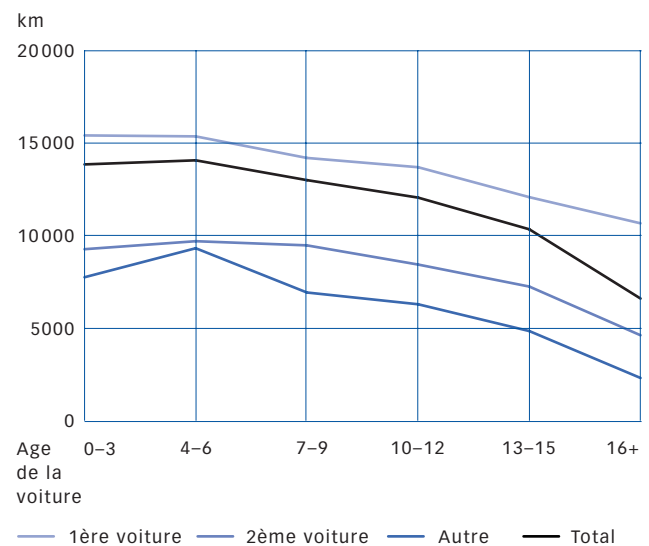
Kilométrage annuel 1999

	Kilométrage	
	km/an	Suisse %
Voitures de tourisme*		
Premières voitures	14561	88.7
Deuxièmes voitures	8727	91.8
Autres voitures de tourisme	5930	90.2
1350 ccm et moins	9844	94.2
1351–1650 ccm	11606	92.6
1651–1950 ccm	12975	89.5
1951–2250 ccm	14072	88.3
2251–2550 ccm	14626	85.7
2551 ccm et plus	14998	84.5
Moyenne de toutes les voitures	12847	89.2
Motocycles**		
Premiers motocycles	3174	84.4
Deuxièmes motocycles	2060	70.1
Autres motocycles	744	79.9
Aucune indication	2248	91.9
Moins de 125 ccm	2080	97.8
125 ccm	2197	97.9
126–749 ccm	2898	85.8
750–999 ccm	3448	73.0
1000 ccm et plus	4385	72.4
Moyenne de tous les motocycles	2963	83.3

* Base: 26291 voitures

** Base: 2801 motocycles

Kilométrage annuel selon l'âge des voitures



Base: 26291 voitures

© are et OFS

Kilométrage annuel des voitures de tourisme, selon la taille du ménage et le revenu, en 1999

	Kilométrage	
	km/an	Suisse %
Taille du ménage		
1 personne/ménage	12 324	89.3
2 personnes	12 455	89.0
3 personnes	13 841	89.2
4 personnes	13 103	89.5
5 personnes et plus	12 884	89.3
Revenu mensuel du ménage		
Jusqu'à 4000 francs	10 996	89.5
4001–8000 francs	12 609	89.6
8001–12000 francs	14 014	89.8
12001 francs et plus	14 538	87.1

Base: 26 291 voitures

© are et OFS

3.8 Distance annuelle moyenne par personne

Contrairement aux prestations kilométriques annuelles par voiture ou par motocycle recensées en 2000 pour 1999, les chiffres suivants donnent une estimation de la distance moyenne parcourue par chaque personne en Suisse et à l'étranger, sur la base de la distance parcourue le jour de référence. Dans l'ensemble, une personne domiciliée en Suisse, âgée de 6 ans et plus, a parcouru près de 17400 km, dont 3800 km à l'étranger. On étudiera avec intérêt la ventilation de ces kilométrages entre les différents moyens de transport.

Distance moyenne par personne et par an selon le moyen de transport

Moyen de transport	km en Suisse	km à l'étranger	Total
Marche	626	8	634
Bicyclette	346	3	349
Cyclomoteur	40	0	40
Motocycle léger	37	0	37
Motocycle (conducteur)	172	27	199
Motocycle (passager)	53	6	59
Voiture (conducteur)	6523	393	6916
Voiture (passager)	2616	358	2974
Train	1848	237	2085
Car postal	72	0	72
Bus	355	30	385
Tram	137	0	137
Taxi	16	8	24
Autocar	180	123	303
Camion ¹	270	0	270
Bateau	17	69	86
Avion	110	2523	2633
Funiculaire	58	0	58
Autres	113	40	153
Total	13590	3826	17416

Base: 29407 personnes

© are et OFS

1) n'englobe pas l'ensemble du trafic poids lourds, mais seulement les trajets en camion effectués quotidiennement par les ménages

La voiture (conducteurs et passagers) représente près de 57% de ce kilométrage annuel. En deuxième position – à quelque distance déjà –, vient l'avion (2600 km). Cette valeur fait uniquement référence au kilométrage des avions dans la rubrique mobilité journalière (cf. également chapitre 8.3). Le rail arrive en troisième position avec 2000 km. A noter que la marche joue un rôle étonnamment important puisque chaque personne parcourt 634 km à pied chaque année.

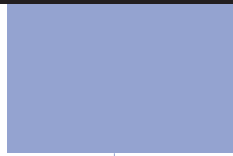
La répartition des distances annuelles selon les classes de revenu des personnes concernées dans les ménages montre une tendance à parcourir de plus grandes distances à mesure que le revenu augmente. La plus grande valeur dans la classe de revenu supérieure (26429 km) est 3.5 fois plus élevée que celle de la classe la plus basse (6992 km).

Kilométrage annuel par personne selon le revenu du ménage (Cumul de tous les moyens de transport)

Revenu mensuel du ménage en francs	km par personne et par an		Total
	Part à l'étranger (en %)	Part de la pop. globale (en %)	
Jusqu'à 2000 francs	2	3	6992
2001-4000 francs	18	15	11798
4001-6000 francs	26	22	17497
6001-8000 francs	19	16	17781
8001-10000 francs	27	10	22634
10001-12000 francs	19	5	21291
12001-14000 francs	28	3	25472
14001 francs et plus	23	4	26429
Aucune indication	20	22	16508
Toutes les classes	22	100	17416

Base: 29407 personnes

© are et OFS



Chapitre 4

Moyens de transport

Chapitre 4 | Moyens de transport

4.1 Répartition modale

La répartition modale indique la proportion de distances parcourues, de temps de déplacement et de nombre d'étapes correspondant à chaque moyen de transport. Elle implique une approche différente suivant le domaine de la politique des transports abordé.

Si l'on se réfère aux distances parcourues, le trafic individuel motorisé est dominant. Par rapport au nombre d'étapes journalières ou au temps nécessaire pour les déplacements, ce sont les trajets à pied qui viennent en tête.

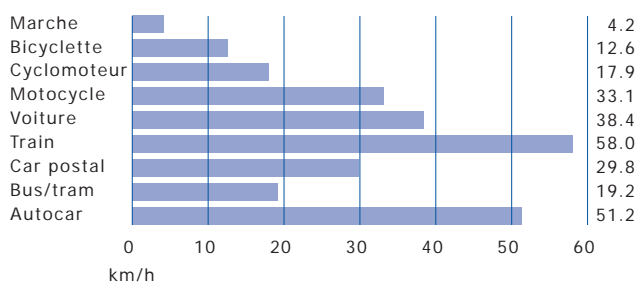
On observe les vitesses moyennes les plus élevées (compte tenu des arrêts aux feux rouges, des temps de transbordement, etc...) pour les moyens de transport permettant de parcourir en moyenne les étapes les plus longues.

Distance journalière moyenne par personne et par moyen de transport (en km)

Distance journalière	Lu à ve	Sa	Di	Tous
Marche	1.6	1.7	2.0	1.7
Bicyclette	0.9	0.8	1.0	0.9
Cyclomoteur	0.1	0.1	0.1	0.1
Motocycle	0.7	0.7	1.0	0.7
Voiture (chauffeur)	18.9	16.5	13.8	17.8
Voiture (passager)	4.9	13.3	12.2	7.1
Train	5.5	4.8	3.3	5.0
Car postal	0.2	0.1	0.2	0.2
Tram/bus	1.6	0.9	0.6	1.3
Autres	2.1	1.7	2.4	2.1
Total	36.5	40.7	36.6	37.1

Base: 29 407 personnes © are et OFS

Vitesse moyenne des moyens de transport terrestres (en km/h)

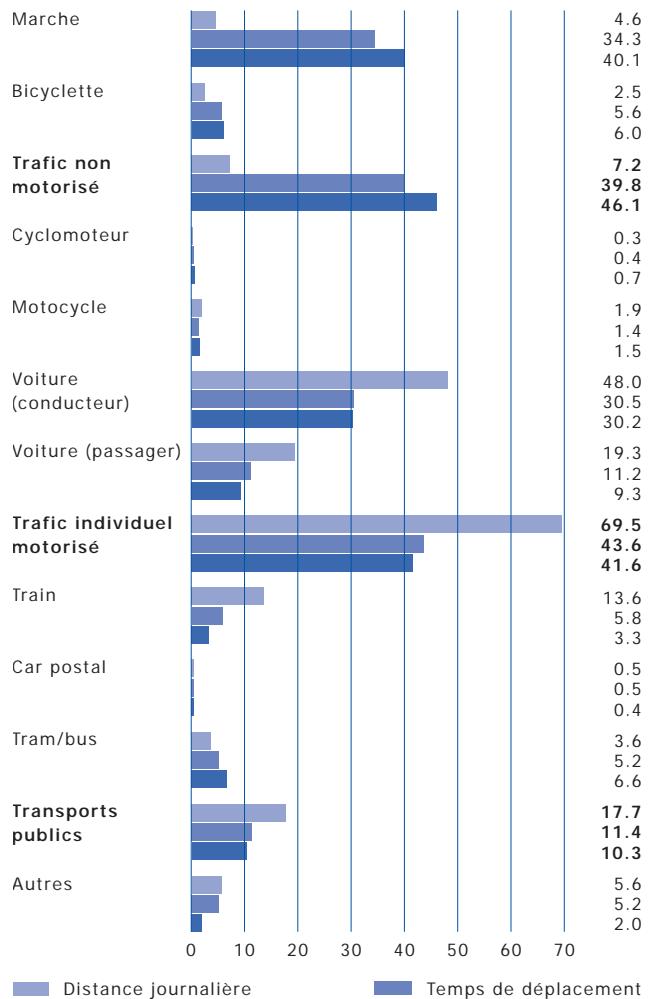


Temps de déplacement par personne et par moyen de transport (en min.)

Temps utilisé en min.	Lu à ve	Sa	Di	Tous
Marche	27.4	31.2	34.1	28.9
Bicyclette	4.7	4.2	5.1	4.7
Cyclomoteur	0.4	0.3	0.2	0.4
Motocycle	1.2	1.3	1.2	1.2
Voiture (conducteur)	28.1	23.0	16.9	25.8
Voiture (passager)	7.1	16.4	14.3	9.5
Train	5.3	4.5	3.1	4.9
Car postal	0.4	0.3	0.2	0.4
Tram/bus	5.1	3.1	1.8	4.4
Autres	4.0	6.2	4.5	4.4
Total	83.9	90.6	81.3	84.5

Base: 29 407 personnes © are et OFS

Répartition modale (en %)



4.2 Voitures: utilisation et taux d'occupation

Selon une moyenne calculée pour tous les jours de la semaine, tous motifs de déplacement et groupes de population confondus, 67% des distances journalières sont parcourues en voiture. Ce pourcentage est le plus bas (35%) dans les ménages ne disposant pas de voiture et le plus élevé (79%) chez les indépendants actifs.

Part des déplacements en voiture par rapport aux distances journalières (en %)

Voiture	Lu à ve	Sa	Di	Tous
Nombre de personnes dans le ménage*				
1 personne	59	66	70	62
2 personnes	67	80	69	69
3 personnes	69	71	74	70
4 personnes	66	70	76	68
5 personnes et plus	61	74	65	64
Revenu mensuel du ménage*				
Jusqu'à 2000 francs	47	69	67	54
2001-6000 francs	64	73	74	67
6001-10000 francs	69	78	73	71
10001-14000 francs	70	65	77	70
14001 francs et plus	72	78	70	73
Age*				
6 à 17 ans	38	69	72	50
18 à 25 ans	56	62	56	57
26 à 65 ans	72	77	75	73
66 ans et plus	55	65	70	58
Sexe*				
Hommes	66	74	69	68
Femmes	64	72	73	67
Disponibilité d'une voiture*				
Totale	79	82	75	78
Partielle	54	66	65	57
Aucune	29	51	53	35
Statut professionnel**				
Indépendant	80	74	77	79
Cadre supérieur	73	81	66	73
Cadre moyen/inférieur	75	82	70	75
Autre emploi	66	70	69	67
Total*	65	73	71	67

* Base: 29407 personnes

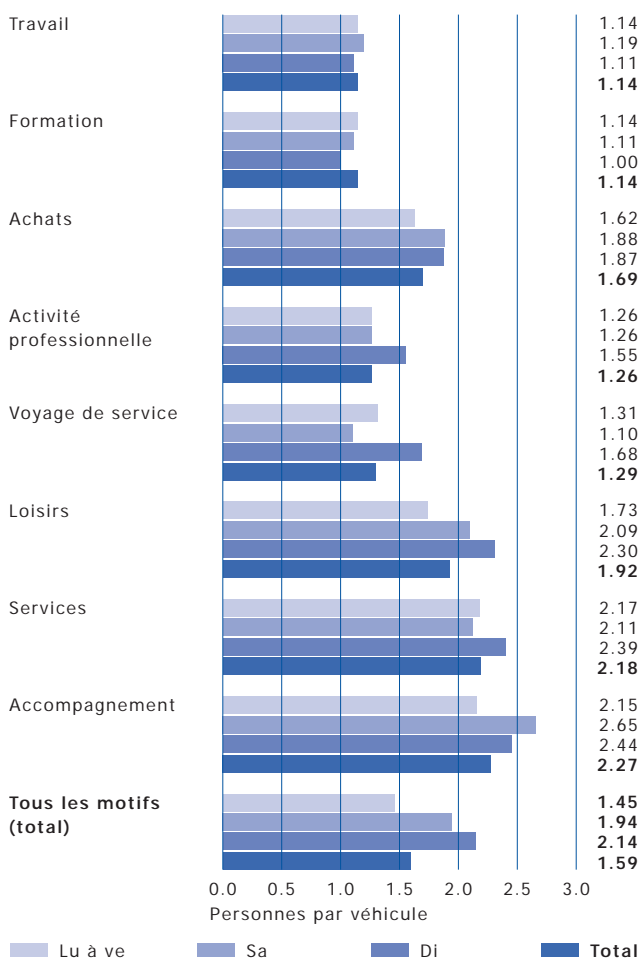
** Base: 15759 personnes actives

© are et OFS

La préférence pour la voiture par tous les groupes de population, mais également le taux d'occupation assez bas de 1.59 personnes sont confirmés. Le taux d'occupation moyen de 1.14 personnes dans les déplacements pour le travail provient du fait qu'il n'y a qu'un seul occupant

pour plus de 90% des trajets en voiture. Ce taux est légèrement plus élevé dans les déplacements pour les loisirs (1.92 personnes). Même dans ce cas, seulement 43% des trajets sont effectués avec plus d'un occupant par véhicule.

Taux d'occupation moyen par voiture (en personnes par véhicule)



Base: 42438 étapes de conducteurs de voitures

© are et OFS

Nombre de personnes dans la voiture (en %)

Motif	Pers. par véhicule et par déplacement			
	1	2	3	4+
Travail	91	7	1	1
Formation	87	10	1	1
Achats	67	23	7	3
Professionnel/service	86	11	2	1
Loisirs	57	29	7	8
Services/accompagnement	37	41	14	9
Tous les motifs	70	20	5	4

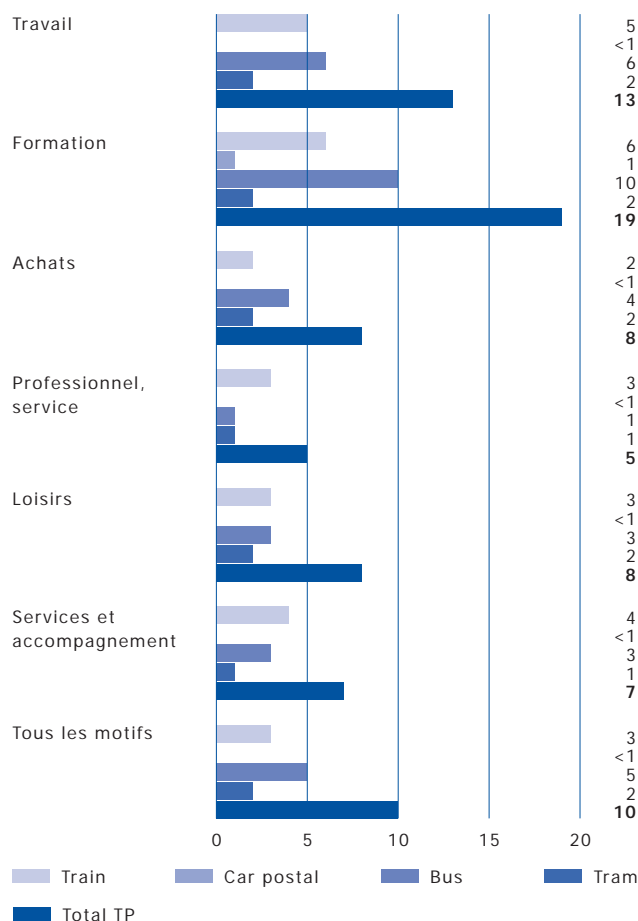
Base: 42438 étapes de conducteurs de voiture

© are et OFS

4.3 Transports publics

Selon une moyenne calculée pour tous les jours de la semaine, tous motifs de déplacement et groupes de population confondus, 18% des distances journalières sont parcourues en transports publics (train, tram, bus, car postal). Les pourcentages les plus bas (9%) sont atteints dans les ménages disposant toujours d'une voiture, respectivement par les personnes exerçant une activité indépendante (9%); les pourcentages les plus élevés (38%) dans les ménages ne disposant pas de voiture. Si l'on considère le nombre d'étapes parcourues en transports publics par rapport au nombre total d'étapes, la part des transports publics est encore légèrement plus faible. Cela est dû au fait que la longueur moyenne des étapes parcourues en train est nettement supérieure à celle des autres moyens de transport.

Proportion d'étapes en transports publics par rapport au total des étapes parcourues (en %)



Base: 142468 étapes

© are et OFS

Les groupes de population disposant de revenus inférieurs (personnes de moins de 17 ans et de plus de 65 ans, femmes et personnes ne disposant pas de voiture) utilisent particulièrement souvent les transports publics. Les jours ouvrables, le pourcentage de déplacements en transports publics est légèrement supérieur à la moyenne; il est par contre inférieur à la moyenne le dimanche. La comparaison des motifs de déplacement montre que l'utilisation des transports publics est la plus fréquente pour le travail et la formation et qu'elle est la plus faible pour les trajets d'affaires, les services et l'accompagnement de personnes. Au niveau national, le plus grand nombre d'étapes est parcouru en bus et le plus petit en tram. Cela est dû au fait que seules les grandes villes disposent d'un réseau de trams.

Proportion de déplacements en TP par rapport aux distances journalières (Utilisation du train, du tram, du bus et du car postal) (en %)

Transports publics	Lu à ve	Sa	Di	Tous
Nombre de personnes dans le ménage*				
1 personne	26	19	16	24
2 personnes	19	9	16	17
3 personnes	18	16	11	16
4 personnes	17	20	6	16
5 personnes et plus	24	10	7	19
Revenu mensuel du ménage*				
Jusqu'à 2000 francs	30	19	21	27
2001-6000 francs	18	14	12	16
6001-10000 francs	19	11	13	17
10001-14000 francs	22	25	4	20
14001 francs et plus	21	14	10	18
Age*				
6 à 17 ans	38	15	8	28
18 à 25 ans	26	28	16	25
26 à 65 ans	15	11	10	14
66 ans et plus	28	14	16	24
Sexe*				
Hommes	18	11	7	15
Femmes	23	17	15	21
Disponibilité d'une voiture*				
Totale	10	6	7	9
Partielle	28	23	21	26
Aucune	46	27	16	38
Statut professionnel**				
Indépendant	9	11	12	9
Cadre supérieur	20	7	8	17
Cadre moyen/inférieur	16	8	11	15
Autres employés	17	18	11	17
Total*	20	14	11	18

* Base: 29407 personnes

** Base: 15759 personnes actives

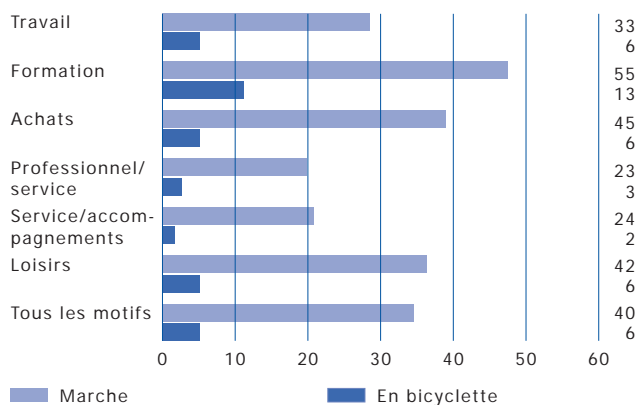
© are et OFS

4.4 Déplacements à pied et en bicyclette

Les déplacements à pied et en bicyclette représentent une part importante des déplacements quotidiens en ce qui concerne tant le nombre d'étapes parcourues que le temps utilisé pour se déplacer. Le pourcentage d'étapes parcourues à pied est de 55% pour la formation, 45% pour les achats, 42% pour les loisirs et 33% pour le travail.

Notamment dans les villes et les agglomérations, l'encouragement des déplacements à pied et en bicyclette est une préoccupation importante en matière de politique des transports. Les aménagements, les mesures de régulation du trafic et l'information jouent un rôle essentiel pour rendre les trajets à pied ou en bicyclette plus agréables, plus directs et plus sûrs.

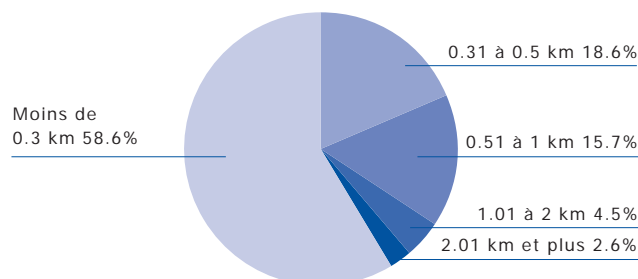
Proportion d'étapes à pied et en bicyclette par rapport au total des étapes parcourues par jour (en %)



Base: 142468 étapes à l'intérieur du pays

© are et OFS

Répartition des distances des étapes parcourues à pied depuis et vers un arrêt des TP



Base: 17685 étapes à pied depuis et vers un arrêt de TP

© are et OFS

Comme pour les transports publics, les groupes de population âgés de moins de 17 ans et de plus de 65 ans, les femmes et les personnes ne disposant pas de voiture utilisent plus fréquemment que la moyenne leur bicyclette ou se déplacent à pied, (cf. Réseau piétons-vélos 1999).

