



11

Mobilité et transports

841-1000

La mobilité en Suisse

Résultats du microrecensement mobilité et transports 2010



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral de la statistique OFS

Office fédéral du développement territorial ARE

Neuchâtel, 2012

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 Mobilité et transports
- 12 Monnaie, banques, assurances
- 13 Protection sociale
- 14 Santé
- 15 Education et science
- 16 Culture, médias, société de l'information, sport
- 17 Politique
- 18 Administration et finances publiques
- 19 Criminalité et droit pénal
- 20 Situation économique et sociale de la population
- 21 Développement durable et disparités régionales et internationales

La mobilité en Suisse

Résultats du microrecensement mobilité et transports 2010

Rédaction Office fédéral de la statistique (OFS)
Office fédéral du développement territorial (ARE)
Collectivité de travail Planidea, Tiresia,
Haute école de Lucerne

Editeur Office fédéral de la statistique (OFS)

Editeur: Office fédéral de la statistique (OFS)

Complément d'information: K. Rebmann, OFS, tél. 032 713 65 66, T. Ohnmacht, ARE, tél. 031 322 55 93,
e-mail: mobilita2010@bfs.admin.ch

Commission de projet: Peter Glauser, OFS, Marc Gindraux, OFS, Marco Buscher, OFS, Kurt Infanger, ARE

Responsables de projet: Kathrin Rebmann, OFS, Timo Ohnmacht, ARE

**Traitement des données
et rédaction du rapport:** Kathrin Rebmann, OFS, Timo Ohnmacht, ARE. Davide Marconi, Planidea SA,
Roberto Stoppa, Tiresia, Jimmy Brignoni, Tiresia, Helmut Schad, Haute école de Lucerne
Martin Lutzenberger, Haute école de Lucerne, Myriam Baumeler, Haute école de Lucerne

Conduite des interviews: Link Marketing Services AG, Lucerne

Financement: OFS, ARE (financement principal); OFROU, OFT, OFAC, OFSP, 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 (2012),
La mobilité en Suisse, Résultats du Microrecensement Mobilité et transports 2010,
Neuchâtel et Berne

Numéro de commande: 841-1000

Prix: Fr. 26.– (TVA excl.)

Série: Statistique de la Suisse

Domaine: 11 Mobilité et transports

Langue du texte original: Allemand

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

Graphisme/Layout: Section DIAM, Prepress / Print

Copyright: OFS/ARE, Neuchâtel / Berne 2012
La reproduction est autorisée, sauf à des fins commerciales,
si la source est mentionnée

ISBN: 978-3-303-11255-7

Table des matières

Avant-propos	5	2.4 Utilisation des moyens de transport et abonnements des TP	36
Abstracts	6	2.5 Prestations kilométriques des voitures de tourisme et des motocycles	37
L'essentiel en bref	7	3 Intensité des déplacements	39
Das Wichtigste in Kürze	12	3.1 Boucles, déplacements et étapes	39
L'essenziale in breve	17	3.2 Indicateurs de la mobilité	41
A brief overview	22	3.3 Personnes mobiles et non mobiles	42
1 Microrecensement mobilité et transports 2010	27	3.4 Intensité des déplacements au fil de la journée	43
1.1 Enquêtes sur le comportement en matière de transports depuis 1974	27	3.5 Longueur et durée des étapes, des déplacements et des boucles	45
1.2 Structure et objectifs du rapport	28	4 Moyens de transport	47
1.3 Contenu et modifications par rapport aux précédentes enquêtes	28	4.1 Répartition modale	47
1.4 Echantillon et intervalle de confiance	30	4.2 Utilisation de la voiture	49
2 Disponibilité et utilisation de véhicules et d'abonnements des transports publics	32	4.3 Transports publics	51
2.1 Possession et disponibilité de véhicules	32	4.4 Déplacements à pied et à vélo	53
2.2 Possession du permis de conduire et disponibilité de places de stationnement	34	5 Motifs de déplacement	55
2.3 Possession d'abonnements des transports publics	35	5.1 Tous les motifs	55
		5.2 Déplacements pour le travail	56
		5.3 Déplacements pour la formation	58

5.4	Déplacements pour les achats	59	8	Evolution des transports et modifications du comportement	88
5.5	Déplacements pour rendre service et pour accompagner une personne	61	8.1	Indicateurs de mobilité	88
5.6	Déplacements pour les loisirs	63	8.2	Choix du moyen de transport	89
5.7	Activités de loisirs	65	8.3	Importance des motifs de déplacement	90
5.8	Déplacements professionnels et voyages de service	67	8.4	Instruments de la mobilité	92
6	Comportement en matière de transports, en fonction des types de ménages et des groupes de population	69	8.5	La mobilité des différents groupes sociaux	93
6.1	Ménages	69	9	Voyages d'une journée et voyages avec nuitées	95
6.2	Enfants, adolescents et jeunes adultes (6–24 ans)	71	9.1	Voyages d'une journée	95
6.3	Adultes (25–64 ans)	73	9.2	Voyages avec nuitées	97
6.4	Personnes de 65 ans et plus	76	9.3	Voyages en avion	98
6.5	Indice de masse corporelle	78	10	Mobilité annuelle	100
7	Disparités spatiales de la mobilité	79	10.1	Distances	100
7.1	Régions linguistiques	79	10.2	Répartition par moyen de transport et motif	101
7.2	Régions urbaines et régions rurales	80	10.3	Mobilité annuelle des principaux groupes de population	102
7.3	Agglomérations	82	11	Opinion sur la politique des transports	104
7.4	Comportement en matière de transports dans les villes-centres	84	11.1	Taxes et utilisation des recettes	104
7.5	Analyses de l'accessibilité et utilisation du géocodage et des réseaux digitalisés	86	11.2	Trafic routier	106
			11.3	Transports publics	108
				Glossaire	110

Avant-propos

Le microrecensement Mobilité et transports 2010 se base sur les résultats de plus de 60'000 interviews. Cette vaste enquête, qui traite de manière actuelle et différenciée des questions touchant aux transports et aux comportements de la population suisse en la matière, est la première des cinq enquêtes thématiques du nouveau recensement fédéral de la population. Elle fournit d'importantes bases de données pour la politique des transports, de l'aménagement du territoire, de l'environnement et de l'énergie ainsi que pour la planification des infrastructures de la Confédération, des cantons et des communes.

La planification des transports et l'aménagement du territoire présentent des interactions: l'utilisation qui est faite du territoire, la répartition spatiale des habitants et des emplois par exemple, influe sur les transports et sur les distances parcourues. Le système de transport permet de rallier confortablement et rapidement différents endroits du pays et, grâce aux améliorations qui y sont apportées, les distances perdent de plus en plus d'importance. Une évolution dont profitent l'économie et la population.

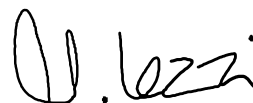
Mais des effets négatifs peuvent aussi se faire sentir: la concentration des flux de transport dans certaines régions et à certaines périodes surcharge les infrastructures de transport, prolongeant ainsi la durée des déplacements.

Plusieurs cantons et de nombreuses agglomérations ont densifié l'enquête de la Confédération en finançant des interviews supplémentaires pour leur territoire. Cette densification et l'élargissement général de l'échantillon national rendent désormais possibles des analyses au niveau des agglomérations et des cantons. D'autres nouveautés introduites en 2010, comme la saisie de l'itinéraire choisi, améliorent encore la qualité des données et la pertinence des résultats.

Près de 63'000 personnes, soit presque un pour cent de la population, étaient disposées en 2010 à donner des informations sur leur comportement en matière de transport. Cela ne va pas de soi. Ces renseignements sont pourtant indispensables si l'on veut disposer d'informations fiables en vue d'une politique durable des transports, de l'aménagement du territoire, de l'énergie et de l'environnement. Nous tenons ici à remercier vivement tous les citoyens et citoyennes qui ont participé au microrecensement Mobilité et transports 2010 de leur précieuse contribution.



Jürg Marti
Directeur de l'Office fédéral de la statistique



Maria Lezzi
Directrice de l'Office fédéral
du développement territorial

Abstracts

Français

Des enquêtes statistiques sur les comportements de la population dans le domaine des transports (microrecensement mobilité et transports) sont réalisées en Suisse tous les 5 ans depuis 1974. En 2010, 59'971 ménages, soit 62'868 personnes, ont été interrogés par téléphone sur les thèmes suivants: véhicules, permis de conduire et abonnements de transports publics; mobilité quotidienne (nombre et durée des déplacements, distances parcourues); motifs des déplacements et moyens de transport utilisés; 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 suisse. Ils fournissent les bases statistiques indispensables à la préparation des décisions politiques et à l'évaluation de leurs résultats. Ils servent aussi de base 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 Mobilität und Verkehr). Im Jahr 2010 wurden 59'971 Haushalte bzw. 62'868 Einzelpersonen zu folgenden Schwerpunkten telefonisch befragt: Besitz von Fahrzeugen, Führerschein und Abonnements, tägliche Mobilität (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 Schweizer Wohnbevölkerung. Sie dienen als statistische Grundlagen für die Vorbereitung und Erfolgskontrolle politischer Massnahmen, aber auch als Input für vertiefte Analysen der Verkehrsentwicklung.

Italiano

Dal 1974 in Svizzera vengono effettuate rilevazioni statistiche a cadenza quinquennale sul comportamento della popolazione in materia di trasporti (microcensimento mobilità e trasporti). Nel 2010, 59'971 economie domestiche e 62'868 persone singole sono state intervistate telefonicamente sui seguenti punti: possesso di veicoli, licenze di condurre e abbonamenti, mobilità giornaliera (numero di

tragitti, tempo impiegato, distanze), motivi degli spostamenti e mezzi utilizzati, viaggi di un giorno e viaggi con pernottamento, atteggiamenti verso la politica dei trasporti della Svizzera. I dati rilevati forniscono un'immagine dettagliata del comportamento in materia di trasporti della popolazione residente in Svizzera e costituiscono la base statistica per la preparazione e il controllo dell'efficacia dei provvedimenti politici, ma servono anche da input per analisi approfondite sullo sviluppo dei trasporti.

Rumantsch

Dapi il 1974 vegnan fatgas en Svizra mintga 5 onns relevaziuns davart il cumportament en il traffic da la populaziun (microcensus Mobilitad e traffic). L'onni 2010 è vegnidas interrogadas al telefon 59'971 chasadas resp. 62'868 persunas singulas davart ils suandants puncts centralis: il possess da vehichels, da permiss dad ir cun auto e d'abunaments, la mobilitad quotidiana (dumber da viadis, temp impundì, distanzas), ils intents dal traffic ed il diever dals meds da transport, ils viadis d'in di ed ils viadis cun pernottaziuns e la tenuta envers la politica da traffic da la Svizra. Las datas relevadas dattan in maletg detaglià dal cumportament en il traffic da la populaziun svizra. Ellas servan sco basa statistica per preparar e controllar il success da mesiras politicas, però era sco input per analisis profundadas dal svilup dal traffic.

English

Since 1974, statistical surveys on the travel behaviour of the population have been conducted every five years in Switzerland (Mobility and Transport Microcensus). In 2010, some 59,971 households and 62,868 individuals were surveyed on the following topics: Ownership of vehicles, driving licences and public transport travelcards, daily mobility (number of trips, time spent travelling, distances), trip purposes and use of modes of transport, day trips and trips with overnight stays, and attitudes towards transport policy in Switzerland. The data collected provide a detailed picture of the travel behaviour of the Swiss resident population. They serve as the statistical basis to prepare and evaluate the success of policy measures, as well as for in-depth analysis of transport trends.

L'essentiel en bref

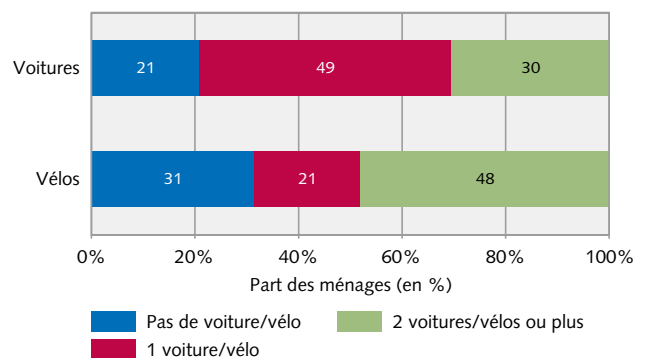
En 2010, chaque personne résidant en Suisse a parcouru en moyenne 20'500 km, territoire national et étranger confondus. Ce chiffre fait partie des résultats nombreux et variés du «Microrecensement Mobilité et transports 2010», l'une des enquêtes de grande envergure effectuée dans le cadre du nouveau recensement de la population suisse. Pour ce microrecensement, réalisé sur mandat de l'Office fédéral de la statistique (OFS) et de l'Office fédéral du développement territorial (ARE), 62'868 personnes ont été interrogées par téléphone sur leur comportement en matière de transports. Elles devaient indiquer entre autres quels trajets elles effectuaient au quotidien et en voyage, pour quels motifs et avec quels moyens de transport. D'autres questions concernaient la possession de véhicules et l'opinion sur diverses mesures de la politique des transports.

Les résultats du «Microrecensement Mobilité et transports» constituent une source d'information fondamentale pour les décisions politiques dans le domaine des transports, du développement territorial, de l'énergie et de l'environnement. Les résultats les plus importants et les plus intéressants sont brièvement résumés ci-après.

Près de 80% des ménages possèdent une voiture (→ Chap. 2)

Pour ce qui est de la possession de véhicules, l'enquête a révélé que 79% des ménages suisses possédaient au moins une voiture et 69% au moins un vélo. En ce qui concerne les voitures, on peut noter qu'elles sont moins répandues dans les ménages les plus petits: seuls 55% des ménages d'une personne en possèdent une.

Ménages possédant une voiture ou un vélo



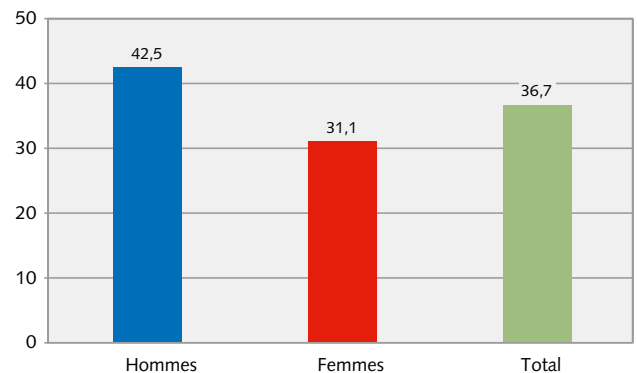
© OFS/ARE

37 km de déplacement par jour

(→ Chap. 3)

Une personne de plus de six ans résidant en Suisse parcourt chaque jour 37 km en moyenne (en ne retenant que les trajets sur le territoire national). Le temps de trajet correspondant (sans les temps d'attente et de correspondance) est de 83 minutes. Les distances journalières parcourues par les hommes sont en moyenne 11 km plus longues que celles parcourues par les femmes. Toutes ces valeurs intègrent aussi les quelque 10% de personnes restées à la maison le jour du sondage.

Distance journalière moyenne parcourue par personne sur le territoire national (en km)



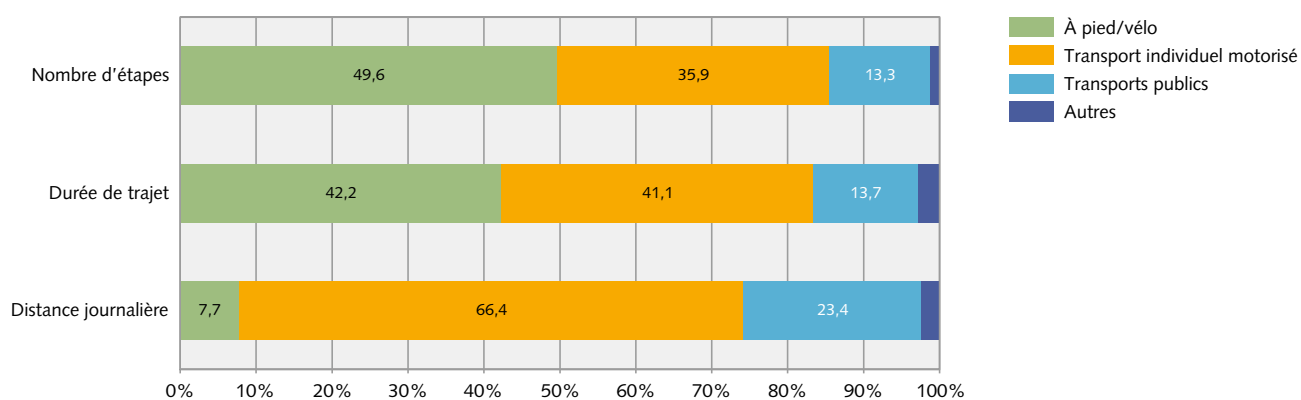
© OFS/ARE

Le transport individuel motorisé est en tête

(→ Chap. 4)

Les deux tiers des distances journalières sont parcourues en transport individuel motorisé, c.-à-d. en voiture ou à moto. Un quart des distances sont accomplies en transports publics (train, car postal, bus, tram). Le reste, soit un peu moins d'un dixième des distances, sont effectuées à pied et à vélo. Mais la part de ces deux moyens de locomotion est bien plus importante si l'on considère le temps de trajet et non plus les distances: la proportion passe alors à 42%. Si l'on considère le nombre d'étapes parcourues tous les jours, les déplacements à vélo et à pied représentent même presque 50%. On entend par étape toute partie de trajet effectuée avec un seul et même moyen de transport (trois étapes par exemple pour quelqu'un qui va à la gare en vélo, prend le train et parcourt à pied la distance entre la gare d'arrivée et son lieu de travail).

Choix du moyen de transport



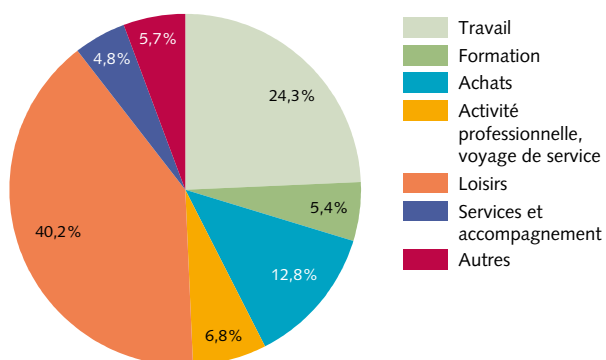
© OFS/ARE

Les loisirs, principal motif de déplacement

(→ Chap. 5)

En termes de distances, les loisirs représentent de loin le principal motif de déplacement. En moyenne, 40% des distances journalières effectuées sur le territoire national sont liées à des activités de loisirs. Le travail vient en seconde position dans la liste des motifs, avec 24% des distances. La part de la voiture dans les distances effectuées est cependant la même pour ces deux motifs (65%).

Part des motifs de déplacement à la distance journalière



© OFS/ARE

Plus le revenu est élevé, plus les distances sont longues (→ Chap. 6)

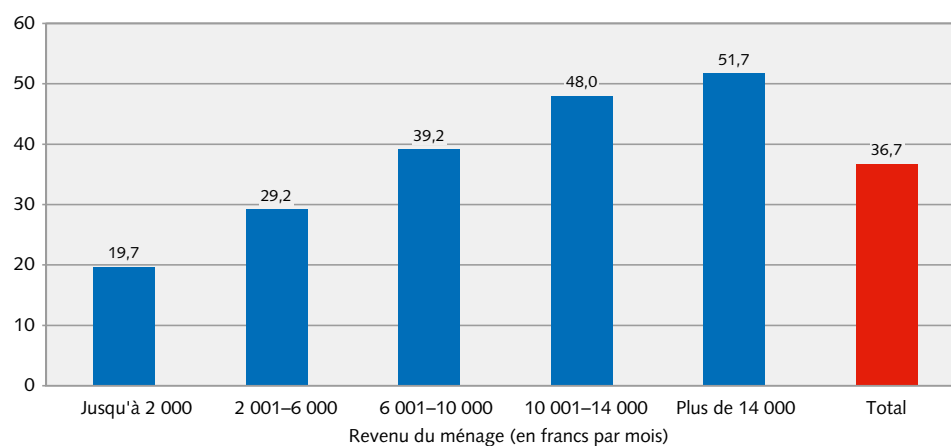
Les distances journalières parcourues augmentent avec le niveau de revenu des ménages. Ainsi, les personnes vivant au sein d'un ménage dont le revenu mensuel est supérieur à 14'000 francs parcourent des distances journalières en moyenne 2,5 fois plus longues que les personnes vivant dans un ménage dont le revenu mensuel est inférieur à 2000 francs. En outre, les personnes issues des ménages aux revenus les plus élevés utilisent plus souvent le transport individuel motorisé.

Un habitat central limite le nombre de kilomètres parcourus (→ Chap. 7)

Les distances parcourues ne dépendent pas seulement du sexe et du niveau de revenu du ménage; le lieu du domicile joue aussi un grand rôle. Les personnes qui vivent au

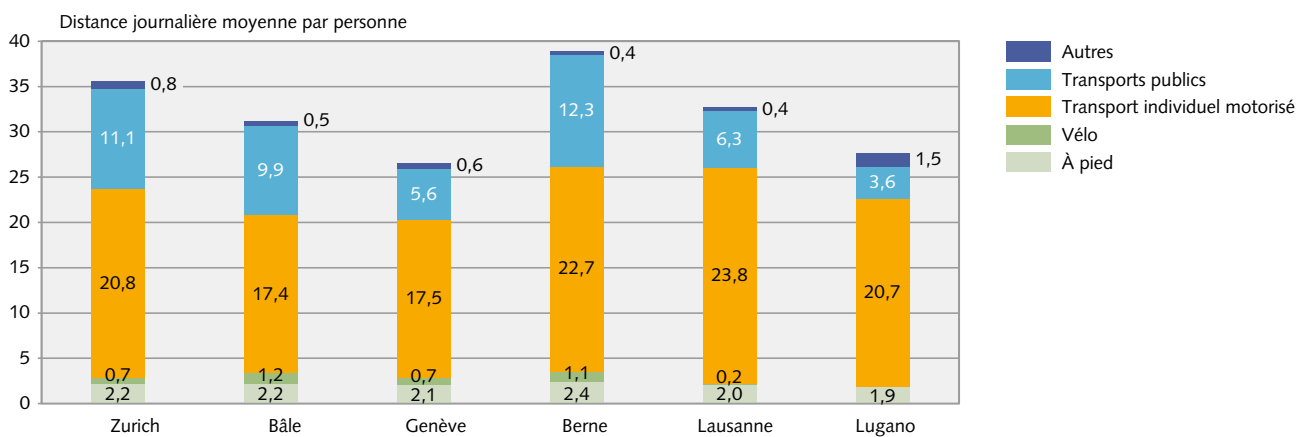
centre d'une agglomération, par exemple au centre de Zurich ou de Genève, mais aussi dans les communes-centres des agglomérations plus petites comme Neuchâtel ou Frauenfeld, parcourent en moyenne les distances les plus courtes. Les distances parcourues avec les différents moyens de transport varient aussi considérablement d'une agglomération à l'autre. Dans les grandes agglomérations, sauf à Lugano, une personne parcourt en moyenne au moins 2 kilomètres à pied chaque jour. A Bâle et à Berne, on roule en moyenne plus d'un kilomètre par jour à vélo. En revanche, ce dernier est très peu utilisé dans les déplacements quotidiens à Lugano. Dans toutes les grandes agglomérations, la distance journalière parcourue en transport individuel motorisé se situe en dessous de la moyenne suisse. Les distances journalières parcourues en transports publics sont par contre élevées à Berne et à Zurich.

Distance journalière parcourue en Suisse selon le revenu du ménage (en km par personne)



© OFS/ARE

Distance journalière moyenne (en km) selon le moyen de transport et le lieu d'habitation (grandes agglomérations)



© OFS/ARE

Forte croissance du train

(→ Chap. 8)

Quand l'on compare les résultats de l'enquête 2010 à ceux des années précédentes, plusieurs évolutions sont frappantes. La distance journalière parcourue par personne a augmenté de 4,1% depuis 2005, alors qu'elle était restée pratiquement inchangée entre 2000 et 2005. Cette nouvelle hausse depuis 2005 est à mettre au profit des transports publics, notamment le train, qui affiche une forte croissance. Entre 2005 et 2010, le nombre de kilomètres parcourus sur le rail par personne et par jour a augmenté de pas moins de 27%. Dans le même temps, les distances journalières parcourues en voiture, en vélo et à pied sont restées quasiment identiques.

Le recul du nombre de titulaires du permis de conduire chez les 18–24 ans est aussi très frappant (71% en 1994 contre 59% en 2010).

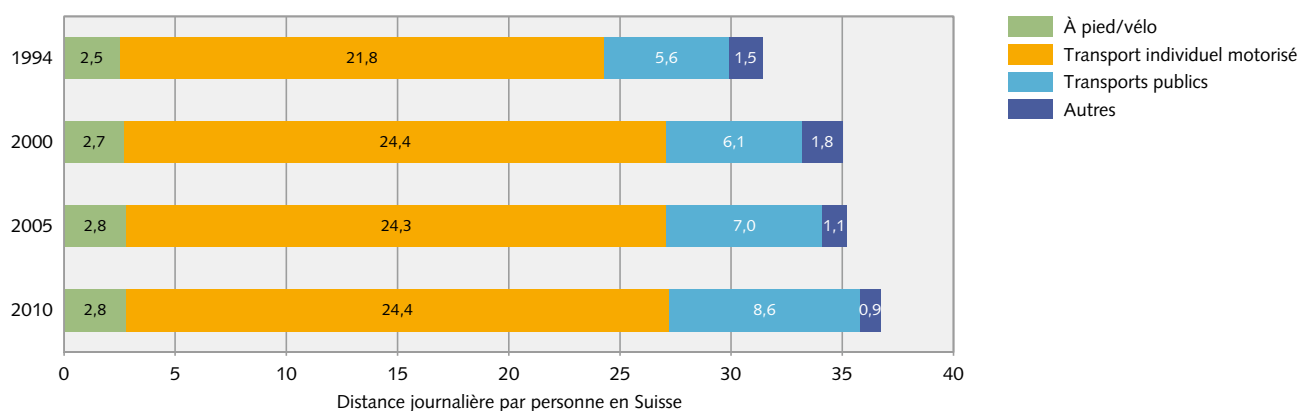
Beaucoup de voyages avec ou sans nuitées

(→ Chap. 9)

Les explications précédentes se limitaient aux distances que la population résidant en Suisse avait parcourues un jour donné sur le territoire national. Le «Microrecensement Mobilité et transports» permet cependant d'analyser aussi les voyages d'une journée en dehors de l'environnement habituel ainsi que les voyages avec nuitées. Ainsi, chaque personne entreprend en moyenne 11,3 voyages d'une journée par an hors de l'environnement familial, 65% étant effectués en transport individuel motorisé. En termes de distances cumulées, les voyages d'une journée représentent en moyenne 1500 km par personne et par an en comptant aussi les trajets à l'étranger.

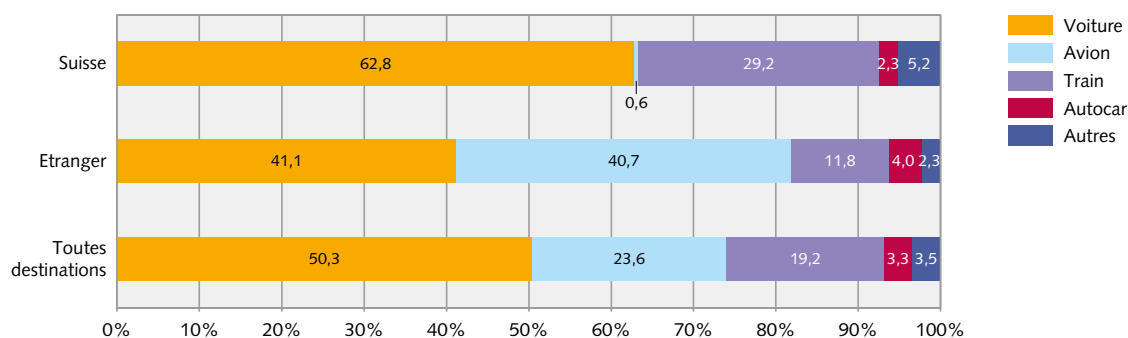
On peut ajouter à ces voyages d'une journée une moyenne de 2,4 voyages avec nuitées par personne et par an, dont 57% à l'étranger. 50% des voyages avec nuitées sont effectués en voiture, une proportion qui est

Kilomètres parcourus en Suisse par personne et par jour 1994–2010



© OFS/ARE

Moyen de transport principal pour les voyages avec nuitées



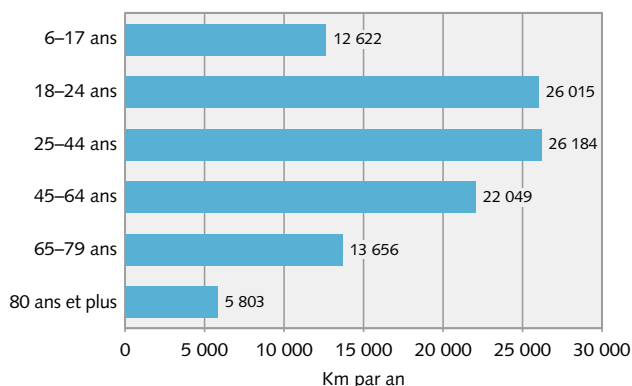
© OFS/ARE

même plus élevée si l'on ne prend en compte que les voyages effectués en Suisse (63%). 5100 km par personne et par an sont ainsi parcourus dans le cadre des voyages avec nuitées, cette valeur moyenne intégrant aussi les trajets à l'étranger.

Au total 20'500 km par personne et par an
(→ Chap. 10)

Si l'on additionne tous les trajets effectués par une personne résidant en Suisse au cours d'une année, sur le territoire national et à l'étranger, on arrive au chiffre moyen de 20'500 km. Les deux tiers de ces distances annuelles sont parcourues en Suisse, contre un tiers à l'étranger. Tout comme pour la mobilité journalière, on constate aussi pour la mobilité annuelle d'importantes différences entre les divers groupes de population: les hommes parcourent annuellement environ 7000 km de plus que les femmes. Les 18-44 ans ont aussi une mobilité supérieure à la moyenne, avec une distance annuelle de plus de 26'000 km.

Mobilité annuelle par tranche d'âge



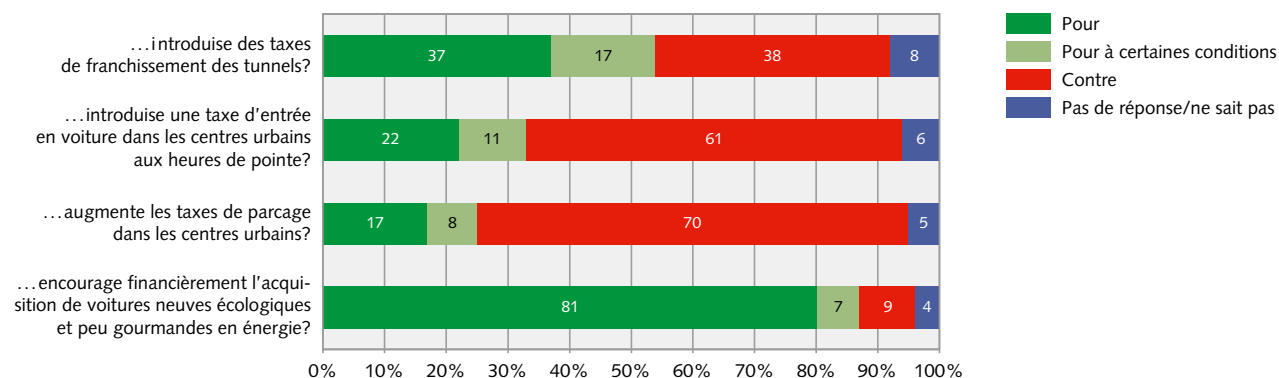
© OFS/ARE

La population souhaite des mesures incitatives, pas de taxes

(→ Chap. 11)

Outre les questions sur le comportement en matière de transport, la population suisse a aussi été interrogée sur ce qu'elle pensait de certaines mesures de la politique des transports. Il s'avère que des taxes, comme celles prélevées pour entrer dans les centres urbains (roadpricing), ne recueillent pas l'assentiment de la population. En revanche, les mesures incitatives semblent être mieux acceptées: ainsi, l'incitation financière en faveur de nouvelles voitures économes en énergie et peu polluantes recueille un large soutien (81%) de la population.

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



© OFS/ARE

Das Wichtigste in Kürze

Im Jahr 2010 legte jede Einwohnerin und jeder Einwohner der Schweiz durchschnittlich 20'500 km zurück, die Strecken im In- und Ausland zusammengerechnet. Diese Zahl ist eines der ebenso zahlreichen wie vielfältigen Ergebnisse des «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010», einer gross angelegten Bevölkerungsbefragung im Rahmen der neuen schweizerischen Volkszählung. Dabei wurden im Auftrag des Bundesamtes für Statistik (BFS) und des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) insgesamt 62'868 Personen telefonisch zu ihrem Verkehrsverhalten befragt. Unter anderem wollte man von den befragten Personen wissen, welche Strecken sie im Alltag und auf Reisen zurücklegen, zu welchem Zweck sie dies tun und welche Verkehrsmittel sie dabei verwenden. Weitere Fragen betrafen den Fahrzeugbesitz und die Einstellung zu einigen verkehrspolitischen Massnahmen.

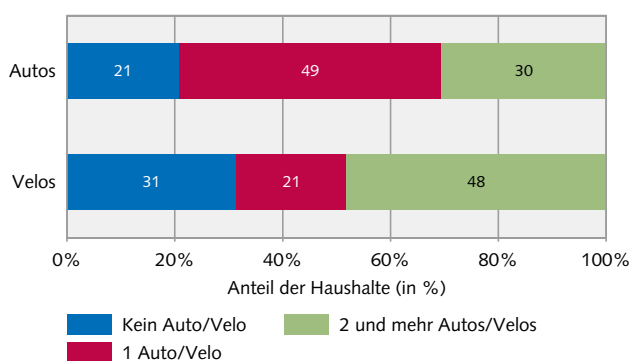
Die Ergebnisse des «Mikrozensus Mobilität und Verkehr» stellen eine zentrale Grundlage für politische Entscheide in den Bereichen Verkehr, Raumentwicklung, Energie und Umwelt dar. Nachfolgend werden die wichtigsten und interessantesten Resultate kurz zusammengefasst.

Fast 80% der Haushalte besitzen ein Auto

(→ Kap. 2)

Was den Fahrzeugbesitz betrifft, so hat die Befragung ergeben, dass 79% der Schweizer Haushalte über mindestens ein Auto und 69% über mindestens ein Velo verfügen. Bei den Autos fällt auf, dass diese in grösseren Haushalten stärker verbreitet sind als in kleineren: Von den Ein-Personen-Haushalten besitzen lediglich 55% einen Personenwagen.

Auto- und Velobesitz der Haushalte



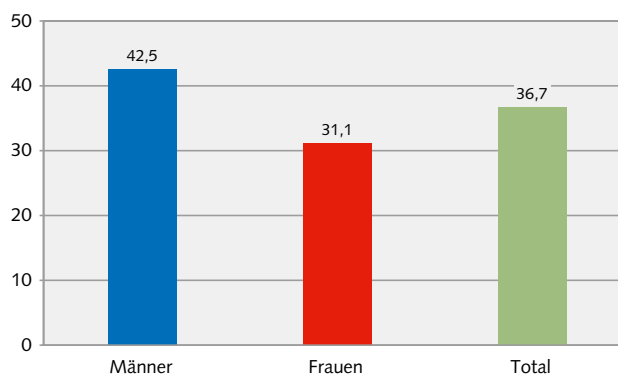
© BFS/ARE

Täglich 37 Kilometer unterwegs

(→ Kap. 3)

Im Mittel legt eine in der Schweiz wohnhafte Person ab 6 Jahren täglich 37 km zurück, wobei hier ausschliesslich die Strecken im Inland berücksichtigt sind. Die entsprechende Unterwegszeit beträgt ohne Warte- und Umsteigezeiten 83 Minuten. Die Tagesdistanzen der Männer sind im Mittel gut 11 km länger als die der Frauen. Bei diesen Durchschnittswerten sind auch die rund 10 Prozent der Bevölkerung mit einberechnet, welche am Tag der Befragung zu Hause bleiben.

Mittlere Tagesdistanz im Inland pro Person (in km)



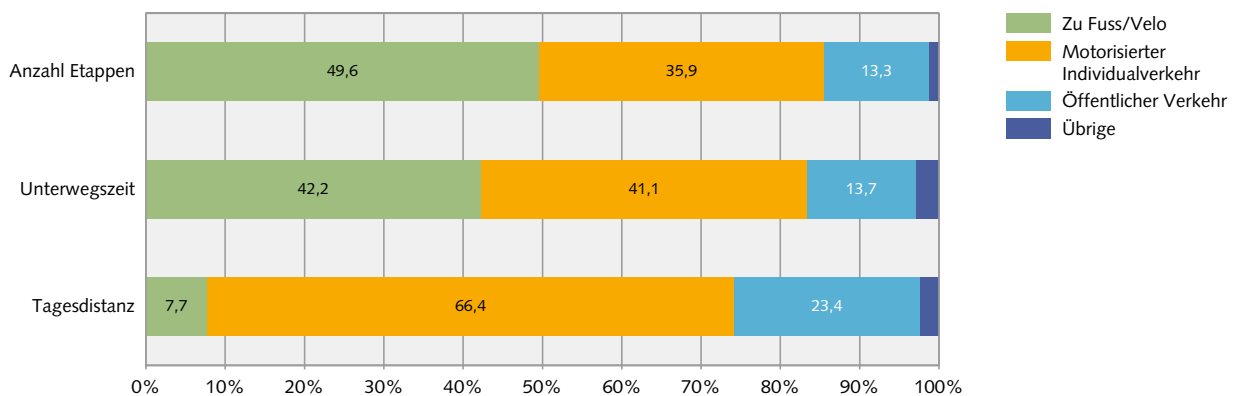
© BFS/ARE

Der motorisierte Individualverkehr als Spitzenreiter

(→ Kap. 4)

Zwei Drittel der Tagesdistanzen werden mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt, also mit dem Auto oder dem Motorrad. Ein Viertel geht auf das Konto des öffentlichen Verkehrs (Bahn, Postauto, Bus, Tram). Etwas weniger als ein Zehntel der Distanzen wird zu Fuss und mit dem Velo bewältigt. Der Anteil dieser beiden Fortbewegungsarten ist allerdings weit grösser, wenn statt der Distanzen die Unterwegszeit betrachtet wird: In diesem Fall beträgt er 42%. Wenn man sich die Anzahl der täglich zurückgelegten Etappen ansieht, kommt der Velo- und Fussgängerverkehr sogar auf einen Anteil von fast 50%. Als Etappe wird jede Strecke bezeichnet, die mit ein und demselben Verkehrsmittel zurückgelegt wird (wer mit dem Velo zum Bahnhof fährt, dort den Zug nimmt und sich schliesslich vom Zielbahnhof zu Fuss zum Arbeitsplatz begibt, hat somit drei Etappen zurückgelegt).

Verkehrsmittelwahl



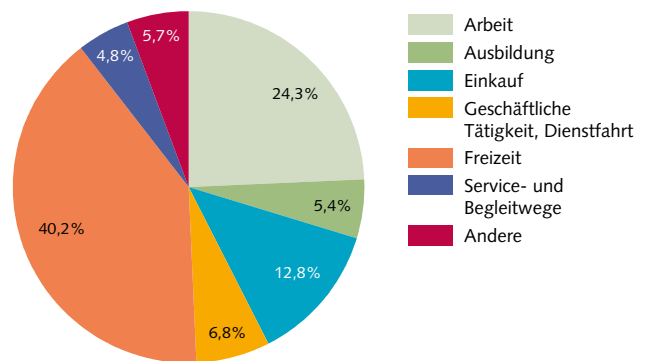
© BFS/ARE

Freizeit als wichtigster Verkehrszweck

(→ Kap. 5)

Gemessen an den Distanzen, ist die Freizeit der mit Abstand wichtigste Verkehrszweck. Im Durchschnitt werden 40% der im Inland absolvierten Tagesdistanzen im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten zurückgelegt. Zweitwichtigster Verkehrszweck ist mit einem Distanzanteil von 24% die Arbeit. Der Anteil des Autos an den zurückgelegten Distanzen ist in beiden Fällen mit je 65% gleich hoch.

Anteile der Verkehrszwecke an der Tagesdistanz



© BFS/ARE

Je höher das Einkommen, desto länger die Distanzen

(→ Kap. 6)

Mit der Höhe des Haushaltseinkommens nimmt auch die Länge der Tagesdistanzen zu: Personen, die in einem Haushalt mit monatlich mehr als 14'000 Franken Haushaltseinkommen leben, absolvieren im Durchschnitt 2,5-mal längere Tagesdistanzen als Personen, deren Haushaltseinkommen weniger als 2000 Franken beträgt. Personen aus einkommensstarken Haushalten benutzen zudem häufiger motorisierte Verkehrsmittel.

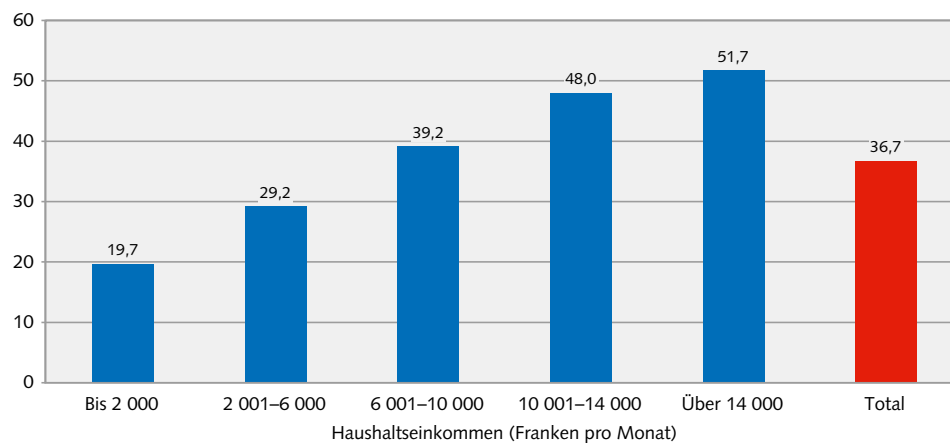
Wohnen im Zentrum spart Kilometer

(→ Kap. 7)

Die Länge der Tagesdistanzen ist nicht nur vom Geschlecht und vom Haushaltseinkommen abhängig; einen grossen Einfluss hat auch der Wohnort. Wer in einem Agglomera-

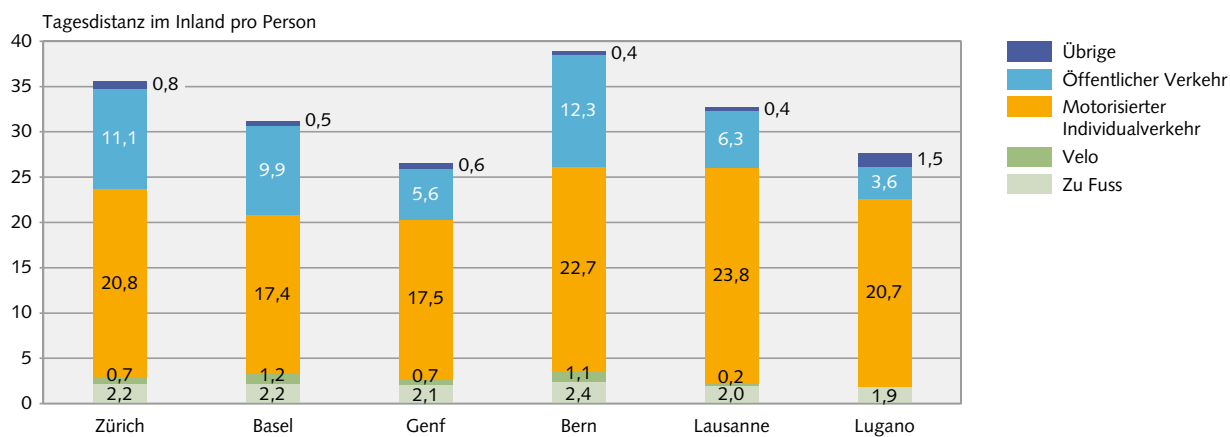
tionskern wohnt, also beispielsweise in den Stadtzentren von Zürich und Genf, aber auch in den Kerngemeinden kleinerer Agglomerationen wie Neuenburg oder Frauenfeld, der legt im Durchschnitt die kürzesten Tagesdistanzen zurück. In Bezug auf die mittleren Tagesdistanzen mit den einzelnen Verkehrsmitteln bestehen ebenfalls beträchtliche Unterschiede zwischen den Agglomerationen. In den grossen Agglomerationen werden mit der Ausnahme von Lugano im Mittel pro Personen jeweils mindestens 2 km zu Fuss zurückgelegt. Einwohnerinnen und Einwohner in Basel und Bern sind pro Kopf täglich im Mittel mehr als einen Kilometer mit dem Velo unterwegs, in Lugano spielt das Velo dagegen bei der Tagesdistanz keine Rolle. In allen grossen Agglomerationen liegt die mittlere Tagesdistanz, die die Bewohner mit dem motorisierten Individualverkehr zurücklegen, unter dem Schweizer Durchschnitt. Hohe Tagesdistanzen mit öffentlichen Verkehrsmitteln finden sich in Bern und Zürich.

Tagesdistanz im Inland nach Haushaltseinkommen (in km pro Person)



© BFS/ARE

Mittlere Tagesdistanz (in km) nach Verkehrsmittel und Wohnort (ausgewählte Agglomerationen)



© BFS/ARE

Starke Zunahme bei der Bahn

(→ Kap. 8)

Vergleicht man die Umfrageergebnisse aus dem Jahr 2010 mit den Resultaten früherer Jahre, so fallen mehrere Entwicklungen ins Auge. Die pro Person zurückgelegte Tagesdistanz hat seit 2005 um 4,1% zugenommen, während sie in der Periode zwischen den Jahren 2000 und 2005 vorübergehend fast stabil gewesen war. Der Anstieg seit 2005 geht allein auf das Konto des öffentlichen Verkehrs, wobei insbesondere bei der Bahn eine markante Zunahme zu verzeichnen ist: Die Anzahl der pro Kopf und Tag auf der Schiene zurückgelegten Kilometer stieg zwischen 2005 und 2010 um nicht weniger als 27%. Gleichzeitig blieben die mit dem Auto, dem Velo und zu Fuss zurückgelegten Tagesdistanzen so gut wie unverändert.

Markant ist des Weiteren der Rückgang des Führerscheinbesitzes bei den 18- bis 24-Jährigen von 71% im Jahr 1994 auf 59% im Jahr 2010.

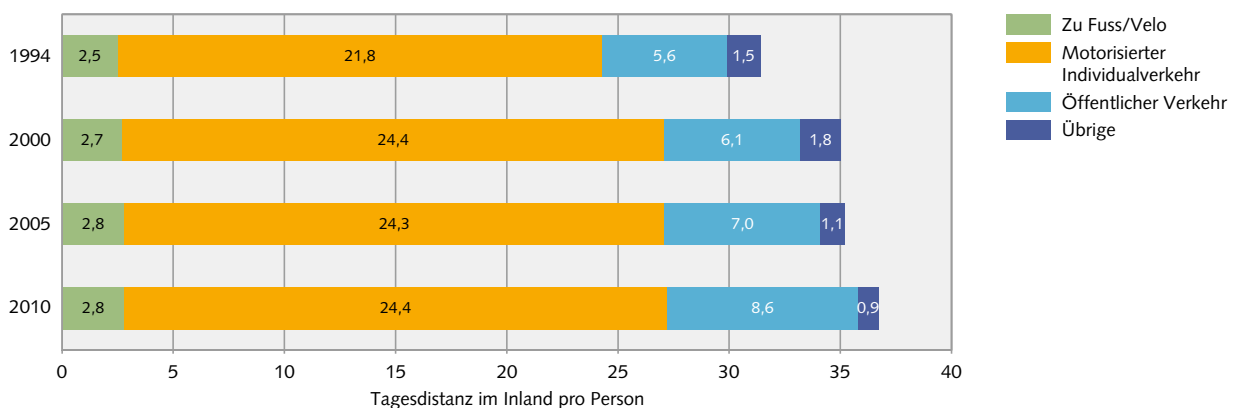
Viele Tages- und Ferienreisen

(→ Kap. 9)

In den bisherigen Ausführungen ging es ganz allgemein um die Distanzen, welche die Schweizer Wohnbevölkerung an einem Tag im Inland zurücklegt. Die Ergebnisse des «Mikrozensus Mobilität und Verkehr» lassen aber auch separate Aussagen zu Tagesreisen ausserhalb der gewohnten Umgebung sowie zu Reisen mit Übernachtungen zu. Pro Person und Jahr werden durchschnittlich 11,3 Tagesreisen unternommen, bei denen die gewohnte Umgebung verlassen wird, davon 65% mit dem motorisierten Individualverkehr. Distanzmässig summieren sich die pro Person und Jahr unternommenen Tagesreisen auf durchschnittlich 1500 km, wobei hier auch die Strecken im Ausland mitgezählt worden sind.

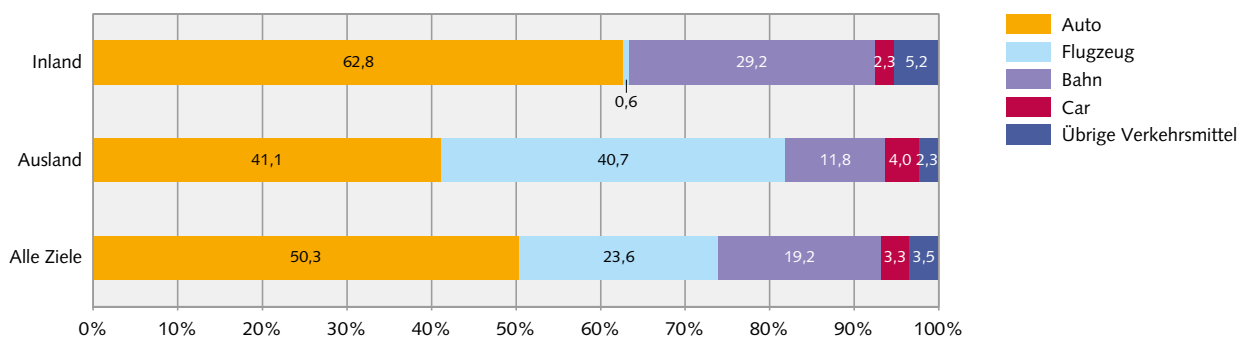
Zu den Tagesreisen kommen pro Person und Jahr durchschnittlich 2,4 Reisen mit Übernachtung, wovon 57% ins Ausland führen. Die Reisen mit Übernachtung werden zu 50% mit dem Auto zurückgelegt, wobei der Auto-Anteil deutlich höher ist, wenn lediglich die Reisen

Kilometer pro Person und Tag im Inland 1994–2010



© BFS/ARE

Hauptverkehrsmittel bei Reisen mit Übernachtungen



© BFS/ARE

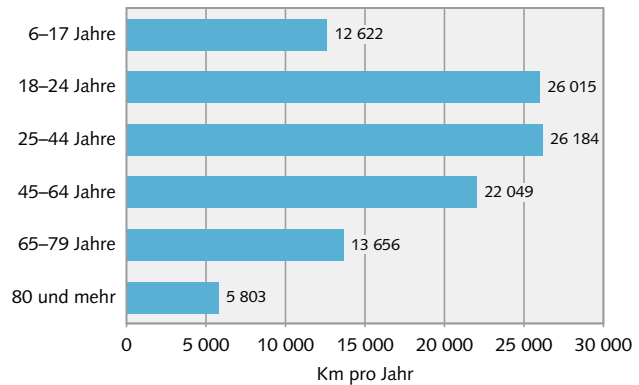
innerhalb der Schweiz berücksichtigt werden (63%). Auf Reisen mit Übernachtungen legt jede Person pro Jahr 5100 km zurück; wobei dieser Durchschnittswert auch die Strecken im Ausland umfasst.

