

La mobilité en Suisse

Résultats du microrecensement 2005
sur le comportement de la population
en matière de transports



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral de la statistique OFS

Office fédéral du développement territorial ARE

Neuchâtel, 2007

La série «Statistique de la Suisse»
publiée par l'Office fédéral de la statistique (OFS)
couvre les domaines suivants:

- 0 Bases statistiques et produits généraux
- 1 Population
- 2 Espace et environnement
- 3 Vie active et rémunération du travail
- 4 Economie nationale
- 5 Prix
- 6 Industrie et services
- 7 Agriculture et sylviculture
- 8 Energie
- 9 Construction et logement
- 10 Tourisme
- 11 Transports et communications
- 12 Monnaie, banques, assurances
- 13 Protection sociale
- 14 Santé
- 15 Education et science
- 16 Culture, société de l'information, sport
- 17 Politique
- 18 Administration et finances publiques
- 19 Criminalité et droit pénal
- 20 Situation économique et sociale de la population
- 21 Développement durable et disparités régionales et internationales

La mobilité en Suisse

Résultats du microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports

Rédaction Office fédéral de la statistique (OFS)
Office fédéral du développement territorial (ARE)
Ecoplan

Editeur Office fédéral de la statistique (OFS)

Editeur:	Office fédéral de la statistique (OFS)
Complément d'information:	M. Gindraux, OFS, tél. 032 713 60 97 D. Marconi, ARE, tél. 031 322 55 93 e-mail: verkehr@bfs.admin.ch
Direction stratégique:	Jean-Paul Martin, OFS Kurt Infanger, ARE
Responsables de projet:	Marc Gindraux, OFS Anja Simma, ARE (jusqu'à 2005) Davide Marconi, ARE (dès 2006)
Traitement des données et rédaction du rapport:	Marc Gindraux, OFS Roger Evéquoz, OFS Davide Marconi, ARE (dès 2006) Yvonne Achermann, ARE (jusqu'à 2005) Felix Walter, Ecoplan René Neuenschwander, Ecoplan Robert Oleschak, Ecoplan Michael Marti, Ecoplan
Conduite des interviews:	IHA-GfK AG, Hergiswil/Lausanne
Financement:	OFS, ARE (financement principal) OFROU, OFT, OFAC, OFSPO, EPFL, ETHZ (co-financement)
Diffusion:	Office fédéral de la statistique, CH-2010 Neuchâtel Tél. 032 713 60 60 / Fax 032 713 60 61 / e-mail: order@bfs.admin.ch
Citation:	Office fédéral de la statistique, Office fédéral du développement territorial (2007), La mobilité en Suisse, Résultats du microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports, Neuchâtel, Bern
Numéro de commande:	841-0500
Prix:	28 francs (TVA excl.)
Série:	Statistique de la Suisse
Domaine:	11 Transports et communications
Langue du texte original:	Allemand
Traduction:	Services linguistiques de l'OFS
Page de couverture:	Rouge de Mars, Neuchâtel
Graphisme/Layout:	OFS
Copyright:	OFS/ARE, Neuchâtel/Berne 2007 La reproduction est autorisée, sauf à des fins commerciales, si la source est mentionnée
ISBN:	978-3-303-11248-9

Table des matières

Avant-propos	5	2.5 Utilisation des véhicules et des transports publics	30
Abstracts	6	3 Intensité des déplacements	31
L'essentiel en bref	7	3.1 Indicateurs de la mobilité	32
Das Wichtigste in Kürze	10	3.2 Personnes mobiles et non mobiles	33
L'essenziale in breve	13	3.3 Intensité des déplacements au fil de la journée	34
Brief overview	16	3.4 Déplacements et étapes	35
1 Microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports	19	3.5 Longueur et durée des étapes et des déplacements	36
1.1 Structure et objectifs du rapport	20	4 Moyens de transport	37
1.2 Enquêtes sur le comportement en matière de transports depuis 1974	21	4.1 Répartition modale	38
1.3 Contenu du microrecensement 2005	22	4.2 Utilisation de la voiture	39
1.4 Echantillon et intervalle de confiance	23	4.3 Transports publics	40
2 Disponibilité et utilisation de véhicules et d'abonnements des transports publics	25	4.4 Déplacements à pied et à vélo	41
2.1 Possession et disponibilité de véhicules	26	5 Motifs de déplacement	43
2.2 Prestations kilométriques des voitures de tourisme et des motocycles	27	5.1 Tous les motifs	44
2.3 Possession du permis de conduire et disponibilité de places de stationnement	28	5.2 Déplacements pour le travail	45
2.4 Possession d'abonnements des transports publics	29	5.3 Déplacements pour la formation	46
		5.4 Déplacements pour les achats	47
		5.5 Déplacements pour rendre service et pour accompagner une personne	48

5.6	Déplacements pour les loisirs	49	9	Voyages d'une journée et voyages avec nuitées	73
5.7	Activités de loisirs	50	9.1	Voyages d'une journée: fréquence et distance	74
5.8	Déplacements professionnels et voyages de service	51	9.2	Voyages d'une journée: motifs et choix du moyen de transport	75
6	Comportement en matière de transports de différents groupes de population	53	9.3	Voyages avec nuitées: fréquence, durée et distance	76
6.1	Enfants et jeunes	54	9.4	Voyages avec nuitées: destinations, motifs et moyens de transport	77
6.2	Jeunes adultes	55	9.5	Voyages avec nuitées: l'avion comme moyen de transport	78
6.3	Personnes actives	56	10	Mobilité annuelle	79
6.4	Personnes au foyer	57	10.1	Distances	80
6.5	Personnes de 65 ans et plus	58	10.2	Répartition par moyen de transport et motif	81
7	Disparités spatiales de la mobilité	59	10.3	Mobilité annuelle des groupes de population	82
7.1	Régions linguistiques	60	11	Opinion sur la politique des transports	83
7.2	Grandes régions	61	11.1	Taxes et utilisation des recettes	84
7.3	Régions urbaines et régions rurales	62	11.2	Trafic routier	85
7.4	Agglomérations	63	11.3	Transports publics	86
7.5	Comportement en matière de transports dans les villes	64	Annexes: références bibliographiques et glossaire	87	
7.6	Analyses de l'accessibilité et autres utilisations du géocodage	65			
8	Evolution des transports et modifications du comportement en matière de transports	67			
8.1	Indicateurs de la mobilité	68			
8.2	Choix du moyen de transport	69			
8.3	Importance des motifs de déplacement	70			
8.4	Instruments de la mobilité	71			

Avant-propos

«Gouverner, c'est prévoir»: cette citation du journaliste et politicien français Emile de Girardin (19^e siècle), garde aujourd'hui encore toute sa valeur. Les prévisions sont particulièrement importantes pour les décisions à long terme, qui doivent être soigneusement examinées sous l'angle de la durabilité. Mais elles constituent aussi une tâche très difficile. En matière de transports et de développement territorial, nous planifions aujourd'hui des milliards de francs d'investissements pour les réseaux routiers et ferroviaires, pour le trafic dans et hors des agglomérations, c'est-à-dire pour des mesures qui nécessiteront de nombreuses années de planification et de construction et qui devront développer leurs effets durant de nombreuses décennies. De telles décisions sont étroitement liées au développement territorial, car l'offre de transports influence le développement de l'habitat et des infrastructures, tandis que les directives de l'aménagement du territoire ont une incidence sur les volumes de trafic.

De bonnes décisions supposent des scénarios d'avenir bien étayés, dont l'élaboration n'est possible que si l'on connaît avec précision le comportement en matière de transports et son évolution. La croissance des transports de ces dernières années se maintient-elle? Les besoins en transports des habitants des zones densément peuplées sont-ils vraiment moindres en raison de trajets plus courts? Comment le comportement en matière de transports des divers groupes de la population évolue-t-il au cours des années? La part des transports publics dans les agglomérations s'est-elle accrue? Le «microrecensement sur le comportement de la population en matière de transports» permet de répondre à de telles questions. En assurant la continuité avec les enquêtes précédentes, il permet de dégager des tendances qui sont une condition préalable à l'élaboration de scénarios de planification des transports et du développement territorial.

L'Office fédéral de la statistique et l'Office fédéral du développement territorial coopèrent étroitement pour créer les bases nécessaires à une planification des transports et à un aménagement du territoire durables. Des bases de décision fiables sont particulièrement importantes compte tenu des exigences contradictoires liées aux multiples besoins de mobilité de la société et de l'économie, d'une part, et à l'impact des transports sur l'environnement, d'autre part. Dans le domaine du transport de personnes, le «microrecensement sur le comportement de la population en matière de transports» constitue la base de données centrale.

Outre la continuité, l'innovation revêt aussi une grande importance. Pour la première fois, les destinations ont été géocodées, c'est-à-dire saisies avec leurs coordonnées géographiques directement pendant l'interview. Cette méthode ouvre de nouvelles possibilités d'analyse intéressantes. En outre, l'importance croissante des excursions d'un jour et des voyages de longue durée a été mieux prise en compte, si bien que l'on a pu calculer pour la première fois une mobilité annuelle.

Quelque 33'000 personnes ont accepté, en 2005 et au début de 2006, de fournir des renseignements détaillés sur leur comportement en matière de transports aux enquêteurs de l'institut de sondage mandaté. Une telle enquête ne va pas de soi, mais c'est le seul moyen d'obtenir des informations sûres pour mettre en place une politique durable du développement territorial, des transports, de l'énergie et de l'environnement.

Nous tenons à remercier très sincèrement de leur contribution tous les citoyens et les citoyennes qui ont pris part au microrecensement 2005. Nous pouvons leur garantir que les informations confiées ont été traitées de manière strictement confidentielle.

Adelheid Bürgi-Schmelz,
directrice de l'Office fédéral
de la statistique



Pierre-Alain Rumley,
directeur de l'Office fédéral
du développement territorial



Abstracts

Français

La Suisse procède à des enquêtes statistiques sur le comportement de sa population dans le domaine des transports (microrecensement transports) tous les 5 ans depuis 1974. 31'950 ménages, soit 33'390 personnes, ont été interrogés par téléphone au cours de l'année 2005 sur différents thèmes: possession de véhicules, de permis de conduire et d'abonnements des transports publics; intensité journalière des déplacements (nombre de déplacements, durée des déplacements, distances parcourues); motifs des déplacements et utilisation des moyens de transport; voyages d'un jour et voyages avec nuitées; opinion sur la politique suisse des transports. Les résultats de l'enquête donnent une image détaillée de la mobilité de la population. Ils constituent la base statistique indispensable à la préparation des décisions politiques et au contrôle de leurs effets. Ils fournissent aussi des éléments essentiels à l'analyse approfondie de l'évolution des transports en Suisse.

Deutsch

Alle 5 Jahre werden seit 1974 in der Schweiz statistische Erhebungen zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung durchgeführt (Mikrozensus zum Verkehrsverhalten). Im Jahr 2005 wurden 31'950 Haushalte bzw. 33'390 Einzelpersonen zu folgenden Schwerpunkten telefonisch befragt: Besitz von Fahrzeugen, Führerausweisen und Abonnements des öffentlichen Verkehrs; tägliches Verkehrsaufkommen (Anzahl Wege, Zeitaufwand, Distanzen); Verkehrszwecke und Verkehrsmittelbenutzung; Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen; Einstellungen zur Verkehrspolitik der Schweiz. Die erhobenen Daten ergeben ein detailliertes Bild zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung in der Schweiz. Sie dienen als statistische Grundlagen für die Vorbereitung und Erfolgskontrolle politischer Massnahmen, aber auch als Input für vertiefte Analysen der Verkehrsentwicklung.

Italiano

Dal 1974 vengono effettuate in Svizzera rilevazioni statistiche quinquennali sul comportamento della popolazione in materia di trasporti (microcensimento sul comportamento nel traffico). Nel 2005 il sondaggio telefonico ha coinvolto 31'950 economie domestiche, rispettivamente 33'390 persone, intervistate sui seguenti temi principali: possesso di

autoveicoli, licenza di condurre e abbonamenti per il trasporto pubblico; volume quotidiano del traffico (numero tragitti, durata, distanze); scopo degli spostamenti e uso dei mezzi di trasporto; viaggi giornalieri e viaggi con pernottamenti; atteggiamento nei confronti della politica dei trasporti della Svizzera. I dati offrono un'immagine dettagliata del comportamento in materia di trasporti della popolazione in Svizzera. Servono inoltre da base statistica per la preparazione e la verifica dell'efficacia delle misure politiche nonché come input per analisi più approfondite dell'evoluzione del traffico.

Rumantsch

Dapi il 1974 vegnan fatgas en Svizra mintga 5 onns re-tschertgas statisticas davart il cumportament da la populaziun en il traffic (microcensus cumportament en il traffic). L'onn 2005 han ins interrogà al telefon 31'950 chasadas resp. 33'390 persunas singulas davart ils sequents temas: possess da vehichels, permiss d'ir cun auto ed abunaments; volumen dal traffic quotidian (dumber da viadis, temp impundi, distanzas), intents dal traffic e diever dals meds da traffic; viadis d'in di e viadis cun pernottaziuns; opiniuns davart la politica da traffic da la Svizra. Las datas eruidas dattan in maletg detaglià davart il cumportament da la populaziun svizra en il traffic. Ellas servan sco basa statistica per la preparaziun e la controlla dal success da mesiras politicas, ma era sco input per analisis pli approfondadas dal svilup dal traffic.

English

Switzerland has conducted statistical surveys of the population's travel behaviour (Microcensus on Travel Behaviour) every five years since 1974. In 2005, some 31,950 households (33,390 individuals) were contacted by telephone to answer questions about the following topics: vehicle ownership, possession of driver's licences and/or public transport travelcards; daily travel patterns (number of trips, duration of trips, distances travelled); purpose of trips and means of transport used; one-day excursions and excursions with overnight stays; views regarding Swiss transport policies. The data gathered provide a detailed view of the travel patterns of the Swiss population, enabling policy measures to be drafted and results to be monitored. Moreover, data serve as raw material for more in-depth analyses of traffic and transport trends.

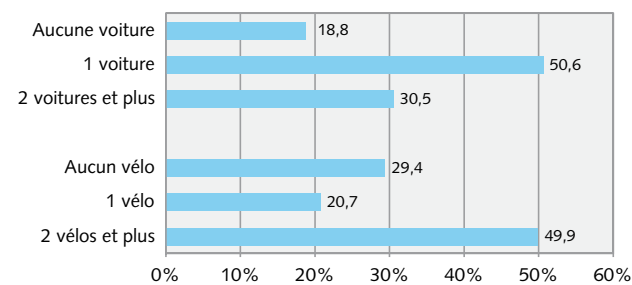
L'essentiel en bref

La population suisse a parcouru au total quelque 134 milliards de kilomètres en 2005. Tel est le constat du «microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports», une enquête réalisée par l'Office fédéral de la statistique (OFS) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE) auprès d'un échantillon de 33'000 personnes. Les résultats de cette étude donnent une image très détaillée des déplacements des personnes en Suisse et constituent une base importante pour la planification et la politique des transports, de l'aménagement du territoire, de l'énergie et de l'environnement.

30% des ménages ont deux voitures ou plus (➔ chap. 2)

Plus de quatre ménages sur cinq possèdent au moins une voiture, alors que 19% n'en ont pas. Parmi les personnes de plus de 16 ans, 48% disposent d'un abonnement des transports publics (30% d'un abonnement demi-tarif, 7% d'un abonnement général).

Nombre de véhicules par ménage



© OFS/ARE

Une heure et demie par jour en déplacement (➔ chap. 3)

Les personnes de six ans et plus domiciliées en Suisse ont parcouru en moyenne 37 km par jour sur le territoire national en 2005, ce qui représente quelque 88 minutes quoti-

diennes en déplacement. Si l'on y ajoute les parcours à l'étranger, la distance journalière atteint même 46 km et la durée 93 minutes. Chaque jour, une personne sur neuf en moyenne ne quitte pas son domicile.

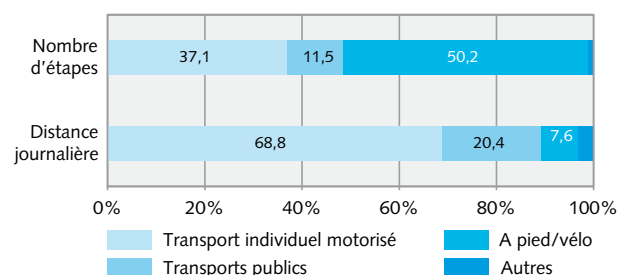
Mobilité par personne et par jour sur le territoire national

	Distance journalière moyenne (en km)	Durée de trajet moyenne (en min.)	Nombre moyen de déplacements
6 à 17 ans	22,5	79,9	3,4
18 à 25 ans	53,0	101,9	3,5
26 à 65 ans	42,4	93,0	3,4
66 ans et plus	21,2	70,1	2,4
Hommes	43,9	96,1	3,4
Femmes	31,0	81,1	3,2
Total	37,3	88,4	3,3

Deux tiers des distances sont parcourues en voiture (➔ chap. 4)

La moitié environ du nombre d'étapes en Suisse est parcourue à pied ou à vélo. Comme il s'agit généralement de distances très courtes, ce n'est ni la marche ni le vélo mais bien le transport individuel motorisé qui prédomine largement en terme de distance parcourue avec une part de 69%. Le taux moyen d'occupation des voitures est de 1,57 personne; les trajets sont aussi souvent courts: 30% des déplacements en voiture ne dépassent pas 3 km, 45% sont inférieurs à 5 km.

Parts respectives des moyens de transport



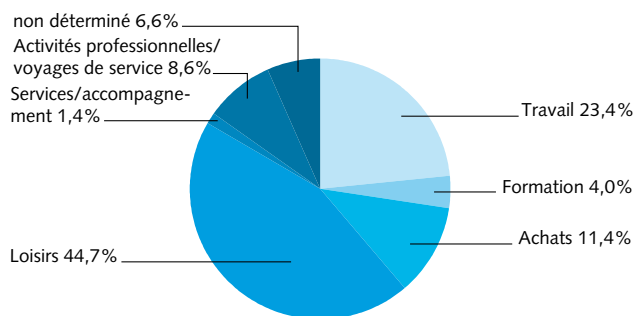
© OFS/ARE

Les déplacements pour les loisirs sont les plus nombreux et les plus longs

(➤ chap. 5)

41% des déplacements, 45% des distances et 52% de la durée de déplacement (temps d'attente compris) en Suisse relèvent du trafic de loisirs, dont près de 69% des kilomètres sont parcourus en voiture.

Part des différents motifs de déplacement à la distance journalière



© OFS/ARE

La mobilité varie selon les groupes de population

(➤ chap. 6)

Les hommes sont nettement plus mobiles que les femmes dans tous les groupes d'âges et de professions. Les hommes de 25 à 30 ans et les cadres supérieurs ont des déplacements particulièrement importants (64 km par jour), tandis que la distance journalière se réduit à 14 km à peine pour les personnes au-delà de 80 ans.

Distances journalières pour deux groupes de population (en km, les jours ouvrables)

	Hommes	Femmes
Personnes actives	56,9	37,0
Personnes au foyer	34,9	24,8
Population totale	44,6	28,9

Les déplacements sont plus longs en région rurale

(➤ chap. 7)

La mobilité varie selon les régions linguistiques: les Suisses alémaniques se déplacent en moyenne plus que les Latins. Cependant, ils recourent plus fréquemment aux transports publics. Les différences entre la ville et la campagne sont parfois considérables.

Différences ville-campagne (domicile)

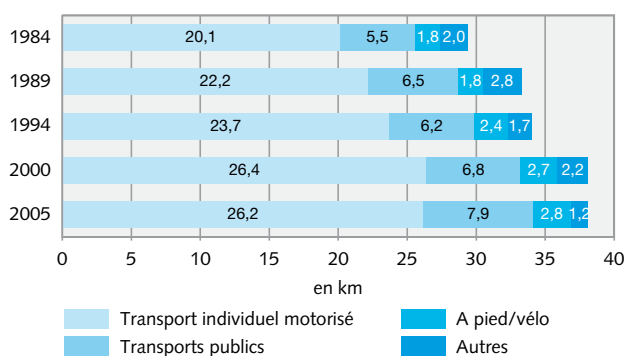
	Commune centre de l'agglomération	Communes rurales périurbaines
Distance journalière (en km)	33,0	41,7
Part des ménages disposant d'au moins une voiture (en %)	66,9	89,8
Part des étapes en transport individuel motorisé (en %)	26,3	46,2

Croissance ralentie de la mobilité

(➤ chap. 8)

La mobilité s'est stabilisée pour la première fois entre 2000 et 2005, alors qu'elle n'avait cessé de progresser de 1984 à 2000. Cette observation ne vaut toutefois que pour les distances et non pour la durée des déplacements. La part des transports publics a quant à elle sensiblement augmenté. Le nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules est cependant toujours à la hausse en raison de l'accroissement de la population et d'un taux d'occupation en léger recul.

Distances par personne (dès 10 ans) et par jour depuis 1984



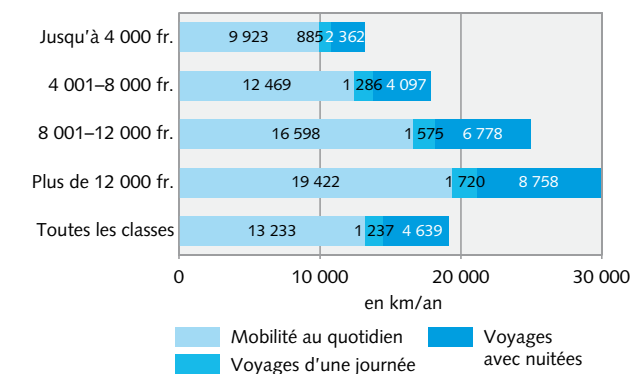
© OFS/ARE

Environ 30% des distances sont parcourues pour les excursions et les vacances

(➔ chap. 9/10)

On a recensé en détail et pour la première fois les excursions d'une journée et les voyages avec nuitées. La mobilité annuelle totale est ainsi d'environ 19'000 km par personne, dont 24% consacrés aux voyages avec nuitées et 6% aux excursions d'un jour. Les voyages (essentiellement de vacances) les plus longs sont effectués par les ménages aux revenus les plus élevés. Presque 18% des distances annuelles sont parcourues en avion.

Mobilité annuelle par classe de revenu



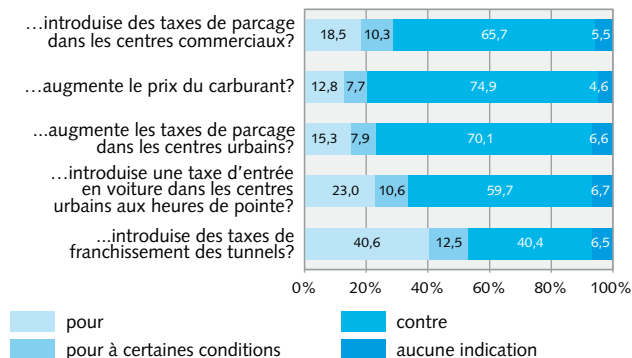
© OFS/ARE

Acceptation variable des redevances

(➔ chap. 11)

Certaines questions de l'enquête visaient à recueillir l'avis de la population sur la politique générale des transports. Le graphique suivant présente l'opinion des personnes interrogées sur l'introduction de différentes taxes dans le domaine des transports.

Etes-vous pour ou contre le fait que l'on...



© OFS/ARE

Das Wichtigste in Kürze

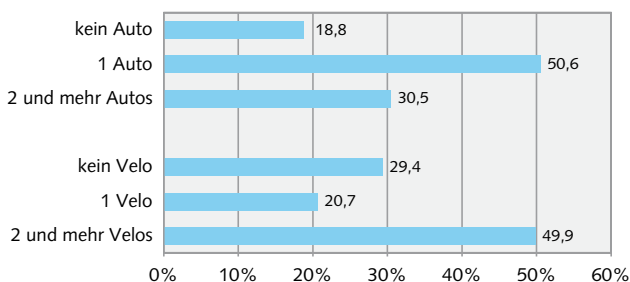
Rund 134 Milliarden Kilometer legte die Schweizer Bevölkerung im Jahr 2005 im In- und Ausland zurück. Dies zeigt der «Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten», eine Erhebung des Bundesamtes für Statistik (BFS) und des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) bei 33'000 Befragten. Die vielfältigen Ergebnisse ergeben ein detailliertes Bild des Personenverkehrs in der Schweiz und sind eine wichtige Grundlage für Planung und Politik in den Bereichen Verkehr, Raum, Energie und Umwelt.

30% aller Haushalte haben zwei und mehr Autos

(➤ Kap. 2)

Gut vier Fünftel aller Haushalte besitzen mindestens ein Auto, 19% sind «autofrei». Rund 48% der Bevölkerung über 16 Jahren haben ein Abonnement für den öffentlichen Verkehr (ÖV), gut 30% ein Halbtax- und 7% ein Generalabonnement.

Fahrzeuge im Haushalt



© BFS/ARE

Im Durchschnitt anderthalb Stunden unterwegs

(➤ Kap. 3)

Die in der Schweiz wohnhaften Personen ab 6 Jahren haben im Jahr 2005 im Inland pro Tag durchschnittlich 37 Kilometer zurückgelegt und waren rund 88 Minuten unterwegs.

Nimmt man ihre Strecken am Stichtag im Ausland hinzu, so waren es täglich 46 Kilometer und 93 Minuten. An einem Durchschnittstag bleibt nur jede/r Neunte zuhause.

Kennzahlen pro Person und Tag im Inland

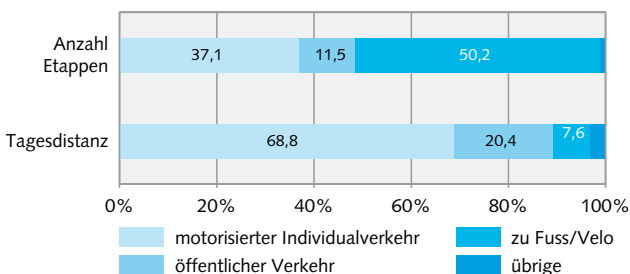
	mittlere Tagesdistanz (in km)	mittlere Unterwegszeit (in Min.)	mittlere Anzahl Wege
6–17 Jahre	22,5	79,9	3,4
18–25 Jahre	53,0	101,9	3,5
26–65 Jahre	42,4	93,0	3,4
66 und mehr	21,2	70,1	2,4
Männer	43,9	96,1	3,4
Frauen	31,0	81,1	3,2
Durchschnitt	37,3	88,4	3,3

Zwei Drittel der Distanzen per Auto

(➤ Kap. 4)

Rund die Hälfte aller Inland-Etappen wird zu Fuss oder per Velo zurückgelegt. Diese Etappen sind aber meist sehr kurz, so dass distanzmässig der motorisierte Individualverkehr einen Anteil von 69% erreicht. Durchschnittlich sitzen 1,57 Personen in einem Auto. 30% der Autofahrten sind nicht länger als 3 km, 45% nicht länger als 5 km.

Anteile der Verkehrsmittel



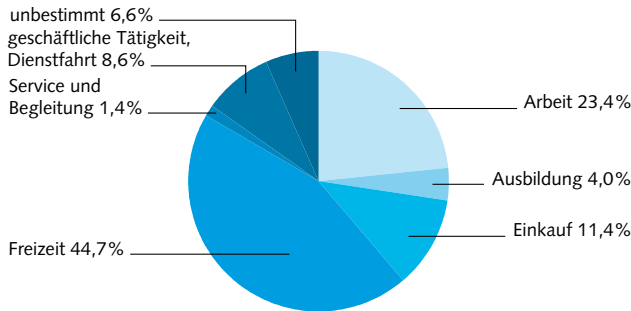
© BFS/ARE

Die meisten und längsten Wege in der Freizeit

(➔ Kap. 5)

41% aller Wege, 45% der Distanzen und 52% der Wegzeit im Inland sind Freizeitverkehr. Davon werden fast 69% im Auto zurückgelegt.

Anteile der Verkehrszwecke an der Tagesdistanz



© BFS/ARE

Nicht alle sind gleich viel unterwegs

(➔ Kap. 6)

Männer sind in allen Alters- und Erwerbsgruppen deutlich mobiler als Frauen. Besonders lange unterwegs sind Männer zwischen 25 und 30 sowie höhere Kaderangestellte (64 km pro Tag), bei älteren Menschen über 80 sinkt die Tagesdistanz auf knapp 14 Kilometer.

Tagesdistanz ausgewählter Gruppen (in km, Werktage)

	männlich	weiblich
Erwerbstätige	56,9	37,0
Hausfrauen und -männer	34,9	24,8
Gesamtbevölkerung	44,6	28,9

Längere Wege im ländlichen Raum

(➔ Kap. 7)

Räumliche Unterschiede prägen die Mobilität: Deutschschweizer/innen sind zwar im Durchschnitt länger unterwegs als die Bevölkerung im lateinischen Sprachraum, sie nutzen aber den öffentlichen Verkehr häufiger. Auch zwischen Stadt und Land zeigen sich beträchtliche Unterschiede.

Kennzahlen nach ausgewählten Raumtypen (Wohnorte)

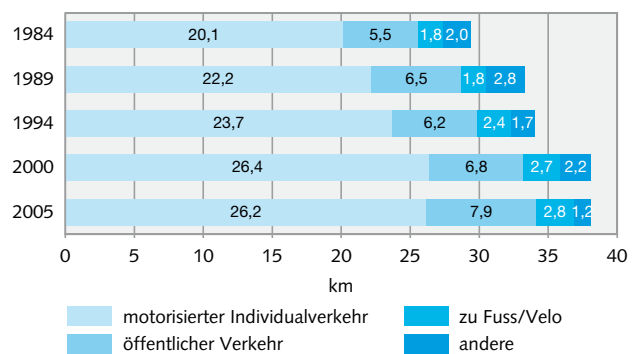
	Aggloern-gemeinden	periurbaner ländlicher Raum
Tagesdistanz (in km)	33,0	41,7
Anteil Haushalte mit Auto (%)	66,9	89,8
Etappenanteil des motorisierten Individualverkehrs (%)	26,3	46,2

Mobilitätszunahme gebremst

(➔ Kap. 8)

Die Mobilität ist zwar seit 1984 stark gewachsen, aber im Vergleich zur letzten Erhebung im Jahr 2000 erstmals gesamthaft konstant geblieben. Dies gilt aber nur für die Distanzen und nicht für die Wegzeit. Der öffentliche Verkehr hat seinen Anteil gesteigert. Aufgrund der Bevölkerungszunahme und des leicht tieferen Besetzungsgrades haben die Fahrzeugkilometer dennoch zugenommen.

Distanzen pro Person (ab 10 Jahre) und Tag seit 1984



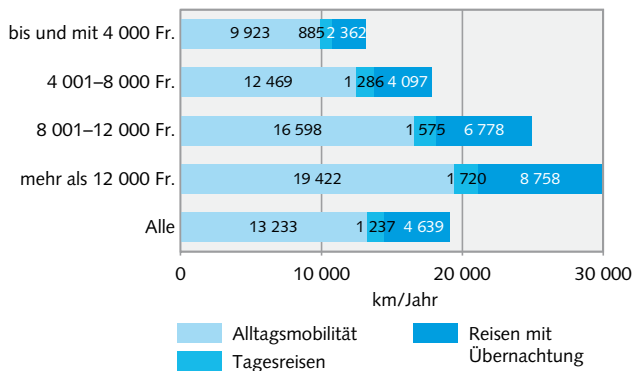
© BFS/ARE

Rund 30% der Distanzen für Ausflüge und Ferien

(➔ Kap. 9/10)

Erstmals wurden Tagesausflüge und Reisen mit Übernachtungen genauer erhoben. Von der Jahresmobilität von rund 19'000 Kilometern pro Person entfallen 24% auf Reisen mit Übernachtungen und 6% auf nicht-alltägliche Tagesreisen. Höhere Haushaltseinkommen wirken sich spürbar in Form längerer (Ferien-) Reisen aus. Von der Jahresmobilität werden fast 18% mit dem Flugzeug bewältigt.

Jahresmobilität nach Einkommensklassen



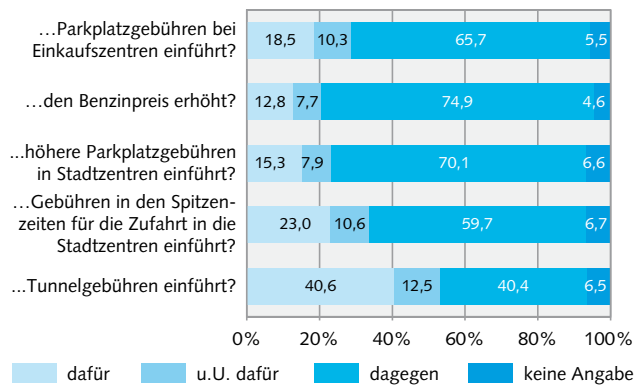
© BFS/ARE

Unterschiedliche Akzeptanz von Abgaben

(➔ Kap. 11)

Einige Fragen wurden zu verkehrspolitischen Haltungen der Bevölkerung gestellt. Die Grafik zeigt die Einstellung zur Erhebung von verschiedenen Abgaben im Verkehr.

Sind Sie dafür oder dagegen, dass man...



© BFS/ARE

L'essenziale in breve

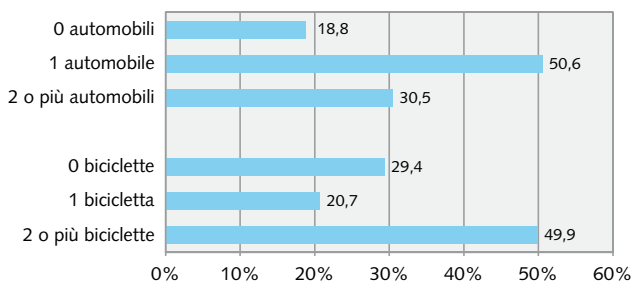
Se si calcolano tutti gli spostamenti effettuati dalle persone residenti in Svizzera nel 2005 all'interno e al di fuori del territorio nazionale, la distanza percorsa raggiunge 134 miliardi di chilometri. Questo è quanto risulta dal «Microcensimento sul comportamento nel traffico 2005», una rilevazione che ha coinvolto 33'000 persone, realizzata dall'Ufficio federale di statistica (UST) e dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE). I risultati offrono un'immagine dettagliata del comportamento in materia di trasporti della popolazione e servono da base per la pianificazione e la politica nei settori trasporti, territorio, energia e ambiente.

Il 30% delle economie domestiche con due o più automobili

(➔ cap.2)

Quattro quinti delle economie domestiche possiedono almeno un'automobile, il 19% ne è priva. Il 48% circa delle persone a partire dai 16 anni ha un abbonamento per i trasporti pubblici, un buon 30% un abbonamento a metà prezzo e un 7% un abbonamento generale.

Veicoli in dotazione alle economie domestiche



© UST/ARE

Spostamenti medi di un'ora e mezza

(➔ cap. 3)

Nel 2005, le persone a partire dai 6 anni d'età residenti in Svizzera hanno percorso, entro i confini nazionali, mediamente 37 chilometri al giorno impiegandovi 88 minuti. Se si includono anche gli spostamenti effettuati all'estero il

giorno di riferimento, la distanza effettuata raggiunge 46 chilometri e il tempo impiegato 93 minuti. In una giornata qualunque soltanto un nono della popolazione non esce dalle mura domestiche.