Proportion de trafic non motorisé dans les distances journalières (en %)

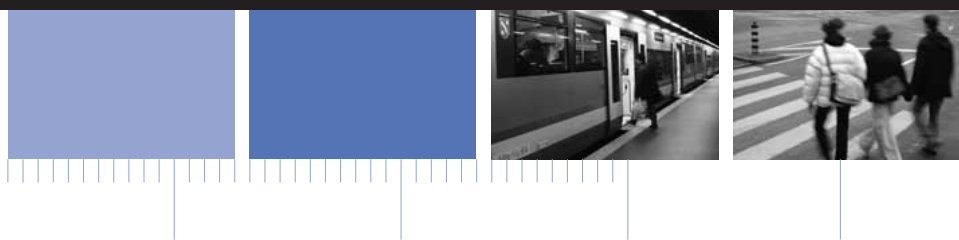
Trafic non motorisé	Jour ouvrable		Dimanche	
	Bicycl.	Marche	Bicycl.	Marche
Nombre de personnes dans le ménage*				
1 personne	2	5	2	7
2 personnes	2	4	3	6
3 personnes	3	4	2	5
4 personnes	3	4	6	6
5 personnes et plus	4	5	1	3
Revenu mensuel du ménage*				
Jusqu'à 2000 francs	4	9	0	9
2001-6000 francs	3	6	2	6
6001-10000 francs	2	4	3	6
10001-14000 francs	3	3	3	5
14001 francs et plus	1	3	2	4
Age*				
6 à 17 ans	8	10	6	5
18 à 25 ans	2	3	3	2
26 à 65 ans	2	4	3	6
66 ans et plus	1	9	1	9
Sexe*				
Hommes	3	3	4	5
Femmes	2	6	1	6
Disponibilité d'une voiture *				
Totale	1	3	2	5
Partielle	3	5	2	6
Aucune	6	9	4	7
Statut professionnel**				
Indépendant	1	3	1	6
Cadre supérieur	1	2	1	4
Cadre moyen/inférieur	2	3	5	6
Autres employés	2	3	3	5
Total*	3	5	3	5

* Base: 25491 personnes

** Base: 13669 personnes actives

© are et OFS

La répartition des distances des étapes parcourues à pied depuis et vers un arrêt des transports publics donne une indication de la qualité de la desserte. Des liaisons optimales en TP sont – outre des horaires pratiques – l'une des mesures les plus importantes pour augmenter leur attractivité, et donc encourager une mobilité durable, axée sur les TP et les déplacements à pied et en bicyclette.



Chapitre 5

Motifs de déplacement

5.1 Motifs de déplacement

Trois critères permettent de déterminer l'importance des motifs de déplacement: le nombre de trajets, la distance et le temps utilisé à se déplacer en une journée par une personne dans un but précis. Si l'on se réfère aux recensements antérieurs, la liste des motifs de déplacement a été complétée: on lui a ajouté les déplacements pour rendre service et accompagner des personnes. Conformément au principe de territorialité, les chiffres présentés ci-après concernent exclusivement la mobilité journalière de la population suisse. Cela signifie par exemple que ces données ne tiennent compte ni des déplacements des étrangers non domiciliés en Suisse ni des trajets en avion de la population suisse à l'extérieur du territoire suisse. Les motifs de déplacement n'ont pas été retenus pour l'enquête lorsqu'il s'agissait d'étapes de retour ou en lien avec une correspondance (ils figurent dans les tableaux sous la rubrique: «indéterminés»). Si l'on considère l'ensemble de la semaine, les loisirs motivent 40% de tous les déplacements. Ils représentent 44% de la distance journalière et 49% de la durée journalière

lière moyenne. Le dimanche, 78% de tous les déplacements sont effectués pour les loisirs. Le trafic de loisirs domine ainsi la mobilité journalière – même les jours ouvrables. Cela est dû au fait que l'ensemble de la population se déplace pour ses loisirs. Les autres motifs de déplacement sont pour la plupart concentrés sur des groupes de population bien précis. Les jours ouvrables, les déplacements pour le travail et la formation occupent la deuxième place et le samedi, ce sont les trajets pour les achats. Par contre, le pourcentage de déplacements liés à une activité professionnelle, des services et l'accompagnement de personnes est relativement faible.

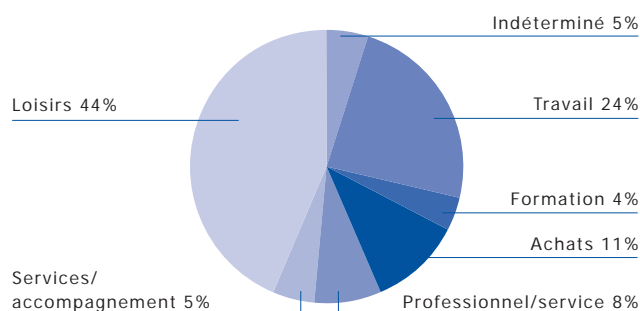
Nombre de déplacements par personne en un jour

	Lu à ve	Sa	Di	Tous	en %
Travail	1.1	0.3	0.1	0.8	23.3
Formation	0.4	0.0	0.0	0.3	8.4
Achats	0.7	1.0	0.2	0.7	19.1
Loisirs	1.3	1.8	1.8	1.4	39.5
Services/accompagnement	0.2	0.2	0.1	0.2	4.8
Professionnel/service	0.2	0.1	0.0	0.1	3.8
Indéterminé	0.0	0.0	0.1	0.1	1.0
Total	3.9	3.4	2.3	3.6	100.0

Base: 29 407 personnes de plus de 6 ans

© are et OFS

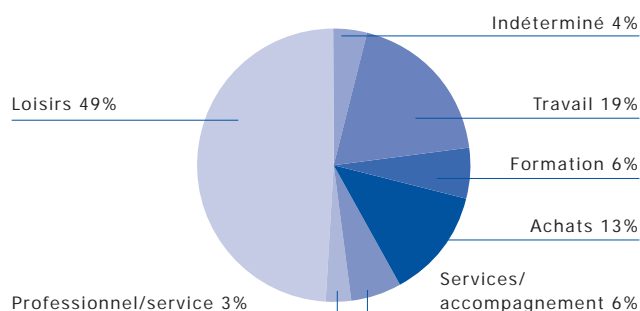
Distance journalière selon le motif de déplacement



Base: 29 407 personnes de plus de 6 ans

© are et OFS

Durée jour. moyenne selon le motif de déplacement



Base: 29 407 personnes de plus de 6 ans

© are et OFS

Distance par personne en un jour (en km)

	Lu à ve	Sa	Di	Tous
Travail	11.6	2.1	1.4	8.8
Formation	2.1	0.8	0.0	1.6
Achats	4.0	7.3	1.2	4.0
Loisirs	12.3	24.9	27.8	16.3
Services/accompagnement	1.6	2.1	1.8	1.7
Professionnel/service	3.8	1.3	0.3	3.0
Indéterminé	1.2	2.2	4.0	1.7
Total	36.5	40.7	36.6	37.1

Base: 29 407 personnes de plus de 6 ans

© are et OFS

Durée journalière moyenne par personne (en min.)

	Lu à ve	Sa	Di	Tous
Travail	21.1	4.4	2.2	16.0
Formation	6.9	1.0	0.0	5.1
Achats	11.0	16.9	2.6	10.7
Loisirs	33.1	57.8	65.8	41.3
Services/accompagnement	2.9	3.0	2.5	2.9
Professionnel/service	6.3	2.6	0.5	4.9
Indéterminé	2.6	4.8	7.7	3.6
Total	83.9	90.6	81.3	84.5

Base: 29 407 personnes de plus de 6 ans

© are et OFS

5.2 Déplacements pour le travail

Parmi la population active, les hommes effectuent pour le travail environ 38% de déplacements de plus que les femmes. Cela tient au pourcentage plus élevé d'activités à temps partiel chez les femmes. Cependant, les déplacements pour le travail sont une composante importante de la mobilité de toutes les personnes actives les jours ouvrables.

Données concernant les déplacements pour le travail (Du lundi au vendredi)

Trajets pour le travail	Personnes actives		
	Femmes	Hommes	Total
Nombre de déplacements par jour*	1.6	2.2	1.9
Longueur par déplacement (km)**	8.6	12.0	10.7
Durée par déplacement (min.)**	19.8	22.2	21.3
Nombre d'étapes/déplacement**	1.5	1.4	1.4
% de tous les déplacements*	40	49	45
% de la distance journalière*	39	46	44
% de la durée journ. moyenne*	36	43	40

* Base: 11 141 personnes actives du lundi au vendredi

** Base: 21 450 déplacements pour le travail effectués, du lundi au vendredi, par des personnes actives © are et OFS

En moyenne, plus de la moitié de tous les trajets pour se rendre au travail représentent une distance inférieure à 5 km; les femmes parcourent des distances plus courtes que les hommes. Dans les zones rurales, les personnes actives s'accommodent de trajets journaliers en général plus longs, de plus de 23 km en moyenne (→ RD).

La voiture reste, avec 43% de toutes les étapes de déplacement, le moyen de transport le plus utilisé pour se rendre au travail. Les facteurs décisifs pour le choix de la

Choix du moyen de transport pour se rendre au travail (en %)

	Hommes	Femmes	Centre ville	Agglo.	Campagne	Suisse
Marche	28.9	39.3	38.1	31.9	26.6	32.9
Bicyclette	6.0	5.9	6.9	4.3	6.3	6.0
Cyclomoteur, motocycle léger, motocycle	4.3	1.4	2.9	3.1	3.7	3.2
Voiture	47.8	35.6	33.4	45.2	54.7	43.2
Train	4.7	5.0	5.1	5.8	3.4	4.8
Bus, tram, car postal	6.5	12.1	12.5	8.9	3.2	8.7
Autres	1.8	0.7	1.1	0.8	2.1	1.3
Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Base: 31 837 étapes (personnes actives pour des déplacements du lundi au vendredi pour se rendre au travail)

© are et OFS

Répartition des distances des déplacements pour se rendre au travail (en %)

Travail	Centre ville	Agglo.	Campagne	Suisse
Jusqu'à 1.0 km	22.8	18.0	25.4	22.3
1.1 à 5.0 km	37.6	28.5	26.4	31.3
5.1 à 10.0 km	16.7	21.3	16.6	18.0
10.1 à 20.0 km	11.7	17.2	16.0	14.6
> 20.0 km	11.2	15.1	15.6	13.8
Total	100	100	100	100
Longueur moyenne de déplacement (en km)	9.3	11.7	11.7	10.7

Base: 21 450 déplacements pour le travail effectués du lundi au vendredi par des personnes actives

© are et OFS

voiture sont (entre parenthèses pourcentages d'étapes en voiture pour se rendre au travail) (→ RD):

- place de stationnement au travail (71%)
- disponibilité d'une voiture (58%)
- activité professionnelle indépendante (51%)
- revenu mensuel supérieur à 14 000 francs (48%)

Les déplacements à pied viennent en deuxième place (33% de toutes les étapes pour se rendre au travail). Ils sont particulièrement fréquents:

- s'il n'y a aucune disponibilité de voiture (48%)
- si le lieu de travail est situé en ville (37%)
- chez les femmes (39%)
- lorsque le revenu mensuel se situe entre 2000 et 4000 francs (39%).

Les transports publics continuent à n'être utilisés que pour moins de 15% des étapes de déplacements pour le travail. Ce pourcentage est néanmoins plus élevé pour les femmes (17%) que pour les hommes (11%). La part des TP pour se rendre au travail dans les régions urbaines est plus élevée (place de travail en ville: 17%, à la campagne: 4%) (→ RD).

5.3 Déplacements pour la formation

La distance moyenne des déplacements pour la formation avoisine les 5 km. Elle varie toutefois considérablement selon les groupes d'âges. Les écolières et écoliers jusqu'à 12 ans font en général des trajets de moins de 2 km qui durent moins d'un quart d'heure. La distance et la durée de chaque déplacement pour la formation augmentent fortement avec l'âge. Cependant, comme les étudiantes et étudiants rentrent plus rarement à la maison entre midi et 2 heures, le nombre de déplacements qu'ils effectuent chaque jour est moins élevé.

Données concernant les déplacements pour la formation (Lundi à vendredi)

Déplacements pour la formation	Groupes d'âges			
	< 12 a.	13 à 17 a.	18 a. et +	Tous
Nombre de dépl. par jour*	2.3	2.1	1.3	2.0
Long. par dépl. (km)**	1.7	5.2	13.8	4.7
Durée par dépl. (min.)**	13.9	19.6	29.4	18.2
Nombre d'étapes/dépl.**	1.1	1.6	2.0	1.4
% de tous les dépl.*	57.5	47.6	32.4	48.4
% de la distance journ.*	25.6	40.5	35.9	34.8
% de la durée journ.moy.*	41.3	41.6	34.3	39.5

* Base: 3638 personnes en formation du lundi au vendredi

** Base: 7279 déplacements, du lundi au vendredi, de personnes en formation

© are et OFS

Distribution des distances par déplacement (en %)

Dépl. pour la formation	Ville	Agglo.	Campagne	Suisse
Jusqu'à 1.0 km	55.4	51.5	54.1	53.7
1.1 à 5.0 km	31.8	28.4	25.4	28.3
5.1 à 10.0 km	7.4	9.5	7.8	8.1
10.1 à 20.0 km	2.6	5.8	5.6	4.7
> 20.0 km	2.9	4.9	7.1	5.1
Total	100.0	100.0	100.0	100.0
Longueur moy. des dépl. pour la formation (en km)	3.4	5.8	5.1	4.7

Base: 7279 déplacements pour la formation du lundi au vendredi

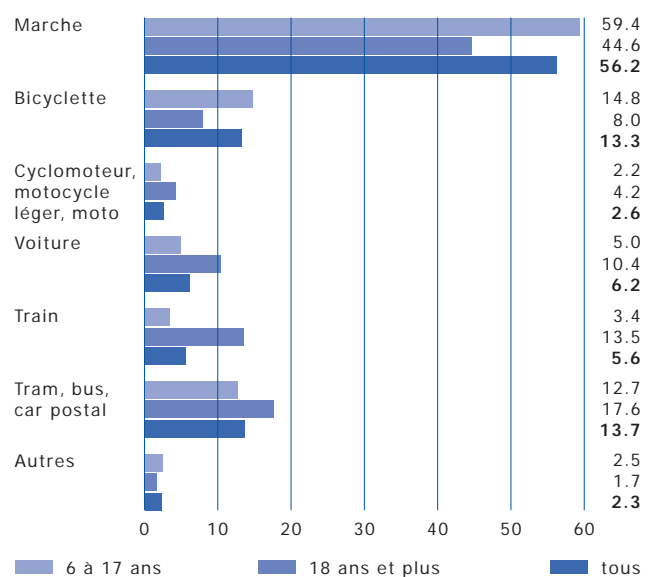
© are und B

Le principal mode de déplacement choisi pour aller suivre une formation est la marche (56% de toutes les étapes). Au deuxième rang – mais loin derrière – viennent, dans les groupes d'âges les plus jeunes, le vélo et les transports publics de proximité, et, chez les adultes de plus de 18 ans, les transports publics de proximité et le train. Ces chiffres montrent qu'il faut encourager les

déplacements à pied et à vélo également dans l'intérêt de la sécurité sur le chemin de l'école.

Le pourcentage de déplacements en voiture (5% pour les moins de 17 ans et 10% pour les adultes de plus de 18 ans) est comparativement faible. Pour le groupe âgé de 17 ans et moins, il s'agit de jeunes amenés en voiture à l'école; quant aux adultes de 18 ans et plus, la disponibilité d'une voiture a déjà un effet sur leur choix d'un moyen de transport.

Choix du moyen de transport pour suivre une formation (en % de toutes les étapes pour les déplacements de formation)



Base: 10468 étapes de déplacements pour la formation

© are et OFS

5.4 Déplacements pour les achats

Chez les personnes au foyer, les trajets effectués pour les achats représentent 37% des déplacements en semaine. La comparaison avec l'ensemble de la population montre le lien étroit entre le travail à la maison et les achats. Le samedi, ces différences s'estompent presque entièrement.

Données concernant les déplacements pour les achats

	Population totale			
	Lu à ve	Sa	Di	Tous
Nbre de dépl. par jour*	0.7	1.0	0.2	0.7
Longueur par dépl. (km)**	5.5	7.0	6.6	5.9
Durée par dépl. (min.)**	17.7	18.4	15.6	17.8
Nbre d'étapes par dépl.**	1.4	1.4	1.2	1.4
% de tous les dépl.*	18.5	30.4	7.7	19.1
% de la distance journ.*	10.9	17.9	3.1	10.9
% de la durée journ. moy.*	13.2	18.7	3.2	12.6

* Base: 29407 personnes

** Base: 20220 déplacements pour les achats

© are et OFS

	Personnes au foyer			
	Lu à ve	Sa	Di	Tous
Nbre de dépl. par jour*	1.3	1.3	0.1	1.1
Longueur par dépl. (km)**	5.3	7.3	10.1	5.7
Durée par dépl. (min.)**	18.0	17.3	18.4	17.9
Nbre d'étapes par dépl.**	1.3	1.3	1.2	1.3
% de tous les dépl.*	37.1	38.4	6.9	34.3
% de la distance journ.*	27.1	25.2	4.8	23.0
% de la durée journ. moy.*	28.6	23.3	3.6	24.0

* Base: 2088 personnes au foyer

** Base: 2288 déplacements pour les achats

© are et OFS

40% des déplacements pour les achats font moins d'1 km les jours ouvrables; par contre, ils augmentent considérablement le samedi pour atteindre en moyenne 7 km. Un trajet sur huit pour faire ses achats fait plus de 10 km.

Distribution des distances de déplacement (du lundi au dimanche, en %)

Dépl. pour les achats	Lu à ve	Sa	Di	Tous
Jusqu'à 1.0 km	40.3	34.5	41.1	39.1
1.1 à 5.0 km	34.1	35.4	35.0	34.4
5.1 à 10.0 km	13.0	14.4	12.4	13.2
10.1 à 20.0 km	7.6	8.1	5.3	7.6
plus de 20.0 km	5.1	7.6	6.1	5.7

Base: 20220 déplacements pour les achats

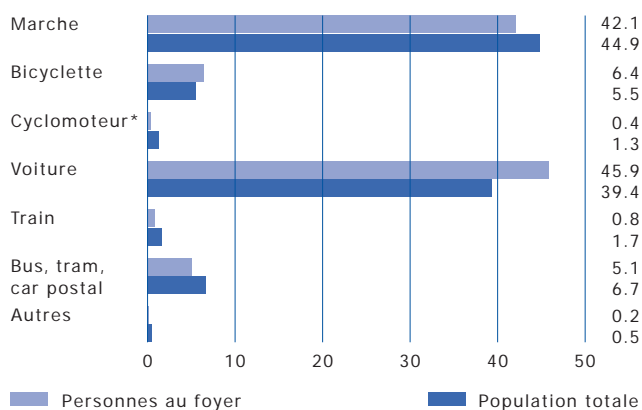
© are et OFS

La marche (45%) et la voiture (39%) constituent les principaux moyens de transport utilisés pour les achats. Les transports publics jouent dans l'ensemble un rôle secondaire.

Les trajets pour les achats sont relativement souvent combinés à d'autres motifs de déplacement. 15% des déplacements effectués immédiatement avant ou après un trajet pour des achats sont imputables aux loisirs et 9% au travail.

Le dimanche, le pourcentage de déplacements pour les achats (8%) est relativement faible par rapport aux autres jours de la semaine. Le recours à l'ouverture dominicale des magasins est reflété dans les données recueillies.

Choix d'un moyen de transport pour faire ses achats (en % de toutes les étapes des déplacements pour les achats, du lundi au samedi)



*incl. motocycle léger, motocycle

Base: 26568 étapes pour les achats du lundi au samedi

© are et OFS

5.5 Déplacements pour rendre service et pour accompagner une personne

Le microrecensement 2000 est le premier dans lequel on a traité à part les déplacements effectués pour rendre service ou accompagner des personnes. Cela désigne les trajets parcourus pour mener, aller rechercher et accompagner des personnes, mais pas pour ses propres achats ou loisirs. Il s'agit par exemple de mener des enfants à l'école, de conduire des personnes âgées ou handicapées

Données concernant les déplacements pour rendre service et accompagner quelqu'un

Dépl. service/accompa.	Lu à ve	Sa	Di	Tous
Nombre de dépl. par jour*	0.2	0.2	0.1	0.2
Long. par dépl. (km)**	8.2	13.4	19.2	9.7
Durée par dépl. (min.)**	16.5	20.5	28.5	18.0
Nombre d'étapes/dépl.**	1.2	1.3	1.2	1.2
% de tous les dépl.*	5.0	4.5	4.2	4.8
% de la distance journ.*	4.3	5.1	5.0	4.4
% de la durée journ.moy.*	3.5	3.3	3.1	3.4

* Base: 29407 personnes

** Base: 5066 déplacements pour rendre service et accompagner quelqu'un

© are et OFS

Facteurs influençant la fréquence des déplacements pour rendre service et accompagner quelqu'un (en % de tous les déplacements)

Dépl. service/accompa.	Hommes	Femmes
Nombre de personnes dans le ménage		
1 personne	2.9	3.1
2 personnes	3.4	3.8
3 personnes	3.7	6.4
4 personnes	4.1	8.5
5 personnes et plus	4.6	8.5
Disponibilité d'une voiture		
Totale	4.5	8.6
Partielle	3.6	6.5
Aucune	2.0	2.5
Age		
6 à 25 ans	3.2	2.9
26 à 65 ans	3.9	7.9
66 et plus	4.3	2.6
Activité professionnelle		
Oui	3.8	5.6
Non	3.7	6.3
Total	3.8	5.9

* Base: 29407 personnes

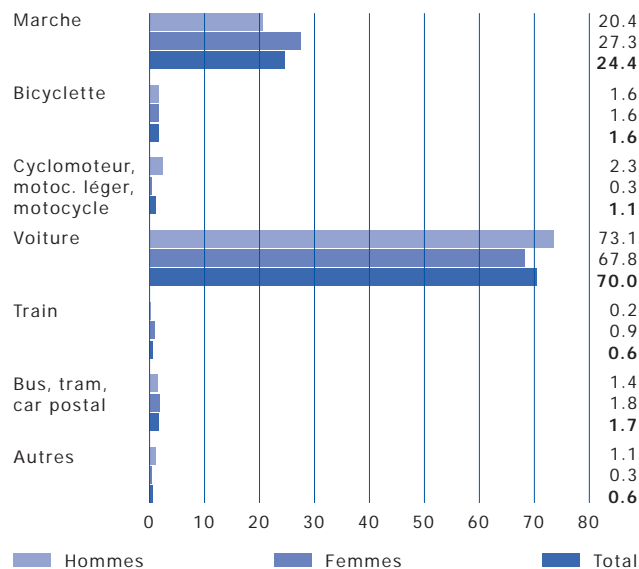
© are et OFS

chez le médecin, de les conduire pour qu'elles fassent leurs courses ou de les emmener en excursion. Vu leur faible nombre (0.2 déplacements par jour) et en raison de la difficulté de les différencier, nous avons regroupé tous les trajets effectués pour rendre service à des personnes.

Les déplacements effectués pour rendre service sont relativement longs. Les femmes en font nettement plus souvent que les hommes.

La voiture est le moyen de transport le plus souvent utilisé (pour 70% de toutes les étapes). Les étapes à pied (24%) représentent également une part importante de ces déplacements alors que celle de tous les autres moyens de transport est très faible.