Insgesamt 20'500 km pro Person und Jahr

(→ Kap. 10)

Zählt man sämtliche Strecken zusammen, welche eine in der Schweiz wohnhafte Person während eines Jahres im In- und Ausland durchschnittlich zurücklegt, so kommt man auf die eingangs erwähnte Distanz von 20'500 km. Zwei Drittel dieser Jahresdistanz werden im Inland, ein Drittel wird im Ausland zurückgelegt. Wie schon bei der Tagesmobilität im Inland, so sind auch bei der Jahresmobilität grosse Unterschiede zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen feststellbar: Männer legen pro Jahr rund 7000 km mehr zurück als Frauen. Überdurchschnittlich mobil sind auch die 18- bis 44-Jährigen mit einer Jahresdistanz, die im Mittel gut 26'000 km beträgt.

Jahresmobilität nach Altersgruppen



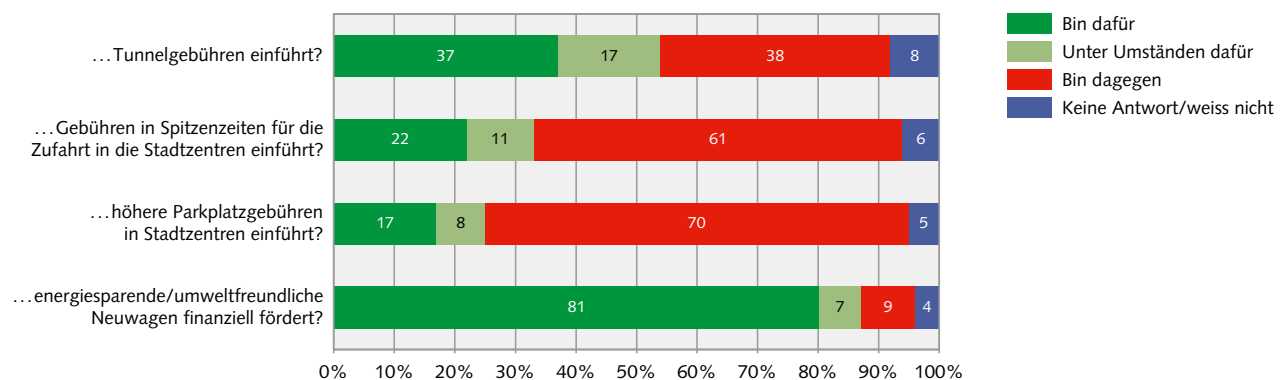
© BFS/ARE

Erwünscht sind Fördermassnahmen, keine Gebühren

(→ Kap. 11)

Zusätzlich zum Verkehrsverhalten wurde auch die Einstellung der Schweizer Wohnbevölkerung zu einigen verkehrspolitischen Massnahmen erfragt. Dabei zeigte sich, dass Gebühren mit verkehrslenkender Wirkung, wie beispielsweise Abgaben für die Zufahrt zum Stadtzentrum («Roadpricing»), in der Bevölkerung kaum Zustimmung finden. Auf grösseres Wohlwollen scheinen dagegen Fördermassnahmen zu stossen: So unterstützt eine Mehrheit von 81% der Bevölkerung die finanzielle Förderung besonders energiesparender und umweltfreundlicher Neuwagen.

Sind Sie unter Umständen dafür oder dagegen, dass man...



© BFS/ARE

L'essenziale in breve

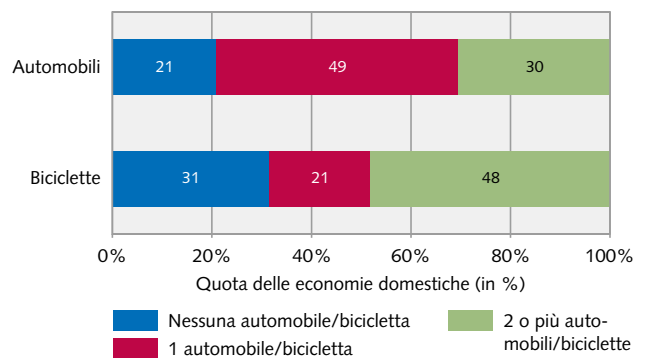
Nel 2010, ogni abitante della Svizzera ha percorso in media 20'500 km, considerando i tragitti sul territorio nazionale e all'estero. Questa cifra emerge dai numerosi e svariati risultati del «Microcensimento mobilità e trasporti 2010», un'indagine demografica di ampia portata realizzata nel quadro del nuovo censimento federale della popolazione. In tale contesto, complessivamente 62'868 persone sono state intervistate telefonicamente sul loro comportamento in materia di trasporti, su incarico dell'Ufficio federale di statistica (UST) e dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE). Tra le varie domande, è stato chiesto alle persone intervistate quali tragitti percorrono quotidianamente e in viaggio, per quale scopo e con quali mezzi di trasporto. Altre domande riguardavano il possesso di veicoli e l'atteggiamento nei confronti di alcune misure della politica dei trasporti. I risultati del «Microcensimento mobilità e trasporti» costituiscono una base fondamentale per le decisioni politiche nei settori dei trasporti, dello sviluppo territoriale, dell'energia e dell'ambiente. Di seguito vengono presentati in sintesi i risultati più importanti e più interessanti.

Quasi l'80% delle economie domestiche possiede un'automobile

(→ cap. 2)

Per quanto riguarda il possesso di veicoli, dall'indagine è emerso che il 79% delle economie domestiche svizzere dispone di almeno un'automobile e il 69% di almeno una bicicletta. Le auto sono nettamente più diffuse nelle economie domestiche più grandi che in quelle di dimensioni minori: tra le economie domestiche unipersonali solo il 55% possiede un'automobile.

Possesso di automobili e biciclette delle economie domestiche



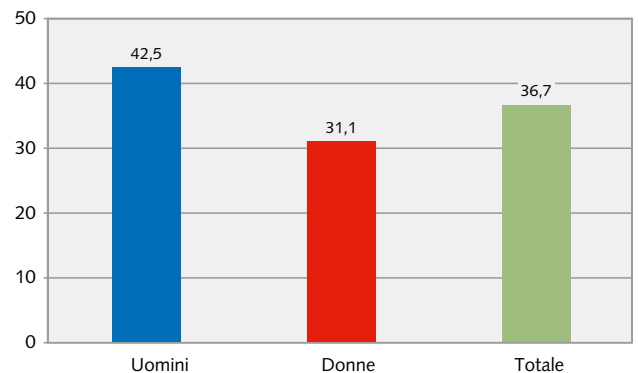
© UST/ARE

37 chilometri di strada ogni giorno

(→ cap. 3)

Le persone residenti in Svizzera di almeno 6 anni percorrono in media ogni giorno 37 chilometri, considerando esclusivamente i tragitti sul territorio nazionale, che corrispondono a un tempo di percorrenza di 83 minuti senza cambi e coincidenze. Le distanze giornaliere percorse dagli uomini superano mediamente di 11 km quelle percorse dalle donne. Questi valori medi tengono conto anche del 10% circa della popolazione che resta a casa nel giorno di riferimento.

Distanza giornaliera media in Svizzera per persona (in km)



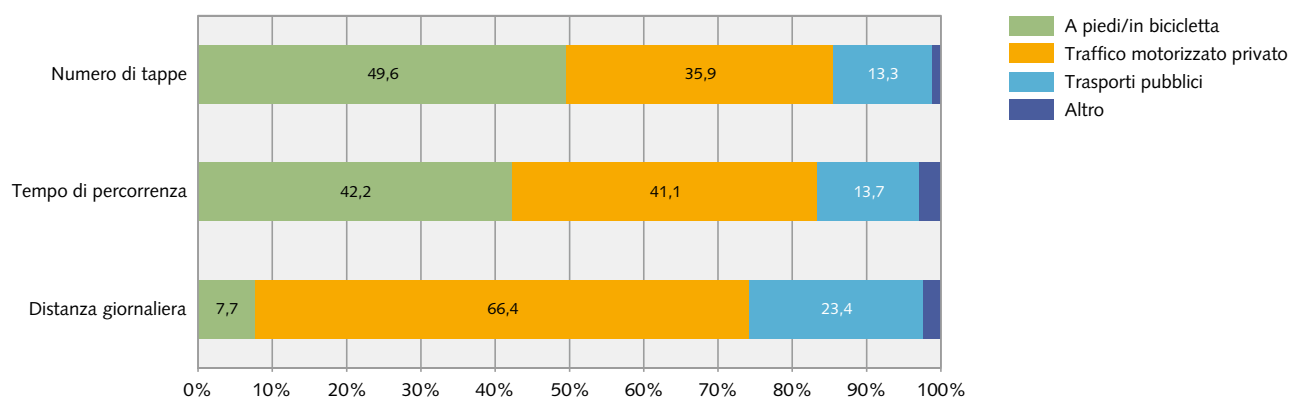
© UST/ARE

In testa il traffico motorizzato privato

(→ cap. 4)

Due terzi delle distanze giornaliere vengono percorse con il traffico motorizzato privato, ossia in auto o in motocicletta. Un quarto viene effettuato con i trasporti pubblici (ferrovia, autopostale, autobus, tram). Poco meno di un decimo delle distanze viene percorso a piedi e in bicicletta. Tuttavia, la proporzione di queste due modalità di spostamento aumenta se si considera il tempo di percorrenza invece della distanza, raggiungendo in questo caso il 42%. Se si prende in considerazione il numero delle tappe percorse ogni giorno, la quota di ciclisti e pedoni aumenta quasi fino al 50%. Si considera tappa ogni tragitto percorso con uno stesso mezzo di trasporto (pertanto, coloro che vanno alla stazione in bicicletta, prendono il treno e poi si recano a piedi dalla stazione di arrivo al posto di lavoro compiono tre tappe).

Scelta del mezzo di trasporto



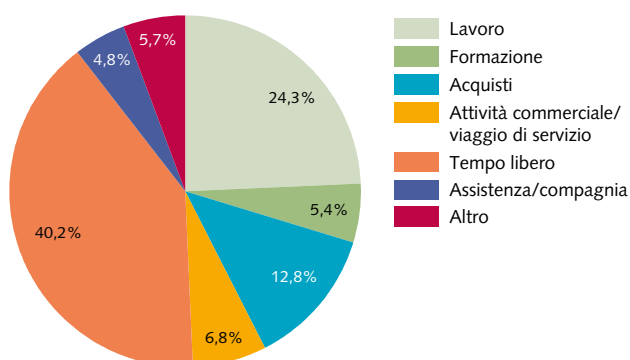
© UST/ARE

Il tempo libero come principale scopo di spostamento

(→ cap. 5)

In termini di distanze, il tempo libero è lo scopo di spostamento di gran lunga più importante. In media, il 40% delle distanze giornaliere in Svizzera viene percorso per attività del tempo libero. Il secondo scopo di spostamento più importante è il lavoro, con una quota di distanza percorsa pari al 24%. La percentuale di automobili utilizzate per le distanze è in entrambi i casi di 65%.

Quote degli scopi di spostamento in distanza giornaliera



© UST/ARE

Maggiore è il reddito, più lunghe sono le distanze

(→ cap. 6)

Con l'aumentare del reddito dell'economia domestica crescono anche le distanze giornaliere: le persone che vivono mensilmente in un'economia domestica con un reddito complessivo di oltre 14'000 franchi percorrono in media distanze giornaliere 2,5 volte più lunghe delle persone con un reddito dell'economia domestica inferiore a 2000 franchi. Inoltre, i membri di economie domestiche dai redditi elevati utilizzano più frequentemente i mezzi di trasporto motorizzati.

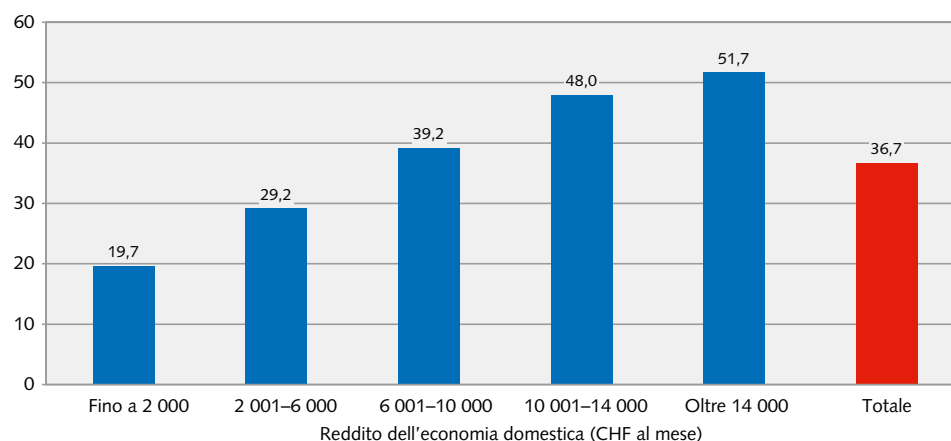
Abitare in centro fa risparmiare chilometri

(→ cap. 7)

La lunghezza delle distanze giornaliere dipende non solo dal sesso e dal reddito dell'economia domestica, ma anche in gran parte dal luogo di domicilio. Chi abita in un

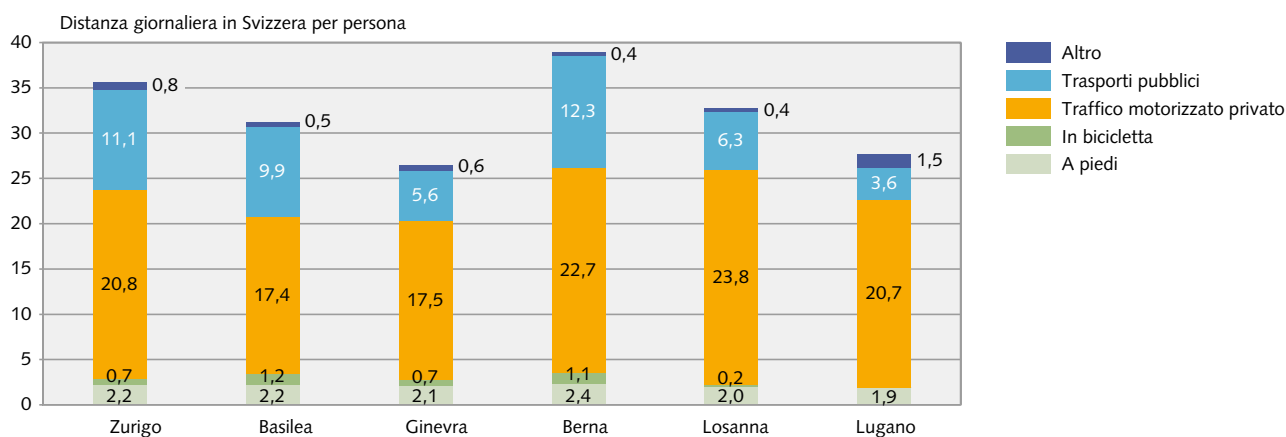
nucleo di agglomerazione, come ad esempio nei centri urbani di Zurigo e Ginevra, ma anche in Comuni nucleo di agglomerazioni più piccole quali Neuchâtel o Frauenfeld, percorre in media le distanze giornaliere più brevi. Se si considerano le distanze giornaliere medie percorse con i singoli mezzi di trasporto, emergono sensibili differenze tra le varie agglomerazioni. Nelle grandi agglomerazioni, ad eccezione di Lugano, ogni abitante percorre almeno 2 km a piedi. Gli abitanti di Basilea e Berna percorrono quotidianamente più di un chilometro in bicicletta, mentre a Lugano la distanza giornaliera con la bicicletta è insignificante. In tutte le grandi agglomerazioni la distanza giornaliera media percorsa dagli abitanti nel traffico privato motorizzato si situa al di sotto della media svizzera. A Zurigo e a Berna si rilevano distanze giornaliere elevate per quanto concerne l'uso di mezzi pubblici.

Distanza giornaliera in Svizzera secondo il reddito dell'economia domestica (in km per persona)



© UST/ARE

Distanza giornaliera media (in km) a seconda del mezzo di trasporto nelle grandi agglomerazioni di tre regioni linguistiche



© UST/ARE

Forte aumento per la ferrovia

(→ cap. 8)

Dal raffronto tra i risultati dell'indagine del 2010 e quelli degli anni precedenti, emergono diversi sviluppi. Dal 2005 la distanza giornaliera per persona è aumentata del 4,1%, mentre nel periodo tra il 2000 e il 2005 era temporaneamente rimasta quasi invariata. L'incremento registrato dal 2005 è riconducibile solo ai trasporti pubblici, con un aumento particolarmente consistente per la ferrovia. Dal 2005 al 2010, il numero di chilometri per persona e giorno percorsi su ferrovia è salito almeno del 27%. Le distanze giornaliere coperte in automobile, in bicicletta e a piedi sono rimaste sostanzialmente invariate.

Inoltre, tra le persone tra i 18 e i 24 anni si è registrata una flessione marcata del possesso di licenze di condurre, passato dal 71% del 1994 al 59% del 2010.

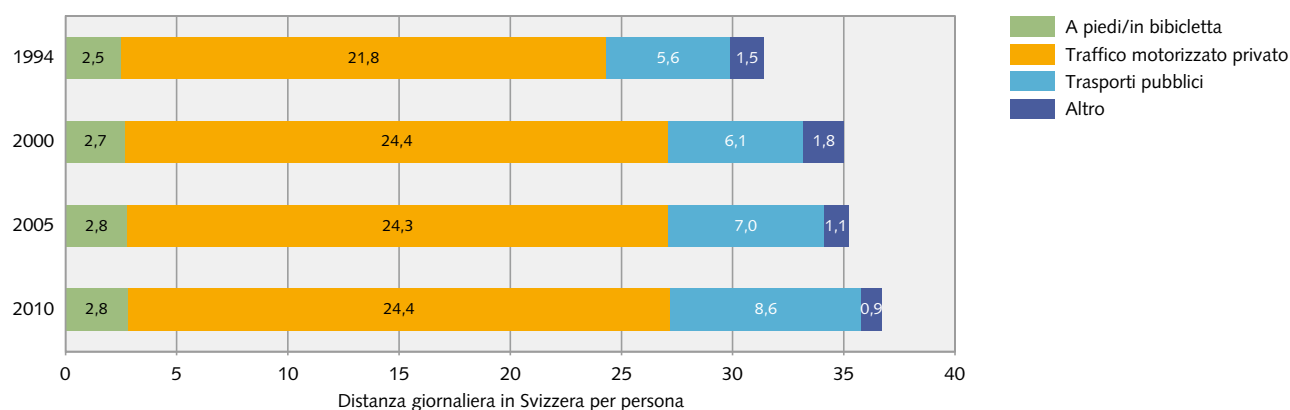
Molti viaggi giornalieri e di vacanza

(→ cap. 9)

Le considerazioni precedenti riguardavano in generale le distanze percorse dalla popolazione residente in Svizzera in un giorno sul territorio nazionale. Tuttavia, dai risultati del «Microcensimento mobilità e trasporti» emergono anche indicazioni separate relative ai viaggi giornalieri al di fuori del proprio quadro di vita abituale e ai viaggi con pernottamento. In media, per persona e anno vengono intrapresi 11,3 viaggi giornalieri in cui si lasciano le proprie adiacenze, di cui il 65% con il traffico motorizzato privato. In termini di distanze, tali viaggi equivalgono mediamente a 1500 km percorsi, compresi i tragitti all'estero.

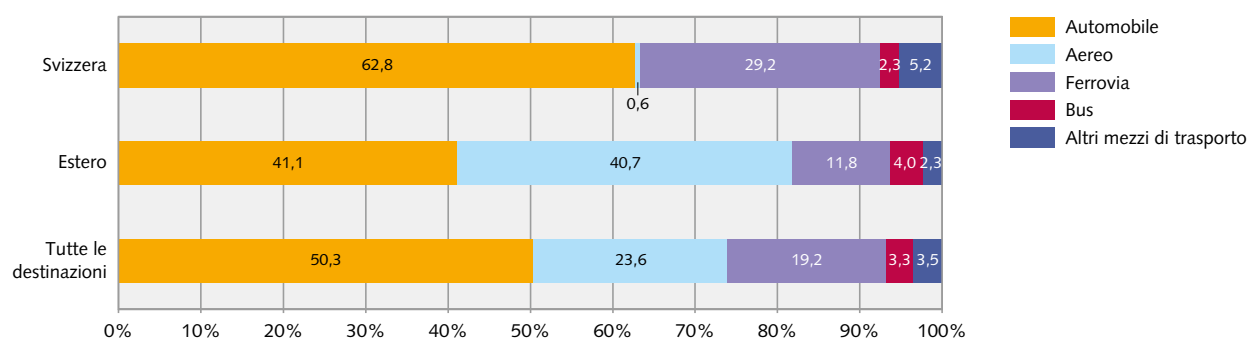
Ai viaggi giornalieri si aggiungono in media 2,4 viaggi con pernottamento per persona e anno, di cui il 57% all'estero. Il 50% dei viaggi con pernottamento viene effettuato in automobile. Tale percentuale risulta nettamente più elevata se si considerano solo i viaggi all'interno della Svizzera (63%). Per i viaggi con pernottamento ogni persona percorre 5100 km all'anno, compresi i tragitti all'estero.

Chilometri per persona e giorno in Svizzera 1994–2010



© UST/ARE

Mezzi di trasporto principali per i viaggi con pernottamento

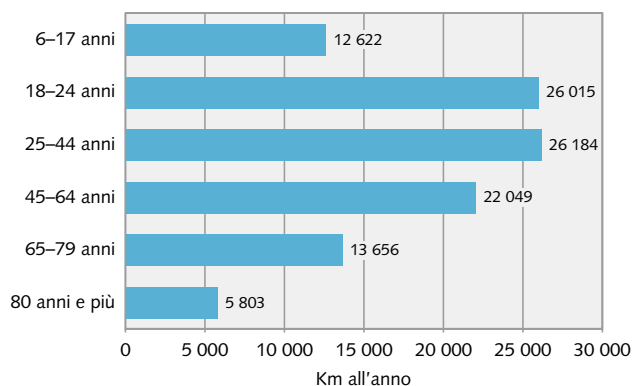


© UST/ARE

Complessivamente 20'500 km per persona e anno
(→ cap. 10)

Se si calcolano tutti i tragitti percorsi in media da un residente in Svizzera in un anno sul territorio nazionale e all'estero, si ottiene la distanza di 20'500 km sopra menzionata, di cui i due terzi percorsi in Svizzera e un terzo all'estero. Analogamente alla situazione della mobilità giornaliera, anche per quella annua si osservano notevoli differenze tra i diversi gruppi di popolazione: per esempio, gli uomini percorrono circa 7000 km l'anno più delle donne. Con 26'000 chilometri abbondanti in media, la mobilità delle persone tra i 18 e i 44 anni è superiore alla media.

Mobilità annua per classe di età



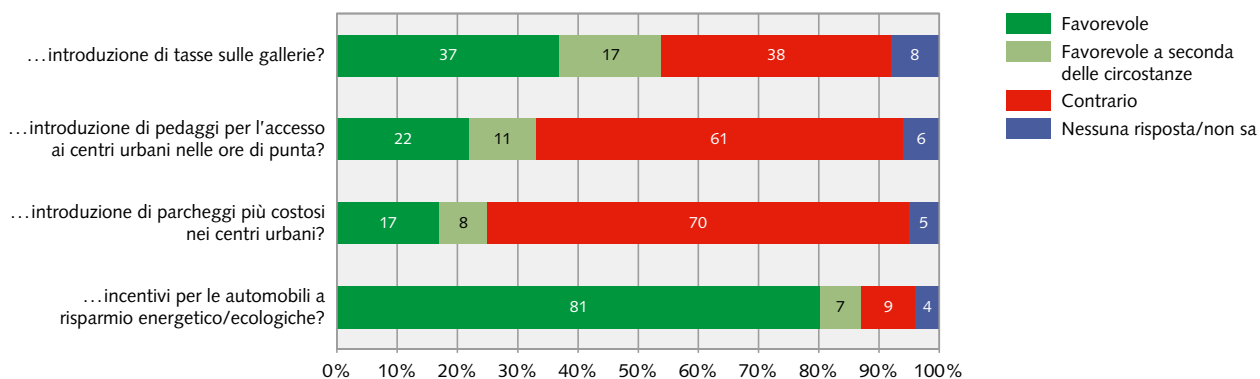
© UST/ARE

Auspicati incentivi, non tasse

(→ cap. 11)

Oltre che sul comportamento in materia di trasporti, la popolazione residente in Svizzera è stata intervistata su alcune misure della politica dei trasporti. In tale contesto, è emerso che le tasse volte alla regolamentazione del traffico, quali il pedaggio per l'accesso al centro urbano («Roadpricing»), trovano scarso consenso tra la popolazione. Al contrario, riscontrano grande favore le misure di incentivazione: una maggioranza dell'81% della popolazione sostiene l'incentivo economico in particolare per le automobili a risparmio energetico ed ecologiche.

Sarebbe favorevole o contrario a...



© UST/ARE

A brief overview

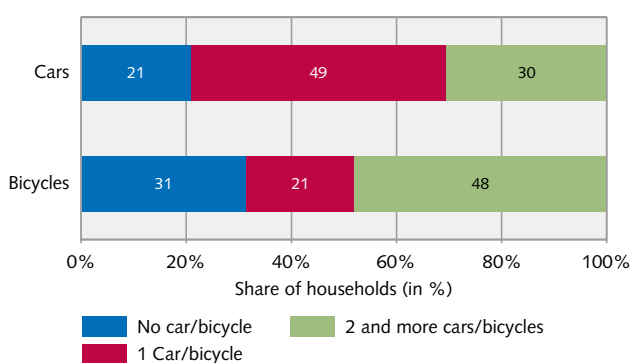
In 2010, each resident of Switzerland travelled an average of 20,500 km, all routes in Switzerland and abroad combined. This figure is one of numerous and diverse results from the "Mobility and Transport Microcensus 2010", a large-scale population survey conducted as part of the new Swiss national population census. On behalf of the Federal Statistical Office (FSO) and the Federal Office for Spatial Development (ARE), a total of 62,868 people were surveyed by telephone about their travel behaviour. Among other things, the respondents were asked what routes they take during their daily routine and when travelling, for what purpose and what means of transport they use. Other questions concerned vehicle ownership and respondents' attitudes towards a number of transport policy measures. The results of the "Mobility and Transport Microcensus" represent a foundation for policy decisions in the areas of transport, spatial development, energy and the environment. The most important and interesting results are summarised below.

Nearly 80% of households own a car

(→ Chap 2)

As regards vehicle ownership, the survey showed that 79% of Swiss households own at least one car and 69% at least one bicycle. A striking finding is that larger households are more likely to own a car than smaller households: Only 55% of one-person households own a car.

Car and bicycle ownership among households



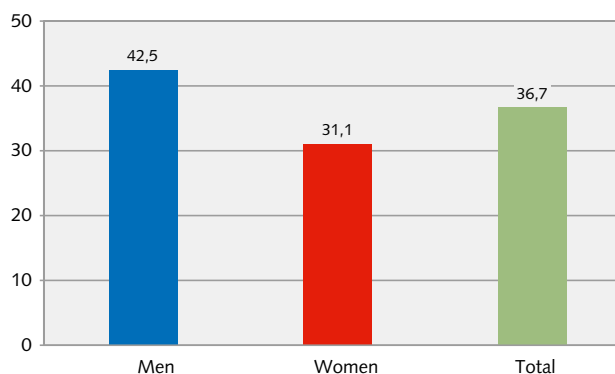
© FSO/ARE

37 km travelled each day

(→ Chap 3)

On average, a resident of Switzerland aged 6 or over covers a distance of 37 km daily, counting only routes within the country. This corresponds to a travel time, excluding waiting and transfer times, of 83 minutes. On average, men cover just over 11 km more per day than women. These averages include the approximately 10% of the population who stayed home on the day of survey.

Average daily distance per person in Switzerland (in km)



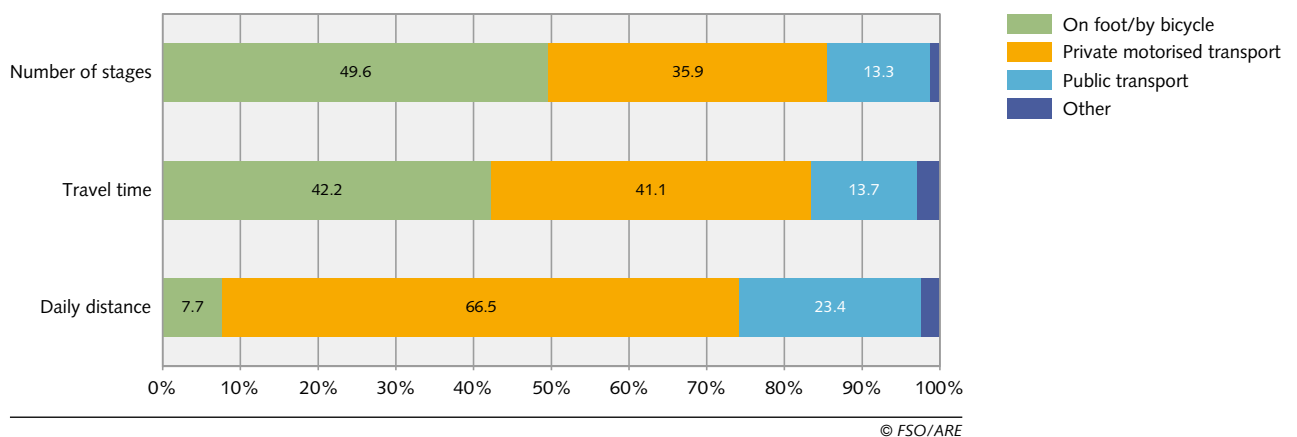
© FSO/ARE

Private motorised transport is the frontrunner

(→ Chap 4)

Two thirds of the daily distances travelled are covered by private motorised transport, i.e. by car or motorcycle. A quarter is covered by public transport (train, postal bus, bus, tram). Slightly less than one tenth of the distances are covered on foot and by bicycle. But the share of these two types of locomotion is far greater if travel times instead of distances are considered: In this case it is 42%. If the number of daily stages covered are considered, bicycle and pedestrian traffic accounts for almost 50%. A stage is defined as each part of a trip that is covered with the same means of transport (thus, someone who cycles to the train station, takes a train and then walks to work from the destination train station covers three stages).

Choice of a means of transport

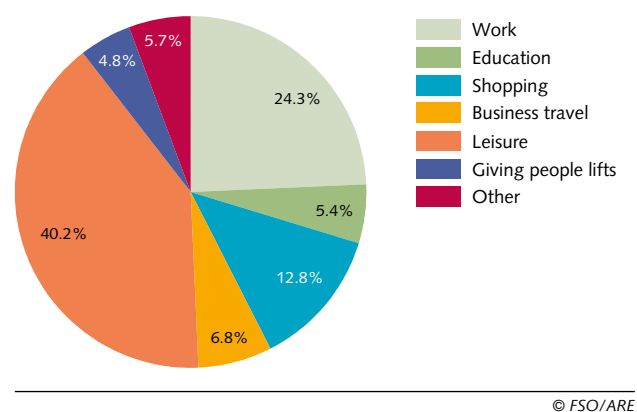


Leisure as the main trip purpose

(→ Chap 5)

Measured by distance, leisure is by far the most important trip purpose. On average, 40% of daily distances travelled within Switzerland are covered in connection with leisure activities. The second most important trip purpose is work, which accounts for 24% of the daily distances travelled. The share of car trips in the distances covered is the same in both cases: 65%, respectively, for leisure activities and for work.

Shares of trip purposes in daily distance travelled



The higher the income, the longer the distances

(→ Chap 6)

The higher the household income, the longer the daily distances: Persons living in households with monthly household incomes of more than CHF 14,000 cover, on average, 2.5 times longer daily distances than persons whose household income is less than CHF 2000. Moreover, persons in high-income households also use motorised transport more frequently.

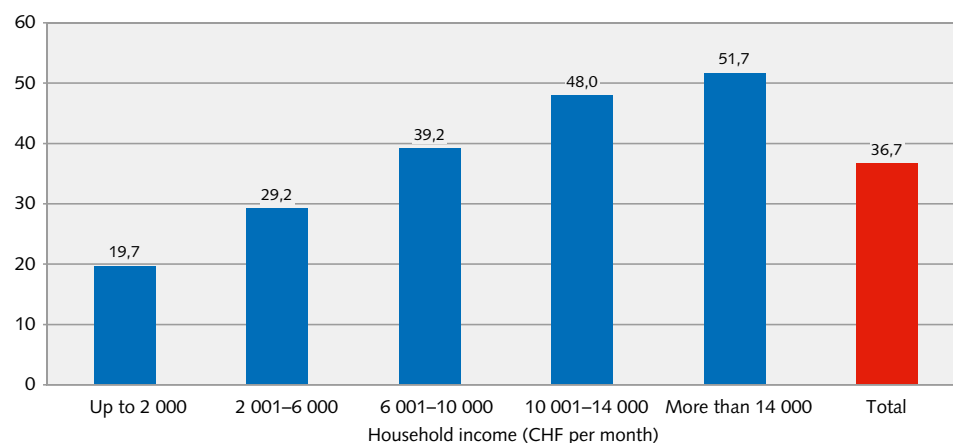
Living in the city centre saves km

(→ Chap 7)

The length of daily distances depends not only on gender and household income; the place of residence also has a major influence. People who live in the centre of urban

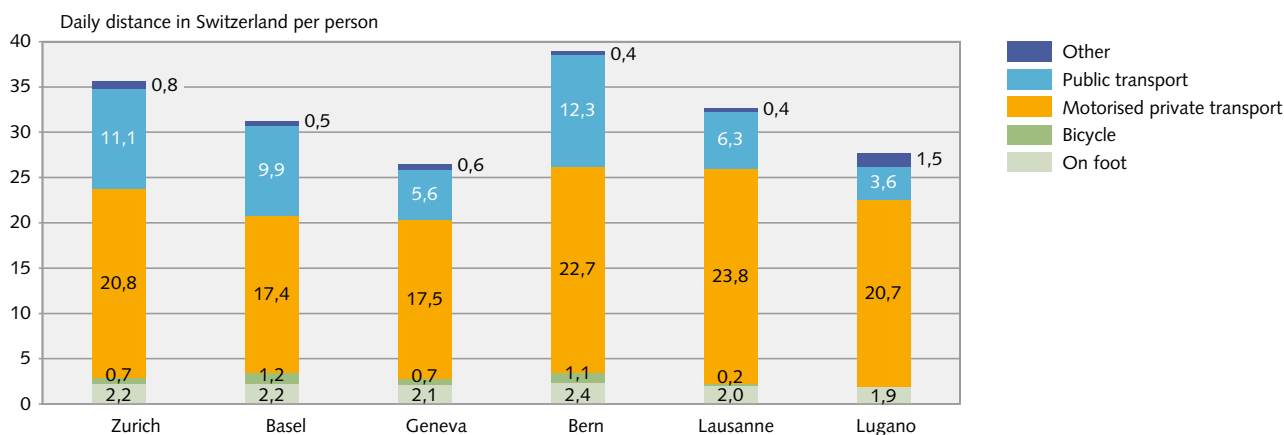
conurbations, such as the city centres of Zurich or Geneva, but also in the central municipalities of smaller urban conurbations, such as Neuchâtel or Frauenfeld, cover the shortest daily distances on average. There are also considerable differences between conurbations in terms of the average daily distances covered with the various means of transport. In the big conurbations, with the exception of Lugano, on average at least 2 km are covered on foot per person. Residents of Basel and Bern bicycle on average more than one kilometre per person; in Lugano, however, bicycles play no role in the daily distance. In all big conurbations the average daily distance travelled by residents in private motorised transport is below the Swiss average. Long daily distances by public transport are also found in Bern and Zurich.

Inland daily distance by household income (in km per person)



© FSO/ARE

Average daily distance (in km), by means of transport, in the biggest conurbations in three language regions



© FSO/ARE

Strong increase in rail

(→ Chap 8)

If the results from 2010 are compared with the results of previous years, several developments are noteworthy. The distance covered per person has increased by 4.1% since 2005, although it was temporarily almost stable between 2000 and 2005. The increase since 2005 is solely attributable to public transport, with a particularly marked increase in rail transport: The number of kilometres travelled by rail per capita per day rose by no less than 27% between 2005 and 2010. At the same time, the daily distances travelled by car, bicycle and on foot remained virtually unchanged.

Also striking is the decline in the share of 18–24-year-olds holding a driving licence from 71% in 1994 to 59% in 2010.

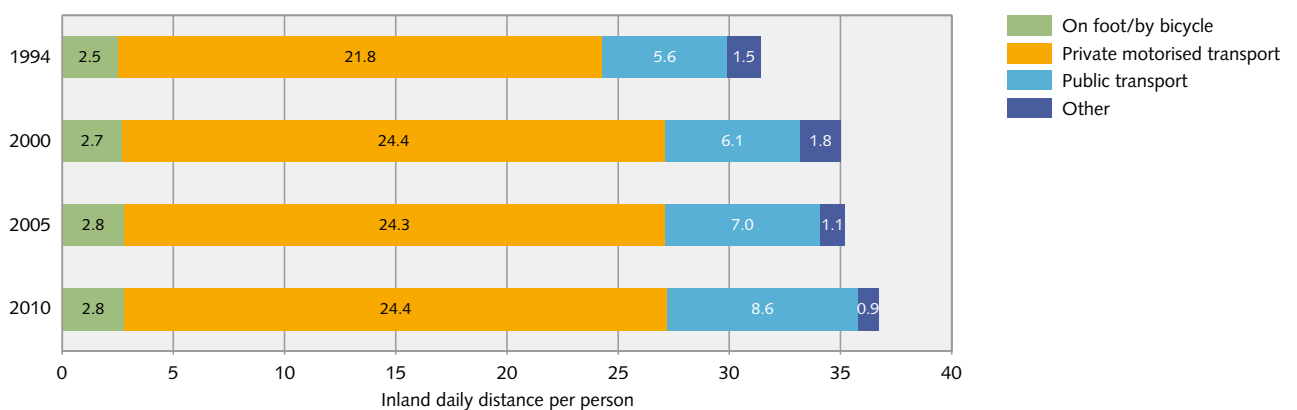
Many day trips and holiday trips

(→ Chap 9)

In the previous versions, the focus was on distances covered by the Swiss resident population in a day within Switzerland in general. The results of the “Mobility and Transport Microcensus 2010”, however, also make it possible to make statements about day trips outside the familiar environment as well as about trips with overnight stays. An average of 11.3 day trips outside the familiar environment are made per person per year, 65% of which by private motorised transport. The average distance travelled per person per year, including trips abroad, is 1,500 km.

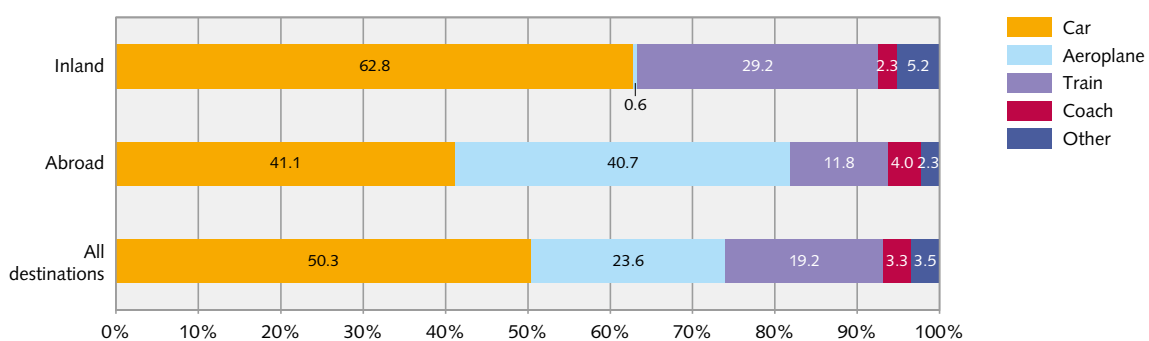
An average of 2.4 trips with overnight stays are made per person per year, of which 57% are abroad. 50% of trips involving overnight stays are made by car and the proportion of trips made by car increases markedly if only trips within Switzerland are considered (63%). On trips with overnight stays, including trips abroad, each person covered an average of 5,100 km per year.

Kilometres per person per day within Switzerland 1994–2010



© FSO/ARE

Main mode of transport for trips with overnight stays



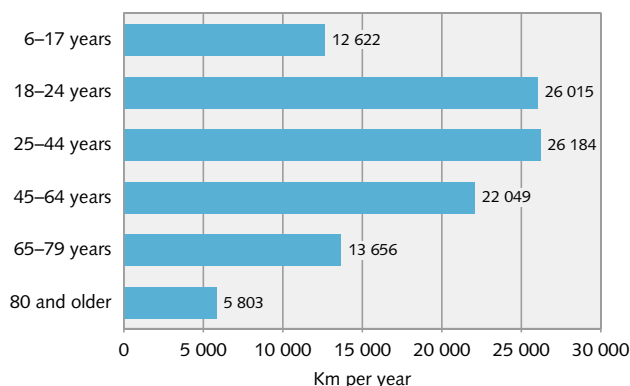
© FSO/ARE

A total of 20,500 km per person per year

→ Chap 10)

When all routes travelled over the course of one year by a person resident in Switzerland during trips within Switzerland and abroad are added up, the result is, as mentioned above, an average distance of 20,500 km. Two thirds of this annual distance is travelled in Switzerland and one third abroad. As is the case with daily mobility within Switzerland, there are also major differences between various population groups as regards annual mobility: The distance travelled per year by men is about 7000 kilometres longer than that travelled by women. 18–44-year-olds have above-average mobility: on average more than 26,000 km per year.

Annual mobility by age group



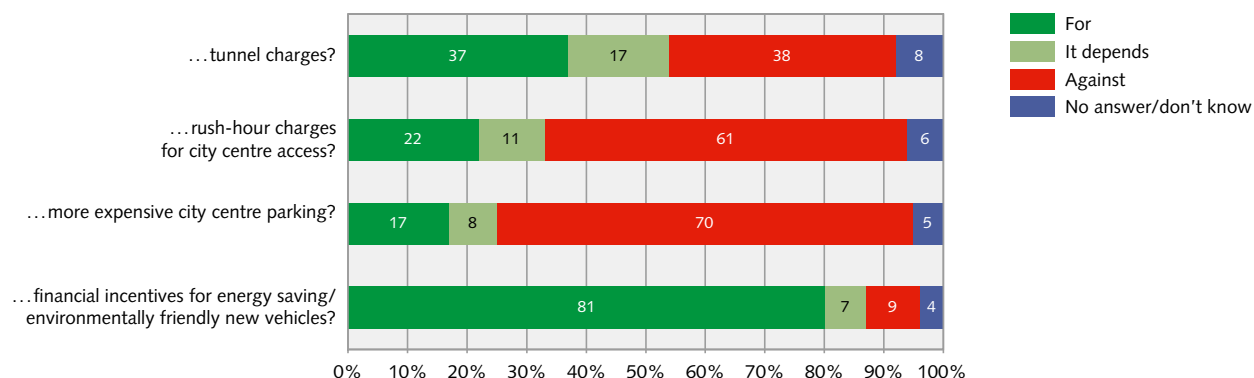
© FSO/ARE

Support measures instead of charges are wanted

(→ Chap 11)

In addition to the travel behaviour, the survey also included questions on the attitude of the Swiss population towards a number of transport policy measures. It was found that fees to regulate traffic, such as road-pricing charges for access to city centres, meet with very little approval from the population. But support measures are seen much more favourably by the public at large: For example, 81% of the population is in favour of financial subsidies for a new generation highly energy efficient and environmentally friendly cars.

Are you, depending on the circumstances, for or against...



© FSO/ARE

1 Microrecensement mobilité et transports 2010

1.1 Enquêtes sur le comportement en matière de transports depuis 1974

L'action politique requiert de bonnes bases de décision. C'est particulièrement vrai dans le domaine des transports. La croissance continue du trafic impose à la politique des tâches difficiles à plusieurs niveaux. Si l'on se contentait, dans les années 1950 et 1960, de comptages conventionnels pour déterminer les besoins en matière de réseaux de transports, les exigences sensiblement plus complexes de la planification et de la gestion du trafic supposent aujourd'hui des connaissances plus détaillées sur les comportements de la population en matière de transports. On a besoin, par exemple, de distinguer le plus précisément possible les différents motifs de déplacement et moyens de transport, ainsi que les critères géographiques et temporels des 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. Elle s'appuie sur le mandat du Conseil fédéral, stipulé dans l'Ordonnance concernant l'exécution des relevés statistiques fédéraux (RS 431.012.1). Depuis 2010, le microrecensement sur la mobilité et les transports est la première enquête thématique faisant partie du nouveau recensement de la population suisse.

La taille de l'échantillon, les méthodes de relevé et les contenus de l'enquête ont évolué depuis 1974. Cela s'explique essentiellement par les progrès des méthodes de relevé et de traitement des données, mais aussi par l'évolution des besoins de la politique et de la science.

T1.1.1 Historique des enquêtes auprès des ménages sur le comportement en matière de transports

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

En 2010, l'Office fédéral de la statistique (OFS) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE) ont renouvelé le microrecensement sur la mobilité et les transports. Par rapport à 2005, outre divers offices fédéraux et les deux écoles polytechniques fédérales (EPF), les cantons et les agglomérations ont aussi intensifié leur participation à l'enquête en cofinçant des interviews supplémentaires. L'échantillon a pu ainsi être élargi à presque 60'000 ménages, avec environ 63'000 personnes interrogées, soit presque le double par rapport à 2005. Les organisations citées effectueront leur propre dépouillement et publieront les résultats

1.2 Structure et objectifs du rapport

Le microrecensement mobilité et transports 2010 est le premier d'une série de cinq enquêtes thématiques, réalisées dans le cadre du nouveau recensement fédéral de la population. Il reprend le contenu des anciennes enquêtes sur le comportement en matière de transports, mais en changeant certaines méthodes et certains contenus (voir chap. 1.3).

Le présent rapport synthétise les principaux résultats de l'enquête de 2010. Le chapitre 1 décrit l'enquête elle-même, tandis que les chapitres suivants traitent des principales thématiques de la mobilité. Le glossaire en fin de rapport explique les termes et les abréviations utilisées.

Les résultats présentés ne donnent qu'une vue d'ensemble. Le site de l'Office fédéral de la statistique contient un dossier électronique (Cyberdossier) avec des informations complémentaires sur l'enquête (méthode de pondération, données structurelles sur les personnes interrogées). On y trouvera des tableaux en relation avec les graphiques du rapport, ainsi qu'une multitude de tableaux détaillés couvrant les différents thèmes de l'enquête.

Les nombreuses données présentées ici et issues du microrecensement servent de base à d'autres analyses plus poussées, menées par les offices fédéraux, les cantons et les villes, les instituts de recherche, ainsi que les bureaux privés.

A qui et à quoi sert le microrecensement sur la mobilité et les transports?

Le microrecensement mobilité et transports (MRMT) est aujourd'hui la base principale de nos connaissances sur le comportement de la population suisse en matière de transports. Il est utilisé dans les différents domaines de la politique et de la planification des transports, pour l'aménagement du territoire et pour les recherches scientifiques sur les transports. Quelques exemples de missions dans les domaines précédemment cités:

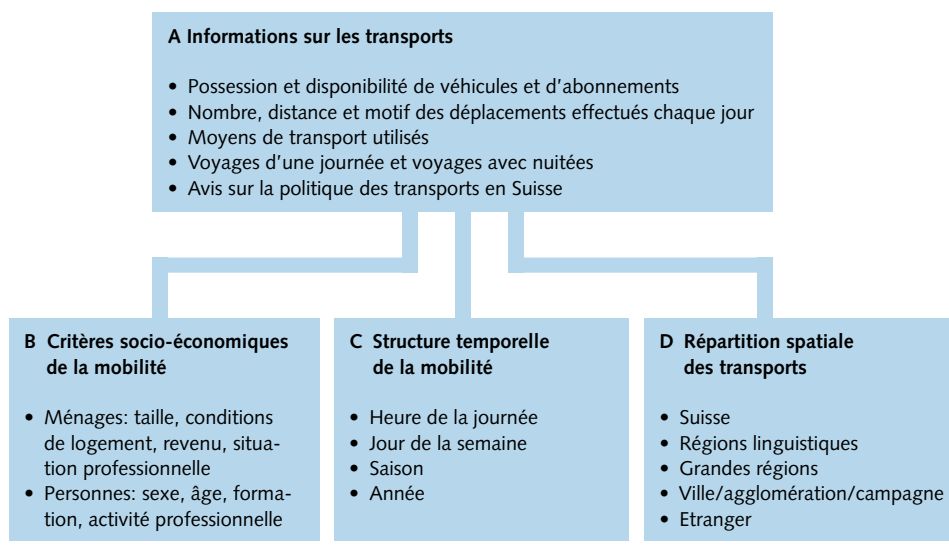
- Détermination des prestations kilométriques et des prestations du trafic.
- Planification des infrastructures de transport au niveau de la Confédération, des cantons et des agglomérations: fonds d'infrastructure, programmes d'agglomération, financement et développement des infrastructures ferroviaires, fonctionnalité du réseau des routes nationales.
- Modélisation des transports: données entrant dans les modèles nationaux et cantonaux de transport de personnes.
- Aménagement du territoire et planification des transports à différents niveaux: fondements du Projet de territoire Suisse, du plan sectoriel de la Confédération, des plans directeurs cantonaux et communaux des transports.
- Concepts de développement des transports: données sur la mobilité dans les différents types de territoires et recommandations sur certains moyens de transport et offres de transport envisageables.
- Avenir des transports en Suisse: prévisions, perspectives et scénarios en matière de transports.
- Eléments de fond pour les principales questions politiques relatives aux transports (p. ex. les bouchons, Mobility Pricing/tarifification de la mobilité, tarifs des transports publics) et contrôle de l'efficacité des stratégies de la Confédération (p. ex. stratégie des déplacements pour les loisirs, mobilité douce).
- Explication du comportement: évolution des données sur la mobilité au fil du temps et identification de facteurs d'influence importants; analyse par groupes d'âges (cohortes), par exemple les jeunes adultes et les seniors, au fil des années, de façon à identifier au plus tôt les changements de comportement.
- Analyses du marché: p. ex. répartition modale lors de déplacements pour les loisirs, le travail, les achats ou les déplacements professionnels.

1.3 Contenu et modifications par rapport aux précédentes enquêtes

L'objectif principal du microrecensement sur la mobilité et les transports est d'analyser tous les cinq ans les multiples aspects de la mobilité des personnes dans la population suisse. Outre les informations de base sur la possession de véhicules et les abonnements, ou les déplacements effectués au quotidien, les voyages d'une journée et les

Contenu du microrecensement mobilité et transports

G1.3.1



voyages avec nuitées, il permet de déterminer la structure temporelle et la répartition géographique des transports. Les caractéristiques socio-économiques des personnes et des ménages servent à mettre en évidence les différences de comportement entre les groupes de personnes (p. ex. par tranche d'âge) et les types de ménages.