Cifre chiave sugli spostamenti all'interno del territorio nazionale per persona e giorno

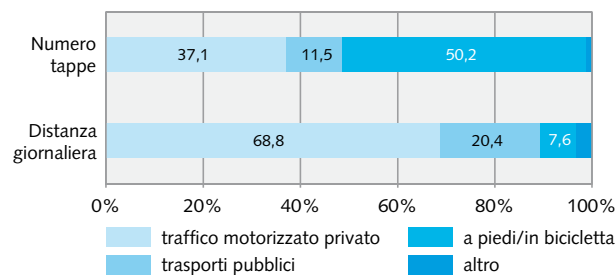
	distanza giornaliera media (in km)	durata di spostamento media (in min.)	Numero medio di tragitti
6-17 anni	22,5	79,9	3,4
18-25 anni	53,0	101,9	3,5
26-65 anni	42,4	93,0	3,4
66 anni e più	21,2	70,1	2,4
Uomini	43,9	96,1	3,4
Donne	31,0	81,1	3,2
Totale	37,3	88,4	3,3

Due terzi delle distanze percorse in automobile

(➔ cap. 4)

Circa la metà di tutte le tappe entro i confini nazionali sono effettuate in bicicletta o a piedi. Tuttavia, in genere si tratta di brevi distanze. Il 69% delle distanze percorse è infatti effettuato dal traffico motorizzato privato. Ad occupare un'automobile vi sono in media 1,57 persone. Il 30% delle tappe in macchina non supera i 3 chilometri, il 45% i 5.

Utilizzo dei mezzi di trasporto



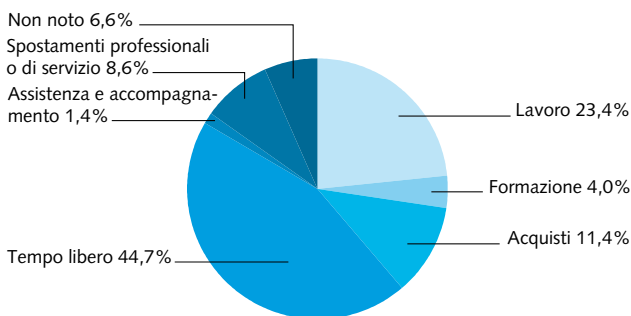
© UST/ARE

Più numerosi e lunghi i tragitti nel tempo libero

(➔ cap. 5)

Il 41% dei tragitti interni, il 45% delle distanze e il 52% del tempo impiegato a percorrerle sono effettuati nel tempo libero e poco meno del 69% in automobile.

Distanza giornaliera secondo lo scopo



© UST/ARE

Gli spostamenti non sono uguali per tutti

(➔ cap. 6)

In tutte le classi d'età e gruppi di occupati si nota una chiara predominanza della mobilità maschile, che si accentua soprattutto tra gli uomini dai 25 ai 30 anni e tra i dipendenti con funzioni quadro superiore (64 km al giorno). Tra le persone ultraottantenni la distanza giornaliera percorsa si riduce a poco più di 14 chilometri.

Distanze giornaliere percorse da gruppi scelti

(in km, giorni feriali)

	Uomini	Donne
Occupati	56,9	37,0
Casalinghi e casalinghe	34,9	24,8
Popolazione complessiva	44,6	28,9

Spostamenti più lunghi nelle zone rurali

(➔ cap. 7)

La mobilità delle persone è inoltre condizionata da differenze di natura territoriale. Benché la popolazione della Svizzera tedesca in media percorre tragitti più lunghi rispetto alla popolazione della Svizzera francese e italiana, essa fa ricorso più spesso ai mezzi pubblici. Forti disparità esistono inoltre tra città e campagna.

Cifre chiave per tipo di territorio scelto (domicilio)

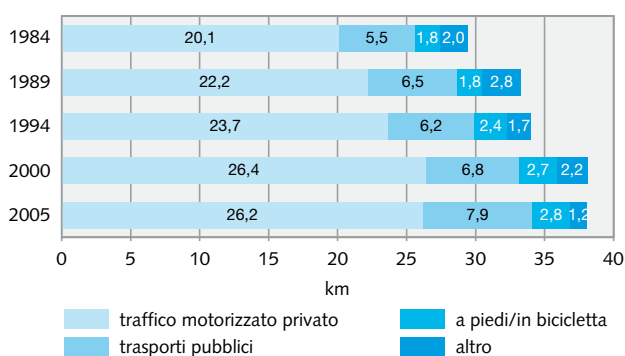
	Comuni nucleo degli agglomerati	Spazio rurale periurbano
Distanza giornaliera (in km)	33,0	41,7
Quota di economie domestiche con automobile (in %)	66,9	89,8
Quota di tappe nel traffico motorizzato privato (in %)	26,3	46,2

Frenata la crescita della mobilità

(➔ cap. 8)

Sebbene la mobilità delle persone sia fortemente accresciuta dal 1984, per la prima volta essa risulta invariata rispetto all'ultima rilevazione del 2000. Questo discorso vale tuttavia soltanto per le distanze giornaliere non per il tempo impiegato. L'utilizzo dei trasporti pubblici per gli spostamenti è incrementato. A causa della crescita demografica e del lieve calo del tasso d'occupazione delle automobili, i chilometri percorsi in auto sono aumentati.

Distanze per persona (dai 10 anni) e giorno dal 1984



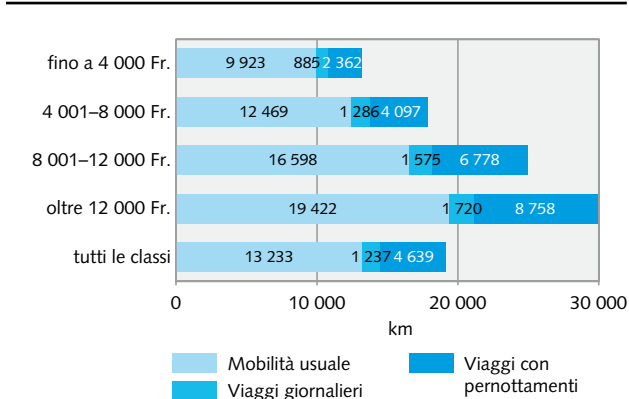
© UST/ARE

Circa il 30% delle distanze effettuate per spostamenti occasionali

(➔ cap. 9/10)

Per la prima volta, la rilevazione ha approfondito la tematica delle gite e dei viaggi con pernottamento. Della mobilità annua di ogni persona, pari a circa 19'000 chilometri, il 24% riguarda viaggi con pernottamenti e il 6% viaggi giornalieri. L'aver un reddito più elevato ha un effetto sensibile che si manifesta sulla distanza dei viaggi che diventano più lunghi. Quasi il 18% della mobilità annua è effettuato con l'aereo.

Mobilità annua per classi di stipendio



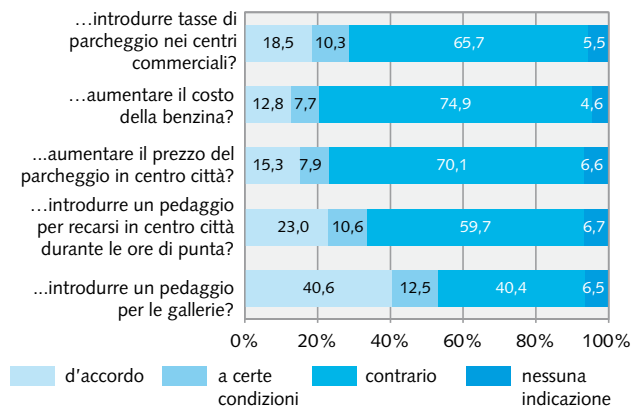
© UST/ARE

Opinioni divergenti per quanto riguarda le tasse

(➔ cap. 11)

Alcune domande dell'indagine riguardavano l'atteggiamento delle persone nei confronti della politica dei trasporti. L'illustrazione mostra cosa pensano le persone sulla riscossione di tasse nell'ambito dei trasporti.

È d'accordo, d'accordo a certe condizioni o non è d'accordo di...



© UST/ARE

Brief overview

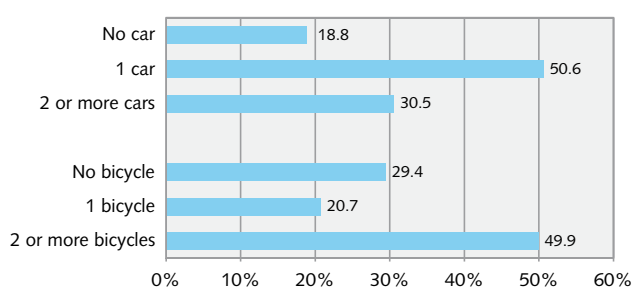
The Swiss population travelled about 134 billion km both inside and outside of Switzerland in 2005. These are the findings from the 2005 "Microcensus on Travel Behaviour", a joint survey of 33,000 respondents conducted by the Federal Statistical Office (FSO) and the Federal Office for Spatial Development (ARE). Findings from various angles provide a detailed view of passenger transport in Switzerland and serve as the basis for planning and policymaking in the areas of transport, spatial planning, energy and environment.

30% of all households have two or more cars

(➤ chap. 2)

About four-fifths of all households have at least one car and 19% live without one. Around 48% of the Swiss population aged 16 and over has a public transport travelcard (of which: 30% are half-fare travelcards and 7% GA travelcards).

Number of cars and bicycles owned by households



© FSO/ARE

Average travel time: 1.5 hours

(➤ chap. 3)

In 2005, Swiss residents over the age of six travelled an average of 37 km within Switzerland for an average duration of about 88 minutes. If we also consider the trips abroad on the day the survey was taken, then the average distance

travelled is 46 km for an average duration of 93 minutes. On an average day, only one-ninth of the population remains at home.

Key figures per person and day within Switzerland

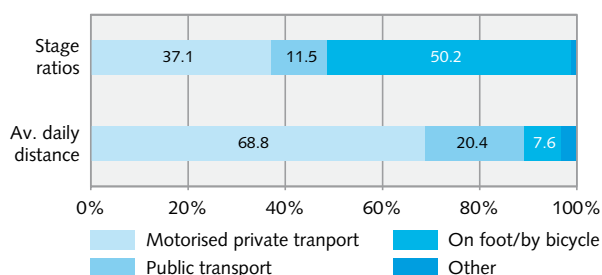
	Average daily distance (in km)	Average travel time (in Min.)	Average number of trips
Age 6–17	22.5	79.9	3.4
Age 18–25	53.0	101.9	3.5
Age 26–65	42.4	93.0	3.4
Age 66+	21.2	70.1	2.4
Men	43.9	96.1	3.4
Women	31.0	81.1	3.2
Average	37.3	88.4	3.3

Two-thirds of the distance is travelled by car

(➤ chap. 4)

Around half of the stages made within Switzerland were either covered on foot or by bicycle. Most of these stages are very short, which brings the share of motorised private transport up to 69% if we consider the distance travelled. On average, cars are occupied by 1.57 people. 30% of the trips made by car do not exceed 3 km, 45% do not exceed 5 km.

Breakdown of means of transport used



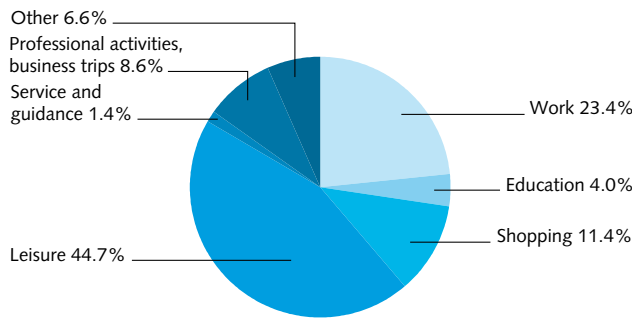
© FSO/ARE

Leisure activities account for most of the trips and cover the longest distances

(➔ chap. 5)

41% of all trips, 45% of the total distance travelled and 52% of travel times within Switzerland were for leisure time activities. Of these leisure trips, about 69% were made by car.

Breakdown of daily distances travelled by trip purpose



© FSO/ARE

Varying travel patterns

(➔ chap. 6)

Men tend to travel much more than women irrespective of age and employment status. Men between the ages of 25 and 30 and top executives travel the furthest (64 km per day). In contrast, elderly people aged 80+ travel an average of only 14 km per day.

Daily distances travelled on Mon-Fri (in km)

	Men	Women
Employed persons	56.9	37.0
Housewives, househusbands	34.9	24.8
Total population	44.6	28.9

Longer distances in rural areas

(➔ chap. 7)

Mobility depends on the place of residence: inhabitants of the German-speaking region travel further on average than inhabitants of the French/Romansh/Italian-speaking regions. They also use public transport more frequently. There are also clear differences in mobility between urban and rural areas.

Key figures by place of residence

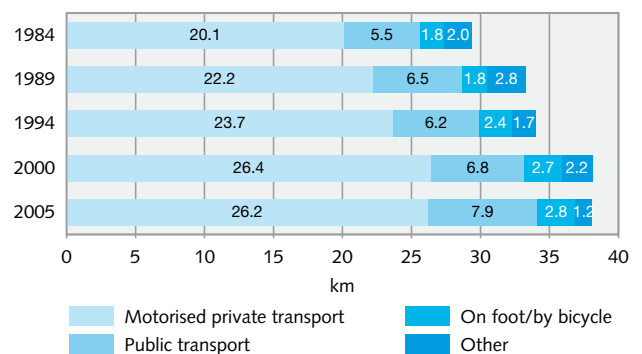
	Core-area of Functional Urban Area	Peri-urban rural area
Av. daily distances (in km)	33.0	41.7
Percentage of car-owning households	66.9	89.8
Stage ratio for motorised private transport	26.3	46.2

Increase in mobility losing steam

(➔ chap. 8)

Since 1984, mobility has increased substantially. However, compared to the Survey on Travel Behaviour conducted in the year 2000, mobility has remained constant for the first time. This applies only to distances and not the duration of trips. Use of public transport is on the rise. The increase in the population and the slightly lower occupation rate have led to an increase in the number of vehicle-km.

Daily distances travelled per person over the age of ten since 1984



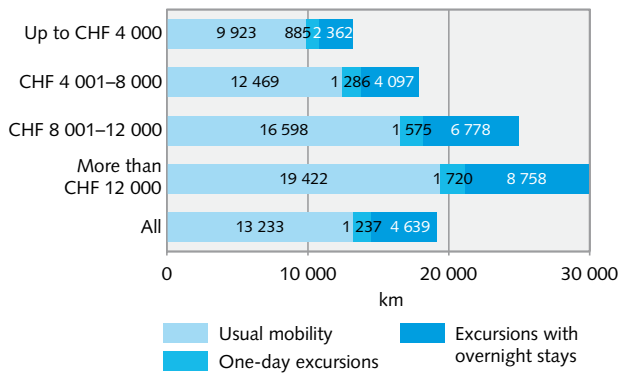
© FSO/ARE

Excursions and holiday journeys account for around 30% of the distances travelled

(➤ chap. 9/10)

Information about excursions and holiday journeys with overnight stays was gathered for the first time. Of the total of 19,000 km travelled per person per year, 24% were excursions with overnight stays and 6% were one-day excursions. Higher income households make the longest holiday journeys. In terms of annual mobility, 18% of the trips were by plane.

Annual mobility by income category



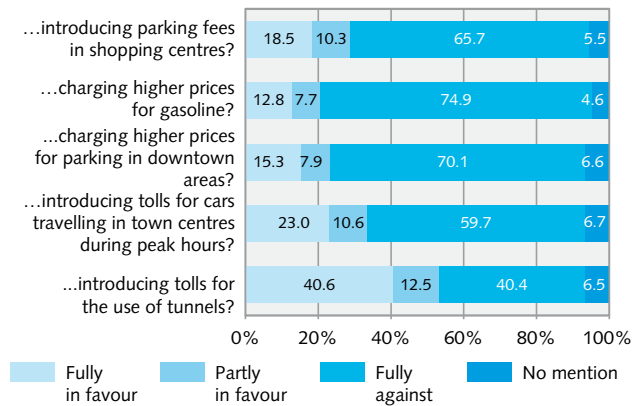
© FSO/ARE

Acceptance of taxation and higher prices varies

(➤ chap. 11)

Respondents were asked to give their input on transport policies. The chart below shows their views on various types of transport taxation and price increases.

Are you fully in favour, partly in favour or fully against...



© FSO/ARE

Chapitre 1

Microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports

1.1 Structure et objectifs du rapport

Ce rapport présente les principaux résultats de l'enquête «microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports» (ci-après microrecensement transports 2005). Le chapitre 1 décrit l'enquête, tandis que les chapitres suivants développent les principaux résultats.

Pour la première fois, on a relevé en détail la mobilité occasionnelle, à savoir les voyages sans («excursions d'un jour») et avec nuitées (chapitre 9). De ce fait, il est désormais possible d'estimer la mobilité annuelle globale de la population (chapitre 10).

Le glossaire en fin de rapport renseigne sur les notions et les abréviations utilisées.

Le CD joint contient de nombreuses informations complémentaires, notamment sur l'enquête (méthode de pondération, données structurelles sur les personnes interrogées), sur la précision statistique et sur la fiabilité des chiffres. Il livre également les valeurs individuelles sur lesquelles reposent les graphiques, les tableaux et les textes.

Les présents résultats ne forment qu'une vue d'ensemble. Les données issues du microrecensement serviront de base à d'autres analyses plus poussées et à des projets de recherche qui seront menés par les offices fédéraux, les cantons, les régions ou des bureaux privés.

A qui et à quoi sert le microrecensement transports?

Le microrecensement transports est aujourd'hui la plus importante source d'informations sur le comportement de la population en matière de transports; il fournit des données qui sont utilisées dans les domaines les plus divers de la science, de la planification et de la politique des transports, ainsi que pour l'aménagement du territoire. Les champs d'application sont multiples:

- aménagement du territoire et planification des transports aux niveaux national et régional: bases pour l'établissement de plans sectoriels et de plans directeurs;
 - concepts des transports: indicateurs pour une analyse comparative des agglomérations et des régions rurales;
 - planification des infrastructures: fonds d'infrastructure, programmes d'agglomération, développement des grands projets ferroviaires, fonctionnalité du réseau des routes nationales;
 - modélisation des transports: données entrant dans les modèles nationaux et régionaux du transport de personnes;
 - répartition modale: ventilation du transport individuel motorisé / des transports publics / de la mobilité douce en fonction des motifs de déplacement (trafics pendulaire, d'achats, professionnel et de loisirs);
 - Sources de données pour les transports: pour la stratégie des transports de loisirs et pour la mobilité douce.
- modifications du comportement: séries chronologiques et effets de cohorte;
 - avenir des transports en Suisse: prévisions, perspectives et scénarios en matière de transports;

1.2 Enquêtes sur le comportement en matière de transports depuis 1974

Les exigences élevées posées à la politique requièrent aussi de bonnes bases de décision. C'est particulièrement vrai dans le cas des transports: les personnes résidant en Suisse et âgées de plus de 6 ans parcourent aujourd'hui chacune 19'000 km par an en moyenne, contre 3000 km en 1950.

Cette forte croissance des transports place la politique devant des tâches difficiles à plusieurs niveaux. Dans les années 1950 et 1960, on se contentait de comptages routiers conventionnels pour étayer l'extension des réseaux de transports. Jusqu'à présent, les recensements de la population ne relevaient que des données concernant le trafic pendulaire. Mais les exigences sensiblement plus complexes posées à la gestion de la mobilité supposent aujourd'hui des connaissances plus détaillées sur le comportement de la population en matière de transports.

C'est en 1974 qu'une enquête sur le comportement de la population en matière de transports a été menée pour la première fois à l'échelle nationale. Cette enquête a été répétée depuis lors tous les cinq ans (cf. références bibliographiques pour les rapports correspondants). Elle s'appuie sur le mandat du Conseil fédéral défini dans l'ordonnance concernant l'exécution des relevés statistiques fédéraux (RS 431.012.1).

Les offices fédéraux de la statistique (OFS) et du développement territorial (ARE) ont à nouveau réalisé le micro-recensement transports en 2005. Certains offices fédéraux, les cantons, les régions, les villes et les EPF ont participé plus que de coutume au projet en cofinçant des interviews supplémentaires. Ces partenaires prévoient d'exécuter leurs propres exploitations et de publier les résultats le moment venu.

La taille de l'échantillon, les méthodes de relevé et les structures thématiques de l'enquête se sont modifiées au cours du temps en fonction du progrès des techniques de sondage, des avancées de l'informatique et des besoins croissants de la politique et de la science.

T 1.1 Historique des enquêtes auprès des ménages sur le comportement en matière de transports

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 14 ans et plus	2 jours de référence, automne		
1984	3513 ménages, toutes les personnes âgées de 10 ans et plus	1 jour de référence, 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 âgées de 6 ans et plus	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 âgées de 6 ans et plus			
2005	31'950 ménages 33'390 personnes âgées de 6 ans et plus	1 jour de référence, réparti sur toute l'année	Technique des entretiens téléphoniques assistés par ordinateur (CATI)	Concept des étapes inchangé, mais avec géocodage pendant l'interview

1.3 Contenu du microrecensement 2005

Le comportement de la population en matière de transports présente de nombreuses facettes. L'objectif du microrecensement transports est de saisir les multiples aspects de la mobilité dans leurs interrelations. Le graphique ci-dessous indique les quatre axes prioritaires du microrecensement 2005.

Un institut de sondage spécialisé a conduit l'enquête en recourant à la technique des entretiens téléphoniques assistés par ordinateur (CATI). Tant la gestion des adresses que le déroulement des entretiens ont été assistés par un logiciel informatique. Le questionnaire spécialement développé à cet effet garantissait un déroulement précis et uniforme de l'enquête.

Le recours à l'informatique permet en outre de sauvegarder immédiatement toutes les informations sans traitement ultérieur fastidieux. Les incertitudes qui surviennent en cours d'entretien peuvent être tout de suite clarifiées. Les interviews ont duré en moyenne 22 minutes par ménage recensé.

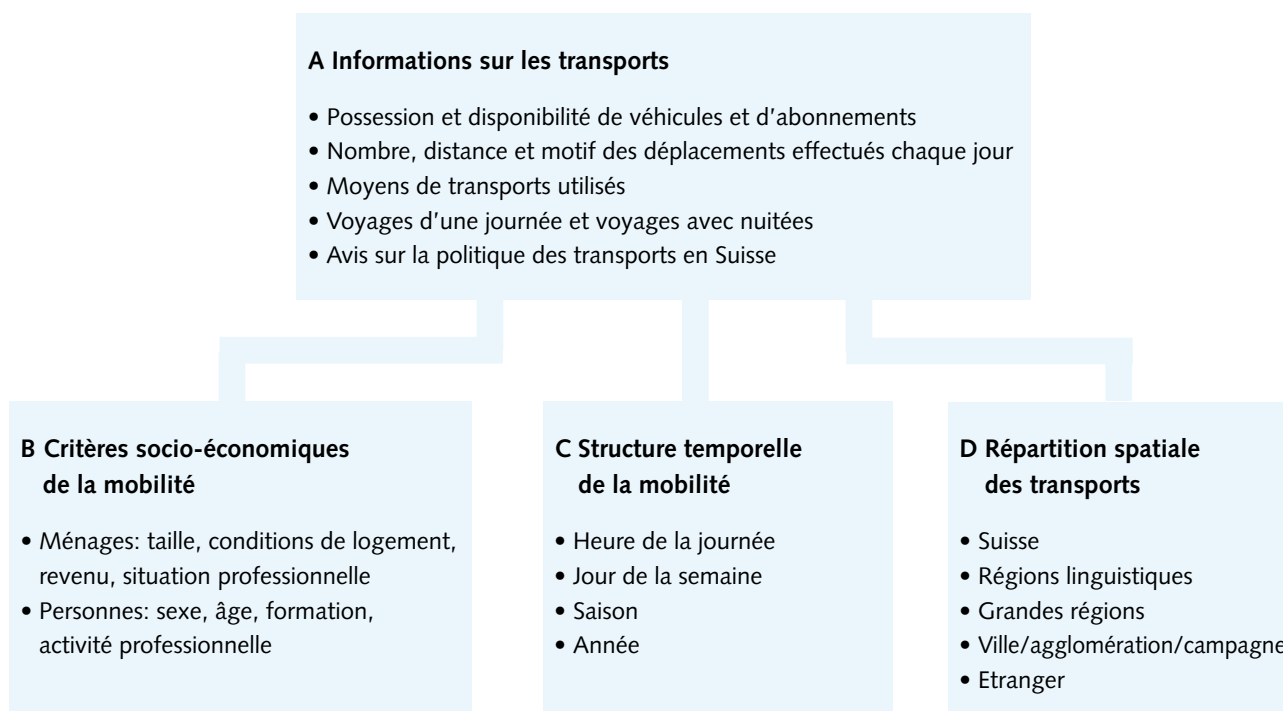
L'enquête s'est déroulée en quatre phases:

- tirage aléatoire de l'échantillon parmi les ménages suisses effectué par l'Office fédéral de la statistique;
- information écrite adressée aux ménages sélectionnés sur les objectifs et le déroulement de l'enquête;

- première partie de l'entretien téléphonique avec l'un ou l'autre membre du ménage sur des questions concernant l'ensemble de celui-ci;
- seconde partie de l'entretien téléphonique avec un membre du ménage choisi de manière aléatoire (= personne de référence âgée de plus de six ans) sur son comportement concret en matière de transports le jour de référence. Deux personnes de référence ont été interrogées dans les ménages comptant au moins quatre personnes de plus de six ans. Pour la première fois, les destinations des étapes ont été géocodées directement pendant l'entretien, c'est-à-dire munies des coordonnées géographiques. Cette façon de procéder offre de nouvelles possibilités d'exploitation (cf. chapitre 7.6).

Les ménages qui n'avaient pas répondu au premier appel ont été recontactés jusqu'à 80 reprises. Toutes les informations sur les personnes interrogées sont confidentielles: les données personnelles (nom, adresse, etc.) ont été effacées, afin d'empêcher tout recoupement avec un ménage particulier. De plus, elles ne sont utilisées qu'à des fins statistiques et de recherche. Même si la participation était volontaire, le taux de réponse a été très satisfaisant (65%). Cela est indispensable pour garantir la fiabilité des résultats.

G 1.1 Contenu du microrecensement sur le comportement en matière de transports



1.4 Echantillon et intervalle de confiance

La mobilité de la population doit être relevée de manière aussi représentative que possible. Pour cela, les ménages retenus pour l'enquête ont été sélectionnés de manière aléatoire.

Le nombre d'interviews doit être suffisamment élevé pour aboutir à des conclusions fiables même pour les régions ou les groupes de population d'assez petite taille. C'est pourquoi 16 cantons ou régions ont financé des interviews supplémentaires sur leur territoire. Cette densification permet de mener des études plus poussées dans ces régions. Tous comme les partenaires fédéraux, les cantons et les régions procéderont à leurs propres analyses et les publieront le moment venu.

Les ménages et les personnes ont été pondérés selon une procédure établie (le CD fournit des renseignements supplémentaires à ce sujet) afin que les résultats soient aussi représentatifs que possible pour l'ensemble de la population. Cette démarche est nécessaire pour éviter que les régions de densification ne reçoivent un poids excessif ou que les groupes de personnes difficilement atteignables (p. ex. les jeunes célibataires) ne soient sous représentés.

T1.2 Données concernant l'échantillon

Ménages avec adresse valable	44 188	100%
Non atteints	5 398	
Interviews impossibles ou refusées	6 840	
Interviews valables auprès des ménages	31 950	72,3%
Personnes cible sélectionnées	37 288	
Interviews impossibles ou refusées	3 898	
Interviews valables auprès des personnes	33 390	89,5%
Participation totale		64,7%

Bien que ce microrecensement soit l'une des plus grandes enquêtes thématique de Suisse et qu'il ait été exécuté et exploité dans toutes les règles de l'art, il faut rester prudent en interprétant les résultats, notamment pour les petits groupes de population. L'intervalle de confiance pour chaque valeur mentionnée dans le rapport est indiqué sur le CD.

Exemple:

- distance journalière des actifs: 47,8 km;
- intervalle de confiance (à 90%; cf. indication sur le CD): +/-1,0 km.

La moyenne réelle (que l'on obtiendrait en interrogeant tous les actifs au lieu d'un échantillon) est ainsi comprise entre 46,8 et 48,8 km (47,8 km +/-1 km) avec une probabilité de 90%.

T1.3 Exemples d'intervalle de confiance

Groupes	Nombre de personnes interrogées	Distance journalière (en km)	Intervalle de confiance (en km)
Tous (personnes âgées de 6 ans et plus)	33 390	37,3	0,63
Personnes actives	16 226	47,8	1,00
Personnes actives (les jours ouvrables)	11 594	48,3	1,15
Indépendants (les jours ouvrables)	1 768	47,0	3,20

L'intervalle de confiance est surtout important lorsque l'on étudie les différences entre divers groupes: une même différence peut être statistiquement non significative dans le cas de très petits groupes, alors qu'elle tend à l'être dans des groupes de plus grande taille (cf. tableau). L'intervalle de confiance est également important lorsque l'on analyse si une valeur s'est véritablement modifiée par rapport à l'enquête précédente ou si le changement relève de simples fluctuations aléatoires.

Remarques:

- Tous les chiffres du rapport sont arrondis individuellement à un chiffre après la virgule indépendamment de la somme finale. Les totaux peuvent donc différer parfois de la somme des valeurs individuelles ou être légèrement supérieurs ou inférieurs à 100%. Par souci de lisibilité, les valeurs dans le corps de texte sont arrondies à l'entier ou à la dizaine les plus proches («presque 80%» alors que la valeur du tableau est de 79,3%).
- Sauf mention contraire, les déplacements et les distances indiqués se rapportent au territoire national.
- L'indication de la base du calcul figurant en dessous des tableaux et des graphiques précise à quoi se rapporte l'exploitation considérée (personnes du ménage, personnes de référence ou étapes) et combien d'entre elles ont été prises en considération.

Chapitre 2

Disponibilité et utilisation de véhicules et d'abonnements des transports publics

2.1 Possession et disponibilité de véhicules

La voiture est le moyen de transport le plus répandu, en particulier chez les ménages composés de plusieurs personnes. 30% des ménages possèdent plusieurs voitures alors que 19% n'en ont aucune. La part des ménages d'une personne sans voiture est même de 42%. Un peu plus de 70% des ménages ont au moins un vélo.

T2.1 Possession de véhicules selon les ménages (en %)

Nombre de véhicules dans le ménage	1 pers.	2 pers.	3 pers.	4 pers.	5 et plus	Total
Aucune voiture	42,1	12,5	8,9	4,9	4,6	18,8
1 voiture	53,2	54,8	44,4	45,6	40,3	50,6
2 voitures	4,2	29,1	36,8	38,6	40,4	25,1
3 voitures et plus	0,5	3,6	9,9	10,9	14,7	5,4
Aucun vélo	51,0	31,3	15,2	6,6	5,8	29,4
1 vélo	37,8	17,6	15,4	7,3	5,0	20,7
2 vélos	8,4	36,2	25,4	16,9	8,1	21,9
3 vélos et plus	2,9	14,9	44,1	69,3	81,1	28,0
Aucun motocycle	94,2	89,3	83,6	79,2	82,3	88,0
1 motocycle	5,2	9,3	14,0	17,3	15,0	10,4
2 motocycles	0,4	1,2	1,9	3,0	2,5	1,4
3 motocycles et plus	0,1	0,2	0,5	0,5	0,2	0,3
Aucun motocycle léger	98,9	96,6	92,3	89,8	86,9	95,0
1 motocycle léger	1,1	3,2	7,1	9,2	11,3	4,6
2 motocycles légers	0,0	0,1	0,5	0,9	1,7	0,4
3 motocycles légers et plus	0,0	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1
Aucun cyclomoteur	98,2	96,2	94,2	90,3	84,6	94,8
1 cyclomoteur	1,8	3,5	5,1	8,3	11,6	4,5
2 cyclomoteurs	0,1	0,3	0,6	1,1	3,3	0,6
3 cyclomoteurs et plus	0,0	0,0	0,1	0,2	0,5	0,1

Base: 31 950 ménages

Les personnes détentrices d'un permis de conduire disposent d'une voiture dans plus de 90% des cas. Les femmes ont moins fréquemment une voiture librement à leur disposition que les hommes. Il en va de même pour les personnes âgées de 25 ans ou moins qui doivent plus souvent trouver un arrangement pour pouvoir disposer d'une voiture.

T2.2 Disponibilité d'une voiture pour les détenteurs d'un permis de conduire selon le sexe et l'âge (en %)

	Toujours disponible	Disponible sur demande	Pas disponible
Sexe			
Hommes	83,8	12,5	3,7
Femmes	74,4	19,2	6,4
Age			
18–25 ans	62,8	30,0	7,2
26–65 ans	80,3	15,2	4,5
66 ans et plus	85,8	8,1	6,0
Total	79,4	15,7	5,0

Base: 22 988 personnes cible avec permis de conduire

Si le nombre de cyclomoteurs a reculé ces dernières années, celui des motocycles légers augmente (la conduite est maintenant autorisée dès l'âge de 16 ans). Parmi les 16–17 ans, 12% ont toujours un motocycle léger à leur disposition et 4% après arrangement.

T2.3 Disponibilité d'un motocycle léger selon le sexe et l'âge (en %)

	Toujours disponible	Disponible sur demande	Pas disponible
Sexe			
Hommes	5,6	5,0	89,3
Femmes	2,2	2,5	95,3
Age			
16–17 ans	11,9	4,1	84,1
18–25 ans	8,2	6,9	84,9
26–65 ans	3,5	3,8	92,7
66 ans et plus	0,9	1,0	98,1
Total	3,9	3,7	92,4

Base: 28 795 personnes cible à partir de 16 ans

Les vélos sont très répandus: la grande majorité des personnes, surtout les enfants et les jeunes adultes, disposent d'une bicyclette.

T2.4 Disponibilité d'un vélo selon le sexe et l'âge (en %)

	Toujours disponible	Disponible sur demande	Pas disponible
Sexe			
Hommes	73,8	4,4	21,8
Femmes	66,2	4,0	29,8
Age			
6–17 ans	84,1	7,7	8,2
18–25 ans	74,0	5,8	20,2
26–65 ans	73,3	3,3	23,4
66 ans et plus	38,5	3,0	58,5
Total	69,9	4,2	25,9

Base: 32 632 personnes cible qui peuvent se déplacer sans l'aide d'autrui

2.2 Prestations kilométriques des voitures de tourisme et des motocycles

On a relevé le nombre de kilomètres parcourus au cours des douze derniers mois pour toutes les voitures et tous les motocycles à disposition des ménages.

Le kilométrage moyen des voitures de tourisme s'élève à 12'580 km, dont 89% parcourus sur le territoire national.

Lorsqu'un ménage dispose de plusieurs voitures ou motocycles, les prestations kilométriques du premier véhicule sont nettement plus importantes que celles du deuxième ou du troisième. Une deuxième voiture est utilisée en moyenne sur quelque 8700 km, tandis que la première voiture parcourt plus de 14'000 km par an.

Les prestations kilométriques tout comme la part faite à l'étranger augmentent avec la cylindrée de la voiture. Par ailleurs, les véhicules plus anciens sont généralement moins utilisés.

T2.5 Prestations kilométriques annuelles des voitures de tourisme (12 derniers mois)

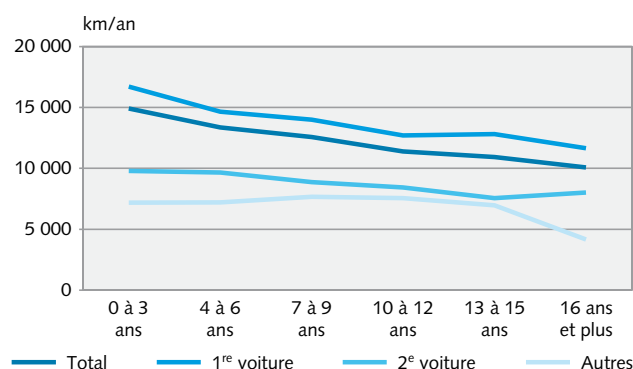
	km/an	Suisse en %
Voitures de tourisme*		
Première voiture	14 319	88,4
Deuxième voiture	8 735	91,4
Autres voitures	6 011	90,7
Jusqu'à 1350 ccm	9 875	93,7
De 1351 à 1650 ccm	11 219	92,2
De 1651 à 1950 ccm	13 748	88,8
De 1951 à 2250 ccm	13 521	88,0
De 2251 à 2550 ccm	13 839	86,4
2551 ccm et plus	14 074	83,6
Moyenne de toutes les voitures*	12 580	88,9
Motocycles (sans les motocycles légers)**		
Premier motocycle	2 992	85,9
Deuxième motocycle	1 765	83,0
Autres motocycles	1 008	85,6
Moyenne de tous les motocycles**	2 794	85,6

* Base: 30 190 voitures mises en circulation avant 2005, avec indication valable des prestations kilométriques annuelles

** Base: 3298 motocycles mis en circulation avant 2005, avec indication valable des prestations kilométriques annuelles

Prestations kilométriques annuelles des voitures de tourisme selon l'âge du véhicule (12 derniers mois)

G 2.1



Base: 28 396 voitures mises en circulation avant 2005, avec indication valable de l'âge et des prestations kilométriques annuelles

© OFS/ARE

On observe aussi des différences dans le kilométrage annuel moyen des véhicules en fonction de la taille des ménages: dans ceux de deux personnes, les voitures ont les prestations kilométriques annuelles les plus basses, par opposition à celles des ménages de plus de 4 personnes. Dans les ménages des classes de revenu supérieures, les prestations kilométriques par véhicule sont les plus importantes. Il en va de même pour la part effectuée à l'étranger.