Choix d'un moyen de transport pour rendre service et accompagner quelqu'un (en % de toutes les étapes)



Base: 6121 étapes de déplacements pour rendre service et accompagner quelqu'un

© are et OFS

5.6 Déplacements pour les loisirs

Les loisirs sont le principal motif de déplacement des personnes puisqu'ils sont à l'origine en moyenne de 40% de tous les déplacements journaliers et de 44% des distances parcourues. C'est le week-end que les déplacements pour les loisirs ont l'influence la plus prépondérante.

Données concernant les déplacements pour les loisirs

Dépl. pour les loisirs	Lu à ve	Sa	Di	Tous
Nombre de dépl. par jour*	1.3	1.8	1.8	1.4
Long. par dépl. (km)**	9.7	13.8	15.6	11.5
Durée par dépl. (min.)**	28.3	35.4	39.5	31.6
Nombre d'étapes/dépl.**	1.3	1.4	1.3	1.3
% de tous les dépl.*	32.6	52.9	78.3	39.5
% de la distance journ.*	33.5	61.2	76.0	43.8
% de la durée journ.moy.*	39.4	63.8	81.0	48.8

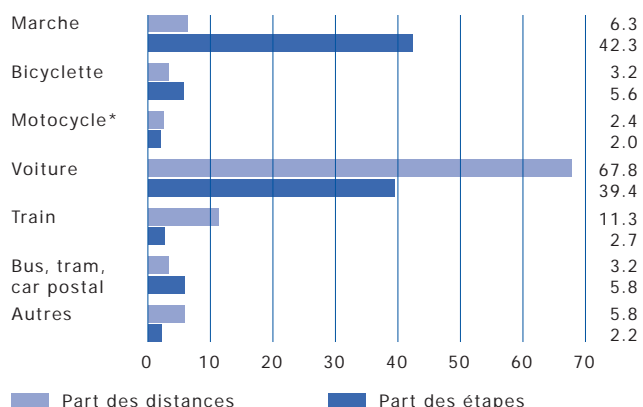
* Base: 29407 personnes

** Base: 41401 déplacements pour les loisirs

© are et OFS

Les différents groupes de la population ont des comportements parfois considérablement différents en matière de mobilité de loisirs. On observe les pourcentages les plus élevés, notamment concernant la durée journalière moyenne, chez les petits ménages, les catégories de revenus modestes et les personnes de plus de 65 ans. Il est intéressant de noter que la durée des déplacements pour les loisirs diminue au fur et à mesure que les revenus augmentent.

Choix d'un moyen de transport pour les loisirs (en %)



*incl. cyclomoteur, motocycle léger

Base: 56183 étapes de déplacements pour les loisirs © are et OFS

Du point de vue des distances parcourues, la voiture qui est utilisée dans près de 68% des déplacements pour les loisirs domine tous les autres moyens de transport. La marche, avec ses 42% d'étapes, atteint des valeurs supérieures à celle de la voiture (39%).

Part des déplacements pour les loisirs dans la durée journalière moyenne selon les jours de la semaine (en %)

Dépl. pour loisirs	Lu à ve	Sa	Di	Tous
Nombre de personnes dans le ménage*				
1 personne	45.5	62.5	81.0	53.0
2 personnes	43.4	59.6	80.2	50.8
3 personnes	34.3	68.8	84.2	45.9
4 personnes	37.3	61.3	78.9	46.9
5 personnes et plus	34.1	73.0	82.2	47.1
Revenu mensuel du ménage*				
Jusqu'à 2000 francs	50.0	62.3	82.0	57.2
2001 à 6000 francs	43.3	62.6	83.3	51.7
6001 à 10000 francs	36.6	66.2	80.0	47.0
10001 à 14000 francs	35.6	70.1	80.9	47.3
14001 francs et plus	30.5	60.7	79.0	42.9
Age*				
6 à 17 ans	41.6	74.8	87.4	52.8
18 à 25 ans	34.8	71.9	82.4	48.2
26 à 65 ans	35.3	58.8	78.5	44.8
66 ans et plus	62.4	67.1	85.5	66.1
Sexe*				
Hommes	35.3	65.9	80.8	45.6
Femmes	44.5	61.7	81.1	52.6
Disponibilité d'une voiture*				
Totale	36.8	61.1	80.0	46.3
Partielle	41.6	65.6	77.7	51.1
Aucune	43.4	68.1	83.7	52.7
Statut professionnel**				
Indépendant	25.1	49.0	80.6	35.8
Cadre supérieur	22.5	59.3	72.8	36.6
Autre cadre	31.6	68.9	79.0	44.1
Autre employé	32.6	59.5	77.7	42.5
Total*	39.4	63.8	81.0	48.8

* Base: 29407 personnes

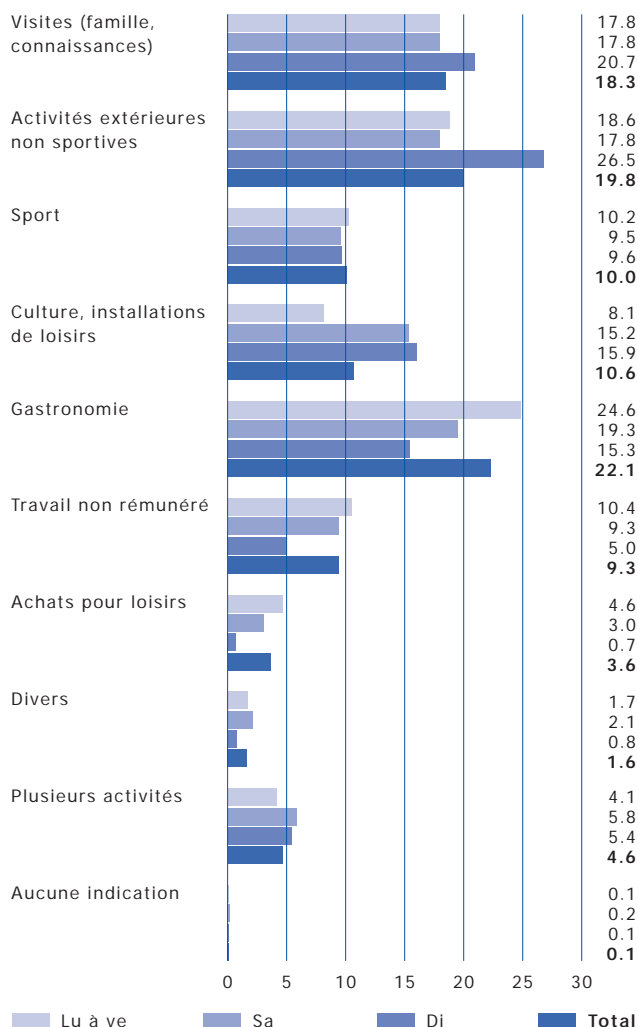
** Base: 15759 personnes actives

© are et OFS

5.7 Activités de loisirs

Nous avons, grâce aux précisions données par les personnes interrogées, réussi à subdiviser les activités de loisirs. Aller au restaurant, sortir sans faire de sport pour se promener par exemple ou rendre visite à la famille ou à des amis et connaissances, sont les principales activités de loisirs. Les déplacements pour les loisirs sont plus longs que ceux effectués pour un autre motif, notamment le week-end. Le dimanche, toutefois, 20% font moins d'1 km. On ne constate pas de grande différence entre les

Pourcentage d'activités de loisirs importantes par rapport au total des déplacements de loisirs (en %)*



*Trajets aller uniquement

Base: 25624 déplacements pour les loisirs

© are et OFS

hommes et les femmes concernant les distances parcourues. Les déplacements des jeunes de moins de 18 ans et des personnes de plus de 65 ans sont plus courts tandis que la génération intermédiaire a plutôt tendance à faire de plus longs trajets.

Distribution des activités de loisirs par classes de distances (en %)*

Déplacements pour les loisirs	Jusqu'à 2 km	2.1 à 10 km	10.1 à 20 km	plus de 20 km
Visites (famille, connaissances)	47.9	30.9	10.2	11.0
Activités extérieures non sportives	45.0	45.4	4.8	4.8
Sport	41.0	39.3	11.4	8.3
Culture, installations de loisirs	56.8	25.5	7.8	9.9
Gastronomie	63.7	24.5	5.7	6.1
Travail non rémunéré	56.1	29.7	7.1	7.1
Achat pour les loisirs	58.2	27.2	7.8	6.8
Divers	41.6	32.9	9.4	16.0
Plusieurs activités	21.9	34.8	17.0	26.2
Aucune indication	46.4	35.7	17.9	0.0
Total	50.9	32.6	7.9	8.5

*déplacements pour les loisirs

Base: 25 624 déplacements pour les loisirs

© are et OFS

Distances parcourues selon les jours de la semaine et les groupes de population (en %)*

Déplacements pour les loisirs	Distances en km				
	Jusqu'à 1 km	1.1 à 5 km	5.1 à 10 km	10.1 à 20 km	plus de 20 km
Jours de la semaine					
Lu à ve	31.6	34.1	14.2	9.6	10.5
Sa	23.0	31.5	15.8	12.3	17.3
Di	20.3	31.1	16.1	14.5	18.0
Sexe					
Hommes	27.1	32.3	15.5	11.6	13.5
Femmes	28.9	33.8	14.2	10.3	12.7
Age					
6 à 17 ans	41.2	30.5	10.7	8.9	8.7
18 à 25 ans	21.5	31.0	17.8	12.9	16.8
26 à 65 ans	25.0	33.6	15.8	11.7	13.9
66 ans et plus	30.2	35.8	13.4	8.9	11.7
Disponibilité d'une voiture					
Totale	22.4	33.9	16.6	12.3	14.8
Partielle	26.0	32.1	15.9	10.9	15.0
Aucune	37.3	32.0	11.8	8.9	10.0
Nombre de personnes dans le ménage					
1 et 2 personnes	26.1	33.9	15.1	10.7	14.3
3 personnes	27.1	31.3	16.8	11.8	13.0
4 personnes et plus	30.6	32.9	13.8	10.9	11.8
Total	28.0	33.1	14.9	11.0	13.1

*Trajets aller et retour

Base: 41 401 déplacements pour les loisirs

© are et OFS

5.8 Déplacements professionnels et voyages de service

Les déplacements professionnels et les voyages de service qui constituent moins de 10% de tous les trajets journaliers forment une faible part du trafic. Cependant, la distance moyenne de plus de 20 km est la plus longue parmi tous les motifs de déplacement.

Les hommes effectuent quatre fois plus de déplacements professionnels que les femmes. Les autres facteurs influençant la fréquence des déplacements sont (→ RD):

- Appartenance au groupe des personnes âgées de 36 à 55 ans
- Indépendant (entreprise propre)
- Disponibilité totale d'une voiture.

Données concernant les déplacements professionnels et les voyages de service

Déplacements professionnels et voyages de service	Hommes	Femmes	Total
Nombre de dépl. par jour*	0.4	0.1	0.3
Long. par dépl. (km)**	24.6	18.2	23.5
Durée par dépl. (min.)**	46.1	31.8	43.7
Nombre d'étapes/dépl.**	1.4	1.3	1.4
% de tous les dépl.**	9.2	2.7	6.6
% de la distance journ.*	17.8	5.7	13.9
% de la durée journ.moy.*	16.0	4.2	11.6

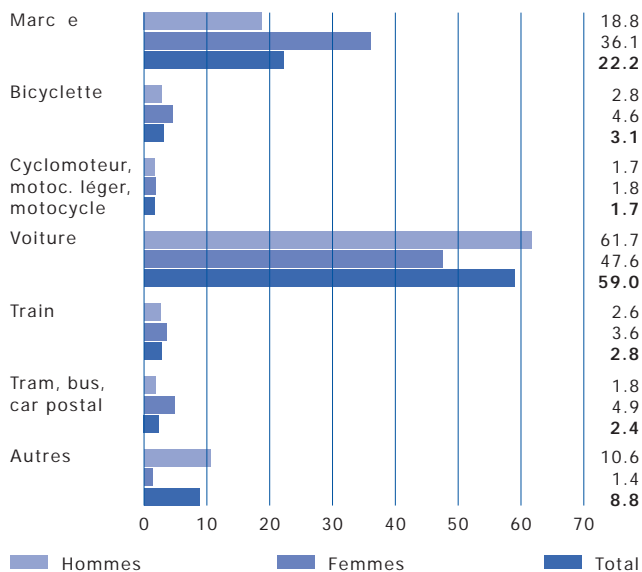
* Base: 11 141 personnes actives, du lundi au vendredi

** Base: 3096 déplacements professionnels et voyages de service de personnes actives, du lundi au vendredi

© are et OFS

Du point de vue des moyens de transport, la voiture domine chez les hommes (62% des étapes) et les femmes (48% des étapes). Les femmes effectuent ce type de trajets plus souvent à pied que les hommes. Les transports publics (train, tram et bus) jouent dans ce domaine un rôle très faible (5% des étapes).

Choix d'un moyen de transport pour les déplacements professionnels et les voyages de service (en%)



Base: 4777 étapes pour l'activité professionnelle et les voyages de service de personnes actives (du lundi au vendredi)

© are et OFS

La répartition des distances des déplacements professionnels est pratiquement la même dans les zones rurales et urbaines.

Répartition des distances de déplacement (personnes actives, du lundi au vendredi, en %)

Déplacements professionnels et voyages de service	Centre ville	Agglo.	Campagne	Suisse
Jusqu'à 1.0 km	17.8	14.6	24.2	19.5
1.1 à 5.0 km	30.7	22.0	22.9	25.1
5.1 à 10.0 km	13.4	19.9	14.4	15.7
10.1 à 20.0 km	14.4	16.9	12.3	14.2
plus de 20.0 km	23.7	26.7	26.2	25.5
Total	100	100	100	100

Base: 3096 déplacements professionnels de personnes actives/du lundi au vendredi

© are et OFS



Chapitre 6

Comportement en matière de transports de différents groupes de population

6.1 Enfants et jeunes

Les écolières et écoliers de 6 à 9 ans arrivent à un nombre de déplacements par jour à peu près équivalent à celui de la population totale. Cependant, les distances journalières et la durée des trajets se situent largement en dessous de la moyenne nationale.

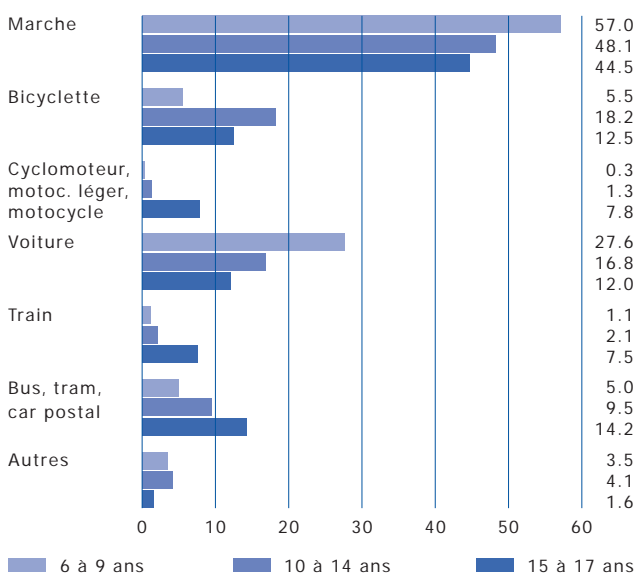
Données concernant les transports

Age	Sexe	Nombre de dépl. par jour	Distance journalière (en km)	Durée moy. de dépl. (en min.)
6 à 9 ans	Garçons	3.6	17.7	84.8
	Filles	3.4	17.5	74.4
10 à 14 ans	Garçons	3.7	18.7	79.6
	Filles	3.8	23.4	85.4
15 à 17 ans	Garçons	4.1	34.4	106.2
	Filles	3.9	34.8	109.6

Base: 4100 enfants et jeunes

© are et OFS

Utilisation d'un moyen de transport (en % de toutes les étapes journalières)



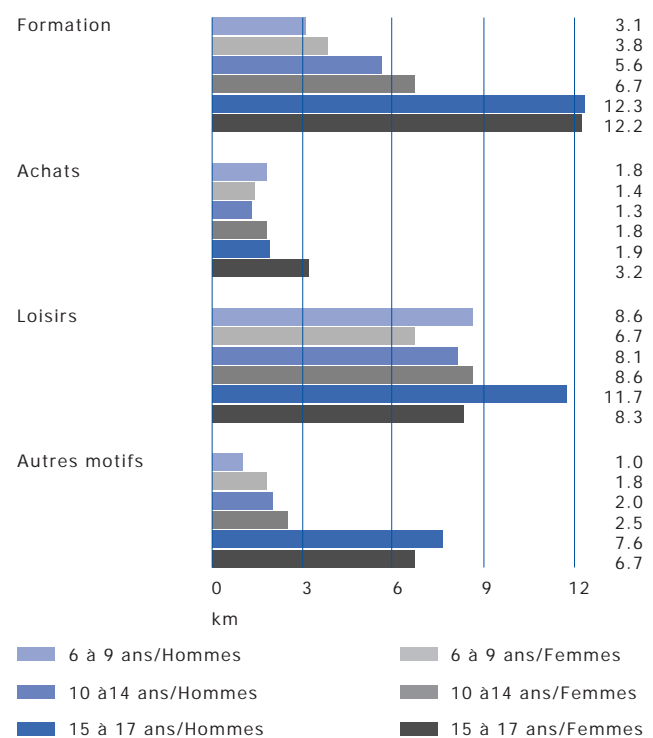
Base: 4100 enfants et jeunes

© are et OFS

La distance journalière et la durée moyenne de déplacement augmentent avec l'âge. Cela tient, d'une part, aux trajets plus longs pour se rendre au lieu de formation et, d'autre part, aux nouveaux motifs de déplacement (lieux d'apprentissage et de stage ou trajets pour rendre service ou accompagner une personne). On observe peu de différences entre les pourcentages de déplacements pour les loisirs et les achats selon l'âge de la population.

Les jeunes marchent bien plus souvent que la moyenne ou utilisent leur bicyclette – notamment entre 10 et 14 ans. La part de trajets effectués en voiture est relativement élevée chez les enfants de 6 à 9 ans: elle représente 28% de toutes les étapes; il s'agit principalement de trajets effectués avec une personne qui rend service (par ex. trajet à l'école), qui fait ses achats ou qui pratique une activité de loisir avec ses enfants.

Importance des motifs de déplacement (Distance par jour ouvrable en km)



Base: 2907 enfants et jeunes du lundi au vendredi

© are et OFS

6.2 Jeunes adultes

Si l'on se réfère à l'ensemble de la population, ce sont les jeunes adultes qui, en moyenne, effectuent les trajets les plus lointains, les plus longs et les plus fréquents. Cela vaut notamment pour les hommes de 25 à 29 ans qui parcourent chaque jour 60 km durant près de 2 heures. Cette distance est moins élevée pour les femmes, traduisant ainsi la différence de mobilité entre les hommes et les femmes.

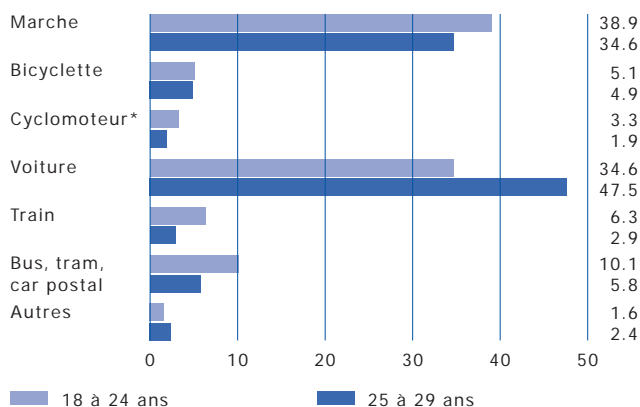
Données concernant les transports

Age	Sexe	Nombre de dépl. par jour	Distance journalière (en km)	Durée moy. de dépl. (en min.)
18 à 24 ans	Hommes	4.0	58.9	115.9
	Femmes	3.7	43.0	101.7
25 à 29 ans	Hommes	4.2	60.0	118.5
	Femmes	3.8	42.6	94.2
Population totale		3.6	37.1	93.4

Base: 3790 jeunes adultes

© are et OFS

Utilisation d'un moyen de transport (en % de toutes les étapes journalières)



*incl. motocycle léger, motocycle

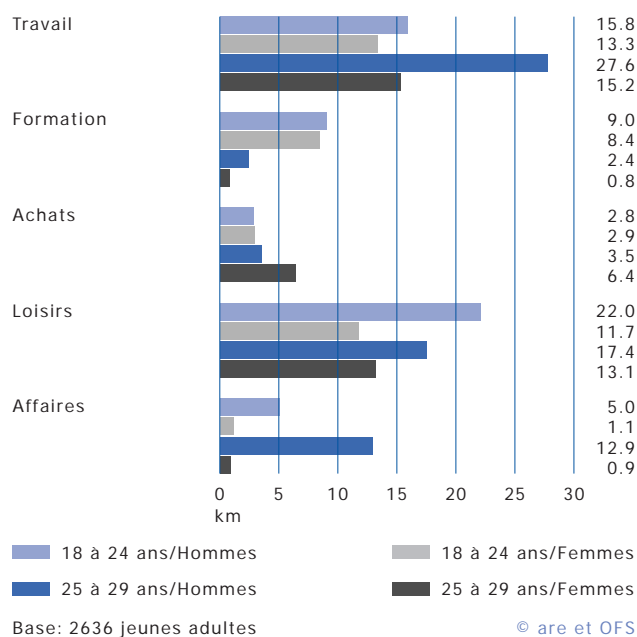
Base: 3790 jeunes adultes

© are et OFS

Le tableau de l'importance des motifs de déplacement reflète l'évolution professionnelle en particulier en ce qui concerne les trajets pour la formation et pour le travail. Il est intéressant d'observer que les trajets pour la formation effectués par les femmes de plus de 25 ans diminuent de manière significative; dans le même groupe d'âges, le pourcentage de déplacements professionnels chez les hommes est très élevé.

L'analyse de l'utilisation d'un moyen de transport indique de manière éloquent le passage du monde des piétons (enfants et jeunes) à celui des automobilistes (adultes). Chez les personnes de 25 à 29 ans, le pourcentage de trajets en voiture avoisine les 50%. L'utilisation de la voiture entraîne non seulement une diminution des trajets à pied, mais aussi une réduction de moitié des trajets en TP. Le pourcentage de trajets en motocycle est relativement faible également chez les jeunes adultes.