Par rapport à l'enquête de 2005, le MRMT 2010 contient toute une série d'innovations en termes de méthodes et de contenus. L'échantillon national a été augmenté à près de 42'500 personnes. Avec les échantillons supplémentaires financés par les cantons et les agglomérations, il est possible de fournir une représentation géographique plus précise, notamment au niveau des 50 agglomérations.

La principale modification méthodologique porte sur la détermination des distances parcourues par les personnes interrogées. Comme dans les précédentes enquêtes, les sondés ont procédé à une estimation des distances parcourues pendant les différentes étapes de déplacement du jour de référence. Mais désormais, pendant l'interview, ils ont aussi été interrogés sur l'itinéraire choisi pour leurs déplacements. Pour les déplacements longs, on leur a par exemple demandé les lieux de passage intermédiaires. Cela permet de calculer exactement les distances parcourues, à partir de la numérisation des réseaux routiers et des réseaux de transports publics. Ainsi, les écarts dus à l'imprécision des évaluations de distances par les personnes interrogées ont pu être évités, ce qui améliore la qualité des données relatives aux distances parcourues par étape, par déplacement et par jour. Pour le microrecensement 2010, toutes les distances parcourues en

transport individuel motorisé (TIM) et en transports publics (TP) ont été déterminées à l'aide de ce programme de calcul.

Ce programme présente en outre l'avantage de permettre une analyse des étapes et des distances recensées en fonction des catégories de routes (voir chap. 4.2). En s'appuyant sur les horaires en cours, les étapes et les distances des transports publics peuvent être réparties entre le trafic à longues distances, le trafic régional et les déplacements urbains (voir chap. 4.3 pour le trafic ferroviaire).

Pour permettre la comparaison avec les précédentes enquêtes, les indications de distances du TIM et des TP ont été recalculées dans les microrecensements des années 1994, 2000 et 2005 (voir chap. 8). A partir des distances évaluées et de celles calculées avec le programme dans l'enquête 2010, des coefficients de correction ont été déterminés et appliqués pour recalculer les distances de toutes les étapes de déplacement des enquêtes faites à partir de 1994. Ces coefficients de correction ont été définis par groupe de moyens de transport et par catégorie de distances. Il est ainsi possible de garantir que les résultats obtenus à partir des nouvelles distances calculées avec le programme sont comparables avec ceux des anciennes enquêtes basées sur des estimations. C'est pourquoi, dans la représentation des données sur les distances depuis 1994 (essentiellement au chapitre 8), apparaissent des séries chronologiques corrigées.

La procédure est différente pour les étapes parcourues à pied et à vélo: en 2010, ces dernières sont en effet toujours définies sur la base des estimations de distances fournies par les sondés. Des analyses approfondies ont permis de

Exemple de saisie de l'itinéraire emprunté

G 1.3.2



Source: OFS/ARE, Microrecensement mobilité et transports 2010

© OFS, ThemaKart, Neuchâtel 2012

montrer que la digitalisation des réseaux de transport n'était pas encore assez précise pour les parcours piétons et les trajets à vélo et ne permettait pas d'utiliser un programme de calcul pour ces moyens de transport. Ainsi, souvent, les sentiers pris comme raccourcis ou les petits chemins à travers les terrains et les places ne sont pas représentés dans les réseaux de transports digitalisés.

Autres modifications du MRMT 2010:

- Le concept des boucles est essentiel à la compréhension de la mobilité de la population. C'est pourquoi il est maintenant représenté lui aussi dans l'intensité des déplacements, au chap. 3. Une boucle couvre un déplacement ou une série de déplacements qui partent de la maison et y retournent.
- De plus, dans le cadre de l'actualisation, certaines questions ont été ajoutées ou d'autres approfondies lors des interviews. Désormais, le module 2 du MRMT 2010 (mobilité douce) intègre par exemple des indications permettant de calculer l'indice (IMC) de masse corporelle des personnes interrogées. C'est un complément précieux pour les analyses de la mobilité douce du point de vue de la promotion de la santé. Dans le module 3 (Opinion sur la politique des transports), la population a été interrogée sur ce qu'elle pensait de l'approche de la régulation du trafic consistant à prévoir, aux heures de pointe, une taxe spécifique pour le trafic routier ou des tarifs particuliers dans les transports publics.

1.4 Echantillon et intervalle de confiance

Les indications sur la mobilité de la population doivent être recensées de manière aussi représentative que possible. C'est pourquoi les ménages et les personnes à interroger ont été sélectionnés de façon aléatoire. La sélection s'est effectuée en deux temps:

- Dans un premier temps, l'Office fédéral de la statistique a sélectionné de manière aléatoire les ménages participant à l'étude. Ces derniers ont reçu une information écrite sur l'objectif et le déroulement de l'enquête. La première partie de l'enquête a consisté à interroger par téléphone une personne quelconque du ménage sur des questions touchant l'ensemble du ménage (p. ex. sur les véhicules dont le ménage dispose).
- Dans un deuxième temps, une personne du ménage (à partir de 6 ans) a été choisie au hasard et interrogée dans la seconde partie de l'enquête sur son comportement concret en matière de transports, un jour de référence donné. Pour les ménages d'au moins 4 individus à partir de 6 ans, deux personnes cible ont été interrogées.

Un institut de sondage spécialisé a mené l'enquête en recourant à la technique des interviews téléphoniques assistées par ordinateur (CATI). Le recours à l'informatique permet de sauvegarder immédiatement toutes les informations sans traitement ultérieur fastidieux. Comme

en 2005, les renseignements géographiques concernant la destination des étapes des personnes ont été géocodés directement pendant l'interview, c.-à-d. associés à des coordonnées géographiques. De plus, l'itinéraire choisi par les sondés a été enregistré.

L'interview du ménage a duré en moyenne un peu moins de 6 minutes et celui de la personne cible près de 18 minutes. Même si la participation au sondage était facultative, le taux de participation a été élevé (66%). Cet aspect est indispensable pour la fiabilité des résultats.

T1.4.1 Données concernant l'échantillon

	Nombre	En %
Ménages avec adresse valable	83 757	100,0%
Non atteints	10 065	
Interviews impossibles ou refusées	13 721	
Interviews valables auprès des ménages	59 971	71,6%
Personnes cibles sélectionnées	68 247	100,0%
Interviews impossibles ou refusées	5 379	
Interviews valables auprès des personnes	62 868	92,1%
Participation totale		66,0%

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

Le nombre d'interviews doit être le plus élevé possible pour aboutir à des conclusions fiables pour les régions ou les groupes de population d'assez petite taille. C'est pourquoi les cantons et les agglomérations ont financé environ 20'000 interviews supplémentaires sur leur territoire (densification). Les cantons et les régions effectuent leurs propres analyses et publient les résultats séparément.

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

Même si cette enquête est l'une des plus grandes enquêtes spéciales en Suisse, les résultats doivent être interprétés avec une prudence particulière pour les

groupes de population les plus réduits. C'est pourquoi les intervalles de confiance sont toujours indiqués dans les tableaux du cyberdossier, consultables sur le portail Internet de l'OFS.

Exemple:

- Distance journalière des 6–17 ans: 23,5 km
- Intervalle de confiance (à 90%; indication dans le cyberdossier): +/-1,0 km.

La moyenne réelle (si l'on interrogeait tous les 6–17 ans et non plus un échantillon) est ainsi comprise avec une probabilité de 90% entre 22,5 km et 24,5 km (23,5 km +/-1,0 km,).

T1.4.2 Exemples d'intervalle de confiance

Groupe	Nombre de personnes interrogées	Distance journalière (en km)	Intervalle de confiance +/- (en km)
Tous (à partir de 6 ans)	62 868	36,7	0,4
6 à 17 ans	7 808	23,5	1,0
6 à 9 ans, les jours ouvrables	1 604	15,0	1,4

L'intervalle de confiance est particulièrement important lorsque:

- il faut analyser les différences entre les groupes;
- on analyse si une valeur a vraiment changé par rapport à l'année 2005 ou si le changement relève de simples fluctuations aléatoires.

Précisions sur les tableaux du présent rapport:

- 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 elles aussi arrondies encore plus («presque 80%» alors que la valeur du tableau est de 79,3%).
- Sauf mention contraire, les déplacements et les distances représentés 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 le dépouillement concerné (personnes du ménage, personnes de référence ou étapes) et combien de sondés et d'étapes ont été pris en considération.

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

2.1 Possession et disponibilité de véhicules

Dans les ménages de deux personnes ou plus, la voiture est le moyen de transport le plus répandu. 30% des ménages en possèdent plusieurs alors qu'un peu plus de 20% n'en ont aucune. 45% des ménages d'une personne n'ont pas de voiture. En revanche, peu de ménages suisses disposent de motocycles (12,5%), de motocycles légers (3,3%) ou de cyclomoteurs (3,7%).

Près de 70% des ménages ont au moins un vélo. Les plus répandus sont les vélos normaux (67%) et les VTT (47%). Environ 2% des ménages disposent d'un vélo électrique.

Près de 80% des personnes possédant un permis de conduire peuvent toujours disposer d'une voiture. Parmi les jeunes titulaires du permis de conduire (moins de

24 ans), ce chiffre baisse cependant à 58%. 37% de ce groupe disposent d'une voiture sur demande. La meilleure disponibilité de la voiture est constatée chez les titulaires d'un permis de conduire à partir de 65 ans, parmi lesquels 86% ont toujours une voiture disponible. Presque une personne sans emploi sur dix ayant le permis n'a aucune voiture à disposition.

La plupart du temps, les vélos sont à la disposition de leur utilisateur sans concertation nécessaire. Mais un quart ne dispose d'aucun vélo. En fait, la disponibilité du vélo varie fortement suivant les tranches d'âge: à partir de 65 ans, plus de la moitié des personnes ne disposent pas d'un vélo. En revanche, 90% des 6–24 ans ont un vélo à disposition, au moins sur demande.

T2.1.1 Possession de véhicules par ménage (en %)

Nombre de véhicules dans le ménage	Taille du ménage					Total
	1 personne	2 personnes	3 personnes	4 personnes	5 et plus	
Aucune voiture	45,2	14,3	10,3	5,4	4,7	20,8
1 voiture	51,2	52,6	44,3	42,2	37,3	48,7
2 voitures	3,2	29,3	35,3	40,0	40,5	24,8
3 voitures et plus	0,4	3,8	10,1	12,3	17,4	5,7
Aucun vélo	53,1	31,8	18,0	9,2	7,1	31,4
1 vélo	34,2	18,1	15,7	9,4	6,4	20,5
2 vélos	9,3	34,5	26,7	18,0	13,2	22,6
3 vélos et plus	3,4	15,6	39,7	63,4	73,4	25,5
Aucun motocycle	94,6	87,7	83,4	79,6	80,4	87,5
1 motocycle	5,0	10,7	14,0	16,9	16,1	10,7
2 motocycles	0,4	1,3	2,1	3,0	2,9	1,5
3 motocycles et plus	0,1	0,3	0,5	0,5	0,7	0,3
Aucun motocycle léger	99,1	97,6	95,1	93,1	90,8	96,7
1 motocycle léger	0,9	2,3	4,7	6,2	8,1	3,1
2 motocycles légers	0,0	0,1	0,2	0,6	0,9	0,2
3 motocycles légers et plus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
Aucun cyclomoteur	99,1	97,4	95,5	92,7	86,6	96,3
1 cyclomoteur	0,9	2,4	4,1	6,4	10,1	3,2
2 cyclomoteurs	0,0	0,2	0,3	0,7	2,4	0,4
3 cyclomoteurs et plus	0,0	0,0	0,1	0,2	0,8	0,1

Base: 59 971 ménages

On constate aussi des différences entre les sexes. En effet, plus d'hommes que de femmes disposent à tout moment d'un vélo. Par rapport aux personnes sans emploi et aux personnes non actives, plus de personnes actives disposent toujours d'un vélo.

T2.1.2 Possession de vélos selon leur type (en %)

Type de vélo	Nombre de vélos			
	1 vélo	2 vélos	3 et plus	Total
Vélos d'enfants	6,0	5,3	1,9	13,2
Vélos ordinaires	29,7	23,6	14,0	67,3
VTT	21,8	16,0	9,5	47,3
Vélos de course	9,1	2,2	0,6	11,8
Vélos de randonnée	2,0	1,2	0,5	3,7
Vélos électriques	1,9	0,4	0,0	2,3
Autres vélos	1,8	0,4	0,2	2,4

Base: 14 091 ménages avec au moins un vélo et interrogés dans le module 2 «Mobilité douce»

T2.1.3 Disponibilité d'une voiture selon le sexe, l'âge et le statut sur le marché du travail (en %)

	Toujours disponible	Disponible sur demande	Pas disponible
Sexe			
Hommes	82,0	14,0	4,0
Femmes	74,2	19,3	6,5
Âge			
18–24 ans	58,3	37,0	4,7
25–64 ans	78,7	16,1	5,2
65 ans et plus	86,4	8,4	5,2
Statut sur le marché du travail			
Activité professionnelle	78,3	17,1	4,7
Personnes sans emploi	72,0	18,8	9,2
Personnes non actives	78,9	14,6	6,4
Total	78,3	16,5	5,2

Base: 43 183 personnes cible d'au moins 18 ans avec permis de conduire pour voiture et pouvant se déplacer sans l'aide d'autrui

T2.1.4 Disponibilité d'un vélo selon le sexe, l'âge et le statut sur le marché du travail (en %)

	Toujours disponible	Disponible sur demande	Pas disponible
Sexe*			
Hommes	74,7	6,2	19,1
Femmes	66,1	6,1	27,8
Âge*			
6–24 ans	79,5	10,9	9,5
25–64 ans	74,8	4,9	20,3
65 ans et plus	41,3	4,2	54,5
Statut sur le marché du travail**			
Activité professionnelle	77,2	5,2	17,6
Personnes sans emploi	61,5	7,5	31,0
Personnes non actives	52,8	4,6	42,6
Total*	70,4	6,2	23,5

* Base: 60 766 personnes cible pouvant se déplacer sans l'aide d'autrui

** Base: 55 093 personnes cible d'au moins 15 ans pouvant se déplacer sans l'aide d'autrui

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

Le nombre de personnes ayant le permis de conduire varie beaucoup suivant les tranches d'âge. Alors que 60% seulement des moins de 25 ans sont titulaires du permis, on passe à près de 90% chez les 45–64 ans. Ce chiffre ne recommence à baisser qu'à partir de 65 ans. Les différences entre les femmes et les hommes sont importantes elles aussi (90% d'hommes titulaires du permis, contre 75% de femmes).

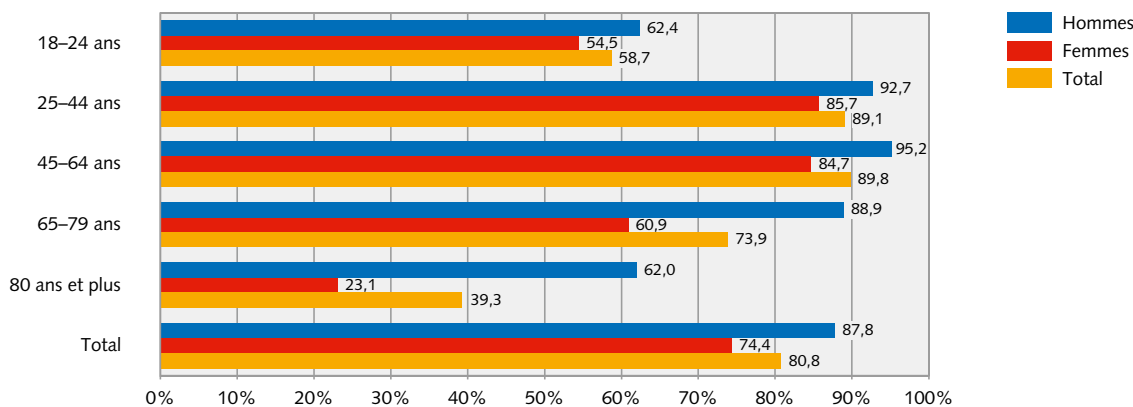
T 2.2.1 Place de stationnement au domicile (en %)

Nombre de voitures dans le ménage	Nombre de places de parking ou de garage au domicile			
	0	1	2	3 et plus
1 voiture	10,7	65,2	16,4	7,7
2 voitures	5,0	13,8	58,4	22,9
3 voitures et plus	4,1	6,9	20,6	68,3
Total	8,4	44,9	29,9	16,8

Base: 47 971 ménages avec au moins une voiture

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

G 2.2.1



Base: 112 197 personnes à partir de 18 ans

© OFS/ARE

90% des ménages possédant une voiture disposent à la maison d'au moins une place de parking ou d'un garage. Souvent, les ménages disposant de deux voitures ou plus n'ont pas assez de places à disposition pour se garer. Cela concerne presque un ménage sur cinq possédant deux voitures et presque un ménage sur trois possédant trois voitures ou plus.

Plus des deux tiers des personnes actives ayant le permis et au moins une voiture dans le ménage disposent d'une place de stationnement sur leur lieu de travail. Pour les quatre cinquièmes d'entre eux, cette place est gratuite. Tandis que dans 70% des cas, les personnes actives travaillant à temps plein peuvent profiter d'une place de stationnement, ce chiffre passe à 60% pour les personnes actives travaillant à temps partiel. La situation professionnelle a aussi une incidence: les indépendants et les salariés membres de la direction ou avec personnel sous leurs ordres disposent nettement plus souvent d'une place de stationnement que les salariés sans personnel sous leurs ordres.

T2.2.2 Place 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	55,3	16,0	28,6
A temps partiel	46,2	12,3	41,5
Total	52,3	14,8	33,0
Situation professionnelle*			
Indépendant	58,2	15,8	26,0
Collaborateur familial	73,3	6,1	20,7
Salarié membre de la direction ou avec personnel sous ses ordres	55,5	17,5	27,1
Salarié sans personnel sous ses ordres	48,5	14,1	37,4
Autres	53,5	10,4	36,1
Moyen de transport principal**			
A utilisé la voiture	67,9	17,0	15,1
N'a pas utilisé la voiture	36,3	13,0	50,7
Total	53,9	15,3	30,9

* Base: 32 390 personnes actives détentrices d'un permis de conduire et possédant au moins une voiture

** Base: 40 450 déplacements pour le travail

Les deux tiers des personnes actives utilisant effectivement la voiture pour se rendre à leur travail peuvent bénéficier d'une place de stationnement gratuite. Mais 15% vont travailler en voiture sans disposer d'une place de stationnement (directement) sur leur lieu de travail.

T2.2.3 Emplacement pour les vélos au domicile (en %)

Places à vélos	Oui	Non
Disponible*	79,7	20,3
Types de places à vélo**		
Facilement accessibles	37,2	62,8
Couvertes	46,5	53,5
Fermant à clé	16,3	83,7
Local fermant à clé	73,4	26,6

* Base: 14 103 ménages avec au moins un vélo et interrogés dans le module 2 «Mobilité douce»

** Base: 11 298 ménages avec place de stationnement vélo et interrogés dans le module 2 «Mobilité douce»

Presque 80% des ménages avec au moins un vélo disposent d'une place à vélo à la maison. Mais seulement 40% de ces places sont facilement accessibles, moins de la moitié sont couvertes. Près des trois quarts peuvent utiliser un local fermant à clé pour ranger leur vélo.

2.3 Possession d'abonnements des transports publics

Les abonnements des transports publics sont très courants dans la population vivant en Suisse. A partir de 16 ans, plus de la moitié de la population possède ce type d'abonnement. Parmi les femmes, cette proportion est même de 60%. Les abonnements demi-tarif sont particulièrement répandus (39%), tout comme les abonnements communauté tarifaire (14%). Le pourcentage des abonnements généraux n'est pas négligeable non plus (10%).

T2.3.1 Part des détenteurs d'un abonnement des transports publics selon le sexe (en %)

Sexe	Abo. demi-tarif	AG	Abo. communauté tarifaire	Pas d'abo.
Hommes	35,0	10,2	11,9	47,7
Femmes	41,7	9,5	15,3	39,5
Total	38,5	9,8	13,7	43,5

Base: 56 448 personnes cible à partir de 16 ans

On constate des différences au niveau de la possession d'un abonnement en fonction des groupes de population suivants (personnes à partir de 16 ans):

- **Âge:** près des trois quarts des 16–24 ans sont titulaires d'un abonnement des TP; chez les 25–44 ans, ce chiffre passe à plus de la moitié (53%); c'est chez les 65–79 ans que l'abonnement demi-tarif est le plus répandu, tandis que la possession d'un abonnement général et d'un abonnement communauté tarifaire est souvent supérieure à la moyenne chez les 16–24 ans.
- **Possession d'une voiture:** les personnes vivant dans un ménage sans voiture ont une plus grande probabilité (près de 80%) d'être titulaires d'un abonnement des TP; le nombre de détenteurs d'un abonnement diminue au fur et à mesure qu'augmente le nombre de voitures dans le ménage.
- **Taille du ménage:** comparativement, les personnes venant de ménages comptant trois membres ou plus, possèdent moins souvent un abonnement des TP; cette constatation s'explique par l'augmentation du nombre de voitures au fur et à mesure que la taille du ménage augmente.
- **Activité professionnelle:** par rapport aux personnes actives occupées, les personnes sans emploi prennent moins souvent un abonnement demi-tarif ou un abonnement général et plus fréquemment un abonnement communauté tarifaire; pour les indépendants,

le chiffre des abonnements est aussi légèrement inférieur à la moyenne, mais reste malgré tout élevé, avec 47%; comparativement, les salariés sans personnel sous leurs ordres prennent souvent des abonnements communauté tarifaire.

- Région linguistique: c'est dans la région italophone de Suisse que la possession d'abonnements des TP est la moins répandue (près de 30%); en Romandie, le nombre d'abonnements est aussi plus faible qu'en Suisse alémanique; mais la population francophone prend plus souvent des abonnements communautaires que la moyenne (15%).

T2.3.2 Possession d'abonnements de divers groupes de population (en %)

	Abo. demi-tarif	AG	Abo. communauté tarifaire	Pas d'abo.
Âge				
16–24 ans	33,6	19,6	26,5	27,3
25–44 ans	36,2	8,8	13,6	47,0
45–64 ans	40,3	7,6	10,4	46,5
65–79 ans	45,4	8,5	10,0	41,5
80 ans et plus	35,6	10,3	13,2	46,3
Nombre de voitures				
Aucune	45,4	21,1	26,7	21,3
1 voiture	40,5	8,4	13,7	42,5
2 voitures	33,8	6,9	8,3	53,1
3 voitures et plus	29,8	6,4	7,6	58,0
Taille du ménage				
1 personne	43,7	11,3	17,0	37,3
2 personnes	41,8	9,0	12,0	42,9
3 personnes	34,0	9,6	13,5	47,2
4 personnes	34,1	9,3	14,1	46,5
5 personnes et plus	32,6	12,0	13,8	44,1
Statut sur le marché du travail				
Personnes actives occupées	38,8	10,1	13,9	43,2
Personnes sans emploi	24,6	7,9	16,6	53,1
Personnes non actives	38,9	9,5	13,0	43,4
Situation professionnelle				
Indépendant	38,4	5,7	6,1	53,4
Collaborateur familial	33,1	5,0	7,0	57,0
Salarié membre de la direction ou avec personnel sous ses ordres	43,3	9,4	12,2	41,8
Salarié sans personnel sous ses ordres	37,1	10,6	15,7	42,8
Autres	38,2	10,4	14,3	41,8
Région linguistique				
Alémanique	44,2	11,2	13,7	37,5
Française	25,2	7,2	14,7	56,2
Italienne	18,7	3,2	8,5	70,2
Romanche	38,5	8,6	9,8	42,1
Total	38,5	9,8	13,7	43,5

Base: 56 488 personnes cible à partir de 16 ans

2.4 Utilisation des moyens de transport et abonnements des TP

Chaque moyen de transport a des avantages et inconvénients spécifiques suivant le motif de déplacement. Si l'on considère les distances parcourues par la population à pied, à vélo et avec des véhicules motorisés, certains modèles de comportement se dessinent en regard de l'utilisation des moyens de transport:

- 58% des distances parcourues à pied le sont pour les loisirs.
- Le vélo est lui aussi utilisé en priorité pour les loisirs (50% des distances), à peine un kilomètre sur quatre parcourus à vélo concerne un déplacement pour aller travailler, et plus d'un kilomètre sur dix concerne un déplacement pour la formation.
- Les motifs d'utilisation des motocycles et des motocycles légers sont identiques à ceux du vélo. Les cyclomoteurs en revanche sont beaucoup utilisés lors des déplacements pour la formation et l'école (20% des km).
- Pour les voitures aussi, les principaux motifs d'utilisation sont les déplacements pour les loisirs (40%) et le travail (24%). Mais les déplacements pour rendre service ou accompagner une personne ont aussi une importance notable, avec 7% des distances.
- Par rapport à la voiture, le train, le bus et le tram sont plus souvent utilisés dans les déplacements pour le travail (presque 30% des distances). L'importance des déplacements pour les loisirs est un peu plus faible pour les TP que pour la voiture (sauf pour le car postal). En outre, une part plus élevée des distances parcourues en TP concerne des déplacements pour la formation ou l'école (près de 18% en bus et en tram).

T2.4.1 Utilisation des moyens de transport selon le motif de déplacement (en % des distances)

Motif	Utilisation des moyens de transport								
	A pied	Vélo	Cyclo-moteur	Motocycle, motorcycle léger	Voiture	Train	Car postal	Bus et tram	Autres
Travail	12,8	24,3	34,1	30,0	23,9	29,9	19,9	29,5	7,0
Formation	8,5	10,7	20,1	4,5	2,2	12,2	19,2	17,8	3,3
Achats	14,6	10,7	9,0	11,1	14,3	8,6	11,3	13,8	2,4
Activité prof., voyage de service	1,2	1,5	3,5	2,3	7,3	6,4	1,2	2,2	24,8
Loisirs	58,3	50,2	31,4	43,6	40,4	33,8	42,1	30,3	49,9
Services et accompagnement	2,0	1,0	0,4	1,7	6,7	0,9	0,4	1,6	1,5
Autres	2,7	1,6	1,5	6,8	5,3	8,2	5,9	4,7	11,0

Base: 305 104 étapes en Suisse

T2.4.2 Utilisation des abonnements des transports publics selon le motif de déplacement (en % des distances)

Motif	Abo. demi-tarif	AG	Abo. communauté tarifaire	Pas d'abo.
Travail	25,9	33,9	36,9	11,3
Formation	10,0	11,8	15,4	14,8
Achats	10,9	9,0	9,8	8,2
Activité prof., voyage de service	5,8	6,9	3,7	3,1
Loisirs	39,2	30,2	26,9	44,6
Services et accompagnement	1,0	0,8	0,8	1,6
Autres	7,2	7,4	6,3	16,4

Base: 38 547 étapes en Suisse avec les transports publics

On constate d'importantes différences dans l'usage des différents types d'abonnements des TP:

- Les détenteurs d'abonnements demi-tarif utilisent beaucoup leur abonnement dans les déplacements pour les loisirs (39% des distances parcourues avec les TP).
- Les détenteurs des abonnements communauté tarifaire utilisent en revanche leur abonnement essentiellement pour le trafic pendulaire lié au travail (37% des distances parcourues en TP) ou dans les déplacements pour la formation (15%); 27% des distances concernent les loisirs.
- L'abonnement général est presque utilisé autant dans les déplacements pour les loisirs (30% des kilomètres) que pour le trafic pendulaire lié au travail (34%); de plus, les déplacements professionnels ou voyages de service ont une importance plus élevée (7%) que chez les utilisateurs des deux autres types d'abonnements.
- Les personnes ne possédant aucun abonnement utilisent surtout les TP dans les déplacements pour les loisirs.

2.5 Prestations kilométriques des voitures de tourisme et des motos

On a relevé le nombre de kilomètres parcourus au cours des douze derniers mois avec les voitures et les motos. La prestation kilométrique annuelle des voitures s'élevait en 2010 en moyenne à 11'979 km. La prestation kilométrique des motos était, elle, beaucoup plus limitée, avec 2641 km environ. Les distances parcourues avec le deuxième ou le troisième véhicule

T2.5.1 Prestations kilométriques des voitures et des motos (12 derniers mois)

	km/an	Suisse en %
Voiture de tourisme*		
Première voiture	13 611	88,1
Deuxième voiture	8 019	91,2
Autres voitures	4 969	90,1
Cylindrée*		
Jusqu'à 1350 cm ³	9 360	94,4
De 1351 à 1650 cm ³	10 922	91,9
De 1651 à 1950 cm ³	12 757	89,3
De 1951 à 2250 cm ³	13 062	87,8
De 2251 à 2550 cm ³	12 903	86,6
2551 cm ³ et plus	12 711	83,0
Ne sait pas/aucune indication	12 726	81,7
Moyenne de toutes les voitures*	11 979	88,6
Motocycles (sans les motocycles légers)**		
Premier motocycle	2 797	85,2
Deuxième motocycle	1 607	85,7
Autres motocycles	1 093	73,1
Cylindrée**		
Jusqu'à 125 cm ³	1 986	96,7
De 126 à 749 cm ³	2 737	88,3
De 750 à 999 cm ³	3 057	78,7
1000 cm ³ et plus	3 533	73,9
Ne sait pas/aucune indication	1 683	84,5
Moyenne de tous les motocycles**	2 641	85,1

* Base: 57 921 voitures mises en circulation avant 2010, avec indication valable de l'âge et des prestations kilométriques annuelles

** Base: 6 289 motocycles mis en circulation avant 2010, avec indication valable de l'âge et des prestations kilométriques annuelles

étaient nettement inférieures à celles parcourues avec le véhicule principal, que ce soit pour les motocycles ou pour les voitures (13'600 km par an avec la voiture principale et un peu plus de 8000 km avec la deuxième). La prestation kilométrique des voitures plus anciennes est bien en dessous de celle des véhicules récents.

La prestation kilométrique totale et le nombre de kilomètres parcourus à l'étranger augmentent avec la cylindrée des voitures et des motocycles.

La prestation kilométrique des voitures augmente avec la taille des ménages. De la même manière, les revenus des ménages plus élevés sont associés à une prestation kilométrique annuelle supérieure à la moyenne. De plus, le nombre de kilomètres parcourus à l'étranger augmente avec les revenus des ménages, même si ce phénomène n'est constaté qu'à partir d'un revenu de 2000 francs.

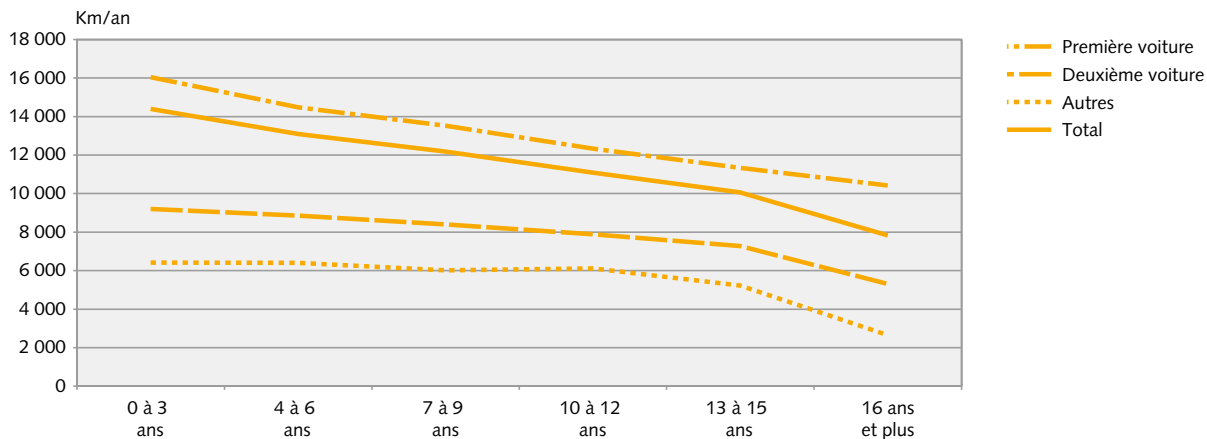
T2.5.2 Prestations kilométriques des voitures selon la taille et le revenu du ménage (12 derniers mois)

	km/an	Suisse en %
Taille du ménage		
1 personne	11 160	88,0
2 personnes	11 308	88,9
3 personnes	12 793	87,4
4 personnes	12 926	89,1
5 et plus	13 077	88,9
Revenu mensuel du ménage		
Jusqu'à 2000 Fr. inclus	11 003	85,2
2001 à 6000 Fr.	10 559	89,5
6001 à 10 000 Fr.	12 597	88,4
10 001 à 14 000 Fr.	13 341	88,6
Plus de 14 000 Fr.	13 172	86,9
Ne sait pas/aucune indication	11 558	88,6

Base: 57 921 voitures mises en circulation avant 2010, avec indication valable de l'âge et des prestations kilométriques annuelles

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

G 2.5.1



Base: 57 921 voitures mises en circulation avant 2010, avec indication valable de l'âge et des prestations kilométriques annuelles

© OFS/ARE

3 Intensité des déplacements

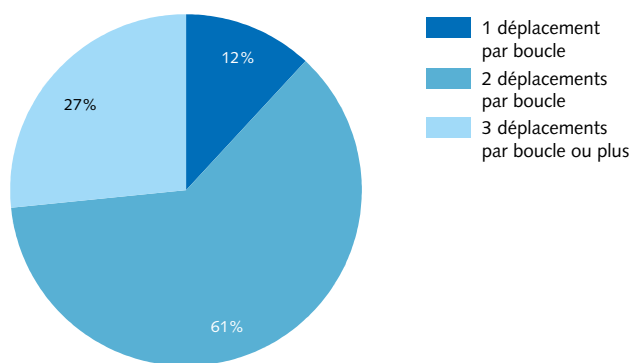
3.1 Boucles, déplacements et étapes

Le concept de boucles, déplacements et étapes permet un enregistrement détaillé de la mobilité au quotidien. Grâce à lui, on peut notamment suivre précisément les motifs des déplacements et le changement de moyen de transport en cours de déplacement et au fil de la journée.

La plus petite unité du concept est l'étape. Une **étape** fait au minimum 25 m et est définie par l'utilisation d'un **moyen de transport** particulier. Une nouvelle étape commence à chaque changement de moyen de transport. Les changements de lieu à l'intérieur des bâtiments ne constituent pas une étape. Un **déplacement** peut être constitué d'une ou de plusieurs étapes, donc couvrir l'utilisation d'un ou de plusieurs moyens de transport l'un après l'autre. Un déplacement est **défini par un motif**, qui dépend de l'activité exercée sur le lieu de destination (p. ex. achats). Une fois la destination atteinte, le déplacement est terminé. Un nouveau déplacement commence quand le motif change ou quand le retour à la maison est engagé. Dans le cadre du microrecensement, les motifs de déplacement suivants sont consignés (voir le glossaire pour la définition des catégo-

Distribution du nombre de déplacements par boucle (en %)

G 3.1.1

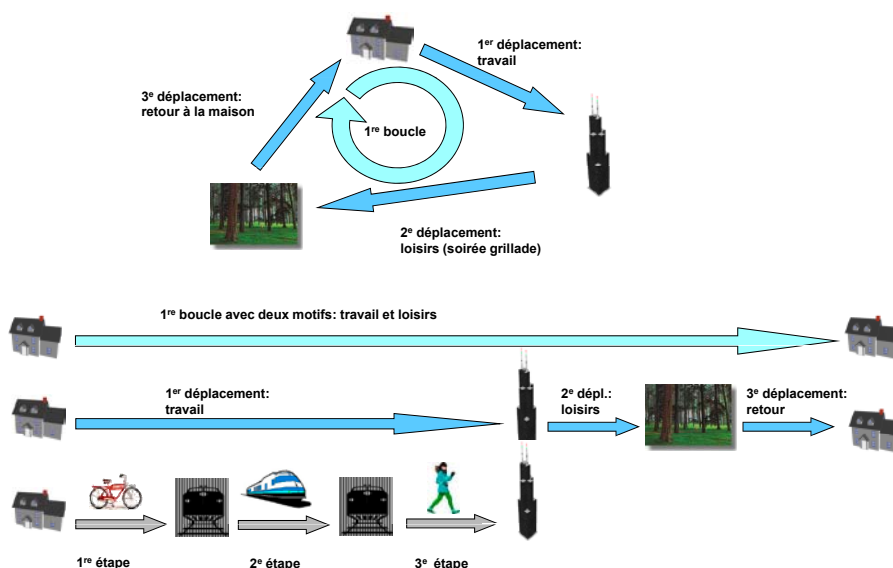


Base: 85 436 boucles

© OFS/ARE

ries): travail; formation; achats; activité professionnelle ou voyage de service; loisirs; services ou accompagnement.

Le «retour à la maison» est toujours attribué au motif du déplacement ayant monopolisé le plus de temps sur le lieu de destination. En ce qui concerne la durée, on distingue le temps de trajet (sans les temps d'attente et



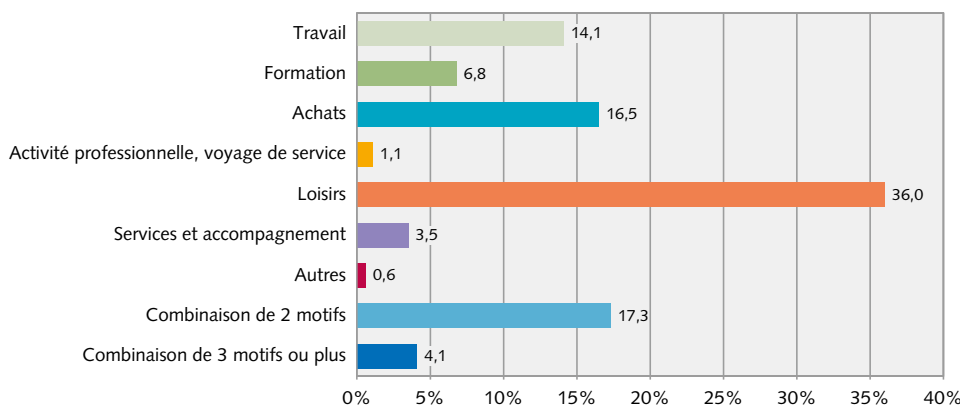
de correspondance) et la durée du déplacement (qui comprend les éventuels temps d'attente et de correspondance).

On entend par **boucle** une succession de déplacements démarrant de la maison et y retournant. La mobilité au quotidien couvre une ou plusieurs boucles par jour. Dans la plupart des cas (61%), une boucle n'est constituée que de deux déplacements: un aller vers le lieu de destination, associé à un motif particulier, et un retour à la maison. Pour 17% des boucles, deux motifs

sont combinés; pour 4%, trois motifs ou plus sont associés. Retour compris, il s'ensuit donc trois déplacements ou plus. Une boucle sur dix se compose d'un seul déplacement, partant de la maison et y retournant (p. ex. une promenade). Les boucles exclusivement pour les loisirs représentent la forme la plus courante de boucle (36%). Elles sont au moins deux fois plus fréquentes que les boucles pour les achats ou le travail. Le plus souvent, achats et loisirs sont combinés pendant une boucle.

Motifs par boucle (en %)

G 3.1.2

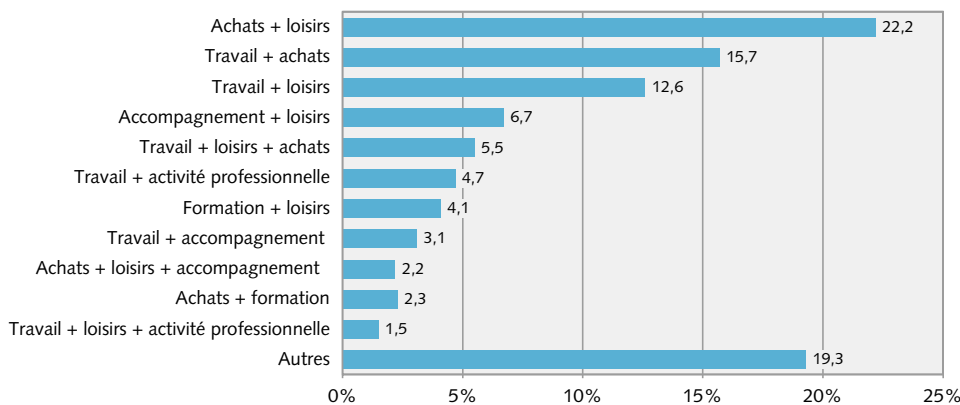


Base: 85 436 boucles

© OFS/ARE

Combinaison de motifs (en %)

G 3.1.3



Base: 17 713 boucles (boucles avec 2 motifs de déplacement ou plus)

© OFS/ARE

3.2 Indicateurs de la mobilité

En 2010, les personnes à partir de six ans et résidant en Suisse ont parcouru en moyenne 37 km par jour sur le territoire national. Elles ont effectué en moyenne 1,7 boucle et ont été en déplacement pendant 83 minutes. Si l'on ajoute les déplacements à l'étranger, on arrive à près de 50 km et environ 89 minutes par personne et par jour.

C'est le samedi que sont parcourues les plus grandes distances journalières par individu avec les durées de déplacement les plus longues. Du lundi au vendredi, si l'on compare au week-end, le nombre de déplacements et d'étapes est plus élevé mais la distance journalière est plus faible.

On constate aussi des différences entre les groupes suivants (les indications des paragraphes ci-après se rapportent aux déplacements sur le territoire national):

- **Âge:** les distances journalières les plus longues sont parcourues par les personnes entre 18 et 24 ans; en comparaison, celles parcourues par les personnes jusqu'à 17 ans et entre 65 et 79 ans n'atteignent guère plus de la moitié. Le nombre moyen de déplacements et le nombre d'étapes diminuent avec l'âge.
- **Sexe:** la distance journalière moyenne parcourue par les hommes (un peu moins de 43 km) est un tiers plus longue que celle parcourue par les femmes.
- **Disponibilité de la voiture:** les personnes qui disposent d'une voiture, en permanence ou sur demande, se déplacent en moyenne 40% plus loin tous les jours que ceux qui n'ont pas de voiture à disposition; les personnes ne disposant pas d'une voiture, ou pouvant l'utiliser seulement après concertation, enchaînent en moyenne plus d'étapes que celles qui ont toujours une voiture à disposition; elles changent ainsi plus souvent de moyen de transport.
- **Situation professionnelle:** les déplacements des personnes actives occupées sont plus longs, temporellement et géographiquement; elles parcourent une distance journalière faisant presque le double de celle couverte par les personnes non actives, pour un temps de déplacement seulement un tiers plus long.
- **Structure du territoire du lieu de domicile:** les personnes vivant en environnement urbain, plus précisément dans une commune-centre d'une agglomération

T3.2.1 Indicateurs de mobilité de la population suisse (par personne et par jour)

	Distance moyenne par jour (en km)		Temps de trajet moyen (en min.)		Nombre moyen (sans l'étranger)		
	Sans l'étranger	Avec l'étranger	Sans l'étranger	Avec l'étranger	Boucles	Déplacements	Etapes
Jours*							
Moyenne de tous les jours	36,7	49,1	83,4	88,5	1,7	3,4	5,0
Lundi-vendredi	36,7	47,0	83,0	87,1	1,7	3,8	5,6
Samedi	39,9	58,1	88,3	96,0	1,7	3,2	4,6
Dimanche	33,2	50,5	80,3	87,8	1,4	2,1	2,9
Âge*							
6 à 17 ans	23,5	29,3	74,7	78,3	1,8	3,6	5,2
18 à 24 ans	49,2	63,8	96,2	100,9	1,6	3,8	6,8
25 à 44 ans	44,3	61,9	88,4	95,0	1,6	3,7	5,4
45 à 64 ans	39,7	53,5	87,0	92,8	1,7	3,6	4,9
65 à 79 ans	25,8	32,8	77,4	80,9	1,6	2,8	3,9
80 ans et plus	13,5	14,4	47,4	48,3	1,4	2,0	2,8
Sexe*							
Hommes	42,5	58,2	89,1	95,4	1,7	3,6	5,2
Femmes	31,1	40,3	77,8	81,8	1,7	3,3	4,9
Voiture à disposition**							
Toujours	43,8	58,1	88,4	94,4	1,7	3,6	4,8
Sur demande	40,9	59,7	92,8	98,8	1,7	3,7	6,1
Jamais	30,7	39,0	89,7	94,2	1,5	3,2	5,9
Statut d'activité*							
Personnes actives occupées	45,1	61,1	90,2	96,4	1,7	3,8	5,4
Personnes non actives	23,6	32,3	71,3	74,9	1,6	2,6	3,8
Personnes en formation	30,2	37,2	80,6	84,4	1,8	3,6	5,8
Structure du territoire*							
Communes-centres d'agglo. et villes isolées	32,1	44,0	83,6	88,8	1,6	3,5	5,6
Autres communes d'agglomération	37,0	51,9	83,3	89,5	1,7	3,4	5,0
Communes rurales	41,3	49,8	83,2	86,3	1,7	3,4	4,6

* Base: 62 868 personnes cible

** Base: 43 183 personnes cible avec permis de conduire pour voiture et pouvant se déplacer sans l'aide d'autrui

ou une «ville isolée», parcourent en moyenne sur le territoire national des distances inférieures à celles couvertes par les populations des autres communes d'agglomération ou celles d'une commune rurale; mais les déplacements de la population urbaine sont généralement constitués de plusieurs étapes; cela signifie qu'elle combine plus facilement plusieurs moyens de transport pour un même déplacement que la population dont l'habitation est moins centrale; c'est la population des communes rurales qui parcourt les plus longues distances sur le territoire national; elle couvre en moyenne des distances un bon quart plus longues par personne que celles parcourues par la population des villes.

Pour pouvoir comparer avec les microrecensements précédents, seuls les déplacements sur le territoire national sont pris en compte dans les sous-chapitres suivants, sauf quand les déplacements à l'étranger sont expressément mentionnés.

3.3 Personnes mobiles et non mobiles

En 2010, 89% des personnes à partir de 6 ans sont sorties au moins une fois par jour de chez elles pour un déplacement, et ont donc été considérées comme mobiles. Celles 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, la plus souvent invoquée est «aucune nécessité», ou le fait que les travaux ménagers, la maladie ou la météo empêchent de sortir.

Le taux de mobilité varie suivant différentes caractéristiques. Les principales différences sont liées à l'âge: à partir de 65 ans, une personne sur cinq est restée chez elle pendant tout le jour de référence (presque 30% le dimanche). D'une manière générale, indépendamment du jour de la semaine, les hommes sont plus mobiles que les femmes.

Le dimanche, la proportion de personnes non mobiles représente plus du double de celle constatée en semaine, que ce soit pour les hommes ou pour les femmes. Le taux de mobilité le plus faible est enregistré les dimanches d'hiver, durant lesquels un bon quart de la population passe toute la journée à la maison.

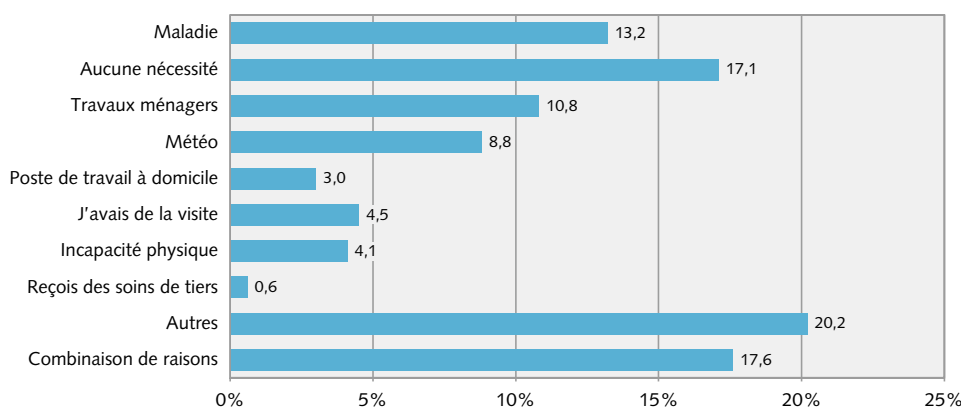
T3.3.1 Personnes non mobiles selon les jours de la semaine (en %)

	Lu-ve	Sa	Di	Total
Sexe				
Hommes	6,4	10,9	18,3	8,7
Femmes	10,7	13,8	24,3	13,1
Âge				
6 à 24 ans	5,5	11,3	19,9	8,4
25 à 64 ans	6,3	9,9	19,6	8,7
65 ans et plus	20,1	22,0	29,2	21,6
Saison				
Hiver	9,1	14,8	25,8	12,3
Printemps	8,5	13,0	20,7	11,0
Été	9,0	11,8	17,7	10,6
Automne	7,7	10,2	21,5	10,0
Total	8,6	12,4	21,4	10,9

Base: 62 868 personnes cible

Raisons de la non-mobilité (en %)

G 3.3.1



Base: 7441 personnes cible n'ayant pas quitté leur domicile le jour de référence

© OFS/ARE

3.4 Intensité des déplacements au fil de la journée

Les graphiques suivants montrent, sur des courbes, la répartition temporelle de l'intensité du trafic au cours de la journée.

Les étapes à pied sont le plus souvent parcourues entre 16 et 17 heures, tandis que celles en voiture le sont entre 17 et 18 heures. Pour les deux moyens de transport, l'intensité aux heures de pointe du soir est plus élevée qu'aux heures de pointe du matin, situées entre 7 et 8 heures. La situation est différente pour les transports en commun comme le bus et le tram ou le train, pour lesquels l'intensité des déplacements est identique aux heures de pointe le soir ou le matin. Les heures de pointe sont les mêmes pour les TP et le trafic des voitures: entre 7 et 8 heures et entre 17 et 18 heures. Il faut souligner que les

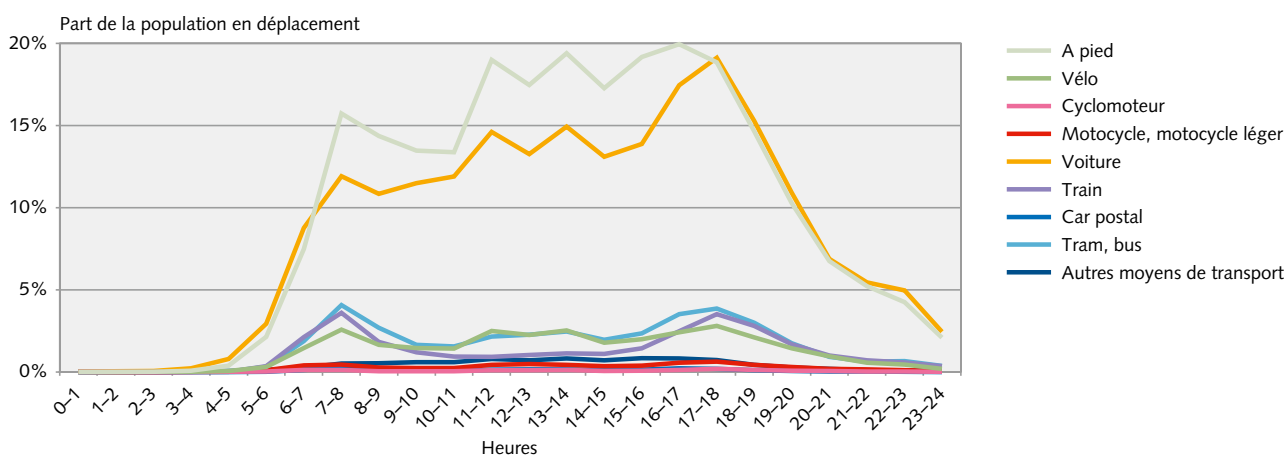
variations d'intensité des déplacements à pied entre 12 et 17 heures sont relativement faibles. Pendant cette plage horaire, les étapes à pied sont cependant très nombreuses.