T2.6 Prestations kilométriques annuelles des voitures de tourisme selon la taille du ménage et le revenu (12 derniers mois)

	km/an	Suisse en %
Taille du ménage		
1 personne	12 104	88,7
2 personnes	11 951	88,5
3 personnes	13 194	89,1
4 personnes	13 258	89,0
5 personnes et plus	13 606	89,8
Revenu mensuel du ménage		
Ne sait pas/pas d'indication	12 027	88,1
Jusqu'à 2000 francs	8 667	86,8
2001-6000 francs	11 433	90,5
6001-10 000 francs	13 298	88,6
10 001-14 000 francs	13 779	88,8
Plus de 14 000 francs	13 875	85,9

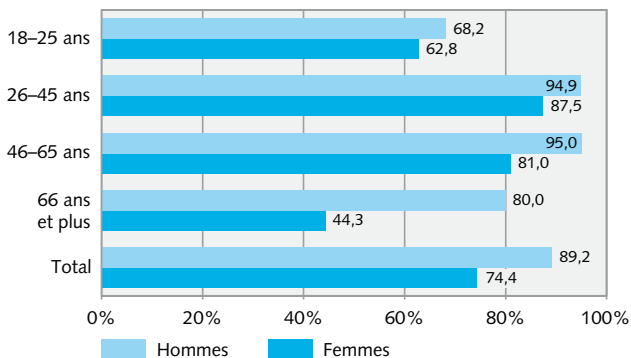
Base: 30 190 voitures mises en circulation avant 2005, avec indication valable des prestations kilométriques annuelles

On observe pour les motocycles les mêmes tendances que pour les voitures. Leurs prestations kilométriques annuelles sont toutefois nettement plus faibles (à peine 2800 km en moyenne).

2.3 Possession du permis de conduire et disponibilité de places de stationnement

Les hommes sont encore plus nombreux que les femmes à posséder un permis de conduire. La différence croît avec l'âge et est particulièrement marquée chez les retraités.

Possession d'un permis de conduire selon le sexe et l'âge G 2.2



Base: 59 438 personnes à partir de 18 ans

© OFS/ARE

Les propriétaires de voiture disposent dans plus de 90% des cas d'une place de stationnement à leur domicile. Notons cependant que près de 18% des ménages avec deux voitures ne disposent pas d'une place pour chaque véhicule.

T2.7 Places de stationnement au domicile (en %)

Nombre de voitures dans le ménage	Ne sait pas/pas d'indication	0	1	2	3 et plus
1 voiture	0,4	10,8	68,7	13,4	6,8
2 voitures	0,6	4,2	13,0	61,6	20,6
3 voitures et plus	1,2	3,1	5,5	16,4	73,9
Total	0,5	8,2	47,2	28,5	15,5

Base: 25 913 ménages possédant au moins une voiture

Les places de stationnement au lieu de travail jouent un rôle important quant au choix du moyen de transport. 87% des personnes qui se rendent au travail en voiture ont une place de stationnement à disposition. Dans 72% des cas, celle-ci est gratuite, tandis que seul 15% doivent s'acquitter du prix du stationnement. A l'opposé, la moitié de ceux qui renoncent à la voiture pour se rendre au travail n'auraient pas de place à disposition.

La disponibilité des places de parc peut être interprétée différemment (cf. données sur le CD): les trois quarts des personnes disposant d'une voiture et d'une place de parc au lieu de travail s'y rendent effectivement en voiture. Par

contre, seul un tiers environ de celles qui disposent d'une voiture mais pas d'une place de stationnement au lieu de travail s'y rendent en voiture.

La disponibilité d'une place de parc varie également avec la position professionnelle: les cadres qui possèdent une voiture disposent un peu plus souvent d'une place de stationnement que les autres employés, même s'ils sont 70% à en bénéficier aussi.

Quelles que soient les catégories étudiées, seule une faible proportion des places de stationnement au lieu de travail sont payantes.

Ceux qui doivent payer leur place de stationnement au lieu de travail versent pour cela, en moyenne, quelque 70 francs par mois (cf. CD).

T2.8 Places de stationnement au lieu de travail (en %)

	Place de stationnement disponible au lieu de travail		
	oui, gratuite	oui, payante	non
Activité professionnelle*			
A plein temps	63,0	13,7	23,3
A temps partiel	55,8	11,2	33,0
Total	61,0	13,0	26,0
Position professionnelle*			
Indépendant	68,5	15,4	16,1
Membre actif d'une entreprise familiale	82,2	7,3	10,4
Employé comme cadre supérieur	61,6	17,3	21,2
Employé comme cadre moyen ou inférieur	59,3	14,2	26,4
Employé avec une autre fonction	59,2	11,5	29,3
Autre	49,4	9,6	40,9
Moyen de transport principal**			
A utilisé la voiture	72,1	15,4	12,5
N'a pas utilisé la voiture	40,4	10,4	49,2

* Base: 13 522 actifs détenteurs d'un permis de conduire et possédant au moins une voiture

** Base: 18 766 déplacements pour le travail effectués par les actifs possédant au moins une voiture

2.4 Possession d'abonnements des transports publics

La moitié environ des personnes de plus de 16 ans ont un abonnement des transports publics (TP). Un peu plus de 30% de la population possède un abonnement demi-tarif. Les femmes sont un peu plus nombreuses à avoir un abonnement demi-tarif et les hommes un abonnement général.

T2.9 Part des détenteurs d'un abonnement des TP selon le sexe (en %)

Sexe	Abo. demi-tarif	AG	Pas d'abo.
Hommes	27,0	7,7	56,6
Femmes	33,7	6,4	48,5
Total	30,5	7,0	52,4

Base: 61 600 personnes à partir de 16 ans

On relève des différences, parfois considérables, entre les groupes de population:

- Le groupe d'âges compris entre 26 et 45 ans est celui qui compte le plus de personnes sans abonnement. Par contre, une majorité de jeunes et de retraités ont un abonnement des TP.
- C'est parmi les personnes de plus de 45 ans et les retraités que l'abonnement demi-tarif est le plus répandu. L'abonnement général est très apprécié de ces derniers, mais plus encore des jeunes entre 16 et 25 ans, sans doute du fait des réductions tarifaires.
- Dans les ménages sans voiture, la proportion des abonnements des TP est nettement supérieure à la moyenne. Inversement, plus de 60% des membres des ménages possédant deux voitures ou plus n'ont aucun abonnement des TP.
- La possession d'abonnements diminue à mesure que croît la taille du ménage. Cette situation pourrait être notamment due au fait que les ménages d'une seule personne disposent plus rarement d'un véhicule à moteur et tendent ainsi à utiliser davantage les TP. Inversement, les ménages de grande taille comptent généralement des enfants, lesquels peuvent utiliser les TP à des prix avantageux même sans abonnement.
- Les différences entre les régions linguistiques sont marquées. Plus des trois quarts des Suisses italophones et presque deux tiers des Romands ne possèdent aucun abonnement des TP. En Suisse alémanique, la proportion d'abonnements demi-tarif est plus de deux fois supérieure à celle du reste du pays.

T2.10 Possession d'abonnements des TP (en %)

	Abo. demi-tarif	AG	Pas d'abo.
Age*			
6–15 ans	1,1	1,2	53,6
16–25 ans	22,1	13,7	39,1
26–45 ans	26,8	5,5	59,6
46–65 ans	34,3	5,3	53,6
66 ans et plus	37,8	7,8	46,5
Total	26,5	6,2	52,5
Nombre de voitures*			
Aucune	36,2	16,7	26,1
1 voiture	28,2	5,0	51,1
2 voitures	21,9	4,4	61,7
3 voitures et plus	19,2	3,9	67,4
Nombre de personnes dans le ménage*			
1 personne	36,5	8,8	43,6
2 personnes	34,2	6,2	51,0
3 personnes	23,0	6,2	56,2
4 personnes	19,2	5,2	54,9
5 personnes et plus	16,7	6,0	55,7
Région linguistique**			
Suisse alémanique	31,3	7,0	47,2
Suisse romande	15,0	4,6	64,5
Suisse italienne	9,0	2,3	75,6

* Base: 71 224 personnes à partir de 6 ans

** Base: 71 066 personnes à partir de 6 ans avec géocodage valable

2.5 Utilisation des véhicules et des transports publics

Quel est l'usage spécifique des divers moyens de transports? Voici un exemple: pour les personnes qui ont utilisé la voiture le jour de référence, 23% des distances ont été parcourues pour se rendre au travail et 46% pour les loisirs.

Dans la mobilité douce, les loisirs constituent aussi le motif prépondérant. En effet, les déplacements à pied et à vélo les plus longs surviennent en majorité pendant les loisirs.

Dans le cas du train, les distances parcourues pour se rendre au travail (29%) sont en revanche assez proches de celles motivées par les loisirs.

T2.12 Utilisation des abonnements des TP selon le motif de déplacement (en % des distances)

	Utilisation des abo.	
	Abo. demi-tarif	AG
Motif de déplacement		
Travail	26,4	33,9
Formation	6,1	9,8
Achats	10,0	5,7
Activité prof., voyage de service	6,9	8,3
Loisirs	38,2	33,9
Services et accompagnement	0,1	0,0
Non déterminé*	12,3	8,3

Base: 18 756 étapes en Suisse en TP

* comprend le retour à la maison et «autres»

T2.11 Utilisation des véhicules selon le motif de déplacement (en % des distances)

	Utilisation des véhicules								
	A pied	Vélo	Cyclo-moteur	Motocycle, motorcycle léger	Voiture	Train	Car postal	Bus et tram	Autres
Motif de déplacement									
Travail	11,8	22,4	28,7	32,3	22,9	29,2	28,4	28,5	13,4
Formation	8,0	11,7	12,7	3,9	1,2	10,1	18,3	15,3	2,1
Achats	13,1	9,9	16,4	7,3	13,0	6,2	8,6	13,6	3,5
Activité prof., voyage de service	1,5	1,4	2,6	3,5	9,4	7,7	1,7	2,9	22,5
Loisirs	61,2	52,3	38,9	51,3	45,9	35,0	37,1	30,5	50,6
Services et accompagnement	0,7	0,4	0,0	0,7	1,9	0,1	0,2	0,2	0,1
Non déterminé*	3,6	2,0	0,6	0,9	5,7	11,7	5,8	9,1	7,8

Base: 163 870 étapes en Suisse

* comprend le retour à la maison et «autres»

Il est également possible d'analyser les principaux motifs d'utilisation des abonnements des transports publics (à nouveau sur la base des distances parcourues). Les détenteurs d'abonnement demi-tarif l'utilisent le plus souvent pour les loisirs. La forte proportion de retraités disposant d'un abonnement demi-tarif se répercute ici. Les abonnements généraux, eux aussi, sont souvent utilisés pour les déplacements de loisirs, mais en proportion égale pour le travail et, dans une moindre mesure, pour la formation.

Chapitre 3

Intensité des déplacements

3.1 Indicateurs de la mobilité

Les personnes de six ans et plus qui résidaient en Suisse ont parcouru en moyenne 37 km par jour sur le territoire national en 2005, ce qui représente quelque 88 minutes en déplacement. Si l'on y ajoute les trajets à l'étranger, la distance journalière a atteint 46 km et la durée 93 minutes.

L'intensité des déplacements varie très nettement selon le jour de la semaine. Les déplacements les plus longs (distance et durée) sont effectués le samedi. Du lundi au vendredi, on enregistre plus de déplacements, mais ils sont en moyenne sensiblement plus courts qu'en fin de semaine.

D'autres facteurs influencent aussi fortement l'intensité moyenne des déplacements (valeurs sans les déplacements à l'étranger).

- **Age:** les personnes de moins de 17 ans et celles de 66 ans et plus parcourent moins de la moitié des distances couvertes par les personnes des classes d'âges intermédiaires. S'agissant de la durée des trajets, les différences sont plus faibles: les enfants, les jeunes et les seniors se déplacent de manière moins rapide (tous moyens de transport confondus).
- **Sexe:** les hommes parcourent des distances supérieures d'un tiers (soit 13 km) à celles des femmes, mais leurs dé-

placements ne durent qu'environ 15 minutes de plus.

- **Disponibilité de la voiture:** les personnes qui disposent d'une voiture parcourent en moyenne près de 14 km de plus par jour que celles qui n'en ont pas.
- **Situation professionnelle:** les actifs sont le plus longtemps et le plus fréquemment en déplacement. Ils couvrent près du double de la distance parcourue par les personnes sans activité professionnelle.
- **Type d'espace:** les personnes qui résident en ville (plus précisément dans les communes-centres des agglomérations ou dans les villes isolées, cf. glossaire) parcourent en moyenne des distances inférieures à celles des habitants des autres communes d'agglomération. Par contre, les déplacements des citadins se composent d'un plus grand nombre d'étapes en raison de l'utilisation plus répandue qu'ailleurs des moyens de transport comme le vélo, le bus et le train. C'est dans les régions rurales que la population couvre les plus longs trajets: la distance journalière y est d'environ un quart supérieure à celle parcourue par les habitants des centres.

Remarque: sauf indication contraire, les chiffres présentés ci-après ne tiennent compte que des déplacements à l'intérieur du pays afin de faciliter la comparaison avec les micro-recensements antérieurs.

T3.1 Intensité journalière des déplacements en Suisse (par personne et par jour)

	Distance moyenne par jour (en km)		Temps de trajet moyen (en 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
Moyenne de tous les jours*	37,3	46,0	88,4	93,4	3,3	3,3	4,9	5,0
Lundi-vendredi*	36,5	43,6	86,7	90,5	3,6	3,6	5,4	5,4
Samedi*	44,2	57,3	98,0	106,6	3,2	3,2	4,7	4,8
Dimanche*	33,9	46,4	87,1	94,6	2,0	2,0	3,0	3,1
6-17 ans*	22,5	30,1	79,9	84,2	3,4	3,4	4,9	5,0
18-25 ans*	53,0	57,7	101,9	107,2	3,5	3,5	6,2	6,2
26-65 ans*	42,4	53,3	93,0	98,6	3,4	3,5	5,1	5,1
66 ans et plus*	21,2	25,2	70,1	73,3	2,4	2,4	3,5	3,6
Hommes*	43,9	53,7	96,1	101,6	3,4	3,4	5,0	5,1
Femmes*	31,0	38,7	81,1	85,6	3,2	3,2	4,8	4,9
Voiture toujours disponible**	45,0	54,6	94,4	99,9	3,5	3,5	4,8	4,9
Voiture disponible sur demande**	43,3	55,1	99,4	106,2	3,4	3,4	5,8	5,9
Voiture non disponible**	30,6	35,0	87,4	90,3	3,0	3,0	5,5	5,6
Personne active*	47,8	59,2	96,8	103,0	3,6	3,6	5,4	5,5
Personne non active*	24,4	29,6	76,2	79,9	2,6	2,6	3,8	3,9
Personne en formation*	29,8	37,2	85,7	89,6	3,4	3,4	5,3	5,4
Communes-centres d'aggl. et villes isolées***	33,1	41,2	87,6	93,3	3,3	3,3	5,4	5,4
Autres communes d'agglomération***	37,6	46,9	87,3	92,1	3,3	3,3	4,9	4,9
Communes rurales***	41,5	50,1	91,4	96,1	3,3	3,3	4,5	4,6

* Base: 33 390 personnes cible

** Base: 22 988 personnes cible avec permis de conduire

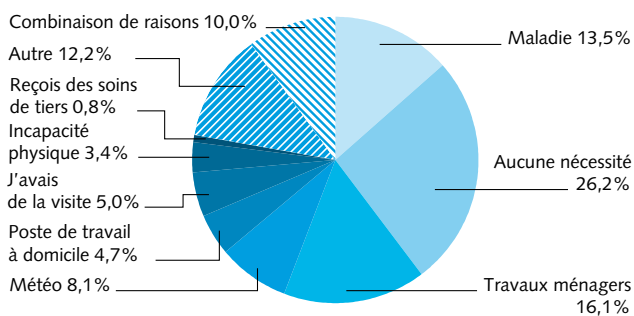
*** Base: 33 321 personnes cible avec géocodage valable

3.2 Personnes mobiles et non mobiles

89% de la population se déplace au moins une fois par jour, et peut donc être qualifiée de mobile. Les personnes qui ne se sont pas déplacées le jour de référence ont été enregistrées comme non mobiles (11%).

Parmi les principales raisons de ne pas quitter son domicile, nous pouvons citer: aucune nécessité à sortir, travail à la maison, maladie et conditions météorologiques.

Raisons de la non-mobilité **G 3.1**



Base: 3675 personnes cible non mobiles

© OFS/ARE

Le degré de mobilité est très variable à maints égards. La proportion des personnes non mobiles est ainsi deux fois plus élevée le dimanche (presque 21%) qu'en semaine (9%).

Les divers groupes de population se distinguent également en terme de mobilité: les hommes sont nettement plus mobiles que les femmes, en particulier les jours ouvrables.

Conformément aux attentes, on observe les plus fortes différences en fonction de l'âge: un retraité sur cinq ne s'est pas déplacé le jour de référence, et même trois sur dix sont restés chez eux le dimanche.

T3.2 Personnes non mobiles selon les jours de la semaine (en %)

	Lu-ve	Sa	Di	Tous
Sexe				
Hommes	7,7	9,8	18,6	9,6
Femmes	10,1	11,2	22,7	12,1
Age				
6-25 ans	6,9	10,1	17,4	9,0
26-65 ans	7,2	8,5	19,6	9,1
66 ans et plus	19,1	19,0	30,1	20,7
Total	9,0	10,5	20,7	10,9

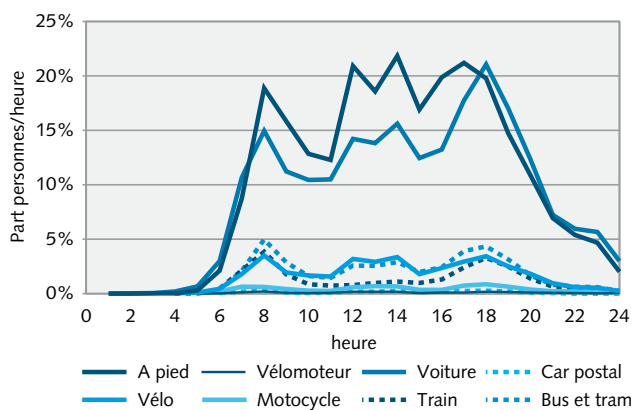
Base: 33 390 personnes cible

3.3 Intensité des déplacements au fil de la journée

Les trois graphiques suivants illustrent la part de la population en déplacement à une heure donnée de la journée. Ils fournissent des indications sur la charge globale des réseaux de transports.

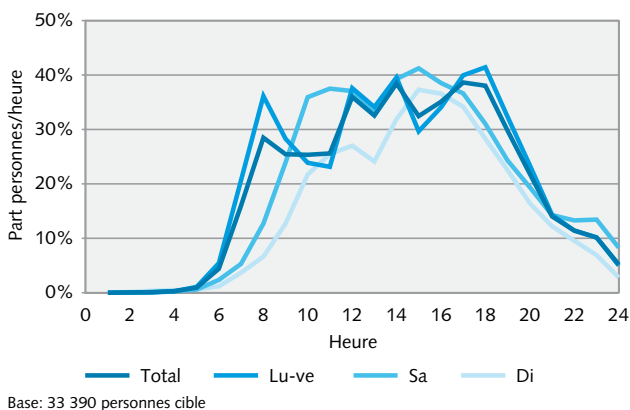
Si l'on analyse les moyens de transport, il apparaît par exemple que le trafic des voitures est maximal en début de soirée, tandis que le trafic des piétons est à son point culminant durant la pause de midi.

Pointes de trafic selon le moyen de transport G 3.2



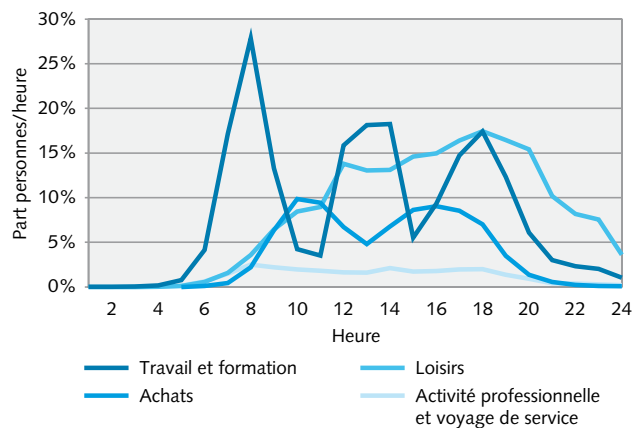
L'examen selon les jours de la semaine montre que les pointes de trafic débutent un peu plus tard le samedi et le dimanche et qu'elles diminuent plus tôt. En outre, le trafic se répartit plus uniformément durant ces journées.

Pointes de trafic selon les jours de la semaine G 3.3



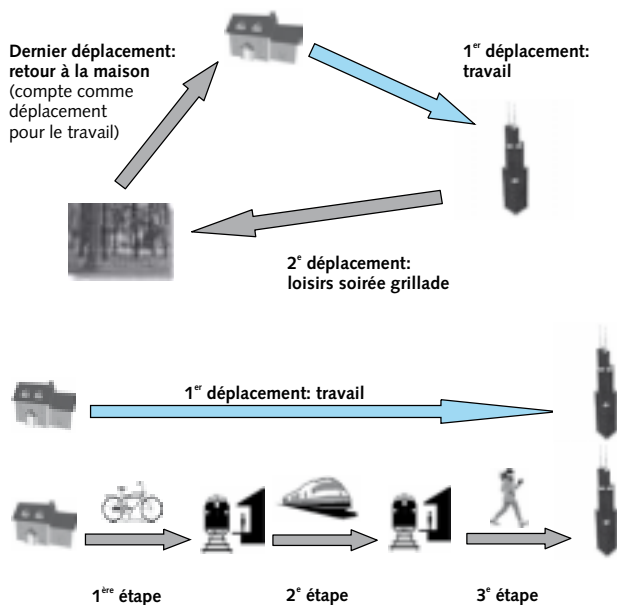
La ventilation en fonction des motifs de déplacement met en évidence les variations dans la répartition des pointes de trafic en cours de journée: les pointes matinales sont surtout dues aux trajets pour se rendre au travail. En revanche, les pointes du soir à partir de 15h sont imputables, avec une intensité croissante, aux déplacements pour les loisirs. Entre 10h et 18h, les achats sont à l'origine d'une part importante des déplacements avec des pointes avant midi et durant l'après-midi.

Pointes de trafic selon le motif de déplacement G 3.4



3.4 Déplacements et étapes

Que faut-il entendre par «déplacements» et «étapes»? Ce concept, introduit depuis le microrecensement de 1994, permet de saisir les divers déplacements de manière plus fine, notamment en regard de l'utilisation des moyens de transport.



Un **déplacement** se compose d'une ou de plusieurs étapes et se définit par le motif, c'est-à-dire par l'activité entreprise au lieu de destination. Une fois ce dernier atteint, le déplacement est terminé. Si le motif change en cours de route, un nouveau déplacement commence. Les motifs de déplacement suivants ont été répertoriés (cf. glossaire pour une définition des catégories):

- travail,
- formation,
- achats,
- activité professionnelle,
- voyage de service,
- loisirs,
- services à une personne,
- accompagnement d'une personne.

Dans l'analyse, le «retour à la maison» a été attribué au motif de déplacement de l'activité la plus longue au lieu de destination.

Pour les déplacements d'accompagnement, on distingue entre l'accompagnement d'un enfant ou d'un adulte. Dans la suite du rapport, on regroupe par ailleurs toujours les déplacements pour accompagner une personne (enfants ou adultes) et ceux pour rendre service (cf. glossaire).

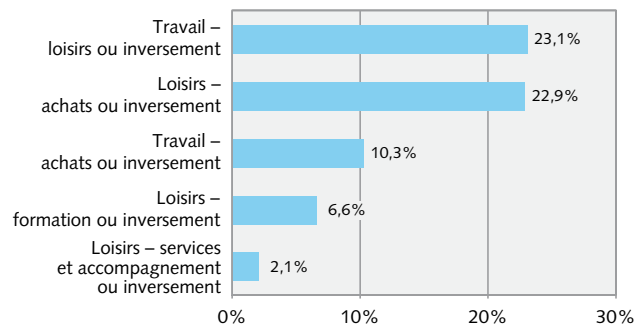
Chaque **étape** (d'une longueur minimale de 25 m, sans les déplacements l'intérieur des bâtiments) est définie par l'utilisation d'un moyen de transport déterminé; chaque changement de moyen de transport marque le début d'une nouvelle étape, mais non pas d'un nouveau déplacement.

En ce qui concerne la durée, on distingue entre le **temps de trajet** (sans les temps d'attente et de changement de moyen de transport) et la **durée de déplacement** (qui comprend les éventuels temps d'attente et de correspondance).

Une **boucle** est un déplacement ou une suite de déplacements qui commence et se termine au domicile. La notion de «boucle» se prête bien par exemple pour l'analyse des combinaisons de moyens de transport (multimodalité) ou des raisons du choix des moyens de transport (cf. p. ex. tableau T5.6).

Comme l'indique le graphique, les déplacements pour les loisirs se combinent souvent aux déplacements pour le travail ou pour les achats. Viennent ensuite les combinaisons entre travail et achats.

Les combinaisons de motifs de déplacement les plus fréquentes (en %; plusieurs mentions possibles) G 3.5



Base: 29 715 personnes cible mobiles

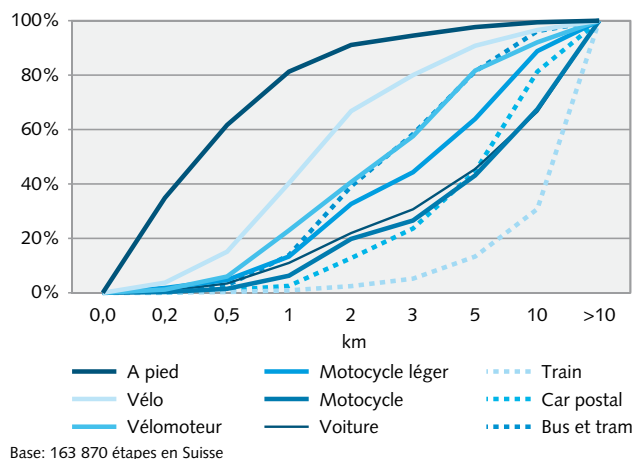
© OFS/ARE

3.5 Longueur et durée des étapes et des déplacements

Le graphique ci-après montre que pour la majorité des moyens de transport, les étapes sont pour la plupart très courtes:

- 60% des étapes à pied n'excèdent pas 500m et seulement 10% d'entre elles dépassent 2 km;
- de même, seul un tiers des déplacements à bicyclette font plus de 2 km;
- un déplacement en voiture sur huit ne dépasse pas le kilomètre;
- 30% des déplacements en voiture n'excèdent pas 3 km, 45% font au plus 5 km et seul un tiers d'entre eux dépassent 10km;
- par contre, près de 70% des étapes en train dépassent 10km.

Fréquences cumulées des distances des étapes selon le moyen de transport G 3.6



La longueur moyenne d'un déplacement est d'un peu plus de 11 km. Les voyages d'affaires ou de service sont de loin les plus longs, tandis que les déplacements pour la formation et pour les achats sont les plus courts.

Les déplacements pour les loisirs sont nettement plus longs et également plus fréquents le week-end, si bien que la longueur moyenne des déplacements est sensiblement plus grande en fin de semaine que les jours ouvrables.

Si l'on considère la durée des étapes et non plus les distances, les courbes font apparaître des différences beaucoup moins marquées entre les moyens de transport. A l'exception du train, la durée moyenne des étapes n'excède pas 15 minutes pour 65 à 80% des cas. Ainsi par exemple, 58% des étapes à pied durent au maximum 5 minutes.

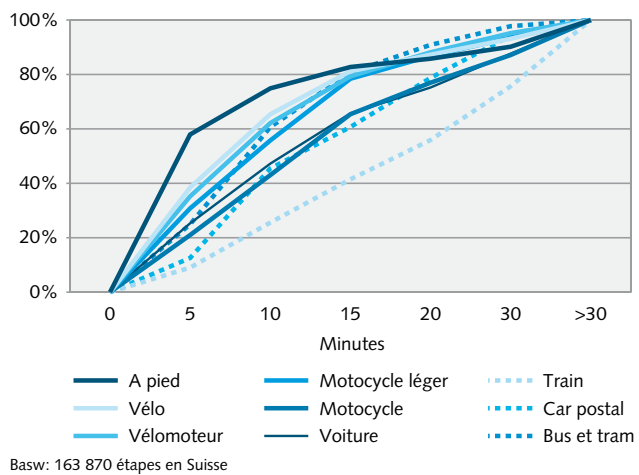
T3.3 Distance moyenne par déplacement (en km)

Motif	Lu-ve	Sa	Di	Tous
Travail	11,6	11,0	10,4	11,6
Formation	5,3	15,9	7,6	5,4
Achats	6,1	7,3	8,7	6,4
Activité professionnelle	29,2	23,5	29,2	28,8
Voyage de service	28,8	42,6	76,9	30,8
Loisirs	10,3	16,3	15,9	12,4
Services et accompagnement	6,3	12,2	17,1	7,7
Total	10,3	14,0	16,8	11,4

Base: 108 880 déplacements en Suisse

Cependant, la durée des étapes en train est nettement plus longue: près de la moitié d'entre elles dépassent 20 minutes et un quart environ durent plus d'une demi-heure.

Fréquences cumulées de la durée des étapes selon le moyen de transport G 3.7



On observe les mêmes différences pour la durée moyenne des déplacements que pour les distances: on est sensiblement plus longtemps en déplacement le dimanche (environ 43 minutes) que les jours ouvrables (24 minutes). Les déplacements pour la formation et pour les achats sont aussi d'une durée supérieure à la moyenne le samedi, tandis que les déplacements pour les loisirs, pour rendre service et pour accompagner une personne sont plus longs le dimanche.

T3.4 Durée moyenne par déplacement (en min.)

Motif	Lu-ve	Sa	Di	Tous
Travail	20,3	19,2	19,1	20,2
Formation	17,1	26,2	19,8	17,2
Achats	16,4	18,6	17,8	16,9
Activité professionnelle	45,5	40,1	43,7	45,0
Voyage de service	73,5	58,3	65,0	72,0
Loisirs	30,8	38,0	45,3	34,7
Services et accompagnement	12,7	18,3	22,9	14,0
Total	24,4	31,0	43,0	27,0

Base: 108 880 déplacements en Suisse

Chapitre 4

Moyens de transport

4.1 Répartition modale

La répartition modale est un indicateur souvent utilisé dans les transports. Elle indique la part que chaque moyen de transport représente dans les distances parcourues, la durée de trajet et le nombre d'étapes. Les valeurs correspondantes figurent dans les tableaux ci-après. Suivant le genre de question posée, c'est l'un ou l'autre de ces indicateurs qui est utilisé.

Avec presque 70% des distances parcourues, la part modale du transport individuel motorisé (TIM) est prépondérante. Si l'on compare le nombre d'étapes, ce sont les déplacements à pied qui montrent la part modale la plus élevée.

T4.1 Distance journalière moyenne par personne et par moyen de transport (en km)

Distance journalière	Lu-ve	Sa	Di	Tous	Part (%)
A pied	2,0	2,1	2,3	2,1	5,5
Vélo	0,8	0,6	0,6	0,8	2,1
Cyclomoteur	0,1	0,0	0,0	0,1	0,2
Motocycle, motocycle léger	0,6	0,8	0,7	0,6	1,6
Voiture (conducteur)	18,8	19,0	12,6	17,9	48,1
Voiture (passager)	4,8	13,6	11,4	7,0	18,8
Train	6,5	5,0	4,6	6,0	16,1
Car postal	0,2	0,1	0,1	0,2	0,4
Tram/bus	1,6	1,6	0,7	1,5	4,0
Autres moyens de transport	1,2	1,3	1,0	1,2	3,2
Total	36,5	44,2	33,9	37,3	100,0

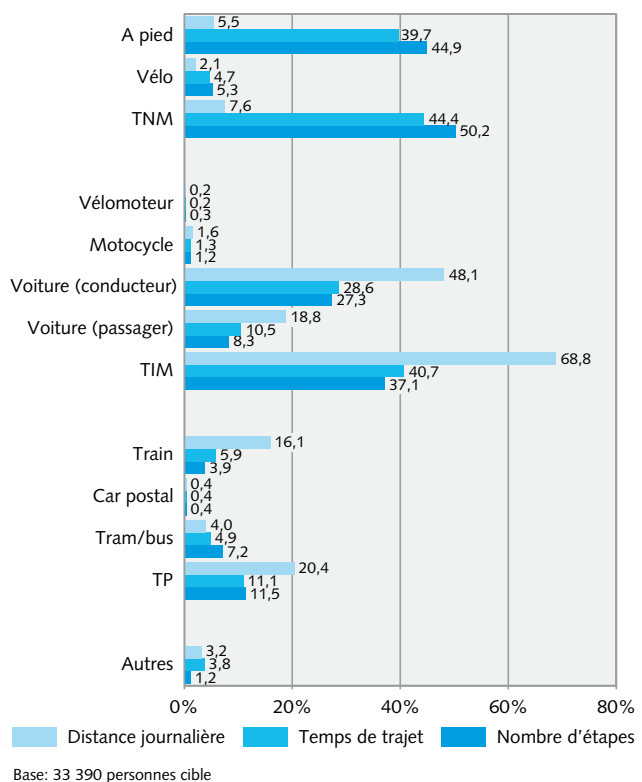
Base: 33 390 personnes cible

T4.2 Temps de trajet moyen par personne et par moyen de transport (en minutes)

Temps de trajet	Lu-ve	Sa	Di	Tous	Part (%)
A pied	32,7	39,5	42,8	35,1	39,7
Vélo	4,5	3,7	3,2	4,2	4,7
Cyclomoteur	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2
Motocycle, motocycle léger	1,1	1,3	0,9	1,1	1,3
Voiture (conducteur)	27,3	25,2	15,3	25,3	28,6
Voiture (passager)	6,8	16,9	14,0	9,3	10,5
Train	5,6	4,2	4,2	5,2	5,9
Car postal	0,4	0,2	0,2	0,3	0,4
Tram/bus	5,0	3,6	2,0	4,3	4,9
Autres moyens de transport	3,2	3,3	4,2	3,4	3,8
Total	86,7	98,0	87,1	88,4	100,0

Base: 33 390 personnes cible

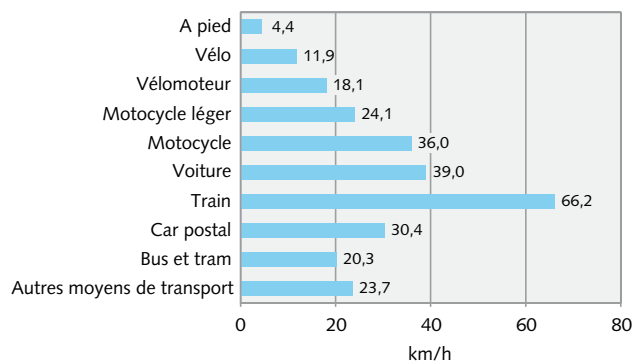
Répartition modale

G 4.1


© OFS/ARE

Les vitesses moyennes les plus élevées s'observent pour les moyens de transport couvrant les étapes les plus longues. Les vitesses moyennes peuvent paraître faibles. La raison en est que la durée des étapes inclut les temps d'arrêt aux signaux lumineux ou aux lieux de transbordement par exemple. La vitesse moyenne s'obtient en considérant la moyenne des vitesses individuelles, sans tenir compte des distances parcourues par les individus.