Importance des motifs de déplacement (Distance par jour ouvrable en km)



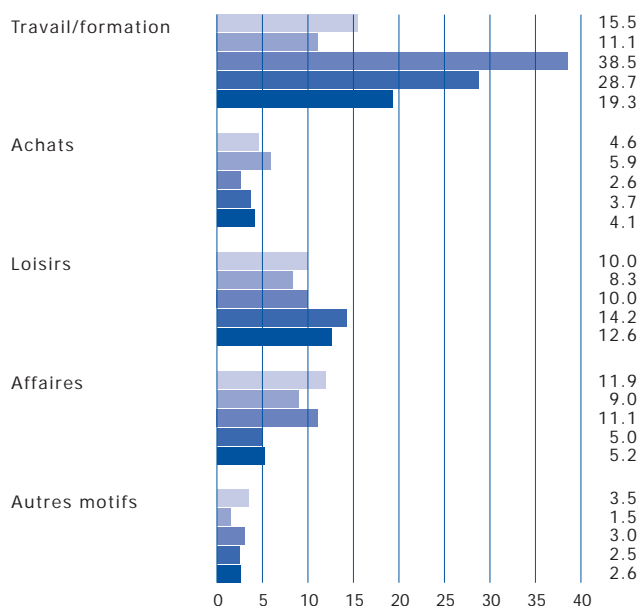
Base: 2636 jeunes adultes

© are et OFS

6.3 Personnes actives

Les personnes actives constituent le groupe de population le plus nombreux. Leur comportement en matière de mobilité est donc déterminant pour la moyenne d'ensemble. On constate toutefois des différences selon les catégories professionnelles. Les cadres ont une mobilité plus élevée que la moyenne. Les membres actifs d'une entreprise familiale indépendante sont en revanche comparativement moins souvent mobiles. Dans l'analyse des motifs de déplacement, ces différences sont apparentes essentiellement dans les trajets pour le travail. Les membres actifs d'une entreprise familiale font toutefois des trajets de loisirs moins nombreux et plus courts. Le graphique de l'utilisation d'un moyen de transport montre que les indépendants privilégient la voiture (57% de toutes les étapes parcourues) et n'utilisent que rarement les transports publics (train: 2%, bus, tram, car postal: 3%).

Importance des motifs de déplacement (Distance par jour ouvrable en km)



- Indépendant
- Membre actif d'une entreprise familiale
- Cadre supérieur
- Cadre moyen et inférieur
- Employé dans une autre fonction

Base: 11141 personnes actives, du lundi au vendredi © are et OFS

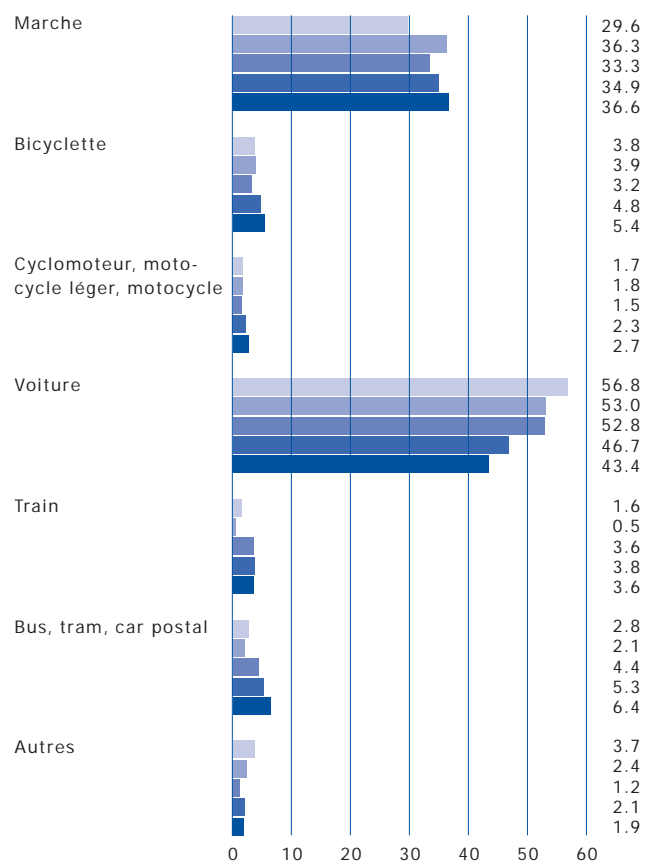
Données concernant les transports

Statut professionnel	Nombre de dépl. par jour	Distance journ. (en km)	Durée moy. de dépl. (en min.)
Indépendant	4.0	44.3	102.6
Membre actif d'une entreprise familiale	3.8	35.9	83.1
Cadre supérieur	4.0	63.8	110.0
Autre cadre	4.0	52.1	110.2
Autre employé	3.9	44.3	100.0
Total	3.9	47.1	103.0

Base: 15759 personnes actives

© are et OFS

Utilisation d'un moyen de transport (pourcentage par rapport aux étapes journalières)



- Indépendant
- Membre actif d'une entreprise familiale
- Cadre supérieur
- Cadre moyen et inférieur
- Employé dans une autre fonction

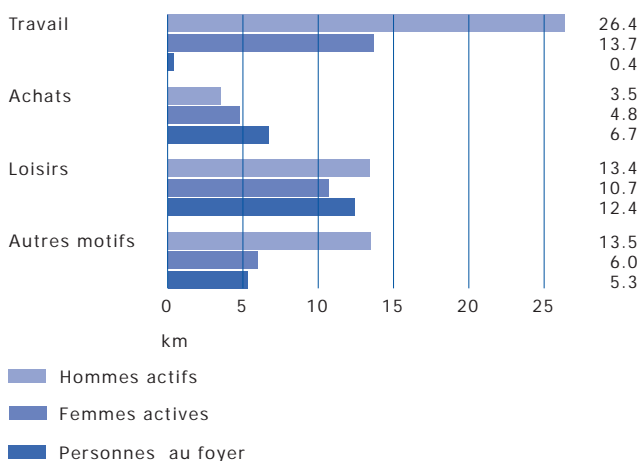
Base: 15759 personnes actives

© are et OFS

6.4 Personnes actives et au foyer

Les hommes actifs effectuent des trajets d'une distance plus importante de près de deux tiers et passent le tiers de temps en trajet de plus que les femmes actives. Cela tient autant à la distance deux fois plus longue que les hommes parcourent chaque jour pour se rendre à leur travail, qu'à leur taux d'occupation professionnelle plus élevé et au pourcentage de déplacements professionnels trois fois plus important.

Importance des motifs de déplacement (Distance par jour ouvrable en km)



Base: 11 141 personnes actives, 1 449 personnes au foyer

© are et OFS

On observe des différences manifestes entre les femmes et les hommes actifs et les personnes au foyer. Pour ces dernières, les déplacements d'une durée un peu plus longue pour les loisirs et les achats ne compensent pas la suppression des trajets pour aller travailler.

Données concernant les transports (du lundi au vendredi)

	Nombre de dépl. par jour	Distance journ. (en km)	Durée moy. de dépl. (en min.)
Hommes actifs*	4.5	56.8	114.1
Femmes actives*	4.1	35.2	88.8
Personnes au foyer**	3.4	24.8	75.8
Population totale lu. à ve.***	3.9	36.5	93.1

* Base: 11 141 personnes actives

** Base: 1 449 personnes au foyer

*** Base: total: 20 815 personnes

© are et OFS

Il convient de noter deux aspects dans le choix d'un moyen de transport:

- La voiture est certes très fréquemment utilisée, mais, chez les hommes, la disponibilité partielle d'un véhicule n'a qu'une faible incidence.
- La possession d'un abonnement de TP a une influence relativement faible sur l'utilisation des TP par les hommes comme par les femmes.

Utilisation d'un moyen de transport et disponibilité d'une voiture et d'un abonnement de TP

(pourcentages par rapport aux étapes journalières)

	Personnes actives		Personnes au foyer
	Hommes	Femmes	
Voiture totalement disponible	77.1	60.0	50.3
Disponibilité partielle	8.7	14.6	17.2
Aucune disponibilité	12.5	24.4	31.0
Données non disponibles	1.6	1.1	1.5
Abonnement TP	39.8	50.3	36.6
Utilisation TP	7.8	11.3	5.3
Marche	31.5	40.1	41.8
Bicyclette	4.9	5.0	4.4
Voiture	49.9	41.3	47.3

Base: 15 759 personnes actives, 2 088 femmes et hommes au foyer

© are et OFS

6.5 Personnes de 65 ans et plus

La sortie de la vie active modifie le comportement en matière de transports. Toutes les données sur la mobilité (taux de mobilité, nombre de déplacements, distance journalière, durée moyenne de déplacement) présentent des valeurs nettement plus basses que dans les autres groupes de population. Cette tendance s'accroît avec l'âge.

Données concernant les transports (tous les jours)

Age	Nombre de dépl. par jour	Distance journ. (en km)	Durée moy. de dépl. (en min.)	Taux de mobilité (en %)
65 à 69 ans	2.9	27.7	88.2	82.9
70 à 74 ans	2.7	22.2	74.8	81.4
75 à 79 ans	2.5	21.1	73.0	78.6
80 ans et plus	1.9	12.8	50.4	68.9

Base: 5713 personnes

© are et OFS

Ces changements concernent principalement les motifs de déplacement. 60 à 80% des distances parcourues le sont pour les loisirs qui occupent une position dominante dans la mobilité des personnes âgées. Viennent ensuite les déplacements pour les achats qui ont également une certaine importance (15 à 20%).

Comme pour les personnes très jeunes, ce sont les trajets à pied qui dominent les déplacements des personnes âgées. L'utilisation des TP de proximité augmente avec l'âge. Les trajets en voiture sont effectués de plus en plus en tant que passagers.

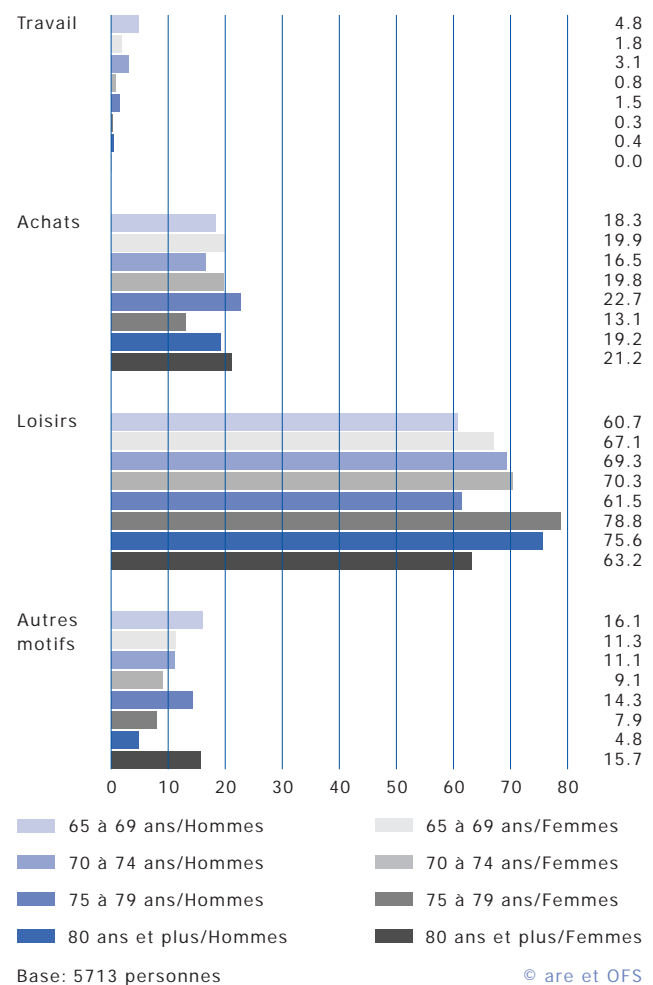
Utilisation d'un moyen de transport (en % de toutes les étapes journalières)

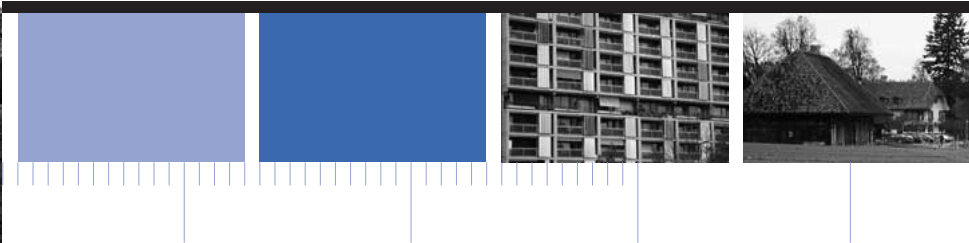
Age	Sexe	Marche	Bicyclette	Cyclomoteur, motorcycle léger, motorcycle	Voiture	Train	Bus, tram, car postal	Autres
65 à 69 ans	Hommes	43.1	3.9	2.4	42.0	2.6	4.4	1.6
	Femmes	52.1	4.1	1.0	29.4	3.1	9.0	1.3
70 à 74 ans	Hommes	42.8	4.6	0.8	43.3	1.5	4.7	2.3
	Femmes	51.8	3.3	0.7	28.2	3.1	11.5	1.4
75 à 79 ans	Hommes	46.6	3.1	2.2	34.3	2.1	9.2	2.4
	Femmes	58.0	2.6	0.1	19.7	3.6	14.4	1.6
80 ans et plus	Hommes	56.6	1.5	0.4	27.4	4.2	8.5	1.5
	Femmes	65.2	0.7	0.2	16.0	3.5	13.4	1.1

Base: 5713 personnes

© are et OFS

Importance des motifs de déplacement (en % par rapport à toutes les distances parcourues)





Chapitre 7

Aspects régionaux du comportement en matière de transports

7.1 Régions du pays

Si l'on considère tous les moyens de transport, les habitants de la région alémanique parcourent les distances les plus longues et consacrent le plus de temps en trajets; ces valeurs sont inférieures à la moyenne en Suisse romande et surtout en Suisse italienne. Ce phénomène est sans doute lié notamment à la spécificité de la structure de la population et de l'habitat dans chacune de ces régions. Par contre, le nombre de déplacements est à peu près similaire dans toutes les régions du pays. La mobilité (pourcentage de personnes mobiles le jour de référence) est la plus élevée également en Suisse alémanique.

Indicateurs de la mobilité

	Région du pays			
	D-CH	F-CH	I-CH	CH
Nombre de dépl. par jour	3.6	3.5	3.2	3.6
Distance journ. (en km)	38.3	35.5	26.6	37.1
Durée moy. de dépl. (min.)	87.6	78.9	64.3	84.5
Taux de mobilité (en %)	90.6	89.6	83.7	90.0

Base: 29 407 personnes

© are et OFS

Les ménages de Suisse romande et surtout de Suisse italienne disposent nettement moins souvent que ceux de Suisse alémanique d'une bicyclette ou d'un abonnement des transports publics. Le tableau est exactement inverse pour les voitures. La Suisse italienne vient en tête, avec seulement 15% de ménages sans voiture.

Personnes disposant d'un véhicule ou d'un abonnement des TP (en %)

	Région du pays			
	D-CH	F-CH	I-CH	CH
Sans voiture*	21.0	17.8	14.9	19.9
Avec voiture*	79.0	82.2	85.1	80.1
Sans bicyclette*	23.2	39.4	42.4	27.8
Avec bicyclette*	76.8	60.6	57.6	72.2
Pas d'abo.**	94.4	94.5	96.4	94.5
Pas d'abo. 1/2 tarif**	65.0	82.0	85.6	69.8
Pas d'abo. annuel**	91.9	95.0	96.1	92.8

* Base: 27 918 ménages

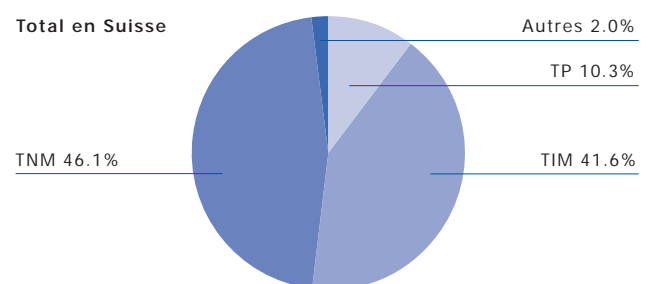
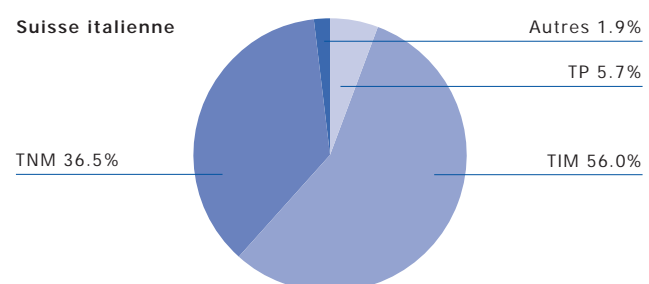
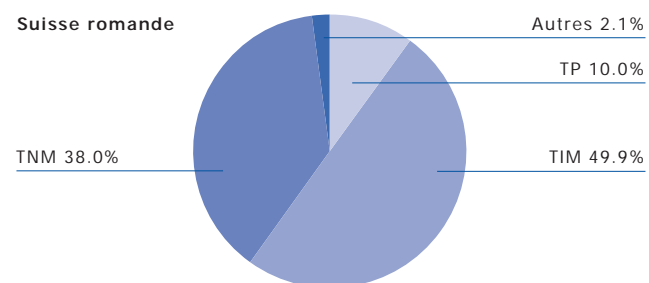
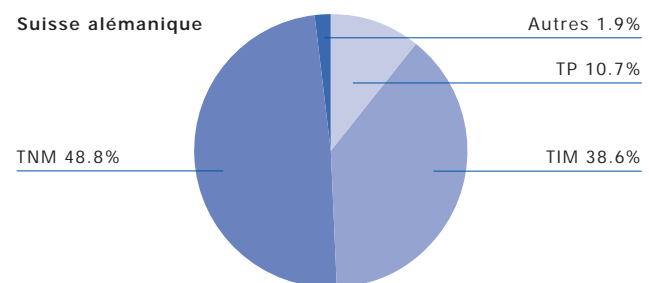
** Base: 63 335 personnes de 6 ans et plus

© are et OFS

Le choix des moyens de transport confirme cette primauté du trafic individuel motorisé (TIM) en Suisse romande et italienne. Le pourcentage d'utilisateurs des transports publics (TP) est moitié moins important en Suisse italienne

qu'en Suisse alémanique et le trafic non motorisé (TNM) (piétons et vélos) inférieur d'un quart. Les différences de langues ou de mentalités ne sont pas la cause première de ce phénomène imputable notamment à la structure spécifique de l'habitat, à la topographie et à l'offre – forcément – moins large de TP.

Choix du mode de transport dans les trois régions du pays (tous les jours; en % de toutes les étapes)



Base: 29 407 personnes

© are et OFS

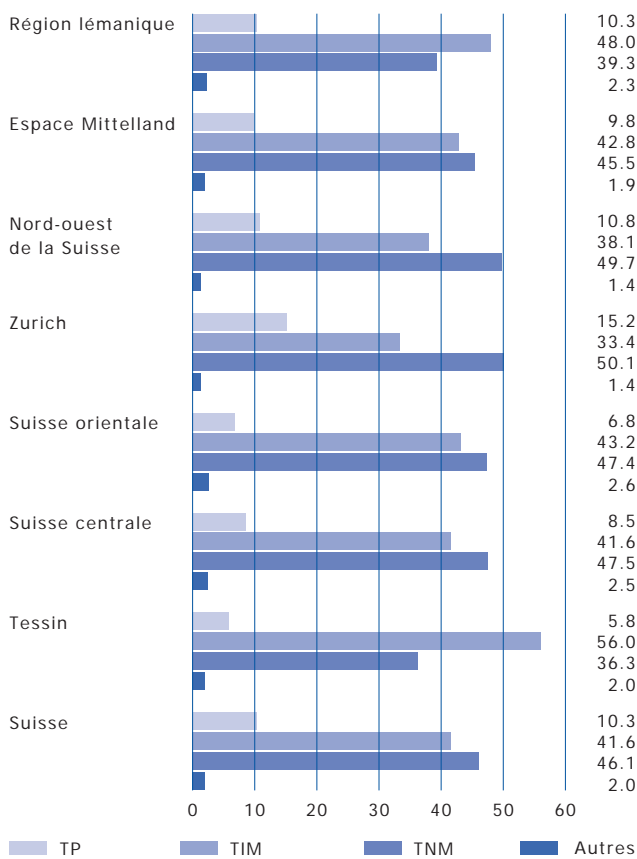
7.2 Grandes régions

Le tableau comparatif des grandes régions donne une image affinée des différences régionales en matière de déplacements: alors que tous les indicateurs de mobilité en Suisse centrale sont nettement supérieurs à la moyenne, ces valeurs sont basses au Tessin et dans la région lémanique.

La comparaison régionale du nombre de voitures et d'abonnements dans les ménages révèle des différences manifestes pour la grande région de Zurich. Elle montre que dans cette région essentiellement urbaine, le degré de motorisation des ménages est nettement plus faible tandis que la disponibilité d'un abonnement des transports publics (en particulier d'un abonnement demi-tarif) est beaucoup plus élevée que dans toutes les autres régions.

Ces différences se reflètent également dans le choix du mode de transport. Le pourcentage de déplacements en transports non motorisés, qui sont bien souvent combinés à des trajets en transports publics, est nettement plus élevé en Suisse alémanique qu'en Suisse romande et au Tessin.

Choix du moyen de transport (tous les jours pour tous les motifs; nombre d'étapes en %)



Base: 29407 personnes

© are et OFS

Indicateurs de la mobilité

	Grande région							Suisse
	Région lémanique	Espace Mittelland	Nord-ouest de la Suisse	Zurich	Suisse orientale	Suisse centrale	Tessin	
Indicateurs*								
Nombre de dépl. par jour	3.5	3.6	3.6	3.5	3.7	3.8	3.3	3.6
Distance journ. (en km)	35.7	39.6	38.2	36.1	36.7	39.9	26.8	37.1
Durée moy. de dépl. (min.)	87.5	94.8	93.9	95.4	95.2	102.7	72.0	93.3
Taux de mobilité (en %)	89.8	90.2	89.6	90.1	90.9	92.1	83.7	90.0
Disponibilité de véhicules et d'abonnements (en %)								
Pas de voiture**	18.1	19.1	22.3	24.1	19.0	17.4	15.0	19.9
Avec voiture**	81.9	80.9	77.7	75.9	81.0	82.6	85.0	80.1
Pas de bicyclette**	39.9	25.4	23.5	28.0	19.9	20.6	42.8	27.8
Avec bicyclette**	60.1	74.6	76.5	72.0	80.1	79.4	57.2	72.2
Pas d'AG***	94.5	93.4	95.5	93.7	94.7	95.7	96.4	94.5
Pas d'abo 1/2 tarif***	80.4	70.3	66.5	57.6	67.1	65.6	85.2	69.2
Pas d'abo. annuel***	95.0	93.4	90.5	89.3	94.6	93.1	96.2	92.8

* Base: 29407 personnes

** Base: 27918 ménages

*** Base: 63335 personnes de 6 ans et plus

7.3 Centre ville, agglomération, campagne

L'analyse des indicateurs de la mobilité ne révèle pas de différence notable entre les centres des villes, les agglomérations (ici sans leur noyau) et la campagne. Dans les zones rurales, le nombre de trajets journaliers est légèrement plus élevé et la distance journalière moyenne nettement plus élevée qu'en milieu urbain. Par contre, cette observation ne se vérifie pas pour la durée journalière des trajets dont la valeur la plus élevée est enregistrée dans les agglomérations.