Le samedi et le dimanche, les heures de pointe sont un peu plus tardives que les jours ouvrables. Et pendant le week-end, l'intensité du trafic est répartie de façon plus homogène sur la journée.

Les courbes journalières sont nettement différentes suivant les motifs de déplacement. Les heures de pointe du matin sont dues aux déplacements pour le travail et à ceux pour la formation. Ces deux motifs de déplacement génèrent de plus des pointes marquées le midi et le soir. L'intensité croissante de la pointe du soir, démarrant à 15 heures, est imputable aux déplacements pour les loisirs. Entre 8 heures et 18 heures, les achats sont à l'origine d'une certaine intensité des déplacements, avec des pointes avant midi et durant l'après-midi.

Pointes de trafic selon le moyen de transport (en %)

G 3.4.1

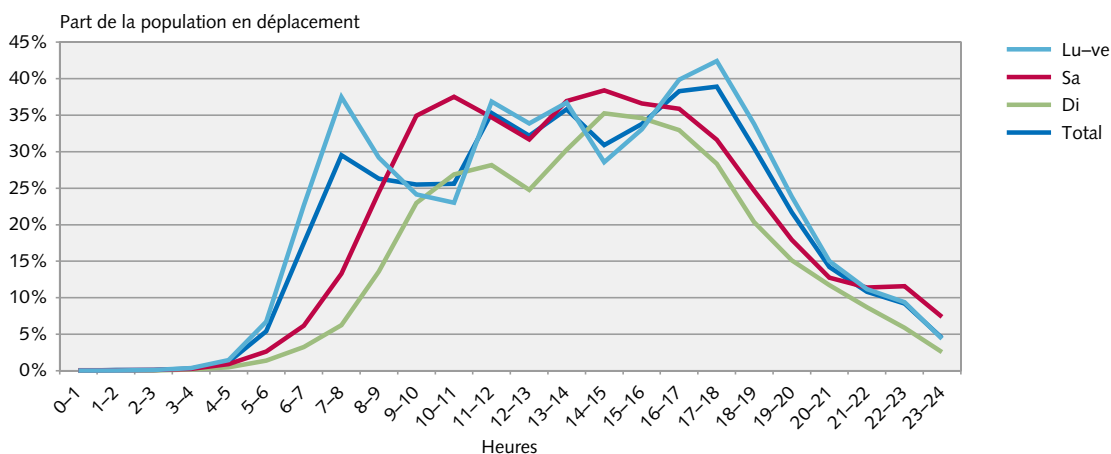


Base: 62 868 personnes cible, étapes en Suisse

© OFS/ARE

Pointes de trafic selon les jours de la semaine (en %)

G 3.4.2

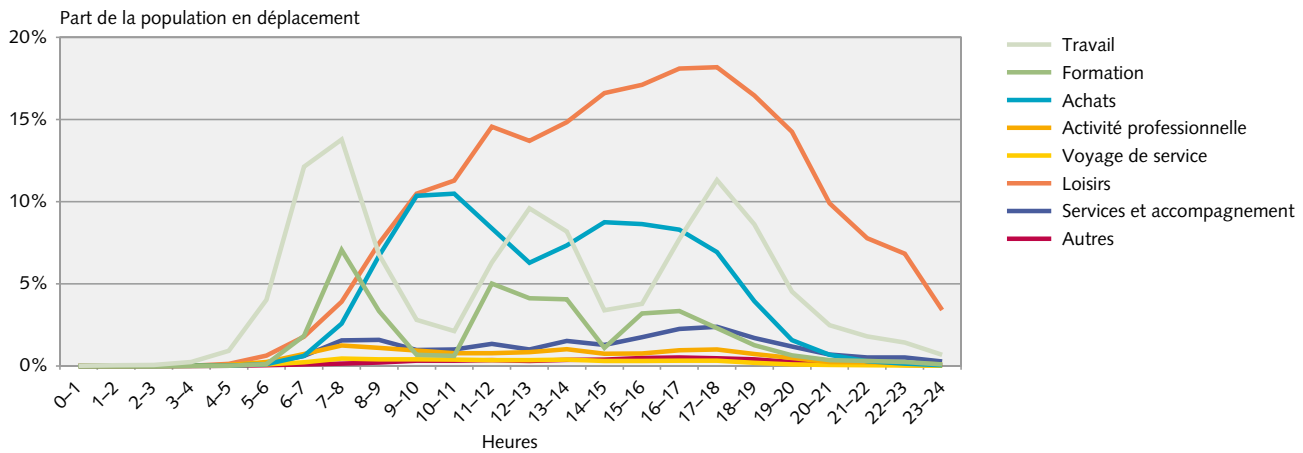


Base: 62 868 personnes cible, étapes en Suisse

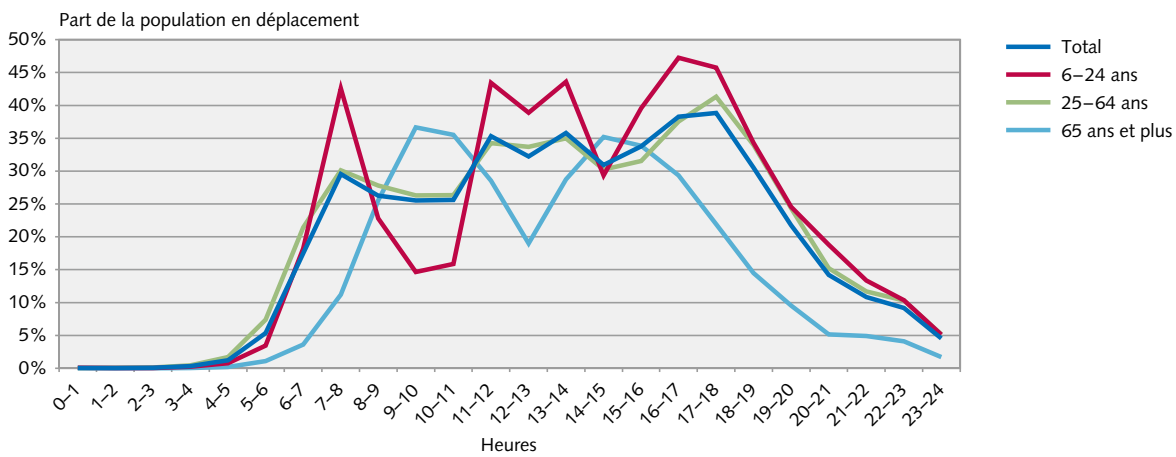
© OFS/ARE

Les courbes d'intensité des 6–24 ans et des 25–64 ans se ressemblent et affichent des pics le matin, le midi et le soir. En revanche, les séniors à partir de 65 ans sont le plus souvent en déplacement entre 9 et 12 heures et entre 14 et 17 heures.

Pointes de trafic selon le motif de déplacement (en %) **G 3.4.3**



Pointes de trafic selon les groupes d'âges (en %) **G 3.4.4**



3.5 Longueur et durée des étapes, des déplacements et des boucles

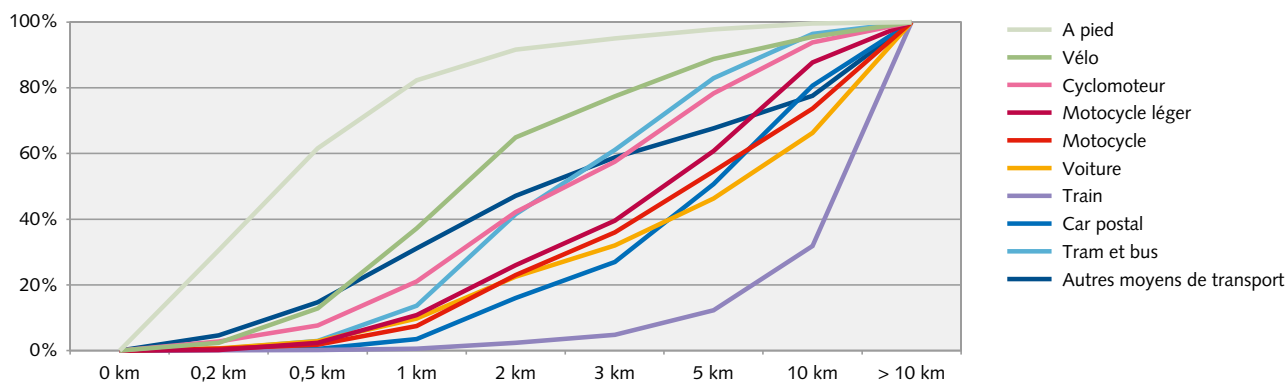
Pour tous les moyens de transport, sauf le train, les étapes font en principe de courtes distances. Avec la voiture, 46% d'entre elles ne font pas plus de 5 km. 60% des étapes à pied, incluant celles allant à l'arrêt des TP et en partant, ne font pas plus de 500 m. Seulement un tiers des trajets à vélo font plus de 2 km. Le train est un moyen de transport utilisé pour des trajets plus longs: près de 68% des étapes font plus de 10 km; seuls 12% ne dépassent pas les 5 km.

Pour tous les moyens de transport, à l'exception du train, 50% des étapes font moins de 10 minutes. Quelque 25% des étapes en train durent en revanche plus de 30 minutes.

60% des boucles en mobilité douce comme moyen de transport principal ne font pas plus de 2 km au total. Mais 5% seulement des boucles en transport individuel motorisé (TIM) sont situées dans ce périmètre court. 80% des boucles en TIM font plus de 5 km (dont 63% plus de 10 km). Presque 90% des boucles avec les TP font plus de 5 km (dont presque 70% plus de 10 km).

Fréquences cumulées des distances des étapes selon le moyen de transport (en %)

G 3.5.1

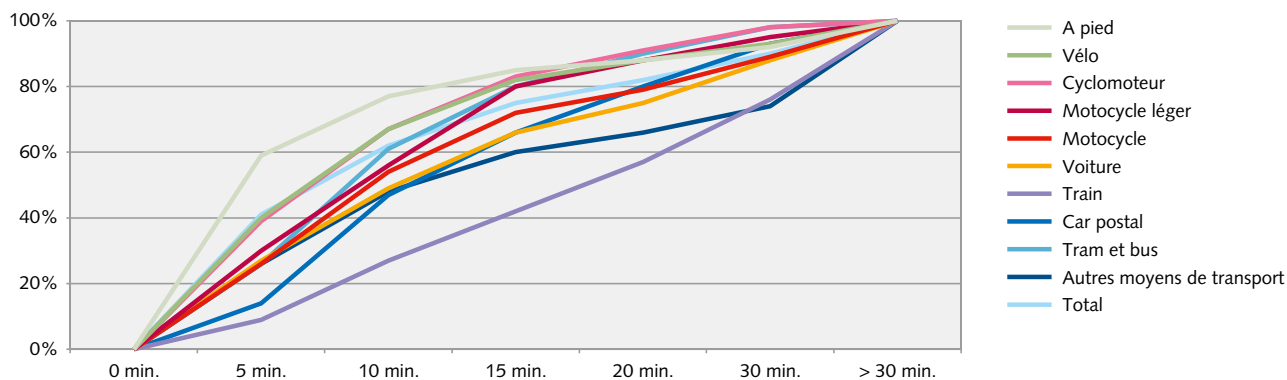


Base: 305 104 étapes en Suisse

© OFS/ARE

Fréquences cumulées de la durée des étapes selon le moyen de transport (en %)

G 3.5.2

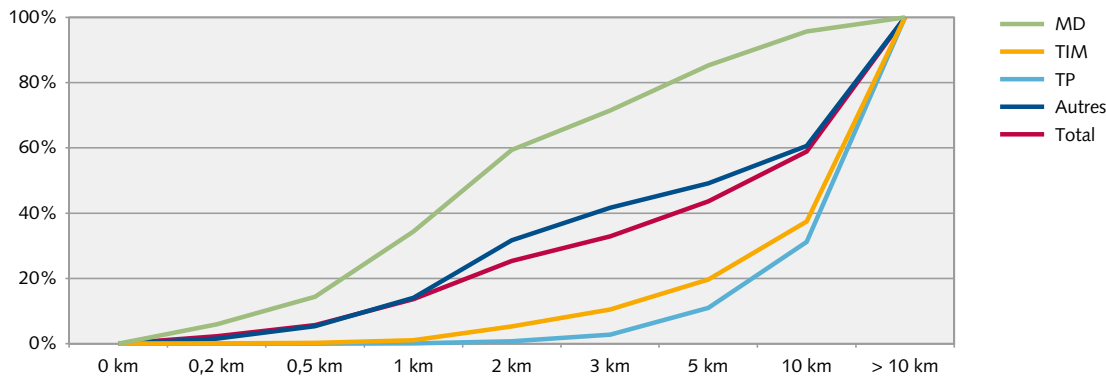


Base: 305 104 étapes en Suisse

© OFS/ARE

Fréquences cumulées des distances des boucles selon le moyen de transport principal (en %)

G 3.5.3



Base: 85 436 boucles

© OFS/ARE

Une boucle moyenne correspond à une distance de 22 km (pour un temps de trajet de 54 minutes). Les boucles utilisant le train comme principal moyen de transport correspondent en moyenne à une distance de 76 km, contre 32 km dans le cas de la voiture.

La distance moyenne des déplacements est plus faible les jours ouvrables que le samedi. Les déplacements les plus longs sont effectués le dimanche et font en moyenne 16 kilomètres, notamment à cause des déplacements pour les loisirs, nettement plus longs en distance. En semaine, le temps de loisirs est généralement passé à proximité. Les déplacements pour accompagner sont eux aussi en moyenne plus longs le week-end que dans la semaine.

T3.5.1 Distance et temps de trajet par boucle selon le moyen de transport principal

Moyen de transport principal	Distance (en km)	Temps de trajet (en min.)
Train	75,5	123,5
Car postal	23,1	77,5
Bateau	84,0	239,1
Tram	14,6	74,5
Bus	12,9	59,9
Voiture	32,0	54,2
Taxi	15,2	64,5
Motocycle, motocycle léger	18,8	44,8
Cyclomoteur	7,7	27,2
Vélo	7,0	36,4
A pied	2,4	37,4
Total	22,3	53,7

Base: 85 436 boucles en Suisse

T3.5.2 Distance et temps par déplacement selon le jour de la semaine

Motif	Lu-ve		Sa		Di		Total	
	Distance (en km)	Temps de trajet (en min.)	Distance (en km)	Temps de trajet (en min.)	Distance (en km)	Temps de trajet (en min.)	Distance (en km)	Temps de trajet (en min.)
Travail	11,6	20,0	10,4	18,1	9,9	18,3	11,5	19,9
Formation	6,9	18,7	19,4	28,8	21,3	28,3	7,3	19,0
Achats	6,0	15,3	6,8	16,2	7,2	15,9	6,2	15,5
Activité professionnelle	24,4	35,8	26,4	39,3	28,0	40,5	24,6	36,1
Voyage de service	24,1	44,7	29,0	55,5	15,2	56,3	24,0	45,5
Loisirs	9,6	28,1	14,5	34,6	15,5	41,7	11,6	31,7
Services et accompagnement	7,8	15,2	13,5	19,0	15,4	21,5	9,1	16,1
Total	9,8	22,1	12,4	27,5	16,0	38,7	10,7	24,3

Base: 209 981 déplacements en Suisse

4 Moyens de transport

4.1 Répartition modale

Elle indique la part que chaque moyen de transport représente dans les distances parcourues, la durée de trajet ou le nombre d'étapes. Suivant la problématique, l'un ou l'autre de ces indicateurs est utilisé. La répartition modale est déterminée soit pour les différents moyens de transport, soit pour des groupes de moyens de transport (p. ex. TP, MD, TIM).

Presque la moitié des distances journalières moyennes sont parcourues en tant que conducteur d'une voiture. Mais les statuts de passager d'un train (19%) et passager d'une voiture (18%) contribuent aussi à une part non négligeable des distances journalières.

La mobilité douce (MD) ne représente que 7,7% des distances journalières mais 42% du temps de trajet moyen. En comparaison, conduire une voiture ou en être passager correspondent ensemble à 40% du temps de trajet journalier.

Au moins 70% des boucles pouvant être attribuées à un motif unique sont effectuées avec un seul type de moyen de transport. Habituellement, il s'agit d'un moyen de transport de la mobilité douce, comme souvent pour les boucles à des fins de formation. Il peut aussi s'agir d'un transport individuel motorisé, comme

c'est souvent le cas pour les boucles effectuées pour des motifs professionnels. Différents moyens de transport sont surtout combinés quand une boucle est effectuée pour plusieurs motifs: 50% des boucles ayant deux motifs et 65% des boucles en ayant trois sont effectuées avec plus d'un moyen de transport.

La répartition modale en fonction du nombre d'étapes est comparable aux résultats des temps de trajet. Presque une étape sur deux concerne la mobilité douce, 36% un transport individuel motorisé, et seulement un peu plus de 13% des étapes sont parcourues avec les transports publics.

La vitesse moyenne des divers moyens de transport terrestres semble à première vue assez faible. La raison en est la prise en compte des temps d'attente, par exemple aux feux rouges. Alors que le train atteint la vitesse moyenne la plus élevée, les moyens de transport publics des villes et des agglomérations (sans le car postal) sont nettement plus lents. Avec à peine 20 km/h, ils ont à peu près la même vitesse que les cyclomoteurs et les motocycles légers. Certes, la voiture est plus rapide que les transports publics urbains, quels que soient ses motifs d'utilisation et que ce soit pour un transport éloigné, régional ou local, mais elle est plus lente que le train.

T4.1.1 Distance journalière et temps de trajet par personne et moyen de transport

Moyen de transport	Distance journalière en km				Temps de trajet en min.			
	Lu-ve	Sa	Di	Total	Lu-ve	Sa	Di	Total
A pied	2,0	2,0	2,2	2,0	29,6	34,2	37,2	31,4
Vélo	0,8	0,6	0,8	0,8	3,9	3,0	4,1	3,8
Cyclomoteur	0,1	0,0	0,0	0,0	0,2	0,1	0,1	0,2
Motocycle léger	0,1	0,1	0,1	0,1	0,3	0,3	0,1	0,3
Motocycle	0,3	0,4	0,4	0,4	0,6	0,8	0,7	0,6
Voiture, en tant que conducteur	18,0	18,0	13,0	17,3	26,0	24,0	16,7	24,4
Voiture, en tant que passager	4,9	11,0	10,5	6,6	7,0	14,3	12,6	8,9
Train	7,8	5,5	4,8	7,1	7,1	5,0	4,2	6,4
Car postal	0,2	0,1	0,1	0,1	0,3	0,2	0,2	0,3
Tram/bus	1,6	1,2	0,6	1,4	5,6	3,5	1,9	4,8
Autres moyens de transport	0,9	1,0	0,7	0,9	2,3	2,9	2,6	2,4
Total	36,7	39,9	33,2	36,7	83,0	88,3	80,3	83,4

Base: 62 868 personnes cible, étapes en Suisse

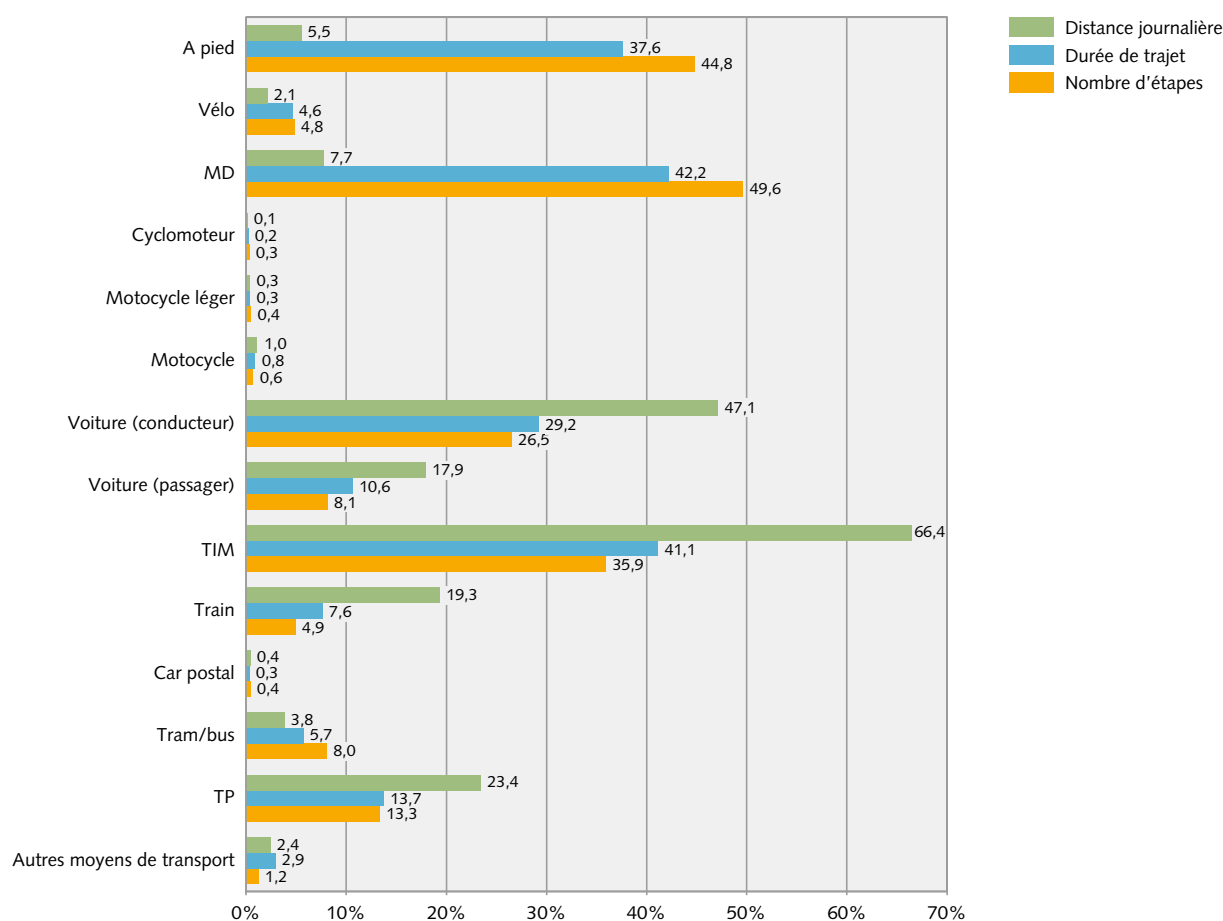
T 4.1.2 Répartition modale des boucles selon le motif et le moyen de transport principal (en %)

Motif de la boucle	Choix du moyen de transport					
	Uniquement MD	Uniquement TIM	MD + TP	MD + TIM	MD + TIM + TP	Autres combinaisons
Travail	25,1	47,1	15,0	8,8	2,9	1,1
Formation	60,7	7,3	21,2	3,4	2,5	4,9
Achats	41,0	40,3	8,5	8,7	0,7	0,7
Activité prof., voyage de service	14,3	58,1	8,2	8,4	2,4	8,7
Loisirs	52,8	26,5	6,2	10,4	1,8	2,3
Services et accompagnement	29,9	62,4	2,0	4,4	0,3	0,9
Autres motifs	41,4	41,6	6,2	5,7	1,7	3,4
Combinaison de 2 motifs	14,8	35,1	18,5	24,1	5,4	2,1
Combinaison de 3 motifs ou plus	7,2	26,6	18,3	35,4	10,0	2,4
Total	37,8	33,6	11,3	12,5	2,7	2,1

Base: 85 436 boucles

Répartition modale (en %)

G 4.1.1

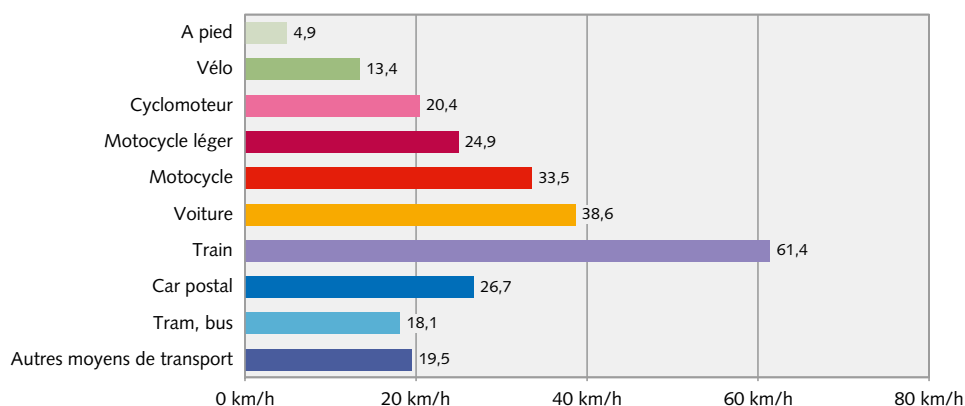


Base: 62 868 personnes cible, étapes en Suisse

© OFS/ARE

Vitesse moyenne des moyens de transport terrestres

G 4.1.2



Base: 62 868 personnes cible ayant utilisé le moyen de transport correspondant pour des étapes en Suisse

© OFS/ARE

4.2 Utilisation de la voiture

En moyenne, 65% des distances journalières et près de 40% des temps de trajet sont attribués à la voiture. Les différences entre les groupes de population sont surtout dues à la disponibilité de la voiture. Si aucune voiture n'est disponible, à peine un quart de la distance journalière est parcouru avec la voiture, contre bien plus des trois quarts en cas de disponibilité permanente de la voiture. Notamment l'âge, la situation professionnelle et le type de ménage expliquent les différences d'utilisation de la voiture dans la population, en plus de la disponibilité du véhicule mentionnée ci-dessus.

On compte en moyenne 1,6 personne par voiture. Le taux d'occupation le plus faible est celui des déplacements pour le travail, pour lesquels, dans plus de 90% des étapes, la personne est seule en voiture. Le taux d'occupation pour les loisirs est supérieur à la moyenne, avec 2 personnes par voiture.

Une fois à destination, il est relativement rare de devoir payer pour stationner sa voiture: le plus souvent, c'est dans le cas de trajets pour les achats (13% des cas), beaucoup plus rarement dans les déplacements pour les loisirs ou les déplacements pour rendre service et accompagner. Cela dépend du motif du déplacement, mais la grande majorité des stationnements (87% à 97%) sont gratuits. En cas de stationnement payant, le prix moyen par trajet en voiture s'élève à 3,20 francs.

La majeure partie des distances effectuées en transport individuel motorisé sont parcourues sur les autoroutes (40%) et les autres routes (39%). 20% des distances en TIM sont parcourues sur le réseau routier principal.

T4.2.1 Contribution de la voiture aux distances journalières et aux temps de trajet (en %)

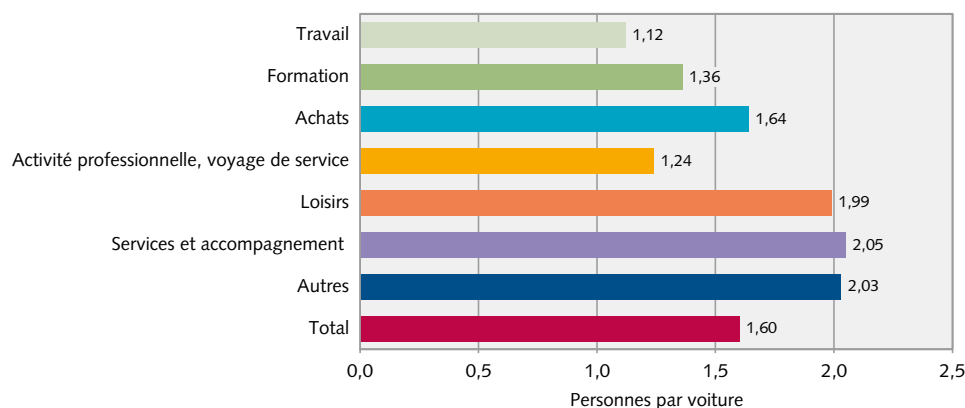
	Distance journalière	Temps de trajet
Taille du ménage*		
1 personne	59,0	34,8
2 personnes	67,0	41,4
3 personnes	66,6	42,2
4 personnes	66,8	40,6
5 personnes et plus	61,1	37,3
Revenu mensuel du ménage*		
Jusqu'à 2 000 Fr. inclus	52,8	26,6
2 001 à 6 000 Fr.	63,0	36,1
6 001 à 10 000 Fr.	67,7	42,0
10 001 à 14 000 Fr.	66,9	44,2
Plus de 14 000 Fr.	67,0	46,0
Âge*		
6 à 17 ans	50,3	22,1
18 à 24 ans	50,8	35,4
25 à 44 ans	69,8	46,4
45 à 64 ans	70,8	45,6
65 ans et plus	60,2	31,8
Sexe*		
Hommes	67,3	43,6
Femmes	62,0	35,8
Voiture à disposition**		
Toujours	78,4	53,7
Sur demande	46,7	28,7
Jamais	21,5	13,1
Situation professionnelle***		
Indépendant	75,0	51,4
Collaborateur familial	76,2	47,8
Salarié membre de la direction ou avec personnel sous ses ordres	73,3	51,8
Salarié sans personnel sous ses ordres	65,4	44,2
Autres	54,4	29,4
Type de ménage*		
Ménage d'une personne	59,0	34,8
Couple sans enfant	68,8	42,5
Couple avec enfant(s)	66,8	41,3
Ménage monoparental avec enfant(s)	54,7	32,4
Ménage non familial	51,1	34,4
Total	65,0	39,9

* Base: 62 868 personnes cible, étapes en Suisse

** Base: 43 183 personnes cible d'au moins 18 ans avec permis de conduire pour voiture et pouvant se déplacer sans l'aide d'autrui

*** Base: 57 177 personnes cible à partir de 15 ans

Taux d'occupation moyen des voitures (en nombre de personnes par voiture, pondéré selon la distance parcourue) **G 4.2.1**



Base: 81 439 étapes en Suisse comme conducteur d'une voiture

© OFS/ARE

T 4.2.2 Taux d'occupation selon le motif (en % des étapes)

Motif	Personnes par voiture et par étape			
	1 pers.	2 pers.	3 pers.	4 et plus
Travail	90,8	7,4	1,2	0,6
Formation	76,8	16,7	4,5	2,0
Achats	65,8	25,8	5,5	2,9
Activité prof., voyage de service	82,6	13,9	2,2	1,4
Loisirs	54,5	30,1	8,1	7,3
Services et accompagnement	36,7	43,5	13,3	6,5
Total	67,9	22,7	5,6	3,8

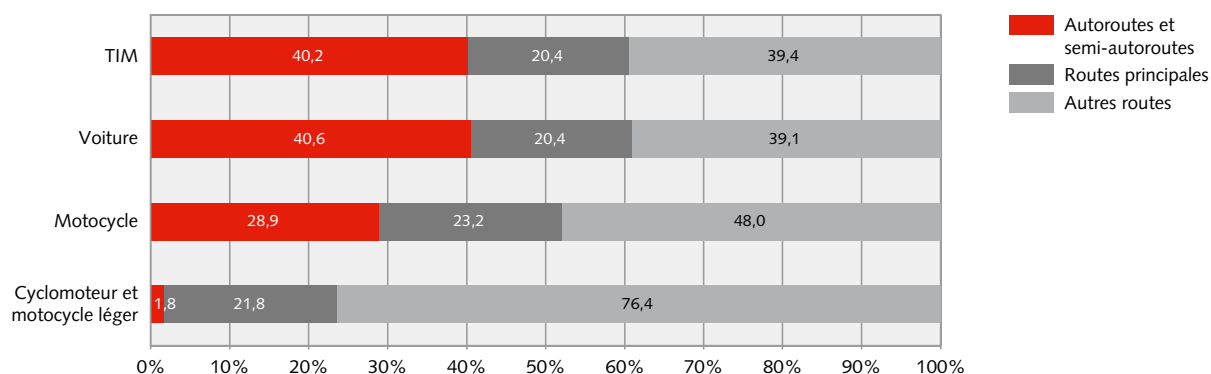
Base: 81 439 étapes en Suisse comme conducteur d'une voiture

T 4.2.3 Déplacements en voiture impliquant des taxes de stationnement

Motif	Etapes avec stationnement payant	
	en % des étapes	en Fr., en moyenne
Achats	12,8	2,98
Loisirs	6,2	3,61
Services et accompagnement	3,1	3,60
Total	8,1	3,22

Base: 28 510 étapes en Suisse comme conducteur d'une voiture pour les motifs achats, loisirs et services ou accompagnement

Utilisation du réseau selon les catégories de routes (en % des distances en trafic individuel motorisé) **G 4.2.2**



Base: 104 104 étapes en Suisse en TIM avec distance valide pour la catégorie de routes

© OFS/ARE

4.3 Transports publics

23% des distances journalières et 14% des temps de trajet concernent les divers moyens de transports publics. Plus de 55% de ces temps de trajet en transports publics sont passés dans le train, alors que ce dernier assume 82% des distances parcourues en TP.

La part des TP dans les distances journalières dépend beaucoup de la disponibilité de la voiture. 13% seulement des distances sont parcourues avec les TP quand une voiture est disponible en permanence. Ceux qui n'ont pas de voiture à disposition utilisent en revanche les TP pour 62% des distances journalières.

Les groupes de personnes ci-après parcourent aussi en TP une part des distances journalières supérieure à la moyenne:

- les femmes, les 6–24 ans et les séniors à partir de 65 ans;
- les personnes vivant seules ou provenant d'un ménage comptant cinq membres ou plus;
- les personnes appartenant à des ménages dont le revenu est inférieur à 2000 francs.

Dans l'ensemble, les transports publics assument le 23% des étapes liées à la formation. Le train occupe une part notable surtout pour les déplacements destinés au travail, à la formation et aux activités professionnelles (près de 7,5% des étapes). Le bus couvre quant à lui une partie non négligeable des étapes, notamment pour les trajets entre la maison et le travail ou le site de formation (12% rien que pour la formation). Dans les étapes liées aux loisirs, la part du train, du bus, du car postal et du tram est assez faible dans l'ensemble (à peine 11%) en comparaison du trafic pendulaire. Un bon tiers des étapes liées aux loisirs avec utilisation des TP sont effectuées en train et en bus (38% à chaque fois).

28% des étapes et 59% des kilomètres ferroviaires ont été parcourus dans des trains longue distance.

T4.3.1 Contribution des transports publics aux distances journalières et aux temps de trajet (en %)

	Distance journalière		Temps de trajet	
	TP	dont train	TP	dont train
Taille du ménage*				
1 personne	29,1	24,2	16,0	8,6
2 personnes	22,1	18,7	12,4	7,4
3 personnes	22,2	18,3	13,5	7,6
4 personnes	21,3	16,7	13,1	6,8
5 personnes et plus	26,4	21,3	15,7	8,8
Revenu mensuel du ménage*				
Jusqu'à 2 000 Fr. inclus	31,2	23,4	15,3	6,6
2 001 à 6 000 Fr.	23,3	18,3	12,7	6,3
6 001 à 10 000 Fr.	21,2	17,3	12,8	7,2
10 001 à 14 000 Fr.	23,2	20,0	14,4	9,1
Plus de 14 000 Fr.	24,1	21,0	15,4	9,8
Âge*				
6 à 17 ans	29,7	19,7	15,9	6,4
18 à 24 ans	38,7	31,7	25,6	15,1
25 à 44 ans	20,9	18,0	13,0	7,8
45 à 64 ans	18,1	15,4	10,5	6,2
65 ans et plus	25,4	20,4	11,5	5,9
Sexe*				
Hommes	20,8	17,5	12,4	7,4
Femmes	27,0	21,6	15,1	7,9
Voiture à disposition**				
Toujours	12,5	10,9	7,3	4,6
Sur demande	40,2	34,5	21,5	13,5
Jamais	62,2	51,9	28,9	15,7
Situation professionnelle***				
Indépendant	14,3	12,4	8,2	5,1
Collaborateur familial	15,3	13,4	7,8	5,0
Salarié membre de la direction ou avec personnel sous ses ordres	18,3	16,1	11,8	7,7
Salarié sans personnel sous ses ordres	24,1	20,4	14,8	8,7
Autres	31,4	24,8	16,1	8,4
Type de ménage*				
Ménage d'une personne	29,1	24,2	16,0	8,6
Couple sans enfant	20,5	17,5	11,5	6,9
Couple avec enfant(s)	21,5	17,2	13,2	7,1
Ménage monoparental avec enfant(s)	32,3	25,1	18,8	9,4
Ménage non familial	36,0	32,0	20,0	12,9
Total	23,4	19,3	13,7	7,6

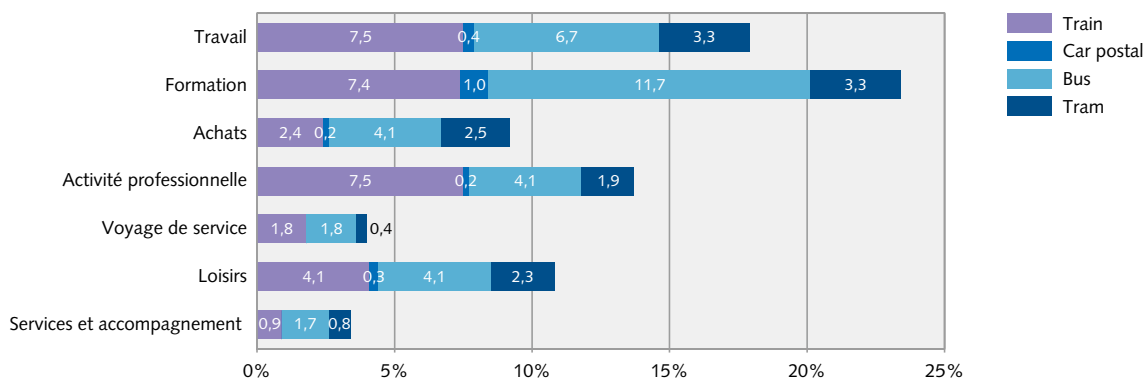
* Base: 62 868 personnes cible, étapes en Suisse

** Base: 43 183 personnes cible d'au moins 18 ans avec permis de conduire pour voiture et pouvant se déplacer sans l'aide d'autrui

*** Base: 57 177 personnes cible à partir de 15 ans

Part des transports publics aux étapes

G 4.3.1

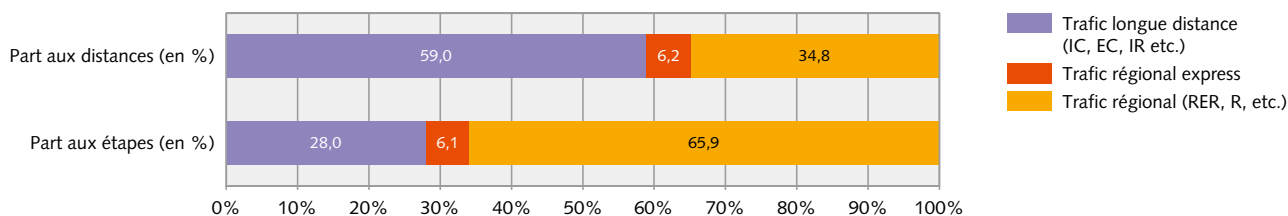


Base: 305 104 étapes en Suisse

© OFS/ARE

Utilisation du train (en % des étapes et des distances des étapes)

G 4.3.2



Base: 12 623 étapes en Suisse en train avec entrée valide pour la catégorie de train

© OFS/ARE

4.4 Déplacements à pied et à vélo

Entre 8% (du lundi au vendredi) et 9% (le dimanche) des distances journalières sont parcourues en mobilité douce, dont 70% à chaque fois à pied. Le profil des personnes effectuant à pied des distances journalières supérieures à la moyenne correspond assez bien à celui des grands utilisateurs des TP.

T4.4.1 Contribution de la mobilité douce aux distances journalières (en %)

	Lundi à vendredi		Dimanche	
	A pied	Vélo	A pied	Vélo
Taille du ménage*				
1 personne	6,6	1,8	6,7	2,6
2 personnes	5,2	2,0	7,2	2,4
3 personnes	5,1	1,7	6,0	2,2
4 personnes	5,5	2,8	6,1	2,2
5 personnes et plus	5,6	2,9	5,8	2,2
Revenu mensuel du ménage*				
Jusqu'à 2000 Fr. inclus	9,8	1,9	9,0	0,6
2001 à 6000 Fr.	7,0	2,0	7,6	2,2
6001 à 10 000 Fr.	5,2	2,5	6,5	2,4
10 001 à 14 000 Fr.	4,1	2,2	5,5	3,3
Plus de 14 000 Fr.	3,9	2,3	5,4	2,9
Âge*				
6 à 17 ans	11,5	5,7	6,5	2,6
18 à 24 ans	4,8	1,9	4,5	1,4
25 à 44 ans	4,2	1,8	5,5	2,4
45 à 64 ans	4,7	2,3	7,2	2,7
65 ans et plus	8,7	1,6	9,6	2,1
Sexe*				
Hommes	4,4	2,4	6,3	3,0
Femmes	7,0	2,0	6,7	1,6
Voiture à disposition**				
Toujours	3,7	1,5	6,2	2,4
Sur demande	6,3	3,6	6,8	2,5
Jamais	9,4	3,6	7,7	3,3
Situation professionnelle***				
Indépendant	3,7	1,7	7,1	2,7
Collaborateur familial	5,0	2,0	6,2	1,8
Salarié membre de la direction ou avec personnel sous ses ordres	3,1	2,0	5,8	3,0
Salarié sans personnel sous ses ordres	4,5	2,1	6,1	2,3
Autres	8,3	2,1	7,5	1,8
Type de ménage*				
Ménage d'une personne	6,6	1,8	6,7	2,6
Couple sans enfant	5,1	2,0	7,3	2,6
Couple avec enfant(s)	5,3	2,5	6,1	2,2
Ménage monoparental avec enfant(s)	6,9	2,4	6,2	2,0
Ménage non familial	5,2	2,6	5,2	1,5
Total	5,5	2,2	6,5	2,3

* Base: 62 868 personnes cible, étapes en Suisse

** Base: 43 183 personnes cible d'au moins 18 ans avec permis de conduire pour voiture et pouvant se déplacer sans l'aide d'autrui

*** Base: 57 177 personnes cible à partir de 15 ans

L'importance de la mobilité douce s'exprime grâce au nombre élevé d'étapes pour tous les motifs de déplacement, mais surtout pour la formation (65%), les loisirs (53%) et les achats (52%). Le vélo représente une part relativement importante, surtout dans le trafic pendulaire lié à la formation et au travail. 49% des étapes effectuées à pied à partir d'un arrêt des TP ou pour s'y rendre ne dépassent pas 300 m.

Pour plus de 80% des étapes à vélo, une place de stationnement est à disposition sur le lieu de destination, mais seule une place sur deux est facilement accessible. Les places couvertes ne sont pas encore courantes

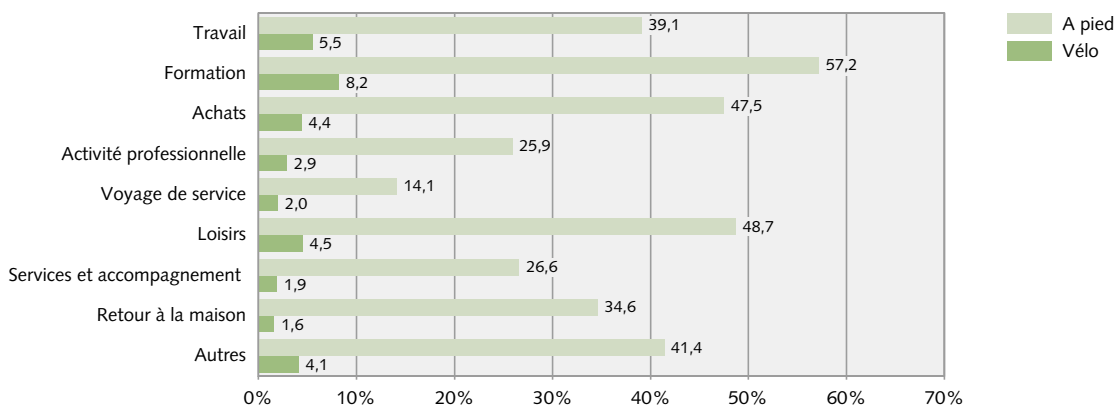
T4.4.2 Types de places vélos au lieu de destination (en %)

	Oui	Non
Facilement accessible	52,5	47,5
Couverte	41,3	58,7
Fermant à clé	19,9	80,1
Local fermant à clé	25,6	74,4
Place à vélo disponible	83,9	16,1

Base: 4372 étapes à vélo de personnes cible interrogées dans le module 2 «Mobilité douce»

Contribution de la mobilité douce aux étapes (en %)

G 4.4.1

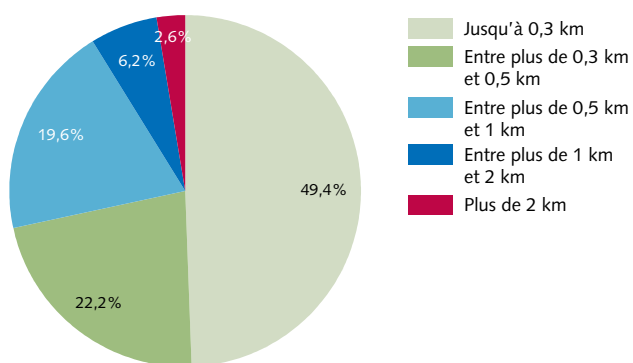


Base: 305 104 étapes en Suisse

© OFS/ARE

Répartition des distances des étapes à pied depuis et vers un arrêt des transports publics (en %)

G 4.4.2



Base: 49 935 étapes en Suisse depuis ou vers un arrêt des TP, c.à.d. étapes à pied précédant ou suivant immédiatement une étape en TP

© OFS/ARE

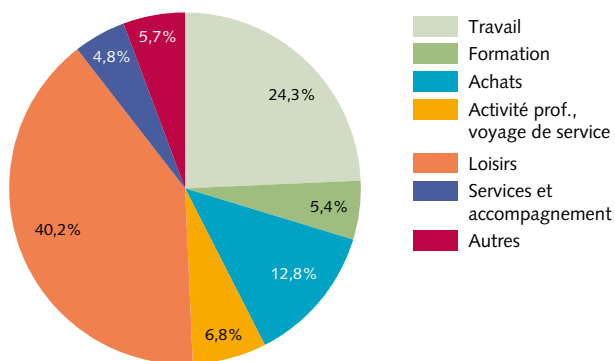
5 Motifs de déplacement

5.1 Tous les motifs

Les loisirs s'avèrent être le motif de déplacement le plus important. 40% des distances journalières moyennes de 37 km sont parcourues par la population (dès 6 ans) à des fins de loisirs, contre 24% pour le travail et 13% pour les achats et les courses. C'est aussi pour les loisirs que les durées de déplacement sont les plus importantes: 47% (soit environ 43 minutes) sont consacrées à ce motif de déplacement (contre 17 minutes pour le travail et 13 minutes pour les achats, par personne et par jour). La faible proportion représentée par les déplacements professionnels, ceux pour la formation et ceux pour accompagner s'explique par le fait que ces motifs de déplacement concernent une partie relativement restreinte de la population, ce qui réduit la distance moyenne pour l'ensemble des personnes interrogées. Les déplacements professionnels sont plus importants en termes de distance (7%) que de nombre de déplacements (3%) ou de durée de déplacements (5%). Ils couvrent de plus grandes distances et sont effectués avec des moyens de transport plus rapides que les déplacements pour rendre service et accompagner.

Distance journalière selon le motif de déplacement (en %)

G 5.1.1



Base: 62 868 personnes cible, étapes en Suisse

© OFS/ARE

Les déplacements pour les loisirs concernent surtout le week-end: les distances journalières parcourues pour les loisirs et les durées de déplacement correspondantes sont environ deux fois plus élevées que pendant la semaine. Même pour les achats, les distances journalières parcourues le samedi (7 km) sont légèrement plus longues que durant la semaine (5 km).

T5.1.1 Distance journalière par personne selon le motif de déplacement et les jours de la semaine (en km)

Motif	Lu-ve	Sa	Di	Total	Part (%)
Travail	11,8	2,6	1,1	8,9	24,3
Formation	2,5	0,8	0,3	2,0	5,4
Achats	4,9	6,9	1,2	4,7	12,8
Activité prof., voyage de service	3,2	0,8	0,4	2,5	6,8
Loisirs	11,0	23,7	24,4	14,7	40,2
Services et accompagnement	1,7	2,1	1,6	1,8	4,8
Autres	1,5	3,0	4,2	2,1	5,7
Total	36,7	39,9	33,2	36,7	100,0

Base: 62 868 personnes cible, étapes en Suisse

Si l'on considère le nombre de déplacements, il s'avère que, les jours ouvrables, un peu plus d'un quart d'entre eux sont effectués pour les loisirs (1,1 déplacement par jour) et pour le travail (1,0 déplacement par jour). Le samedi en revanche, les loisirs représentent à eux seuls la moitié des déplacements, et même les trois quarts le dimanche (1,6 déplacement par personne et par jour pour les loisirs le week-end).

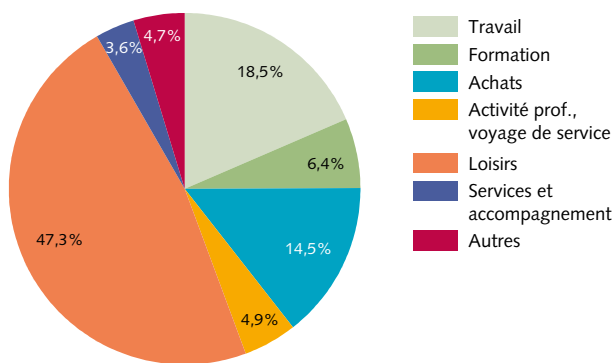
T5.1.2 Nombre de déplacements par personne et par jour

Motif	Lu-ve	Sa	Di	Total	Part (%)
Travail	1,0	0,2	0,1	0,8	22,5
Formation	0,4	0,0	0,0	0,3	7,8
Achats	0,8	1,0	0,2	0,8	22,1
Activité prof., voyage de service	0,1	0,0	0,0	0,1	3,0
Loisirs	1,1	1,6	1,6	1,3	37,2
Services et accompagnement	0,2	0,2	0,1	0,2	5,7
Autres	0,1	0,1	0,1	0,1	1,7
Total	3,8	3,2	2,1	3,4	100,0

Base: 62 868 personnes cible, étapes en Suisse

Durée de déplacement journalière selon le motif (en %)

G 5.1.2



Base: 62 868 personnes cible, étapes en Suisse

© OFS/ARE

T 5.1.3 Durée de déplacement par personne et par jour (en min.)

Motif	Lu-ve	Sa	Di	Total	Part (%)
Travail	22,3	5,0	2,3	17,0	18,5
Formation	7,8	1,4	0,5	5,8	6,4
Achats	14,4	18,7	2,8	13,3	14,5
Activité prof., voyage de service	5,8	1,5	0,9	4,5	4,9
Loisirs	34,6	61,2	69,1	43,4	47,3
Services et accompagnement	3,6	3,1	2,4	3,3	3,6
Autres	3,3	6,4	7,4	4,3	4,7
Total	91,8	97,3	85,4	91,7	100,0

Base: 62 868 personnes cible, étapes en Suisse

5.2 Déplacements pour le travail

Parmi les personnes actives occupées, les déplacements pour le travail représentent 42% des déplacements, 44% de la distance journalière et 38% de la durée de déplacement. Par rapport à l'ensemble de la population, la mobilité liée au travail a, comme on pouvait s'y attendre, une valeur importante dans la mobilité des personnes actives sans être dominante.