Vitesse moyenne des moyens de transport terrestres

G 4.2


© OFS/ARE

4.2 Utilisation de la voiture

En moyenne et pour l'ensemble de la population, 67% des distances journalières sont parcourues en voitures tous motifs et jours de la semaine confondus. Le taux d'utilisation de la voiture est le plus bas (30%) dans les ménages ne disposant pas de voiture et dans ceux à faible revenu. Il est le plus élevé chez les actifs indépendants (79%) et parmi les membres actifs d'une entreprise familiale (86%). La situation est différente si l'on considère le temps de trajet: à peine 40% de la durée de trajet est passée en voiture.

T4.3 Contribution de la voiture aux distances journalières et au temps de trajet (en %)

	Dist. journalière	Temps de trajet
Total*	67,0	39,2
Taille du ménage*		
1 personne	60,8	35,0
2 personnes	68,6	41,2
3 personnes	68,7	42,1
4 personnes	68,7	39,2
5 personnes et plus	65,0	36,0
Revenu mensuel du ménage*		
Ne sait pas/pas d'indication	69,4	39,3
Jusqu'à 2000 francs	50,2	22,7
2001–6000 francs	64,7	35,5
6001–10 000 francs	67,9	41,4
10 001–14 000 francs	66,2	41,7
Plus de 14 000 francs	71,0	47,0
Age*		
6–17 ans	53,4	19,9
18–25 ans	57,4	38,8
26–65 ans	71,4	45,3
66 ans et plus	61,6	28,7
Sexe*		
Hommes	68,4	42,7
Femmes	65,0	35,2
Voiture à disposition**		
Toujours	79,2	52,3
Sur demande	49,8	30,1
Jamais	30,0	15,1
Position professionnelle***		
Indépendant	79,0	56,1
Membre actif d'une entreprise familiale	86,2	55,8
Employé comme cadre supérieur	78,3	56,8
Employé comme cadre moyen ou inférieur	69,8	48,0
Employé avec une autre fonction	68,7	45,9
Autre	58,1	39,7

* Base: 33 390 personnes cible

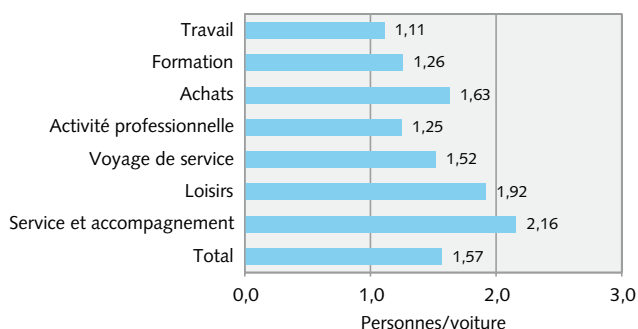
** Base: 22 988 personnes cible avec permis de conduire

*** Base: 16 226 actifs

On compte en moyenne 1,57 personne par voiture. Sur le chemin du travail, une seule personne prend place dans la voiture dans plus de 90% des cas. Le taux d'occupation tombe ainsi à 1,1 personne par voiture. Pour plus de 50% des déplacements de loisirs, on ne dénombre également qu'un seul occupant par voiture.

Taux d'occupation moyen des voitures (pondéré selon la distance parcourue)

G 4.3



Base: 43 376 étapes en voiture comme conducteur

© OFS/ARE

T4.4 Nombre de personnes par voiture (en % des étapes)

Motif	Personnes par voiture et par étape			
	1	2	3	4+
Travail	91,4	6,6	1,2	0,7
Formation	78,9	18,4	1,7	1,0
Achats	66,9	25,2	5,1	2,8
Activité professionnelle	86,0	11,5	1,9	0,6
Voyage de service	74,2	16,1	8,0	1,7
Loisirs	55,5	29,6	8,2	6,7
Services et accompagnement	32,3	45,0	15,9	6,8
Total	70,2	20,9	5,3	3,6

Base: 43 376 étapes en voiture comme conducteur

Le conducteur trouve une place de stationnement libre sans difficulté pour 98% des déplacements en voiture pour les achats, les loisirs et pour rendre service ou accompagner une personne. Et dans plus de 90% des cas, la place de stationnement est gratuite. Si une taxe de parcage est prélevée, elle s'élève à environ trois francs par déplacement pour les loisirs. Pour les autres motifs, elle est un peu inférieure, notamment en raison de durées de stationnement plus courtes (remarque: le stationnement au lieu de travail est traité au chapitre 2.3).

T4.5 Déplacements en voiture impliquant des taxes de parcage et une recherche de place à l'arrivée

	avec taxes de parcage		avec recherches
	en % des étapes	en CHF en moyenne	en % des étapes
Achats	11,7	1,40	2,3
Loisirs	5,2	3,09	2,1
Services et accompagnement	2,6	2,61	1,6
Total	7,3	2,09	2,1

Base: 13 149 étapes en voiture pour les motifs achats, loisirs et services/accompagnement

4.3 Transports publics

20% des distances, 11% du temps de trajet et un peu plus de 11% des étapes relèvent des transports publics (train, tram, bus, autocar).

Les plus faibles contributions des transports publics (TP) aux distances parcourues sont enregistrées parmi les personnes disposant toujours d'une voiture (environ 11%) et parmi les indépendants (environ 11% aussi). A l'opposé, les TP représentent la plus forte part des distances pour les personnes ne disposant pas de la voiture (55%). Le recours aux TP est également supérieur à la moyenne parmi les classes de revenus et d'âges inférieures.

T 4.6 Contribution des TP aux distances journalières et au temps de trajet (en %)

	Dist. journalière		Durée de trajet	
	TP	dont train	TP	dont train
Total*	20,4	16,1	11,1	5,9
Taille du ménage*				
1 personne	25,7	20,4	13,5	6,9
2 personnes	19,1	15,2	10,2	5,5
3 personnes	21,0	17,1	11,7	6,7
4 personnes	17,5	13,0	10,1	5,0
5 personnes et plus	21,6	16,7	11,6	6,1
Revenu mensuel du ménage*				
Ne sait pas/pas d'indication	19,0	14,8	10,7	5,3
Jusqu'à 2000 francs	34,5	27,0	14,5	7,1
2001–6000 francs	20,7	15,2	10,9	5,2
6001–10 000 francs	19,7	15,7	11,0	5,9
10 001–14 000 francs	23,2	20,0	12,4	8,0
Plus de 14 000 francs	17,5	14,8	10,9	6,6
Age*				
6–17 ans	26,1	16,1	12,3	4,5
18–25 ans	31,5	26,0	19,6	11,4
26–65 ans	17,1	13,8	9,6	5,4
66 ans et plus	22,4	16,8	9,9	4,5
Sexe*				
Hommes	17,9	14,6	10,3	5,9
Femmes	23,8	18,0	12,2	5,8
Voiture à disposition**				
Toujours	10,6	9,0	5,9	3,7
Sur demande	36,3	30,5	17,8	10,7
Jamais	55,0	43,7	25,0	12,7
Position professionnelle***				
Indépendant	10,8	9,5	5,8	3,7
Membre actif d'une entreprise familiale	7,6	7,2	3,1	2,0
Employé comme cadre supérieur	13,1	11,3	8,8	6,0
Employé comme cadre moyen ou inférieur	20,7	18,1	11,4	7,4
Employé avec une autre fonction	19,5	15,3	11,8	6,5
Autre	27,5	19,1	16,0	4,7

* Base: 33 390 personnes cible

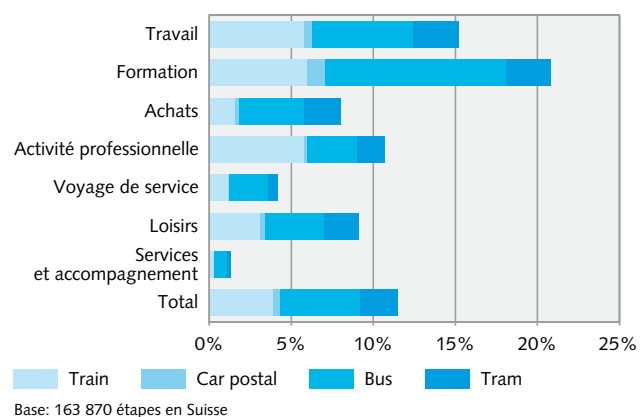
** Base: 22 988 personnes cible avec permis de conduire

*** Base: 16 226 actifs

En terme d'étapes, le bus vient en tête parmi les moyens de transports publics, avec 43%. Même si peu de villes disposent de lignes de trams, une étape sur cinq en TP revient à ce moyen de transport. En revanche, le train domine clairement le secteur des TP tant du point de vue des distances (environ 80% de la distance parcourue en TP) que sous l'angle de la durée (plus de la moitié du temps de trajet). Si tram et bus assurent environ 19% de la distance couverte en TP, ils représentent néanmoins 44% de la durée des trajets (cf. CD).

Part des étapes en transports publics par rapport au total des étapes parcourues en Suisse

G 4.4



© OFS/ARE

4.4 Déplacements à pied et à vélo

Les déplacements à pied et à vélo représentent une part importante des déplacements quotidiens en ce qui concerne le nombre d'étapes (50%) et le temps de trajet (44%), la bicyclette n'ayant qu'une part très faible dans ces pourcentages. Il en va tout autrement en terme de distance: seuls 5,5% sont faits à pied et un peu plus de 2% en vélo, soit au total moins de 8% (cf. G4.1 et CD). Le tableau montre que les parts revenant au vélo sont généralement un peu plus fortes les jours ouvrables que le dimanche, à l'inverse des distances parcourues à pied.

A l'instar des usagers des transports publics, les jeunes jusqu'à 17 ans et les personnes âgées de plus de 65 ans, de

T4.7 Contribution de la mobilité douce aux distances journalière (en %)

	Lu-ve		Di	
	A pied	Vélo	A pied	Vélo
Total*	5,5	2,3	6,8	1,6
Taille du ménage*				
1 personne	6,0	2,2	7,4	1,5
2 personnes	5,5	1,9	7,6	1,2
3 personnes	5,2	2,0	6,8	2,1
4 personnes	5,4	2,8	6,7	2,1
5 personnes et plus	5,3	3,1	4,9	1,5
Revenu mensuel du ménage*				
Ne sait pas/pas d'indication	6,0	1,7	6,8	0,9
Jusqu'à 2000 francs	10,9	1,7	11,7	0,0
2001-6000 francs	6,8	2,4	7,3	2,1
6001-10 000 francs	4,8	2,8	6,5	1,2
10 001-14 000 francs	4,1	1,7	6,8	3,5
Plus de 14 000 francs	4,0	1,7	5,4	0,9
Age*				
6-17 ans	12,3	7,2	6,1	2,6
18-25 ans	4,3	1,5	3,3	1,4
26-65 ans	4,4	2,0	7,4	1,7
66 ans et plus	10,4	1,4	10,4	0,7
Sexe*				
Hommes	4,2	2,5	6,5	2,2
Femmes	7,4	2,0	7,2	1,0
Voiture à disposition**				
Toujours	3,8	1,4	6,9	1,4
Sur demande	5,5	3,4	6,6	1,8
Jamais	9,5	3,7	7,9	2,6
Position professionnelle***				
Indépendant	2,6	1,5	5,5	0,9
Membre actif d'une entreprise familiale	4,4	0,2	9,7	0,0
Employé comme cadre supérieur	2,4	0,9	5,2	5,4
Employé comme cadre moyen ou inférieur	3,2	2,6	6,5	1,4
Employé avec une autre fonction	4,2	2,1	6,5	1,7
Autre	3,9	1,3	30,9	0,0

* Base jours ouvrables: 23 781 personnes cible; dimanche: 5217 personnes cible

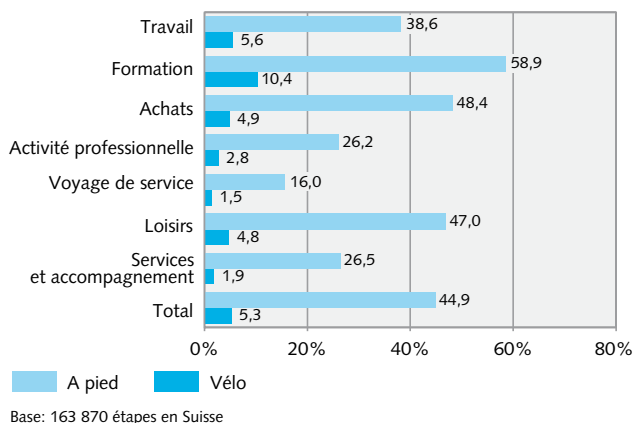
** Base jours ouvrables: 16 397 personnes cible avec permis de conduire; dimanche: 3460 personnes cible avec permis de conduire

*** Base jours ouvrables: 11 594 actifs; dimanche: 2383 actifs

même que les femmes et les personnes ne disposant pas d'une voiture se déplacent plus souvent à pied que la moyenne.

La part des étapes à pied atteint 59% du total des étapes pour la formation, 48% pour les achats, 47% pour les loisirs et 39% pour le travail. La contribution de la bicyclette est la plus forte dans les déplacements pour la formation (10%).

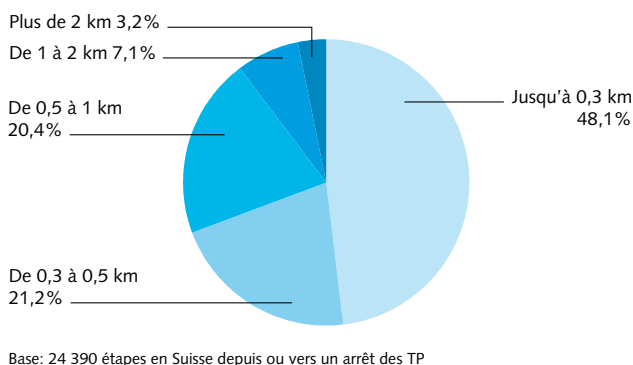
Part des étapes à pied et à vélo par rapport au total des étapes par jour G 4.5



© OFS/ARE

La répartition des distances des étapes à pied depuis et vers un arrêt des TP renseigne sur la qualité de la desserte. La plupart des étapes sont très courtes.

Répartition des distances des étapes à pied depuis et vers un arrêt des TP G 4.6



© OFS/ARE

Chapitre 5

Motifs de déplacement

5.1 Tous les motifs

Les loisirs constituent le principal motif de déplacement: ils totalisent le plus grand nombre de déplacements, les distances les plus importantes et les trajets les plus longs.

Sur l'ensemble de la semaine, 41% des déplacements sont accomplis au titre des loisirs. Ces trajets représentent 45% de la distance journalière et quelque 51% du temps de déplacement quotidien. Ainsi, même les jours ouvrables, le trafic de loisirs arrive en tête. Cela est dû au fait que tous les groupes de la population se déplacent pour leurs loisirs, alors que les déplacements pour le travail dominent seulement chez les actifs, pour ne prendre que cet exemple (cf. chapitre 6.3). On relève les plus longues distances le samedi, en particulier pour le motif «loisirs» (28 km en moyenne) et «achats» (environ 7 km).

T5.1 Distance moyenne par personne et par jour (en km)

	Lu-ve	Sa	Di	Tous	Part (%)
Travail	11,4	2,9	1,2	8,7	23,4
Formation	2,0	0,3	0,1	1,5	4,0
Achats	4,3	7,2	1,3	4,3	11,4
Loisirs	12,5	28,0	25,6	16,6	44,7
Services et accompagnement	0,5	0,5	0,6	0,5	1,4
Activité prof., voyage de service	4,0	1,5	0,8	3,2	8,6
Non déterminé	1,8	3,7	4,4	2,5	6,6
Total	36,5	44,2	33,9	37,3	100,0

Base: 33 390 personnes cible

T5.2 Nombre de déplacements par personne et par jour

	Lu-ve	Sa	Di	Tous	Part (%)
Travail	1,0	0,3	0,1	0,8	23,0
Formation	0,4	0,0	0,0	0,3	8,4
Achats	0,7	1,0	0,1	0,7	20,2
Loisirs	1,2	1,7	1,6	1,3	41,0
Services et accompagnement	0,1	0,0	0,0	0,1	2,0
Activité prof., voyage de service	0,1	0,1	0,0	0,1	3,3
Non déterminé	0,1	0,1	0,1	0,1	2,1
Total	3,6	3,2	2,0	3,3	100,0

Base: 33 390 personnes cible

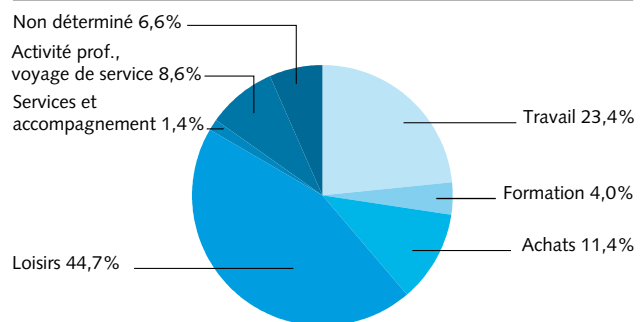
T5.3 Durée de déplacement par personne et par jour (en min.)

	Lu-ve	Sa	Di	Tous	Part (%)
Travail	22,0	5,5	2,4	16,8	17,3
Formation	7,3	0,7	0,3	5,3	5,4
Achats	13,1	22,2	2,8	12,9	13,3
Loisirs	40,6	70,6	77,2	50,2	51,5
Services et accompagnement	1,0	0,8	0,9	1,0	1,0
Activité prof., voyage de service	7,8	2,6	1,2	6,1	6,2
Non déterminé	4,5	6,2	8,1	5,2	5,4
Total	96,3	108,5	92,7	97,5	100,0

Base: 33 390 personnes cible

Les déplacements pour se rendre au travail arrivent en deuxième position les jours ouvrables, alors que le samedi, ce sont les déplacements pour les achats. Les parts respectives des déplacements accomplis dans le cadre d'activités professionnelles, lors de voyages de service ou pour rendre service et accompagner des personnes sont plutôt faibles.

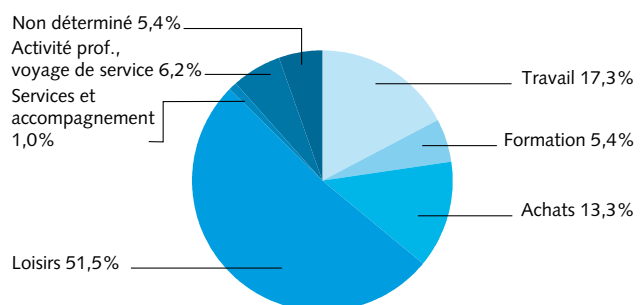
Distance journalière selon le motif de déplacement G 5.1



Base: 33 390 personnes cible

© OFS/ARE

Durée de déplacement journalière selon le motif G 5.2



Base: 33 390 personnes cible

© OFS/ARE

5.2 Déplacements pour le travail

Si le trafic de loisirs domine dans l'ensemble de la population, les déplacements pour le travail sont à l'origine des plus grandes distances et des plus longs temps de trajets chez les actifs.

Le présent chapitre ne traite que les données spécifiques aux actifs. Les résultats ne sont donc pas directement comparables à ceux du chapitre 5.1. On constate que les hommes actifs accomplissent nettement plus de déplacements pour le travail que les femmes, mais aussi que leurs déplacements sont plus longs. Une raison parmi d'autres réside dans la proportion plus élevée de femmes travaillant à temps partiel.

T5.4 Données concernant les déplacements pour le travail

	Femmes	Hommes	Total
Nombre de déplacements par jour ouvrable*	1,5	2,0	1,8
Longueur par déplacement (en km)**	9,9	13,0	11,9
Durée par déplacement (en min.)**	21,5	22,8	22,3
Nombre d'étapes par déplacement**	1,7	1,5	1,6
% de tous les déplacements*	38,8	51,4	46,0
% de la distance journalière*	40,6	46,1	44,3
% de la durée de déplacement*	34,5	40,4	38,1

* Base: 11 594 actifs, les jours ouvrables

** Base: 20 887 déplacements pour le travail effectués par les actifs les jours ouvrables

La part des déplacements pour le travail d'une distance supérieure à 10 km est nettement plus faible pour les personnes habitant en ville que pour celles des autres communes.

T5.5 Distribution des distances des déplacements (en % des déplacements)

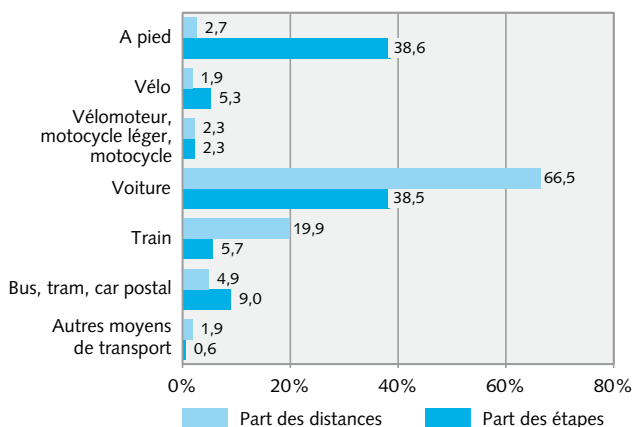
Déplacements pour le travail	Com.-centres agglo. et villes isol.	Autres com. agglo.	Com. rurales	Suisse
Jusqu'à 1,0 km	21,7	14,9	21,4	18,6
1,1–5,0 km	39,5	25,9	22,3	29,2
5,1–10,0 km	16,7	22,1	17,1	19,2
10,1–20,0 km	8,8	19,6	19,9	16,3
Plus de 20,0 km	13,3	17,5	19,3	16,6
Longueur moyenne des déplacements pour le travail (en km)	10,2	12,6	12,7	11,9

Base: 20 842 déplacements pour le travail effectués les jours ouvrables par les actifs, avec géocodage valable

La voiture est le moyen de transport le plus utilisé pour se rendre au travail (39% des étapes et 66% des distances). L'ensemble des transports publics couvre moins de 15% des étapes dans les déplacements pour le travail.

Choix du moyen de transport pour se rendre au travail

G 5.3



Base: 33 299 étapes pour le travail effectuées les jours ouvrables par les actifs

© OFS/ARE

Pour la première fois dans cette enquête, une question portait sur les raisons motivant le choix du moyen de transport (des réponses multiples étant possibles). La raison la plus fréquemment invoquée pour tous les moyens de transport est le temps de voyage. S'agissant du transport individuel motorisé, le manque d'alternative est le deuxième argument le plus souvent cité. Nombre de répondants choisissent d'aller à vélo ou à pied par plaisir, seuls 21% s'y résolvent pour des raisons de coûts. Outre le temps de voyage et le manque d'alternative, la haute fiabilité est un argument souvent avancé pour le choix des transports publics.

T5.6 Raisons du choix du moyen de transport pour se rendre au travail (en %, plusieurs mentions possibles)

	TNM	TIM	TP
Manque d'alternative	16,0	53,3	44,9
Durée du voyage/temps de trajet	63,6	73,2	51,5
Coûts	20,9	14,5	28,8
Sentiment de sécurité	10,4	14,1	27,0
Plaisir de voyager	56,4	28,4	36,6
Grande fiabilité	24,9	35,3	39,1
Transport de bagages, objets encombrants	4,2	20,6	5,0

Base: 5512 boucles d'un seul motif effectuées par les actifs pour se rendre au travail, les jours ouvrables

5.3 Déplacements pour la formation

Les enfants de 6 à 12 ans parcourent en moyenne 1,5 km pour aller à l'école et leur trajet dure à peine 13 minutes. Les déplacements sont nettement plus longs mais moins nombreux pour les jeunes âgés de 13 à 17 ans. En effet, ceux-ci rentrent moins souvent à la maison durant la pause de midi. Les jeunes de plus de 18 ans en formation ont besoin en moyenne de près de 34 minutes pour se rendre sur leur lieu de formation.

T 5.7 Données concernant les déplacements pour la formation

	Jusqu'à 12 ans	13-17 ans	18 ans et plus	Tous
Nombre de déplacements par jour ouvrable*	2,2	2,0	1,0	1,9
Longueur par déplacement (en km)**	1,5	5,2	14,3	4,6
Durée par déplacement (en min.)**	12,7	20,8	33,8	18,5
Nombre d'étapes par déplacement**	1,2	1,8	2,4	1,6
% de tous les déplacements*	60,5	52,1	28,4	49,8
% de la distance journalière*	27,8	42,8	30,5	33,8
% de la durée de déplacement*	39,9	42,6	29,0	37,3

* Base: 4207 personnes cible en formation effectuant des déplacements pour la formation les jours ouvrables

** Base: 7969 déplacements pour la formation effectués les jours ouvrables par les personnes cible en formation

Dans les régions rurales, les déplacements pour la formation sont plus longs que la moyenne; 80% environ d'entre eux restent cependant inférieurs à 5 km.

T 5.8 Distribution des distances des déplacements (en % des déplacements)

Déplacements pour la formation	Com.-centres agglo. et villes isol.	Autres com. agglo.	Com. rurales	Suisse
Jusqu'à 1,0 km	49,5	51,0	42,5	48,2
1,1-5,0 km	35,2	30,9	36,9	33,7
5,1-10,0 km	7,1	8,3	8,3	8,0
10,1-20,0 km	3,5	4,5	5,6	4,6
Plus de 20,0 km	4,7	5,3	6,7	5,5
Longueur moyenne des déplacements pour la formation (en km)	4,5	4,3	5,3	4,6

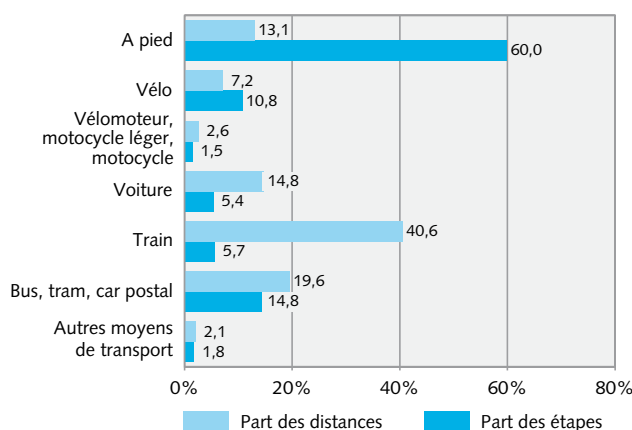
Base: 7965 déplacements pour la formation effectués les jours ouvrables par les personnes cible en formation, avec géocodage valable

La marche est le principal moyen de déplacement pour la formation (60% de toutes les étapes). Suivent, loin derrière, les transports publics urbains et le vélo. En termes de distances, le train vient en tête avec plus de 40%, compte tenu des longues distances parcourues par les jeunes de plus de 18 ans en formation. Par ailleurs, les engins assimilés à un

véhicule (p. ex. la trottinette) jouent un rôle tout à fait secondaire avec moins d'un dixième des étapes et des distances parcourues à vélo (cf. CD).

Choix du moyen de transport pour se rendre au lieu de formation

G 5.4



Base: 12 499 étapes pour la formation effectuées les jours ouvrables par les personnes cible en formation

© OFS/ARE

Nombre de personnes en formation n'ont pas d'autre choix quant au moyen de transport: c'est particulièrement vrai pour celles qui utilisent les transports publics. Les coûts et le sentiment de sécurité ne jouent qu'un rôle marginal.

T 5.9 Raisons du choix du moyen de transport pour se rendre au lieu de formation (en %, plusieurs mentions possibles)

	TNM	TIM	TP
Manque d'alternative	34,2	37,0	58,8
Durée du voyage/temps de trajet	60,5	66,8	57,9
Coûts	8,7	15,1	19,8
Sentiment de sécurité	28,6	29,9	28,5
Plaisir de voyager	41,9	34,0	26,5
Grande fiabilité	29,2	35,7	32,7
Transport de bagages, objets encombrants	8,8	16,0	13,1

Base: 3159 boucles d'un seul motif effectuées pour se rendre au lieu de formation par les personnes cible en formation, les jours ouvrables

5.4 Déplacements pour les achats

Un déplacement sur cinq concerne les achats. Cette proportion est même proche d'un sur trois le samedi.

T5.10 Données concernant les déplacements pour les achats

	Lu-ve	Sa	Di	Tous
Nombre de déplacements par jour*	0,7	1,0	0,1	0,7
Longueur par déplacement (en km)**	5,8	7,1	8,3	6,2
Durée par déplacement (en min.)**	18,5	22,9	19,8	19,6
Nombre d'étapes par déplacement**	1,4	1,5	1,5	1,4
% de tous les déplacements*	19,7	31,2	7,1	20,2
% de la distance journalière*	11,7	16,3	3,7	11,4
% de la durée de déplacement*	13,6	20,4	3,0	13,3

* Base: 33 390 personnes cible

** Base: 18 006 déplacements pour les achats

Les déplacements pour les achats sont certes parfois courts: 39% d'entre eux ne dépassent pas un kilomètre les jours ouvrables. D'autres sont cependant plus longs: 15% d'entre eux, voir même 19% le samedi, dépassent 10 km. Au final, un déplacement moyen pour les achats est relativement long (distance: 6 km, durée: 20 minutes).

On constate également qu'il est encore peu fréquent de faire ses achats le dimanche.

T5.11 Distribution des distances des déplacements (en % des déplacements)

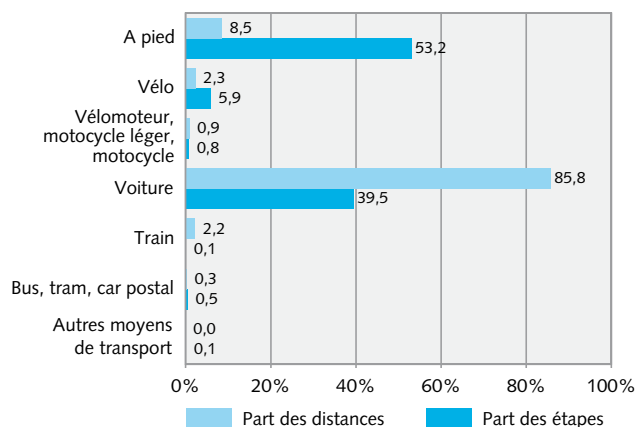
Déplacements pour les achats	Lu-ve	Sa	Di	Tous
Jusqu'à 1,0 km	39,2	30,3	39,3	37,0
1,1–5,0 km	34,5	36,5	33,3	34,9
5,1–10,0 km	13,1	14,4	14,6	13,5
10,1–20,0 km	7,4	11,1	4,4	8,2
Plus de 20,0 km	5,9	7,6	8,4	6,4

Base: 18 006 déplacements pour les achats

Outre la marche (53% des étapes), la voiture est le principal moyen de transport pour faire les achats, avec près de 40% des étapes et presque 86% des distances. En revanche, les transports publics jouent un rôle globalement faible dans les déplacements pour les achats

Choix du moyen de transport pour aller faire des achats

G 5.5



Base: 12 031 étapes pour faire des achats les jours ouvrables et le samedi

© OFS/ARE

Le recours au transport individuel motorisé (TIM) est surtout motivé par la facilité du transport lors d'achats, tandis que le plaisir et la durée du déplacement sont les principales raisons invoquées par les personnes allant à pied ou à vélo.

T5.12 Raisons du choix du moyen de transport pour aller faire des achats (en %; plusieurs mentions possibles)

	TNM	TIM	TP
Manque d'alternative	25,9	46,5	49,0
Durée du voyage/temps de trajet	54,2	63,1	56,5
Coûts	11,2	15,3	20,9
Sentiment de sécurité	11,4	14,6	17,8
Plaisir de voyager	58,9	30,1	34,8
Grande fiabilité	20,5	30,8	37,6
Transport de bagages, objets encombrants	14,4	75,2	32,7

Base: 5387 boucles d'un seul motif effectuées pour aller faire des achats

5.5 Déplacements pour rendre service et pour accompagner une personne

Les déplacements pour rendre service ou accompagner une personne représentent environ 1,4% de la distance journalière. La longueur moyenne d'un tel déplacement se monte à près de 8 km.

Depuis le microrecensement 2000, les déplacements pour rendre service sont traités séparément de ceux pour accompagner une personne. Il s'agit par exemple de mener et aller chercher les enfants à l'école, de conduire des personnes âgées ou handicapées chez le médecin, au magasin ou encore de les emmener en excursion. Dans la mesure où ces déplacements sont peu nombreux (environ 2%) et difficiles à distinguer clairement l'un de l'autre, ils ont été regroupés en une seule catégorie.

T5.13 Données concernant les déplacements pour rendre service et accompagner une personne

	Lu-ve	Sa	Di	Tous
Nombre de déplacements par jour*	0,08	0,04	0,04	0,07
Longueur par déplacement (en km)**	6,3	12,2	17,1	7,7
Durée par déplacement (en min.)**	13,4	19,8	24,7	14,9
Nombre d'étapes par déplacement**	1,2	1,3	1,2	1,2
% de tous les déplacements*	2,2	1,3	1,8	2,0
% de la distance journalière*	1,3	1,2	1,8	1,4
% de la durée de déplacement*	1,1	0,8	1,0	1,0

* Base: 33 390 personnes cible

** Base: 2390 déplacements pour rendre service et accompagner une personne

Les femmes accomplissent nettement plus souvent que les hommes des déplacements pour rendre service et pour accompagner des personnes, surtout dans les ménages de quatre personnes ou plus. En revanche, les retraités de sexe masculin assument les fonctions d'accompagnement plus souvent que les retraitées.

T5.14 Facteurs influençant la fréquence des déplacements pour rendre service et accompagner une personne (part en %)

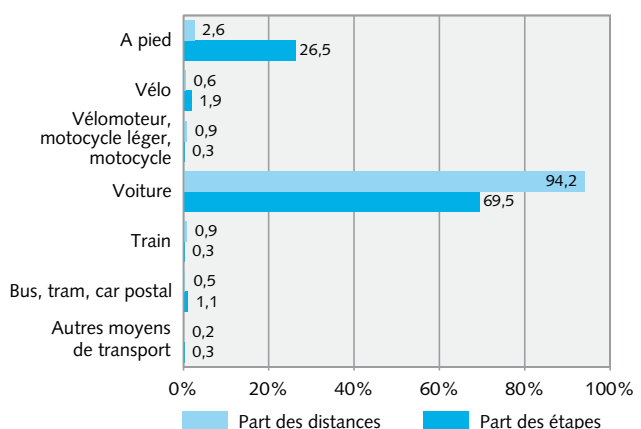
	Hommes	Femmes	Total
Taille du ménage*			
1 personne	0,8	1,1	0,9
2 personnes	1,0	1,3	1,1
3 personnes	1,5	2,8	2,1
4 personnes	1,8	5,0	3,3
5 personnes et plus	1,3	4,4	2,8
Voiture à disposition**			
Toujours	1,7	4,2	2,8
Sur demande	1,2	1,8	1,6
Jamais	0,2	2,0	1,3
Age*			
6-25 ans	0,6	0,6	0,6
26-65 ans	1,5	4,0	2,7
66 ans et plus	1,4	1,1	1,2
Activité professionnelle*			
Oui	1,3	2,7	1,9
Non	2,2	4,1	3,5
Total	1,3	2,8	2,0

* Base: 33 390 personnes cible

** Base: 22 988 personnes cible avec permis de conduire

Les déplacements pour rendre service ou accompagner une personne sur de longues distances sont presque toujours effectués en voiture, de sorte que l'auto représente plus de 94% des distances. Exprimés en nombre d'étapes, les déplacements à pied jouent aussi un rôle non négligeable (un bon quart des étapes pour rendre service et accompagner une personne).