Indicateurs de la mobilité

	Centres des villes	Agglomérations	Campagne
Indicateurs			
Nombre de dépl. par jour*	3.5	3.6	3.7
Distance journ. (en km)*	31.8	39.8	41.2
Durée moy. de dépl. (min.)*	91.2	95.9	93.3
Taux de mobilité (en %)	90.0	90.1	90.0
Motifs de déplacement (en % de tous les déplacements)*			
Travail*	23.8	22.3	23.6
Formation*	7.3	8.4	9.7
Achats*	20.8	19.1	17.2
Services/accompagnement*	4.5	5.5	4.7
Professionnel/service*	3.1	3.6	5.0
Loisirs*	39.5	40.1	39.1
Indéterminés (cf. chap. 5.1)*	1.1	1.0	0.9
Disponibilité d'un véhicule ou d'un abonnement (en %)			
Pas de voiture**	29.2	13.9	13.1
Avec voiture**	70.8	86.1	86.9
Pas de bicyclette**	34.4	25.1	21.6
Avec bicyclette**	65.6	74.9	78.4
Pas d'AG***	92.7	94.9	96.1
Pas d'abonnement 1/2 tarif***	65.7	68.3	73.8
Pas d'abonnement annuel***	91.0	92.3	95.4

* Base: 29407 personnes

** Base: 27918 ménages

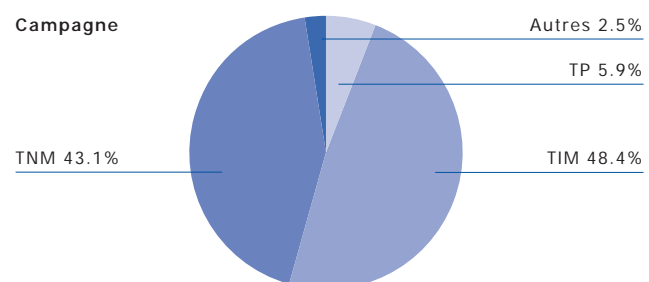
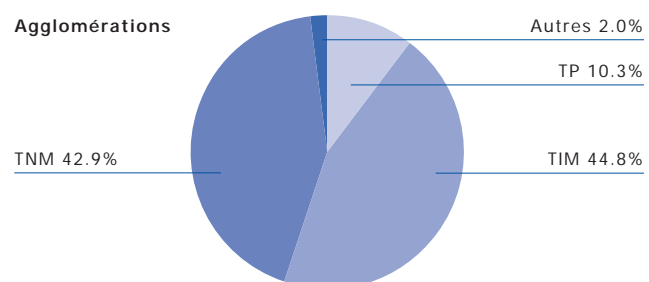
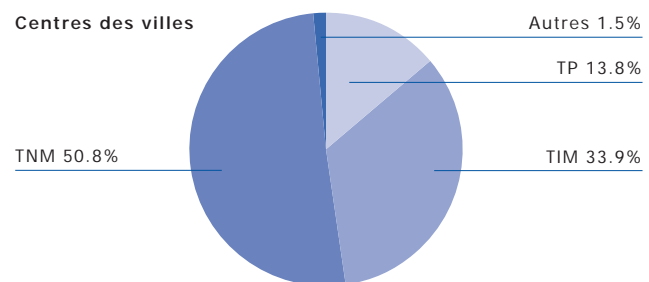
*** Base: 63335 personnes de 6 ans et plus

© are et OFS

Dans l'ensemble, la répartition des motifs de déplacements est relativement homogène. Cela signifie que les besoins de mobilité sont peu différents en ville et à la campagne.

En ce qui concerne la motorisation des ménages, on observe un pourcentage plus de deux fois plus élevé de ménages non motorisés dans les centres des villes. Par conséquent, les pourcentages calculés pour le choix du moyen de transport accusent des différences importantes: moins d'étapes en voiture (TIM) d'une part, et plus d'étapes à pied (TNM) ainsi que deux fois plus d'étapes en TP d'autre part, dans les villes qu'à la campagne.

Choix du mode de transport (tous les jours; en % de toutes les étapes journalières)



Base: 29407 personnes

© are et OFS

7.4 Comportement en matière de transport dans les villes

La comparaison entre les grandes villes (Zurich, Bâle, Genève, Berne et Lausanne) et les autres centres urbains montre quelques petites différences, difficiles à interpréter, dans les indicateurs de la mobilité. Dans les deux types de villes, les ménages motorisés parcourent en moyenne des trajets plus nombreux et plus longs et consacrent plus de temps en trajets que les ménages sans voiture. Si l'on considère en revanche les pourcentages de motifs de déplacement par rapport aux distances totales, les ménages sans voiture occupent le premier rang des déplacements pour les loisirs avec un pic de 50% dans les villes petites et moyennes.

La ville en tant que destination des trajets (en % de tous les déplacements)

Motif	5 grandes villes		Autres villes	
	Local	Supralocal	Local	Supralocal
Travail	24.6	33.5	22.2	29.9
Formation	8.0	4.4	9.7	3.7
Achats	22.5	13.4	22.3	18.2
Services/accompagnement	3.5	5.7	4.4	5.9
Professionnel/services	2.9	5.2	2.7	4.9
Loisirs	37.7	36.5	37.8	36.4
Indéterminé	0.8	1.4	0.9	1.1
Total	100.0	100.0	100.0	100.0
% de tous les dépl.	12.4	3.4	19.8	10.4

Base: 49 298 déplacements en ville

© are et OFS

Indicateurs de la mobilité et motifs de déplacement

Indicateurs	5 grandes villes		Autres villes	
	avec voit.	sans voit.	avec voit.	sans voit.
Nombre de dépl. par jour	3.5	3.2	3.7	2.8
Distance journ. (en km)	32.0	22.8	35.3	23.2
Durée moy. de dépl. (min.)	95.3	89.4	91.6	83.7
Taux de mobilité (en %)	91.5	87.6	91.1	84.7
Motif (en % de la distance totale)				
Travail	22.3	22.4	25.0	17.5
Formation	3.0	4.8	3.5	3.2
Achats	9.5	11.5	10.5	13.6
Services/accompagnement	5.0	1.4	5.1	1.1
Professionnel/service	8.0	5.6	7.4	4.9
Loisirs	45.4	45.3	43.5	50.0
Indéterminé	6.8	9.0	5.0	9.7

Base: 11 900 citadines et citadins

© are et OFS

En raison des emplois et des prestations qu'elles proposent, les villes constituent une destination privilégiée. Pour les trajets hors de la localité, le pourcentage de déplacements pour le travail est nettement plus élevé que pour les trajets de proximité (à l'intérieur d'une commune).

Dans les cinq grandes villes, les pourcentages de trajets en voiture sont plus faibles, (ou encore les pourcentages de trajets en TP et en transports non motorisés sont plus élevés) que dans les autres villes.

Mode de transport utilisé (en % de toutes les étapes journalières)

Motif		5 grandes villes	Autres villes
Travail	TNM	49.6	42.6
	TIM	25.9	42.2
	TP	23.6	14.0
	Autres	0.9	1.2
Formation	TNM	68.4	69.5
	TIM	5.8	9.9
	TP	22.7	18.2
	Autres	3.1	2.3
Achats	TNM	64.5	52.8
	TIM	16.8	38.2
	TP	17.9	8.5
	Autres	0.8	0.5
Services/accompagnement	TNM	40.5	29.6
	TIM	53.1	68.7
	TP	5.8	1.5
	Autres	0.6	0.2
Professionnel/service	TNM	39.8	29.1
	TIM	46.5	58.4
	TP	12.6	8.0
	Autres	1.2	4.5
Loisirs	TNM	54.6	49.3
	TIM	24.8	40.0
	TP	18.7	9.0
	Autres	1.9	1.7
Indéterminé	TNM	49.8	42.2
	TIM	18.6	28.7
	TP	27.8	21.9
	Autres	3.8	7.2

Base: 59 608 étapes de citoyens

© are et OFS

7.5 Agglomérations

Les indicateurs de la mobilité dans les cinq grandes agglomérations de Suisse (y compris leurs noyaux urbains) et dans les agglomérations moyennes (plus de 50000 habitants) et petites ne présentent pas de différence importante. La distance journalière relativement faible à Genève et à Bâle résulte de la proximité de la frontière (les trajets des frontaliers ne sont pas pris en compte, par exemple). Pour les motifs de déplacement, le tableau comparatif des agglomérations révèle une remarquable homogénéité. Alors que les ménages dans les agglomérations de Genève et Lausanne et dans les petites et moyennes agglomérations sont plus nombreux à disposer

d'une voiture, ceux des grandes agglomérations allemandes possèdent plus souvent des abonnements de TP et des bicyclettes. Ce phénomène est confirmé par le tableau du choix des moyens de transport. Les habitants des agglomérations marchent (pic à Berne: 47.2% de toutes les étapes) ou utilisent leur voiture (pic à Lausanne: 48.2% et dans les agglomérations moyennes: 48.9%). A Zurich et Berne, les TP représentent le pourcentage le plus élevé (17.0%) tandis que la bicyclette est très appréciée à Bâle (8.5%). Le faible intérêt pour les trajets en bicyclette à Zurich est manifeste. Il est imputable, d'une part, à l'étendue de cette agglomération et d'autre part, au pourcentage élevé de déplacements en TP.

Indicateurs de mobilité dans les agglomérations (y compris leurs centres)

Indicateurs	Grandes agglomérations					Total	Agglo. moyennes	Petites agglo.
	Zurich	Bâle	Genève	Berne	Lausanne			
Indicateurs								
Nombre de dépl. par jour	3.4	3.5	3.6	3.5	3.4	3.5	3.6	3.6
Distance journ. (en km)	36.4	29.9	28.3	38.2	34.7	33.9	35.9	37.8
Durée moy. de dépl. (min.)	97.8	95.8	85.0	101.7	85.8	94.1	93.3	90.4
Taux de mobilité (en %)	90.3	89.8	90.5	90.6	89.6	90.2	89.7	89.9
Motif (% de la distance totale)								
Travail	25.2	21.9	23.7	22.5	28.2	24.4	23.3	21.9
Formation	3.3	2.7	5.8	3.2	4.8	3.8	4.3	4.6
Achats	11.2	10.9	10.6	10.5	9.9	10.8	9.6	10.9
Service/accompagnement	4.9	3.1	5.8	4.1	3.4	4.5	4.7	4.2
Professionnel/service	6.8	6.5	5.5	6.6	6.7	6.5	8.5	6.9
Loisirs	43.1	44.9	43.6	46.7	41.4	43.8	43.5	48.2
Indéterminé	5.6	9.9	5.0	6.4	5.7	6.2	6.2	3.3
Disponibilité d'un véhicule ou d'un abonnement (en %)								
Pas de voiture*	25.4	32.3	18.9	27.8	22.1	25.3	21.1	18.6
Avec voiture*	74.6	67.7	81.1	72.2	77.9	74.7	78.9	81.4
Pas de bicyclette*	30.3	28.7	40.0	27.3	49.7	33.7	28.4	24.5
Avec bicyclette*	69.7	71.3	60.0	72.7	50.3	66.3	71.6	75.5
Pas d'AG**	93.8	95.1	93.4	90.7	93.2	93.5	93.6	94.4
Pas d'abo 1/2 tarif**	57.4	62.2	82.6	57.9	77.7	65.4	65.9	72.8
Pas d'abo annuel**	88.0	85.3	94.0	87.0	96.4	89.5	92.8	95.4
Utilisation d'un moyen de transport (en % des étapes)								
Trafic individuel motorisé	31.8	28.2	45.4	28.7	47.7	34.7	39.8	48.6
Transports publics	16.4	15.7	12.1	16.2	11.6	15.0	10.5	6.9
Marche	46.1	46.5	37.9	47.2	36.2	43.9	41.4	35.3
Bicyclette	4.4	8.5	3.3	5.9	1.4	4.8	6.3	7.5
Autres	1.3	1.1	1.3	2.0	3.0	1.6	2.0	1.6

Agglomérations moyennes (> 50000 habitants); petites agglomérations (50000 habitants et moins)

Base: 20922 personnes dans des agglomérations

* Base: 20331 ménages dans des agglomérations

** Base: 44248 personnes de 6 ans et plus dans des agglomérations

7.6 Espace rural

Dans l'enquête, on a englobé dans l'espace rural tous les territoires ne faisant pas partie des centres urbains ou des agglomérations. On a ajouté dans les espaces ruraux la catégorie des régions de montagne au sens de la loi sur l'aide à l'investissement dans les régions de montagne (LIM). Les indicateurs de la mobilité révèlent une grande différence entre les personnes avec et sans voiture. En revanche, on n'observe pas de différence notable entre les espaces ruraux et les régions de montagne.

Indicateurs de la mobilité et motifs de déplacement

Indicateurs	Régions de montagne*		Total régions rurales**	
	avec voit.	sans voit.	avec voit.	sans voit.
No. de dépl. par jour	3.7	2.7	3.8	2.6
Distance journ. (en km)	42.6	24.8	43.2	21.4
Durée moy. dépl. (min.)	94.9	78.1	95.5	71.2
Taux de mobilité (en %)	90.2	81.6	91.1	79.2
Motifs de déplacement (% de tous les déplacements)				
Travail	24.9	17.2	24.1	16.4
Formation	9.2	3.8	10.1	3.5
Achats	16.4	28.5	16.4	29.3
Services/accompagn.	5.3	1.9	4.9	1.8
Professionnel/service	4.8	2.5	5.1	2.6
Loisirs	38.5	45.0	38.7	44.7
Indéterminé	0.9	1.2	0.8	1.7

* Base: 5360 personnes dans les régions de montagne

** Base: 8485 personnes domiciliées à la campagne © are et OFS

Pour ce qui est du choix du moyen de transport, les résultats sont homogènes pour l'espace rural. En général, le transport individuel motorisé (TIM), puis le trafic non motorisé (TNM), sont les moyens de transports privilégiés. La faible utilisation des transports publics (TP) est manifeste. A l'exception des trajets pour la formation, leur part n'atteint pas les 10% de toutes les étapes dans toutes les situations. L'analyse des motifs de déplacement pour tous les trajets vers la campagne ne révèle pas de différence notable dans la répartition des motifs. On s'étonnera seulement du pourcentage relativement faible de déplacements pour les loisirs par rapport à la répartition des motifs de déplacements. Cela tient au fait que les villes et les agglomérations constituent le but de la majorité des déplacements pour les loisirs.

Motifs de déplacement: trajets vers la campagne (en % de tous les déplacements vers la campagne)

Motif du déplacement	Destination	
	Campagne	Région de montagne
Travail	21.5	22.5
Formation	9.7	8.4
Achats	16.4	17.1
Services/accompagnement	4.7	5.1
Professionnel/service	4.9	4.3
Loisirs	41.8	41.6
Indéterminé	1.0	1.0

Base: 26 659 déplacements à destination de la campagne
19 149 déplacements à destination d'une région de montagne

© are et OFS

Choix du moyen de transport (en % de toutes les étapes journalières)

Motif	Régions de montagne*				Total pour les régions rurales**			
	TNM	TIM	TP	Autres	TNM	TIM	TP	Autres
Travail	33.0	59.1	5.9	1.9	33.1	58.4	6.3	2.3
Formation	64.5	14.1	19.2	2.2	68.6	12.3	17.8	1.3
Achats	48.4	46.5	4.1	1.0	45.0	51.7	3.1	0.3
Services/accompagnement	23.0	74.8	1.5	0.6	22.8	75.0	1.3	0.9
Professionnel/service	25.2	57.1	6.3	11.4	24.8	59.5	2.8	12.9
Loisirs	45.2	47.0	4.7	3.1	45.8	47.2	4.1	2.9
Indéterminé	36.9	35.0	23.0	5.1	46.1	27.0	24.3	2.5
Tous les motifs	42.5	48.3	6.5	2.7	43.1	48.4	5.9	2.5

* Base: 23 260 étapes de personnes domiciliées dans une région de montagne

** Base: 38 776 étapes de personnes domiciliées à la campagne

© are et OFS



Chapitre 8

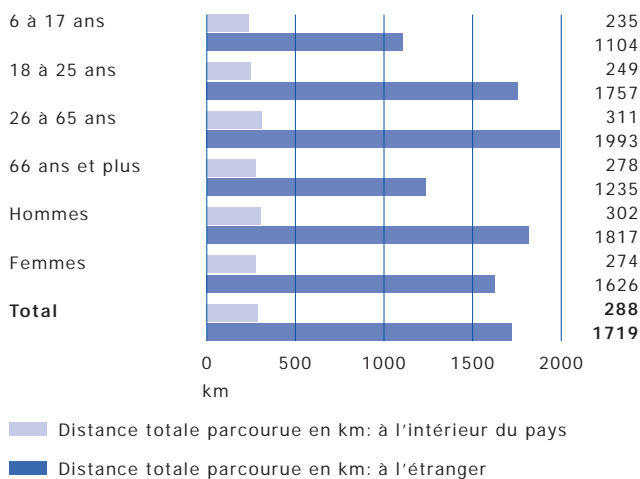
**Longs voyages et voyages
en avion**

8.1 Longs voyages: fréquence, durée et distance

La méthode du jour de référence ne permet pas de saisir correctement les données concernant les longs voyages, c'est-à-dire les déplacements avec au moins une nuit à l'extérieur du domicile. Ainsi, le microrecensement 2000 comprenait pour la première fois des questions spécifiques sur la date, la fréquence, la longueur et le moyen de transport principal utilisé pour de tels voyages. En 2001, la Suisse participera au relevé européen Dateline qui apportera d'autres indications sur les longs voyages (d'une distance de plus de 100 km).

Les longs voyages à l'intérieur du pays font en moyenne une distance de 288 km et à l'étranger de 1719 km (aller et retour). Les voyages des personnes âgées de 26 à 65 ans et des personnes du sexe masculin sont plus longs que la moyenne.

Distance du dernier long voyage (en km)



Base: à l'intérieur du pays: 6712, à l'étranger: 6710 personnes

© are et OFS

88% environ des personnes interrogées avaient effectué un long voyage au cours des 12 derniers mois. Le tableau des fréquences de voyage donne des indications sur l'âge, le sexe et le revenu des personnes. Les jeunes voyagent davantage que les personnes âgées, les hommes légèrement plus que la moyenne et les femmes légèrement moins. Les personnes à revenus plus modestes voyagent nettement moins que celles qui ont un revenu plus élevé. Le pourcentage de personnes dont le

revenu mensuel est inférieur à 4000 francs et qui ne voyagent jamais est 17 fois plus élevé que celui des personnes bénéficiant de revenus supérieurs à 12000 francs.

Fréquence des voyages

	Dernier voyage (en %)			Nombre de voyages ces 3 derniers mois
	Jamais	Il y a plus d'un an	Ces 12 derniers mois	
Age				
6 à 17 ans	2.1	4.2	93.7	1.5
18 à 25 ans	0.8	5.2	94.0	2.8
26 à 65 ans	2.0	8.3	89.7	1.5
66 ans et plus	7.1	22.4	70.5	0.7
Sexe				
Hommes	2.1	8.9	89.0	1.8
Femmes	3.2	9.9	86.9	1.4
Revenu mensuel du ménage				
Jusqu'à 4000 francs	6.8	17.9	75.3	1.1
4001-8000 francs	1.5	8.9	89.5	1.4
8001-12000 francs	0.4	4.1	95.5	2.0
12001 francs et plus	0.4	3.2	96.4	2.5
Total	2.7	9.4	87.9	1.6

Base: 7075 personnes

© are et OFS

Les variations du nombre de nuitées montrent l'importance des saisons de voyage. Les longs voyages qui durent plus de dix jours sont en été plus fréquents que durant les autres saisons.

Nombre de nuitées par saison (en %)

Nombre de nuitées	Saison				Total
	Printemps	Eté	Autom.	Hiver	
1	20.8	15.6	20.2	28.0	20.3
2 à 5	41.9	26.2	35.6	33.9	33.4
6 à 10	21.8	20.6	22.0	23.3	21.8
11 et plus	15.5	37.6	22.2	14.8	24.6
Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Base: 6707 personnes

© are et OFS

8.2 Longs voyages: destination, motifs et choix du moyen de transport

95% des longs voyages saisis dans la présente étude ont été effectués à des fins privées ou essentiellement privées (hommes 92%, femmes 97%). De 5% seulement, le pourcentage de voyages d'affaires ou principalement d'affaires est relativement faible (→ RD). Plus de la moitié des longs voyages emmènent les personnes vers une destination à l'étranger, essentiellement dans les pays voisins ou les autres pays de l'UE. Si l'on considère la population résidente des régions, le Tessin et la Suisse orientale (avec les Grisons) sont les destinations de voyages lointains les plus appréciées en Suisse. En revanche, le nord-ouest de la Suisse et Zurich présentent à cet égard des valeurs inférieures à la moyenne. Ces deux régions, de même que la Suisse centrale sont plutôt privilégiées pour les voyages d'affaires.

But du voyage selon le motif (en %)

Longs voyages	Privé/ essent. privé	Affaires/ essent. affaires	Total	% de population gr. régions
Région lémanique	9.7	7.3	9.6	18.1
Espace Mittelland	10.2	9.5	10.2	22.8
Nord-ouest de la Suisse	2.4	6.5	2.6	13.7
Zurich	2.9	3.8	2.9	17.3
Suisse orientale	10.6	9.0	10.5	14.3
Suisse centrale	3.7	7.8	3.9	9.4
Tessin	4.6	4.5	4.6	4.4
Total en Suisse	44.1	48.4	44.3	100.00
Pays voisins	31.0	25.3	30.6	
Reste UE	11.4	10.5	11.3	
Reste de l'Europe	3.9	2.5	3.9	
Amérique du Nord	2.2	6.0	2.4	
Reste du monde	5.7	4.8	5.6	
Total à l'étranger	54.1	49.1	53.8	
Nuitée en voyage*	1.8	2.5	1.9	
Total	100.0	100.0	100.0	

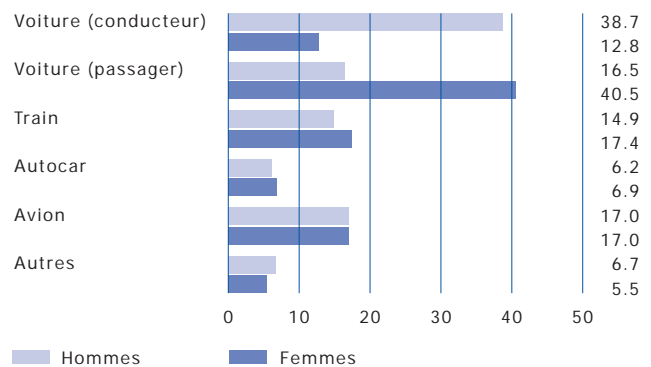
Base: 7785 voyages

* par ex. en wagon-lits

© are et OFS

La voiture est le moyen de transport privilégié pour les longs voyages. On observera que les femmes ont plutôt tendance à être passagères et les hommes à conduire. L'avion et le train viennent en deuxième et troisième position. L'autocar de tourisme qui ne jouait qu'un rôle négligeable dans la mobilité quotidienne représente 6.2% des longs voyages.