En moyenne, un déplacement pour aller travailler fait presque 12 km. Deux, voire plusieurs moyens de transport sont souvent combinés, comme le montre le nombre d'étapes par déplacement. Les déplacements pour le travail effectués par les hommes actifs occupés sont non seulement plus nombreux mais aussi plus longs que ceux effectués par les femmes. C'est pourquoi les jours ouvrables, le nombre de déplacements effectués, les distances journalières parcourues et la durée des déplacements sont proportionnellement plus élevés pour les hommes.

Pour le motif travail, un déplacement sur deux est inférieur à 5 km. Cette proportion passe même à 60% des déplacements pour les personnes actives occupées résidant dans des communes-centres d'agglomération ou dans des villes isolées. Dans les autres communes d'agglomération et dans les communes rurales, le déplacement pour le travail est supérieur à 5 km pour un actif sur deux.

C'est avec la voiture qu'est effectuée la plus grande part des distances (65%) pour le travail. Le nombre d'étapes parcourues à pied est également important (presque 39%); leur part à la distance journalière est cependant nettement plus faible (3%) parce qu'il s'agit en partie d'étapes courtes liées aux trajets en voiture ou en TP. 17% des étapes pour se rendre au travail sont couvertes avec les transports publics, dont plus de la moitié avec le bus et le tram. La longueur des étapes effectuées en train fait passer la part des distances parcourues en TP à 28%.

T 5.2.1 Données concernant les déplacements pour le travail

	Femmes	Hommes	Total
Nombres de déplacements par jour ouvrable*	1,5	1,9	1,7
Longueur par déplacement (en km)**	10,2	12,7	11,7
Durée par déplacement (en min.)**	21,6	22,0	21,9
Nombre d'étapes par déplacement**	1,7	1,5	1,6
% de tous les déplacements*	36,3	46,5	41,9
% de la distance journalière*	40,4	46,0	43,9
% de la durée de déplacement*	34,0	41,4	38,2

* Base: 22 544 actifs en Suisse les jours ouvrables

** Base: 38 490 déplacements en Suisse pour le travail effectués par des actifs les jours ouvrables

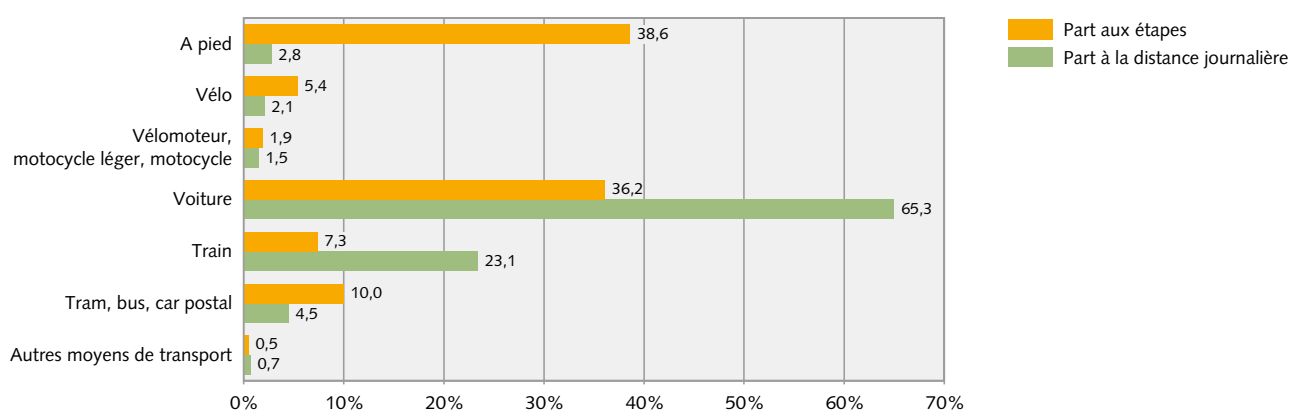
T5.2.2 Distribution des distances des déplacements pour le travail (en %)

Distance des déplacements	Structure spatiale du lieu de domicile				Total
	Communes-centres d'agglomération	Autres communes d'agglomération	Villes isolées	Communes rurales	
Jusqu'à 1 km inclus	22,1	17,8	24,8	22,8	20,4
Plus de 1 et jusqu'à 5 km	39,9	28,0	37,6	23,7	30,4
Plus de 5 et jusqu'à 10 km	14,3	19,8	10,6	15,0	16,9
Plus de 10 et jusqu'à 20 km	8,7	16,9	8,1	17,4	14,6
Plus de 20 km	15,0	17,5	18,9	21,2	17,7
Distance moyenne des déplacements pour le travail (en km)	10,4	11,8	12,4	13,1	11,7

Base: 38 490 déplacements en Suisse pour le travail effectués par des actifs les jours ouvrables.

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

G 5.2.1



Base: 59 500 étapes en Suisse pour le travail effectuées les jours ouvrables par les actifs

© OFS/ARE

Un temps de déplacement court ou une distance courte sont les principales justifications invoquées pour le choix du moyen de transport lié au travail. C'est dans la MD que c'est le plus manifeste. Le choix de la MD est aussi lié à des raisons de santé (15%). Les utilisateurs d'un TIM avancent également l'aspect confort, le manque d'alternatives ou l'offre de TP. Le choix des TP est essentiellement dicté par le manque d'alternatives (aucune voiture disponible), primant sur le temps de trajet. L'absence de place de stationnement sur le lieu de travail est invoquée par une petite partie des habitués du trafic pendulaire en TP pour justifier leur préférence pour ce mode de transport (9%).

T5.2.3 Raisons du choix du moyen de transport pour se rendre au travail (en %, plusieurs mentions possibles)

	Moyen de transport choisi		
	MD	TIM	TP
Disponibilité d'une voiture/d'un motocycle ou possession d'un abonnement	-	10,3	12,5
Manque d'alternatives	7,1	17,6	37,6
Temps de trajet	-	38,2	19,3
Trajet court	65,5	-	-
Coût	4,6	1,8	10,1
Plaisir de voyager	7,1	1,2	5,3
Motivations écologiques	5,5	-	6,7
Transport de bagages, objets encombrants	-	6,6	0,1
Confort	-	17,5	13,8
Raisons de santé	14,8	0,8	1,0
Conditions météorologiques	-	5,5	3,8
Disponibilité d'une place de stationnement à destination	2,6	0,9	9,1
Bonne offre TP	2,6	21,0	15,1
Promenade	3,0	-	-
Autres	15,5	18,2	15,0

Base: 2835 boucles (MD), 6076 boucles (TIM), 1608 boucles (TP)

5.3 Déplacements pour la formation

Les enfants de moins de 13 ans effectuent quotidiennement un nombre deux fois plus élevé de déplacements que les personnes à partir de 18 ans aussi en formation. Mais avec l'âge, les distances et les temps de trajet deviennent de plus en plus longs. Cela s'explique notamment par le fait que les enfants de moins de 13 ans vont généralement à l'école à proximité de leur domicile et reviennent manger à la maison le midi. Le nombre d'étapes augmente lui aussi avec l'âge, ce qui s'explique par l'allongement des distances, qui requiert le plus souvent un changement de moyens de transport (p. ex. l'association d'étapes à pied et à vélo avec des étapes en TP et/ou en voiture). Malgré l'augmentation des distances, l'importance des déplacements pour la formation diminue avec l'âge par rapport à l'ensemble des déplacements journaliers. Les autres motifs de déplacement, eux, ne cessent de prendre une part toujours plus importante.

La plupart des déplacements pour la formation (80%) ne sont pas supérieurs à 5 km. Les déplacements inférieurs ou égaux à 1 km sont le plus souvent effectués à pied ou à vélo. Le transport individuel motorisé et les transports publics sont privilégiés pour les déplacements plus longs. Le train représente la part la plus importante en termes de distance, avec 44%.

Le choix de la mobilité douce est fréquemment associé à une distance courte alors que le choix du TIM est motivé par le temps de trajet. Le choix des TP découle de la plupart du temps d'un manque d'alternatives (pas de voiture disponible ou pas de permis de conduire).

T5.3.1 Données concernant les déplacements pour la formation

	Âge			
	6 à 12 ans	13 à 17 ans	18 ans et plus	Total
Nombres de déplacements par jour ouvrable*	2,2	2,0	1,0	1,8
Longueur par déplacement (en km)**	1,9	5,5	17,4	5,5
Durée par déplacement (en min.)**	13,1	21,2	39,3	19,8
Nombre d'étapes par déplacement**	1,2	1,9	2,8	1,7
% de tous les déplacements*	54,4	46,9	24,9	44,1
% de la distance journalière*	25,8	39,3	34,3	33,9
% de la durée des déplacements*	39,8	42,6	33,3	38,5

* Base: 6 872 personnes cible en formation les jours ouvrables en Suisse

** Base: 12 746 déplacements pour la formation en Suisse les jours ouvrables de personnes cible en formation

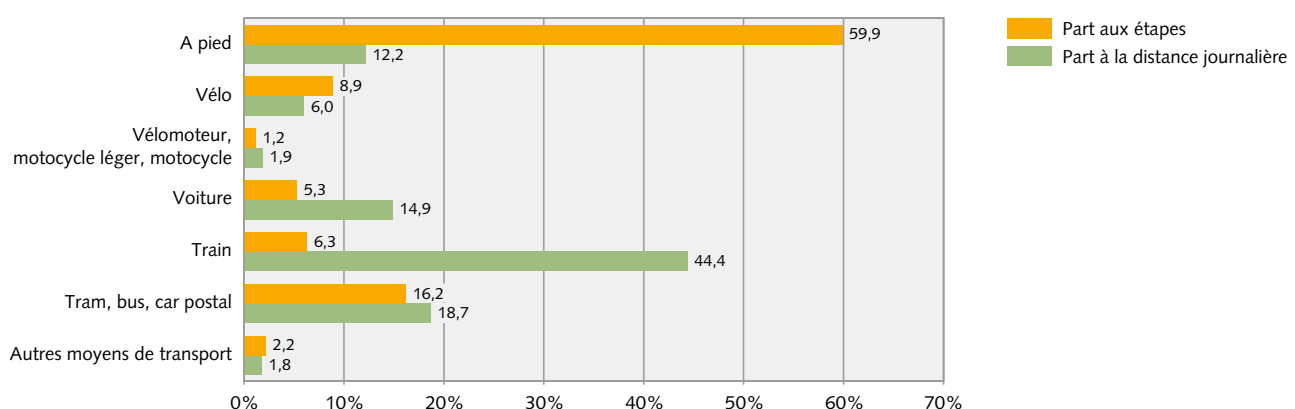
T5.3.2 Distribution des distances des déplacements pour la formation selon le moyen de transport (en %)

Distance des déplacements	MD	TIM	TP	Autres	Total
Jusqu'à 1 km inclus	68,9	12,1	1,6	67,7	45,7
Plus de 1 et jusqu'à 5 km	29,6	46,0	42,1	25,1	34,3
Plus de 5 et jusqu'à 10 km	1,3	18,9	21,5	3,4	8,4
Plus de 10 et jusqu'à 20 km	0,2	11,5	13,6	2,1	4,8
Plus de 20 km	0,1	11,4	21,1	1,8	6,8
Distance moyenne des déplacements pour la formation (en km)	1,2	9,4	14,3	1,9	5,5

Base: 12 746 déplacements pour la formation en Suisse les jours ouvrables de personnes cible en formation

Choix du moyen de transport pour la formation (en %)

G 5.3.1



Base: 20 646 étapes en Suisse pour la formation effectuées les jours ouvrables par des personnes cible en formation

© OFS/ARE

T5.3.3 Raisons du choix du moyen de transport pour se rendre au lieu de formation (en %, plusieurs mentions possibles)

	Moyen de transport choisi		
	MD	TIM	TP
Disponibilité d'une voiture/d'un motorcycle ou possession d'un abonnement	-	9,4	14,9
Manque d'alternatives	12,5	13,0	40,3
Temps de trajet	-	31,7	21,1
Trajet court	59,3	-	-
Sentiment de sécurité	3,2	5,0	3,6
Plaisir de voyager	6,4	3,2	1,4
Transport de bagages, objets encombrants	-	3,5	0,6
Confort	-	20,4	12,7
Raisons de santé	9,2	3,4	0,4
Conditions météorologiques	-	8,0	5,5
Disponibilité d'une place de stationnement au lieu de destination	0,3	0,5	3,7
Bonne offre TP	3,1	16,1	13,9
Autres	30,6	23,4	27,2

Base: 3313 boucles (MD), 522 boucles (TIM), 1045 boucles (TP)

5.4 Déplacements pour les achats

Alors que pendant la semaine un déplacement sur cinq est consacré aux achats, le samedi ce chiffre passe à presque un sur trois. La part des déplacements pour les achats dans le total des distances parcourues et des durées de déplacement est pourtant bien moins élevée que ce qu'ils représentent dans le nombre de déplacements par jour.

Les déplacements pour les achats sont la plupart du temps très courts: les jours ouvrables, 39% ne font pas plus d'un kilomètre. Le samedi, ils sont beaucoup plus souvent supérieurs à 1 km, mais restent, dans un peu moins de 70% des cas, inférieurs à 5 km.

La plupart des étapes liées aux achats sont effectuées à pied ou en voiture, avec le plus grand pourcentage de distances en voiture. Un peu plus de 13% des distances sont parcourues en train, probablement pour faire des achats en ville/dans une autre ville.

T5.4.1 Données concernant les déplacements pour les achats

	Lu-ve	Sa	Di	Total
Nombres de déplacements par jour*	0,8	1,0	0,2	0,8
Longueur par déplacement (en km)**	6,0	6,8	7,2	6,2
Durée par déplacement (en min.)**	17,4	18,5	16,7	17,6
Nombre d'étapes par déplacement**	1,4	1,3	1,3	1,4
% de tous les déplacements*	22,1	31,5	8,1	22,1
% de la distance journalière*	13,5	17,2	3,6	12,8
% de la durée des déplacements*	15,7	19,2	3,3	14,5

* Base: 62 868 personnes cible

** Base: 48 835 déplacements en Suisse pour les achats

T5.4.2 Distribution des distances des déplacements pour les achats (en %)

Distance des déplacements	Lu-ve	Sa	Di	Total
Jusqu'à 1 km inclus	38,9	32,6	40,3	37,8
Plus de 1 et jusqu'à 5 km	35,1	36,7	34,3	35,4
Plus de 5 et jusqu'à 10 km	11,9	14,6	12,9	12,4
Plus de 10 et jusqu'à 20 km	7,6	8,4	5,7	7,7
Plus de 20 km	6,5	7,7	6,8	6,8

Base: 48 835 déplacements en Suisse pour les achats

La justification du choix du moyen de transport dans les déplacements pour les achats est en partie différente de celle des déplacements pour le travail et pour la formation. Pour les achats, le recours au TIM se justifie surtout par le transport de colis encombrants, le temps de trajet et le confort. La mobilité douce est essentiellement motivée par la brièveté du trajet (61%). Une offre TP attractive est également une motivation pour utiliser les TP pour faire des achats. Mais pour un tiers des cas, c'est aussi parce qu'il n'existe pas d'alternative en dehors des TP.

Lors de déplacements pour les achats, les personnes portent des paniers ou des sacs à commission dans plus de 70% des déplacements en mobilité douce ou en transports publics. Les autres types de contenants ou de sacs pour le transport restent comparativement rares. Notons que près d'un tiers des personnes utilisant le TIM pour faire des achats ne transportent aucun sac ni contenant de ce type.

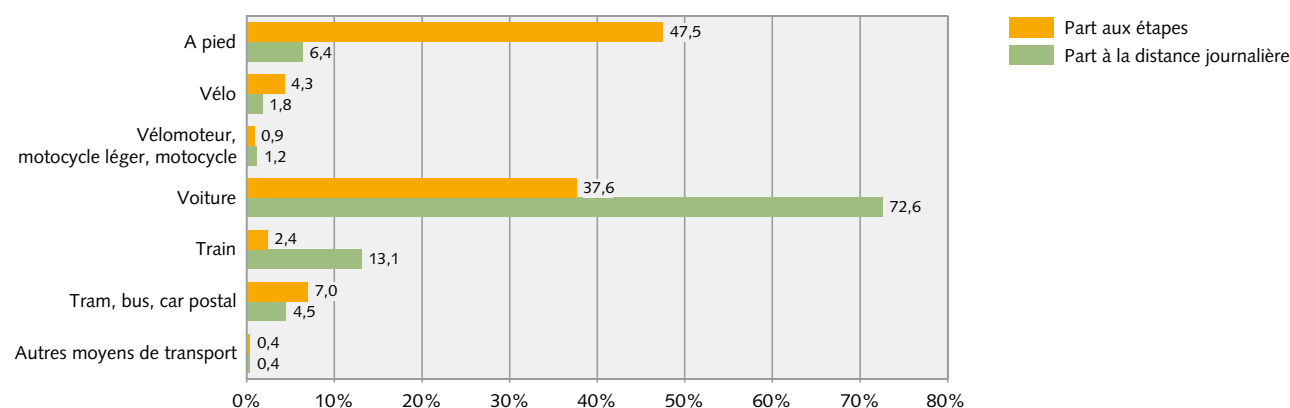
T5.4.3 Raisons du choix du moyen de transport pour aller faire des achats (en %, plusieurs mentions possibles)

	Moyen de transport choisi		
	MD	TIM	TP
Disponibilité d'une voiture/d'un motorcycle ou possession d'un abonnement	-	7,0	13,2
Manque d'alternatives	9,5	10,9	33,9
Temps de trajet	-	23,0	16,1
Trajet court	60,9	-	-
Plaisir de voyager	7,1	1,3	3,5
Motivations écologiques	3,5	-	4,5
Transport de bagages, objets encombrants	-	39,5	4,9
Confort	-	18,4	10,6
Raisons de santé	17,7	4,5	4,8
Conditions météorologiques	-	4,1	4,0
Disponibilité d'une place de stationnement à destination	1,7	0,3	8,6
Bonne offre TP	1,8	12,5	19,1
Promenade	11,9	-	-
Autres	13,7	14,3	14,9

Base: 5771 boucles (MD), 6174 boucles (TIM), 872 boucles (TP)

Choix du moyen de transport pour les achats (en %)

G 5.4.1



Base: 64 981 étapes en Suisse pour faire des achats les jours ouvrables et le samedi

© OFS/ARE

T5.4.4 Type de marchandises emportées (en % des déplacements pour les achats)

Produits transportés	Moyen de transport choisi				
	MD	TIM	TP	Autres	Total
Sac, porte-documents, paniers à courses, etc.	70,1	61,2	71,7	42,6	65,5
Valise légère	0,2	0,3	1,2	3,0	0,3
Valise lourde	0,0	0,3	0,3	0,0	0,2
Landau/poussette, vélo, remorque	1,7	0,4	0,4	0,0	0,9
Equipements de sport (p. ex. skis)	0,2	0,4	0,2	0,0	0,3
Autres	2,3	3,3	2,5	2,3	2,9
Pas de bagages	23,9	32,2	22,0	44,4	28,1
Plusieurs sortes de bagages	1,6	2,0	1,6	7,7	1,8

Base: 5235 retours de déplacements pour achats de personnes cible interrogées dans le module 2 «Mobilité douce»

5.5 Déplacements pour rendre service et pour accompagner une personne

Ce type de déplacements couvre par exemple les trajets pour mener et aller chercher les enfants à l'école, conduire des personnes âgées ou handicapées chez le médecin, au magasin ou encore pour les emmener en excursion. Ces déplacements correspondent à 6% de tous les déplacements et à 5% des distances journalières parcourues. Ils font en moyenne plus de 9 km mais sont nettement plus longs le week-end qu'en semaine.

T5.5.1 Données concernant les déplacements pour rendre service et accompagner une personne

	Lu-ve	Sa	Di	Total
Nombres de déplacements par jour*	0,2	0,2	0,1	0,2
Longueur par déplacement (en km)**	7,8	13,5	15,4	9,1
Durée par déplacement (en min.)**	16,3	19,8	23,0	17,2
Nombre d'étapes par déplacement**	1,2	1,2	1,2	1,2
% de tous les déplacements*	5,8	4,9	5,1	5,7
% de la distance journalière*	4,7	5,3	4,9	4,8
% de la durée des déplacements*	3,9	3,2	2,9	3,6

* Base: 62 868 personnes cible

** Base: 11 624 déplacements en Suisse pour rendre service ou pour accompagner une personne

Les femmes effectuent nettement plus souvent ce genre de déplacements que les hommes. Ce phénomène est particulièrement notable dans les foyers de quatre personnes ou plus.

La plupart des déplacements pour rendre service et accompagner une personne sont inférieurs à 5 km. Leur proportion est bien plus élevée dans les villes isolées (80%) et les communes-centres d'agglomération (74%) que dans les communes rurales (55%). La plupart des étapes (67%) et la plus grande partie des distances (91%) sont parcourues en voiture. Mais les étapes effectuées à pied représentent encore un bon quart.

Pour ce motif de déplacement, le choix du TIM est essentiellement motivé par le temps de trajet, suivi du manque d'alternatives. Les déplacements pour rendre service et accompagner une personne sont souvent parcourus dans le cadre de la mobilité douce quand les trajets sont courts. Les raisons de santé, parfois l'association avec un objectif de promenade, jouent aussi un rôle.

T5.5.2 Nombre de déplacements pour rendre service et accompagner une personne par groupe de population (en %)

Déplacements pour rendre service et accompagner une personne	Hommes	Femmes	Total
Taille du ménage*			
1 personne	3,1	2,9	3,0
2 personnes	4,0	4,0	4,0
3 personnes	5,5	7,8	6,6
4 personnes	5,5	10,5	7,9
5 personnes et plus	5,0	9,6	7,2
Voiture à disposition**			
Toujours	5,7	9,2	7,2
Sur demande	4,8	6,1	5,5
Jamais	2,9	3,4	3,2
Âge*			
6 à 24 ans	3,1	3,1	3,1
25 à 64 ans	5,3	8,7	7,0
65 ans et plus	4,4	3,7	4,0
Statut d'activité*			
Personnes actives occupées	5,1	7,3	6,1
Personnes non actives	5,5	8,1	7,1
Personnes en formation	2,6	3,0	2,8
Total*	4,7	6,7	5,7

* Base: 62 868 personnes cible

** Base: 43 183 personnes cible d'au moins 18 ans avec permis de conduire pour voiture et pouvant se déplacer sans l'aide d'autrui

T5.5.3 Répartition des distances des déplacements pour rendre service et accompagner une personne (en %)

Distance des déplacements	Structure du territoire du lieu de domicile				Total
	Communes-centres d'agglomération	Autres communes d'agglomération	Villes isolées	Communes rurales	
Jusqu'à 1 km inclus	31,3	24,5	29,3	24,7	26,3
Plus de 1 et jusqu'à 5 km	42,3	36,0	50,7	30,5	36,3
Plus de 5 et jusqu'à 10 km	11,7	17,7	6,3	15,4	15,5
Plus de 10 et jusqu'à 20 km	6,9	11,1	2,5	14,4	10,9
Plus de 20 km	7,8	10,7	11,2	15,1	11,1

Base: 11 624 déplacements en Suisse pour rendre service ou pour accompagner une personne

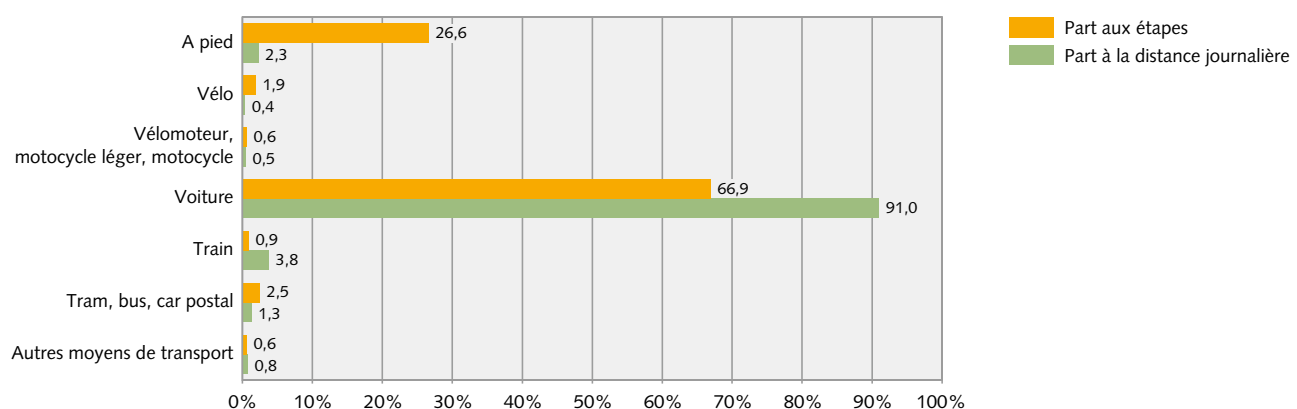
T5.5.4 Raisons du choix du moyen de transport pour rendre service et accompagner une personne (en %, plusieurs mentions possibles)

	Moyen de transport choisi		
	MD	TIM	TP
Disponibilité d'une voiture/d'un motorcycle ou possession d'un abonnement	-	6,3	12,4
Manque d'alternatives	6,8	16,9	30,4
Temps de trajet	-	27,7	21,1
Trajet court	63,0	-	-
Coût	0,2	0,9	6,4
Plaisir de voyager	7,7	0,8	7,6
Plus grande fiabilité	0,9	1,0	5,0
Transport de bagages, objets encombrants	-	9,3	0,0
Confort	-	15,0	8,7
Raisons de santé	10,2	4,0	8,5
Conditions météorologiques	-	5,6	8,7
Bonne offre TP	0,8	14,3	16,8
Promenade	11,0	-	-
Autres	21,2	28,7	17,0

Base: 835 boucles (MD), 1898 boucles (TIM), 47 boucles (TP)

Choix du moyen de transport pour rendre service et accompagner une personne (en %)

G 5.5.1



Base: 14 151 étapes pour rendre service et accompagner une personne

© OFS/ARE

5.6 Déplacements pour les loisirs

Avec 37% des déplacements journaliers et 40% des distances parcourues, les loisirs sont le principal motif de déplacement pour l'ensemble de la population. 47% des durées journalières de déplacement sont aussi associées aux loisirs. Le dimanche, trois déplacements sur quatre, près de 75% de la distance journalière parcourue et presque 81% des durées de déplacement sont motivés par les loisirs.

La plupart des étapes des déplacements pour les loisirs sont effectuées soit à pied (49%), soit en voiture (33%). Les étapes en voiture sont pourtant nettement plus longues, c'est pourquoi elles représentent une grande partie (65%) de la distance totale parcourue.

Par rapport aux ménages de plus grande taille, ceux d'une à deux personnes consacrent une part des durées de déplacement supérieure à la moyenne pour les loisirs.

Pour près de la moitié des personnes actives ayant recours à la mobilité douce pour les loisirs, la promenade est le motif du déplacement. Mais l'argument de la courte distance et les motivations liées à la santé sont aussi importantes dans ce groupe.

Un déplacement pour les loisirs fait en moyenne un peu moins de 12 km, alors que les deux tiers des déplacements ne dépassent pas 5 km.

T 5.6.1 Données concernant les déplacements pour les loisirs

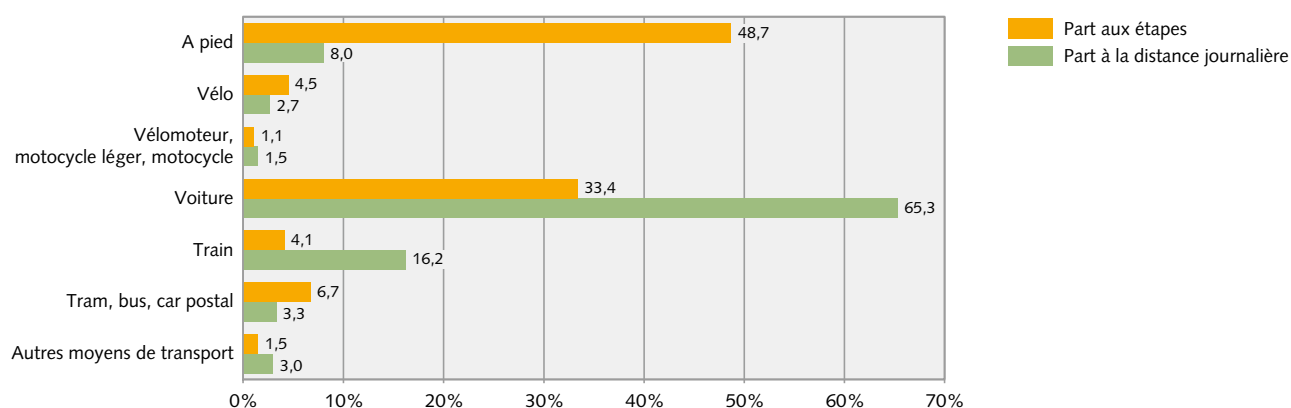
	Lu-ve	Sa	Di	Total
Nombres de déplacements par jour*	1,1	1,6	1,6	1,3
Longueur par déplacement (en km)**	9,6	14,5	15,5	11,6
Durée par déplacement (en min.)**	30,3	37,4	43,8	34,0
Nombre d'étapes par déplacement**	1,4	1,5	1,4	1,4
% de tous les déplacements*	30,5	51,0	75,9	37,2
% de la distance journalière*	30,0	59,3	73,3	40,2
% de la durée des déplacements*	37,7	62,9	80,9	47,3

* Base: 62 868 personnes cible

** Base: 81 474 déplacements en Suisse pour les loisirs

Choix du moyen de transport pour les loisirs (en %)

G 5.6.1



Base: 114 932 étapes en Suisse pour les loisirs

© OFS/ARE

T5.6.2 Contribution des déplacements pour les loisirs à la durée de déplacement journalière selon les jours de la semaine (en %)

Déplacements pour les loisirs	Lu-ve	Sa	Di	Total
Taille du ménage*				
1 personne	43,3	64,4	79,7	51,6
2 personnes	41,4	62,9	80,8	50,1
3 personnes	34,7	61,8	81,9	45,2
4 personnes	33,9	60,9	80,4	44,4
5 personnes et plus	32,1	66,3	82,6	42,8
Revenu mensuel du ménage*				
Jusqu'à 2000 Fr. inclus	46,9	57,8	86,4	53,2
De 2001 à 6000 Fr.	42,0	63,2	83,1	50,7
De 6001 à 10 000 Fr.	36,5	62,0	81,5	46,8
De 10 001 à 14 000 Fr.	32,8	63,0	79,9	44,0
Plus de 14 000 Fr.	30,5	66,5	75,2	41,2
Sexe*				
Hommes	35,3	64,0	81,2	45,7
Femmes	40,3	61,8	80,6	49,1
Voiture à disposition**				
Toujours	36,7	63,0	80,6	46,7
Sur demande	36,6	61,1	79,6	46,2
Jamais	38,4	58,8	80,6	47,0
Total*	37,7	62,9	80,9	47,3

* Base: 62 868 personnes cible

** Base: 43 183 personnes cible d'au moins 18 ans avec permis de conduire pour voiture et pouvant se déplacer sans l'aide d'autrui

T5.6.3 Raisons du choix du moyen de transport pour les loisirs (en %, plusieurs mentions possibles)

	Moyen de transport choisi		
	MD	TIM	TP
Disponibilité d'une voiture/d'un motorcycle ou possession d'un abonnement	-	10,4	15,2
Manque d'alternatives	4,2	15,3	37,0
Temps de trajet	-	29,8	14,0
Trajet court	26,4	-	-
Plaisir de voyager	6,4	2,2	5,8
Motivations écologiques	1,5	-	5,5
Transport de bagages, objets encombrants	-	9,3	0,4
Confort	-	22,4	11,3
Raisons de santé	18,3	2,6	2,0
Conditions météorologiques	-	6,0	4,8
Disponibilité d'une place de stationnement à destination	0,8	0,4	7,8
Bonne offre TP	1,0	18,1	15,9
Promenade	49,1	-	-
Autres	13,5	21,1	24,3

Base: 17 596 boucles (MD), 11 499 boucles (TIM), 1 902 boucles (TP)

T5.6.4 Distribution des distances des déplacements pour les loisirs (en %)

Distance des déplacements	Structure du territoire du lieu de domicile				
	Communes-centres d'agglomération	Autres communes d'agglomération	Villes isolées	Communes rurales	Total
Jusqu'à 1 km inclus	30,2	26,1	27,4	28,8	28,0
Plus de 1 et jusqu'à 5 km	38,7	33,3	39,1	29,5	33,9
Plus de 5 et jusqu'à 10 km	12,2	15,9	10,5	14,0	14,3
Plus de 10 et jusqu'à 20 km	7,3	10,8	5,0	12,1	10,1
Plus de 20 km	11,6	13,9	17,9	15,6	13,7
Distance moyenne des déplacements pour les loisirs (en km)	10,4	11,7	12,6	12,5	11,6

Base: 81 474 déplacements en Suisse pour les loisirs

5.7 Activités de loisirs

Restaurants, famille, amis et connaissances, ou activités non sportives en plein air (promenade, etc.) représentent, avec presque 20% à chaque fois, la plus grande part des activités de loisirs.

Les distances sont généralement courtes, jusqu'à 10 km. Seuls les excursions, vacances, circuits touristiques ou sorties à vélo couvrent des distances plus longues (30% à 40% de ces distances font plus de 20 kilomètres).

Dans la plupart des activités de loisirs, la part du TIM représente plus de 40% des déplacements. Pour les TP en revanche, la proportion tombe à 15% à peine. Il existe cependant certaines exceptions: le shopping (29%), la présence aux événements culturels et aux parcs d'attraction (20%), les excursions (19%) et les activités liées à l'aspect wellness/médecine/fitness (17%).

T5.7.1 Contribution des activités de loisirs au total des déplacements pour les loisirs en Suisse (en %)

Activités de loisirs	Lu-ve	Sa	Di	Total
Visites	17,7	21,5	22,4	19,2
Restaurant	24,8	20,7	13,5	22,2
Activité sportive	13,0	8,6	8,8	11,5
Randonnée	2,7	3,1	4,6	3,1
Tour en vélo	0,6	0,7	1,1	0,7
Sport passif	1,0	2,2	1,8	1,3
Activités extérieures non sportives	19,2	17,2	26,0	20,0
Médecine/wellness/fitness	1,2	0,6	0,4	1,0
Manifestations culturelles, installations de loisirs	4,1	8,0	5,8	5,1
Travail non rémunéré	2,0	2,0	1,0	1,8
Activité associative	1,8	1,3	0,7	1,6
Excursion, vacances	0,4	1,0	1,0	0,6
Religion (église, cimetière, pèlerinage)	1,1	1,8	4,6	1,8
Activités de loisirs à l'intérieur, hors domicile	1,1	1,1	1,0	1,1
Repas hors restaurant	0,6	0,6	0,6	0,6
Shopping	1,8	2,1	0,3	1,6
Circuit touristique	0,2	0,4	0,3	0,3
Autres	3,6	3,8	2,2	3,4
Plusieurs activités	3,0	3,4	3,9	3,2

Base: 52 430 déplacements en Suisse pour les loisirs (aller et déplacement aller-retour du domicile)

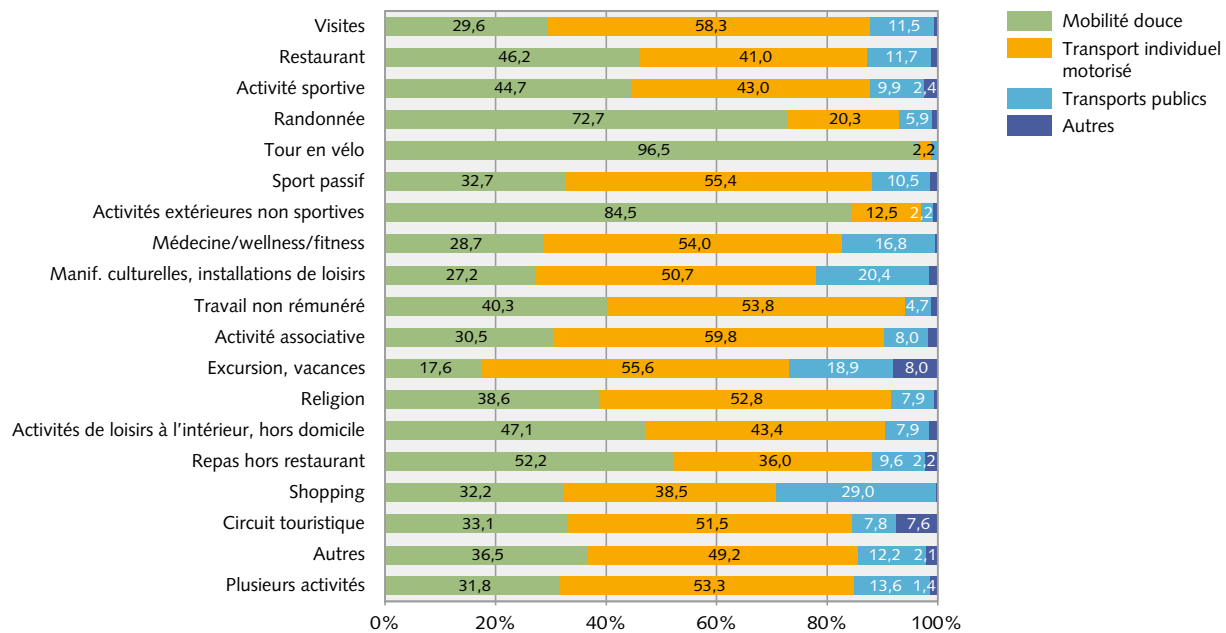
T5.7.2 Distribution des distances des déplacements pour les loisirs par type d'activité (en %)

Activités de loisirs	Distance du déplacement			
	< 2,0 km	2,1 à 10,0 km	10.1 à 20,0 km	> 20,0 km
Visites	36,7	32,5	12,8	17,9
Restaurant	53,1	27,6	8,1	11,2
Activité sportive	34,2	42,5	12,1	11,2
Randonnée	33,0	46,5	9,7	10,7
Tour à vélo	19,6	34,1	17,5	28,8
Sport passif	29,6	35,6	13,0	21,9
Activités extérieures non sportives	49,9	42,8	4,1	3,2
Médecine/wellness/fitness	36,1	38,5	12,5	12,9
Manifestations culturelles, installations de loisirs	30,7	35,0	12,9	21,4
Travail non rémunéré	52,1	34,1	6,2	7,5
Activité associative	42,0	38,3	8,5	11,2
Excursion, vacances	11,9	32,5	16,1	39,5
Religion (église, cimetière, pèlerinage)	51,6	31,5	7,1	9,9
Activités de loisirs à l'intérieur, hors domicile	51,8	34,2	7,1	6,9
Repas hors restaurant	56,5	22,9	9,3	11,3
Shopping	34,6	34,4	12,8	18,1
Circuit touristique	22,3	27,0	11,5	39,2
Autres	42,5	33,4	9,5	14,7
Plusieurs activités	18,5	39,5	15,5	26,4
Total	42,4	35,6	9,5	12,5

Base: 52 430 déplacements en Suisse pour les loisirs (aller et déplacement aller-retour du domicile)

Choix du moyen de transport pour les activités de loisirs (en % des déplacements pour les loisirs)

G 5.7.1



Base: 52 430 déplacements pour les loisirs (déplacements aller et boucles depuis et jusqu'à la maison)

© OFS/ARE

5.8 Déplacements professionnels et voyages de service

Les données de ce chapitre ne concernent que les personnes actives occupées.

Les femmes effectuent nettement moins de déplacements professionnels par jour ouvrable que les hommes. De plus, leurs déplacements sont en moyenne plus courts. Pour les hommes actifs occupés, les déplacements professionnels représentent 17% de la distance journalière parcourue, contre seulement 5% pour les femmes.

T5.8.1 Données concernant les déplacements professionnels et les voyages de service

	Hommes	Femmes	Total
Nombres de déplacements par jour ouvrable*	0,3	0,1	0,2
Longueur par déplacement (en km)**	26,5	18,6	24,9
Durée par déplacement (en min.)**	45,9	40,3	44,7
Nombre d'étapes par déplacement**	1,5	1,7	1,5
% de tous les déplacements*	8,0	2,4	5,5
% de la distance journalière*	16,5	5,1	12,3
% de la durée des déplacements*	14,7	4,3	10,2

* Base: 22 544 actifs les jours ouvrables

** Base: 5 213 déplacements professionnels ou voyages de service en Suisse d'actifs les jours ouvrables

Les déplacements professionnels et les voyages de service font en moyenne 25 kilomètres. 40% d'entre eux sont inférieurs à 5 km, un peu moins d'un tiers sont supérieurs à 20 km. Pour les personnes actives occupées, la répartition des distances des déplacements est à peu près la même pour les communes-centres d'agglomération, les villes isolées, les autres communes d'agglomération et les communes rurales.

La voiture rencontre une nette préférence pour les déplacements professionnels et les voyages de service, avec 58% des étapes et 70% des distances parcourues sur le territoire national. En revanche, par rapport à la voiture, les transports publics ne représentent qu'une part plutôt faible dans ce domaine, avec à peine 11% des étapes et 19% des distances.

Pour les déplacements professionnels, le TIM est surtout utilisé pour transporter des colis encombrants ou pour raccourcir notablement le temps de trajet.

Les transports publics sont choisis non seulement en cas de manque d'alternatives (p. ex. pas de voiture disponible), mais aussi pour des raisons de confort. Dans ce type de déplacement, les trajets sont surtout parcourus à pied et à vélo quand ils sont courts. La santé est également un argument de poids, ainsi que la possibilité d'associer déplacement professionnel et promenade.

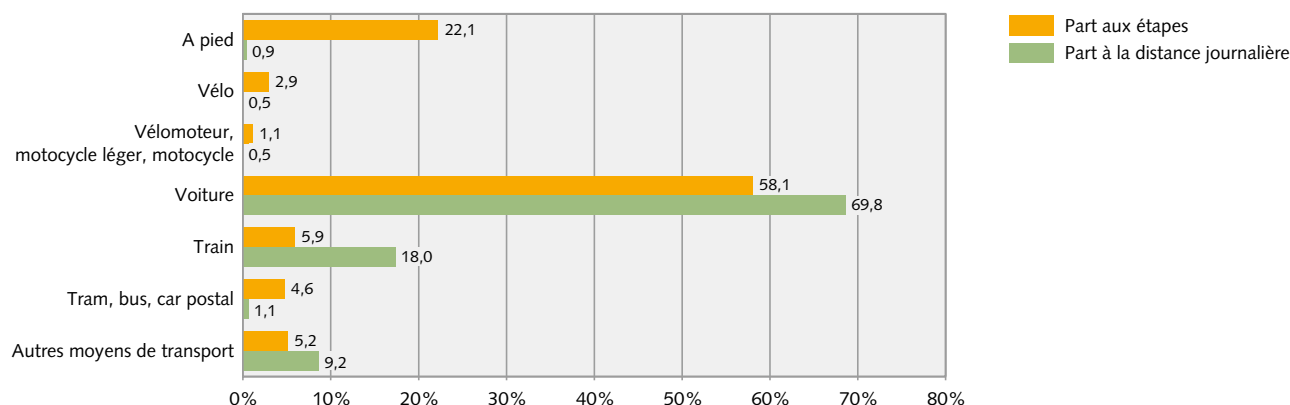
T5.8.2 Distribution des distances des déplacements professionnels et voyages de service (en %)

Distance des déplacements	Structure du territoire du lieu de domicile			Total
	Communes-centres d'agglomération et villes isolées	Autres communes d'agglomération	Communes rurales	
Jusqu'à 1 km inclus	13,5	10,8	15,0	12,8
Plus de 1 et jusqu'à 5 km	31,4	27,4	24,3	27,4
Plus de 5 et jusqu'à 10 km	13,6	16,7	13,4	14,9
Plus de 10 et jusqu'à 20 km	10,7	14,1	15,7	13,8
Plus de 20 km	30,8	30,9	31,5	31,1
Distance moyenne des déplacements professionnels (en km)	24,8	25,1	24,8	24,9

Base: 5213 déplacements professionnels ou voyages de service en Suisse d'actifs les jours ouvrables

Choix du moyen de transport pour les déplacements professionnels et les voyages de service (en %)

G 5.8.1



Base: 8071 étapes en Suisse pour les activités professionnelles et les voyages de service effectués les jours ouvrables par des actifs

© OFS/ARE

T5.8.3 Raisons du choix du moyen de transport pour les déplacements professionnels et les voyages de service (en %, plusieurs mentions possibles)

	Moyen de transport choisi		
	MD	TIM	TP
Disponibilité d'une voiture/d'un moto-cyclo ou possession d'un abonnement	-	10,5	17,9
Manque d'alternatives	13,7	17,1	22,1
Temps de trajet	-	28,1	16,1
Trajet court	44,2	-	-
Coût	1,3	0,6	5,5
Plaisir de voyager	8,6	0,8	5,8
Plus grande fiabilité	0,4	2,3	2,6
Raisons écologiques	6,3	-	12,2
Transport de bagages, objets encombrants	-	32,2	0,9
Confort	-	10,5	18,1
Raisons de santé	12,1	0,4	0,5
Disponibilité d'une place de stationnement à destination	4,3	0,6	16,6
Bonne offre TP	0,7	10,7	11,1
Promenade	17,3	-	-
Autres	17,2	21,3	24,1

Base: 140 boucles (MD), 571 boucles (TIM), 81 boucles (TP)

6 Comportement en matière de transports, en fonction des types de ménages et des groupes de population

6.1 Ménages

Le type de ménage a une grande importance sur la mobilité des personnes qui le constituent. Les revenus du ménage ont une incidence particulièrement forte. Dans les ménages dont le revenu mensuel est supérieur à 6000 francs, les membres font en moyenne plus de boucles, effectuent plus de déplacements et parcourent plus d'étapes que les personnes des ménages dont le revenu mensuel est inférieur ou égal à 2000 francs. Les personnes appartenant à des ménages dont le revenu est élevé, soit plus de 10'000 francs, parcourent des distances près de deux fois et demi plus longues que les personnes provenant de ménages dont les revenus sont faibles.

Les ménages comptant quatre ou cinq personnes ont une mobilité supérieure à la moyenne en termes de nombre de boucles, de déplacements et d'étapes par jour. Mais les distances et durées de déplacement journalières les plus longues reviennent aux ménages de trois personnes.

La présence d'enfants dans un ménage entraîne un nombre de déplacements et d'étapes supérieur à la moyenne: pour les personnes des ménages monoparentaux, on compte 5,8 étapes et une durée de déplacement journalière d'environ 95 minutes. Les distances journalières les plus longues sont parcourues par les ménages non familiaux (p. ex. communautés). Les distances et durées de déplacement journalières les plus faibles sont associées aux ménages d'une personne.

Ces personnes ont un profil d'utilisation des moyens de transport très clair: par rapport aux ménages de plus d'une personne, elles se déplacent plus souvent à pied et utilisent fréquemment le bus, le tram et le car postal. En revanche, on enregistre pour elles la plus faible utilisation du vélo de tous les groupes.

Le comportement des personnes provenant des foyers avec les revenus les plus faibles correspond à celui des foyers d'une personne: le nombre d'étapes parcourues à pied et avec les transports publics, le bus, le tram et le

T6.1.1 Indicateurs de mobilité selon la taille, la composition et le revenu du ménage

	Distance journalière (en km)	Durée de déplacement journalière (en min.)	Nombre de boucles par jour	Nombre de déplacements par jour	Nombre d'étapes par jour
Taille du ménage					
1 personne	33,2	90,4	1,6	3,2	5,0
2 personnes	37,2	91,8	1,6	3,2	4,7
3 personnes	38,7	94,0	1,7	3,6	5,3
4 personnes	36,6	91,0	1,8	3,7	5,3
5 personnes et plus	37,0	90,9	1,8	3,7	5,4
Revenu mensuel du ménage					
Jusqu'à 2000 Fr. inclus	19,7	69,3	1,6	2,7	4,0
2001 à 6000 Fr.	29,2	85,0	1,6	3,2	4,6
6001 à 10 000 Fr.	39,2	94,8	1,7	3,7	5,3
10 001 à 14 000 Fr.	48,0	102,9	1,7	3,8	5,7
Plus de 14 000 Fr.	51,7	106,4	1,7	3,9	5,9
Type de ménage					
Ménage d'une personne	33,2	90,4	1,6	3,2	5,0
Couple sans enfant	37,5	91,6	1,6	3,2	4,5
Couple avec enfant(s)	37,5	91,7	1,8	3,7	5,3
Ménage monoparental avec enfant(s)	34,0	94,7	1,7	3,6	5,8
Ménage non familial	39,1	91,3	1,6	3,3	5,3
Total	36,7	91,7	1,7	3,4	5,0

Base: 62 868 personnes cible, étapes en Suisse, tous les jours

T 6.1.2 Choix du moyen de transport selon la taille, la composition et le revenu du ménage (en % des étapes)

	A pied	Vélo	Cyclomoteur, motocycle (léger)	Voiture	Train	Tram, bus, car postal	Autres
Taille du ménage							
1 personne	50,6	3,8	0,8	28,8	4,9	10,1	0,9
2 personnes	43,6	4,0	0,9	37,8	4,9	7,7	1,1
3 personnes	43,9	4,4	1,4	35,7	5,1	8,5	1,1
4 personnes	43,5	5,8	1,6	35,3	4,4	8,0	1,3
5 personnes et plus	44,6	6,8	1,8	31,3	5,6	8,3	1,6
Revenu mensuel du ménage							
Jusqu'à 2000 Fr. inclus	54,8	3,7	0,7	25,0	4,1	10,6	1,1
2001 à 6000 Fr.	47,9	3,9	1,2	33,1	4,0	8,7	1,3
6001 à 10 000 Fr.	43,0	5,5	1,3	36,8	4,6	7,6	1,1
10 001 à 14 000 Fr.	42,0	5,1	1,4	36,5	6,2	7,8	1,0
Plus de 14 000 Fr.	41,4	4,9	1,2	37,4	5,9	8,0	1,2
Type de ménage							
Ménage d'une personne	50,6	3,8	0,8	28,8	4,9	10,1	0,9
Couple sans enfant	42,8	4,1	0,9	39,5	4,7	7,0	1,0
Couple avec enfant(s)	43,2	5,7	1,6	35,6	4,7	7,9	1,3
Ménage monoparental avec enfant(s)	49,1	4,5	1,5	25,9	5,8	11,9	1,3
Ménage non familial	47,0	5,4	0,9	28,2	7,1	10,0	1,3
Total	44,8	4,8	1,3	34,6	4,9	8,4	1,2

Base: 62 868 personnes cible, étapes en Suisse, tous les jours

car postal, est supérieur à la moyenne, tandis que le train est rarement utilisé. Quand le revenu est plus élevé, le nombre d'étapes effectuées en voiture ou en train par les personnes du ménage augmente sensiblement.

Par rapport aux autres types de ménages, les couples sans enfant effectuent un nombre de déplacements en voiture supérieur à la moyenne et se déplacent rarement à pied, à vélo ou en utilisant les transports publics. Les personnes des ménages non familiaux utilisent en revanche les TP plus souvent que la moyenne. Les membres des ménages monoparentaux et des ménages d'une personne se déplacent plus que la moyenne en bus, en tram et en car postal.

6.2 Enfants, adolescents et jeunes adultes (6–24 ans)

Les enfants, les adolescents et les jeunes adultes entre 18 et 24 ans effectuent plus de déplacements par jour ouvrable (en moyenne 3,8) que l'ensemble de la population. Jusqu'à 15 ans, les différences entre les sexes sont négligeables. Chez les adolescents plus âgés et les jeunes adultes, le nombre de déplacements est plus élevé chez les personnes de sexe masculin que chez celles de sexe féminin.