Choix du moyen de transport pour rendre service et accompagner une personne G 5.6



Base: 2907 étapes pour rendre service et accompagner une personne

© OFS/ARE

5.6 Déplacements pour les loisirs

Avec 41% de tous les déplacements journaliers et presque 45% des distances parcourues, les loisirs sont le principal motif de déplacement. Ils représentent même plus de 50% du temps total consacré à la mobilité.

La suprématie des loisirs est encore plus évidente le week-end, en particulier le dimanche, avec plus de trois quarts des déplacements et des distances.

T5.15 Données concernant les déplacements pour les loisirs

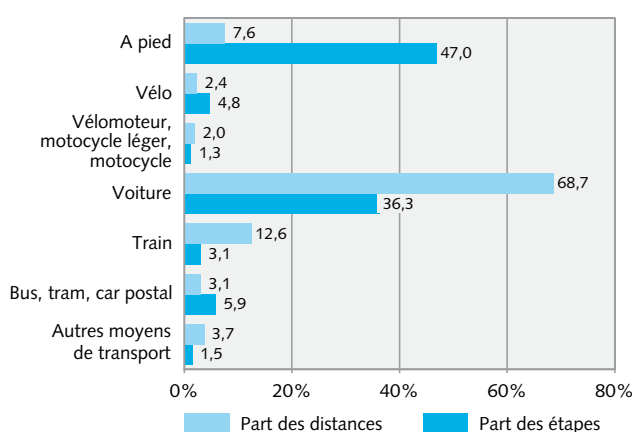
	Lu-ve	Sa	Di	Tous
Nombre de déplacements par jour*	1,2	1,7	1,6	1,3
Longueur par déplacement (en km)**	10,3	16,3	15,9	12,4
Durée par déplacement (en min.)**	33,5	41,0	48,0	37,4
Nombre d'étapes par déplacement**	1,4	1,5	1,5	1,4
% de tous les déplacements*	34,2	54,5	79,4	41,0
% de la distance journalière*	34,3	63,5	75,5	44,7
% de la durée de déplacement*	42,2	65,0	83,2	51,5

* Base: 33 390 personnes cible

** Base: 45 434 déplacements pour les loisirs

En termes de distances parcourues, la voiture arrive en tête, avec presque 69% du total. S'agissant des étapes, les trajets à pied (47%) sont toutefois plus nombreux que ceux effectués en voiture (36%). L'autocar (compris sous «autres»), est utilisé pour à peine 2% des distances (cf. CD).

Choix du moyen de transport pour les loisirs G 5.7



Base: 66 318 étapes pour les loisirs

© OFS/ARE

Les divers groupes de population ont des comportements en matière de déplacements pour les loisirs qui peuvent varier parfois considérablement. La part de ces derniers au temps consacré à la mobilité est supérieure à la moyenne

pour les petits ménages, les groupes à revenus inférieurs, les femmes et les personnes âgées de plus de 65 ans (cf. chapitre 6.5 et CD).

T5.16 Contribution des déplacements pour les loisirs à la durée de déplacement journalière selon les jours de la semaine (en %)

	Lu-ve	Sa	Di	Tous
Taille du ménage*				
1 personne	46,3	66,4	84,2	54,6
2 personnes	46,1	66,4	83,6	54,5
3 personnes	38,8	54,0	80,2	46,4
4 personnes	37,7	67,0	83,0	48,8
5 personnes et plus	48,8	70,5	84,6	50,9
Revenu mensuel du ménage*				
Jusqu'à 2000 francs	55,7	78,8	75,6	61,8
2001-6000 francs	46,7	64,3	85,8	54,9
6001-10 000 francs	40,9	63,9	83,1	50,3
10 001-14 000 francs	39,8	66,5	83,3	50,3
Plus de 14 000 francs	35,0	70,1	81,3	45,8
Sexe*				
Hommes	38,0	66,0	82,8	48,5
Femmes	46,9	64,0	83,7	54,7
Voiture à disposition**				
Toujours	40,1	65,4	82,6	49,7
Sur demande	44,5	60,0	81,6	52,2
Jamais	36,2	50,0	80,5	43,4
Total*	42,2	65,0	83,2	51,5

* Base: 33 390 personnes cible

** Base: 22 988 personnes cible avec permis de conduire

Dans le domaine des loisirs également, les coûts sont rarement invoqués pour expliquer le choix des moyens de transport; le temps de voyage joue par contre un rôle important. Le transport des bagages n'est déterminant pour le choix du TIM que pour un quart des personnes interrogées.

T 5.17 Raisons du choix du moyen de transport pour les loisirs (en %, plusieurs mentions possibles)

	TNM	TIM	TP
Manque d'alternative	21,9	53,5	44,8
Durée du voyage/temps de trajet	49,6	69,2	55,0
Coûts	10,9	15,2	19,5
Sentiment de sécurité	13,0	18,3	27,4
Plaisir de voyager	62,9	38,8	45,8
Grande fiabilité	22,1	34,1	34,4
Transport de bagages; objets encombrants	5,0	24,5	8,5

Base: 13 018 boucles d'un seul motif effectuées pour les loisirs

5.7 Activités de loisirs

Quelles sont les activités de loisirs? Ont-elles une influence sur le comportement en matière de transports?

Les visites, la gastronomie et les activités non sportives de plein air (p. ex. promenades) sont à l'origine de la plupart des déplacements pour les loisirs (environ un cinquième dans chaque cas). La pratique du sport occasionne environ un huitième des déplacements pour les loisirs.

T5.18 Contribution des principales activités de loisirs au total des déplacements pour les loisirs (en %)

Activités	Lu-ve	Sa	Di	Total
Visites	20,4	24,7	22,5	21,5
Gastronomie	23,1	22,3	15,1	21,7
Activités extérieures non sportives	18,2	16,8	28,3	19,6
Activité sportive	12,7	9,4	11,1	11,9
Manifestation sportive comme spectateur	0,3	1,0	0,6	0,4
Médecine/wellness	0,8	0,4	0,1	0,6
Manifestations culturelles/ installations de loisirs	5,0	8,7	6,0	5,8
Sociétés	0,8	1,2	0,2	0,8
Excursion, vacances	0,4	0,6	1,0	0,6
Travail non rémunéré	6,0	5,2	2,8	5,4
Shopping	0,9	1,6	0,3	0,9
Eglise/cimetière	1,1	1,3	5,1	1,8
Activités de loisirs à domicile (par ex. chez des voisins)	2,7	1,7	2,0	2,4
Repas à l'extérieur sans visite gastronomique	1,5	0,7	0,9	1,2
Autre, combinaisons, aucune indication	6,1	4,4	3,9	5,4

Base: 29 124 déplacements pour les loisirs (déplacements aller et boucles depuis et jusqu'à la maison)

Les déplacements courts sont liés généralement à la gastronomie, le bénévolat et aux activités de loisirs à l'intérieur (p. ex. travaux de bricolage chez des connaissances). On relève une proportion plus forte de longs déplacements, exception faite des vacances et des excursions, pour des manifestations culturelles, des événements sportifs fréquentés en spectateur et des visites.

Par rapport aux autres motifs de déplacement, les loisirs occasionnent des parcours plutôt longs, en particulier le week-end. Les déplacements pour les loisirs des jeunes de moins de 18 ans et ceux des personnes de plus de 65 ans sont plus courts, tandis que la génération des actifs vise des destinations plus lointaines. On ne note aucune différence importante entre les femmes et les hommes, ni selon la taille des ménages. Par contre, les distances sont en moyenne plus courtes lorsque aucune voiture n'est à disposition.

T5.19 Distribution des distances des déplacements pour les loisirs (en % des déplacements)

	Jusqu'à 2,0 km	2,1-10,0 km	10,1-20,0 km	> 20,0 km
Visites	33,1	33,2	14,3	19,4
Gastronomie	47,4	29,3	9,6	13,6
Activités extérieures non sportives	42,4	48,2	5,0	4,4
Activité sportive	30,4	41,7	14,1	13,9
Manifestations sportives comme spectateur	26,5	33,8	14,1	25,5
Médecine, wellness	31,4	42,6	19,6	6,4
Manifestations culturelles, installations de loisirs	28,5	34,5	15,3	21,7
Sociétés	40,1	37,2	11,5	11,2
Excursion, vacances	18,4	26,0	11,0	44,6
Travail non rémunéré	47,0	34,9	8,7	9,5
Shopping	29,6	42,9	13,2	14,3
Eglise/cimetière	46,2	32,6	11,9	9,3
Activités loisirs à domicile (par ex. bricoler)	60,9	28,7	5,8	4,5
Repas à l'extérieur sans visite gastronomique	44,0	34,3	10,9	10,9
Autre, combinaisons, aucune indication	34,6	37,4	13,6	14,4

Base: 29 124 déplacements pour les loisirs (déplacements aller et boucles depuis et jusqu'à la maison)

T5.20 Distances parcourues selon les jours de la semaine et les groupes de population (en % des déplacements)

Déplacements pour les loisirs	Jusqu'à 1,0 km	1,1-5,0 km	5,1-10,0 km	10,1-20,0 km	> 20 km
Jours de la semaine*					
Lu-ve	28,7	34,3	14,9	10,8	11,3
Sa	21,7	29,7	15,7	13,2	19,8
Di	17,3	33,1	17,2	13,3	19,1
Sexe*					
Hommes	23,9	32,6	16,0	12,0	15,5
Femmes	26,9	33,8	14,9	11,4	13,1
Age*					
6-17 ans	35,4	33,2	12,7	9,0	9,7
18-25 ans	18,5	30,8	18,0	16,0	16,8
26-65 ans	23,5	33,0	16,0	12,1	15,4
66 ans et plus	27,9	36,0	13,8	9,8	12,4
Voiture à disposition**					
Toujours	20,9	32,7	17,2	13,2	16,0
Sur demande	25,3	32,2	14,6	12,1	15,9
Jamais	29,8	36,4	11,7	10,2	12,0
Taille du ménage*					
1 personne	26,7	32,8	15,4	10,6	14,6
2 personnes	22,7	33,8	15,8	12,4	15,4
3 personnes	25,5	34,7	15,5	11,1	13,2
4 personnes et plus	27,7	32,1	14,6	12,3	13,4
Total	25,4	33,2	15,4	11,7	14,2

* Base: 45 434 déplacements pour les loisirs

** Base: 32 283 déplacements pour les loisirs effectués par des personnes cible avec permis de conduire

5.8 Déplacements professionnels et voyages de service

Avec une part d'environ 6% des déplacements journaliers, les activités professionnelles et les voyages de service ne contribuent que dans une faible proportion à l'intensité des déplacements des personnes. Cependant, la distance moyenne de ces déplacements, supérieure à 30 km, est la plus longue de tous les motifs.

Les hommes actifs effectuent environ trois fois plus de déplacements professionnels et de voyages de service que les femmes, dont les déplacements sont en outre plus courts.

T5.21 Données concernant les déplacements professionnels et les voyages de service

	Hommes	Femmes	Total
Nombre de déplacements par jour ouvrable*	0,34	0,11	0,24
Longueur par déplacement (en km)**	33,8	17,1	30,4
Durée par déplacement (en min.)**	63,8	34,0	57,6
Nombre d'étapes par déplacement**	1,6	1,6	1,6
% de tous les déplacements*	8,8	2,9	6,2
% de la distance journalière*	20,2	5,3	15,3
% de la durée de déplacement*	19,1	4,2	13,3

* Base: 11 594 actifs, les jours ouvrables

** Base: 2932 déplacements professionnels et voyages de service effectués les jours ouvrables par les actifs

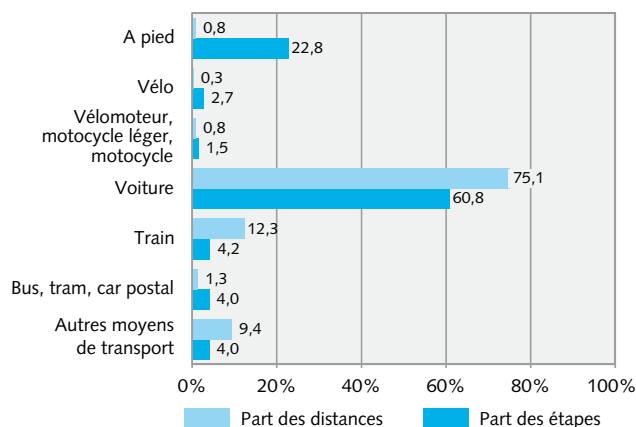
T5.22 Distribution des distances des déplacements (en % des déplacements)

Activ. prof. et voyage de service	Com.-centres agglom. et villes isol.	Autres com. agglom.	Com. rurales	Suisse
Jusqu'à 1,0 km	12,8	9,0	10,1	10,3
1,1–5,0 km	30,0	19,6	22,0	22,9
5,1–10,0 km	16,3	17,6	13,5	15,9
10,1–20,0 km	12,6	14,8	17,3	15,1
Plus de 20,0 km	28,2	39,0	37,2	35,8
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Base: 2926 déplacements professionnels et voyages de service effectués les jours ouvrables par les actifs, avec géocodage valable

La voiture vient en tête des moyens de transport utilisés (61% des étapes, 75% des distances). Les transports publics (train, tram et bus) jouent un rôle très restreint avec 8% des étapes. Même en terme de distance, la part du train n'est que de 12%.

Choix du moyen de transport pour les déplacements professionnels et les voyages de service G 5.8



Base: 4622 étapes pour les activités professionnelles et les voyages de service effectués les jours ouvrables par les actifs

© OFS/ARE

Conformément aux attentes, le critère du temps de voyage domine clairement quand il s'agit de choisir un moyen de transport pour un déplacement professionnel. Les bagages sont assez souvent mentionnés pour justifier le choix de la voiture (probablement par des installateurs ou des réparateurs par exemple).

T5.23 Raisons du choix du moyen de transport pour les déplacements professionnels et les voyages de service (en %, plusieurs mentions possibles)

	TNM	TIM	TP
Manque d'alternative	21	63	43
Durée du voyage/temps de trajet	65	74	56
Coûts	12	12	37
Sentiment de sécurité	4	15	32
Plaisir de voyager	69	23	35
Grande fiabilité	32	37	45
Transport de bagages, objets encombrants	13	42	1

Base: 478 boucles d'un seul motif effectuées par des actifs en déplacement pour activités professionnelles et voyages de service, les jours ouvrables

Chapitre 6

Comportement en matière de transports de différents groupes de population

6.1 Enfants et jeunes

Les écoliers de six à neuf ans entreprennent déjà autant de déplacements journaliers que l'ensemble de la population. Cependant, ils parcourent des distances plus courtes.

La distance et la durée des déplacements journaliers augmentent fortement avec l'âge. Cette évolution s'explique par l'éloignement croissant des lieux de formation et par de nouveaux motifs de déplacement (p. ex. pour le travail dans le cas des apprentis). En revanche, les différences sont moins marquées entre les groupes d'âges pour les déplacements de loisirs et pour les achats.

T 6.1 Données concernant les déplacements des enfants et des jeunes

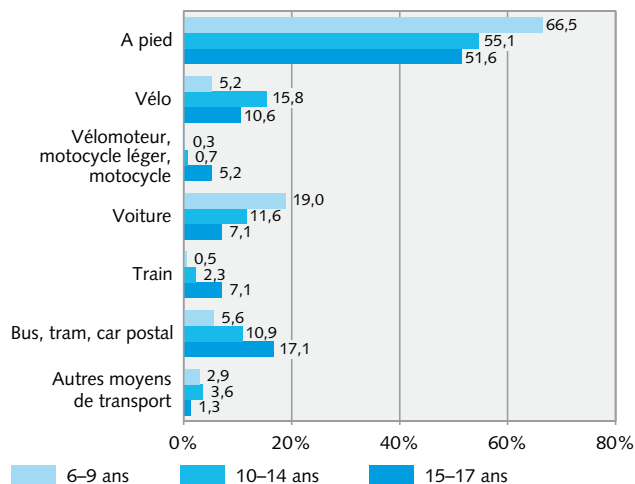
Age	Sexe	Déplacements par jour	Distance journalière (en km)	Durée de déplacement par jour (en min.)
6–9 ans	Garçons	3,6	10,8	70,9
	Filles	3,5	11,7	65,4
10–14 ans	Garçons	3,9	16,9	83,9
	Filles	3,7	15,4	78,4
15–17 ans	Garçons	4,0	30,3	102,2
	Filles	3,8	29,1	110,7

Base: 3301 enfants et jeunes, les jours ouvrables

Les jeunes gens de tous les groupes d'âges vont à pied et à vélo – pour ce dernier, en particulier entre 10 et 14 ans – plus souvent que le reste de la population. La part de la bicyclette diminue ensuite au profit des cyclomoteurs/motocycles légers et des TP. La part des déplacements en voiture est relativement élevée pour les enfants de 6 à 9 ans (19% de toutes les étapes). Il s'agit de déplacements pour rendre service et pour accompagner une personne (p. ex. transports à l'école) et de déplacements pour les achats et les loisirs effectués par des adultes en compagnie des enfants.

Utilisation des moyens de transport (en % du nombre d'étapes par jour)

G 6.1



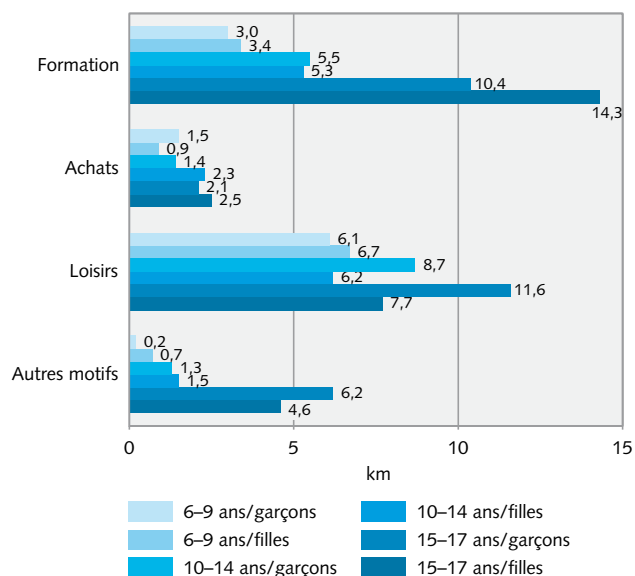
Base: 3301 enfants et jeunes, les jours ouvrables

© OFS/ARE

Chez les jeunes de sexe masculin, la contribution des déplacements pour les loisirs aux distances parcourues s'accroît fortement dès l'âge de 15 ans. En comparaison, les jeunes filles de 15 ans et plus parcourent des distances plus grandes pour la formation et beaucoup plus courtes pour les loisirs.

Importance des motifs de déplacement (distance journalière)

G 6.2



Base: 3301 enfants et jeunes, les jours ouvrables

© OFS/ARE

6.2 Jeunes adultes

Comparativement à l'ensemble de la population, les jeunes adultes, âgés de 18 à 29 ans, effectuent les trajets les plus longs. Cette constatation vaut tout particulièrement pour les hommes de 25 à 29 ans, qui parcourent plus de 56 km par jour et passent presque deux heures quotidiennement en déplacement. En revanche, la mobilité des femmes de 25 ans et plus se rapproche de la moyenne de la population.

T 6.2 Données concernant les déplacements des jeunes adultes

Age	Sexe	Déplacements par jour	Distance journalière (en km)	Durée de déplacement par jour (en min.)
18–24 ans*	Hommes	3,8	53,0	113,2
	Femmes	3,5	43,8	109,6
25–29 ans*	Hommes	3,7	56,5	118,7
	Femmes	3,6	36,4	96,3
Population totale**		3,6	36,5	96,3

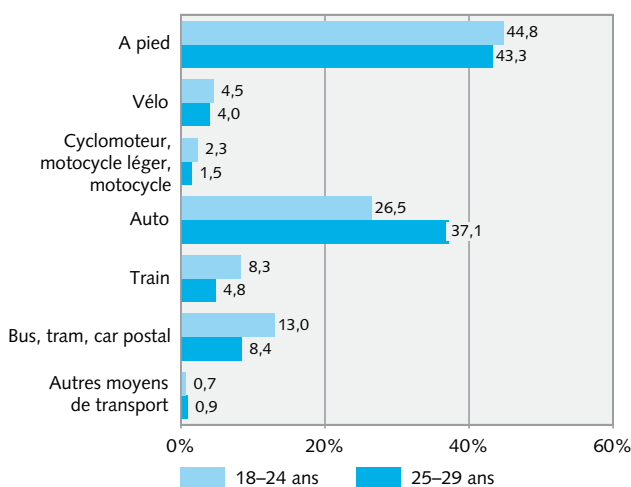
* Base: 2952 jeunes adultes, les jours ouvrables

** Base: 23 781 personnes cible, les jours ouvrables

L'âge se reflète nettement dans le choix des moyens de transport: les jeunes adultes se déplacent proportionnellement moins à pied que les moins de 18 ans (cf. chapitre 6.1). Leur taux d'utilisation des transports publics est aussi plus faible (environ la moitié). Le recours aux motos reste assez insignifiant. Dès l'âge de 25 ans, l'emploi de la voiture atteint la moyenne de l'ensemble de la population.

Utilisation des moyens de transport (nombre d'étapes par jour)

G 6.3



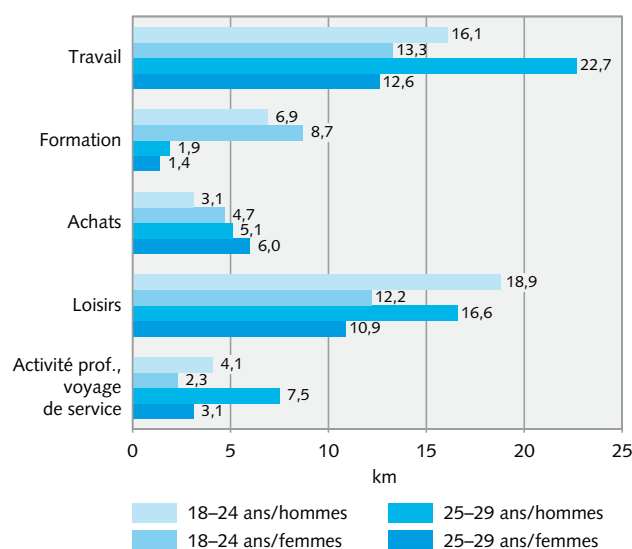
Base: 2952 jeunes adultes, les jours ouvrables

© OFS/ARE

Des différences apparaissent aussi dans les motifs de déplacement: les jeunes hommes parcourent des distances pour le travail et pour les loisirs nettement plus longues que les jeunes femmes. Dès 25 ans, logiquement, l'importance des déplacements pour la formation diminue.

Importance des motifs de déplacement (distance journalière)

G 6.4



Base: 2952 jeunes adultes, les jours ouvrables

© OFS/ARE

6.3 Personnes actives

Les personnes actives, analysées dans ce chapitre, ne représentent pas seulement le principal groupe de population, elles constituent aussi le groupe le plus mobile et celui qui fait le plus usage de la voiture. Néanmoins, des différences existent entre les diverses catégories professionnelles. Les cadres présentent une mobilité supérieure à la moyenne.

T 6.3 Données concernant les déplacements des actifs

Position professionnelle	Déplacements par jour	Distance journalière (en km)	Durée de déplacement par jour (en min.)
Indépendant	4,0	47,0	101,4
Membre actif d'une entreprise familiale	3,9	28,4	67,1
Employé comme cadre supérieur	4,2	63,7	106,9
Employé comme cadre moyen ou inférieur	4,0	55,0	110,7
Employé avec une autre fonction	3,9	45,2	105,8
Total	3,9	48,3	105,8

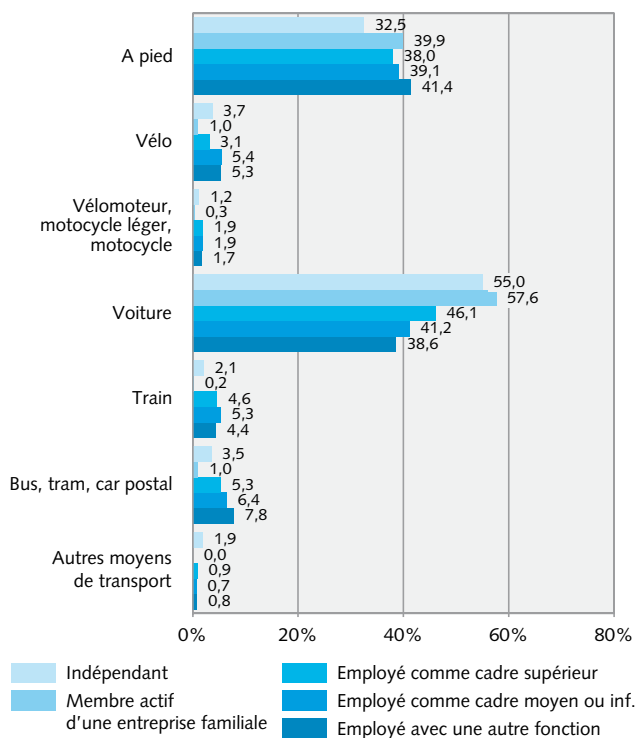
Base: 11 594 actifs, les jours ouvrables

La part des déplacements en voiture la plus élevée revient aux indépendants, tandis que la plus forte part des déplacements en train concerne les cadres inférieurs.

S'agissant des motifs de déplacement, il apparaît que les cadres (en particulier de niveau supérieur) parcourent des distances supérieures à la moyenne pour se rendre au travail, pour leurs activités professionnelles et pour les loisirs, tandis que les membres de la famille qui travaillent dans l'entreprise familiale effectuent les distances les plus courtes pour se rendre à leur lieu de travail.

Utilisation des moyens de transport (nombre d'étapes par jour)

G 6.5

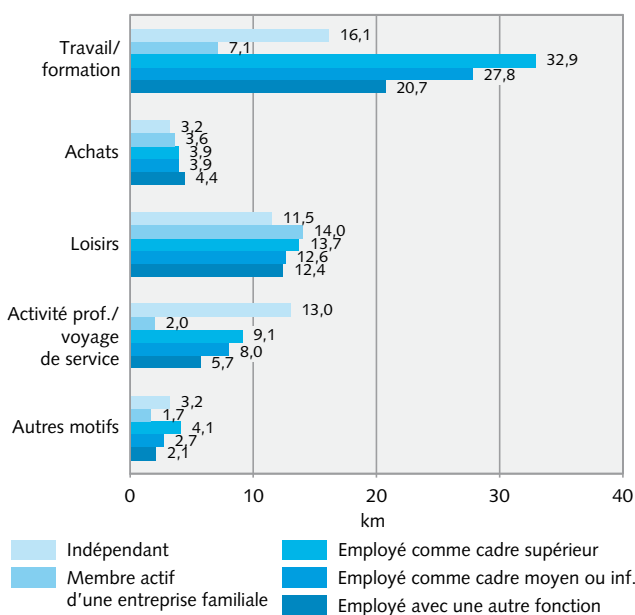


Base: 11 594 actifs, les jours ouvrables

© OFS/ARE

Importance des motifs de déplacement (distance journalière)

G 6.6



Base: 11 594 actifs, les jours ouvrables

© OFS/ARE

6.4 Personnes au foyer

Les femmes et les hommes au foyer effectuent moins de déplacements et parcourent des distances nettement plus courtes que la moyenne de la population. En revanche, leurs déplacements pour les achats et les loisirs sont un peu plus longs.

Les distances que parcourent les personnes au foyer atteignent environ les deux tiers des distances parcourues par les femmes actives et moins de la moitié de celles enregistrées pour les hommes actifs. Ces derniers présentent en effet les plus longs déplacements du fait de leur taux d'occupation plus élevé et des distances cumulées pour se rendre à leur travail supérieures de plus de 70% en moyenne à celles des femmes actives.

T6.4 Données concernant les déplacements des personnes au foyer

	Déplacements par jour	Distance journalière (en km)	Durée de déplacement par jour (en min.)
Femmes et hommes au foyer*	3,3	25,1	82,0
Hommes actifs**	3,9	56,9	114,0
Femmes actives**	3,9	37,0	95,0
Population totale***	3,6	36,5	96,3

* Base: 1590 femmes et hommes au foyer, les jours ouvrables

** Base: 11 594 actifs, les jours ouvrables

*** Base: 23 781 personnes cible, les jours ouvrables

La disponibilité d'une voiture est élevée: 70% des personnes au foyer disposent en permanence d'une voiture, contre plus de 75% des actifs. Cette situation se répercute dans la forte utilisation de la voiture: près de quatre étapes sur dix sont couvertes en voiture, soit quatre fois plus environ qu'avec les transports publics. Les femmes et les hommes au foyer ont plus rarement un abonnement des TP. Rappelons à titre comparatif que les femmes actives ont beaucoup plus souvent un abonnement des TP que les hommes, bien qu'elles disposent aussi très largement d'une voiture.

T6.5 Disponibilité d'une voiture et d'un abonnement des TP, utilisation des moyens de transport

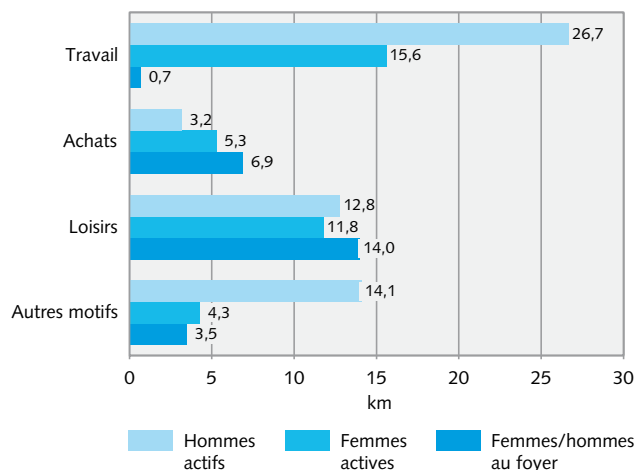
	Personnes au foyer	Actifs	
		Hommes	Femmes
Voiture et abo. TP à disposition (en %)			
Voiture toujours disponible*	71,9	85,2	76,3
Voiture disponible sur demande*	23,3	11,9	18,1
Voiture jamais disponible*	4,8	2,9	5,7
Abo. TP**	36,3	39,6	51,0
Choix du moyen de transport (en % des étapes, les jours ouvrables)**			
TP	5,5	10,0	12,4
A pied	45,2	35,7	44,3
Vélo	6,1	4,7	5,3
Voiture	42,6	45,8	36,9

* Base: 10 550 actifs et 1249 femmes et hommes au foyer avec permis de conduire, les jours ouvrables

** Base: 11 594 actifs, 1590 femmes et hommes au foyer, les jours ouvrables

Importance des motifs de déplacement (distance journalière)

G 6.7



Base: 11 594 actifs les jours ouvrables; 1590 femmes/hommes au foyer les jours ouvrables

© OFS/ARE

6.5 Personnes de 65 ans et plus

A partir de 65 ans, la mobilité décroît progressivement. Ce phénomène se lit dans tous les indicateurs de mobilité: taux de mobilité, nombre de déplacements, distance journalière et durée des déplacements. Ces valeurs sont déjà inférieures à la moyenne de la population dans le groupe des 65–69 ans.

Le schéma de mobilité est caractéristique en termes de motifs de déplacement: les loisirs sont la raison principale pour se déplacer. Le nombre d'étapes couvertes au titre des loisirs par les personnes de 65 ans et plus dépasse légèrement celui des plus jeunes, les distances parcourues étant toutefois plus courtes (cf. CD).

T 6.6 Données concernant les déplacements des personnes de 65 ans et plus

Age	Déplacements par jour	Distance journalière (en km)	Durée de déplacement par jour (en min.)	Taux de mobilité (en %)
65–69 ans	2,8	27,3	91,6	84,4
70–74 ans	2,6	24,0	84,6	83,2
75–79 ans	2,2	18,5	73,7	77,8
80 ans et plus	1,9	13,8	56,0	69,8

Base: 6818 personnes cible, tous les jours

Les rôles types traditionnels perdurent aussi à l'âge de la retraite: la part des déplacements pour les achats est ainsi généralement plus grande chez les femmes. Quant aux déplacements en voiture, ils dominent nettement chez les hommes, surtout à partir de 70 ans.

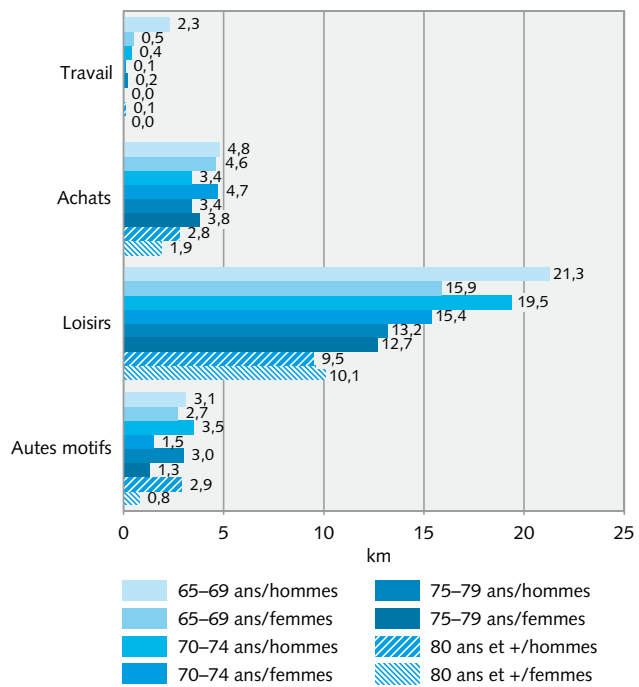
La part des étapes à pied est prépondérante chez les personnes âgées tout comme chez les enfants et les jeunes adultes. L'âge venant, la part des transports publics dans les déplacements urbains augmente, tandis que l'utilisation de la voiture se limite toujours plus au rôle de passager.

T 6.7 Utilisation des moyens de transport (en % du nombre d'étapes par jour)

Age	Sexe	A pied	Vélo	Cyclomoteur, motorcycle léger, motorcycle	Voiture	Train	Bus, tram, car postal	Autre
65–69 ans	Hommes	44,6	2,8	1,4	42,3	2,3	5,6	1,1
	Femmes	51,4	3,5	0,1	34,5	3,4	6,3	0,9
70–74 ans	Hommes	48,7	4,2	0,7	36,7	2,4	6,7	0,5
	Femmes	58,7	2,4	0,0	25,9	2,8	9,4	0,7
75–79 ans	Hommes	49,5	2,1	1,1	36,8	1,7	7,6	1,2
	Femmes	58,8	2,3	0,2	23,9	2,3	11,3	1,2
80 ans et plus	Hommes	54,4	1,0	0,3	29,2	1,9	12,5	0,7
	Femmes	63,7	1,6	0,0	18,8	3,5	11,0	1,3

Base: 6818 personnes cible, tous les jours

Importance des motifs de déplacements (distance journalière)

G 6.8


Base: 6818 personnes cible, tous les jours

© OFS/ARE

Chapitre 7

Disparités spatiales de la mobilité

7.1 Régions linguistiques

La population suisse alémanique se déplace en moyenne plus loin. Elle est par conséquent plus longtemps en déplacement, mais elle utilise davantage le vélo et les transports publics que la population des parties romande et italophone du pays. Outre la diversité des mentalités dans les régions linguistiques, la structure de l'habitat et de la population ainsi que l'offre des transports publics influencent probablement ces disparités.

Les Suisses alémaniques, hommes et femmes, possèdent en moyenne un peu moins de voitures, mais par contre nettement plus de vélos et davantage d'abonnements généraux et demi-tarifs.

Ces différences se manifestent concrètement dans le choix des moyens de transport: la part des étapes parcourues en voiture est de 35% en Suisse alémanique, contre 41% en Suisse romande et près de 49% en Suisse italienne. Néanmoins, la distance journalière est la plus élevée en Suisse alémanique.