Moyen de transport principal selon le sexe (en %)

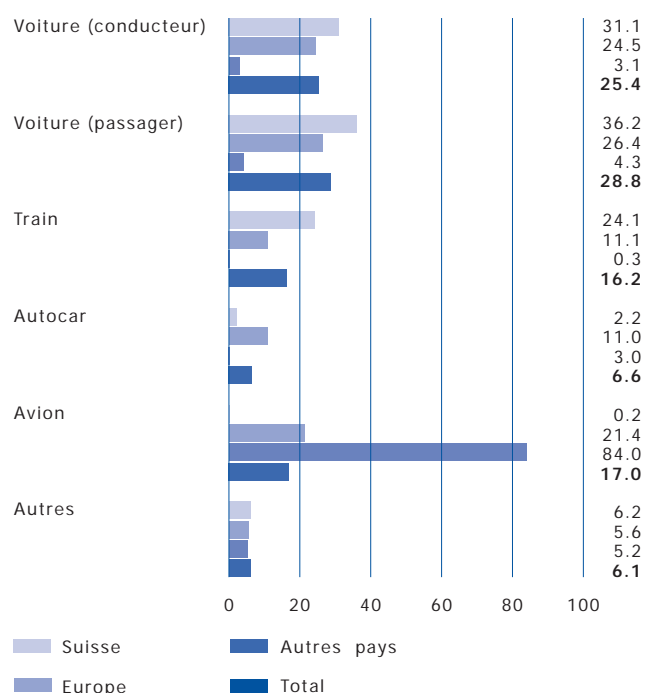


Base: 7785 voyages

© are et OFS

En Suisse, le train n'est utilisé que pour à peine un quart des longs voyages; l'autocar et l'avion n'ont qu'une très faible importance. Pour les destinations européennes, la voiture reste le moyen de transport de prédilection, suivie par l'avion. L'autocar et le train occupent une part à peu près identique. L'avion vient en tête pour les longs voyages vers les pays en dehors de l'Europe.

Moyen de transport principal selon la destination (en %)



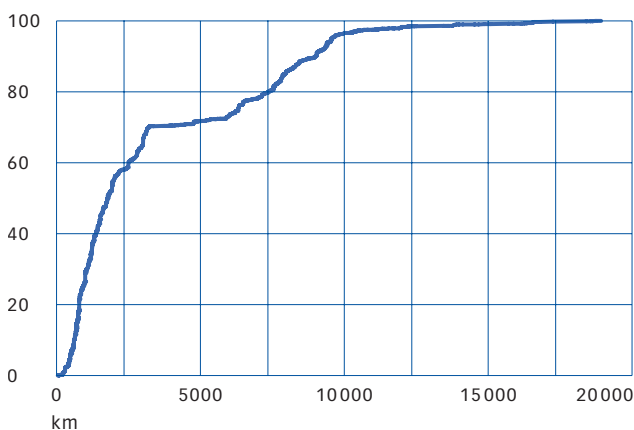
Base: 7785 voyages

© are et OFS

8.3 Voyages en avion: fréquence et destinations

C'est la première fois que le microrecensement donne des renseignements sur les voyages en avion. Un peu moins de 70% des personnes ont fait un voyage en avion au cours des cinq dernières années, et 36% ces douze derniers mois. Sauf indication expresse, les chiffres font toujours référence aux voyages aller. Chaque personne domiciliée en Suisse effectue en moyenne 0.87 voyage par an en avion. On n'observe pour ainsi dire aucune différence entre hommes et femmes pour la fréquence des voyages en avion. Les adeptes des voyages en avion sont des personnes actives à revenu élevé ou des cadres. Les pays européens constituent la destination principale des voyages en avion (au total 63%). 6% de tous les vols font 500 km ou moins, à peine 30% 1000 km ou moins. Cela montre l'importance des courtes et moyennes distances effectuées en avion, moyen de transport qui fait concurrence aux trains à grande vitesse. Pour ces distances, on note des possibilités de transfert modal de l'avion au rail ou éventuellement à la voiture. Pour l'ensemble de la population, la distance moyenne parcourue lors du voyage en avion le plus récent est de 1158 km (aller), la distance moyenne par personne et par année étant de 5285 km (aller et retour). Les personnes ayant pris l'avion ces 12 derniers mois ont effectué en moyenne 2.42 vols. La distance moyenne du voyage en avion le plus récent est, pour ce groupe de personnes, 3212 km (aller). La distance moyenne parcourue en avion, voyage de retour inclus, est de 14 662 km.

Fréquence cumulée des distances parcourues en avion dans le monde



Base: 10329 vols

© are et OFS

Date du dernier voyage en avion (en %)

Pas de donnée	Jamais	12 dern. mois	5 dern. années	1990-1995	1980-1989	Avant 1980
1.1	16.0	36.0	30.3	8.6	5.6	2.4

Base: 29 407 personnes

© are et OFS

Destination principale du dernier voyage en avion (en %)

Destination du vol	Privé	Affaires	Total
Intérieur	1.3	5.1	1.7
Europe de l'ouest	47.9	59.7	49.1
Scandinavie	1.9	2.4	2.0
Europe de l'est	0.7	2.2	0.9
Sud-est de l'Europe	9.0	3.3	8.4
CEI	0.7	0.8	0.7
Afrique et Proche-Orient	11.3	3.3	10.5
Asie	8.2	6.7	8.0
Australie	1.5	1.0	1.5
Amérique du nord	11.6	14.3	11.9
Caraiibes	4.0	0.7	3.7
Amérique du sud	2.0	0.7	1.8
Total	100.0	100.0	100.0

Base: 10387 voyages en avion

© are et OFS

Voyages en avion ces 12 derniers mois (en %)

	Nombre de voyages					Aucune donnée
	Aucun	1	2	3	4+	
Sexe						
Hommes	62.1	21.9	6.2	2.6	6.2	1.0
Femmes	63.5	22.9	7.2	2.4	2.7	1.3
Age*						
6 à 17 ans	71.6	21.4	4.1	1.3	0.8	0.8
18 à 25 ans	52.4	29.2	10.5	3.9	3.2	0.8
26 à 65 ans	58.0	24.3	7.5	3.0	6.3	0.9
66 ans et +	79.9	11.7	3.4	0.8	1.2	3.0
Revenu mensuel du ménage*						
≤ 4000 frs.	77.6	15.0	3.5	1.0	0.9	2.0
4-8000 frs.	65.7	23.2	6.0	1.8	2.5	0.8
8-12000 frs.	49.1	28.7	10.6	4.2	7.1	0.3
> 12000 frs.	31.9	26.2	12.9	7.4	21.3	0.3
Statut professionnel**						
Indépendant	54.7	24.0	8.6	3.4	8.5	0.8
Cadre sup.	32.5	23.5	9.4	5.6	28.5	0.5
Cadre moyen, inférieur	48.3	25.8	10.0	4.9	10.6	0.4
Autre empl.	60.0	26.2	7.7	2.2	2.8	1.1
Total Suisse*	62.8	22.5	6.7	2.5	4.4	1.1

* Base: 29 407 personnes à partir de 6 ans

** Base: 15 759 personnes actives

© are et OFS

8.4 Voyages en avion: aéroports, compagnies aériennes et motifs de voyage

90% des vols sont effectués à des fins privées, en grande majorité pour les vacances. Près de la moitié des voyages en avion à des fins privées correspondent à des offres forfaitaires proposées dans une agence de voyage (40%) Les voyages d'affaires ne représentent que 10%. Les valeurs indiquées ici font uniquement référence au dernier voyage en avion de la personne interrogée. Seule une relativement faible part de la population se déplace en avion pour ses voyages d'affaires; il s'agit par conséquent d'habitues des voyages en avion (les paramètres influençant fortement la fréquence des voyages en avion sont: sexe, âge, revenu, statut professionnel). On partira donc du principe que, dans la présente enquête, le pourcentage de voyages d'affaires a été plutôt sous-estimé.

Motif du voyage en avion (en %)

Forfait vacances	39.30
Pas de forfait	44.86
Aucune donnée	0.57
Total vacances	84.73
Sans lien avec les vacances	4.58
Aucune donnée	0.05
Total voyages privés	89.35
Voyages d'affaires	10.27
Aucune donnée	0.38
Tous les voyages	100.00

Base: 11 082 personnes ayant voyagé en avion au cours de ces 12 derniers mois © are et OFS

Vols selon l'aéroport et la compagnie aérienne (en %)

Aéroport	Motif	Swissair	Balair, Crossair	Autres	Total
Zurich	Privé	17.2	14.7	27.6	59.4
	Affaires	4.4	0.8	1.6	6.7
Genève	Privé	4.2	2.0	12.4	18.7
	Affaires	0.8	0.2	1.2	2.2
Bâle	Privé	0.6	3.0	2.8	6.4
	Affaires	0.1	0.4	0.2	0.8
Berne	Privé	0.0	0.3	0.4	0.8
	Affaires	0.0	0.2	0.1	0.3
Autres	Privé	0.4	0.6	3.2	4.2
	Affaires	0.1	0.2	0.3	0.6
Total		27.8	22.4	49.8	100.0

Base: 10 434 voyageurs en avion © are et OFS

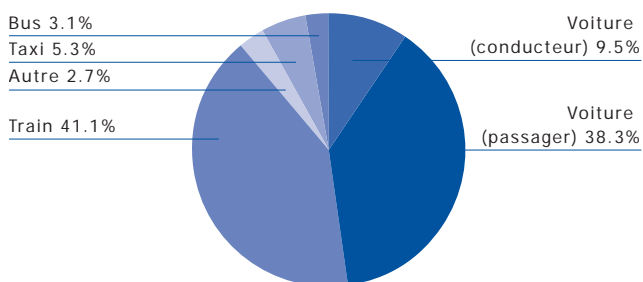
Profil des personnes effectuant des voyages d'affaires en avion (en %)

Age	
6 à 17 ans	1.1
18 à 25 ans	6.9
26 à 65 ans	89.8
66 ans et plus	2.2
Sexe	
Hommes	79.8
Femmes	20.2
Revenu mensuel du ménage	
Aucune donnée	17.0
Jusqu'à 4000 francs	2.8
4001 à 8000 francs	25.6
8001 à 12 000 francs	25.7
12 001 francs et plus	28.9
Statut professionnel	
Indépendant (entreprise propre)	20.2
Membre de la famille collaborant à l'entreprise familiale	0.5
Employé comme cadre supérieur	27.6
Employé comme cadre moyen ou inférieur	32.6
Employé avec une autre fonction	18.5
Autre	0.6

Base: 1161 voyageurs d'affaires © are et OFS

Rares sont les personnes qui prennent leur propre voiture pour se rendre à l'aéroport. Le train est le moyen de transport le plus fréquemment utilisé, suivi de très près par la voiture (conduite par une personne qui ne voyage pas en avion). Pour les deux tiers de ses voyages en avion, la population suisse part de Zurich Kloten et pour plus de la moitié de tous les vols, porte son choix sur l'une des compagnies aériennes suisses: Swissair, Balair ou Crossair.

Moyen de transport principal pour se rendre à l'aéroport



Base: 11 082 personnes ayant pris l'avion ces 12 derniers mois © are et OFS



Chapitre 9

Développement des transports et modification du comporte- ment en matière de transports

9.1 Indicateurs de la mobilité

La comparaison des résultats des microrecensements effectués depuis 1984 est très intéressante. Le changement de méthode opéré en 1994 (cf. chapitre 1) s'est traduit, dans certains domaines, par des différences notables entre 1989 et 1994. Celles-ci s'expliquent en premier lieu par le fait que les entretiens téléphoniques permettent, beaucoup mieux que les questionnaires écrits, de saisir des données précises concernant les petites étapes. Pour permettre des comparaisons, seules les personnes de plus de 10 ans ont été prises en considération. Par conséquent, les chiffres de 2000 peuvent légèrement différer de ceux présentés dans les chapitres précédents.

A l'exception des distances journalières relevées le dimanche, tous les indicateurs de la mobilité marquent une progression. La distance journalière ainsi que la durée des déplacements par personne et par jour entre 1994 et 2000 ont considérablement augmenté. La distance parcourue chaque année par habitant (de plus de 10 ans, sans les trajets à l'étranger) est passée de 10700 km (en 1984) à 13963 km (en 2000) (→ RD). Tous les moyens de transport, à l'exception des cyclomoteurs, ont contribué à cette progression. Les prestations kilométriques annuelles de chaque voiture de tourisme, considérée individuellement, ont été inférieures en 1999 à celles de 1983 notamment en raison de l'augmentation de la motorisation des ménages.

Prestations kilométriques annuelles de chaque voiture de tourisme (en km)

	1983	1988	1993	1999
Toutes les voitures	13990	13788	12956	12847
1ère voiture		15435	14418	14561
2ème voiture		8880	8478	8727
Autres		6193	5117	5930

Base 1999: 26291 voitures

© are et OFS

Prestations de transport par habitant et par année selon le moyen de transport (à partir de 10 ans, en km)

	Marche	Bicyclette	Cyclomot.	Motocycle	Voiture	Bus/tram	Car postal	Train	Autres	Total
1984	365	292	219	109	7008	401	73	1533	730	10730
1989	365	292	109	182	7811	474	73	1825	1022	12153
1994	547	328	73	146	8431	474	73	1715	620	12407
2000*	623	355	42	274	9380	505	70	1918	795	13963

* Base 2000: 28085 personnes de 10 ans et plus

© are et OFS

Modification des indicateurs de la mobilité de 1984 à 2000 (toutes les personnes de 10 ans et plus)

Indicateurs par per- sonne et par jour	Lu-ve	Sa	Di	Tous
1984				
Distance (km)	26.0	30.2	45.1	29.4
Durée moy. dépl. (min.)	69.0	71.7	71.5	69.6
Mobilité (%)	85.5	83.2	74.0	83.5
1989				
Distance (km)	31.5	36.6	36.7	33.1
Durée moy. dépl. (min.)	77.1	77.0	77.7	77.4
Mobilité (%)	84.2	81.2	74.4	82.4
1994				
Distance (km)	33.7	35.8	33.9	34.0
Durée moy. dépl. (min.)	83.3	85.1	84.7	83.7
Mobilité (%)	90.4	87.4	79.1	88.2
2000*				
Distance (km)	37.7	41.3	37.2	38.1
Durée moy. dépl. (min.)	93.9	101.1	87.0	94.0
Mobilité (%)	91.7	90.5	81.0	90.0

* Base 2000: 28085 personnes de 10 ans et plus

© are et OFS

Modifications des caractéristiques de la mobilité (Index 1984=100)

	Lu-ve	Sa	Di	Tous
1984 à 1989				
Distance	121.2	121.2	81.4	112.6
Durée moy. de dépl.	111.7	107.4	108.7	111.2
Mobilité	98.5	97.6	100.5	98.7
1984 à 1994				
Distance	129.6	118.5	75.2	115.6
Durée moy. de dépl.	120.7	118.7	118.5	120.3
Mobilité	105.7	105.0	106.9	105.6
1984 à 2000*				
Distance	145.0	136.8	82.5	129.6
Durée moy. de dépl.	136.1	141.0	121.7	135.1
Mobilité	107.3	108.8	109.5	107.8

* Base 2000: 28085 personnes de 10 ans et plus

© are et OFS

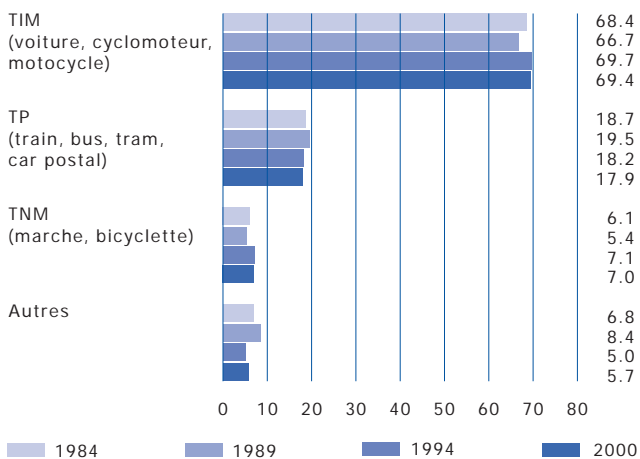
9.2 Choix du moyen de transport

Pour presque tous les moyens de transport, les distances journalières parcourues ont augmenté. La progression relativement forte de la marche à pied est en partie due à la méthode de recensement. Il n'en demeure pas moins qu'entre 1994 et 2000, la distance parcourue à pied a augmenté de 11%. Par contre, l'utilisation du cyclomoteur a sans cesse diminué, les distances parcourues en 2000 ne représentant plus que moins de 20% de celles de 1984.

Selon le moyen de transport, la modification des distances journalières ne va pas forcément de pair avec celle de la durée de déplacement car les vitesses moyennes ont également subi une évolution. Depuis 1994, seul le trafic non motorisé ainsi que le tram et le bus sont devenus plus rapides. La vitesse moyenne de tous les autres moyens de transport s'est réduite. On observe une réduction significative de la vitesse moyenne du trafic individuel motorisé (voiture: -8.5%, motocycles: -11.5%).

La part du trafic individuel motorisé par rapport au total des distances journalières est restée pratiquement constante. Le trafic non motorisé a légèrement augmenté tandis que la part des TP a légèrement diminué à partir de 1984.

Part de chaque moyen de transport au total des distances journalières (en %)



Base 2000: 28085 personnes de 10 ans et plus

© are et OFS

Choix du moyen de transport (personnes de 10 ans et plus)

	1984	1989	1994	2000*
Distance par jour (en km)				
Marche	1.0	1.0	1.5	1.7
Bicyclette	0.8	0.8	0.9	1.0
Cyclomoteur	0.6	0.3	0.2	0.1
Motocycle	0.3	0.5	0.4	0.7
Voiture	19.2	21.4	23.1	25.6
Bus/tram	1.1	1.3	1.3	1.4
Car postal	0.2	0.2	0.2	0.2
Train	4.2	5.0	4.7	5.2
Autres	2.0	2.8	1.7	2.2
Durée de déplacement par jour (sans les temps d'attente) (en min)				
Marche	16.6	12.8	27.0	28.3
Bicyclette	4.5	4.9	4.4	4.6
Cyclomoteur	2.2	1.6	0.6	0.4
Motocycle	0.7	0.8	0.6	1.2
Voiture	29.8	35.4	34.2	36.2
Bus/tram	6.3	7.2	5.5	4.5
Car postal	0.7	0.8	0.6	0.4
Train	7.2	10.1	6.1	5.0
Autres	1.6	3.8	4.8	4.4
Vitesse moyenne (en km/h)				
Marche	Aucune donnée		3.5	4.3
Bicyclette	Aucune donnée		12.6	12.9
Cyclomoteur	Aucune donnée		18.2	17.9
Motocycle	Aucune donnée		37.5	33.2
Voiture	Aucune donnée		42.2	38.6
Bus/tram	Aucune donnée		18.7	19.2
Car postal	Aucune donnée		29.9	29.5
Train	Aucune donnée		59.2	58.0
Autres	Aucune donnée		21.6	25.0

* Base 2000: 28085 personnes de 10 ans et plus

© are et OFS

9.3 Motifs de déplacement

On parvient à analyser les motifs de déplacement en considérant leur proportion dans la mobilité journalière (distance journalière ou durée de déplacement). On constate que la mobilité de loisirs a enregistré l'évolution la plus marquée: depuis 1984, la distance journalière a augmenté de près de 40% et la durée moyenne de déplacement de près de 100%. On notera avec intérêt que cette progression concerne surtout les jours ouvrables et le samedi. Le dimanche, les durées ont augmenté, mais pas les distances.

Motifs de déplacement (personnes de 10 ans et plus)

Trafic total	1984	1989	1994	2000*
Distance par jour (en km)				
Travail et formation	8.7	8.3	8.5	10.9
Achats	3.6	4.1	4.4	4.1
Services/ accompagnement	non s.	non s.	non s.	1.7
Professionnel/service	5.0	5.0	4.4	3.1
Loisirs	11.9	14.4	16.8	16.6
Indéterminé	0.2	1.3	-	1.8
Total	29.4	33.1	34.1	38.2
Durée moyenne de déplacement par jour (en min.)				
Travail et formation	20.4	22.2	18.3	23.4
Achats	11.8	13.2	12.0	12.5
Services/ accompagnement	Non s.	Non s.	Non s.	3.2
Professionnel/service	7.8	8.3	10.2	5.9
Loisirs	22.6	31.8	43.3	44.7
Indéterminé	7.0	1.9	-	4.4
Total	69.6	77.4	83.8	94.0

* Base 2000: 28085 personnes de 10 ans et plus

Non s.: non saisi

© are et OFS

Importance du trafic de loisirs selon le jour de la semaine (toutes les personnes de 10 ans et plus)

Mobilité de loisirs	1984	1989	1994	2000*
Distance par jour (en km)				
Lu à ve	5.8	9.7	12.0	12.5
Sa	17.5	22.8	25.0	25.4
Di	36.1	30.2	31.2	28.1
Tous les jours	11.9	14.4	16.8	16.6
Durée moyenne de déplacement par jour (en min.)				
Lu à ve	14.6	23.2	32.6	35.8
Sa	30.9	42.7	54.7	64.0
Di	52.8	65.9	78.7	69.8
Tous les jours	22.6	31.8	43.3	44.7

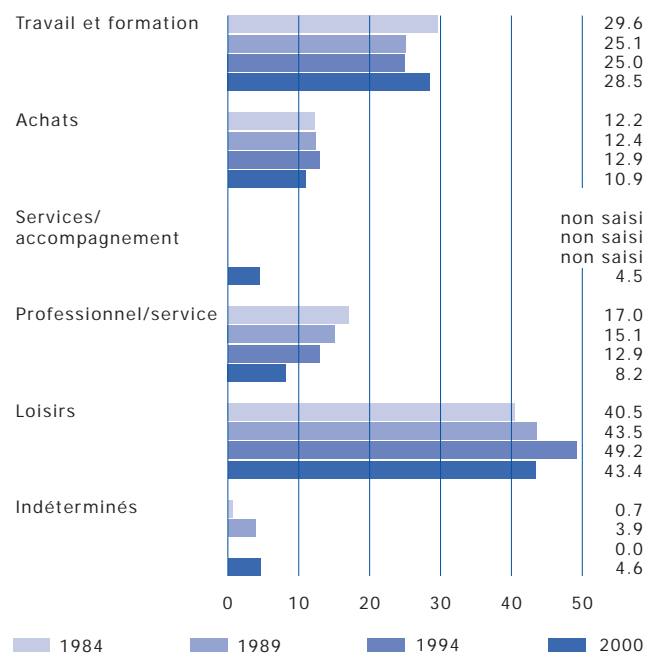
* Base 2000: 28085 personnes de 10 ans et plus

© are et OFS

Il faut par ailleurs observer que les résultats de l'année 2000 tiennent compte pour la première fois des déplacements pour rendre service et accompagner une personne. Jusqu'en 1994, ces trajets avaient été généralement attribués à la rubrique des «loisirs». Ce changement de méthode explique le recul, dans certains cas, des déplacements pour les loisirs. De plus, il ne faudra pas oublier lorsque l'on procèdera à des comparaisons, que les données concernant la mobilité journalière qui ont été saisies en 1994 et 2000 sont beaucoup plus complètes que celles des recensements antérieurs.

En raison de l'augmentation des distances journalières, les motifs de déplacement ont subi moins de modifications par rapport au total des distances journalières qu'en chiffres absolus. La mobilité pour les achats et le travail est restée stable tandis que les déplacements pour les loisirs ont progressé. Les voyages professionnels et les voyages de services ont en revanche diminué.