Les distances journalières augmentent continuellement avec l'âge. Le passage à des distances nettement plus longues ne se fait pas à partir de 18 ans mais bien dès 15 ans.

A partir de 18 ans, l'importance très élevée des trajets effectués à pied par les enfants et les adolescents commence à diminuer. A partir de 15 ans, les transports publics, notamment, prennent plus de place: dans le

groupe des 15–17 ans, 25% des étapes sont encore effectuées en TP. La voiture devient un moyen de transport plus important pour les jeunes adultes, mais pas seulement; entre 18 et 24 ans, presque une étape sur quatre est effectuée en voiture. La proportion des étapes effectuées en voiture est presque aussi élevée pour les enfants entre 6 et 9 ans (23% des étapes). Ils sont dans la voiture en tant que passagers.

Pour les loisirs, la longueur des distances journalières parcourues augmente avec l'âge. A partir de 18 ans, on enregistre en outre des différences plus importantes entre les jeunes hommes (16 km) et les jeunes femmes (13 km). C'est pour la formation et l'école que les 15–17 ans parcourent les distances journalières les plus longues, avec plus de 12 km. A partir de 18 ans, la distance parcourue avec cet objectif se réduit à 10 km, mais d'autres motifs de déplacement, comme le travail, gagnent de l'importance en plus des loisirs.

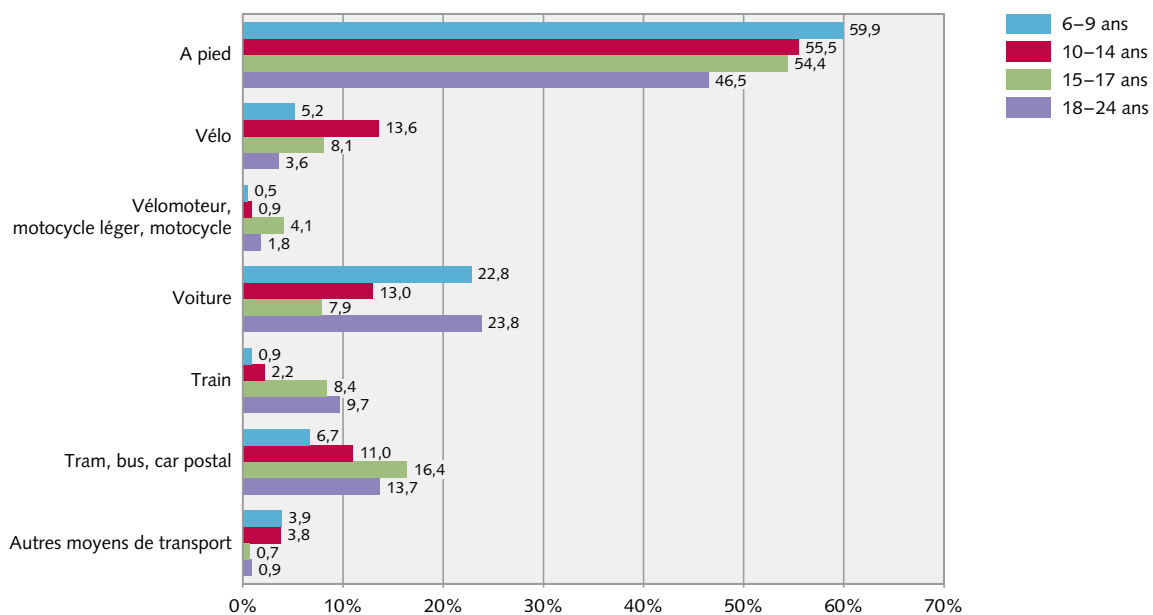
T6.2.1 Indicateurs de mobilité des personnes âgées de 6 à 24 ans

Âge	Nombre de déplacements par jour			Distance journalière (en km)			Durée de déplacement journalière (en min.)		
	Garçons	Filles	Total	Garçons	Filles	Total	Garçons	Filles	Total
6 à 9 ans	4,0	3,9	3,9	16,4	13,5	15,0	72,0	67,8	70,0
10 à 14 ans	4,1	4,2	4,2	16,7	19,1	17,9	75,0	82,9	78,9
15 à 17 ans	4,3	4,0	4,1	33,2	35,2	34,1	104,6	109,9	107,1
18 à 24 ans	4,2	3,8	4,0	51,6	47,5	49,6	113,3	111,9	112,6

Base: 8280 personnes cible âgées de 6 à 24 ans les jours ouvrables, étapes en Suisse

Choix du moyen de transport des personnes âgées de 6 à 24 ans (en % des étapes)

G 6.2.1

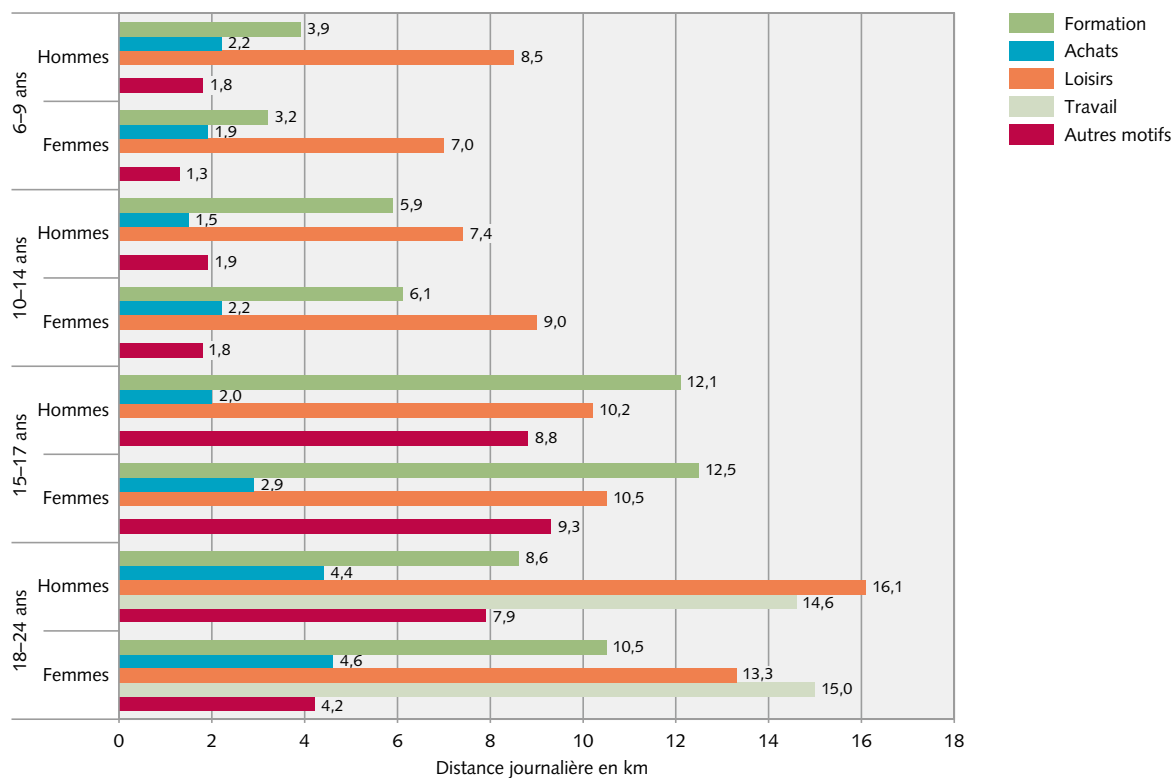


Base: 8280 personnes cible âgée de 6 à 24 ans, les jours ouvrables, étapes en Suisse

© OFS/ARE

Distance journalière selon le motif de déplacement des personnes âgées de 6 à 24 ans (en km)

G 6.2.2



Base: 8280 personnes cible âgée de 6 à 24 ans, les jours ouvrables, étapes en Suisse

© OFS/ARE

6.3 Adultes (25–64 ans)

Le nombre maximum de déplacements revient aux 40–44 ans puis diminue ensuite jusqu'à 64 ans. C'est dans le groupe des 25–29 ans que les distances journalières sont les plus longues. Après, elles diminuent. La durée de déplacement journalière varie peu d'une tranche d'âge à l'autre. Dans tous les groupes d'âges, on enregistre des distances et des durées de déplacement plus longues chez les hommes que chez les femmes, alors que les différences entre les nombres de déplacements sont négligeables.

L'utilisation des moyens de transport varie peu entre les tranches d'âge 25–44 ans et 45–65 ans.

Pour les hommes et les femmes entre 25 et 44 ans, le motif de déplacement générant la distance journalière la plus importante en semaine est le travail. Entre 45 et 65 ans, les distances liées au travail sont plus courtes. Cela vaut notamment pour les femmes, pour lesquelles, dans cette tranche d'âge, les distances parcourues pour les loisirs sont plus importantes que celles liées au travail. Les différences entre les sexes sont importantes pour les déplacements professionnels et les voyages de service: dans les deux tranches d'âge, les déplacements effectués par les hommes pour ce motif sont bien plus longs que ceux effectués par les femmes. La distance journalière liée aux achats et aux courses varie très peu d'une tranche d'âge à l'autre. Mais les femmes parcourent toujours des distances plus longues que les hommes pour faire des achats.

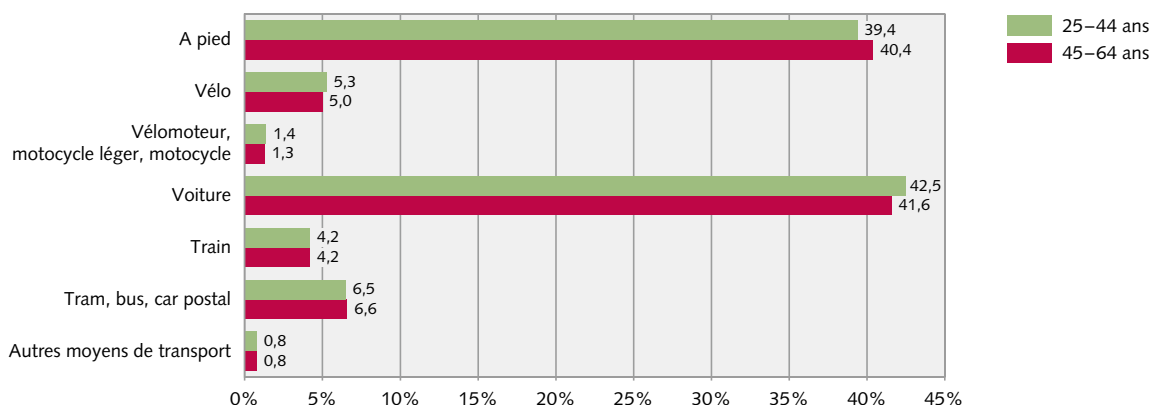
T6.3.1 Indicateurs de mobilité des personnes âgées de 25 à 64 ans

Âge	Nombre de déplacements par jour			Distance journalière (en km)			Durée de déplacement journalière (en min.)		
	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total
25 à 29 ans	4,1	3,8	4,0	57,2	40,3	48,5	104,9	94,3	99,4
30 à 34 ans	4,1	3,7	3,9	55,3	36,8	45,8	104,1	88,9	96,2
35 à 39 ans	4,0	4,0	4,0	53,0	33,0	43,1	101,1	89,1	95,2
40 à 44 ans	4,1	4,2	4,2	50,9	35,4	43,3	100,0	91,2	95,6
45 à 49 ans	4,2	4,1	4,1	51,4	33,5	42,3	99,9	88,4	94,0
50 à 54 ans	4,1	3,7	3,9	49,6	31,1	40,4	100,6	85,8	93,2
55 à 59 ans	4,0	3,6	3,8	49,9	29,8	39,9	104,1	86,0	95,1
60 à 64 ans	3,8	3,3	3,5	45,5	27,0	36,3	103,4	86,6	95,0

Base: 24 835 personnes cible âgées de 25 à 64 ans les jours ouvrables, étapes en Suisse

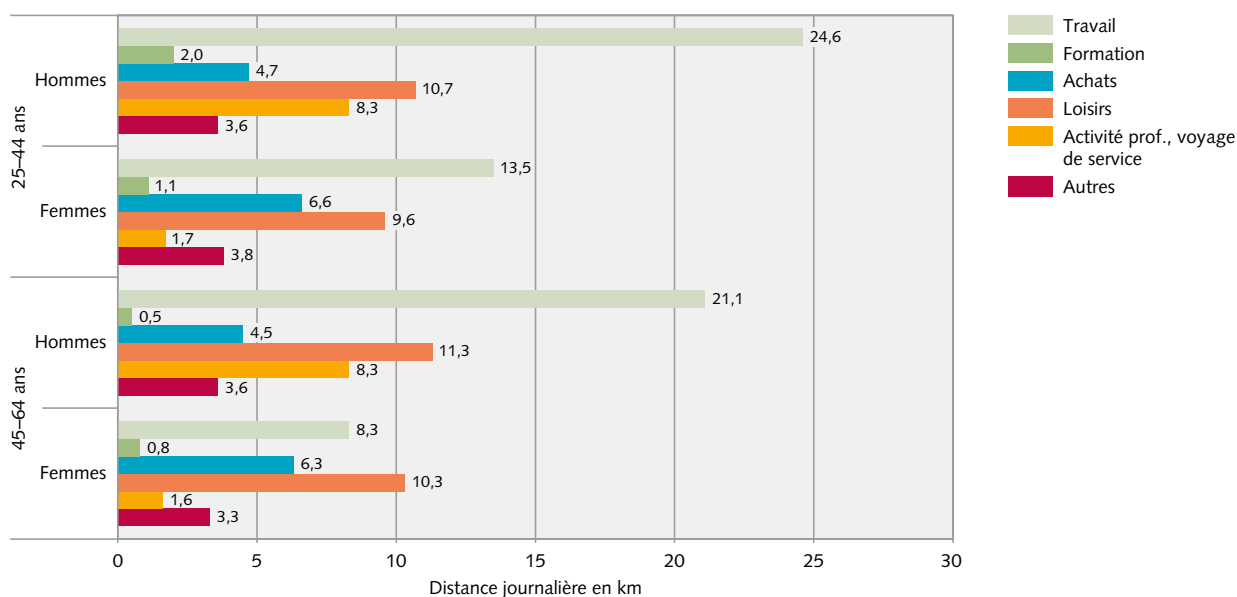
Choix du moyen de transport des personnes âgées de 25 à 64 ans (en % des étapes)

G 6.3.1



Base: 24 835 personnes cible âgée de 25 à 64 ans les jours ouvrables, étapes en Suisse

© OFS/ARE

Distance journalière selon le motif de déplacement des personnes âgées de 25 à 64 ans
G 6.3.2


Base: 24 835 personnes cible âgée de 25 à 64 ans, les jours ouvrables, étapes en Suisse

© OFS/ARE

Parmi les personnes actives occupées, les salariés membres de la direction ou avec personnel sous leurs ordres parcourent les distances journalières les plus longues et y consacrent donc les durées de déplacement journalières les plus longues aussi. Les salariés sans personnel sous leurs ordres et les indépendants parcourent à peu près les mêmes distances journalières les jours ouvrables. Les hommes actifs occupés assument généralement des distances et des durées de déplacement plus longues que les femmes actives.

Les salariés membres de la direction ou avec personnel sous leurs ordres parcourent de longues distances pour se rendre au travail (en moyenne 28 km par personne et par jour). La différence avec les salariés sans personnel sous leurs ordres est de 8,5 km par personne. Les déplacements professionnels représentent pour les indépendants une part importante de la distance journalière parcourue (10 km par personne et par jour). La distance journalière qu'ils parcourent pour se rendre au travail n'est pas beaucoup plus élevée (13 km).

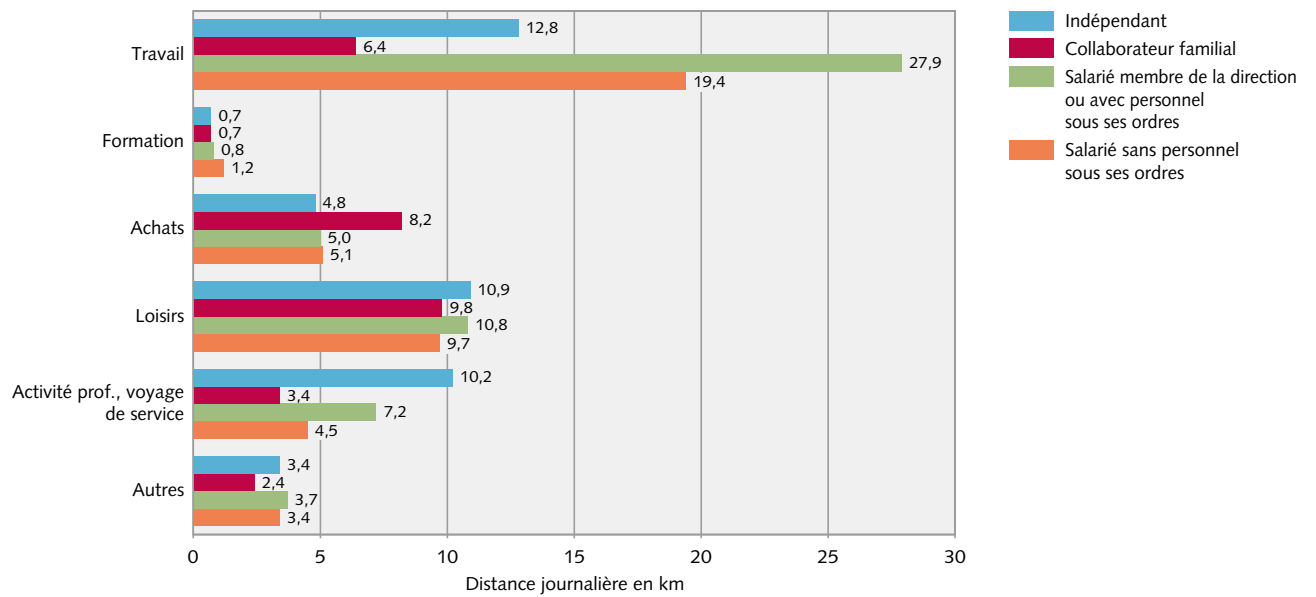
T 6.3.2 Indicateurs de mobilité selon la situation professionnelle

Situation professionnelle	Nombre de déplacements par jour			Distance journalière (en km)			Durée de déplacement journalière (en min.)		
	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total
Indépendant	4,4	4,1	4,3	49,5	29,7	42,6	99,5	80,7	93,0
Collaborateur familial	4,4	3,8	4,0	39,7	27,4	30,8	84,7	75,8	78,3
Salarié membre de la direction ou avec personnel sous ses ordres	4,1	4,1	4,1	60,2	45,1	55,5	104,3	98,5	102,5
Salarié sans personnel sous ses ordres	4,1	4,1	4,1	51,9	36,0	43,3	103,0	93,6	97,9
Autres	3,2	3,2	3,2	31,0	23,9	26,0	96,8	77,5	83,4

Base: 24 835 personnes cible âgées de 25 à 64 ans les jours ouvrables, étapes en Suisse

Distance journalière selon la situation professionnelle

G 6.3.3



Base: 24 835 personnes cible âgées de 25 à 64 ans les jours ouvrables, étapes en Suisse

© OFS/ARE

6.4 Personnes de 65 ans et plus

A partir de 65 ans, le nombre de déplacements, la distance journalière et la durée des déplacements ne cessent de diminuer. Alors que les 65–69 ans effectuent encore trois déplacements par jour, avec une distance journalière de plus de 30 km, ces chiffres passent à deux déplacements et à 10 km par jour chez les plus de 85 ans. Par rapport à ces données, même chez les plus de 65 ans, les hommes restent nettement plus mobiles que les femmes. Les différences entre les deux sexes ne s'atténuent vraiment qu'à partir de 85 ans.

La part des étapes parcourues à pied augmente avec l'âge, passant de presque 50% chez les 65–69 ans à presque 60% chez les plus de 85 ans. Jusqu'à la tranche de 80–84 ans, on constate un recul des étapes parcourues en voiture, mais une augmentation des étapes parcourues en tram, en bus et en car postal. La part du train est globalement constante entre 65 et 85 ans.

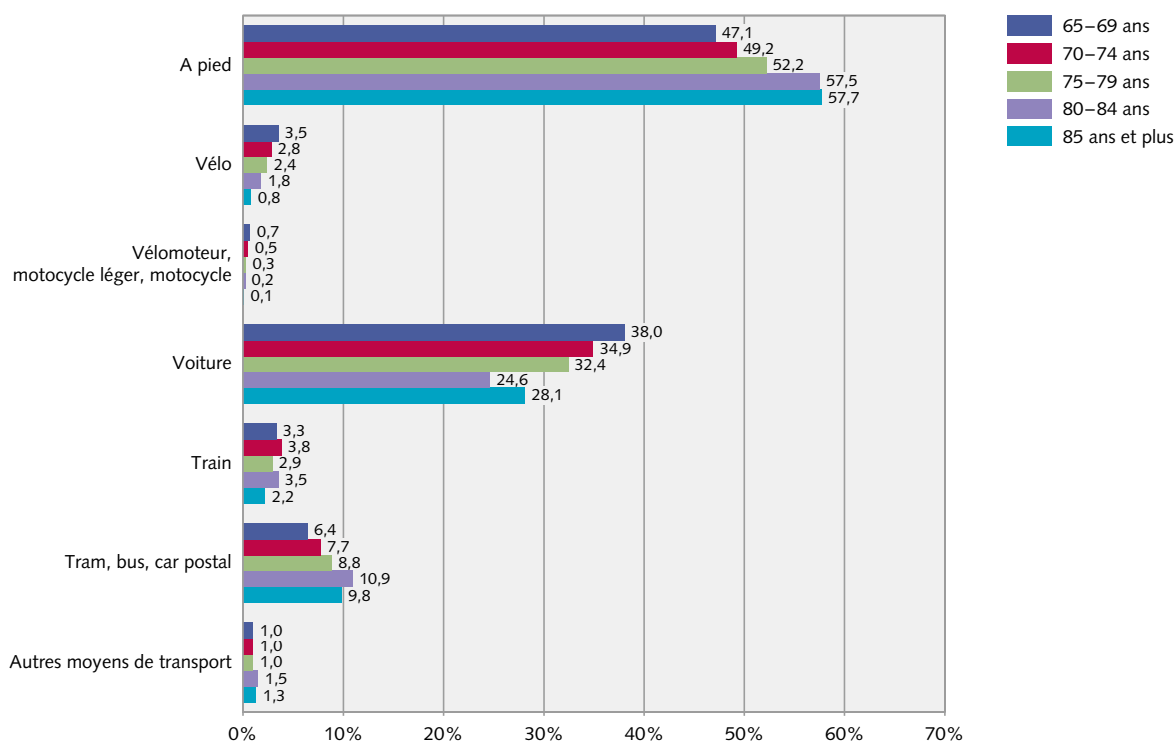
T 6.4.1 Indicateurs de mobilité des personnes de 65 ans et plus

Âge	Nombre de déplacements par jour			Distance journalière (en km)			Durée de déplacement journalière (en min.)		
	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total
65 à 69 ans	3,1	3,0	3,0	34,8	27,1	30,8	102,5	86,3	94,0
70 à 74 ans	2,8	2,5	2,6	28,9	21,5	24,8	92,2	73,4	82,0
75 à 79 ans	2,8	2,3	2,5	24,0	15,5	19,2	81,5	62,4	70,7
80 à 84 ans	2,4	2,0	2,2	22,5	12,3	15,9	71,9	51,3	58,6
85 ans et plus	1,9	1,5	1,7	13,4	8,1	9,9	49,3	36,8	40,9

Base: 15 900 personnes cible âgées de 65 ans et plus, étapes en Suisse

Choix du moyen de transport des personnes âgées de 65 ans et plus (en % des étapes)

G 6.4.1



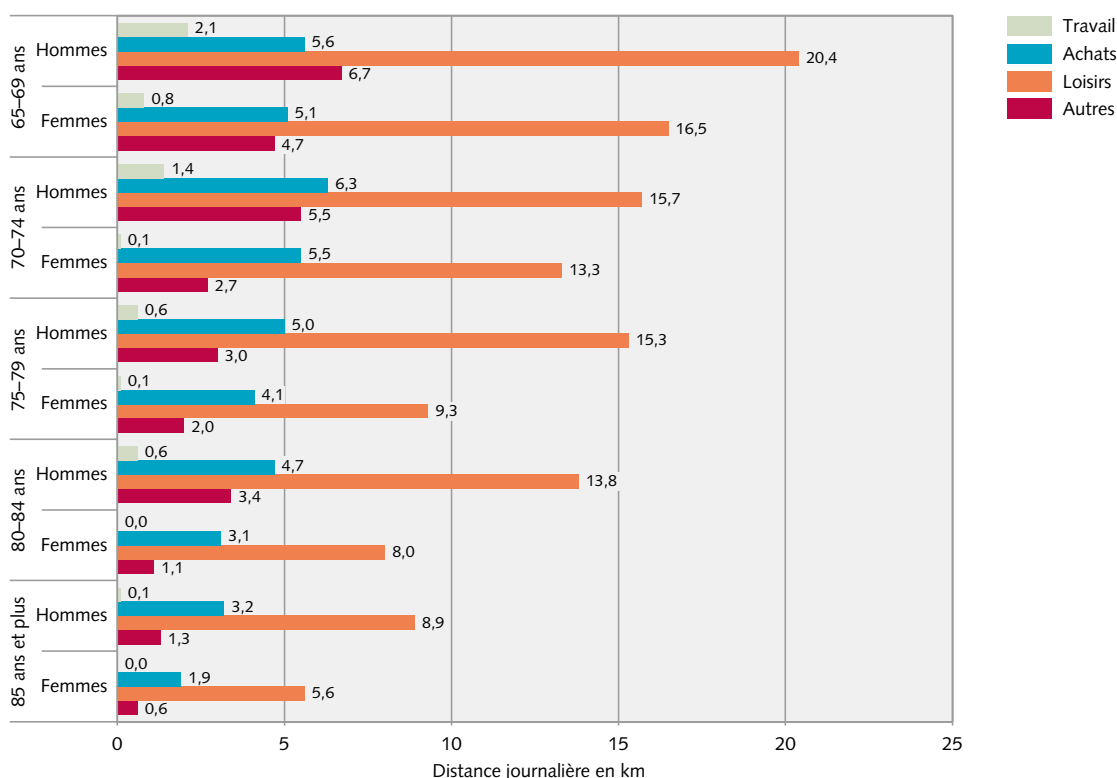
Base: 15 900 personnes cible âgées de 65 ans et plus, étapes en Suisse

© OFS/ARE

Les distances parcourues pour les loisirs diminuent avec l'âge. Mais ce motif de déplacement génère encore un nombre de kilomètres important, même à un âge avancé. Ce n'est qu'à partir de 85 ans que la distance par personne et par jour passe en dessous des 10 km. Les achats et les courses représentent le deuxième motif de déplacement, tandis que les déplacements pour le travail ont quasiment disparu. Avec l'âge, la distance journalière pour les achats diminue beaucoup moins rapidement que celle pour les loisirs. Dans les déplacements pour les achats, le comportement traditionnel de mobilité entre les hommes et les femmes s'inverse à partir de 65 ans: à partir de ce moment et pour les achats, les hommes effectuent des distances plus longues que les femmes.

Distance journalière selon le motif de déplacement des personnes âgées de 65 ans et plus

G 6.4.2



Base: 15 900 personnes cible âgées de 65 ans et plus, étapes en Suisse

© OFS/ARE

6.5 Indice de masse corporelle

L'indice de masse corporelle (IMC) donne le rapport entre le poids corporel et la taille (voir glossaire). Il y a un lien entre le degré de mobilité des personnes et leur IMC.

Ainsi, les individus souffrant d'une surcharge pondérale importante sont beaucoup plus rarement mobiles que les personnes ayant un poids normal ou que celles affichant un surpoids léger à moyen. Cette relation est encore plus marquée chez les femmes que chez les hommes.

T 6.5.1 Personnes non mobiles selon l'indice de masse corporelle (en %)

	Indice de masse corporelle				
	Déficit pondéral	Poids normal	Surpoids léger à moyen	Forte surcharge pondérale	Total
Sexe					
Hommes	15,9	7,4	8,5	11,8	8,3
Femmes	15,8	11,2	15,4	22,9	13,2
Total	15,8	9,6	10,9	16,9	10,8
Âge					
6 à 24 ans	6,7	7,3	10,2	15,1	7,8
25 à 64 ans	12,4	8,0	8,2	14,1	8,7
65 ans et plus	40,8	18,1	18,5	23,7	19,5
Total	15,8	9,6	10,9	16,9	10,8

Base: 16 006 personnes cible dès 18 ans interrogées dans le module 2 «Mobilité douce»

Les personnes affichant un IMC indiquant un surpoids léger à moyen parcourent proportionnellement une distance journalière en TIM supérieure à la moyenne. Pour les personnes en forte surcharge pondérale, ce report en faveur des déplacements en TIM augmente encore. La pratique d'un exercice à partir de sa propre force musculaire (à pied ou à vélo) est plus fréquente chez les groupes de population affichant un poids normal ou un déficit pondéral.

T 6.5.2 Répartition modale selon l'indice de masse corporelle (en % des distances)

Moyens de transport	Indice de masse corporelle				
	Déficit pondéral	Poids normal	Surpoids léger à moyen	Forte surcharge pondérale	Total
MD	7,7	7,9	6,1	5,1	7,1
TIM	59,6	63,8	71,1	73,7	66,7
TP	32,3	26,1	20,4	15,0	23,6
Autres moyens de transport	0,5	2,2	2,5	6,2	2,6

Base: 16 006 personnes cible dès 18 ans interrogées dans le module 2 «Mobilité douce»

En matière de temps de trajet, les personnes en surcharge pondérale consacrent moins de temps à la mobilité douce que les personnes ayant un poids normal. Des différences très nettes peuvent notamment être constatées entre ces groupes pour l'utilisation du vélo: les personnes avec déficit pondéral utilisent aussi rarement le vélo.

T 6.5.3 Temps de trajet moyen en mobilité douce selon l'indice de masse corporelle (en min.)

Moyens de transport	Indice de masse corporelle				
	Déficit pondéral	Poids normal	Surpoids léger à moyen	Forte surcharge pondérale	Total
A pied	36,0	32,5	30,5	26,7	31,5
Vélo	1,6	4,3	2,8	1,4	3,5
MD	37,7	36,8	33,3	28,1	35,0

Base: 16 006 personnes cible dès 18 ans interrogées dans le module 2 «Mobilité douce»

7 Disparités spatiales de la mobilité

7.1 Régions linguistiques

On constate peu de différences entre les populations des différentes régions au niveau du taux de mobilité, du nombre de boucles ou de déplacements. Mais les différences sont importantes au niveau des distances journalières parcourues. Les Suisses alémaniques parcourent 38 km tous les jours, soit près de quatre à neuf kilomètres de plus que les populations des autres régions.

En Suisse alémanique, le pourcentage de ménages possédant une voiture (78%) est légèrement inférieur à la moyenne nationale. Mais dans cette région, les chiffres concernant le nombre d'abonnements généraux (10% des personnes), d'abonnements demi-tarif (40%) et de vélos dans le ménage (74%) sont beaucoup plus

élevés que dans les régions parlant français, italien et romanche. C'est aussi pour la population de Suisse alémanique que l'on enregistre le plus grand nombre d'étapes parcourues avec les transports publics (près de 15%) et le vélo (6%).

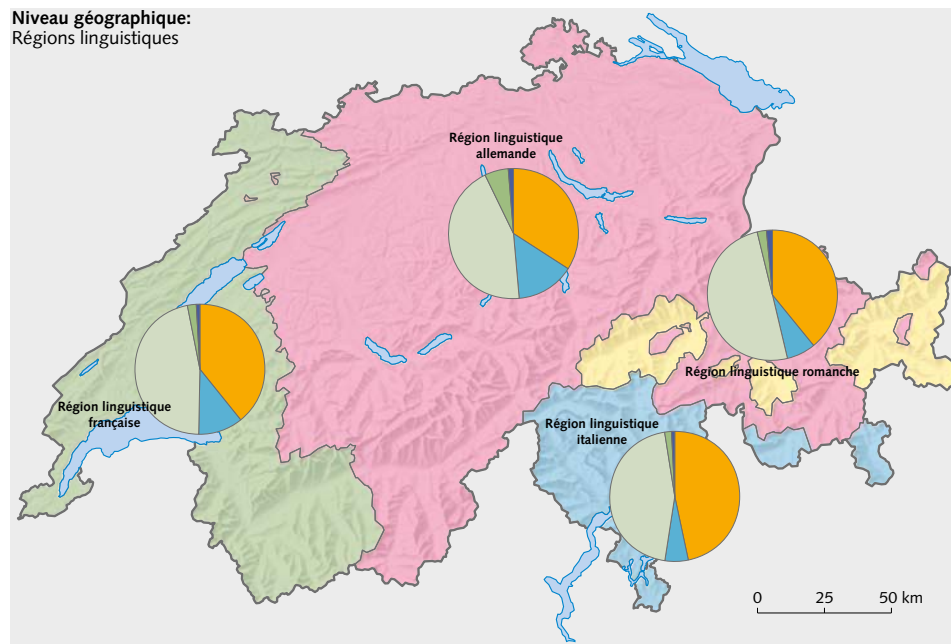
En Suisse romande, l'usage des transports publics est très inférieur (11% des étapes) à la moyenne suisse. Seul le nombre d'abonnements communauté tarifaire est supérieur à la moyenne dans cette région (15% des personnes possèdent ce type d'abonnement).

C'est dans la population parlant italien que la part du TIM est la plus élevée (47% des étapes). Viennent ensuite dans ce domaine la population parlant français et celle parlant romanche, avec 39% pour les deux (contre 34% en Suisse alémanique).

Choix du moyen de transport selon les régions linguistiques

G 7.1.1

Niveau géographique:
Régions linguistiques



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



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

*Base: 305 104 étapes en Suisse

Distance journalière (en km)

Suisse allemande: 38,0
Suisse romande: 34,2
Suisse italienne: 29,3
Suisse romanche: 32,5

T7.1.1 Indicateurs de mobilité selon les régions linguistiques

	D-CH	F-CH	I-CH	R-CH	CH
Données concernant les déplacements*					
Nombre de déplacements par jour	3,4	3,4	3,7	3,4	3,4
Distance journalière (en km)	38,0	34,2	29,3	32,5	36,7
Durée de déplacement journalière (en min.)	94,1	86,5	81,7	98,7	91,7
Nombre de boucles par jour	1,7	1,7	1,8	1,8	1,7
Taux de mobilité (en %)	89,2	88,7	88,5	86,9	89,1
Motif de déplacement (en % de la distance totale)*					
Travail	24,5	24,3	21,6	10,4	24,3
Formation	5,5	4,9	5,1	5,9	5,4
Achats	12,6	12,8	16,2	15,7	12,8
Activité prof., voyage de service	7,2	5,5	6,2	5,1	6,8
Services et accompagnement	4,3	6,0	8,9	2,6	4,8
Loisirs	40,4	39,9	37,1	44,5	40,2
Autres	5,5	6,5	5,0	15,8	5,7
Equipement en véhicules et abonnements (en %)					
Avec voiture**	78,1	81,2	84,1	82,1	79,2
Avec vélo**	73,5	57,5	51,3	66,5	68,6
Avec AG*	10,2	6,7	2,9	9,4	9,0
Avec abo demi-tarif*	39,7	22,7	17,0	34,0	34,5
Avec abo communauté tarifaire*	13,0	14,9	9,2	9,2	13,3
Avec un autre abonnement*	12,2	7,9	7,6	15,8	10,9

* Base: 62 868 personnes cible, étapes en Suisse

** Base: 59 971 ménages

7.2 Régions urbaines et régions rurales

Comme on pouvait s'y attendre, la mobilité de la population des régions rurales est très différente de celle des régions urbaines. Les distances journalières parcourues par les personnes des régions urbaines (des agglomérations et des villes isolées) sont inférieures à celles parcourues par les habitants des communes rurales, malgré des chiffres comparables au niveau du nombre de boucles et de déplacements. D'importantes différences sont constatées dans le choix du moyen de transport. Les personnes des régions rurales parcourent entre 39% et 47% de leurs étapes en TIM. Pour les habitants des communes-centres d'agglomération, ce chiffre tombe à 24% seulement, alors que 53% des étapes sont parcourues à pied, 18% en TP et 5% à vélo. Mais il existe aussi d'importantes différences au sein des régions urbaines comme au sein des régions rurales.

Les habitants des autres communes d'agglomération, ne faisant pas partie de la zone centrale de l'agglomération, soit ceux qui habitent plutôt à la périphérie des agglomérations, ont un comportement en matière de mobilité relativement éloigné de celui des personnes

T7.2.1 Indicateurs de mobilité selon l'espace d'habitat

	Région urbaine				Région rurale			CH
	Communes-centres d'agglomération	Autres communes des zones-centres d'agglomération	Autres communes d'agglomération	Villes isolées	Communes rurales péri-urbaines	Centres touristiques alpins	Communes rurales périphériques	
Données concernant les déplacements*								
Nombre de déplacements par jour	3,5	3,4	3,4	3,7	3,4	3,2	3,4	3,4
Distance journalière (en km)	31,9	34,9	37,9	39,4	41,7	32,7	40,8	36,7
Durée de déplacement journalière (en min.)	93,3	89,6	92,2	92,9	90,0	82,9	94,0	91,7
Nombre de boucles par jour	1,6	1,7	1,7	1,8	1,7	1,7	1,7	1,7
Taux de mobilité (en %)	90,0	88,8	89,0	92,8	88,1	84,7	88,8	89,1
Motif de déplacement (en % de la distance totale)*								
Travail	25,3	23,5	23,6	26,1	25,6	13,2	20,0	24,3
Formation	4,8	4,9	5,3	8,5	5,9	4,3	7,6	5,4
Achats	11,7	12,8	13,1	9,8	13,3	15,3	13,3	12,8
Services et accompagnement	6,4	6,3	6,7	3,8	7,5	14,4	6,3	6,8
Loisirs	42,0	40,9	39,8	44,9	38,0	41,5	43,0	40,2
Activité prof., voyage de service	3,5	4,3	5,5	5,1	5,3	6,3	5,8	4,8
Autres	6,4	7,1	6,0	1,8	4,4	5,0	4,0	5,7
Equipement en véhicules et abonnements (en %)								
Avec voiture**	63,3	81,0	86,0	80,9	90,3	81,4	83,9	79,2
Avec vélo**	62,4	68,4	70,7	75,6	74,6	67,9	68,3	68,6
Avec abonnement général*	12,4	7,4	7,8	12,9	7,6	7,6	8,3	9,0
Avec abonnement demi-tarif*	37,9	34,3	35,2	32,6	29,7	32,9	31,5	34,5
Avec abonnement communauté tarifaire*	20,4	16,7	12,3	5,1	5,1	8,3	3,7	13,3
Avec un autre abonnement*	10,9	11,1	11,6	10,8	9,8	18,2	10,8	10,9

* Base: 62 868 personnes cible, étapes en Suisse

** Base: 59 971 ménages

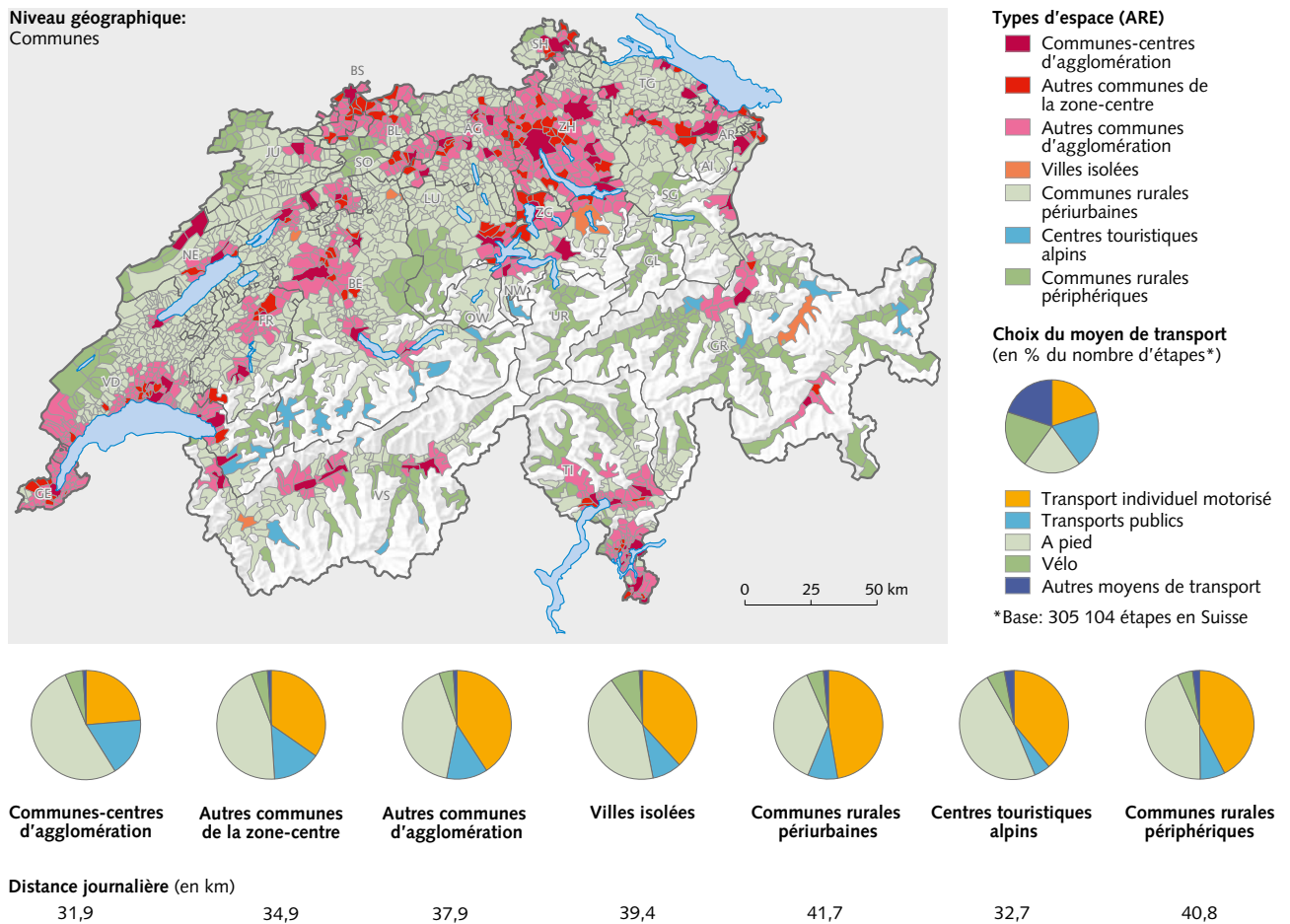
vivant dans les communes d'agglomération centrales. Pour ce qui est du nombre d'étapes, la part des déplacements parcourus à pied, à vélo ou en TP est même inférieure à la moyenne suisse. En revanche, les habitants de ces autres communes d'agglomération affichent comparativement un taux de déplacements en TIM élevé (41%). Et les distances journalières sont supérieures à celles parcourues par les autres habitants des agglomérations (38 km contre 32 km pour les personnes des communes-centres).

Dans les régions rurales, les distances journalières les plus longues sont parcourues par les habitants des communes rurales périurbaines, relativement proches des agglomérations. Ces habitants parcourent 42 km par

personne sur le territoire national, soit la distance journalière la plus élevée de tous les habitants des différentes structures de territoire, avec presque 10 km de plus que les habitants des communes-centres d'agglomération. Dans la partie périurbaine des régions rurales, les habitants utilisent plus souvent le TIM (47% des étapes) que les personnes des régions rurales situées en périphérie (TIM 42%), et ils parcourent aussi plus rarement les trajets à pied. Les centres touristiques alpins constituent une particularité dans les régions rurales. Par rapport à ceux des autres communes rurales, leurs habitants font plus de déplacements à pied et utilisent en revanche plus rarement le TIM ou les TP.

Choix du moyen de transport en fonction de l'espace d'habitat

G 7.2.1



Source: OFS/ARE, Microrecensement mobilité et transports 2010

© OFS, ThemaKart, Neuchâtel 2012

7.3 Agglomérations

Les agglomérations se ressemblent pour ce qui est du taux de mobilité et du nombre de boucles et déplacements journaliers des habitants.

Dans les petites agglomérations en revanche, 84% des ménages ont une voiture et 81% dans les moyennes. Ces chiffres sont, en règle générale, supérieurs à ceux des dix plus grandes agglomérations de Suisse. Dans ces dernières, le taux de motorisation varie entre 66% (Bâle) et 84% (Lugano). Le TIM atteint ainsi une part élevée en termes d'étapes de déplacement de 38% dans les agglomérations moyennes et de 42% dans les petites. Le taux le plus bas est celui de l'agglomération de Bâle, avec 23%.

Le plus grand nombre d'abonnements aux TP est constaté parmi la population des plus grandes agglomérations. Le maximum d'abonnements généraux est enregistré dans l'agglomération de Berne (16%), le plus grand nombre d'abonnements demi-tarif dans celle de Winterthour (47%) et le pic d'abonnements communauté tarifaire dans celle de Bâle (30%). Ainsi, les transports publics sont plus souvent utilisés par les populations des grandes agglomérations que par celles des petites et des moyennes. Le pourcentage d'utilisation des TP varie de 14% des étapes dans l'agglomération de Genève à 20% dans celle de Zurich. L'agglomération de

T7.3.2 Indicateurs de mobilité des habitants des moyennes et petites agglomérations

	Domicile		
	Agglomérations moyennes	Petites agglomérations	Toutes les agglomérations
Données concernant les déplacements*			
Nombre de déplacements par jour	3,5	3,5	3,4
Distance journalière (en km)	37,9	36,4	35,0
Durée de déplacement journalière (en min.)	91,9	87,5	92,1
Nombre de boucles par jour	1,7	1,7	1,7
Taux de mobilité (en %)	89,4	89,3	89,4
Motif de déplacement (en % de la distance totale)*			
Travail	24,9	25,9	24,2
Formation	4,6	5,7	5,0
Achats	12,6	12,8	12,6
Services et accompagnement	6,3	6,1	6,5
Loisirs	41,0	39,9	40,8
Activité prof., voyage de service	5,3	4,5	4,6
Autres	5,4	5,1	6,4
Équipement en véhicules et abonnements (en %)			
Avec voiture**	81,2	84,2	75,9
Avec vélo**	71,6	71,3	66,9
Avec AG*	10,7	7,3	9,5
Avec abo demi-tarif*	34,7	30,2	36,1
Avec abo communauté tarifaire*	8,7	6,9	16,3
Avec un autre abonnement*	10,7	10,4	11,2

* Base: 50 239 personnes cible domiciliées dans une agglomération, étapes en Suisse

** Base: 48 386 ménages domiciliés dans une agglomération

T7.3.1 Indicateurs de mobilité des habitants des grandes agglomérations

	Domicile									
	Zurich	Bâle	Genève	Berne	Lausanne	Winterthour	St-Gall	Lucerne	Lugano	Bienne
Données concernant les déplacements*										
Nombre de déplacements par jour	3,4	3,3	3,3	3,4	3,3	3,4	3,4	3,5	3,7	3,4
Distance journalière (en km)	35,6	31,2	26,5	38,9	32,7	37,8	36,3	37,2	27,7	36,5
Durée de déplacement journalière (en min.)	95,9	91,6	86,8	98,4	87,0	106,0	95,3	98,4	86,9	85,5
Nombre de boucles par jour	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,7	1,7
Taux de mobilité (en %)	89,6	88,3	89,3	89,7	88,5	88,6	90,2	91,8	89,5	87,7
Motif de déplacement (en % de la distance totale)*										
Travail	25,0	22,3	20,8	22,7	26,3	21,1	22,3	25,6	18,8	21,2
Formation	4,5	7,0	4,9	4,2	3,6	5,1	5,6	5,5	5,1	8,2
Achats	12,4	11,1	13,6	12,4	12,5	11,3	11,5	14,3	13,3	15,1
Services et accompagnement	6,4	6,8	5,3	6,9	6,0	9,5	6,9	7,7	9,9	7,0
Loisirs	41,4	41,3	40,0	42,4	39,0	41,6	45,7	36,3	39,4	38,9
Activité prof., voyage de service	3,9	4,2	5,9	3,6	5,2	5,4	3,4	2,5	7,0	4,0
Autres	6,3	7,2	9,6	7,7	7,3	5,9	4,7	8,0	6,5	5,5
Équipement en véhicules et abonnements (en %)										
Avec voiture**	73,1	66,2	75,6	67,6	75,2	72,5	74,1	71,8	84,0	70,5
Avec vélo**	68,1	67,8	56,6	71,0	48,6	77,9	67,4	69,0	41,6	71,6
Avec AG*	10,5	8,3	5,5	16,1	6,7	11,1	10,4	11,5	3,0	14,3
Avec abo. demi-tarif*	45,2	40,9	22,1	45,5	27,6	47,1	39,5	41,6	17,3	33,9
Avec abo. communauté tarifaire*	20,4	29,5	25,4	18,6	20,0	16,4	14,6	16,3	12,8	11,5
Avec un autre abonnement*	12,9	12,9	6,7	14,0	8,4	12,3	13,1	13,5	10,0	10,8

* Base: 26 618 personnes cible domiciliées dans une agglomération avec l'une des 10 villes-centres les plus peuplées, étapes en Suisse

** Base: 25 939 ménages domiciliés dans une agglomération avec l'une des 10 villes-centres les plus peuplées

Lugano constitue une exception à la règle, avec 7%. Le taux d'utilisation des transports publics par les habitants des petites agglomérations est de 9% des étapes, contre 12% dans les agglomérations moyennes.

On constate des différences importantes au sein même des grandes agglomérations. Les habitants des agglomérations de Bâle et Berne choisissent plus volontiers les TP et la mobilité douce (part des TP 19% pour chaque agglomération). Dans l'agglomération de Zurich, cela ne vaut que pour les TP (20%) et la marche à pied, le taux d'utilisation du vélo y est faible par rapport à Bâle ou à Berne (seulement un peu plus de 3% des étapes). L'usage du vélo est aussi faible dans les agglomérations de St-Gall (3%), Lausanne et Lugano (1% pour chacune). Il en va tout autrement pour la population de l'agglomération de Winterthur: elle parcourt 9% des étapes en vélo et enregistre le plus fort pourcentage de ménages possédant au moins un vélo (78%).