T7.1 Panorama des données selon les régions linguistiques

	CH-A	CH-F	CH-I	Suisse
Indicateurs de la mobilité*				
Nombre de déplacements par jour	3,3	3,4	3,1	3,3
Distance journalière (en km)	38,9	34,4	26,7	37,3
Durée de déplacement par jour (en min.)	100,7	91,3	81,1	97,6
Taux de mobilité (en %)	89,4	88,9	86,5	89,2
Motif de déplacement (en % de la distance totale)*				
Travail	23,8	21,7	25,1	23,4
Formation	3,7	4,8	5,8	4,0
Achats	11,1	12,0	15,4	11,4
Loisirs	45,3	43,1	40,7	44,7
Services et accompagnement	1,0	2,8	1,8	1,4
Activité professionnelle, voyage de service	8,6	9,1	3,8	8,6
Non déterminé/autres	6,5	6,6	7,4	6,6
Disponibilité de véhicules et d'abonnements (en %)				
Avec voiture**	80,2	83,1	86,0	81,2
Avec vélo**	74,9	59,7	57,3	70,6
Avec AG***	7,0	4,6	2,3	6,2
Avec abo. demi-tarif***	31,3	15,0	9,0	26,5
Avec autres abo. annuels TP***	5,9	7,5	5,8	6,2

* Base: 33 321 personnes cible avec géocodage valable

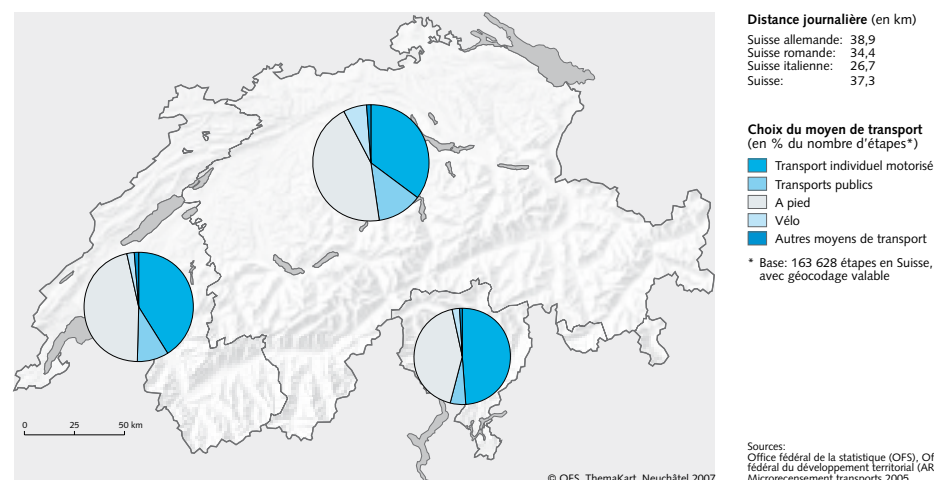
** Base: 31 872 ménages avec géocodage valable

*** Base: 71 066 personnes avec géocodage valable

Région linguistique romanche: voir le CD-ROM

Choix du moyen de transport selon les régions linguistiques, 2005

G 7.1



7.2 Grandes régions

La comparaison des sept grandes régions de Suisse permet d'avoir une image plus nuancée de l'intensité du trafic. Cette intensité dépend toutefois aussi de la part plus ou moins grande qu'y occupent les espaces ruraux.

Il faut noter les distances journalières relativement basses relevées au Tessin et dans la Région lémanique. La population de l'Espace Mittelland parcourt quant à elle les plus longues distances, tandis que celle de la région de Zurich se déplace le plus longtemps.

Les motifs de déplacement diffèrent peu, contrairement à la disponibilité des véhicules et des abonnements de TP: dans la grande région de Zurich, les abonnements généraux, demi-tarifs et annuels sont bien plus répandus qu'en moyenne suisse. Le Tessin recense le plus de voitures et le moins de vélos par personne.

Ces différences se reflètent, sans surprise, également dans le choix des moyens de transport. Mesurée en nombre d'étapes, la part des TP atteint sa valeur maximale (18%) dans la grande région zurichoise. La Suisse du Nord-Ouest suit avec 13%, alors que le Tessin présente le taux le plus faible (5%).

T7.2 Panorama des données selon les grandes régions

	Région lémanique	Espace Mittelland	Nord-ouest de la Suisse	Zurich	Suisse orientale	Suisse centrale	Tessin	Suisse
Indicateurs de la mobilité*								
Nombre de déplacements par jour	3,3	3,3	3,3	3,2	3,3	3,3	3,1	3,3
Distance journalière (en km)	33,3	40,8	37,7	38,2	37,9	38,5	26,3	37,3
Durée de déplacement par jour (en min.)	91,4	100,3	100,3	102,9	94,8	101,6	79,9	97,6
Taux de mobilité (en %)	89,1	88,7	90,0	89,4	89,3	89,6	86,5	89,2
Motif de déplacement (en % de la distance totale)*								
Travail	22,4	21,0	25,4	25,5	23,0	24,3	25,8	23,4
Formation	4,6	3,8	3,1	4,0	3,9	3,9	6,0	4,0
Achats	11,9	11,2	13,4	10,8	10,7	9,9	14,1	11,4
Loisirs	43,4	46,4	41,8	45,8	43,3	47,7	41,1	44,7
Services et accompagnement	2,6	1,2	0,9	0,7	1,5	1,3	1,9	1,4
Activité professionnelle, voyage de service	8,4	10,0	6,3	7,4	10,7	8,8	3,4	8,6
Non déterminé/autres	6,6	6,4	8,9	5,8	6,9	4,1	7,7	6,6
Disponibilité de véhicules et d'abonnements (en %)								
Avec voiture**	82,5	82,4	78,8	75,8	83,7	83,6	86,3	81,2
Avec vélo**	58,7	73,7	73,6	70,8	77,7	77,7	57,3	70,6
Avec AG***	4,8	8,1	5,3	8,1	5,6	5,3	2,2	6,2
Avec abo. demi-tarif***	17,2	26,2	29,0	36,2	27,5	30,9	8,8	26,5
Avec autres abo. annuels TP***	7,4	4,8	6,8	9,3	3,8	4,9	5,9	6,2

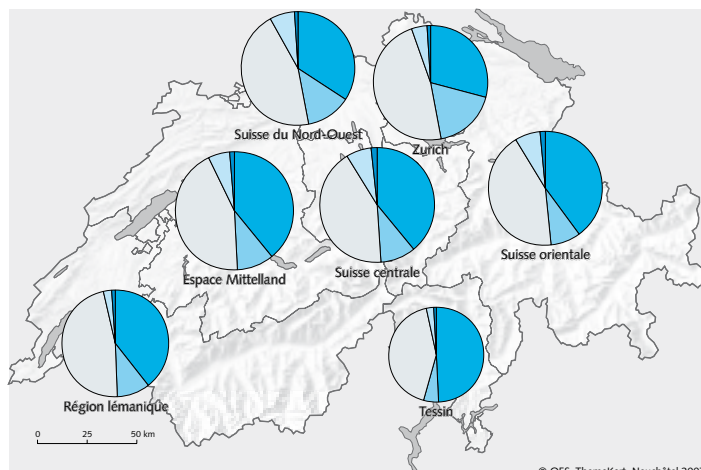
* Base: 33 321 personnes cible avec géocodage valable

** Base: 31 872 ménages avec géocodage valable

*** Base: 71 066 personnes, avec géocodage valable

Choix du moyen de transport selon les grandes régions, 2005

G 7.2



Distance journalière (en km)

Région lémanique:	33,3
Espace Mittelland:	40,8
Suisse du Nord-Ouest:	37,7
Zurich:	38,2
Suisse orientale:	37,9
Suisse centrale:	38,5
Tessin:	26,3
Suisse:	37,3

Choix du moyen de transport (en % du nombre d'étapes*)

Transport individuel motorisé	
Transports publics	
A pied	
Vélo	
Autres moyens de transport	

* Base: 163 628 étapes en Suisse, avec géocodage valable

Sources: Office fédéral de la statistique (OFS), Office fédéral du développement territorial (ARE), Microrecensement transports 2005

7.3 Régions urbaines et régions rurales

La distinction entre l'habitat urbain et rural explique en partie aussi la disparité des indicateurs de la mobilité.

Dans les régions urbaines, les distances journalières parcourues par habitant sont nettement inférieures à celles des régions rurales. Cette observation vaut surtout pour les communes-centres, tandis que la population des communes d'agglomération plus éloignées parcourt des distances presque aussi longues que la population des régions rurales.

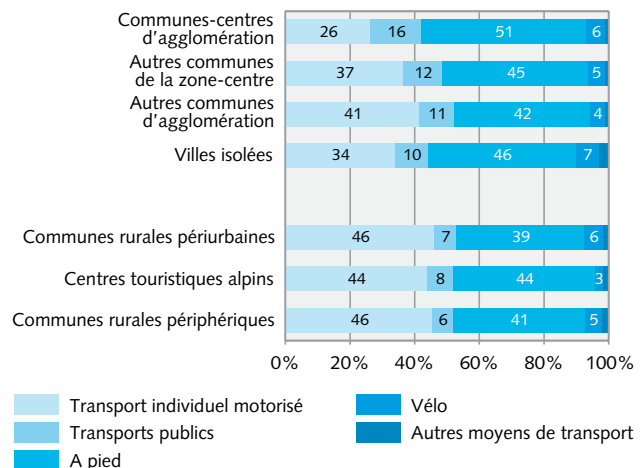
La répartition des motifs de déplacement diffère peu selon l'espace considéré. On notera toutefois que les habitants des centres touristiques alpins, par exemple, réalisent moins de déplacements pour les loisirs et pour la formation, mais une proportion bien plus élevée de déplacements professionnels et de voyages de service.

Les communes-centres se distinguent nettement s'agissant de la disponibilité de véhicules et d'abonnements. Leurs populations ont beaucoup moins de voitures (et aussi moins de vélos), mais plus fréquemment un abonnement des transports publics qu'en moyenne. Les différences entre les espaces ruraux périphérique et périurbain sont faibles.

Le choix des moyens de transport présente une structure analogue: les parts des déplacements en TP, à pied et à vélo sont largement supérieures à la moyenne dans les agglomérations, tout particulièrement dans les communes-centres, et nettement inférieures dans l'espace rural.

Choix du moyen de transport selon le type d'espace (nombre d'étapes)

G 7.3



Base: 163 628 étapes en Suisse, avec géocodage valable

© OFS/ARE

T7.3 Panorama des données selon le type d'espace

	Espace urbain				Espace rural			Suisse
	Com.-centres d'agglomération	Autres com. de la zone-centre	Autres com. d'agglomération	Villes isolées	Com. rurales périurbaines	Centres touristiques alpins	Com. rurales périphériques	
Indicateurs de la mobilité*								
Nombre de déplacements par jour	3,3	3,3	3,3	3,2	3,3	3,4	3,2	3,3
Distance journalière (en km)	33,0	34,6	39,0	35,9	41,7	41,3	40,7	37,3
Durée de déplacement par jour (en min.)	98,5	92,1	98,2	85,9	99,2	110,0	97,9	97,6
Taux de mobilité (en %)	90,3	88,7	89,3	91,2	88,2	85,5	86,8	89,2
Motif de déplacement (en % de la distance totale)*								
Travail	23,5	23,3	24,9	24,0	22,1	24,4	18,8	23,4
Formation	4,0	4,1	3,5	5,8	4,3	1,9	4,8	4,0
Achats	10,4	11,7	11,8	27,3	11,2	13,4	12,3	11,4
Loisirs	46,4	45,6	43,9	26,6	43,5	38,4	49,6	44,7
Services et accompagnement	1,3	1,5	1,3	0,2	1,6	0,1	1,3	1,4
Activité professionnelle, voyage de service	6,9	9,1	8,4	1,3	10,3	11,3	9,2	8,6
Non déterminé/autres	7,5	4,8	6,1	14,8	7,1	10,5	4,1	6,6
Disponibilité de véhicules et d'abonnements (en %)								
Avec voiture**	66,9	83,9	87,8	81,4	89,8	85,3	86,9	81,2
Avec vélo**	63,7	70,4	73,4	76,9	77,0	69,6	70,8	70,6
Avec AG***	8,8	5,3	5,5	3,8	5,0	4,8	6,2	6,2
Avec abo. demi-tarif***	29,1	26,6	27,0	33,9	23,2	27,7	21,7	26,5
Avec autres abo. annuels TP***	9,6	7,1	6,0	2,8	2,8	2,1	3,1	6,2

* Base: 33 321 personnes cible avec géocodage valable

** Base: 31 872 ménages avec géocodage valable

*** Base: 71 066 personnes, avec géocodage valable

7.4 Agglomérations

Si l'on considère les agglomérations (y c. leurs communes-centres) un peu plus précisément, certaines différences peuvent apparaître.

Certes, les indicateurs de la mobilité ne diffèrent que peu entre les cinq principales agglomérations, les agglomérations moyennes (plus de 50'000 habitants) et les petites agglomérations. La distance journalière relativement faible relevée à Genève et à Bâle est cependant liée à la situation frontalière de ces villes, puisque nous ne présentons ici que les distances parcourues sur le territoire national.

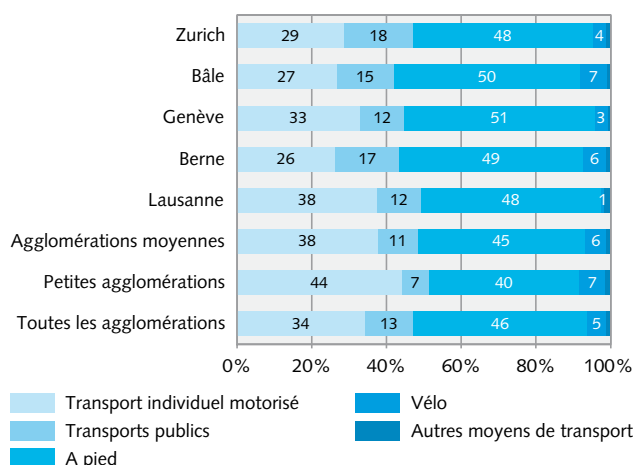
Si les ménages des agglomérations de Genève et de Lausanne et ceux des agglomérations de moyenne et de petite tailles disposent plus souvent d'une voiture, les abonnements des TP et les vélos sont plus répandus dans les grandes agglomérations de Suisse alémanique. Les différences sont particulièrement marquées s'agissant des abonnements demi-tarif: une personne sur trois en possède un à Zurich, contre une personne sur huit à Genève.

Cette situation se traduit également dans l'utilisation des moyens de transport. Les habitants des agglomérations vont à pied (Genève détient le record avec 51% de toutes les

étapes) ou recourent aux TIM (les maxima sont enregistrés à Lausanne avec 38% et dans les petites agglomérations avec 44%). Zurich et Berne présentent la plus forte utilisation de TP, tandis que le vélo revêt une importance supérieure à la moyenne à Bâle, à Berne et dans les petites agglomérations.

Choix du moyen de transport selon les agglomérations (nombre d'étapes)

G 7.4



Base: 127 607 étapes en Suisse effectuées par des personnes domiciliées dans une agglomération

© OFS/ARE

T7.4 Panorama des données selon les agglomérations

	Grandes agglomérations					Agglo. moyennes	Petites agglo.	Toutes les agglo.
	Zurich	Bâle	Genève	Berne	Lausanne			
Indicateurs de la mobilité*								
Nombre de déplacements par jour	3,2	3,3	3,4	3,2	3,3	3,3	3,3	3,3
Distance journalière (en km)	37,6	28,6	24,6	41,0	38,4	36,9	39,0	35,8
Durée de déplacement (en min.)	102,8	97,6	81,6	106,1	95,7	97,5	94,4	97,1
Taux de mobilité (en %)	89,5	89,7	89,1	90,3	88,8	89,7	89,5	89,6
Motif de déplacement (en % de la distance totale)*								
Travail	25,4	27,9	22,3	20,9	22,4	23,6	24,6	24,1
Formation	3,7	2,0	5,2	3,4	4,9	3,6	4,4	3,8
Achats	10,9	13,9	14,3	9,5	10,8	10,5	12,1	11,3
Loisirs	45,7	44,4	42,3	48,6	41,8	46,4	42,5	45,1
Services et accompagnement	0,8	1,4	2,9	0,7	2,7	1,1	1,7	1,3
Activité professionnelle, voyage de service	7,6	5,0	5,7	9,5	10,4	8,2	8,9	8,0
Non déterminé/autres	5,9	5,5	7,3	7,5	7,1	6,5	5,8	6,4
Disponibilité de véhicules et d'abonnements (en %)								
Avec voiture**	75,4	69,1	77,8	72,6	78,5	81,6	86,1	78,6
Avec vélo**	68,6	69,7	57,0	72,6	50,4	71,6	75,7	68,9
Avec AG***	7,8	4,7	3,7	11,8	5,2	7,1	5,3	6,7
Avec abo. demi-tarif***	35,8	28,3	12,5	37,8	18,0	28,1	23,8	27,7
Avec autres abo. annuels TP***	9,8	11,3	11,1	8,9	7,6	5,6	3,6	7,5

Les agglomérations sont considérées ici avec leurs communes-centres

* Base: 25 279 personnes cible domiciliées dans une agglomération

** Base: 24 450 ménages domiciliés dans une agglomération

*** Base: 52 910 personnes domiciliées dans une agglomération

7.5 Comportement en matière de transports dans les villes

En comparant les grandes villes (Zurich, Bâle, Genève, Berne et Lausanne) aux autres communes-centres d'agglomération, on observe peu de différences dans les indicateurs de la mobilité. Ces variations sont de surcroît difficiles à interpréter. Dans les deux cas, les déplacements sont en moyenne plus nombreux, les distances parcourues plus grandes et la durée des déplacements moins longue pour les ménages motorisés que pour ceux qui n'ont pas de voiture.

T7.5 Indicateurs de la mobilité et motifs de déplacement

	5 grandes villes		Autres com.-centres d'agglom.	
	avec voiture	sans voiture	avec voiture	sans voiture

Indicateurs de la mobilité

Nombre de déplacements par jour	3,4	3,2	3,4	3,0
Distance journalière (en km)	31,1	28,6	36,9	28,9
Durée de déplacement (en min.)	98,7	103,6	96,6	98,0
Taux de mobilité (en %)	91,4	89,2	90,8	86,4

Motif de déplacement (en % de la distance totale)

Travail	21,4	19,8	25,1	27,1
Formation	3,5	4,1	4,2	4,6
Achats	11,0	11,0	9,9	10,0
Services et accompagnement	1,9	0,2	1,4	0,5
Activité prof., voyage de service	7,3	3,8	8,1	4,4
Loisirs	47,6	52,4	44,9	41,4
Non déterminé	7,3	8,6	6,5	11,9

Base: 10 577 personnes cible domiciliées dans une commune-centre d'agglomération

Quels sont les motifs de déplacement vers les villes? Dans les grandes villes, les principaux flux de trafic venant de l'extérieur (trafic supralocal) découlent des déplacements pour le travail et pour les loisirs (à raison de plus d'un tiers dans chaque cas). Les villes sont donc également très attractives comme destinations de loisirs, cette remarque s'appliquant également aux centres de moyenne et de petite tailles.

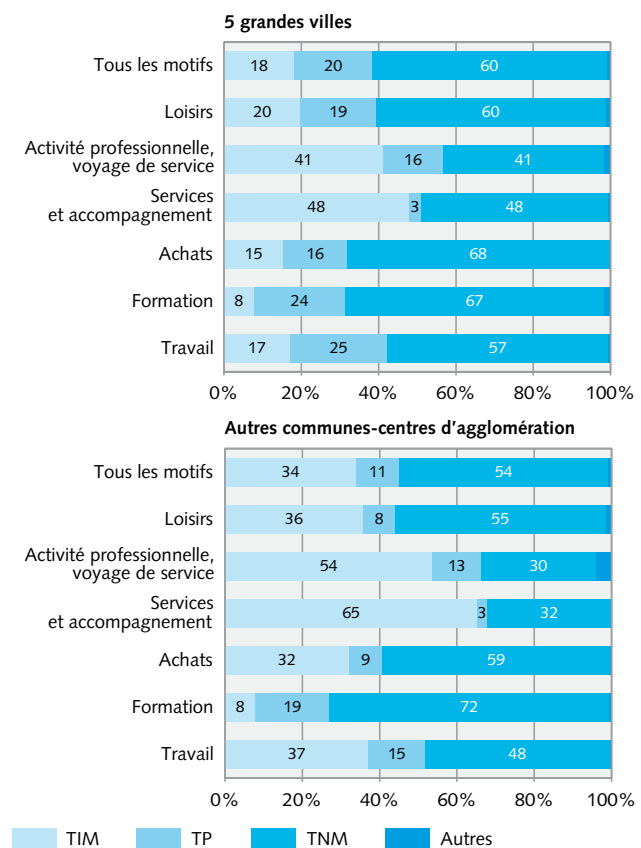
La population des cinq grandes villes présente, pour l'ensemble des motifs de déplacement, des pourcentages de transports en voiture nettement plus faibles et des valeurs par conséquent plus fortes pour les TP et la mobilité douce que la population des autres centres. En d'autres termes, la population des grandes villes profite plus qu'en moyenne des bonnes liaisons offertes par les transports publics. La part des étapes en TP est même plus importante que celle en TIM par la population des grandes villes.

T7.6 La ville en tant que destination du trafic (en % du nombre de déplacements)

	5 grandes villes		Autres com.-centres d'agglom.	
	trafic local	t. supra-local	trafic local	t. supra-local
Travail	22,2	35,0	21,9	30,2
Formation	7,6	6,0	9,7	5,6
Achats	25,3	14,0	23,9	19,1
Services et accompagnement	1,6	1,7	2,0	1,8
Activité prof., voyage de service	2,4	5,8	2,2	4,6
Loisirs	39,2	35,3	38,2	36,7
Non déterminé	1,5	2,2	2,1	2,1
Tous les motifs	100,0	100,0	100,0	100,0

Base: 41 090 déplacements en Suisse à destination d'une commune-centre d'agglomération

Choix du moyen de transport (nombre d'étapes) G 7.5



Base: 56 152 étapes en Suisse effectuées par des personnes cible domiciliées dans une commune-centre d'agglomération

© OFS/ARE

7.6 Analyses de l'accessibilité et autres utilisations du géocodage

Pour la première fois lors du microrecensement 2005, les lieux de destination ont été géocodés, c'est-à-dire qu'on a enregistré en plus leurs coordonnées géographiques. Le présent chapitre illustre par quelques exemples les possibilités d'analyses qui en résultent.

Il est ainsi possible d'étudier dans le détail les interactions entre la structure territoriale et le comportement en matière de transports. On peut examiner l'accessibilité des services et des installations de loisirs (p. ex. l'accessibilité des centres commerciaux, des restaurants, de la poste, de l'offre des TP et de la desserte routière, etc.). On peut en outre établir des liens entre le comportement en matière de transports et des indicateurs structurels comme la densité de la population ou la densité de l'habitat et de l'infrastructure.

Parmi les nombreuses possibilités d'analyses qu'offre le géocodage, on a étudié le comportement en semaine en fonction de la distance à vol d'oiseau entre le lieu de domicile et l'arrêt des TP le plus proche (en ne distinguant toute-

fois ni les moyens de transport ni les cadences de passages). Comme l'on pouvait s'y attendre, les abonnements des TP sont d'autant plus rares et les voitures d'autant plus fréquentes par ménage que l'arrêt des TP est éloigné du domicile. On observe un effet semblable quant au choix des moyens de transport: lorsqu'un arrêt des TP est à proximité, les distances journalières parcourues à pied et en TP augmentent, tandis que celles en TIM diminuent. Il est aussi intéressant de constater que la distance journalière et la durée des déplacements augmentent nettement à mesure que croît la distance entre le domicile et le premier arrêt des transports publics.

Les deux cartes suivantes présentent, à titre d'exemple, les lieux de destination visités lors du jour de référence. Non seulement le TIM couvre davantage de destinations, mais celles-ci se répartissent de manière plus uniforme dans l'espace. En revanche, les destinations atteintes à l'aide des TP se concentrent davantage sur les grands centres.

T7.7 Comportement en matière de transports selon l'accessibilité des arrêts des TP (jours ouvrables)

	Distance à vol d'oiseau entre le domicile et l'arrêt des TP le plus proche					Total
	0 à 0,15 km	de 0,15 à 0,3 km	de 0,3 à 0,5 km	de 0,5 à 1 km	plus de 1 km	
Indicateurs de la mobilité*						
Nombre de déplacements par jour	3,6	3,6	3,6	3,6	3,4	3,6
Distance journalière (en km)	34,2	35,5	38,2	43,2	44,7	36,4
Durée de déplacement (en min.)	96,1	95,4	95,8	99,7	109,2	96,4
Taux de mobilité (en %)	91,9	91,8	91,7	90,1	86,3	91,5
Disponibilité de véhicules et d'abonnements (en %)						
Avec voiture**	74,7	79,8	87,6	89,5	90,5	80,2
Avec vélo**	66,2	71,7	75,4	77,7	77,9	70,9
Avec AG***	6,9	6,3	6,0	6,0	5,6	6,4
Avec abo. demi-tarif***	27,8	28,8	27,3	25,8	21,0	27,7
Avec autres abo. annuels TP***	8,4	6,8	4,3	3,6	2,3	6,5
Choix des moyens de transport (en % de la distance totale)*						
Transport individuel motorisé	62,4	65,3	67,9	68,8	71,8	65,3
Transports publics	26,0	24,0	20,8	17,7	22,5	23,4
A pied	6,2	5,8	5,3	4,7	3,8	5,7
Vélo	2,8	2,3	2,3	2,1	1,3	2,4
Autres	2,6	2,5	3,7	6,7	0,7	3,2

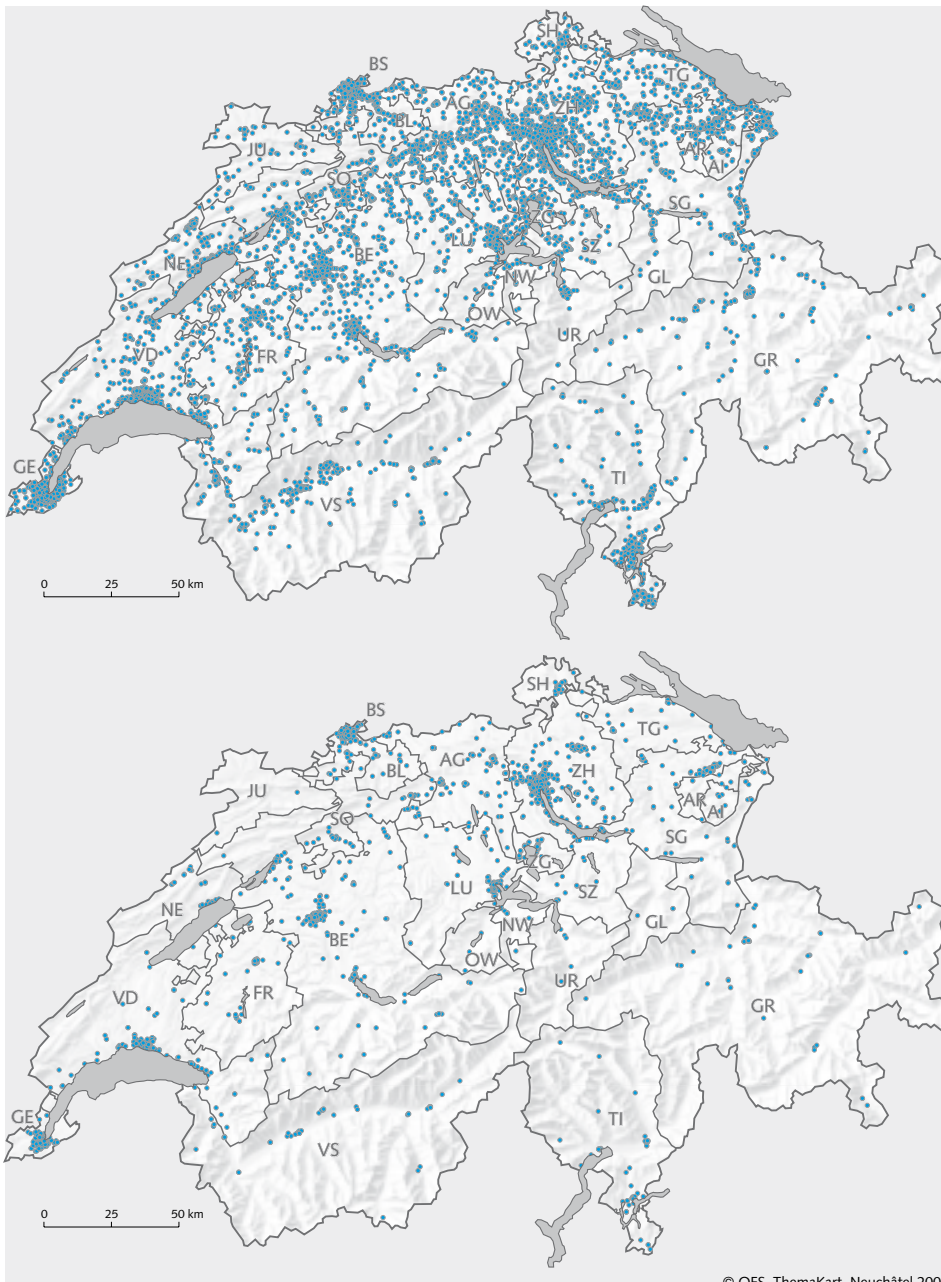
* Base: 21 093 personnes cible les jours ouvrables, avec géocodage au niveau de l'adresse

** Base: 28 426 ménages avec géocodage au niveau de l'adresse

*** Base: 62 483 personnes de 6 ans et plus, avec géocodage au niveau de l'adresse

Lieux de destination, 2005

G 7.6

**En transport individuel motorisé**

Base: 12 394 déplacements aller

En transports publics

Base: 2 766 déplacements aller

Sources:
Office fédéral de la statistique (OFS),
Office fédéral du développement
territorial (ARE)

© OFS, ThemaKart, Neuchâtel 2007

Chapitre 8

Evolution des transports et modifications du comportement en matière de transports

8.1 Indicateurs de la mobilité

Quelle a été l'évolution des principaux indicateurs de la mobilité depuis le microrecensement de 1984? Les pages suivantes présentent les séries chronologiques de quelques-uns de ces indicateurs.

Pour permettre des comparaisons, seules les personnes de plus de 10 ans ont pu être prises en considération. Par conséquent, les chiffres pour 2005 peuvent différer légèrement de ceux présentés dans les chapitres précédents. Les méthodes d'enquête ont été affinées à chaque microrecensement (cf. chapitre 1), si bien que les étapes courtes, notamment, ont été mieux saisies dans les derniers relevés.

Si les distances journalières par personne ont fortement augmenté depuis 1984, elles sont restées pratiquement constantes pour la première fois entre 2000 et 2005. Les distances en transport individuel motorisé ont même très légèrement diminué, alors que celles en train ont augmenté de manière notable. La diminution des distances journalières parcourues à vélo est étonnamment marquée. Simultanément, la marche continue de croître fortement (en partie du fait de la méthode d'enquête).

La durée des déplacements a en revanche constamment augmenté depuis 1984, même si sa progression depuis 2000 est proportionnellement la plus faible. La règle selon laquelle la population consacrerait toujours le même temps en déplacement, mais sur de plus grandes distances, ne s'applique donc pas à la Suisse.

Le taux de mobilité, après une augmentation en 1994, est resté pratiquement constant depuis lors.

Malgré la stabilisation des distances parcourues en voiture par personne, le trafic routier dans son ensemble (véhicules-kilomètres) a continué d'augmenter depuis 2000. Cette évolution s'explique par la croissance de la population et par un taux d'occupation des véhicules en léger recul.

T 8.1 Modification des indicateurs de mobilité de 1984 à 2005

Indicateurs par personne et par jour	Lu-ve	Sa	Di	Tous
Distance (en km)				
1984	26,0	30,2	45,1	29,4
1989	31,5	36,6	36,7	33,1
1994	33,7	35,8	33,9	34,0
2000	37,7	41,3	37,2	38,1
2005	37,7	44,7	34,2	38,2
Durée de déplacement (en min.)				
1984	69,0	71,7	71,5	69,6
1989	77,1	77,0	77,7	77,4
1994	83,3	85,1	84,7	83,8
2000	93,9	101,1	87,0	94,0
2005	97,6	108,6	91,9	98,4
Taux de mobilité (en %)				
1984	85,5	83,2	74,0	83,5
1989	84,2	81,2	74,4	82,4
1994	90,4	87,4	79,1	88,2
2000	91,7	90,5	81,0	90,0
2005	91,1	89,4	78,9	89,1

Base 2005: 32 008 personnes cible à partir de 10 ans

T 8.2 Modification des indicateurs de mobilité sur la base de 1984 (indice 1984 = 100)

	Lu-ve	Sa	Di	Tous
1984 à 1989				
Distance	121,2	121,2	81,4	112,6
Durée de déplacement	111,7	107,4	108,7	111,2
Taux de mobilité	98,5	97,6	100,5	98,7
1984 à 1994				
Distance	129,6	118,5	75,2	115,6
Durée de déplacement	120,7	118,7	118,5	120,3
Taux de mobilité	105,7	105,0	106,9	105,6
1984 à 2000				
Distance	145,0	136,8	82,5	129,6
Durée de déplacement	136,1	141,0	121,7	135,1
Taux de mobilité	107,3	108,8	109,5	107,8
1984 à 2005				
Distance	144,9	148,0	75,9	130,0
Durée de déplacement	141,4	151,4	128,5	141,3
Taux de mobilité	106,5	107,4	106,7	106,7

Base 2005: 32 008 personnes cible à partir de 10 ans

T 8.3 Prestations kilométriques par personne et par an selon le moyen de transport (en km)

	A pied	Vélo	Cyclomoteur	Motocycle	Voiture	Bus/tram	Car postal	Train	Autres	Total
1984	365	292	219	109	7 008	401	73	1 533	730	10 730
1989	365	292	109	182	7 811	474	73	1 825	1 022	12 153
1994	547	328	73	146	8 431	474	73	1 715	620	12 407
2000	623	355	42	274	9 380	505	70	1 918	795	13 963
2005	754	285	22	233	9 324	547	57	2 272	438	13 932

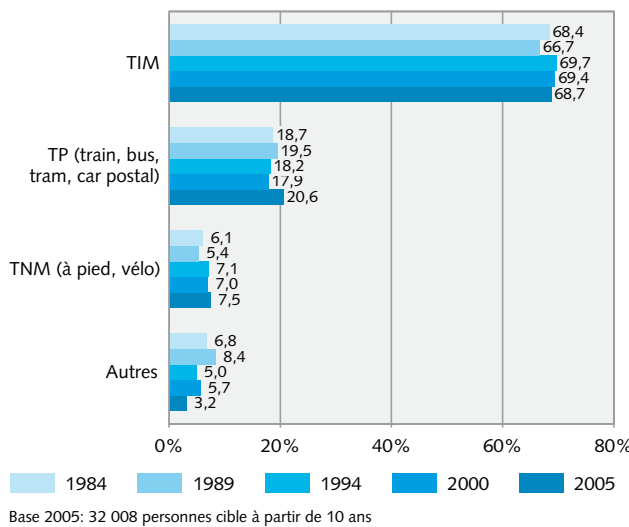
Base 2005: 32 008 personnes cible à partir de 10 ans

2000 étant une année bissextile, les prestations kilométriques annuelles en 2000 sont légèrement supérieures à celles de 2005, même si les distances journalières étaient un peu plus faibles en 2000 qu'en 2005.

8.2 Choix du moyen de transport

Les proportions respectives des moyens de transport (répartition modale) sont très stables depuis 20 ans. La contribution des TP aux distances a toutefois dépassé 20% pour la première fois en 2005 (en raison surtout de la progression du train). A l'opposé, celle du TIM a très légèrement reculé. L'augmentation des déplacements en mobilité douce peut s'expliquer en partie par les méthodes d'enquête.

Contribution des moyens de transport aux distances journalières totales **G 8.1**



Dans la plupart des cas, la durée des déplacements s'est développée au même rythme que les distances.