Part des motifs de déplacement par rapport au total des distances journalières (en %)



Base 2000: 28085 personnes de 10 ans et plus

© are et OFS

9.4 Possession d'un véhicule et d'un permis de conduire, parc de véhicules, places de stationnement

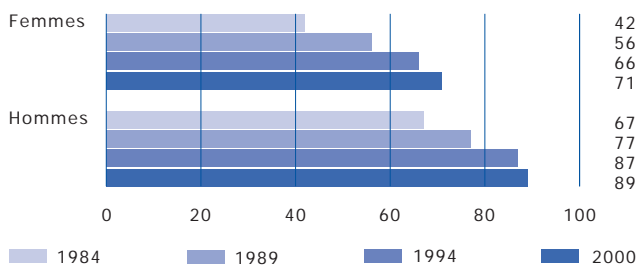
Depuis 1984, la motorisation des ménages a continué à se développer; seuls 20% des ménages ne possèdent pas de voiture. Surtout, le nombre de ménages disposant de plusieurs voitures a augmenté de 76%.

Le nombre de cyclomoteurs dans les ménages a diminué de plus de la moitié tandis que le nombre de ménages disposant de motocycles est resté à peu près identique (cf. chapitre 2.4). Cependant, la statistique des véhicules à moteur de l'OFS indique que le parc de motocycles, en particulier de motocycles légers, s'est fortement agrandi ces dernières années (OFS 2000).

Pour les bicyclettes, on observe la même tendance que pour les voitures de tourisme: diminution du nombre de ménages sans bicyclettes de près de 60% et forte augmentation du nombre de bicyclettes par ménage.

De façon générale, la possession du permis de conduire a progressé, en particulier chez les femmes. De 1984 à 2000, le taux d'augmentation des détenteuses du permis de conduire a été de 70%.

Possession du permis de conduire (en %)



Base 2000: 52986 personnes de 18 ans et plus © are et OFS

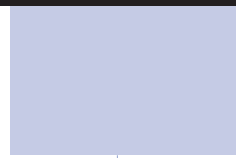
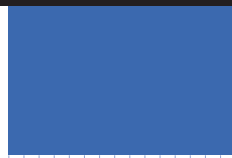
Disponibilité d'un véhicule et de places de stationnement dans les ménages (en %)

	1984	1989	1994	2000*
Voiture				
Pas de voiture	31	25	25	20
1 voiture	52	53	53	50
2 voitures ou plus	17	22	22	30
Places de stationnement au domicile				
Pas de place		38	33	26
1 place		34	41	41
2 places ou plus		28	26	33
Cyclomoteurs				
Pas de cyclomoteurs		84	89	93
1 cyclomoteur		13	10	6
2 cyclomoteurs ou plus		3	1	1
Motocycles				
Pas de motocycles		90	89	89
1 motocycle		8	9	10
2 motocycles ou plus		2	1	2
Bicyclettes				
Pas de bicyclette	48	43	31	28
1 bicyclette	22	20	24	20
2 bicyclettes	15	17	21	22
3 bicyclette ou plus	15	20	24	29

* Base 2000: 27918 ménages

© are et OFS

En 1989, les deux cinquièmes des ménages ne disposaient pas d'une place de stationnement; en 2000, ils n'étaient plus qu'un quart. Les ménages bénéficiant de deux places de stationnement ou plus sont de plus en plus nombreux.



Chapitre 10

Opinion sur la politique des transports

10.1 Politique actuelle des transports

La majorité des Alémaniques et les deux tiers des Romands et des Tessinois pensent que la politique actuelle des transports ne résoudra pas les problèmes existants. La question posée ne permettait toutefois pas de connaître les raisons de ce scepticisme. Cependant, la majorité de la population estime positifs les efforts entrepris en faveur de l'environnement (à propos de l'acceptation de la politique suisse des transports, cf. également Vatter 2000).

L'analyse des réponses concernant chaque mesure concrète met en évidence, d'une part, la très forte adhésion de la population à la promotion accrue des trans-

ports publics et, d'autre part, son refus très net d'une augmentation du prix de l'essence. Le souhait d'une meilleure intégration à la politique européenne des transports est plus vif en Suisse romande et au Tessin qu'en Suisse alémanique.

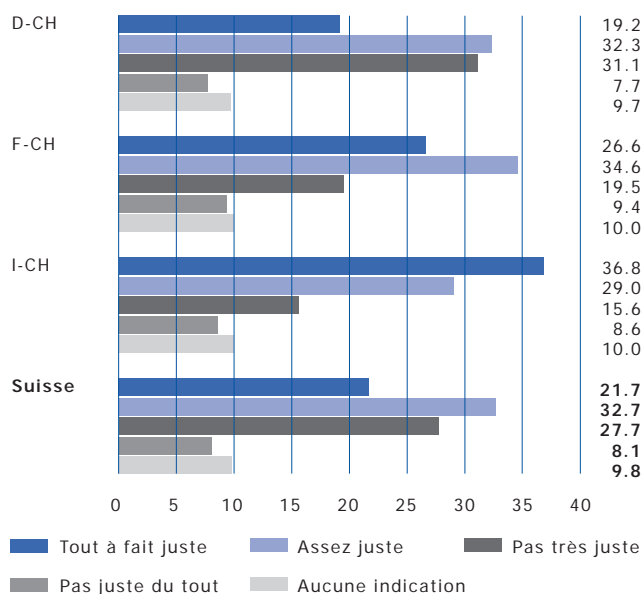
Appréciation des mesures (en %) (part des réponses: tout à fait juste/assez juste)

	Disponibilité d'une voiture		
	Oui	Non	Total CH > 18 ans
Appel à la responsab. de chacun	73.9	72.2	73.5
Promotion des TP	86.4	86.7	86.9
Durcissement des normes techn.	69.2	73.2	71.0
Augment. du prix de l'essence	21.7	29.1	24.7

Base: 6190 personnes de 18 ans et plus

© are et OFS

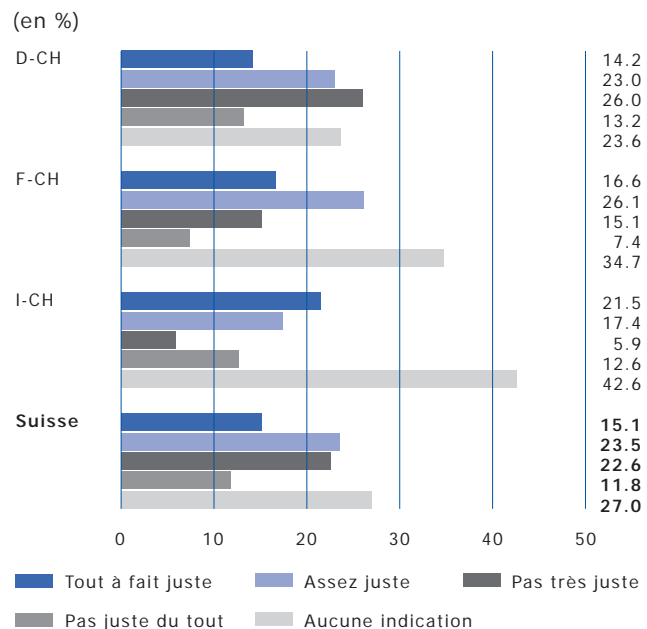
Notre politique des transports ne résout pas les problèmes actuels de trafic (en %)



Base: 6190 personnes de 18 ans et plus

© are et OFS

Notre politique des transports n'est pas suffisamment liée à la politique européenne des transports (en %)



Base: 6190 personnes de 18 ans et plus

© are et OFS

Notre politique des transports apporte une contribution à l'amélioration de l'environnement (en %)

	Hommes	Femmes	Ville	Campagne	18 à 25 ans	26 à 65 ans	66 ans et plus	Suisse
Tout à fait juste	21.2	18.3	19.6	19.9	17.3	19.6	22.0	19.7
Assez juste	42.6	42.8	43.2	41.5	53.2	43.7	30.7	42.7
Pas très juste	21.7	20.9	20.9	22.2	17.9	22.2	20.2	21.3
Pas juste du tout	7.3	6.3	6.9	6.6	4.5	6.8	8.4	6.8
Pas d'indication	7.1	11.7	9.3	9.8	7.0	7.7	18.7	9.5

Base: 6190 personnes de 18 ans et plus

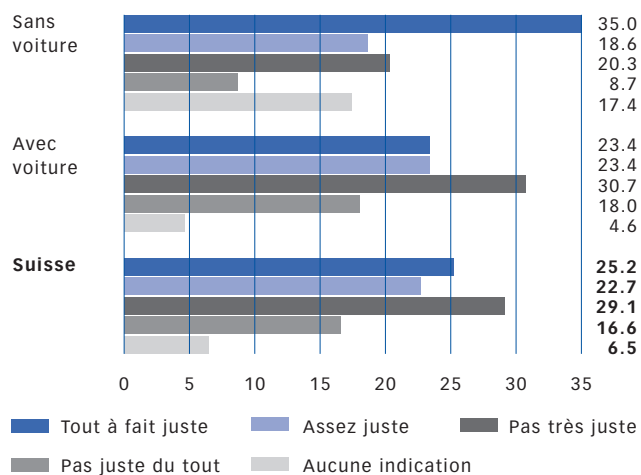
© are et OFS

10.2 Trafic routier

En 2000, la majorité de la population a considéré que l'aménagement du réseau routier suisse était bon, voire très bon. Ainsi, environ la moitié des personnes interrogées a répondu que de grands travaux d'extension n'étaient pas nécessaires au cours de ces prochaines années. Le degré de satisfaction a légèrement diminué par rapport à l'enquête de 1994 et, par conséquent, la propension à accepter la réalisation de grands chantiers a augmenté. En 1994 – avec un questionnaire légèrement différent – 50% des personnes répondaient encore qu'il n'était pas nécessaire de procéder à de grands travaux d'extension du réseau routier. De façon générale, la perspective de nouvelles taxes routières est accueillie avec scepticisme. Si l'on venait à introduire, malgré tout, une augmentation des taxes routières, leur produit devrait être affecté en priorité à la promotion des transports publics (76%) ou à l'extension du réseau routier (70%). Une faible majorité (52%) adhère à l'idée de compenser ce type de taxes par une baisse des impôts tandis que 80% des personnes refusent que ces recettes servent à alimenter les caisses de l'Etat. Pour la première fois, le microrecensement contenait une question sur les contrôles de police. Elle ne donne toutefois aucun renseignement sur des dénonciations ou des amendes. Au total, 72% des

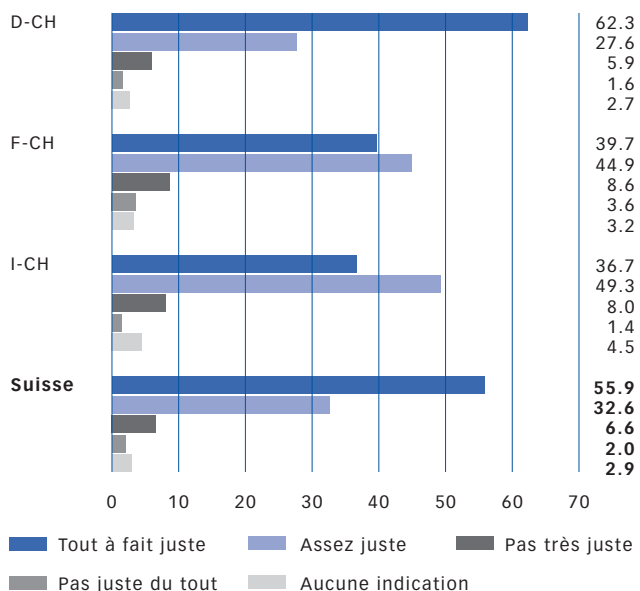
personnes interrogées n'ont jamais été contrôlées par un agent de police au cours des 12 derniers mois. On observe néanmoins quelques différences régionales. Au nord-ouest de la Suisse, en Suisse orientale et au Tessin, les contrôles de police semblent plus fréquents que dans les autres grandes régions.

De grands travaux d'extension du réseau routier ne sont pas nécessaires au cours de ces prochaines années (en %)



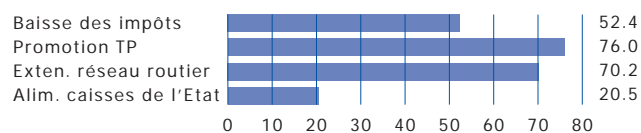
Base: 6064 personnes de 18 ans et plus © are et OFS

La Suisse dispose aujourd'hui d'un réseau routier très bien structuré (en %)



Base: 6064 personnes de 18 ans et plus © are et OFS

Utilisation des nouvelles recettes du trafic routier ... (Part des personnes de plus de 18 ans s'étant déclarées tout à fait d'accord ou assez d'accord en %)



Base: 6190 personnes de 18 ans et plus © are et OFS

Contrôles de police ces 12 derniers mois (en %)

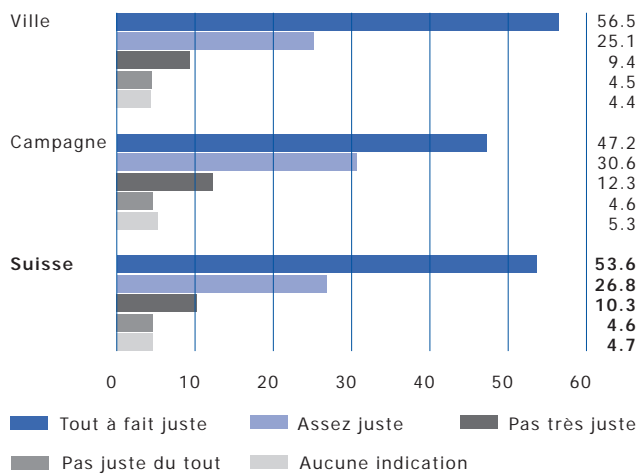
Région	Aucun	Un	Plus	Aucune d'un indication
Région lémanique	71.3	17.0	10.6	1.2
Espace Mittelland	75.8	16.0	7.3	1.0
Nord-ouest de la Suisse	67.5	15.7	14.1	2.7
Zurich	74.2	16.1	8.3	1.3
Suisse orientale	68.1	20.5	9.4	1.9
Suisse centrale	71.4	17.0	11.1	0.5
Tessin	69.4	16.8	13.0	0.7
Suisse	71.8	16.9	9.9	1.4

Base: 9654 personnes de 18 ans et plus © are et OFS

10.3 Transports publics

L'avis favorable aux transports publics exprimé par la population suisse lors du microrecensement de 1994 est confirmé: plus de 80% des personnes interrogées préconisent un traitement préférentiel également pour 2000. Cependant, une majorité tout aussi importante de personnes estime que les transports publics doivent devenir meilleur marché. Si ces deux réponses ne sont pas paradoxales, elles représentent un mandat délicat dans le cadre des discussions sur le service public. D'autres aspects importants ont été évoqués: l'attractivité de l'offre, la ponctualité et la sécurité.

Il faut accorder un traitement préférentiel aux transports publics (en %)



Base: 6064 personnes de 18 ans et plus © are et OFS

Points importants pour les TP... (en % de réponses «très important» et «assez important»)

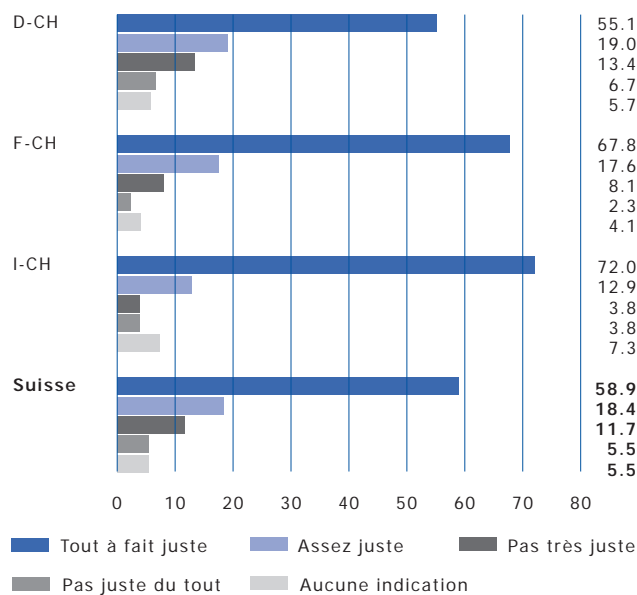
Exigences concernant les TP	Disponib. d'une voiture		CH
	Toujours	Aucune	
Liaisons fréquentes	90.0	86.1	89.6
Tarifs avantageux	89.6	89.4	89.9
Ponctualité	93.6	91.0	93.0
Protection contre les agressions	84.7	84.0	84.5
Faire autre chose que conduire	69.8	67.7	69.4

Base: 6064 personnes de 18 ans et plus © are et OFS

Dans les réponses à la question sur la satisfaction des moyens de transports publics, on remarque un fort pourcentage de personnes interrogées qui ne connaissent pas ou ont une expérience insuffisante de l'utilisation des TP

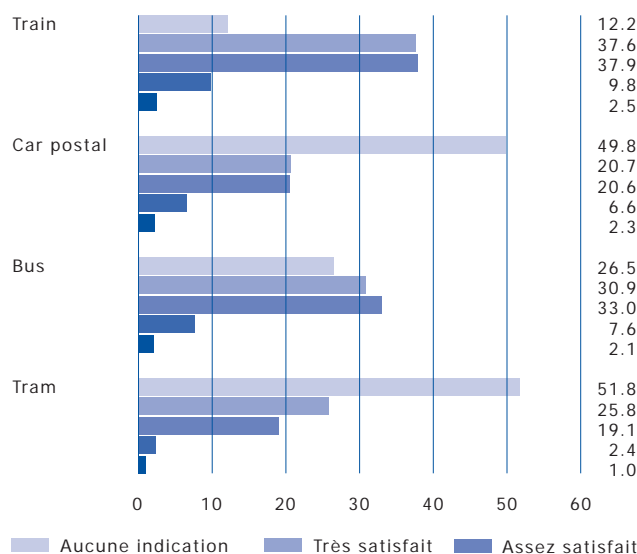
(«pas d'indication»). Ces pourcentages sont particulièrement élevés pour le tram (52%) et pour le car postal (50%). Chez les usagers par contre, la satisfaction l'emporte nettement.

Les TP coûtent aujourd'hui déjà trop cher. Ils devraient devenir meilleur marché (en %)



Base: 6064 personnes de 18 ans et plus © are et OFS

Satisfaction des moyens de transports publics (en %)



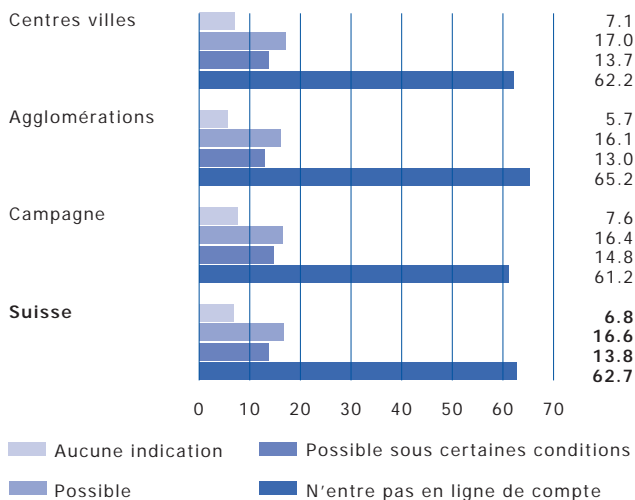
Base: 6064 personnes de 18 ans et plus © are et OFS

10.4 Trafic dans les agglomérations et modération de la circulation

Certes, les citoyen(ne)s profitent de l'excellente offre de transport. En même temps, ils souffrent particulièrement des incidences négatives du trafic. Il n'est donc guère surprenant qu'une nette majorité de la population citadine – et notamment dans les centres urbains – préconise des mesures complémentaires de modération du trafic dans les quartiers d'habitation.

On remarque également que tous les groupes de population saluent très favorablement l'idée d'encourager les transports publics dans les agglomérations et les villes.

Faut-il prélever des taxes d'entrée en voiture dans les centres urbains aux heures de pointe? (en %)



Base: 6190 personnes de 18 ans et plus © are et OFS

La promotion des transport publics dans les agglomérations est-elle importante? (Part en % de réponses: «tout à fait d'accord», «assez d'accord»)

	Pas de voiture	Voiture disponible	Hommes	Femmes	18 à 25 ans	26 à 65 ans	66 ans et plus	Total
Centres villes								
Tout à fait d'accord	66.2	62.4	64.5	64.5	64.6	64.4	64.4	64.4
Assez d'accord	18.6	24.4	24.4	20.1	21.4	23.1	18.8	22.1
Agglomérations								
Tout à fait d'accord	69.9	63.5	64.3	68.1	66.8	65.4	69.6	66.3
Assez d'accord	16.8	24.6	25.1	19.7	23.8	23.5	15.7	22.3
Campagne								
Tout à fait d'accord	57.6	60.5	59.6	59.8	52.8	61.2	57.9	59.6
Assez d'accord	23.3	25.2	26.0	24.9	31.7	25.3	20.5	25.5

Base: 6064 personnes de 18 ans et plus © are et OFS

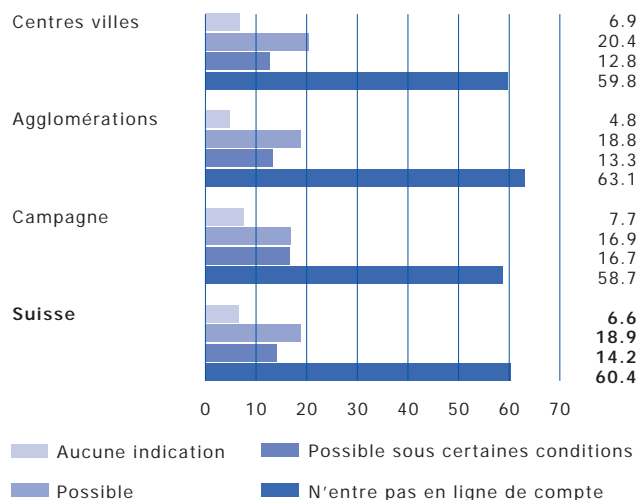
Les taxes d'entrée en voiture dans les centres urbains aux heures de pointe (road-pricing) et l'augmentation des taxes de stationnement n'obtiennent pas l'adhésion de la majorité de la population. Les réponses à ces questions ne révèlent aucune différence notable entre villes et campagnes (cf. également Güller 2000).

Il faudrait renforcer les mesures de modération du trafic motorisé dans le centre des villes et dans les quartiers résidentiels (Part de réponses: «tout à fait d'accord», «assez d'accord» en %)

	Personnes dans le ménage		Total
	1 ou 2 personnes	3 et plus	
Centres villes	62.7	71.2	66.1
Agglomérations	59.8	64.2	61.9
Campagne	62.1	64.7	63.6

Base: 6064 personnes de 18 ans et plus © are et OFS

Faut-il augmenter les taxes de stationnement dans les centres urbains? (en %)



Base: 6190 personnes de 18 ans et plus © are et OFS

10.5 Conséquences sur la politique des transports

Les résultats du microrecensement montrent que la croissance de la mobilité se poursuit. Dans l'ensemble, la durée journalière des déplacements et les distances parcourues ont augmenté ces dernières années. Certes, on constate un faible transfert en faveur de la circulation des vélos et des piétons, mais l'importance du trafic individuel motorisé reste primordiale.

Si l'on considère les kilomètres parcourus, la voiture demeure le moyen de transport privilégié. Or, étant donné que plus d'un tiers des trajets en voiture font moins de trois kilomètres, les possibilités de transfert modal sont importantes. Le souhait exprimé par une faible majorité de la population de ne pas réaliser de grands travaux d'extension du réseau routier plaide également en faveur de l'exploitation de ces possibilités.