Dans l'agglomération de Genève, l'usage des TP (14%) est légèrement inférieur à la moyenne, tandis que les étapes parcourues à pied enregistrent un pic (52%). Outre les agglomérations de Genève, Bâle et Berne, la marche à pied est très importante pour la population des agglomérations de Lausanne (50%), Lucerne et St-Gall (49% des étapes pour chacune). Les habitants de l'agglomération de Lugano ont une position particulière par rapport aux autres agglomérations, avec un fort taux

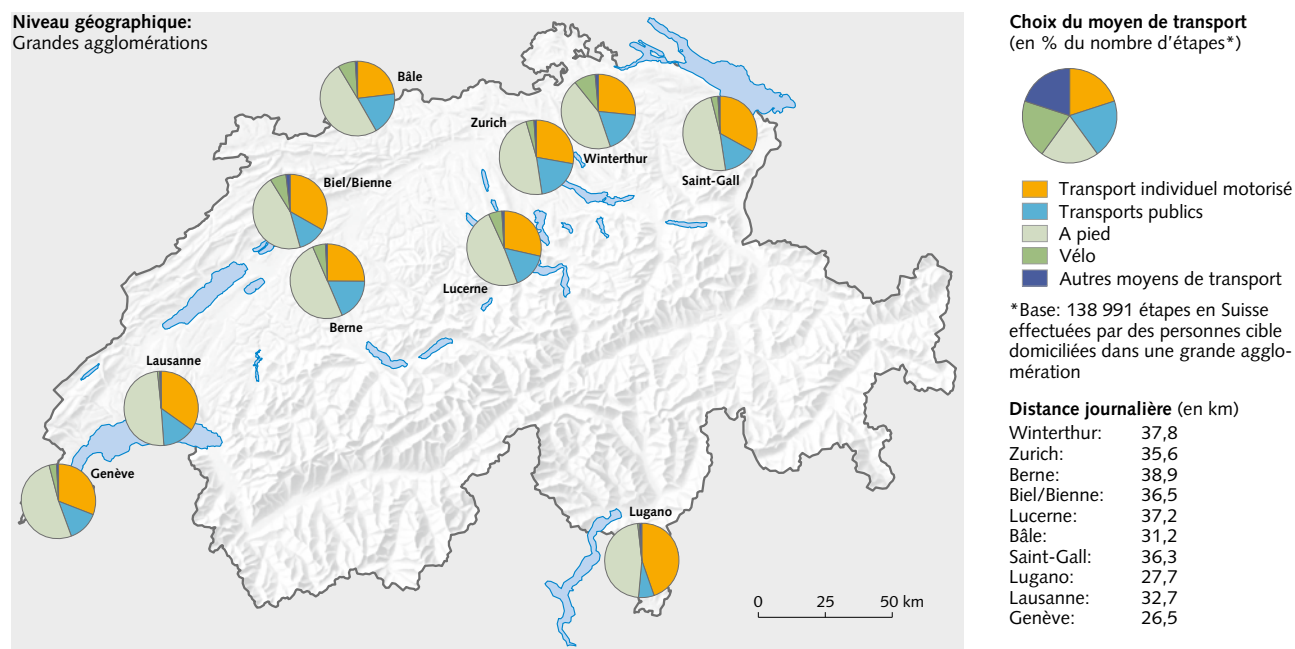
d'utilisation du TIM (45% de toutes les étapes) et une faible utilisation des TP.

La population des agglomérations moyennes parcourt des distances journalières plus longues que la population des petites et des grandes agglomérations. Parmi les grandes agglomérations, des distances journalières relativement longues sont parcourues à Berne, Winterthur et Lucerne. Des distances nettement inférieures sont parcourues par la population des agglomérations de Genève et de Lugano. Il convient de noter qu'une partie de la mobilité journalière de la population de ces agglomérations (loisirs, achats) concerne les pays limitrophes et n'est donc pas comptabilisée dans la distance journalière parcourue sur le territoire national.

Pour ce qui est des distances journalières moyennes parcourues avec les différents moyens de transport, on enregistre également des différences importantes entre les agglomérations. Dans les grandes agglomérations (sauf Lugano), en moyenne 2 km par personne sont parcourus à pied (avec la valeur la plus haute à Lucerne, 2,5 km par personne). Dans les petites agglomérations, seulement 1,9 km est parcouru à pied. Les habitants des agglomérations de Winterthur, Bâle, Berne et Bienne effectuent en moyenne plus d'un kilomètre par jour et par personne à vélo, alors qu'à Lugano, le vélo n'a qu'une incidence marginale sur la distance journalière moyenne.

Choix du moyen de transport des habitants des grandes agglomérations

G 7.3.1



Source: OFS/ARE, Microrecensement mobilité et transports 2010

© OFS, ThemaKart, Neuchâtel 2012

T7.3.3 Distance journalière moyenne (en km) selon le moyen de transport et l'agglomération de domicile

Moyens de transport	Domicile												Toutes les agglomérations
	Zurich	Bâle	Genève	Berne	Lausanne	Winterthour	St-Gall	Lucerne	Lugano	Bienne	Agglomérations moyennes	Petites agglomérations	
A pied	2,2	2,2	2,1	2,4	2,0	2,1	2,4	2,5	1,9	2,0	2,0	1,9	2,1
Vélo	0,7	1,2	0,7	1,1	0,2	1,3	0,4	0,9	0,0	1,1	0,9	0,8	0,8
Transport individuel motorisé	20,8	17,4	17,5	22,7	23,8	18,8	23,0	22,4	20,7	23,3	25,2	24,6	22,1
Transports publics	11,1	9,9	5,6	12,3	6,3	14,8	10,0	10,7	3,6	9,0	8,8	7,9	9,2
Autres moyens de transport	0,8	0,5	0,6	0,4	0,4	0,9	0,4	0,6	1,5	1,1	0,9	1,1	0,8
Tous les moyens de transport	35,6	31,2	26,5	38,9	32,7	37,8	36,3	37,2	27,7	36,5	37,9	36,4	35,0

Base: 50 239 personnes cible domiciliées dans une agglomération, étapes en Suisse

Les habitants des agglomérations de Bâle, Genève et Winterthour effectuent des distances faibles en TIM. A cet égard, l'agglomération de Lugano se situe à nouveau en dessous de la moyenne des agglomérations suisses. Pour les habitants des petites et moyennes agglomérations, la distance moyenne parcourue en TIM par personne et par jour (25 km) est supérieure à la moyenne enregistrée dans les agglomérations suisses.

Les populations des agglomérations de Lugano, Genève et Lausanne parcourent en transports publics des distances journalières nettement plus courtes que dans les autres agglomérations, qu'elles soient grandes, petites ou moyennes. En revanche, les populations des agglomérations de Winterthour, Berne, Zurich et Lucerne parcourent de longues distances journalières en transports publics.

7.4 Comportement en matière de transports dans les villes-centres

Les habitants des cinq plus grandes villes, Zurich, Bâle, Genève, Berne et Lausanne parcourent des distances journalières plus réduites que ceux des autres communes-centres d'agglomération, plus petites. Mais la possession d'une voiture est aussi décisive. Les habitants qui possèdent une voiture, qu'ils soient de l'une des cinq plus grandes villes ou de l'une des autres communes-centres d'agglomération, parcourent tous des distances journalières plus importantes que les habitants sans voiture à disposition.

Les déplacements ayant pour destination les communes-centres d'agglomération sont générés d'une part à partir des communes-centres elles-mêmes (origine locale), d'autre part à partir de localités à l'extérieur (supralocales), situées dans une autre commune.

T7.4.1 Indicateurs de mobilité des habitants des 5 plus grandes villes et autres communes-centres d'agglomération

	5 plus grandes villes		Autres communes-centres d'agglomération (en dehors des 5 grandes villes)	
	Avec voiture	Sans voiture	Avec voiture	Sans voiture
Données concernant les déplacements				
Nombre de déplacements par jour	3,6	3,2	3,6	3,1
Distance journalière (en km)	30,0	25,1	36,2	29,5
Durée de déplacement journalière (en min.)	96,1	95,3	91,1	93,0
Nombre de boucles par jour	1,6	1,5	1,7	1,5
Taux de mobilité (en %)	92,3	88,0	90,6	85,9
Motif de déplacement (en % de la distance totale)				
Travail	22,6	27,8	26,5	22,1
Formation	3,9	4,1	4,9	7,0
Achats	11,3	11,1	11,9	12,3
Activité prof., voyage de service	7,3	5,0	6,8	4,4
Loisirs	43,1	44,2	39,9	46,5
Services et accompagnement	3,5	1,1	4,6	1,4
Autres	8,3	6,7	5,4	6,3

Base: 19 937 personnes cible domiciliées dans une agglomération, déplacements en Suisse

Pour ce qui est du motif des déplacements locaux, les grandes villes-centres sont identiques aux autres communes-centres d'agglomération: les déplacements locaux sont avant tout consacrés aux loisirs (plus d'un tiers des déplacements dans les communes-centres), puis aux achats (un bon quart des déplacements) et enfin au travail (près d'un cinquième des déplacements). Les déplacements dans les cinq plus grandes villes-centres (trafic supralocal) sont principalement motivés par le travail. Le travail arrive en seconde position comme motif de trafic supralocal ayant une destination dans les autres communes-centres d'agglomération.

Pour tous les motifs de déplacement, la population des cinq plus grandes villes-centres se déplace plus souvent à pied et en transports publics que la population des autres communes-centres d'agglomération. En revanche, dans les autres communes-centres d'agglomération, l'usage des vélos est plus important, pour la plupart des motifs de déplacement, que dans les cinq grandes villes-centres.

T7.4.2 La ville en tant que destination du trafic (en % des déplacements)

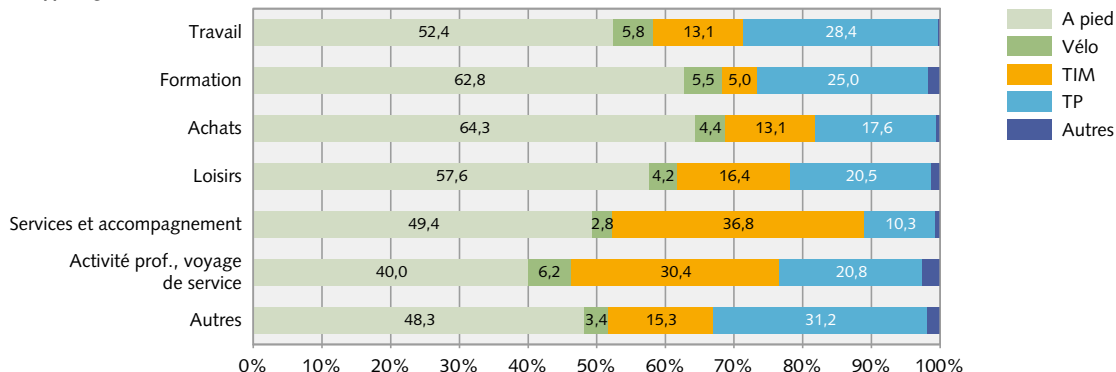
Motif	5 plus grandes villes		Autres communes-centres d'agglomération	
	Local	Supralocal	Local	Supralocal
Travail	21,3	34,5	18,4	29,6
Formation	8,0	6,6	8,4	6,3
Achats	26,9	15,2	27,8	19,3
Loisirs	35,8	32,0	37,3	32,9
Service et accompagnement	4,1	4,9	5,0	6,2
Activité prof., voyage de service	2,2	4,7	1,6	4,1
Autres	1,6	2,1	1,4	1,6

Base: 80 206 déplacements en Suisse vers une commune-centre d'agglomération

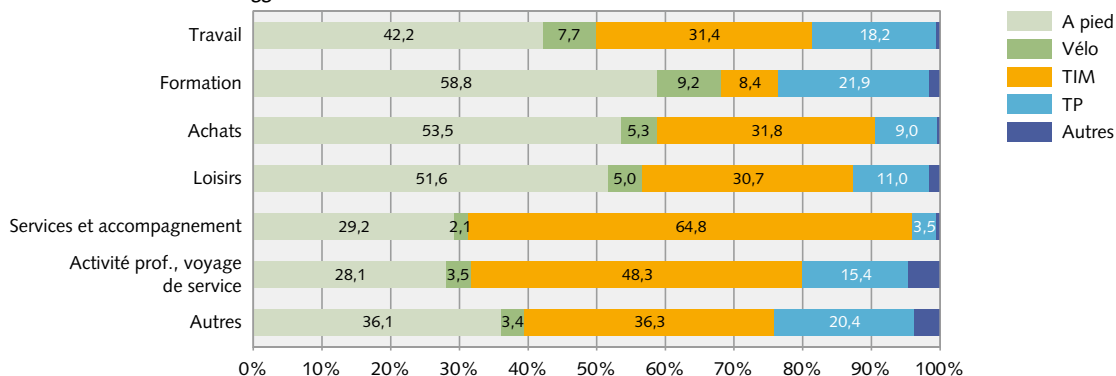
Dans les déplacements pour le travail, les habitants des cinq grandes villes-centres couvrent 87% des étapes à pied, en vélo et en transports publics. Dans les autres communes-centres d'agglomération, ce chiffre tombe à 68%. Pour les loisirs, les habitants des grandes villes-centres ont nettement moins souvent recours au TIM que ceux des autres communes-centres d'agglomération.

Choix du moyen de transport des habitants des 5 plus grandes villes-centres et des autres communes-centres d'agglomérations (en % des étapes) G 7.4.1

Cinq plus grandes villes-centres



Autres communes-centres d'agglomérations



Base: 105 204 étapes en Suisse effectuées par des personnes cible domiciliées dans une commune-centre d'agglomération

© OFS/ARE

7.5 Analyses de l'accessibilité et utilisation du géocodage et des réseaux digitalisés

Depuis le microrecensement 2005 déjà, les domiciles et les destinations des sondés ont été associés à des données spatiales. Cela permet de mesurer par exemple l'influence de la qualité de la desserte des TP sur la mobilité. Dans le MRMT 2010, le choix du trajet a, en plus, été enregistré de façon à fournir une représentation graphique précise des déplacements effectués dans les réseaux de transports routiers et ferroviaires.

La qualité de la desserte TP au lieu de domicile de chacune des personnes interrogées a été classée en cinq catégories. La proximité d'un arrêt par rapport au domicile des sondés et la cadence des passages à cet arrêt sont deux facteurs qui augmentent la classe de qualité des TP. Les habitations situées dans les régions à forte densité ou dans des régions centrales ou proches des axes de TP bénéficient généralement d'une excellente ou d'une bonne desserte des TP (classe A ou B). Dans ces

régions, les ménages peuvent renoncer plus facilement à avoir leur propre voiture: dans les lieux d'habitation de la classe de desserte A, seulement une bonne moitié des ménages possèdent une voiture, alors que si la desserte des TP est mauvaise, presque tous les ménages, soit 90%, en possèdent une.

Plus la classe de qualité des TP est élevée, plus les habitants possèdent des abonnements des TP: pour la catégorie A, la meilleure, 14% des personnes à partir de 6 ans ont un AG, 39% un abonnement demi-tarif et 28% un abonnement communauté tarifaire.

Si la desserte des TP est bonne, le choix du moyen de transport se porte nettement sur les TP et les trajets à pied. Pour les catégories de qualité A et B, 19% et 18% des étapes sont parcourues en TP, contre seulement 11% en catégorie D. Dans les deux meilleures catégories de qualité des TP, 57% et 52% des étapes sont parcourues à pied. Cela s'explique par le nombre plus élevé d'étapes liées aux trajets en TP (pour accéder aux arrêts et en revenir).

T7.5.1 Comportement en matière de transports selon les classes de desserte en transports publics au lieu d'habitation

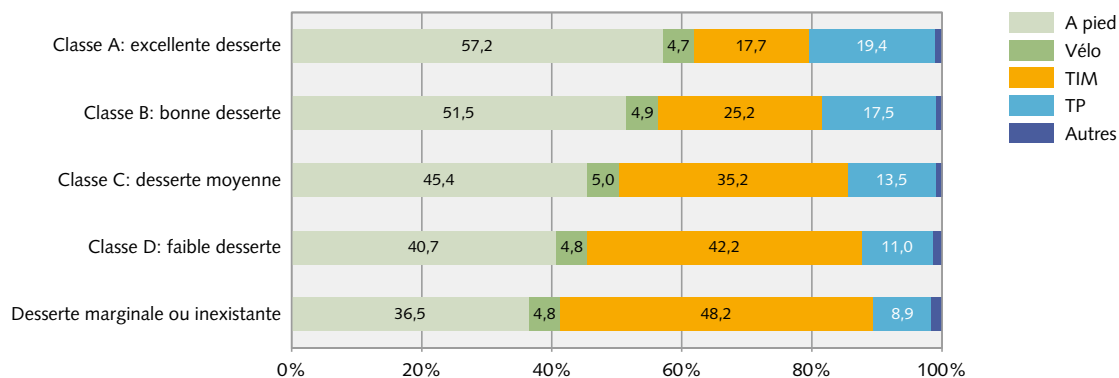
	Classe de desserte des transports publics					
	Catégorie A: excellente desserte	Catégorie B: bonne desserte	Catégorie C: desserte moyenne	Catégorie D: faible desserte	Non classé: desserte des TP marginale ou inexistante	CH
Données concernant les déplacements*						
Nombre de déplacements par jour	3,5	3,4	3,5	3,4	3,4	3,4
Distance journalière (en km)	29,3	31,3	37,1	39,1	40,5	36,7
Durée de déplacement journalière (en min.)	92,4	91,8	92,2	91,9	90,6	91,7
Nombre de boucles par jour	1,6	1,6	1,7	1,7	1,7	1,7
Taux de mobilité (en %)	90,2	89,6	89,6	88,9	87,9	89,1
Motif de déplacement (en % de la distance totale)*						
Travail	23,9	24,5	24,0	25,0	23,9	24,3
Formation	4,1	5,5	4,7	5,6	5,9	5,4
Achats	11,7	13,0	12,1	13,0	13,3	12,8
Loisirs	42,1	41,5	41,5	39,8	38,5	40,2
Services et accompagnement	3,4	3,3	4,8	4,6	6,1	4,8
Activité prof., voyage de service	6,8	6,1	6,5	6,4	7,7	6,8
Autres	8,0	6,1	6,3	5,6	4,6	5,7
Equipement en véhicules et abonnements (en %)						
Avec voiture**	54,5	68,9	80,7	86,8	90,9	79,2
Avec vélo**	58,7	63,4	69,8	72,4	72,8	68,6
Avec AG*	13,7	10,5	9,1	8,0	7,0	9,0
Avec abo demi-tarif*	38,7	37,8	36,3	34,0	29,7	34,5
Avec abo communauté tarifaire*	27,9	20,7	13,2	9,4	5,9	13,3
Avec un autre abonnement*	10,4	11,1	11,8	11,1	10,3	10,9

* Base: 62 868 personnes cible

** Base: 305 104 étapes en Suisse

Choix du moyen de transport selon les classes de desserte en transports publics au domicile (en % des étapes)

G 7.5.1



Base: 305 104 étapes en Suisse

© OFS/ARE

L'accessibilité des différents centres des grandes régions suisses influence le choix du moyen de transport de la population. Ceux qui peuvent rejoindre Zurich, Genève, Bâle, Berne et Lugano à partir de leur région respective en 20 minutes de voiture maximum parcourent en comparaison peu d'étapes (29%) avec le TIM. Près de la moitié des étapes (49%) sont effectuées à pied et 17% en TP. Mais à partir d'un temps de trajet en TIM de plus de 20 minutes vers le centre de la grande région, l'utilisation du TIM augmente nettement pour atteindre près de 40%. Le pourcentage d'utilisation des transports publics se réduit alors à environ 10%. La même évolution est constatée même quand les centres sont accessibles en TP.

T7.5.2 Choix du moyen de transport selon l'accessibilité des centres en transport individuel motorisé (en % des étapes)

Moyens de transport	Durée de voyage 2010 en TIM vers l'une des cinq villes-centres, Zurich, Genève, Bâle, Berne, Lugano				Total
	0 à 20 minutes	21 à 40 minutes	41 à 60 minutes	Plus de 60 minutes.	
A pied	48,8	41,1	42,3	43,1	44,8
Vélo	4,2	5,3	5,0	6,4	4,8
TIM	29,4	40,9	41,6	40,6	35,9
TP	16,7	11,4	9,6	8,1	13,3
Autres	0,9	1,3	1,4	1,7	1,2

Base: 305 104 étapes en Suisse

T7.5.3 Choix du moyen de transport selon l'accessibilité des centres en transports publics (en % des étapes)

Moyens de transport	Durée de voyage 2010 avec les TP vers l'une des cinq villes-centres, Zurich, Genève, Bâle, Berne, Lugano				Total
	0 à 20 minutes	21 à 40 minutes	41 à 60 minutes	Plus de 60	
A pied	54,2	45,8	40,6	40,9	44,8
Vélo	4,0	4,8	5,0	5,3	4,8
TIM	22,1	32,9	42,1	43,5	35,9
TP	18,8	15,5	10,8	8,8	13,3
Autres	0,9	1,0	1,4	1,5	1,2

Base: 305 104 étapes en Suisse

8 Evolution des transports et modifications du comportement

8.1 Indicateurs de mobilité

Pour l'année 2010, le nombre précis de kilomètres parcourus par personne le jour de référence a été établi à l'aide de réseaux routiers et ferroviaires digitalisés (voir chapitre 1). Les distances des enquêtes 1994, 2000 et 2005 ont été recalculées en utilisant un facteur de correction entre les distances digitalisées et les distances estimées par les sondés en 2010. Cela était nécessaire puisque dans les enquêtes effectuées en 2005 et avant, seules les distances estimées par les sondés avaient été consignées.

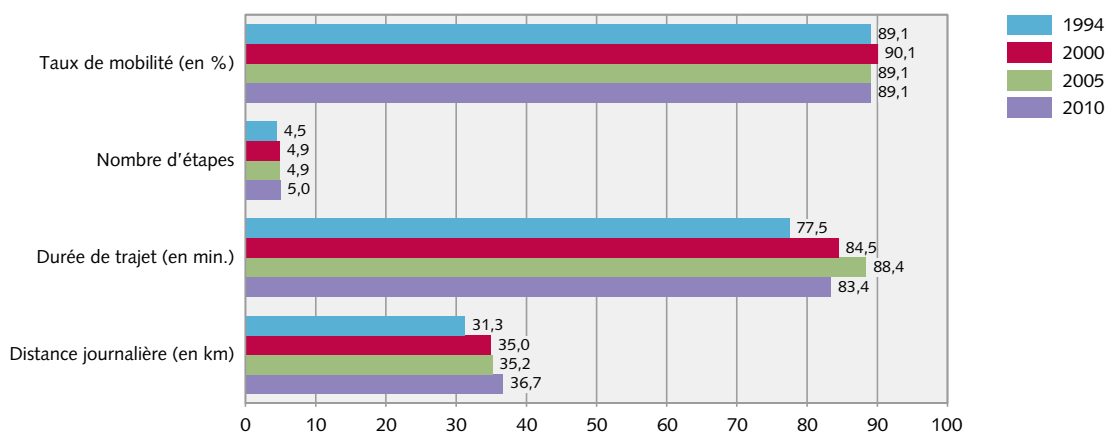
La distance journalière par individu a augmenté de 17% entre 1994 et 2010, soit en moyenne de plus de 1% chaque année. Mais cette évolution n'a pas été constante. Après une stabilisation entre 2000 et 2005, on a constaté une nouvelle augmentation du nombre de kilomètres parcourus par personne de 4,1% au total entre 2005 et 2010.

Plus de kilomètres ont été parcourus par personne en 2010 qu'en 1994, avec la plupart des moyens de transport. Le vélo, le cyclomoteur et le car postal font exception; en effet ils ont perdu de l'importance si l'on considère les distances parcourues par personne.

En 2010, le temps de trajet par personne et par jour est tombé légèrement en dessous du niveau de l'année 2000. Le temps passé dans les transports suit donc une courbe plutôt décroissante dans la population. Si l'on tient compte de la légère augmentation des distances parcourues par personne, cela signifie que les déplacements ont en moyenne été effectués en 2010 plus rapidement qu'en 2000 par exemple. L'augmentation du pourcentage de distances parcourues en train, moyen de transport comparativement rapide, contribue à ce phénomène.

Modification des indicateurs de mobilité 1994–2010

G 8.1.1



Base 2010: 62 868 personnes cible, étapes en Suisse

© OFS/ARE

8.2 Choix du moyen de transport

En 2010, la plus grande partie des distances journalières par personne sont toujours parcourues en voiture (presque 24 km sur 37 km au total). Mais par rapport à 2005, les distances parcourues en voiture n'ont pas beaucoup varié et, depuis 1994, elles n'ont augmenté que de 12%.

On enregistre en revanche des augmentations plus importantes pour les moyens de transports publics train, bus et tram. L'utilisation du train surtout s'est fortement amplifiée (hausse de 67% entre 1994 et 2010). L'augmentation constatée entre 2005 et 2010 (27% sur cette période) est notamment très marquée. Par rapport à 1994, en 2010 21% de kilomètres ont été parcourus en plus par personne en bus et en tram. Cette hausse exceptionnelle de la demande s'explique par le gain d'attractivité généré par les travaux d'aménagement du projet Rail 2000, ainsi que par les améliorations d'exploitation et d'infrastructure des autres transports publics.

T8.2.1 Choix du moyen de transport 1994–2010

	1994	2000	2005	2010
Distance journalière (en km)				
A pied	1,5	1,7	2,1	2,0
Vélo	0,9	0,9	0,8	0,8
Cyclomoteur	0,2	0,1	0,1	0,0
Motocycle	0,3	0,7	0,6	0,5
Voiture	21,3	23,6	23,7	23,8
Train	4,2	4,7	5,6	7,1
Car postal	0,2	0,2	0,1	0,1
Bus/tram	1,2	1,2	1,3	1,4
Autres	1,5	1,8	1,1	0,9
Total	31,3	35,0	35,2	36,7
Temps de trajet journalier (en min.)				
A pied	26,1	28,9	35,1	31,4
Vélo	4,4	4,7	4,2	3,8
Cyclomoteur	0,6	0,4	0,2	0,2
Motocycle	0,6	1,2	1,1	0,9
Voiture	32,0	35,3	34,6	33,2
Train	4,6	4,9	5,2	6,4
Car postal	0,4	0,4	0,3	0,3
Bus/tram	4,2	4,4	4,3	4,8
Autres	4,6	4,4	3,4	2,4
Total	77,5	84,5	88,4	83,4
Vitesse moyenne (en km/h)				
A pied	4,2	4,2	4,4	4,9
Vélo	13,4	12,6	11,9	13,4
Cyclomoteur	18,1	16,1	16,2	20,4
Motocycle	32,1	30,3	27,5	30,9
Voiture	37,0	35,5	36,2	38,6
Train	49,8	53,5	60,9	61,4
Car postal	26,4	26,6	26,8	26,7
Bus/tram	16,8	17,0	18,0	18,1
Autres	35,8	20,3	20,3	19,5

Base 2010: 62 868 personnes cible, étapes en Suisse

L'usage plus intensif des transports publics se reflète aussi dans la hausse des temps de trajet par personne et par jour (2010: 11,5 minutes, tous transports publics confondus). En revanche, le temps de trajet en voiture a légèrement diminué depuis 2000.

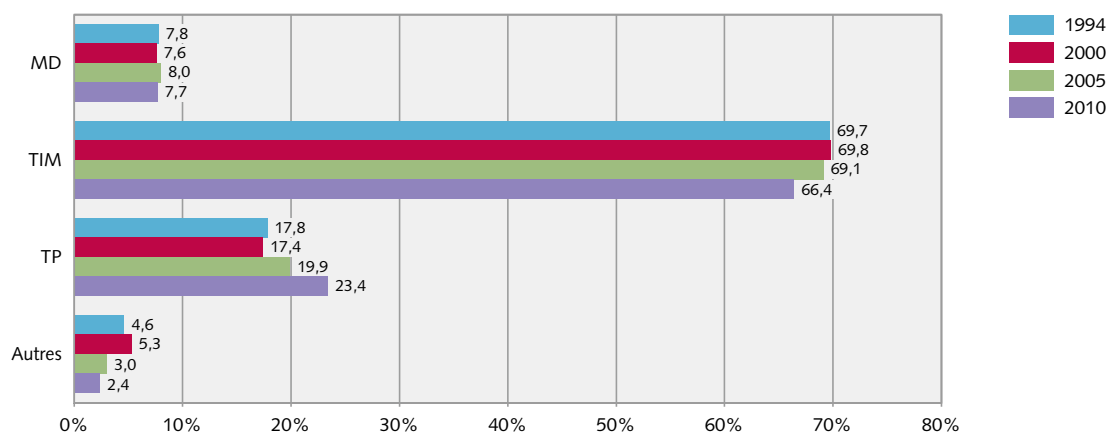
Les distances journalières parcourues à pied par personne sont nettement plus élevées en 2010 qu'en 1994 (+33%) même si elles restent constantes depuis 2005. Le recul des distances par personne parcourues à vélo, tendance constatée depuis 1994, ne s'est pas poursuivi entre 2005 et 2010.

Entre 1994 et 2005, la vitesse moyenne du train a augmenté massivement et plus légèrement entre 2005 et 2010 (2010: 61,4 km/h; 1994: à peine 50 km/h). En voiture, on constate aussi depuis 2005 une légère augmentation de la vitesse (de 37 km/h en 1994 à près de 39 km/h en 2010).

Cette augmentation comparativement faible des distances parcourues en voiture et la hausse relativement forte des transports publics entraînent un recul de la voiture dans la répartition modale des distances parcourues. En 2010, la part de la voiture a baissé à 66%, alors qu'elle était encore à près de 70% en 1994. Malgré ce recul, la voiture reste le moyen de transport enregistrant les distances les plus longues parcourues par personne. Les transports publics viennent ensuite, avec 23% des distances en 2010, contre 18% en 1994. Les moyens de transport de la mobilité douce restent relativement stables depuis 1994, avec un peu moins de 8% des distances.

Contribution des moyens de transport aux distances journalières 1994–2010 (en %)

G 8.2.1



Base 2010: 62 868 personnes cible, étapes en Suisse

© OFS/ARE

8.3 Importance des motifs de déplacement

On enregistre depuis 1994 une forte hausse de la distance moyenne parcourue par personne notamment dans le trafic pendulaire lié au travail et à la formation. Elle est passée de 7,6 km en 1994 à 10,9 km en 2010, soit une augmentation de 43%. La part du trafic pendulaire dans la distance totale parcourue est passée à presque 30% contre 24% en 1994.

T 8.3.1 Motifs de déplacement 1994–2010

	1994	2000	2005	2010
Distance journalière (en km)				
Travail et formation	7,6	9,8	9,5	10,9
Achats	4,0	3,8	4,0	4,7
Activité prof., voyage de service	3,9	2,8	3,0	2,5
Loisirs	15,8	15,4	15,8	14,7
Services et accompagnement	n.e.	1,6	0,5	1,8
Autres	0,0	1,7	2,3	2,1
Total	31,3	35,0	35,2	36,7
Durée de déplacement journalière (en min.)				
Travail et formation	18,2	23,4	22,1	22,8
Achats	11,6	12,2	12,9	13,3
Activité prof., voyage de service	9,7	5,6	6,1	4,5
Loisirs	43,1	44,7	50,2	43,4
Services et accompagnement	n.e.	3,1	1,0	3,3
Autres	0,0	4,3	5,2	4,3
Total	82,6	93,3	97,5	91,7

Base 2010: 62 868 personnes cible, étapes en Suisse
n.e.: non enquêté

La distance moyenne parcourue pour faire des achats a aussi augmenté pour atteindre presque 5 km par personne et par jour. Mais cette hausse n'a été enregistrée

qu'entre 2005 et 2010. Les déplacements pour les achats représentaient 13% de la distance journalière en 2010, soit légèrement plus que dans les années 2000 et 2005.

Pour ce qui est des loisirs et par rapport aux précédentes enquêtes, on constate un léger recul des distances journalières moyennes parcourues, avec presque 15 km par personne. Ainsi, par rapport à 2000 et à 2005, les déplacements pour les loisirs ont baissé de 4 et 5%. Ils représentent en 2010 encore 40% des distances journalières parcourues.

Les distances journalières moyennes liées aux activités professionnelles ont légèrement diminué au fil du temps (2010: 2,5 km par personne). Elles ne représentent plus que 7% des distances totales parcourues. Il est possible que ce chiffre reflète les conséquences de la crise économique, avec une réduction des déplacements professionnels dans les entreprises.

T 8.3.2 Importance des déplacements pour les loisirs selon les jours de la semaine 1994–2010

	1994	2000	2005	2010
Distance journalière (en km)				
Lu–ve	11,4	11,6	11,9	11,0
Sa	23,1	23,7	26,8	23,7
Di	30,4	26,5	24,5	24,4
Tous les jours	15,8	15,4	15,8	14,7
Durée de déplacement journalière (en min.)				
Lu–ve	32,9	35,8	40,6	34,6
Sa	56,9	63,7	70,6	61,2
Di	80,2	70,2	77,2	69,1
Tous les jours	43,1	44,7	50,2	43,4

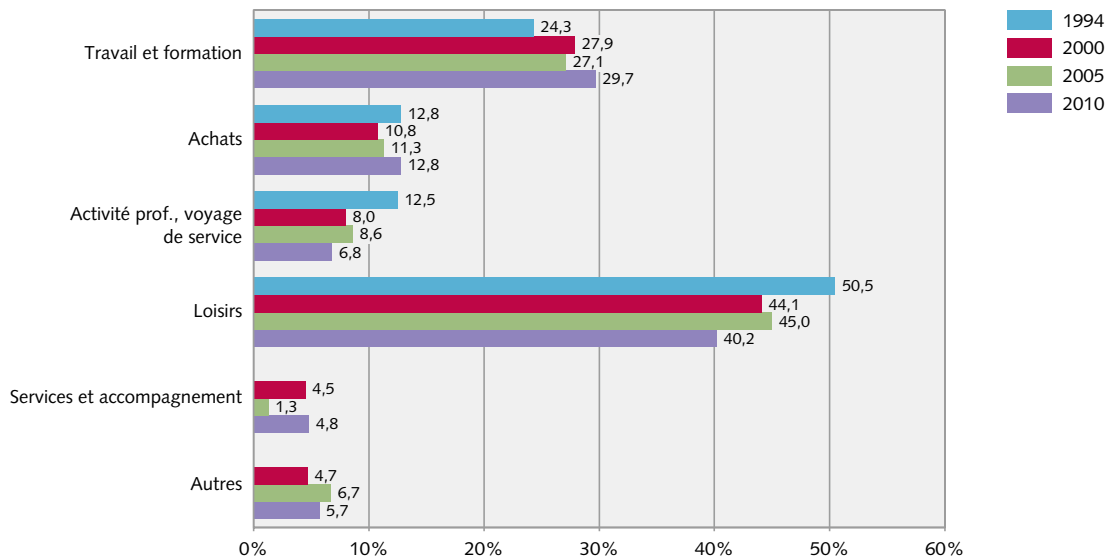
Base 2010: 62 868 personnes cible, étapes en Suisse

En revanche, les distances journalières parcourues pour rendre service et accompagner une personne ont augmenté, avec une moyenne de presque 2 km par personne et par jour. Cela peut entre autres s'expliquer par l'habitude de plus en plus fréquente d'accompagner les enfants. Ce motif de déplacement arrive presque au même niveau que les déplacements professionnels et les voyages de service, soit 5% en 2010.

En 2010, la durée nécessaire au trafic pendulaire correspond à peu près à celle des années 2000 et 2005. Les distances étant plus importantes, on peut en conclure que la vitesse moyenne du trafic pendulaire a augmenté, notamment parce que des moyens de transport plus rapides sont utilisés, comme le train.

En termes absolus, la durée des déplacements pour les loisirs est la même en 1994 et en 2010. Elle représentait en revanche 52% de la durée totale journalière des déplacements en 1994 et atteint 47% en 2010. Les distances parcourues pour les activités de loisirs les jours ouvrables et le samedi n'ont pratiquement pas varié depuis 1994. Mais le dimanche, on enregistre un net recul (30 km par personne en 1994 contre 24 km en 2010).

Contribution des motifs de déplacement aux distances journalières 1994–2010 (en %) G 8.3.1



Base 2010: 62 868 personnes cible, étapes en Suisse

© OFS/ARE

8.4 Instruments de la mobilité

En règle générale, la motorisation de la population a légèrement diminué ces cinq dernières années. Depuis 2005, la part des ménages sans voiture a légèrement augmenté (21%), tandis que celle des ménages avec une voiture seulement a diminué. En 2010, à peine un ménage sur deux possède une et une seule voiture. La part des ménages possédant deux voitures ou plus reste constante (30%).

Depuis 1994, les cyclomoteurs ont nettement perdu de l'importance. En 2010, seuls 4% des ménages possédaient au moins un cyclomoteur (contre 11% en 1994). La part des ménages possédant un ou plusieurs motocycles reste constante depuis de nombreuses années (12% en 2010). Pour les vélos, on constate un retour au niveau de l'année 1994 (taux d'équipement de 69%). Seule la part des ménages avec deux vélos a légèrement augmenté pour passer à 23%.

On a vu se poursuivre la tendance au recul de la prestation kilométrique des voitures, notamment pour les premières et deuxièmes voitures, mais aussi pour les autres voitures du ménage. Depuis 1994, la prestation kilométrique annuelle a diminué de presque 1000 km par voiture (-7,5%). Le recul le plus marqué a été enregistré entre 2005 et 2010. Les deuxièmes voitures, mais surtout les autres voitures des ménages ont été touchées plus fortement que les premières voitures.

Depuis 2005, le pourcentage de femmes titulaires du permis de conduire reste constant (en 2010 74% des femmes à partir de 18 ans). Depuis 2005, le pourcentage d'hommes ayant le permis de conduire a reculé d'un pour cent, passant à 88%.

Cette évolution générale chez les hommes et les femmes concernant la possession du permis de conduire cache de fortes disparités dans les différentes tranches d'âge (voir chapitre 8.5).

T8.4.1 Possession de véhicules par ménage 1994–2010 (en %)

Nombre de véhicules dans le ménage	1994	2000	2005	2010
Voiture				
Aucune voiture	25	20	19	21
1 voiture	53	50	51	49
2 voitures et plus	22	30	31	30
Cyclomoteurs				
Aucun cyclomoteur	89	93	95	96
1 cyclomoteur	10	6	4	3
2 cyclomoteurs et plus	1	1	1	0
Motocycles				
Aucun motocycle	89	89	88	88
1 motocycle	9	10	10	11
2 motocycles et plus	1	2	2	2
Vélos				
Aucun vélo	31	28	29	31
1 vélo	24	20	21	20
2 vélos	21	22	22	23
3 vélos et plus	24	29	28	26

Base 2010: 59 971 ménages

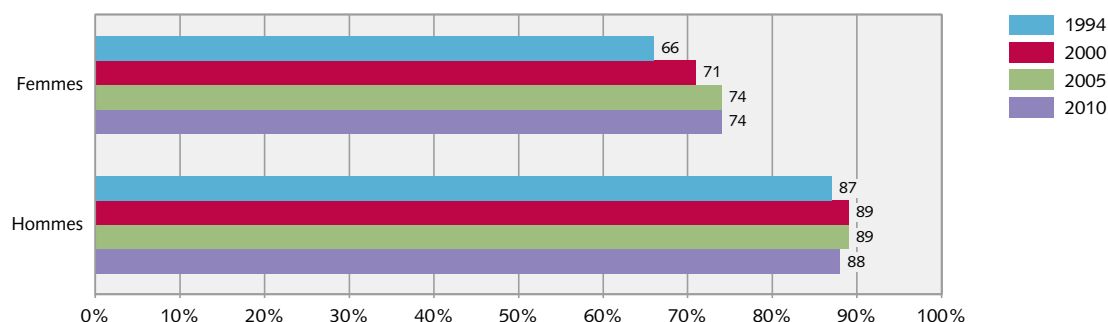
T8.4.2 Prestations kilométriques des voitures en Suisse et à l'étranger 1994–2010 (en km/an)

	1994	2000	2005	2010
Toutes les voitures	12 956	12 847	12 580	11 979
Première voiture	14 418	14 561	14 319	13 611
Deuxième voiture	8 478	8 727	8 735	8 019
Autres	5 117	5 930	6 011	4 969

Base 2010: 57 921 voitures mises en circulation avant 2010, avec indication valable de l'âge et des prestations kilométriques annuelles

Possession du permis de conduire 1994–2010 (en %)

G 8.4.1



Base 2010: 112 197 personnes à partir de 18 ans

© OFS/ARE

8.5 La mobilité des différents groupes sociaux

L'écart entre les distances parcourues par les personnes des ménages ayant les revenus les plus élevés et ceux possédant les revenus les plus faibles a peu varié entre 2000 et 2010: 3 fois plus longues en 2000, contre un peu plus de 2,5 fois en 2010.

Depuis 1994, c'est surtout chez les 18–24 ans que le nombre de titulaires du permis de conduire a fortement baissé: il est passé de 71 % en 1994 à 59 % en 2010. En revanche, les plus de 80 ans sont aujourd'hui presque deux fois plus nombreux à posséder le permis de conduire (39 %) qu'en 1994 (20 %). En 1994, la tranche d'âge comptant le plus de titulaires du permis de conduire était celle des 25–44 ans (89 % des permis). En 2010, c'est la tranche d'âge des 45–64 ans (90 %).

Dans toutes les tranches d'âge, le nombre d'abonnements généraux a augmenté par rapport à 2000. Cette hausse a été la plus forte chez les 18–24 ans et les 25–44 ans (augmentation de près de 5 % pour les deux). Cette forte hausse constatée chez les jeunes adultes (parmi lesquels 20 % possèdent désormais un AG et 33 % un abonnement demi-tarif) va de pair avec le recul du nombre de titulaires du permis de conduire.

Dans toutes les tranches d'âge, la distance journalière moyenne parcourue a augmenté depuis 1994. En valeur absolue, elle a surtout augmenté chez les adultes entre 25 et 79 ans (hausse entre 6 et 7 km par personne depuis 1994).

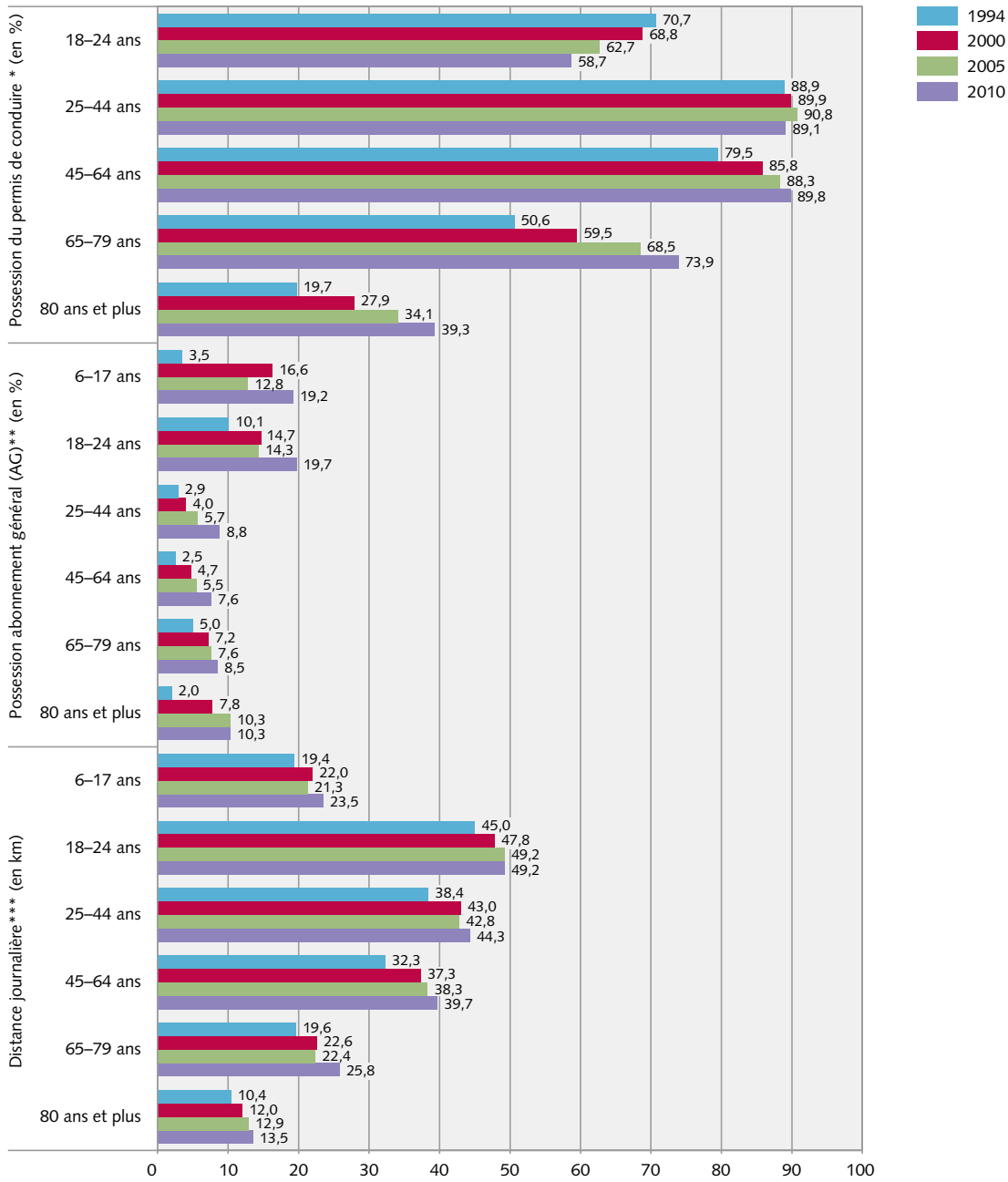
T8.5.1 Indicateurs de mobilité selon le revenu des ménages 2000–2010

Indicateurs par personne et par jour	Revenu mensuel des ménages						Total
	Jusqu'à 2 000 Fr. inclus	De 2 001 à 6 000 Fr.	De 6 001 à 10 000 Fr.	De 10 001 à 14 000 Fr.	Plus de 14 000 Fr.	Ne sait pas/aucune indication	
Distance (en km)							
2000	17,6	30,0	39,2	45,6	52,6	33,9	35,0
2005	21,3	28,7	40,3	46,9	48,8	30,4	35,2
2010	19,7	29,2	39,2	48,0	51,7	32,9	36,7
Temps de trajet (en min.)							
2000	61,4	81,5	89,6	92,8	99,7	81,0	84,5
2005	71,7	82,5	94,2	101,6	100,0	81,2	88,4
2010	62,4	77,5	86,3	93,6	96,0	78,3	83,4
Nombre d'étapes							
2000	3,6	4,6	5,3	5,8	5,9	4,9	4,9
2005	4,1	4,6	5,2	5,5	5,6	4,6	4,9
2010	4,0	4,6	5,3	5,7	5,9	4,7	5,0
Taux de mobilité (en %)							
2000	78,0	88,4	92,7	93,4	93,7	89,8	90,1
2005	82,1	87,4	91,7	92,1	92,7	86,2	89,1
2010	78,8	86,4	91,3	92,9	93,7	86,5	89,1

Base 2010: 62 868 personnes cible, étapes en Suisse

Possession de permis et d'abonnements et distance journalière moyenne en fonction de l'âge (1994 à 2010)

G 8.5.1



Base 2010: *112 197 personnes à partir de 18 ans; **56 449 personnes cible à partir de 16 ans; ***62 868 personnes cible

© OFS/ARE

9 Voyages d'une journée et voyages avec nuitées

9.1 Voyages d'une journée

On compte en moyenne 11 voyages d'une journée, par personne et par an, parmi la population résidant en Suisse. La plupart de ces voyages ont des objectifs privés: la part des déplacements professionnels n'est que de 8%. En moyenne, un voyage d'une journée couvre une distance de 136 km (aller et retour, avec les distances sur place). Au total, plus de 1500 km sont parcourus par personne et par an par la population suisse dans le cadre de voyages d'une journée.

La fréquence et les distances des voyages d'une journée des membres des ménages augmentent fortement avec les revenus des ménages. Les membres des ménages dont les revenus dépassent 12'000 Fr. par mois

effectuent plus du double de voyages d'une journée (15 par an) par rapport aux ménages dont les revenus sont inférieurs à 4000 Fr. La distance totale annuelle parcourue est aussi 2,5 fois plus élevée (environ 2200 km contre près de 800 km). La majorité des voyages d'une journée sont effectués par les 25–44 ans, qui parcourent aussi les plus grandes distances.

La plupart des voyages d'une journée dont la destination se trouve en Suisse sont effectués pour des motifs de loisirs (83%). La part des autres raisons privées est d'un peu moins de 8%, proche de celle des déplacements professionnels. Les principaux motifs de loisirs pour les déplacements sur le territoire national sont les visites aux amis ou à la famille (près de 34% de tous les voyages d'une journée pour des motifs de loisirs).

T9.1.1 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)**
Âge				
6 à 17 ans	11,7	0,4	1 232	105
18 à 24 ans	10,7	5,3	1 571	147
25 à 44 ans	13,2	11,3	1 826	138
45 à 64 ans	11,4	12,5	1 651	145
65 à 79 ans	9,4	2,5	1 306	140
80 ans et plus	4,9	0,5	589	120
Sexe				
Hommes	11,6	11,7	1 690	146
Femmes	11,1	5,1	1 397	126
Revenu mensuel du ménage				
Jusqu'à 4 000 Fr. inclus	6,9	3,0	810	117
De 4 001 à 8 000 Fr.	11,2	6,1	1 518	135
De 8 001 à 12 000 Fr.	14,9	11,0	1 996	134
Plus de 12 000 Fr.	15,1	13,9	2 227	147
Structure du territoire (commune de domicile)				
Communes-centres d'agglomération	11,3	8,4	1 550	138
Autres communes d'agglomération	11,3	9,0	1 599	141
Villes isolées	13,6	15,1	2 059	151
Communes rurales	11,4	7,2	1 408	124
Total	11,3	8,4	1 541	136

* Base: 18 803 personnes cible avec indication valable de la distance des voyages d'une journée

** Base: 7 768 voyages d'une journée avec indication valable de la distance

T9.1.2 Voyages d'une journée selon le motif et la destination (en %)

Motif	Destination		Total
	Suisse	Etranger	
Loisirs	83,4	88,8	83,9
Dont activités (en % du total des loisirs)			
Visites	33,9	24,4	33,1
Sport	12,9	7,1	12,4
Circuit touristique	0,4	1,4	0,5
Activités extérieures non sportives	13,3	7,4	12,8
Culture	9,2	7,7	9,1
Restaurant	3,0	4,0	3,1
Vacances	18,3	27,2	19,1
Traitement médical	1,2	0,6	1,2
Religion (église, cimetière, pèlerinage)	0,9	0,4	0,9
Accompagnement	0,5	1,9	0,6
Shopping	6,2	17,8	7,2
Déplacement professionnel	8,5	8,2	8,5
Autres	8,1	3,0	7,7

Base: 7805 voyages sélectionnés d'une journée avec indication valable du motif et de la destination

Un peu moins des deux tiers des voyages d'une journée (65%) sont effectués en TIM, 28% en TP. Ces derniers gagnent du terrain, avec un éloignement de plus en plus grand (33% pour les voyages de plus de 100 km).

T9.1.3 Moyen de transport principal pour les voyages d'une journée (en %)

Moyen de transport principal	Distance du voyage d'une journée			Total
	<=50 km	51-100 km	>100 km	
MD	12,1	1,9	0,4	4,5
TIM	62,7	71,6	62,7	64,8
TP	23,0	24,5	33,1	27,8
Autres	2,3	2,0	3,8	2,9

Base: 7768 voyages sélectionnés d'une journée avec indication valable de la distance

Les personnes voyageant en TIM justifient principalement ce choix par le confort (30%), la brièveté du temps de trajet (28%) et un manque d'accessibilité de la destination en TP (17%). 30% des utilisateurs des TP n'avaient pas d'autre choix.