Les vitesses ne se sont pas fortement modifiées, hormis dans le cas des chemins de fer, pour lesquels on observe une augmentation marquée de la vitesse par rapport au dernier microrecensement. Cette évolution est probablement due à Rail 2000, qui a également induit une proportion plus élevée de trajets en train relativement longs (remarque: les vitesses sont calculées par personne et ne sont pas pondérées en fonction des distances. Elles ne s'obtiennent donc pas par le ratio de la distance et de la durée des trajets).

T8.4 Choix du moyen de transport

	1984	1989	1994	2000	2005
Distance par jour (en km)					
A pied	1,0	1,0	1,5	1,7	2,1
Vélo	0,8	0,8	0,9	1,0	0,8
Cyclomoteur	0,6	0,3	0,2	0,1	0,1
Motocycle	0,3	0,5	0,4	0,7	0,6
Voiture	19,2	21,4	23,1	25,6	25,5
Bus/tram	1,1	1,3	1,3	1,4	1,5
Car postal	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Train	4,2	5,0	4,7	5,2	6,2
Autres	2,0	2,8	1,7	2,2	1,2
Total	29,4	33,1	34,0	38,1	38,2
Durée de déplacement par jour (en min.)					
A pied	16,6	12,8	27,0	30,7	36,9
Vélo	4,5	4,9	4,4	4,8	4,3
Cyclomoteur	2,2	1,6	0,6	0,4	0,2
Motocycle	0,7	0,8	0,6	1,3	1,3
Voiture	29,8	35,4	34,2	39,0	38,4
Bus/tram	6,3	7,2	5,5	5,8	6,1
Car postal	0,7	0,8	0,6	0,5	0,4
Train	7,2	10,1	6,1	6,6	7,2
Autres	1,6	3,8	4,8	4,9	3,6
Total	69,6	77,4	83,8	94,0	98,4
Vitesse moyenne (en km/h)					
A pied	pas de données		3,5	4,3	4,4
Vélo	pas de données		12,6	12,9	12,1
Cyclomoteur	pas de données		18,2	17,9	18,1
Motocycle	pas de données		37,5	33,2	30,3
Voiture	pas de données		42,2	38,6	39,1
Bus/tram	pas de données		18,7	19,2	20,3
Car postal	pas de données		29,9	29,5	30,6
Train	pas de données		59,2	58,0	66,2
Autres	pas de données		21,6	25,0	25,0

Base 2005: 32 008 personnes à partir de 10 ans

8.3 Importance des motifs de déplacement

L'importance du trafic de loisirs s'est encore un peu accrue au cours du temps, tandis que celle des déplacements pour le travail diminuait très légèrement. Il s'agit là des changements les plus frappants, que l'on mesure la part des motifs de déplacement en terme de distance journalière ou de durée de déplacement.

La distance journalière parcourue au titre des loisirs a augmenté de 41% depuis 1984, tandis que la durée des déplacements qui leur sont consacrés a plus que doublé. Il est intéressant de relever que ces augmentations concernent surtout les jours ouvrables et les samedis. Le dimanche, la durée des déplacements a certes augmenté, mais les distances parcourues pour les loisirs se sont réduites (et même de manière prononcée au cours des cinq dernières années).

Les déplacements pour rendre service et pour accompagner une personne ont été recensés pour la première fois en 2000; on tendait auparavant à les attribuer à la catégorie «loisirs». On note un recul de ces déplacements par rapport à l'année 2000. Dans ces comparaisons, il ne faut pas oublier que la mobilité journalière a été saisie de manière plus complète depuis 1994 que lors des enquêtes précédentes.

Contrairement aux valeurs absolues, les parts relatives des divers motifs de déplacement au total des distances journalières ont moins varié, car les distances journalières

T 8.5 Motifs de déplacement

	1984	1989	1994	2000	2005
Distance par jour (en km)					
Travail et formation	8,7	8,3	8,5	10,9	10,6
Achats	3,6	4,1	4,4	4,1	4,4
Services et accompagnement	n.e.	n.e.	n.e.	1,7	0,5
Activité professionnelle, voyage de service	5,0	5,0	4,4	3,1	3,3
Loisirs	11,9	14,4	16,8	16,6	16,8
Non déterminé	0,2	1,3	-	1,8	2,5
Total	29,4	33,1	34,0	38,1	38,2
Durée de déplacement par jour (en min.)					
Travail et formation	20,4	22,2	18,3	23,4	22,3
Achats	11,8	13,2	12,0	12,5	13,3
Services et accompagnement	n.e.	n.e.	n.e.	3,2	1,0
Activité professionnelle, voyage de service	7,8	8,3	10,2	5,9	6,4
Loisirs	22,6	31,8	43,3	44,7	50,0
Non déterminé	7,0	1,9	-	4,4	5,4
Total	69,6	77,4	83,8	94,0	98,4

Base 2005: 32 008 personnes à partir de 10 ans

totales ont elles aussi augmenté. La diminution continue de l'importance des déplacements professionnels et des voyages de service, observée depuis 1984, n'apparaît plus pour la première fois en 2005.

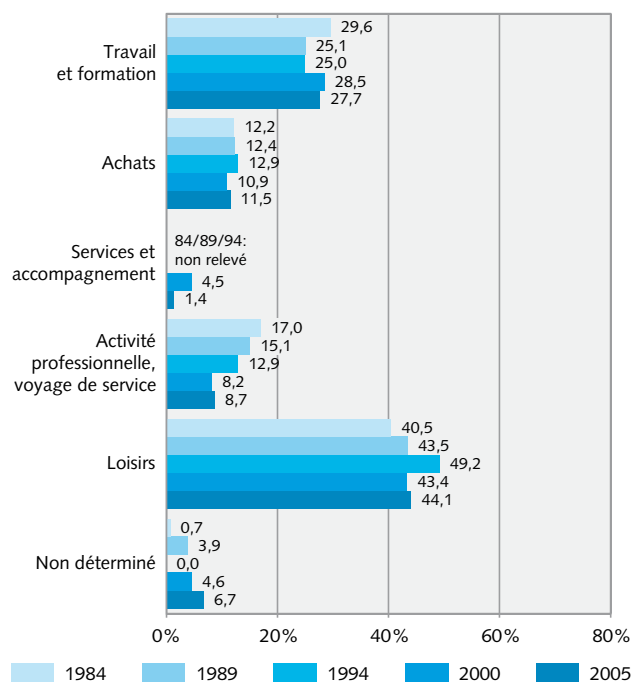
T 8.6 Importance des déplacements pour les loisirs selon les jours de la semaine

	1984	1989	1994	2000	2005
Distance par jour (en km)					
Lu-ve	5,8	9,7	12,0	12,5	12,8
Sa	17,5	22,8	25,0	25,4	28,1
Di	36,1	30,2	31,2	28,1	25,5
Tous les jours	11,9	14,4	16,8	16,6	16,8
Durée de déplacement par jour (en min.)					
Lu-ve	14,9	23,2	32,6	35,8	40,8
Sa	30,9	42,7	54,7	64,0	69,7
Di	52,8	65,9	78,7	69,8	75,8
Tous les jours	22,6	31,8	43,3	44,7	50,0

Base 2005: 32 008 personnes à partir de 10 ans

Contribution des motifs de déplacement aux distances journalières totales

G 8.2



Base 2005: 32 008 personnes cible à partir de 10 ans

© OFS/ARE

8.4 Instruments de la mobilité

Depuis 1994, la motorisation des ménages n'a cessé d'augmenter: en 2005, seuls 19% des ménages n'ont pas de voiture, alors qu'ils étaient presque un sur trois dans ce cas en 1984. De surcroît, la proportion des ménages disposant de plusieurs voitures de tourisme a presque doublé depuis lors.

Le nombre de cyclomoteurs par ménage a baissé depuis 1984, tandis que le nombre de ménages disposant de motocycles est resté à peu près constant.

On relève la même tendance pour les vélos que pour les voitures de tourisme: la part des ménages sans vélo a diminué de près de 40% alors que celle des ménages disposant de plusieurs vélos s'est accrue.

T8.7 Possession de véhicules par ménage (en %)

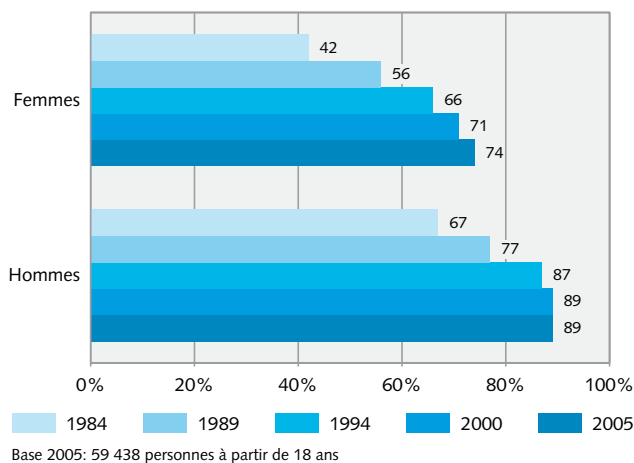
	1984	1989	1994	2000	2005
Voitures*					
Aucune voiture	31	25	25	20	19
1 voiture	52	53	53	50	51
2 voitures et plus	17	22	22	30	31
Cyclomoteurs*					
Aucun cyclomoteur		84	89	93	95
1 cyclomoteur		13	10	6	4
2 cyclomoteurs et plus		3	1	1	1
Motocycles*					
Aucun motocycle		90	89	89	88
1 motocycle		8	9	10	10
2 motocycles et plus		2	1	2	2
Vélos*					
Aucun vélo	48	43	31	28	29
1 vélo	22	20	24	20	21
2 vélos	15	17	21	22	22
3 vélos et plus	15	20	24	29	28

* Base 2005: 31 950 ménages

De manière générale, la part de la population qui possède le permis de conduire a fortement progressé. La proportion d'hommes en possession du permis s'est certes stabilisée à 89% entre 2000 et 2005; en revanche celle des femmes n'a pas cessé de progresser, passant de 42% en 1984 à 74% aujourd'hui.

Possession du permis de conduire

G 8.3



© OFS/ARE

Les prestations kilométriques annuelles par voiture sont depuis longtemps en recul, notamment en raison de la motorisation croissante des ménages et donc de la répartition des prestations kilométriques sur un plus grand nombre de véhicules.

T8.8 Prestations kilométriques annuelles des voitures (en km)

	1983	1988	1993	1999	2005*
Toutes les voitures	13 990	13 788	12 956	12 847	12 580
Première voiture		15 435	14 418	14 561	14 319
Deuxième voiture		8 880	8 478	8 727	8 735
Autres		6 193	5 117	5 930	6 011

Base 2005: 30 190 voitures avec indication valable des prestations kilométriques annuelles

*Remarque: le nombre de km vaut désormais pour les 12 derniers mois et non plus systématiquement pour l'année précédente.

Chapitre 9

Voyages d'une journée et voyages avec nuitées

9.1 Voyages d'une journée: fréquence et distance

Le microrecensement 2005 a relevé pour la première fois de manière approfondie les voyages d'une journée. On entend en l'occurrence les déplacements de plus de trois heures (séjour compris), mais sans nuitée hors du domicile et qui sortent de l'ordinaire, en ce sens qu'ils n'ont pas lieu chaque semaine. Il s'agit généralement d'assez longues excursions d'une journée (cf. glossaire).

En moyenne, chaque personne effectue dix de ces voyages par an, pour un total de quelque 1200 km. Les voyages d'affaires n'en constituent qu'une toute petite part, soit environ un voyage d'une journée sur neuf.

Le voyage d'une journée moyen est long d'un peu plus de 120 km. Les enfants, les jeunes et le groupe des 26–45 ans en entreprennent le plus: sans doute s'agit-il souvent d'excursions en famille.

Les hommes réalisent plus de voyages d'une journée que les femmes. La différence s'explique par le fait qu'ils effectuent davantage de voyages d'affaires, alors que les femmes effectuent même un peu plus de voyages privés.

Le nombre de voyages d'une journée ainsi que leur distance moyenne s'accroissent nettement avec le revenu.

Les disparités régionales ne sont pas très marquées: les habitants des communes d'agglomération (sans leur centre) entreprennent un peu moins fréquemment ces voyages que la moyenne de la population.

T9.1 Fréquence et distance des voyages d'une journée

	Nombre de voyages d'une journée par an*	dont voyages d'affaires (en %)*	Distance totale par an (en km)*	Distance par voyage d'une journée (en km)**
Age				
6–17 ans	10,8	0,6	864	80,2
18–25 ans	9,2	18,4	1084	117,5
26–45 ans	11,7	14,8	1500	128,0
46–65 ans	9,5	16,0	1285	135,3
66 ans et plus	7,8	0,7	1032	133,0
Sexe				
Hommes	10,6	16,3	1418	133,6
Femmes	9,6	6,6	1058	110,3
Revenu mensuel du ménage				
Jusqu'à 4000 francs	7,8	5,6	885	112,9
4001–8000 francs.	10,8	9,4	1286	118,7
8001–12 000 francs	12,2	15,6	1575	129,2
Plus de 12 000 francs	13,1	17,2	1720	131,2
Structure spatiale (commune de domicile)				
Commune-centre d'agglomération	10,4	12,1	1276	122,6
Autre commune d'agglomération	9,6	12,5	1200	125,1
Ville isolée	14,8	4,7	1975	133,3
Commune rurale	10,5	10,4	1232	117,3
Total	10,1	11,7	1237	122,5

* Base: 9508 personnes cible avec indication valable de la distance; structure spatiale: 9491 personnes cible

** Base: 3243 voyages d'une journée avec indication valable de la distance; structure spatiale: 3238 voyages d'une journée

9.2 Voyages d'une journée: motifs et choix du moyen de transport

Près de 80% des voyages d'une journée sont des voyages de loisirs, 11% des voyages d'affaires et le reste répond à d'autres besoins (achats p. ex.).

La répartition selon les motifs ne dépend guère de la destination du voyage: les voyages d'une journée à l'étranger sont un peu plus rarement motivés par les affaires que ceux qui ont lieu en Suisse.

T9.2 Nombre de voyages d'une journée (en %)

Destination	Suisse	Etranger	Total
Motif			
Loisirs	78,6	79,9	78,7
Affaires	11,2	8,5	11,0
Autres	10,2	11,6	10,3
Total	100,0	100,0	100,0

Base: 3507 voyages d'une journée avec indication valable du motif et de la destination

Les voyages de loisirs, qui représentent une part considérable, ont été subdivisés en fonction des activités liées au lieu de destination. Les voyages d'une journée les plus fréquents sont d'ordre privé (c'est-à-dire non professionnel) et consistent principalement à rendre visite à des connaissances (environ 30%). Le sport, les circuits touristiques et les excursions culturelles sont eux aussi souvent cités comme activités (pour près d'un cinquième chacun).

T9.3 Voyages privés d'une journée: part des diverses activités (en %)

	Hommes	Femmes	Total
Visites	26,7	30,7	28,8
Sport	22,9	14,8	18,6
Circuit touristique	18,0	19,6	18,8
Activités extérieures non sportives	8,9	6,5	7,7
Culture	15,0	19,4	17,3
Gastronomie	1,6	2,2	1,9
Vacances	4,8	5,0	4,9
Traitement médical	0,3	0,9	0,6
Religion	0,8	0,5	0,7
Travail non rémunéré	0,9	0,4	0,7
Total	100,0	100,0	100,0

Base: 2814 voyages d'une journée avec motif loisirs

Le transport individuel motorisé (TIM) constitue pour quelque deux tiers des voyages d'une journée le moyen de transport principal, c'est-à-dire avec lequel la plus grande distance est effectuée. Il n'est donc pas surprenant que ce type d'excursions (de plus de 3 heures) ne soit que rarement entrepris à pied ou à vélo. Il n'en demeure pas moins que la mobilité douce assure un peu plus de 12% du nombre de voyages de moins de 50 km.

C'est parmi les voyages d'une journée de plus de 100 km que les transports publics détiennent la part de marché la plus importante (un peu plus d'un quart).

T9.4 Moyen de transport principal pour les voyages d'une journée (en %)

	≤ 50 km	>50 ≤ 100 km	> 100 km	Total
TNM	12,3	2,6	0,0	4,6
TIM	63,8	70,7	69,6	68,0
TP	19,9	24,2	27,3	24,1
Autres	4,0	2,5	3,1	3,3

Base: 3243 voyages d'une journée avec indication valable de la distance

La raison du choix du moyen de transport a aussi été analysée. Le plaisir du voyage est souvent la raison déterminante pour le choix des transports publics et pour les excursions à pied et à vélo. S'il s'agit de trafic individuel motorisé, le temps de voyage est la raison prépondérante pour la majorité des personnes. Les coûts jouent généralement un rôle assez secondaire, en particulier pour les sorties à pied ou à vélo, pour lesquelles ces derniers sont de plus très bas.

T9.5 Raisons du choix du moyen de transport pour les voyages d'une journée (en %, plusieurs mentions possibles)

Moyen de transport principal	TNM	TIM	TP	Autres
Manque d'alternative	25,0	50,4	43,0	34,5
Durée du voyage	24,6	76,4	48,1	40,8
Coûts	9,1	26,4	29,1	22,5
Sentiment de sécurité	12,5	13,4	33,6	19,0
Plaisir de voyager	85,4	45,9	61,3	70,8
Grande fiabilité	16,1	31,7	36,8	27,5
Transport de bagages, objets encombrants	5,6	36,1	8,8	12,1

Base: 3587 voyages d'une journée avec indication valable du moyen de transport principal

9.3 Voyages avec nuitées: fréquence, durée et distance

Les voyages comprenant une ou plusieurs nuitées sont en moyenne les plus longs. Ils constituent donc une part considérable de la mobilité annuelle (pour plus de détails, cf. chapitre 10). Le calcul des distances comprend, outre les voyages aller et retour, les déplacements effectués au lieu de destination (contrairement au microrecensement 2000, de sorte que des comparaisons ne sont guère possibles). La distance totale de ces voyages représente annuellement quelque 4600 km par personne.

55% des personnes interrogées ont entrepris au moins un voyage avec nuitées au cours des quatre derniers mois. En moyenne, chaque personne effectue 2,7 voyages avec nuitées par an. Un voyage sur neuf environ est un voyage d'affaires.

Les retraités entreprennent nettement moins de voyages avec nuitées que le reste de la population. Le groupe des 26–45 ans couvre quant à lui les plus grandes distances.

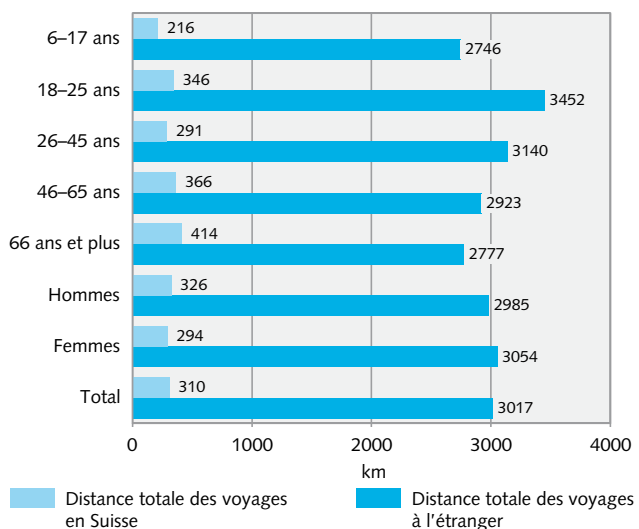
Le revenu est un facteur-clé pour les voyages avec nuitées plus encore que pour les voyages d'une journée. Ainsi, celles et ceux dont le revenu mensuel du ménage est compris entre 8000 et 12'000 francs voyagent environ deux

fois plus souvent et presque trois fois plus loin que ceux dont le revenu est inférieur à 4000 francs.

Les voyages avec nuitées des habitants des régions rurales sont moins fréquents et surtout plus courts qu'en moyenne suisse.

Les voyages avec nuitées effectués en Suisse portent sur une distance d'environ 300 km en moyenne. Ceux des retraités sont les plus long (414 km). Quant aux voyages à l'étranger, les plus longs sont entrepris par le groupe d'âges des 18–25 ans.

Distances par voyage

G 9.1


Base: 6608 voyages avec nuitées, avec indication valable de la distance et de la destination

© OFS/ARE

T9.6 Fréquence et distance des voyages avec nuitées

	Nombre de voyages par an	dont voyages d'affaires (en %)	Distance totale par an (en km)	Au moins un voyage au cours des 4 derniers mois (part en %)
Age				
6–17 ans	2,9	0,2	3775	61,2
18–25 ans	2,6	3,6	4576	54,8
26–45 ans	3,3	17,1	5857	60,4
46–65 ans	2,6	13,7	4919	55,5
66 ans et plus	1,5	0,7	2475	35,3
Sexe				
Hommes	2,8	16,2	5013	57,1
Femmes	2,5	4,7	4267	52,4
Revenu mensuel du ménage				
Jusqu'à 4000 francs	1,6	3,5	2362	36,3
4001–8000 francs	2,6	7,4	4097	55,7
8001–12 000 francs	3,6	11,9	6778	69,8
Plus de 12 000 francs	4,4	24,2	8758	73,6
Structure spatiale (commune de domicile)				
Commune-centre d'agglomération	2,9	11,3	4881	56,0
Autre commune d'agglomération	2,8	10,7	5389	57,1
Ville isolée	1,4	12,3	1811	34,5
Commune rurale	2,4	10,2	3105	49,8
Total	2,7	10,7	4639	54,8

Base: 9210 personnes cible avec indication valable de la distance; structure spatiale: 9186 personnes cible

Les voyages de plusieurs jours les plus prisés sont ceux comportant deux à cinq nuitées, c'est-à-dire les week-ends prolongés et les courtes vacances. Ils représentent 40% des voyages. Un quart environ des voyages n'impliquent qu'une seule nuitée. Ces voyages sont les plus fréquents en hiver. Un voyage avec nuitées sur six comprend onze nuitées ou plus: ceux-ci ont par contre surtout lieu en été.

T9.7 Nombre de nuitées selon la saison (en %)

Nombre de nuitées	Saison				Total
	Printemps	Été	Automne	Hiver	
1	23,3	18,5	27,4	28,3	23,8
2 à 5	52,2	32,5	38,7	39,4	39,8
6 à 10	16,4	22,0	20,2	21,6	20,3
11 et plus	8,1	26,9	13,7	10,7	16,1
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Base: 7537 voyages avec nuitées avec date de retour valable

9.4 Voyages avec nuitées: destinations, motifs et moyens de transport

Environ la moitié de tous les voyages avec nuitées ont une destination à l'étranger. C'est même le cas de plus de la moitié des voyages d'affaires, ceux effectués en Suisse n'impliquant le plus souvent pas de nuitées même si la distance est assez grande.

S'agissant des destinations sur le territoire national, les régions de vacances classiques viennent en tête: la Suisse orientale (avec les Grisons), l'Espace Mittelland (notamment Berne), la Région lémanique (avec le Valais); le Tessin et la Suisse centrale sont aussi souvent citées, si l'on tient compte du fait que ces régions sont nettement plus petites en superficie que les autres régions.

Les pays limitrophes sont ceux les plus visités parmi les destinations étrangères: trois voyages à l'étranger sur cinq conduisent en Allemagne, en France, en Italie ou en Autriche. Les voyages au-delà de l'UE comptent pour moins de dix pour cent de tous les voyages avec nuitées.

T9.8 Destination des voyages selon le motif (en %)

	Loisirs	Affaires	Autres	Total	Part de population de la grande région*
Région lémanique	10,6	7,1	10,2	10,2	18,4
Espace Mittelland	10,5	7,9	10,3	10,2	22,8
Nord-ouest de la Suisse	2,2	3,1	1,6	2,2	13,7
Zurich	3,1	6,2	2,3	3,4	17,0
Suisse orientale	12,6	9,2	18,8	12,8	14,3
Suisse centrale	4,5	4,7	6,7	4,7	9,5
Tessin	5,8	5,0	2,8	5,4	4,3
Total Suisse	49,3	43,2	52,7	49,0	100,0
Pays limitrophes	31,9	33,4	25,8	31,5	
Reste de l'EU	9,9	14,4	10,2	10,4	
Reste de l'Europe	4,1	2,9	5,4	4,1	
Amérique du Nord	0,9	1,9	1,6	1,1	
Reste du monde	3,9	4,2	4,4	4,0	
Total étranger	50,7	56,8	47,3	51,0	

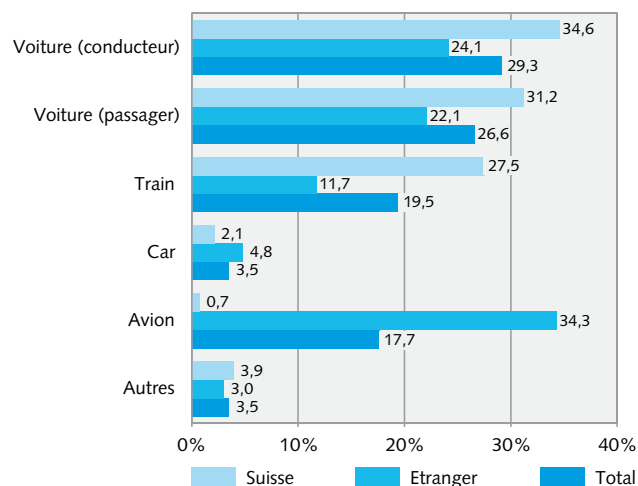
Base: 7304 voyages avec nuitées, avec indication valable du motif et de la destination

* Population résidente permanente au 31.12.2004

En ce qui concerne les moyens de transport, la voiture domine clairement à l'intérieur des frontières nationales (environ deux tiers de tous les voyages, non pondéré selon les distances). Le train couvre environ 28%. Pour les voyages à l'étranger, la voiture conserve sa position dominante avec 46%, tandis que l'avion est le moyen de transport principal dans 34% des cas. L'autocar (environ 5%) joue également un rôle non négligeable.

Choix du moyen de transport pour les voyages avec nuitées

G 9.2



Base: 7352 voyages avec nuitées, avec indication valable du moyen de transport principal et de la destination

© OFS/ARE

Les bagages et le temps de voyage sont le plus souvent invoqués quant au choix de la voiture.

T9.9 Raisons du choix du moyen de transport pour les voyages avec nuitées (en %, plusieurs mentions possibles)

Moyen de transport principal	Avion	TNM	TIM	TP	Autres
Manque d'alternative	57,1	24,8	43,4	41,6	36,2
Durée de voyage	88,2	20,2	68,7	44,6	43,7
Coûts	32,1	15,4	29,4	36,7	35,7
Sentiment de sécurité	21,7	5,0	16,5	36,9	32,2
Plaisir de voyager	47,5	69,3	48,6	65,2	70,7
Grande fiabilité	33,9	15,0	36,1	37,7	38,1
Transp. bagages, objets encombrants	30,3	11,8	71,2	23,5	50,4

Base: 7537 voyages avec nuitées, avec indication valable du moyen de transport principal

9.5 Voyages avec nuitées: l'avion comme moyen de transport

Quelque 72% des voyages en avion sont effectués à titre privé et la plupart à destination de l'Europe de l'Ouest. Dans ce contexte, notons que la méthode d'enquête ne permet pas de comparaisons avec le microrecensement 2000.

Les destinations de l'Europe du Sud-est sont aussi très prisées. Un huitième environ des voyages privés conduisent en Afrique ou au Proche-Orient, tandis que la part de l'Amérique du Nord est plutôt faible avec à peine 6% (pour la répartition des zones, cf. glossaire sous «destinations des vols»).

T9.10 Principales destinations des voyages en avion (en %)

Destination du vol	Privé	Affaires	Autres	Total
Suisse	2,1	2,5	0,0	2,0
Europe de l'Ouest	43,3	58,7	35,9	45,7
Scandinavie	3,0	9,2	1,8	4,1
Europe de l'Est	3,2	4,5	3,2	3,4
Sud-est de l'Europe	19,5	2,6	19,8	16,2
CEI	0,4	4,9	2,8	1,5
Afrique et Proche-Orient	12,7	2,6	11,6	10,6
Asie	5,3	7,1	8,7	6,0
Australie	1,4	1,5	0,7	1,4
Amérique du Nord	5,5	5,3	9,2	5,8
Caraïbes	1,7	0,0	0,9	1,3
Amérique du Sud	1,9	1,2	5,4	2,1
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Base: 1339 voyages en avion avec indication valable du motif et de la destination

La plupart des personnes interrogées n'ont pas entrepris de voyage en avion au cours des quatre derniers mois. Seules 13% ont pris l'avion durant ce laps de temps et, pour la très large majorité d'entre elles, une seule fois. Les adultes, entre 26 et 45 ans, les cadres supérieurs et les membres de ménages disposant d'un revenu élevé voyagent le plus en avion: une personne sur quatre dont le revenu du ménage est supérieur à 12'000 francs a pris la voie des airs durant les quatre derniers mois, contre seulement une personne sur quinze environ dans la classe de revenus inférieurs à 4000 francs.

Les vols les plus fréquents sont liés aux vacances (54%) ou à d'autres motifs privés (17%). Les motifs professionnels et privés sont souvent combinés (8%), par exemple en cas de prolongation d'un voyage d'affaires à des fins privées.

Plus de la moitié des voyageurs se rendent à l'aéroport en voiture, un tiers en tant que passagers et un sixième comme conducteurs. Avec 38%, le train se taille une importante part de marché pour le transport de voyageurs vers les aéroports.

T9.11 Voyages en avion au cours des 4 derniers mois (en %)

	Nombre de voyages			
	Aucun	1	2	3+
Sexe*				
Hommes	85,4	11,9	1,9	0,8
Femmes	87,9	10,8	1,1	0,2
Age*				
6-17 ans	90,1	9,5	0,4	0,0
18-25 ans	85,3	12,6	2,0	0,1
26-45 ans	83,1	13,7	2,3	1,0
46-65 ans	85,7	12,2	1,5	0,6
66 ans et plus	93,6	5,9	0,4	0,1
Revenu mensuel du ménage*				
Jusqu'à 4000 francs	94,2	4,8	0,8	0,2
4001-8000 francs	88,0	11,0	0,8	0,3
8001-12 000 francs	80,4	17,0	2,0	0,6
Plus de 12 000 francs	74,4	16,6	6,5	2,4
Position professionnelle**				
Indépendant	82,4	12,9	2,4	2,4
Employé comme cadre supérieur	72,7	17,3	6,7	3,2
Employé comme cadre moyen ou inférieur	78,0	17,2	4,2	0,6
Employé avec une autre fonction	85,5	12,8	1,3	0,4
Total CH*	86,7	11,3	1,5	0,5

* Base: 9210 personnes cible

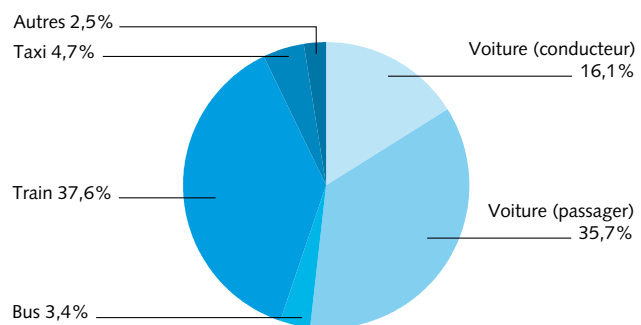
** Base: 4510 actifs

T9.12 Motif des voyages en avion (en %)

Voyages privés	71,6
dont vacances	54,0
autres	17,6
Voyages d'affaires	19,5
Combinaisons	8,0
Autre	0,9
Tous les voyages en avion	100,0

Base: 1377 voyages en avion

Moyen de transport principal pour se rendre à l'aéroport G 9.3



Base: 1377 voyages en avion

© OFS/ARE

Chapitre 10

Mobilité annuelle

10.1 Distances

Quelles sont les distances parcourues par la population suisse, si l'on rajoute à la mobilité de tous les jours les excursions et les longs voyages? La mobilité occasionnelle à été relevée de manière complète lors du microrecensement 2005: une partie des personnes interrogées se sont exprimées non seulement sur les voyages avec nuitées, mais aussi sur les récents voyages d'une seule journée (cf. chapitre 9). Ces données ont permis pour la première fois d'estimer la mobilité annuelle totale. La méthode de calcul est expliquée dans le glossaire.

Les données du présent chapitre ne sont donc pas comparables à celles de la mobilité journalière, à laquelle sont consacrés les chapitres 2 à 8, en raison d'une méthode

d'enquête différente: on n'a pas recouru par exemple à la notion d'étape et l'on s'est limité au moyen de transport principal. En outre, les déplacements à l'étranger sont ici inclus dans les calculs. Notons que les données relatives aux distances sont des estimations de la part des personnes interrogées et que l'échantillon est relativement petit.

La distance annuelle totale parcourue en Suisse et à l'étranger est d'environ 19'100 km par personne, dont un peu plus de 1200 km pour les voyages d'une journée (sans nuitée) et quelque 4600 km pour les voyages avec nuitées, le reste relevant de la mobilité au quotidien.

T 10.1 Mobilité annuelle par personne (en km/an)

	Mobilité au quotidien*	Mobilité occasionnelle			Mobilité annuelle
		Voyages d'une journée**	Voyages avec nuitées***	Total	
Total	13 233	1 237	4 639	5 876	19 109
Distances selon le moyen de transport principal:					
A pied	490	3	0	3	493
Vélo	253	9	2	11	264
Cyclomoteur	20	0	0	0	20
Motocycle et motocycle léger	197	19	19	38	235
Voiture	8 734	805	1 037	1 842	10 576
Train	2 233	329	244	573	2 806
Car postal	44	5	1	6	50
Tram/bus	700	16	23	39	739
Avion	230	11	3 169	3 181	3 411
Autres moyens de transport	332	40	144	183	515
Distances selon le moyen de transport principal (agrégé):					
TNM	743	12	2	14	757
TIM	8 951	825	1 055	1 880	10 831
TP	2 977	350	268	618	3 594
Avion	230	11	3 169	3 181	3 411
Autres	332	40	144	183	515
Distances selon le motif:					
Travail	3 293				3 293
Formation	542				542
Achats	1 835				1 835
Activité prof./voyage de service	739	195	586	781	1 520
Loisirs	4 172	920	3 551	4 472	8 644
Services et accompagnement	192				192
Autres	2 459	122	502	623	3 082

* Base: 33 390 personnes cible

** Base: 9508 personnes cible interrogées sur le module «Voyages d'une journée», avec indication valable des distances

*** Base: 9210 personnes cible interrogées sur le module «Voyages avec nuitées», avec indication valable des distances

10.2 Répartition par moyen de transport et motif

Comment la distance annuelle se répartit-elle entre la mobilité au quotidien et la mobilité occasionnelle? Environ 7 km sur 10 relèvent de la mobilité de tous les jours. La majeure partie de la mobilité occasionnelle concerne les voyages avec nuitées (24% de la mobilité annuelle, contre 6% pour les voyages d'une journée).

Le train, la voiture et bien évidemment l'avion sont utilisés en priorité dans le cadre de la mobilité occasionnelle: 93% des distances totales annuelles parcourues en avion correspondent à des voyages avec nuitées.

En termes de distances, les voyages occasionnels représentent plus de la moitié de la mobilité de loisirs mais aussi de celle pour affaires: 41% des distances parcourues chaque année pour les loisirs sont engendrés par les voyages avec nuitées et 11% par les voyages d'une seule journée.