Par contre, si l'on s'en réfère au nombre de déplacements et d'étapes, la circulation des piétons a autant d'importance que le trafic des voitures. La conception des déplacements non motorisés en cours d'élaboration au sein du DETEC tient compte de cette observation. Elle ouvre ainsi de nouvelles perspectives pour définir une politique des transports terrestres durable tenant compte de manière analogue du trafic non motorisé, des transports publics et du trafic individuel motorisé.

Les transports publics constituent un moyen de transport important pour les déplacements interurbains assez longs ainsi que pour les liaisons entre les centres urbains et leurs agglomérations. La majorité de la population continue à souhaiter un traitement préférentiel pour les transports publics. Une amélioration de l'attractivité de ceux-ci semble possible non seulement d'un point de vue financier, pour rendre les prix meilleur marché, mais aussi pour augmenter la proportion de détenteurs d'abonnements des TP, actuellement très en retrait de celle des détenteurs de permis de conduire.

Saisies pour la première fois dans le cadre du microrecensement 2000, les données sur le trafic aérien montrent l'énorme importance de ce moyen de transport. Pour des raisons de méthode, le présent rapport ne peut pas encore fournir une analyse de tous les domaines du

trafic aérien. Il apparaît cependant qu'une politique durable des transports en Suisse ne peut pas s'arrêter aux frontières du pays.

Le microrecensement confirme que la future politique des transports devra être axée sur deux aspects principaux, à savoir les transports dans les agglomérations et la mobilité de loisirs. Pour les transports d'agglomération, il s'agira de trouver et mettre en œuvre des solutions de financement pour engager les investissements qui s'imposent. En matière de mobilité de loisirs, il importera de favoriser les solutions de rechange par rapport au trafic individuel motorisé et de rendre celles-ci attractives. La population se montre ouverte à de nouvelles solutions, mais s'est déclarée opposée à une augmentation des charges financières: le défi des transports ne s'en trouve que plus délicat à relever.

Une politique durable des transports ne peut pas opposer les moyens de transport les uns aux autres. Il est donc indispensable que la politique globale des transports garantisse la mobilité de notre société et, en même temps, réduise les atteintes occasionnées par celle-ci aux générations actuelles et futures, conformément à la stratégie du DETEC.

Cela étant, il importera d'accorder un soin tout particulier aux différentes demandes de mobilité dans la société civile et de prendre des mesures politiques adaptées. Le microrecensement fournit à cet égard une précieuse base de travail.

Annexe

Remarque générale:

Tous les chiffres présentés dans cet ouvrage ont été arrondis individuellement. Il peut donc arriver qu'un total diffère légèrement de la somme des chiffres présentés dans chaque rubrique (somme légèrement différente de 100%).

Références bibliographiques

- | | | | |
|---------------------|--|---------------------------|--|
| Deville et al. 1993 | Jean-Claude Deville, Carl-Erik Särndal et Olivier Sautory, Generalized Ranking Procedures in Survey Sampling, Journal of the American Statistical Association, Vol. 88, No 423, septembre 1993 | OFS 1996 | Office fédéral de la statistique, Beat Hulliger et Rudi Peters, Enquête sur le comportement suisse en matière de transports en 1994: plan d'échantillonnage et estimateurs, OFS rapports de méthodes, 1996 |
| Güller 2000 | Peter Güller et al., Road-Pricing in der Schweiz, PNR 41 rapport final D11, Berne, OCFIM 801.665 d, 2000 | OFS, SET 1996 | Comportement de la population suisse en matière de transports en 1994, Série 11 Transports et communications, Neuchâtel, OFS, no de commande 176-9401, 1996 |
| LINK 2001 | Link Institut, Mikrozensus Verkehrsverhalten 2000, technischer Schlussbericht zu Handen der Auftraggeber, Lucerne 2001 | Réseau piétons-vélos 1999 | Réseau piétons-vélos (éd.), L'avenir appartient aux déplacements à pied et à vélo, PNR 41, rapport final A9, Berne, OCFIM 801.610 df, 1999 |
| Meier 2000 | Meier R., Freizeitverkehr – Analysen und Strategien, PNR 41 rapport final D5, Berne, OCFIM 801.658 d, 2000 | SET 2/86 | Stab für Gesamtverkehrsfragen/EVED, Verkehrsverhalten in der Schweiz 1986, GVF-Bericht 2/86, Berne, OCFIM 802.500 d, 1986 |
| Müller 1999 | Müller H. et al., Autofreie Haushalte, ihre Mobilität und die Folgen für Verkehrsplanung und Verkehrspolitik, PNR 41, rapport final A2, Berne, OCFIM 801.619 d, 1999 | SET 6/91 | Dienst für Gesamtverkehrsfragen/GS EVED, Verkehrsverhalten in der Schweiz 1989, GVF-Bericht 6/91 (tableaux dans un cahier à part), Berne, OCFIM 801.531 d, 1991 |
| OFS 2001a | CD-ROM: Comportement de la population suisse en matière de transports. Enquêtes de 1974, 1979, 1984, 1989 et 1994, Neuchâtel, OFS, no de commande 176-9404-01, 2001 | SET 2/96 | Service d'étude des transports (SET), Office fédéral de la statistique: La Suisse en marche. Résultats du microrecensement sur les transports 1994, Rapport SET 2/96, Berne, OCFIM 801.561 d+f, 1996 |
| OFS 2001b | Motorfahrzeuge in der Schweiz, Vehicules à moteur en Suisse, Inverkehrsetzung neuer Fahrzeuge, Mise en circulation de véhicules neufs, Série 11 Transports et communications, Neuchâtel, OFS, n° de commande 031-000 | SET 288 | Büro BC, Grundlagen zum leichten Zweiradverkehr, GVF-Auftrag Nr. 288, Berne OCFIM 801.567 d, 1997 |
| OFS 2000 | Vehicules à moteur en Suisse. Effectif au 30 septembre 2000, Série 11 Transports et communications, Neuchâtel, OFS, no de commande 033-0000, 2000 | SET 302 | Evaluation Mikrozensus Verkehrsverhalten 1994, GVF-Auftrag Nr. 302, Berne, 1998 |

SET 1999	Erfahrungsbericht Mikrozensus 1994, Berne 1999
<hr/>	
Vatter 2000	Vatter A. et al., Akzeptanz der schweizerischen Verkehrspolitik bei Volksabstimmungen und im Vollzug, PNR 41 rapport final D12, Berne, OCFIM, 801.688 d, 2000

Index

Abonnement TP	2.6	Cyclomoteur	2.4, 9.4
Abonnement TP, possession	2.6, 7.1, 7.2, 7.3	Degré de motorisation	2.1
Abonnements des transports publics	Cf. abonnement TP	Déplacement pour le travail	5.2, 4.2, 5.1
Agglomération	7.3, 7.5, 1.5, 5.2, 5.3, 5.8, 10.4, 10.5	Déplacements	3.4
Aspects régionaux de la mobilité	7.1–7.6	Déplacements en bicyclette	4.4
Auto	Cf. voitures	Déplacements pour accompagner quelqu'un	5.5, 4.2, 5.1
Bicyclette	2.5, 4.4, 3.7, 4.1, 5.3, 6.1, 7.1, 7.2, 7.3, 7.5, 9.2, 9.4, 10.5	Déplacements pour les achats	5.4, 3.3, 4.2, 5.1
Campagne	7.3, 7.6, 3.1	Déplacements pour les loisirs	5.6, 5.7, 9.3, 2.2, 2.4, 2.5, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 4.2, 4.3, 4.4, 5.1, 6.1, 6.3, 6.4, 6.5, 7.3, 7.4, 7.5, 7.6, 8.1, 9.3, 10.5
Centre ville	7.3, 7.4, 5.3, 5.8	Déplacements pour les loisirs, développement	9.3
Choix du moyen de transport	5.1, 6.4, 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5, 7.6, 8.2, 9.1, 9.2	Déplacements pour les loisirs, différenciation des activités de loisirs	5.7
Choix du moyen de transport pour accompagner quelqu'un	5.5	Déplacements pour rendre service	5.5, 4.2, 5.1
Choix du moyen de transport pour la formation	5.3	Déplacements professionnels et voyages	5.8, 3.5, 3.6, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1, 6.4, 7.3, 7.4, 7.5, 8.2, 8.4, 9.3
Choix du moyen de transport pour le travail	5.2	Déplacements, distance	3.5, 5.1
Choix du moyen de transport pour les achats	5.4	Déplacements, durée	3.6, 5.1
Choix du moyen de transport pour les déplacements pour rendre service	5.5	Déplacements, nombre	3.1, 5.1
Choix du moyen de transport pour les déplacements professionnels et les voyages d'affaires	5.8	Disponibilité d'une bicyclette	2.5
Choix du moyen de transport pour les loisirs	5.6	Distance annuelle	3.8
Choix du moyen de transport pour rendre service	5.5	Distance journalière	3.1, 3.5, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.7, 5.8, 9.1
Combinaison de déplacements	3.4	Données structurelles	1.5
Combinaison de moyens de transport	3.4	Durée journalière moyenne, durée moyenne de déplacement	3.1, 3.6, 4.1, 5.1, 5.6, 9.1, 9.2
Comparaison avec le microrecensement 1994	9.1–9.4	Echantillon	1.3, 1.4
Contrôles de police	10.2	Enfants	6.1, 2.6, 5.3, 5.5, 6.2
		Enquête pour le microrecensement	1.1
		Entretien téléphonique	1.2, 1.3
		Étapes	3.4
		Étapes, durée	3.6
		Étapes, longueur	3.5
		Étapes, nombre	3.1, 9.2
		Evolution du comportement en matière de transports	9.1–9.4

Annexe

Femmes et mobilité	6.4, 6.5 , 2.1, 2.4, 2.5, 2.6, 3.1, 3.2, 3.5, 3.6, 4.3, 4.4, 5.2, 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8, 6.2, 8.1, 8.3, 9.4	Personnes mobiles	Cf. mobilité
Grandes régions	7.2 , 1.5, 8.2	Personnes non mobiles	Cf. mobilité
Heures de pointe	3.3	Places de stationnement	2.3, 9.4, 10.4
Hommes et mobilité	6.4, 6.5 , 2.1, 2.4, 2.6, 3.1, 3.2, 3.5, 3.6, 4.2, 4.3, 4.4, 5.2, 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8, 6.2, 8.1, 8.3, 9.4	Places de stationnement au domicile	2.3, 9.4
Indicateurs de mobilité, évolution	9.1	Places de stationnement pour les voitures	2.3
Indicateurs des déplacements	3.1	Places de stationnement, lieu de travail	2.3
Intensité du trafic au fil de la journée	3.3	Plausibilisation	1.3, 1.4
Jeunes	6.1 , 2.5, 3.5, 5.3, 5.7, 6.2	Politique des transports	10ss., 10.5.
Jeunes adultes	6.2	Politique des transports, modération de la circulation	10.4
Longs voyages	8.1, 8.2	Politique des transports, opinion sur	10.1
Longs voyages, fréquence, durée, distance	8.1	Politique des transports, TP	10.3
Longs voyages, motifs, destinations, choix du moyen de transport	8.2	Politique des transports, transports routiers	10.2
Marche	4.4 , 3.1, 3.4, 3.5, 3.8, 4.1, 5.2, 5.5, 5.6, 5.8, 6.1, 6.2, 6.5, 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5, 9.1, 9.2, 10.5	Possession du permis de conduire	2.1 , 7.1, 7.2, 7.3, 9.4
Méthode de saisie des données	1.2, 1.3, 1.4	Prestation kilométrique annuelle	3.7, 9.1
Mobilité	3.2, 9.1	Prestations kilométriques	3.7 , 2.2, 3.8, 9.1
Motif de déplacement	5.1 , 5.2–5.8, 6.1–6.5, 7.3, 8.2, 8.4, 9.3	Prestations kilométriques des motocycles	3.7
Motocycles	2.4, 3.7, 9.4	Prestations kilométriques des voitures	3.7
Motocycles légers	2.4	Région de montagne	7.6
Navigation aérienne	Cf. voyages en avion	Régions du pays	7.1 , 1.5, 2.6
Parc de bicyclettes	2.5	Régions linguistiques	Cf. régions du pays
Parc de véhicules à moteur	Cf. parc de voitures	Répartition modale	4.1, 9.2
Parc de voitures	2.2, 9.4	Structure du rapport	0
Parc de voitures, composition	2.2	Taux d'occupation	Cf. voiture, taux d'occupation
Parc de voitures, développement	9.4	Taxes sur les transports	10.2, 10.4, 10.5
Parc de voitures, utilisation	2.2	TP	2.6, 4.3, 10.3 , 4.4, 7.4, 10.4
Personnes actives	6.3, 6.4	TP, promotion	10.4
Personnes âgées	6.5	TP, proportion d'étapes en TP	4.3
Personnes au foyer	6.4 , 5.1, 5.4	TP, satisfaction	10.3
		Trafic non motorisé	4.4 , 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.6, 10.5
		Trafic non motorisé	Cf. marche, bicyclette
		Trafic non motorisé, taux des étapes en trafic non motorisé	4.4

Annexe

Trafic pendulaire	Cf. déplacements pour le travail
Transport aérien	Cf. voyages en avion
Transport pour la formation	5.3, 4.2, 5.1
Transports publics	Cf. TP
Utilisation des moyens de transport	Cf. choix du moyen de transport
Vélo	Cf. bicyclette
Villes	Cf. centres urbains
Vitesse	4.1, 9.2
Voiture, disponibilité	2.1
Voitures	2.1, 3.7, 4.2, 2.2, 2.3, 2.6, 3.5, 3.6, 6.4
Voitures de tourisme	Cf. voitures
Voitures, possession de	2.1
Voitures, taux d'occupation des	4.2
Voitures, utilisation	4.2
Voyages	Cf. voyages en avion, longs voyages
Voyages en avion	8.3, 8.4
Voyages en avion, aéroports, compagnies aériennes, motifs de déplacement	8.4
Voyages en avion, fréquence et destinations	8.3

Glossaire

→ RD Renvoi au rapport détaillé pour davantage de précisions.

Activité Trajet pour régler une affaire professionnelle (réunion, visite de la clientèle, traire les vaches).

Agglomération En règle générale, l'agglomération comprend le centre et les communes environnantes ayant un lien géographique ou fonctionnel avec ce centre (urbanisation continue, bassin d'emplois et de population très interdépendant, faible proportion de campagne, trafic pendulaire vers le centre).
Chaque fois que le présent rapport cite des chiffres concernant une agglomération ou des communes d'agglomération, ceux-ci ne **tiennent pas compte du centre ville**. Les exceptions à cette règle sont expressément mentionnées. La définition utilisée fait référence au recensement de population de 1990.

ARE Office fédéral du développement territorial

Campagne/ espace rural Communes suisses sans les grands **centres villes** ni les **agglomérations**, mais avec leurs **noyaux urbains pris isolément**.

CATI Entretien téléphonique assisté par ordinateur.

Centre ville ou noyau Centre ville (noyau) d'une **agglomération** (cf. **campagne**).

Changement/ transbordement Ce **motif de déplacement** est certes recensé dans l'enquête à titre indicatif, mais il est classé dans les motifs de l'étape précédente.

Déplacement Un déplacement commence au moment où une personne se déplace pour un certain motif (par exemple pour aller travailler ou pour aller se promener). Un déplacement s'achève au moment où la destination est atteinte et qu'un nouveau motif de déplacement commence ou lorsque la personne reste au même endroit pendant une heure au moins.

Déplacement pour accompagner une personne Accompagner une personne sans être obligé de le faire (par ex. accompagner ses parents à l'aéroport).

Déplacements pour la formation Déplacements pour aller à l'école ou suivre une formation et retour (trafic pendulaire pour la formation).

Déplacements pour le travail Déplacements pour se rendre au travail et retour (trafic pendulaire).

Déplacements pour les achats Déplacements pour faire ses achats, s'approvisionner et avoir une prestation (par ex. médecin, conseils).

Déplacements pour les loisirs Ils englobent tous les déplacements durant les loisirs. Ils ont été subdivisés en plusieurs catégories sur la base des indications fournies par les personnes interrogées:

- visites (parents, amis, connaissances)
- activités extérieures non sportives
- fréquentation de lieux de culture et d'installation de loisirs
- gastronomie (restaurant, café, bar, ...)
- bricoler pour les loisirs
- faire des achats pour les loisirs
- autres
- combinaison de plusieurs motifs.

Déplacements pour rendre service Amener quelqu'un, aller chercher quelqu'un (par ex. amener un enfant au jardin d'enfants, aller le rechercher, prendre une leçon de conduite).

Annexe

Disponibilité d'une voiture	La personne interrogée a indiqué si elle disposait d'un véhicule en permanence, uniquement après entente avec des membres du ménage ou si elle ne pouvait jamais en disposer.	Grandes villes	Zurich, Bâle, Genève, Berne, Lausanne.
Distance journalière moyenne	Distance moyenne parcourue par personne et par jour.	KONTIV	Enquête permanente concernant le comportement en matière de transport (Allemagne) sur la base de réponses écrites à un questionnaire.
Durée journalière moyenne	Durée moyenne des trajets (sans les temps d'attente) par personne et par jour.	Longs voyages	Voyages ayant nécessité au moins une nuitée à l'extérieur du domicile (sans lien avec la distance parcourue).
Durée moyenne des déplacements	Durée moyenne d'un déplacement (y compris les temps d'attente).	Microrecensement	Procédé d'enquête par échantillonnage.
Étape	Chaque déplacement se compose d'une ou de plusieurs étapes. Une étape est une partie d'un déplacement qui est parcourue à l'aide du même moyen de transport ; la marche à pied étant considérée comme un moyen de transport. Chaque changement de moyen de transport (même s'il s'agit du même type de moyen) marque le début d'une nouvelle étape. La distance minimale d'une étape est de 25 mètres, la précision est de 100 m. En d'autres termes, les étapes d'une distance allant de 25 à 149 mètres sont considérées comme des étapes de 100 mètres.	Mobilité (degré de)	Pourcentage de la population qui se déplace un jour déterminé.
Grandes régions	Selon la nomenclature NUTS2 (nomenclature Nuts2 d'Eurostat), la Suisse est subdivisée en 7 grandes régions comprenant les cantons suivants: <ul style="list-style-type: none"> • Région lémanique (GE, VS, VD) • Espace Mittelland (BE, FR, JU, NE, SO) • Nord-ouest de la Suisse (AG, BL, BS) • Zurich (ZH) • Suisse orientale (AR, AI, GL, GR, SG, SH, TG) • Suisse centrale (LU, NW, OW, SZ, UR, ZG) • Tessin (TI). 	Modes de transport	Domaines où sont utilisés les moyens de transport : route, rail, eau, air.
		Motif de déplacement	Les étapes ainsi que les étapes agrégées en déplacements sont effectuées pour un certain motif. Dans le microrecensement, les motifs suivants ont été distingués: changements/transbordements (variable indicative), travail, formation, achats/approvisionnement, activité professionnelle, voyage de service, loisirs, déplacements pour rendre service, accompagnement, retour à la maison, respectivement hébergement à l'extérieur (valeur indicative). Les motifs des déplacements pour les loisirs ont fait l'objet d'une différenciation plus détaillée. Un déplacement comprend une ou plusieurs étapes effectuées pour le même motif de déplacement.
		Moyen de	Moyen ou véhicule utilisé dans un mode de transport . Le microrecensement distingue la marche, la bicyclette, le cyclo-moteur, le motocycle léger, le motocycle pour conducteurs et passagers, la voiture pour conducteurs et passagers, le train, le bus, le car postal, le tram, le taxi, l'autocar, le poids lourd, le bateau,

	l'avion, diverses remontées mécaniques (train à crémaillère, téléphérique, télécabine, télésiège, télési), autres.	Régions de montagne	Elles comprennent les 54 régions LIM au sens de la loi fédérale du 21 mars 1997 sur l'aide à l'investissement dans les régions de montagne dans les Alpes et le Jura.
Noyau urbain pris isolément	Centre d'une ville sans ses communes environnantes (selon la définition de l'agglomération).	Répartition modale	Répartition des trajets ou des déplacements entre différents modes ou moyens de transport selon la distance, la durée ou le nombre d'étapes.
OFS	Office fédéral de la statistique.	Retour à la maison	Ce motif est recensé dans l'enquête à titre indicatif, mais il est classé dans les motifs de déplacement (s'il y a combinaison de déplacements, dans le déplacement dont la durée du séjour à la destination est la plus longue; si les séjours sont de durée analogue, le retour est classé dans les motifs mentionnés pour l'aller).
Personne de référence	En général, une ou - dans les ménages de plus de 4 personnes - deux personnes choisies de façon aléatoire qui ont répondu au questionnaire sur le comportement en matière de transports le jour de référence (âge minimum: 6 ans).	SET	Service d'étude des transports faisant partie du secrétariat général du DETEC; rattaché depuis le 1.6.2000 à l'ARE.
Personnes mobiles	Sont considérées comme personnes mobiles celles qui ont effectué au moins un déplacement le jour de référence.	Taux d'occupation	Nombre moyen d'occupants (conducteur et passagers) par kilomètre et par voiture.
Possession de voitures	Nombre de voitures par ménage.	TIM	Trafic individuel motorisé.
Prestation kilométrique	Somme totale des kilomètres parcourus en une unité de temps (en règle générale un an) par les véhicules à moteur. On a pris en considération les prestations kilométriques des voitures et des motocycles durant l'année qui a précédé le microrecensement (1999). Ces données indiquent les prestations kilométriques de chaque véhicule en Suisse et à l'étranger.	TNM	Trafic non motorisé.
Région du pays	Régions du pays réparties selon la langue majoritairement parlée dans les communes: Suisse alémanique (D-CH), Suisse romande (F-CH) et Suisse italienne (I-CH). Pour l'interprétation des données, les communes rhétoromanes ont été classées dans la région: «Suisse alémanique».	TP	Transports publics.
		Trafic individuel motorisé (TIM)	Voitures de tourisme, motocycles, motocycles légers, cyclomoteurs. Sauf indication contraire, les poids lourds, les autocars, les taxis ont été classés dans la catégorie: «autres moyens de transport» en raison de leurs particularités spécifiques ou de la difficulté de les répertorier.
		Trafic non motorisé (TNM)	Déplacement des piétons et des cyclistes.

Annexe

Trafic pendulaire	Cf. déplacements pour le travail, pour la formation.
Transports publics (TP)	Tram, bus, car postal, train Sauf indication contraire, les taxis (statistique suisse des transports = TIM, statistique européenne des transports = TP), les bateaux (tantôt classés dans la rubrique TP, tantôt dans la rubrique TIM), les téléphériques (TP spécifique), les avions (à considérer soit comme des TP, soit comme TIM) ont été classés dans la catégorie: «autres moyens de transport» en raison de leurs particularités spécifiques ou de la difficulté de les répertorier.
Type de voiture	On distingue: la voiture du ménage interrogé, la voiture d'entreprise ou de service, la voiture louée, la voiture en autopartage, mobility et les divers (par ex. prêt gratuit d'une voiture).
Voitures	Voitures de tourisme.
Voyage de service	Ce type de déplacement fait partie de l'activité professionnelle (conducteur de taxi, conducteur de poids lourds).
Voyages en avion	Voyages pour lesquels le moyen de transport principal est l'avion.