T10.2: Distribution des distances annuelles par personne (en %)

	Mobilité au quotidien*	Mobilité occasionnelle		Total
		Voyages d'une journée**	Voyages avec nuitées***	
Part totale des distances	69	6	24	31
Distances selon le moyen de transport principal:				
A pied	99	1	0	1
Vélo	96	3	1	4
Cyclomoteur	100	0	0	0
Motocycle et motocycle léger	84	8	8	16
Voiture	83	8	10	17
Train	80	12	9	20
Car postal	88	10	2	12
Tram/bus	95	2	3	5
Avion	7	0	93	93
Autres	64	8	28	36
Distances selon le moyen de transport principal (agrégé):				
TNM	98	2	0	2
TIM	83	8	10	17
TP	83	10	7	17
Avion	7	0	93	93
Autres	64	8	28	36
Distances selon le motif:				
Travail	100	0	0	0
Formation	100	0	0	0
Achats	100	0	0	0
Activité prof./voyage de service	49	13	39	51
Loisirs	48	11	41	52
Autres	100	0	0	0

* Base: 33 390 personnes cible

** Base: 9508 personnes cible interrogées sur le module «Voyages d'une journée», avec indication valable des distances

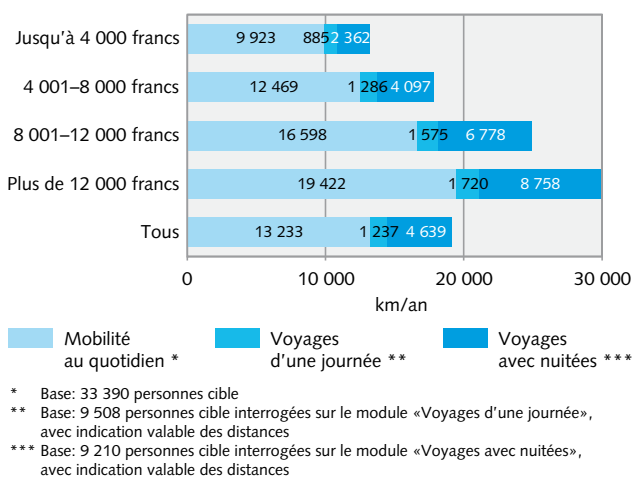
*** Base: 9210 personnes cible interrogées sur le module «Voyages avec nuitées», avec indication valable des distances

10.3 Mobilité annuelle des groupes de population

La mobilité annuelle des principaux groupes de la population présente des différences notables.

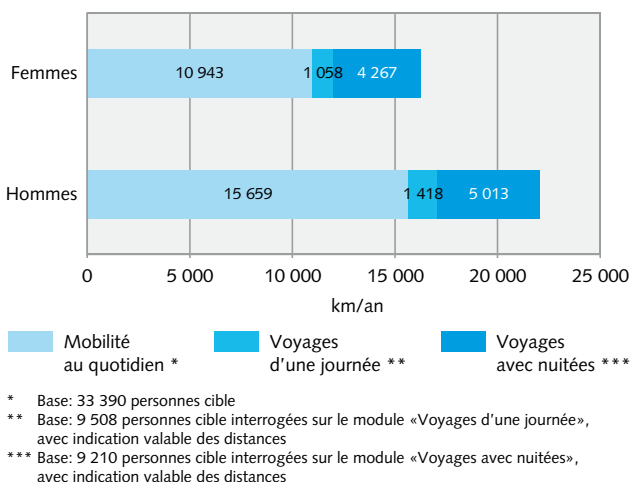
Le revenu influence déjà la mobilité au quotidien, mais son incidence sur la mobilité occasionnelle est encore bien plus forte. Dans le groupe des revenus inférieurs à 4000 francs, les déplacements occasionnels ne représentent qu'environ 25% de la mobilité annuelle, tandis que cette proportion atteint 33% dans les ménages aux revenus compris entre 8000 et 12'000 francs. Cette valeur atteint même 35% pour la classe de revenus la plus élevée. L'effet des voyages en avion (essentiellement de vacances), plus longs et plus fréquents, est nettement perceptible.

Mobilité annuelle selon le revenu du ménage G 10.1



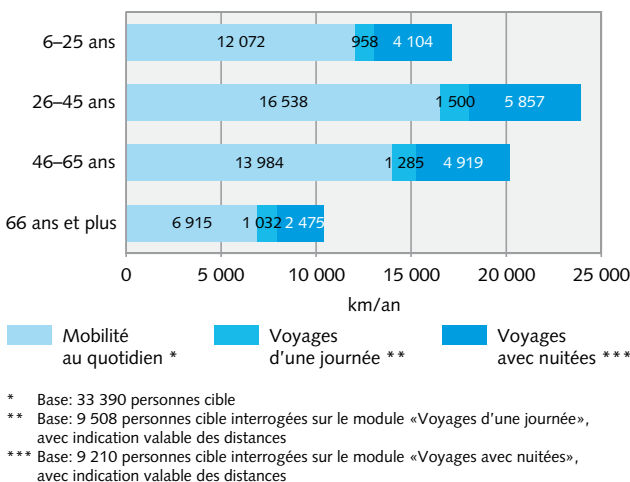
Les hommes couvrent des distances annuelles plus longues d'environ 36% que les femmes. 80% de cet écart s'explique par la mobilité de tous les jours (les hommes parcourent dans ce cadre environ 4700km en plus par an), tandis que la différence est nettement moins forte pour les voyages d'une journée et pour les voyages avec nuitées.

Mobilité annuelle selon le sexe G 10.2



Les différences entre les groupes d'âges sont marquées. Ainsi par exemple, les retraités parcourent dans l'ensemble (mobilité au quotidien et occasionnelle) environ la moitié moins de kilomètres que les personnes de 46 à 65 ans. En revanche, leurs voyages d'une journée ne sont qu'environ 20% plus courts que ceux des personnes de 46 à 65 ans.

Mobilité annuelle selon les groupes d'âges G 10.3



Chapitre 11

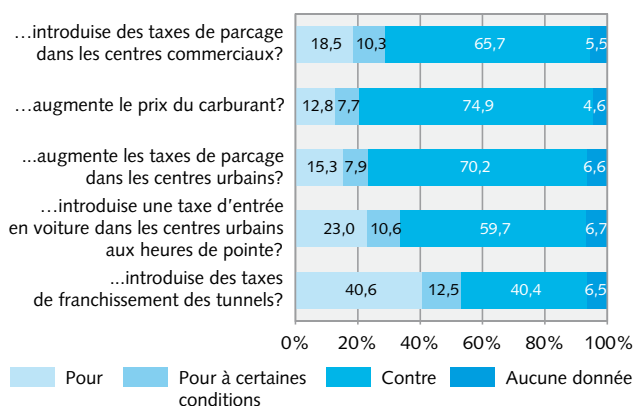
Opinion sur la politique des transports

11.1 Taxes et utilisation des recettes

Peut-on et doit-on influencer les transports par des incitations financières? Qui doit bénéficier du produit des taxes frappant les transports? De telles questions font souvent l'objet de controverses passionnées. Certaines questions posées dans le cadre du microrecensement permettent de mettre en lumière les avis de la population.

Il n'est pas étonnant que de nouvelles taxes ou une hausse des redevances existantes suscitent le scepticisme d'une majorité. Par contre, on est surpris de constater que les taxes de franchissement des tunnels bénéficient de la plus forte acceptation parmi tous les instruments financiers. Globalement, 53% des personnes interrogées y sont favorables ou favorables à certaines conditions. Des taxes d'entrée dans les centres urbains aux heures de pointe (une variante de péage routier) sont certes rejetées par une majorité, mais obtiennent un taux d'approbation étonnamment élevé. Les augmentations du prix du carburant sont le moins bien reçues, à tout le moins en l'absence d'une indication de l'usage qui en serait fait.

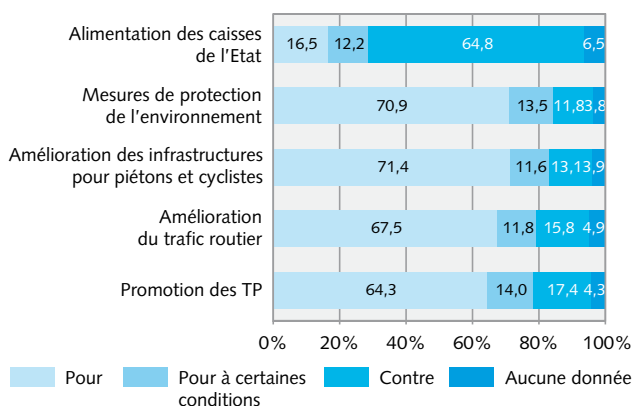
Etes-vous pour, pour à certaines conditions, ou contre le fait que l'on ... **G 11.1**



Base: 3563 personnes cible interrogées sur le module «Avis sur la politique des transports»
© OFS/ARE

Plusieurs réponses étaient possibles à la question de l'utilisation des recettes du trafic routier. L'affectation de ces fonds à un but précis est bien perçue, et ne se limite pas qu'au trafic routier: les investissements en faveur des mesures de protection de l'environnement et de la mobilité douce reçoivent même le soutien le plus marqué, tout au contraire du versement pour alimenter les caisses de l'Etat. L'utilisation de recettes routières au profit des transports publics est également plébiscitée: 78% s'y disent favorables ou favorables à certaines conditions.

A quoi faut-il utiliser avant tout les recettes provenant du trafic routier? **G 11.2**

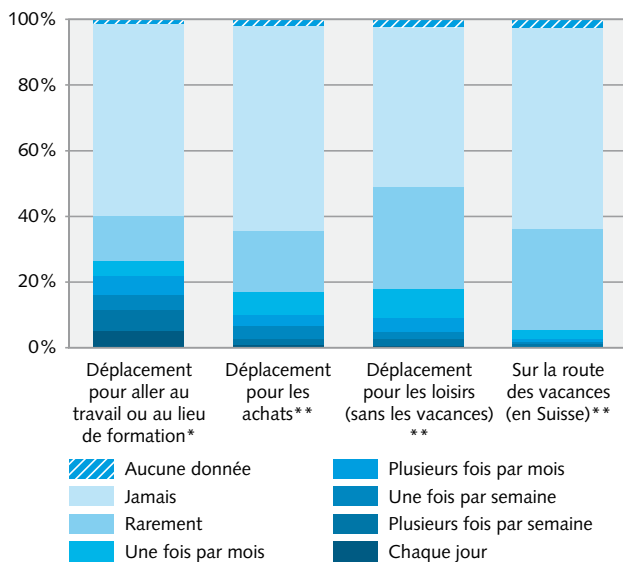


Base: 3563 personnes cible interrogées sur le module «Avis sur la politique des transports»
© OFS/ARE

11.2 Trafic routier

Les embouteillages sont un phénomène certes largement répandu sur les routes, mais ils ne concernent en définitive qu'une minorité de personnes. Même sur le chemin du travail, presque trois quarts des personnes interrogées ne sont jamais prises dans un embouteillage ou ne le sont que très rarement. 16% en pâtissent au moins une fois par semaine en se rendant au travail. Seules les personnes disposant d'une voiture ont été interrogées sur ce point. Les valeurs correspondantes sont encore plus faibles en ce qui concerne les déplacements pour les loisirs, pour les achats et sur la route des vacances.

Combien de fois avez-vous été pris dans des embouteillages au cours des 12 derniers mois? G 11.3

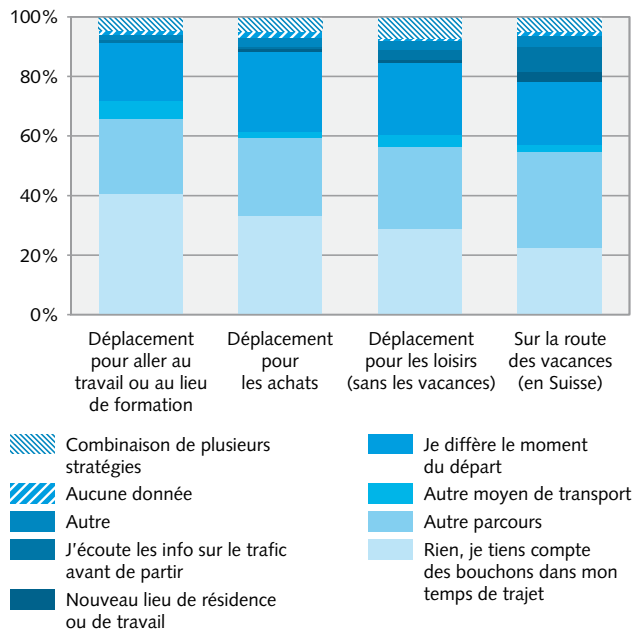


* Base: 1847 actifs interrogés sur le module «Avis sur la politique des transports», disposant au moins sur demande d'une voiture
 ** Base: 2633 personnes cible interrogées sur le module «Avis sur la politique des transports», disposant au moins sur demande d'une voiture

© OFS/ARE

Le choix d'un autre itinéraire (particulièrement sur la route des vacances) ou d'une autre heure de départ (surtout pour les achats et les loisirs) font partie des stratégies les plus fréquemment appliquées afin d'éviter les embouteillages. Néanmoins, la «stratégie» la plus fréquente consiste à ne rien changer et à tenir simplement compte des éventuels embouteillages: ainsi plus de 40% des automobilistes déclarent ne pas tenter d'éviter les embouteillages en allant au travail. Le peu de mentions «suivre les informations routières» est surprenante (pas plus de 8% même sur la route des vacances).

Que faites-vous généralement pour éviter de vous retrouver dans les embouteillages? G 11.4

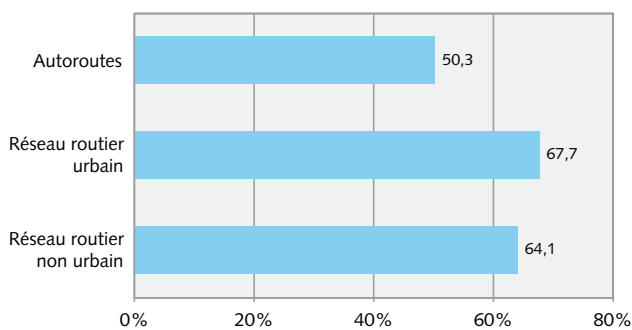


Base: 500 personnes cible (déplacements travail ou formation); 417 personnes cible (déplacements achats); 457 personnes cible (déplacements loisirs); 134 personnes cible (route des vacances)

© OFS/ARE

Les personnes qui souhaitent que des fonds soient alloués au trafic routier estiment que des mesures liées au réseau routier urbain sont prioritaires, alors que les autoroutes en auraient le moins besoin.

Dans quels secteurs du trafic routier faudrait-il investir principalement? G 11.5



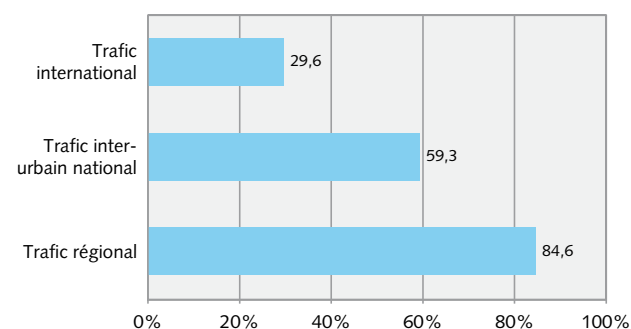
Base: 2801 personnes cible interrogées sur le module «Avis sur la politique des transports» et désirant que les recettes provenant du trafic routier soient utilisées au profit de ce dernier

© OFS/ARE

11.3 Transports publics

Plus de 80% de ceux qui sont favorables à ce que les recettes routières soient utilisées pour financer les transports publics souhaitent que ce soit en faveur du trafic régional. En revanche, seuls quelque 30% se disent favorables à ce que l'on finance le trafic ferroviaire international avec des taxes routières.

Dans quels secteurs des transports publics faudrait-il investir principalement? G 11.6

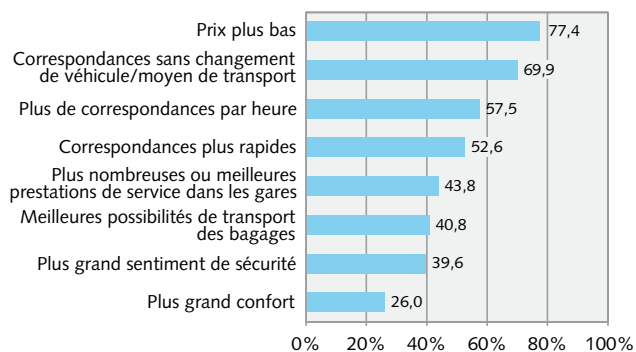


Base: 2799 personnes cible interrogées sur le module «Avis sur la politique des transports» et désirant que les recettes provenant du trafic routier soient utilisées au profit des transports publics

© OFS/ARE

Les transports publics peuvent être rendus plus attrayants de diverses manières. La plupart des personnes interrogées estiment que des baisses de prix sont le moyen le plus efficace. Cependant, il n'est pas sûr qu'une telle mesure influence véritablement le choix des moyens de transport en situation réelle, car le prix n'est que rarement cité comme raison à cet égard (cf. chapitre 5). Pour nombre de personnes interrogées, les transports publics gagneraient aussi à proposer des liaisons plus directes, plus fréquentes et plus rapides. Par contre, le confort et la sécurité pourraient avoir atteint un niveau tel que la population n'attend guère de gain d'attractivité par une amélioration supplémentaire.

Comment rendre les transports publics plus attrayants? G 11.7

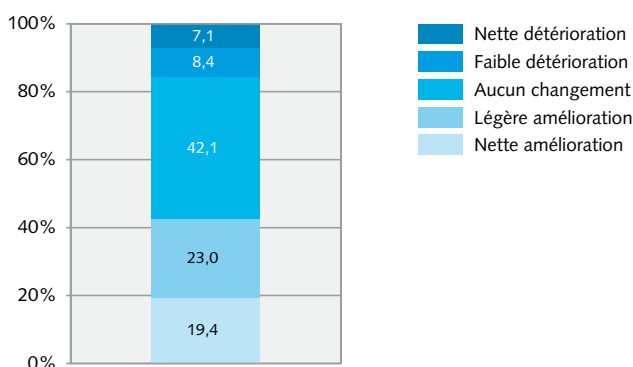


Base: 3563 personnes cible interrogées sur le module «Avis sur la politique des transports»

© OFS/ARE

Pour quelque 42% des personnes, la première étape de Rail2000 a apporté des améliorations, tandis que 16% d'entre eux se plaignent de détériorations (p. ex. de moins bonnes correspondances). Une part considérable de la population n'a perçu ni avantages ni inconvénients à titre personnel.

Que vous a apporté la première étape de Rail2000? G 11.8



Base: 1793 personnes cible interrogées sur le module «Avis sur la politique des transports» et ayant estimé que le lancement de la première étape de rail2000 avait entraîné un changement dans l'offre des TP

© OFS/ARE

Annexes:

références bibliographiques et glossaire

Références bibliographiques

- ARE (2003a): Histoire des microrecensements sur le comportement de la population en matière de transports, Rapport pour la conférence STRC 2003, Session «History und Policy/Mobility», Office fédéral du développement territorial, Berne.
- ARE (2003b): Alpen- und grenzquerender Personenverkehr 2001 (A+GQPV 01), Schlussbericht, Office fédéral du développement territorial, Berne (n'existe qu'en allemand).
- ARE (2006): Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030, Office fédéral du développement territorial, Berne (n'existe qu'en allemand).
- ARE/OFS (2001): La mobilité en Suisse: Résultats du microrecensement 2000 sur le comportement de la population en matière de transports, Office fédéral du développement territorial (ARE) et Office fédéral de la statistique (OFS) [OFCL, Diffusion publication, 3003 Berne, no de commande 812.010 f(d)], Berne et Neuchâtel.
- OFS (2001): CD-ROM: Comportement de la population en matière de transports. Enquêtes de 1974, 1979, 1984, 1989 et 1994, Office fédéral de la statistique, Neuchâtel, no de commande 176-9404-01.
- OFS (2005): Comportement en matière de voyages de la population résidente suisse, en 2003; Module Tourisme de l'enquête sur les revenus et la consommation 2003 (ERC2003): Méthode et résultats principaux, Office fédéral de la statistique, Neuchâtel.
- OFS (2006a): Véhicules à moteur en Suisse, effectif au 30 septembre 2005. Banque de données interactive SUPERWEB, Homepage Statistique Suisse, thème 11 (Transports, communications), <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/infothek/superweb.html>, Neuchâtel.
- OFS (2006b): Statistique de l'état annuel de la population (ESPOP) 2005, Office fédéral de la statistique, Neuchâtel.
- OFS/SET (1996): Comportement de la population en matière de transports 1994, Série 11 Transports et communications, Office fédéral de la statistique et Service d'étude des transports (SET), Berne.
- SET (1983): Verkehrsverhalten in der Schweiz, Bericht 2 der GVF-Haushaltbefragung 1979/80, GVF-Bericht 3/83, Dienst für Gesamtverkehrsfragen, Bern (n'existe qu'en allemand).
- SET (1986): Verkehrsverhalten in der Schweiz 1984, Bericht über den Mikrozensus 1984 zum Thema Verkehr und Umwelt, GVF-Bericht 2/86, Dienst für Gesamtverkehrsfragen, Bern (n'existe qu'en allemand).
- SET (1992): Verkehrsverhalten in der Schweiz 1989, Mikrozensus 1989, Berichtband, GVF-Bericht 6/91, Dienst für Gesamtverkehrsfragen, Bern (n'existe qu'en allemand).
- SET (1996): La Suisse en marche, résultats du microrecensement sur les transports 1994, Rapport SET 2/96, Service d'étude des transports (SET), Berne.
- GVK (1975): Analytisch-statistische Zweitauswertung über den Werktagsverkehr 1974, 2. Teil, Stab der Eidg. Kommission für die Gesamtverkehrskonzeption, Bern (n'existe qu'en allemand).

Des informations supplémentaires sont disponibles sur internet:

www.bfs.admin.ch
(thèmes: «Transports, communications»)
www.are.admin.ch

Glossaire

Activité professionnelle	Trajet visant à régler une affaire professionnelle (réunion, visite à un mandataire).	Boucle	Un déplacement ou une série de déplacements qui commence au domicile et se termine au domicile.
Agglomération	L'agglomération comprend une commune-centre (rarement plusieurs) et les communes d'agglomération environnantes ayant un lien géographique et fonctionnel avec la commune-centre (communes périphériques). L'OFS détermine les agglomérations après chaque recensement de la population selon des critères bien établis (continuité de la zone bâtie, forte densité combinée de population et de places de travail, développement démographique supérieur à la moyenne, faible proportion de terres agricoles, interdépendances pendulaires avec le centre). Lorsqu'il est question d'agglomération ou de communes d'agglomération dans le présent rapport, la commune-centre n'est pas comprise. Les exceptions sont explicitement signalées. La définition utilisée se base sur le recensement de la population 2000. Grande agglomération: >250'000 habitants. Agglomération moyenne: 50'000 à 250'000 habitants. Petite agglomération: <50'000 habitants.	CATI	Interview téléphonique assisté par ordinateur (Computer Assisted Telephone Interview).
		CD	CD (Compact Disc) fait partie intégrante du présent rapport et comprend des informations additionnelles.
		Centre	Notion utilisée exceptionnellement pour commune-centre d'agglomération ou pour ville isolée.
		Chiffres arrondis	En principe, tous les chiffres du rapport sont arrondis individuellement vers le haut ou vers le bas. Dans certains cas, les totaux peuvent donc s'écarter de la somme des valeurs individuelles (légèrement supérieurs ou inférieurs à 100%).
		Commune-centre d'agglomération	Centre d'une agglomération. Il s'agit généralement d'une ville (cf. Agglomération).
		Commune d'agglomération	Commune d'une agglomération, à l'exclusion de la commune-centre d'agglomération (sauf mention contraire).
		Communes rurales	Communes suisses situées hors d'une agglomération et qui ne sont pas des villes isolées. Cette typologie se base principalement sur les critères suivants: accessibilité de la prochaine agglomération ou de la prochaine ville isolée, potentiel économique et nombre d'habitants. On distingue trois types principaux: 1. les communes rurales périurbaines, qui ont pour caractéristique d'être généralement au maximum à 20 minutes de voiture du
ARE	Office fédéral du développement territorial.		
Autres moyens de transport	En l'absence d'autre indication, on entend sous cette désignation les camions, les autocars, les taxis, les bateaux, les trains de montagne, les transports à câble, les avions, les appareils apparentés à des véhicules, etc.		

	prochain centre urbain; 2. les centres touristiques alpins qui se caractérisent par leur situation en région alpine, par un nombre de nuitées élevé (au moins 100'000 nuitées hôtelières par an) et par une dotation en services et en infrastructures de bonne à très bonne qualité; 3. les communes rurales périphériques qui se situent à plus de 20 minutes en voiture de la prochaine agglomération et hors du Plateau Suisse.	Destinations des vols	Précisions quant à la répartition utilisée pour le tableau T9.10: Scandinavie: Finlande, Norvège, Suède; Europe de l'Est: Estonie, Lettonie, Lituanie, Pologne, Slovaquie, République tchèque, Hongrie; Europe du Sud-est: Albanie, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Grèce, Macédoine, Roumanie, Serbie et Monténégro, Slovénie, Turquie; Europe de l'Ouest: tous les autres pays européens; CEI: Russie, Ukraine; Afrique et Proche-Orient: Afrique et Péninsule arabique; Australie: y compris reste de l'Océanie; Amérique du Sud: y compris les Etats d'Amérique centrale.
Déplacement	Un déplacement commence au moment où une personne se met en mouvement dans un certain but (p. ex. se rendre à son lieu de travail) ou avec une certaine intention (p. ex. se promener). Un déplacement se termine lorsque l'objectif est atteint, ou lorsque le motif change ou encore lorsque la personne reste au même endroit pendant une heure au moins.	Disponibilité de véhicules	Cette notion décrit si la personne interrogée dispose librement d'un véhicule, si elle en dispose sur demande ou si elle n'en dispose pas du tout.
Déplacement pour accompagner une personne	accompagnement d'une personne sans obligation / sans notion de service (p. ex. accompagner ses parents à l'aéroport).	Distance journalière	Distance moyenne parcourue par personne et par jour (sauf précision contraire, seulement sur le territoire national).
Déplacement pour la formation	Déplacement pour se rendre au lieu de formation et en revenir (trafic pendulaire lié à la formation).	Durée de déplacement	Cette durée couvre un déplacement entre le moment du départ et le moment de l'arrivée, y compris les temps d'attente et de transbordement (contrairement au temps de trajet). Durée de déplacement et temps de déplacement sont synonymes.
Déplacement pour le travail	Déplacement pour se rendre au travail et en revenir (trafic pendulaire lié au travail).	Durée de trajet	Cf. temps de trajet
Déplacement pour les achats	Déplacement pour faire ses achats, s'approvisionner et recevoir une prestation (p. ex. chez le médecin); «achats» et «achats et approvisionnement» sont en l'occurrence synonymes.	Etape	Chaque déplacement consiste en une ou plusieurs étapes. Une étape est une partie d'un déplacement qui est parcourue avec le 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.
Déplacement pour les loisirs	Tous les déplacements accomplis durant les loisirs. Ces déplacements ont été subdivisés en plusieurs catégories sur la base des indications fournies par les personnes interrogées (cf. section 5.7 et CD).		
Déplacement pour rendre service	Amener quelqu'un, aller chercher quelqu'un (p. ex. conduire ou aller chercher un enfant à l'école enfantine, donner une leçon privée d'auto-école).		

Grandes régions	Selon la nomenclature NUTS2 (nomenclature des unités territoriales statistiques d'Eurostat), la Suisse est subdivisée en sept grandes régions comprenant les cantons mentionnés entre parenthèses: Région lémanique (GE, VS, VD); Espace Mittelland (BE, FR, JU, NE, SO); Suisse du Nord-Ouest (AG, BL, BS); Zurich (ZH); Suisse orientale (AR, AI, GL, GR, SG, SH, TG); Suisse centrale (LU, NW, OW, SZ, UR, ZG); Tessin (TI).		domicile le lendemain de son départ. Ainsi, la mobilité annuelle équivaut à la mobilité le jour de référence complétée des trajets aller des voyages avec nuitées.
		Mobilité au quotidien	La mobilité au quotidien est la mobilité annuelle à laquelle sont retranchés les voyages d'une journée et les voyages avec nuitées (cf. explications sous Mobilité annuelle).
		Mobilité douce	Cf. Transport non motorisé.
		Mobilité journalière	Mobilité le jour de référence (cf. explications sous Mobilité annuelle).
Grandes villes	Zurich, Bâle, Genève, Berne, Lausanne.		
Intervalle de confiance	Mesure de la précision statistique d'une valeur estimée sur la base d'un échantillon. Exemple: la distance journalière parcourue par les actifs est de 47,8 km en moyenne sur l'ensemble des personnes interrogées. L'intervalle de confiance à 90% est de +/-1,0 km (cf. CD). Cette valeur signifie que la moyenne réelle (si tous les actifs occupés étaient interrogés et non pas seulement un échantillon) est comprise entre 46,8 km et 48,8 km (47,8 km +/-1 km) avec une probabilité de 90%. L'intervalle de confiance pour chaque valeur mentionnée dans le rapport est indiqué sur le CD. Voir également le chapitre 1.4.	Mobilité occasionnelle	Voyages d'une journée et voyages avec nuitées (cf. explications sous Mobilité annuelle).
		Motif de déplacement	Les déplacements sont accomplis pour un motif déterminé. Dans le microrecensement, les motifs suivants ont été distingués: travail, formation, achats/approvisionnement, activité professionnelle, voyage de service, loisirs, déplacements pour rendre service, déplacement pour accompagner, retour à la maison ou hébergement à l'extérieur (variable auxiliaire). Les motifs de déplacement pour les loisirs ont fait l'objet d'une différenciation plus détaillée.
Jours ouvrables	Lundi à vendredi.	Motocycle léger	Dans le présent rapport, les motocycles légers (autorisés dès l'âge de 16 ans) ont généralement été regroupés avec les motocycles. La distinction des résultats est faite sur le CD.
Mobilité annuelle	Distance globale moyenne parcourue en un an sur le territoire national et à l'étranger par une personne résidant en Suisse. La mobilité annuelle se compose de la mobilité au quotidien, des voyages d'une journée et des voyages avec nuitées. Méthode de calcul: la mobilité le jour de référence (mobilité journalière), qui s'applique à l'ensemble du rapport à l'exception des chapitres 9 et 10, comprend les voyages d'une journée et les retours des voyages avec nuitées s'ils sont survenus le jour de référence. Elle ne comprend pas en général le voyage aller des voyages avec nuitées, car la personne sélectionnée n'est généralement pas joignable à son	Moyen de transport	Le relevé du microrecensement distingue les moyens de transport suivants: la marche (à pied), le vélo, le cyclomoteur, le motocycle léger, le motocycle en tant que conducteur ou passager, la voiture en tant que conducteur ou passager, le train, le bus, le car postal, le tram, le taxi, l'autocar, le camion, le bateau, l'avion, diverses remontées mécaniques (train à crémaillère, téléphérique, télécabine, télésiège, télé-ski), les engins assimilés à des véhicules, etc.

Moyen de transport principal	S'agissant de mobilité le jour de référence, le moyen de transport principal et le premier moyen de transport utilisé selon l'ordre suivant: avion, train, car postal, bateau, tram, bus, autres TP, autocar, voiture, camion, taxi, motocycle/motocycle léger, cyclomoteur, bicyclette, marche, engins assimilés à des véhicules, autres. En ce qui concerne les voyages d'une journée et les voyages avec nuitées, le moyen de transport principal est celui avec lequel a été parcourue la plus grande distance du voyage.	Retour à la maison	Ce déplacement est recensé à titre indicatif, mais il est attribué dans l'exploitation au motif du déplacement de l'aller (en cas de combinaison de déplacements, le retour est attribué au motif entraînant le plus long séjour à la destination; si les séjours sont d'égale durée, le retour est associé au motif du premier déplacement aller).
OFS	Office fédéral de la statistique.	Taux de mobilité	Pourcentage de la population qui se déplace un jour déterminé.
Personne de référence	Généralement une personne par ménage choisie de façon aléatoire (deux personnes dans les ménages comptant au moins quatre personnes), qui a répondu au questionnaire sur le comportement en matière de transports le jour de référence (âge minimum: 6 ans).	Taux d'occupation	Nombre moyen d'occupants (conducteur et passagers) par véhicule.
Personnes mobiles	Personnes qui, au jour de référence, ont entrepris au minimum un déplacement.	Temps de déplacement	Cf. Durée de déplacement.
Possession de véhicules	Nombre de véhicules par ménage.	Temps de trajet	Cette durée comprend le temps de déplacement effectif entre le moment du départ et le moment de l'arrivée, sans compter les temps d'attente et de changement (contrairement à la durée du déplacement). Temps de trajet et durée de trajet sont synonymes.
Prestation kilométrique	Total des kilomètres parcourus en une unité de temps (généralement en un an) par les véhicules à moteur. Les données comprennent les distances parcourues en Suisse et à l'étranger.	TIM	Cf. Transport individuel motorisé.
Région linguistique	Région définie selon la langue majoritaire de la commune: Suisse alémanique (D-CH), Suisse romande (F-CH), Suisse italo-phone (I-CH). Les zones linguistiques à majorité rhéto-romane ont aussi fait l'objet d'une évaluation spécifique qui se trouve sur le CD.	TNM	Cf. Transport non motorisé.
Répartition modale	Répartition des trajets ou des déplacements entre différents moyens de transport selon la distance, la durée de trajet ou le nombre d'étapes.	TP	Cf. Transports publics.
		Trafic pendulaire	Cf. Déplacement pour le travail, Déplacement pour la formation.
		Transport individuel motorisé (TIM)	Voitures de tourisme (=voitures), motocycles, motocycles légers et cyclomoteurs. Les camions, les cars et les taxis ont été attribués à la catégorie «autres moyens de transport» (sauf indication contraire) en raison de leurs propriétés spécifiques, c'est-à-dire de la difficulté à les classer de manière claire.
		Transport non motorisé	A pied et à vélo (les appareils apparentés à des véhicules sont compris sous «autres moyens de transport»).

Transports publics (TP)	Tram, bus, car postal, train. Sauf mention contraire, les taxis (selon la statistique suisse des transports = TIM, selon la statistique européenne des transports = TP), les bateaux (classés tantôt TP, tantôt TIM), les téléphériques (TP spécifiques) et les avions (classés tantôt TP, tantôt TIM) ont été attribués lors des exploitations à la catégorie «autres moyens de transport», en raison de leurs propriétés spécifiques ou de la difficulté à les classer de manière claire.	Voyage d'une journée	Voyage de trois heures au minimum (temps de l'aller, du retour et du séjour compris), qui est inhabituel et qui se termine le même jour par le retour au domicile. Les déplacements réguliers et répétés (une ou plusieurs fois par semaine) n'entrent pas dans cette catégorie. Il s'agit donc d'excursions ou de sorties similaires.
Ville isolée	Ville sans commune périphérique, c'est-à-dire sans agglomération (selon définition de l'agglomération).	Voyage en avion	Voyage pour lequel le moyen de transport principal est l'avion.
Voiture	Voiture de tourisme.	Zone centrale de l'agglomération	Communes d'une agglomération qui présentent notamment un nombre élevé de places de travail et d'étroites interdépendances pendulaires avec la commune-centre. La commune-centre appartient elle aussi à la zone centrale.
Voyage avec nuitées	Voyage impliquant au moins une nuit passée hors du domicile (indépendamment de la distance couverte).		
Voyage de service	Déplacements de travail des personnes dont la profession consiste à conduire (p. ex. chauffeur de taxi, conducteur de camion) ou à se déplacer en partie (p. ex. représentant de commerce). Les déplacements des premiers ne sont que très partiellement récoltés.		

Mobilität in der Schweiz
Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten

La mobilité en Suisse
Résultats du microrecensement transports 2005

Bestell-Nr.
N° de commande
840-0500-01
© OFS / BFS – ARE 2007



Systemanforderungen / Configuration
Windows, MacOS, Linux
MS-Excel, Acrobat Reader
→ [index.html](#)



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Statistik BFS
Office fédéral de la statistique OFS

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE

Cette publication présente les résultats de l'enquête sur le comportement de la population suisse en matière de transports. Elle contient des tableaux et des graphiques sur les différents thèmes suivants: possession de véhicules, de permis de conduire et d'abonnements des transports publics; intensité journalière des déplacements (nombre de déplacements, durée des déplacements, distances parcourues); motifs des déplacements et utilisation des moyens de transport; voyages d'un jour et voyages avec nuitées; opinion sur la politique suisse des transports. Ce rapport contient également un CD-ROM avec des tableaux détaillés.

N° de commande

841-0500

Commandes

Tél.: 032 713 60 60

Fax: 032 713 60 61

E-mail: order@bfs.admin.ch

Prix

28 francs (TVA excl.)

ISBN 978-3-303-11248-9