T9.1.4 Raisons du choix du moyen de transport pour les voyages d'une journée (en %)

	Moyen de transport choisi		
	MD*	TIM**	TP***
Manque d'alternatives	11,0	11,9	29,4
Temps de trajet	n.e	27,6	12,0
Coût	0,4	8,0	5,7
Plaisir de voyager	28,3	3,2	9,4
Transport de bagages, objets encombrants	n.e	13,0	0,4
Disponibilité d'une place de stationnement au lieu de destination	0,5	0,6	5,6
Motivations écologiques	5,7	n.e	6,4
Raisons de santé	28,4	1,1	0,6
Confort	n.e	29,9	17,4
Possession d'un abonnement	n.e	n.e	18,0
Voiture ou motocycle à disposition	n.e	10,6	n.e
Bonne offre TP	n.e	17,1	12,9
Autres	45,2	16,7	23,1

* Base: 337 voyages sélectionnés d'une journée en mobilité douce

** Base: 4902 voyages sélectionnés d'une journée en transport individuel motorisé

*** Base: 2293 voyages sélectionnés d'une journée en transports publics
Comptages multiples possibles; n.e.: non enquêté

9.2 Voyages avec nuitées

2,4 voyages avec nuitées sont effectués en moyenne par personne et par an au sein de la population suisse à partir de 6 ans. Cela représente un total de plus de 5100 km par personne et par an, soit plus du triple de la distance totale effectuée pour les voyages d'une journée. 88% des voyages avec nuitées sont effectués à des fins privées et 12% à des fins professionnelles.

On constate pour les voyages avec nuitées les mêmes différences socio-économiques que pour les voyages d'une journée: le plus grand nombre de voyages est effectué par la tranche d'âge entre 25 et 44 ans (3,1 voyages par an) et les plus longues distances sont aussi parcourues par eux (environ 7170 km par personne). A partir de 65 ans, la baisse de la fréquence des voyages avec nuitées est plus forte que pour les voyages d'une journée. L'incidence du niveau de revenu du ménage est particulièrement marquée pour les voyages avec nuitées: les membres des ménages dont le revenu dépasse 12'000 francs effectuent 4,3 voyages par an, soit 3,5 fois le nombre de voyages effectués par les membres des ménages gagnant moins de 4000 francs. La distance totale est même quatre fois plus élevée (environ 10'100 km par personne et par an pour les membres des ménages de la catégorie de revenus la plus élevée). Pour une fréquence de voyages à peu près iden-

tique, les hommes parcourent des distances plus longues que les femmes. En outre, les habitants des communes-centres d'agglomération et des villes isolées voyagent souvent et loin.

Le nombre des voyages à l'étranger (57%) dépasse légèrement celui des voyages en Suisse (43%). Les voyages à l'étranger ont comme principales destinations des pays limitrophes (un bon tiers des voyages avec nuitées); les

T9.2.2 Destination des voyages avec nuitées selon le motif (en %)

Destination du voyage	Motif du voyage			Total
	Loisirs	Professionnel	Autre	
Grandes régions				
Région lémanique	10,1	7,0	10,1	9,8
Espace Mittelland	8,2	9,1	12,5	8,6
Suisse du nord-ouest	2,0	2,0	5,6	2,2
Zurich	1,9	6,8	6,4	2,8
Suisse orientale	11,6	5,4	13,2	10,9
Suisse centrale	3,4	4,4	9,7	3,9
Tessin	4,6	3,6	3,3	4,4
Total Suisse	41,9	38,2	60,7	42,6
<hr/>				
Pays limitrophes	34,0	36,7	25,5	33,9
Autre UE	12,6	14,8	7,6	12,6
Autre Europe	2,7	0,6	0,5	2,3
Amérique du Nord	1,9	2,6	0,6	1,9
Reste du monde	6,9	7,1	5,0	6,8
Total étranger	58,1	61,8	39,3	57,4

Base: 13 220 voyages avec nuitées avec indication valable du motif et de la destination

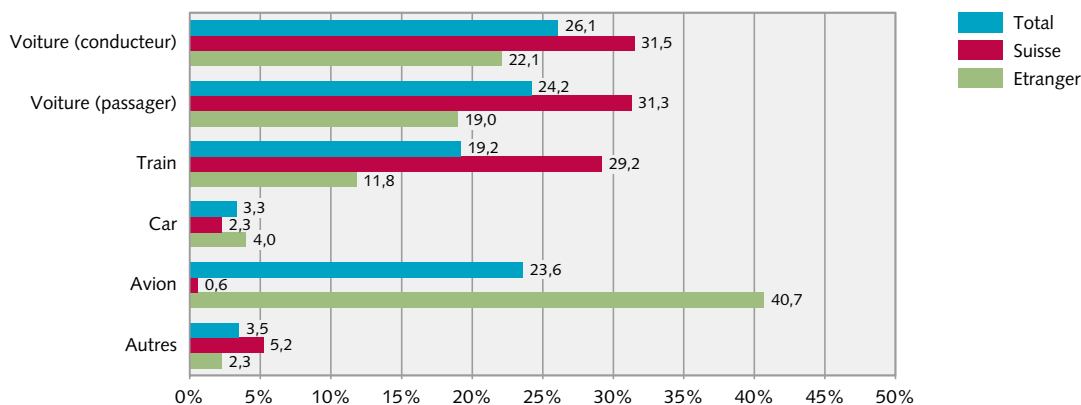
T9.2.1 Fréquence et distance des voyages avec nuitées

	Nombre de voyages avec nuitées par an	Dont voyages d'affaires (en %)	Distance totale par an (en km)	Au moins un voyage ces quatre derniers mois (en %)
Âge				
6 à 17 ans	2,6	0,4	3 883,6	54,8
18 à 24 ans	2,3	5,0	5 439,7	47,6
25 à 44 ans	3,1	16,8	7 169,4	54,2
45 à 64 ans	2,4	15,5	5 014,9	47,9
65 à 79 ans	1,6	4,5	3 374,6	37,2
80 ans et plus	0,7	1,7	1 080,6	17,1
Sexe				
Hommes	2,5	17,7	5 484,7	47,6
Femmes	2,4	5,9	4 803,8	47,9
Revenu mensuel du ménage				
Jusqu'à 4 000 Fr. inclus	1,2	4,6	2 405,9	28,8
De 4 001 à 8 000 Fr.	2,1	6,7	4 334,1	45,6
De 8 001 à 12 000 Fr.	3,2	13,1	6 402,7	60,1
Plus de 12 000 Fr.	4,3	20,9	10 117,0	67,1
Ne sait pas/aucune indication	1,8	9,9	3 945,7	39,1
Structure du territoire (commune de domicile)				
Communes-centres d'agglomération	2,6	13,1	6 101,2	47,8
Autres communes d'agglomération	2,5	11,6	5 418,0	49,1
Villes isolées	2,6	12,9	6 191,3	53,8
Communes rurales	2,1	10,4	3 559,4	45,1
Total	2,4	11,8	5 138,9	47,8

Base: 18 855 personnes cible avec indication valable de la distance des voyages avec nuitées

Choix du moyen de transport pour les voyages avec nuitées (en %)

G 9.2.1



Base: 13 216 voyages avec nuitées, avec indication valable du moyen de transport principal et de la destination

© OFS/ARE

autres pays suivent, avec un net écart. Les régions suisses sont aussi des destinations prisées par la population: la Suisse orientale (11%), la Région lémanique (10%) et l'Espace Mittelland (9%). A l'étranger, les destinations de vacances et celles des voyages d'affaires sont à peu près identiques.

La voiture est le principal moyen de transport pour les voyages dont la destination se trouve en Suisse (63% des personnes voyageant en tant que conducteur ou passager). Le train représente 29%. Pour les voyages à l'étranger, la part de la voiture se réduit à 41% et celle du train à seulement 12% au profit de l'avion, qui concerne 41% des voyages réalisés à l'étranger.

9.3 Voyages en avion

L'Europe de l'Ouest est la principale destination des voyages en avion (49% de tous les voyages en avion), suivie de l'Europe du sud-est, avec 12%. Proportionnellement, les destinations en Europe de l'Ouest sont plus fréquentes pour les voyages d'affaires (61%) que pour ceux à des fins de loisirs (46%). L'Europe du sud-est est en revanche essentiellement une destination de loisirs et de vacances tout comme l'Afrique et le Moyen-Orient, qui représentent 11% de toutes les destinations des voyages en avion. L'Amérique du Nord (8%) et l'Asie (6%) sont aussi des destinations importantes pour les voyages en avion.

T9.3.1 Destinations principales des voyages en avion (en %)

Destination du voyage en avion	Motif du voyage			Total
	Loisirs	Professionnel	Autres	
Suisse	0,7	1,8	1,3	1,0
Europe de l'Ouest	46,2	60,6	55,9	49,2
Scandinavie	3,3	3,6	2,1	3,3
Europe de l'Est	2,5	3,1	0,0	2,5
Europe du sud-est	14,3	5,8	5,8	12,4
CEI	0,5	2,2	0,5	0,8
Afrique et Moyen-Orient	12,2	5,5	18,4	11,2
Asie	5,3	7,9	4,4	5,8
Australie	0,5	0,6	3,3	0,6
Amérique du Nord	8,3	7,0	4,4	7,9
Caraïbes	3,1	0,7	1,5	2,6
Amérique du Sud	3,1	1,2	2,5	2,7

Base: 3058 voyages en avion avec indication valable du motif et de la destination

Le jour de l'interview, 15% des sondés avaient effectué un voyage en avion au cours des quatre derniers mois. On ne constate là aucune différence entre les sexes, mais d'importants écarts entre les différents groupes socio-économiques: parmi les membres des ménages vivant avec un revenu inférieur ou égal à 4000 francs, seulement 7% avaient effectué un voyage en avion dans les 4 mois précédant l'enquête. Cette proportion était plus de 4 fois plus élevée (30%) chez les membres des ménages aux revenus les plus hauts. 8% avaient même effectué plus d'un voyage en avion durant la période sur laquelle portait l'enquête.

Les salariés membres de la direction (28% avec au moins un voyage en avion) et ceux ayant du personnel sous leurs ordres (21%) voyagent particulièrement souvent. Les personnes entre 25 et 44 ans prennent aussi plus souvent l'avion que la moyenne (20%). Les groupes de personnes ci-après prennent rarement l'avion: les personnes à partir de 80 ans, les membres de la famille travaillant dans l'entreprise familiale, les apprentis et les personnes non actives.

T9.3.2 Voyages en avion au cours des 4 derniers mois (en %)

	Nombre de voyages			
	Aucun	1	2	3
Âge*				
6 à 17 ans	87,3	11,9	0,7	0,1
18 à 24 ans	82,1	14,2	2,6	1,1
25 à 44 ans	79,6	15,9	3,4	1,1
45 à 64 ans	85,5	12,2	1,7	0,5
65 à 79 ans	90,7	7,9	1,2	0,1
80 ans et plus	97,2	2,4	0,2	0,2
Sexe*				
Hommes	84,2	12,6	2,3	0,9
Femmes	85,6	12,3	1,7	0,4
Revenu mensuel du ménage*				
Jusqu'à 4 000 Fr. inclus	93,0	6,3	0,5	0,1
De 4 001 à 8 000 Fr.	87,6	10,9	1,1	0,4
De 8 001 à 12 000 Fr.	82,0	14,8	2,3	0,8
Plus de 12 000 Fr.	70,2	21,8	5,9	2,2
Ne sait pas/aucune indication	87,3	10,7	1,8	0,2
Situation professionnelle**				
Indépendant avec salariés	78,9	15,5	4,1	1,6
Indépendant sans salariés	85,7	10,1	2,2	1,9
Collaborateur familial	90,8	8,4	0,3	0,5
Salarié membre de la direction	72,3	21,7	4,5	1,5
Salarié avec personnel sous ses ordres	78,9	15,4	4,2	1,5
Salarié sans personnel sous ses ordres	82,6	14,4	2,4	0,6
Apprenti	89,5	9,4	0,3	0,8
Chômeur	83,6	14,0	1,7	0,6
Personnes non actives	89,9	9,0	1,0	0,2
Total*	84,5	12,6	2,2	0,7

* Base: 18 855 personnes cible

** Base: 17 329 personnes cible à partir de 15 ans

Près de huit voyages en avion sur dix sont effectués pour des raisons privées: la plupart d'entre eux sont des voyages liés aux vacances (58% des voyages effectués en avion). La part des voyages d'affaires est de 19%.

La plupart du temps, le trajet vers l'aéroport est effectué en transports publics (43% de tous les déplacements). La forte proportion en train reflète la bonne desserte ferroviaire des aéroports nationaux.

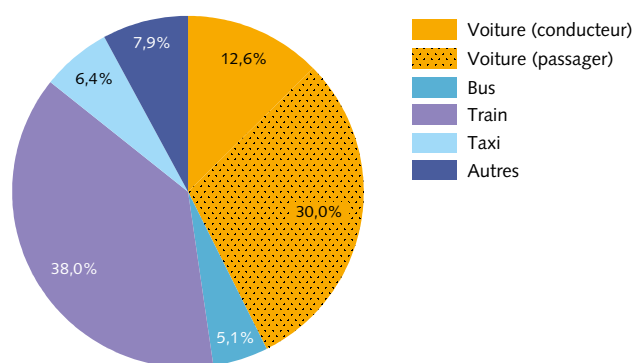
T9.3.3 Motif des voyages en avion (en %)

	Proportion
Voyages d'ordre privé	77,8
<i>Dont vacances</i>	57,7
<i>Autres voyages d'ordre privé</i>	20,1
Voyages d'affaires	18,7
Autres	3,5

Base: 3058 voyages en avion avec indication valable du motif

Moyen de transport principal pour se rendre à l'aéroport (en %)

G 9.3.1



Base: 3062 voyages en avion avec nuitées

© OFS/ARE

10 Mobilité annuelle

10.1 Distances

Quelles sont les distances parcourues par la population suisse, si l'on intègre, en plus de la mobilité au quotidien, les voyages d'une journée et les voyages avec nuitées? Pour la première fois dans le microrecensement de 2005, la mobilité occasionnelle était analysée séparément. Cette expérience a été répétée dans le MRMT 2010. Une partie des sondés a été interrogée sur les voyages avec nuitées et sur les voyages d'une journée réalisés (voir le chapitre 9).

Ces indications, combinées à celles sur la mobilité au quotidien, permettent d'estimer la mobilité annuelle. Sont distinguées, pour cela, les distances parcourues sur le territoire national de celles parcourues à l'étranger. La méthode de calcul est expliquée dans le glossaire.

Il faut tenir compte des différences entre les méthodes d'enquête: alors que la mobilité au quotidien a été analysée sur la base des étapes, pour les voyages, seul le moyen de transport principal a été récolté.

T 10.1.1 Mobilité annuelle par personne (en km/an)

	Mobilité au quotidien*		Mobilité occasionnelle						Mobilité annuelle	
	En Suisse	En Suisse et à l'étranger	Voyages d'une journée**		Voyages avec nuitées***		Total		En Suisse	En Suisse et à l'étranger
			En Suisse	En Suisse et à l'étranger	En Suisse	En Suisse et à l'étranger	En Suisse	En Suisse et à l'étranger		
Distances selon le moyen de transport principal										
A pied	471,7	476,8	6,2	6,2	0,3	0,5	6,5	6,7	478,2	483,5
Vélo	257,4	258,5	8,1	9,9	1,2	2,4	9,3	12,3	266,7	270,8
Cyclomoteur	15,6	15,1	0,9	1,4	0,0	0,0	0,9	1,4	16,5	16,6
Motocycle et motocycle léger	144,0	157,8	16,1	18,6	4,9	14,7	20,9	33,3	164,9	191,1
Voiture	7 594,6	8 078,0	800,7	941,4	320,2	937,9	1 120,9	1 879,4	8 715,5	9 957,4
Train	2 414,4	2 486,6	440,9	461,4	120,8	282,1	561,7	743,5	2 976,1	3 230,1
Car postal	39,1	40,1	2,9	3,6	0,3	0,3	3,2	3,9	42,3	44,0
Tram/bus	511,3	521,4	11,1	11,5	4,4	15,7	15,4	27,2	526,8	548,6
Avion	77,6	1473,2	0,8	35,6	5,6	3 729,0	6,5	3 764,6	84,1	5 237,8
Autres moyens de transport	283,3	296,7	42,1	51,0	28,8	156,2	70,9	207,3	354,2	503,9
Distances selon le moyen de transport principal (agrégation)										
MD	729,1	735,2	14,2	16,1	1,6	2,9	15,8	19,0	744,9	754,3
TIM	7 754,2	8 251,0	817,7	961,5	325,0	952,6	1 142,7	1 914,1	8 896,9	10 165,1
TP	2 964,9	3 048,1	454,9	476,5	125,4	298,1	580,3	774,6	3 545,2	3 822,7
Avion	77,6	1473,2	0,8	35,6	5,6	3 729,0	6,5	3 764,6	84,1	5 237,8
Autres	283,3	296,7	42,1	51,0	28,8	156,2	70,9	207,3	354,2	503,9
Distances selon le motif										
Travail	3 255,1	3 426,4	-	-	-	-	-	-	3 255,1	3 426,4
Formation	717,5	729,5	-	-	-	-	-	-	717,5	729,5
Achats	1 708,7	2 094,1	-	-	-	-	-	-	1 708,7	2 094,1
Activité prof., voyage de service	788,0	923,3	163,3	211,6	51,7	649,7	215,0	861,3	1 003,0	1 784,6
Loisirs	4 666,4	5 504,9	1 056,2	1 201,6	406,9	4 301,1	1 463,2	5 502,7	6 129,6	11 007,6
Services et accompagnement	643,7	683,4	-	-	-	-	-	-	643,7	683,4
Autres	29,6	442,5	110,2	127,6	27,9	188,1	138,1	315,7	167,7	758,2
Total	11 809,1	13 804,3	1 329,7	1 540,8	486,5	5 138,9	1 816,2	6 679,6	13 625,3	20 483,9

* Base: 62 868 personnes cible

** Base: 18 803 personnes cible interrogées sur le module «Voyages d'une journée», avec indication valable des distances

*** Base: 18 855 personnes cible interrogées sur le module «Voyages avec nuitées», avec indication valable des distances

En 2010, l'ensemble des distances parcourues par personne (population à partir de 6 ans) en Suisse et à l'étranger était d'environ 20'500 km. Plus de 1500 km l'ont été dans le cadre de voyages d'une journée et près de 5100 km lors de voyages avec nuitées. La plus grande partie des distances parcourues (environ 13'800 km) l'a été dans le cadre de la mobilité au quotidien, pour des déplacements effectués dans l'environnement familial des personnes.

Les distances de la mobilité au quotidien et des voyages d'une journée sont principalement parcourues en Suisse (86% dans les deux cas). En revanche, 91% des distances parcourues dans le cadre des voyages avec nuitées le sont à l'étranger, surtout en avion, moyen de transport couvrant le plus de distances dans ce domaine.

10.2 Répartition par moyen de transport et motif

Comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent, la majorité des distances parcourues en Suisse et à l'étranger le sont dans le cadre de la mobilité au quotidien (67%). Celle-ci représente même 87% des distances parcourues sur le territoire national, le reste concernant les voyages d'une journée ou les voyages avec nuitées en Suisse.

Pour tous les moyens de transport de la MD, du TIM et des TP, la majorité des distances sont aussi parcourues dans le cadre de la mobilité au quotidien, principalement sur le territoire national.

Plus des trois quarts des distances de la mobilité au quotidien en Suisse le sont pour les loisirs, à peine un quart concerne les voyages d'une journée ou les voyages

T 10.2.1 Répartition des distances annuelles par personne (en %)

	En Suisse				En Suisse et à l'étranger.			
	Mobilité au quotidien*	Mobilité occasionnelle		Total	Mobilité au quotidien*	Mobilité occasionnelle		Total
		Voyages d'une journée**	Voyages avec nuitées***			Voyages d'une journée****	Voyages avec nuitées***	
Distances selon le moyen de transport principal:								
A pied	98,6	1,3	0,1	1,4	98,6	1,3	0,1	1,4
Vélo	96,5	3,0	0,5	3,5	95,4	3,7	0,9	4,6
Cyclomoteur	94,4	5,6	0,0	5,6	91,3	8,7	0,0	8,7
Motocycle et motocycle léger	87,3	9,7	3,0	12,7	82,6	9,7	7,7	17,4
Voiture	87,1	9,2	3,7	12,9	81,1	9,5	9,4	18,9
Train	81,1	14,8	4,1	18,9	77,0	14,3	8,7	23,0
Car postal	92,4	6,9	0,6	7,6	91,1	8,3	0,6	8,9
Tram/bus	97,1	2,1	0,8	2,9	95,0	2,1	2,9	5,0
Avion	92,3	1,0	6,7	7,7	28,1	0,7	71,2	71,9
Autres moyens de transport	80,0	11,9	8,1	20,0	58,9	10,1	31,0	41,1
Distances selon le moyen de transport principal (agrégation)								
MD	97,9	1,9	0,2	2,1	97,5	2,1	0,4	2,5
TIM	87,2	9,2	3,7	12,8	81,2	9,5	9,4	18,8
TP	83,6	12,8	3,5	16,4	79,7	12,5	7,8	20,3
Avion	92,3	1,0	6,7	7,7	28,1	0,7	71,2	71,9
Autres	80,0	11,9	8,1	20,0	58,9	10,1	31,0	41,1
Distances selon le motif								
Travail	100,0	-	-	-	100,0	-	-	-
Formation	100,0	-	-	-	100,0	-	-	-
Achats	100,0	-	-	-	100,0	-	-	-
Activité prof., voyage de service	78,6	16,3	5,2	21,4	51,7	11,9	36,4	48,3
Loisirs	76,1	17,2	6,6	23,9	50,0	10,9	39,1	50,0
Services et accompagnement	100,0	-	-	-	100,0	-	-	-
Autres	17,6	65,7	16,6	82,4	58,4	16,8	24,8	41,6
Répartition totale des distances	86,7	9,8	3,6	13,3	67,4	7,5	25,1	32,6

* Base: 62 868 personnes cible

** Base: 18 803 personnes cible interrogées sur le module «Voyages d'une journée», avec indication valable des distances

*** Base: 18 855 personnes cible interrogées sur le module «Voyages avec nuitées», avec indication valable des distances

avec nuitées. Si, pour les déplacements liés aux loisirs, on tient compte aussi des trajets à l'étranger, la mobilité occasionnelle (voyages d'un jour et voyages avec nuitées) représente la moitié de la distance annuelle totale, l'autre moitié des kilomètres effectués pour les loisirs a lieu dans le cadre de la mobilité au quotidien.

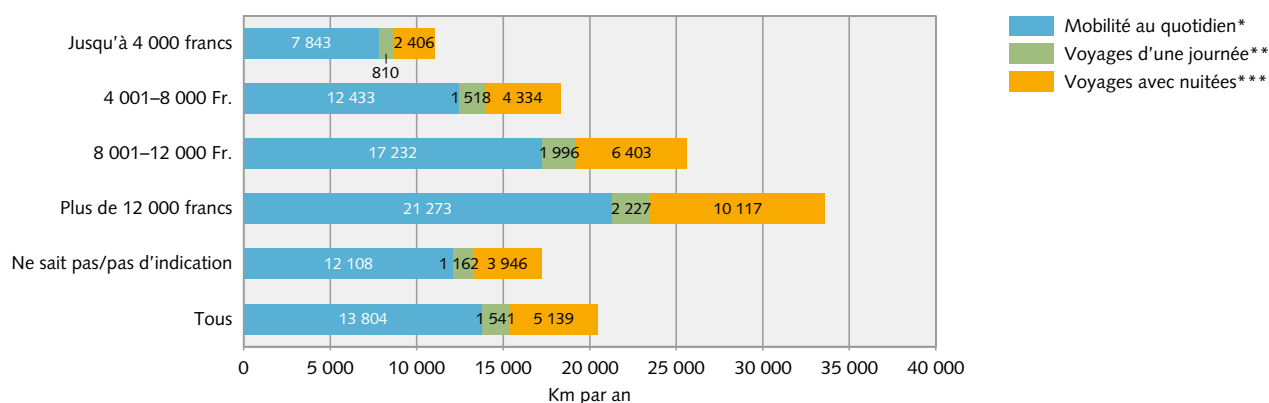
En ce qui concerne les déplacements professionnels et les voyages de service, 52% des distances parcourues en Suisse et à l'étranger le sont dans le cadre de la mobilité au quotidien. Le reste concerne les voyages professionnels avec ou sans nuitées.

10.3 Mobilité annuelle des principaux groupes de population

Les personnes vivant dans les ménages avec les plus hauts revenus parcourent les distances les plus longues, que ce soit dans le cadre de la mobilité au quotidien ou de la mobilité occasionnelle. Parallèlement, la part de la mobilité au quotidien dans la distance totale parcourue par les membres de ces ménages diminue: pour les personnes appartenant à un ménage dont le revenu est supérieur à 12'000 francs, 63% seulement de la distance totale concerne la mobilité au quotidien, contre 71% pour les membres des ménages dont le revenu est inférieur ou égal à 4000 francs.

Les hommes parcourent environ 7000 km de plus que les femmes par an. Cette différence est essentiellement due à la mobilité au quotidien, expliquant environ 75% de l'écart total. En revanche, les différences concernant les voyages d'une journée et les voyages avec nuitées sont assez faibles.

Mobilité annuelle par personne selon le revenu du ménage (en km/an) G 10.3.1



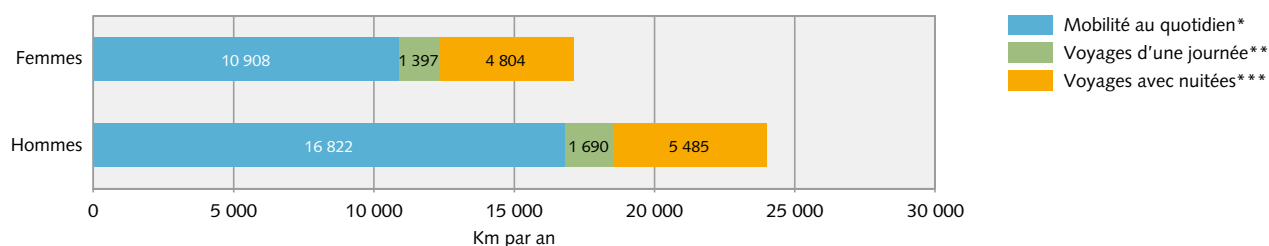
* Base: 62 868 personnes cible

** Base: 18 803 personnes cible interrogées sur le module «Voyages d'une journée», avec indication valable des distances

*** Base: 18 855 personnes cible interrogées sur le module «Voyages avec nuitées», avec indication valable des distances

© OFS/ARE

Mobilité annuelle par personne selon le sexe (en km/an) G 10.3.2



* Base: 62 868 personnes cible

** Base: 18 803 personnes cible interrogées sur le module «Voyages d'une journée», avec indication valable des distances

*** Base: 18 855 personnes cible interrogées sur le module «Voyages avec nuitées», avec indication valable des distances

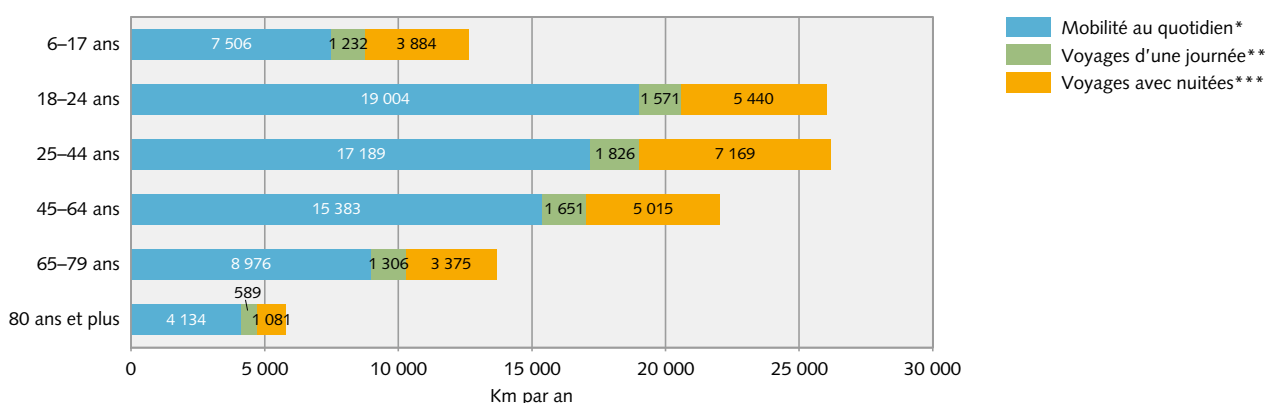
© OFS/ARE

Différents facteurs contribuent à cette importante différence entre hommes et femmes concernant la mobilité au quotidien: la proportion plus importante de femmes non mobiles, ainsi que les distances journalières plus courtes effectuées par les femmes dans les déplacements pour le travail, les loisirs, les déplacements professionnels et les voyages de service, notamment pour celles entre 25 et 64 ans.

Les distances annuelles ne cessent d'augmenter, en partant du groupe des enfants et des adolescents, pour atteindre un maximum dans la tranche d'âge entre 18 et 44 ans (soit plus de 26'000 km par an). Elle diminue ensuite légèrement pour les 45–64 ans. Mais ce n'est qu'à partir de 65 ans qu'elle retombe à peu près au niveau de celle parcourue par les enfants et les adolescents. Cette distance s'effondre ensuite dans la tranche d'âge des plus de 80 ans. Avec presque 13'700 km par an, les personnes entre 65 et 79 ans parcourent à peine plus de la moitié des distances couvertes par les 25–44 ans. Pour ces deux tranches d'âge, la distance annuelle est répartie de la même façon entre la mobilité au quotidien et la mobilité occasionnelle: cette dernière représente plus du tiers des distances annuelles parcourues, pour les deux groupes.

C'est parmi les 18–24 ans et les seniors de plus de 80 ans que la part de la mobilité au quotidien est la plus forte, tandis que leur mobilité occasionnelle est la plus faible (27%) respectivement (29%).

Mobilité annuelle par personne selon les groupes d'âges (en km/an) G 10.3.3



* Base: 62 868 personnes cible
 ** Base: 18 803 personnes cible interrogées sur le module «Voyages d'une journée», avec indication valable des distances
 *** Base: 18 855 personnes cible interrogées sur le module «Voyages avec nuitées», avec indication valable des distances

11 Opinion sur la politique des transports

11.1 Taxes et utilisation des recettes

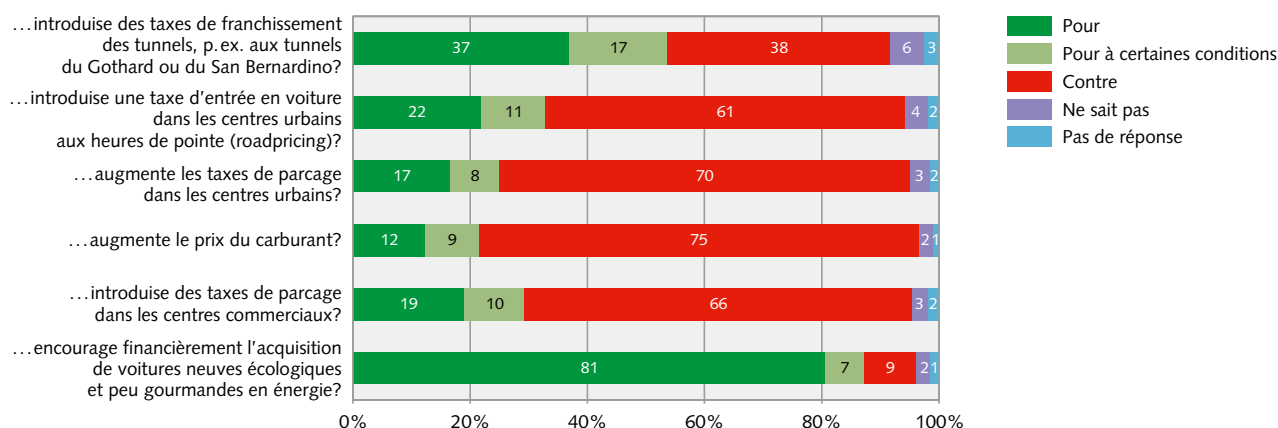
Parmi les spécialistes, les taxes spécifiques au transport sont envisagées comme un moyen d'optimiser l'exploitation des infrastructures et de faire évoluer les transports de façon durable. Dans notre enquête, les personnes interrogées ont plutôt tendance à rejeter ces mesures. Ainsi, une hausse du prix du carburant est rejetée par 75% de la population à partir de 18 ans (seulement 20% ont approuvé cette mesure). L'augmentation du prix du stationnement dans les centres-villes est elle aussi rejetée (70%). Les deux tiers de la population se sont prononcés contre l'introduction d'un stationnement payant dans les centres commerciaux. Le paiement d'une taxe aux heures de pointe à l'entrée des centres-villes (road pricing) a aussi été rejeté par la majorité; mais au total, un tiers de la population est complètement ou partiellement d'accord avec cette mesure (le plus fort taux d'approbation, soit 37%, est enregistré dans les communes-centres d'agglomération et les villes isolées).

La population privilégie les mesures incitatives au détriment des mesures restrictives. L'incitation financière en faveur de nouvelles voitures économes en énergie et moins polluantes recueille le large soutien de 81% de la population.

A quoi faut-il utiliser avant tout les recettes provenant du trafic routier? En réponse à cette question, la proposition d'améliorer les zones piétonnes et les pistes cyclables a rencontré un fort taux d'approbation (90% de la population étaient pour ou pour à certaines conditions, avec 7% seulement contre). L'amélioration du trafic routier rencontre le même enthousiasme (86%), ainsi que les mesures de protection de l'environnement (88%) et l'amélioration de la sécurité routière (87%).

Les taux d'approbation ont fortement augmenté depuis l'année 2000 (dans une moindre mesure depuis 2005).

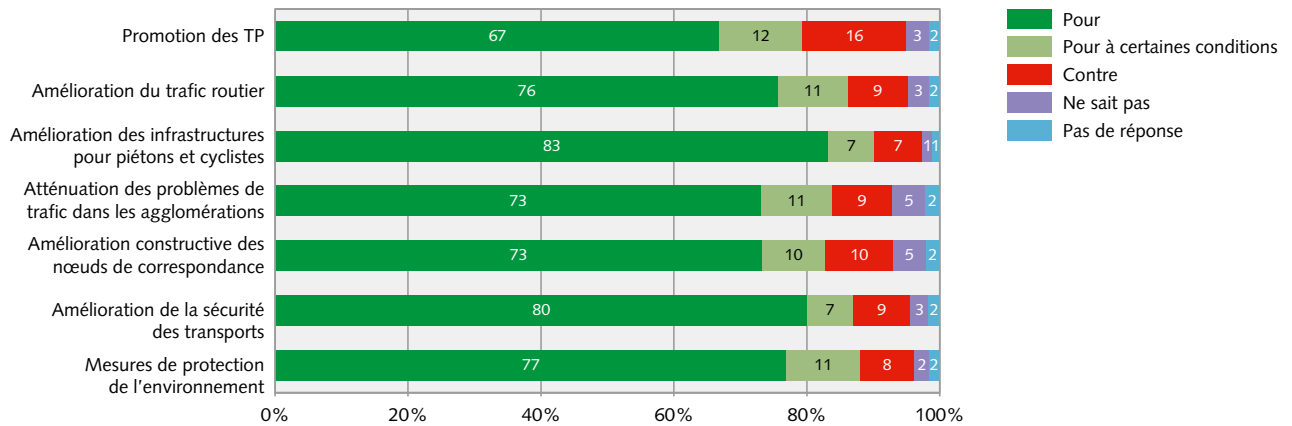
Etes-vous pour, pour à certaines conditions ou contre le fait que l'on... G 11.1.1



Base: 5239 personnes cible à partir de 18 ans interrogées dans le module 3

© OFS/ARE

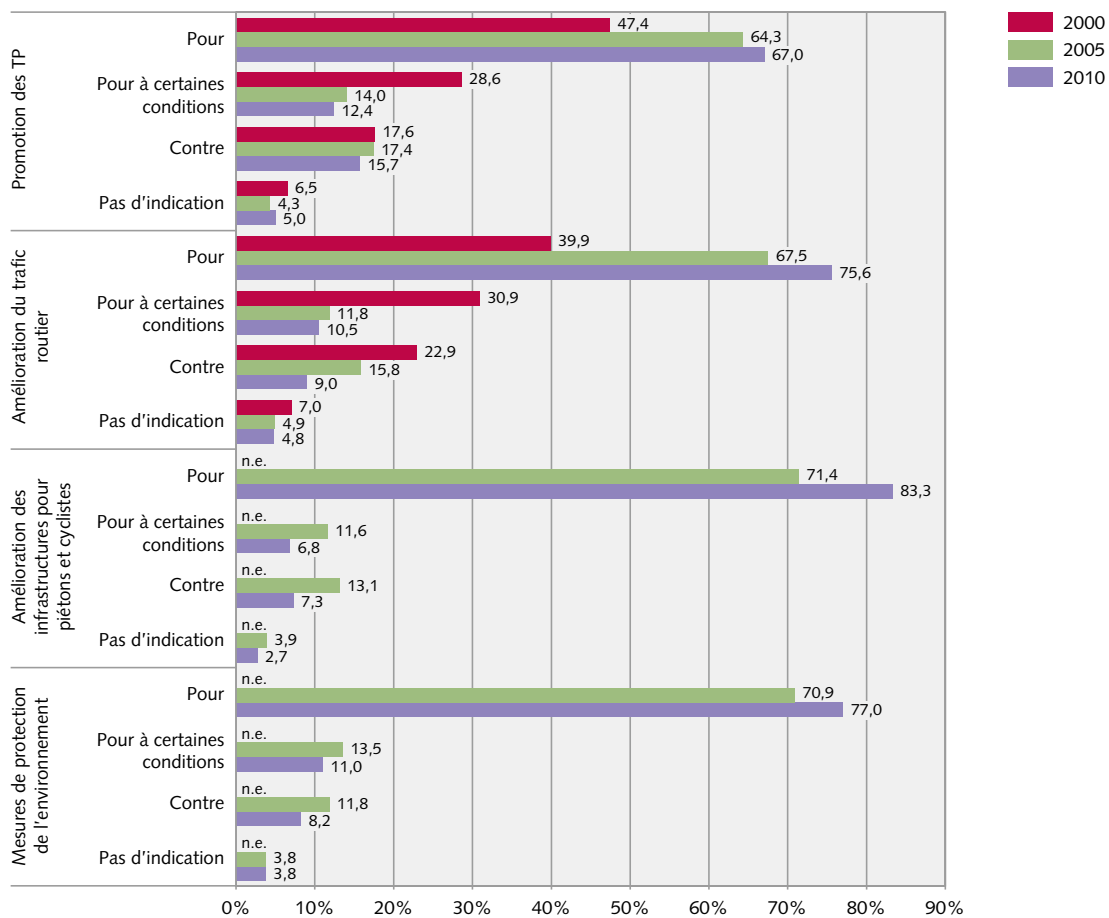
A quoi faut-il utiliser avant tout les recettes provenant du trafic routier? G 11.1.2



Base: 5239 personnes cible à partir de 18 ans interrogées dans le module 3

© OFS/ARE

A quoi faut-il utiliser avant tout les recettes provenant du trafic routier (2000–2010)? G 11.1.3



n.e. = non enquêté

Base 2010: 5239 personnes cible à partir de 18 ans interrogées dans le module 3

© OFS/ARE

11.2 Trafic routier

Le nombre d'heures d'embouteillages a augmenté ces dernières années, pour atteindre un peu moins de 12'000 heures en 2010. La principale raison de cette évolution est la surcharge du réseau routier.¹

Les embouteillages les plus fréquents sont ceux du trafic pendulaire lié au travail ou à la formation. En 2010, 19% des personnes participant au trafic pendulaire ont été bloquées au moins une fois par semaine dans des embouteillages (et même 6% quotidiennement). Les bouchons sont moins fréquents sur les trajets effectués pour faire des achats: 7% seulement des adultes ont été bloqués au moins une fois par semaine par un embouteillage en se déplaçant pour ce motif; et 4% seulement ont été bloqués une fois par semaine par des embouteillages dans le cadre de déplacements liés aux loisirs.

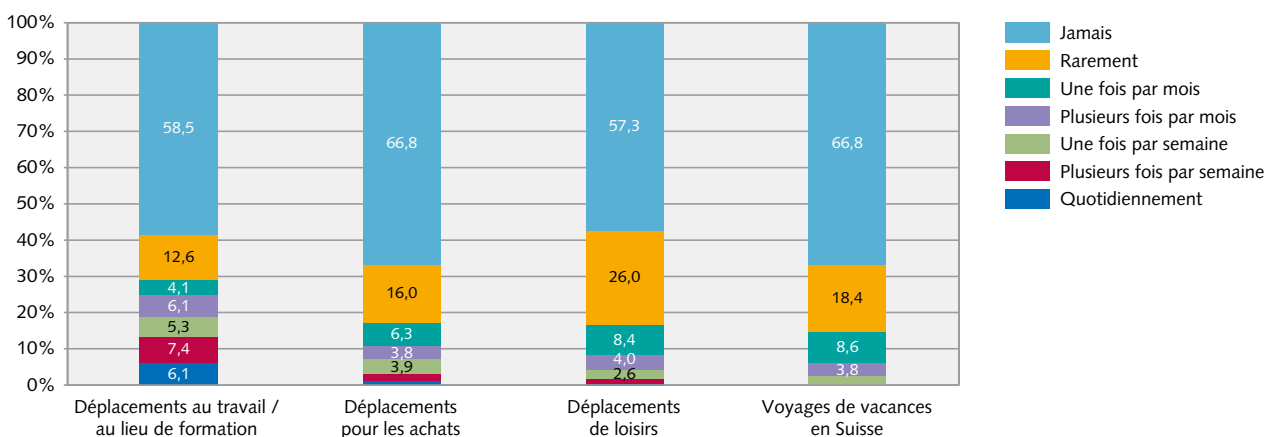
Les embouteillages dépendent du lieu du domicile. Comme on pouvait s'y attendre, les personnes vivant dans une région rurale sont nettement moins souvent bloquées dans les bouchons que celles des villes et des agglomérations. Près d'un tiers de la population affrontent aussi les embouteillages en partant en vacances en Suisse, mais pour plus de la moitié, les bouchons sont rares.

Une partie des personnes prises dans les embouteillages au cours des 12 derniers mois ont développé des stratégies pour éviter les bouchons. Ainsi, un quart de ces personnes empruntent consciemment un autre itinéraire afin d'éviter les embouteillages en allant travailler ou pour se rendre à leurs loisirs. Pour les déplacements liés aux achats, plus d'un tiers des personnes changent leur heure de départ et partent soit plus tôt, soit plus tard. C'est aussi ce qui est pratiqué par près d'un tiers des personnes voyageant pour leurs vacances. En revanche, le choix d'un autre moyen de transport pour éviter les embouteillages n'est envisagé que par moins de 10% d'entre elles, d'autant plus que très peu s'informent de la situation du trafic au moment du départ. Suivant le motif du déplacement, un bon quart à un tiers des automobilistes ne prennent aucune mesure et s'attendent d'emblée à un embouteillage.

Des moyens financiers supplémentaires liés aux taxes sur les transports et censés améliorer le trafic routier devraient être essentiellement utilisés pour les routes principales à l'intérieur des localités ainsi que pour les autoroutes (nettement plus d'un tiers de partisans). Les projets portant sur les routes secondaires remportent peu de soutien en comparaison.

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

G 11.2.1



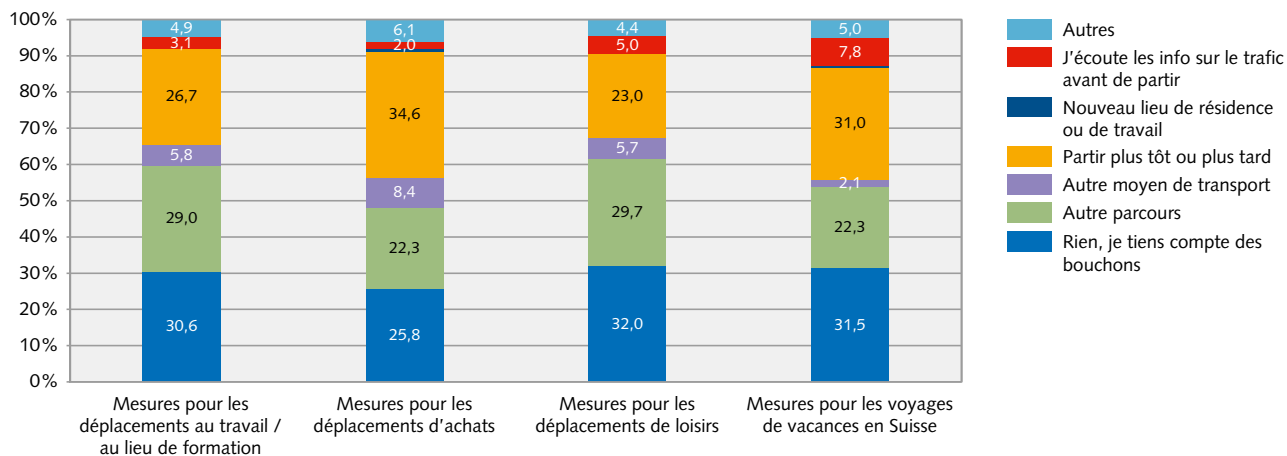
Base: 3859 personnes cible (déplacement pour aller au travail ou au lieu de formation); 3954 personnes cible (déplacements pour les achats); 3948 personnes cible (déplacement pour les loisirs); 3938 personnes cible (voyages de vacances)

© OFS/ARE

¹ OFROU (2011): Trafic et disponibilité des routes nationales. Rapport annuel 2010. Publication de l'Office fédéral des routes.

Que faites-vous généralement pour éviter de vous retrouver dans les bouchons?

G 11.2.2

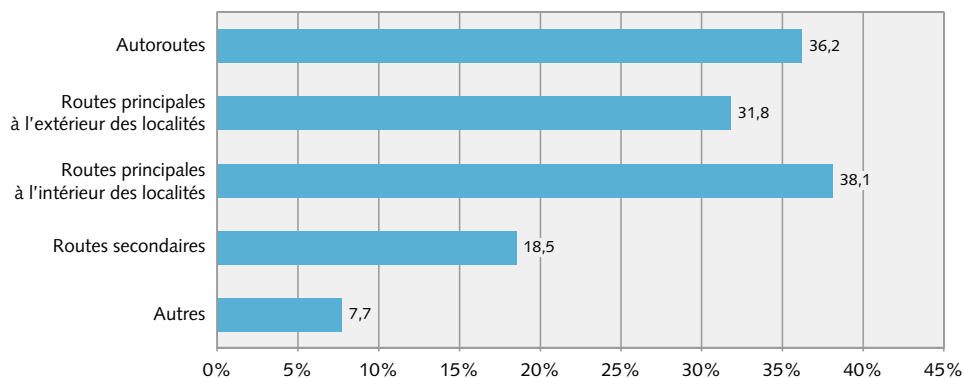


Base: 1029 personnes cible (déplacement pour aller au travail ou au lieu de formation); 654 personnes cible (déplacements pour les achats); 633 personnes cible (déplacement pour les loisirs); 495 personnes cible (voyages de vacances); personnes cible à partir de 18 ans retenues au moins une fois par mois dans un bouchon pour la catégorie de déplacement correspondante.

© OFS/ARE

Dans quels secteurs du trafic routier faudrait-il investir principalement? (taux d'approbation en %, plusieurs mentions possibles)

G 11.2.3



Base: 5239 personnes cible à partir de 18 ans interrogées dans le module 3

© OFS/ARE

11.3 Transports publics

Selon les personnes interrogées, deux mesures principales seraient adaptées pour améliorer l'attractivité des transports publics. Ce sont en premier lieu des prix modiques, soutenus par un peu moins d'un tiers de la population à partir de 18 ans. Ensuite, l'augmentation du nombre de liaisons serait saluée par un bon quart des personnes. Cette dernière mesure est beaucoup plus importante pour la population que la rapidité des liaisons, obtenue par exemple en améliorant encore les infrastructures. Les mesures visant à augmenter le confort rencontrent 10% de soutien et ont donc un certain poids, sans être centrales.

Les optimisations des horaires, comme l'amélioration des correspondances et l'introduction d'un plus grand nombre de liaisons sans correspondance ont aussi une importance notable (respectivement 8% et 7% de soutien dans la population). Dans d'autres domaines, comme l'amélioration du transport des bagages et des vélos ou l'augmentation de la sécurité, la population ne ressent manifestement pas le besoin de mesures particulières.

Il existe différentes possibilités de limiter les engorgements dans les transports publics. On peut envisager d'échelonner les tarifs des transports publics suivant les

horaires, en fonction de la fréquence d'utilisation. 38% des personnes sont d'accord, complètement ou sous certaines conditions, avec cet échelonnement des tarifs des transports publics, tandis que 56% sont contre.

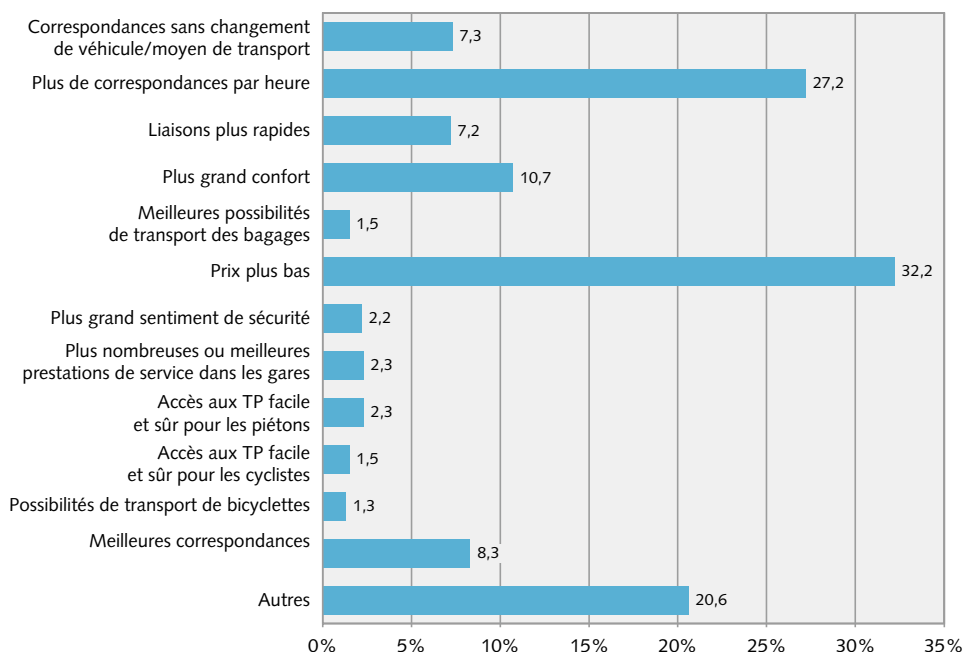
Interrogés sur la forme que devrait prendre cet échelonnement, un peu moins des deux tiers des partisans (64%) préconisent la baisse des tarifs en dehors des heures d'affluence (9% supplémentaires sont d'accord à certaines conditions). Grâce à cette mesure, ceux qui se déplacent seraient motivés pour éviter le plus possible les heures de pointe et s'orienter vers d'autres horaires.

Mais parmi les partisans d'un échelonnement des tarifs des TP, l'introduction de prix plus élevés aux heures de pointes trouve peu de soutien. Ces mesures inciteraient à reporter les déplacements à plus tôt ou à plus tard. Seules 17% des personnes interrogées y sont favorables (9% supplémentaires seraient d'accord à certaines conditions).

Le faible soutien de l'augmentation des tarifs des TP aux heures de pointes se recoupe avec la position de la population sur une mesure similaire pour le trafic routier concernant l'introduction (relativement peu soutenue) d'une taxe pour les voitures entrant dans les centres-villes aux heures de pointe.

Comment rendre les transports publics plus attrayants pour vous?

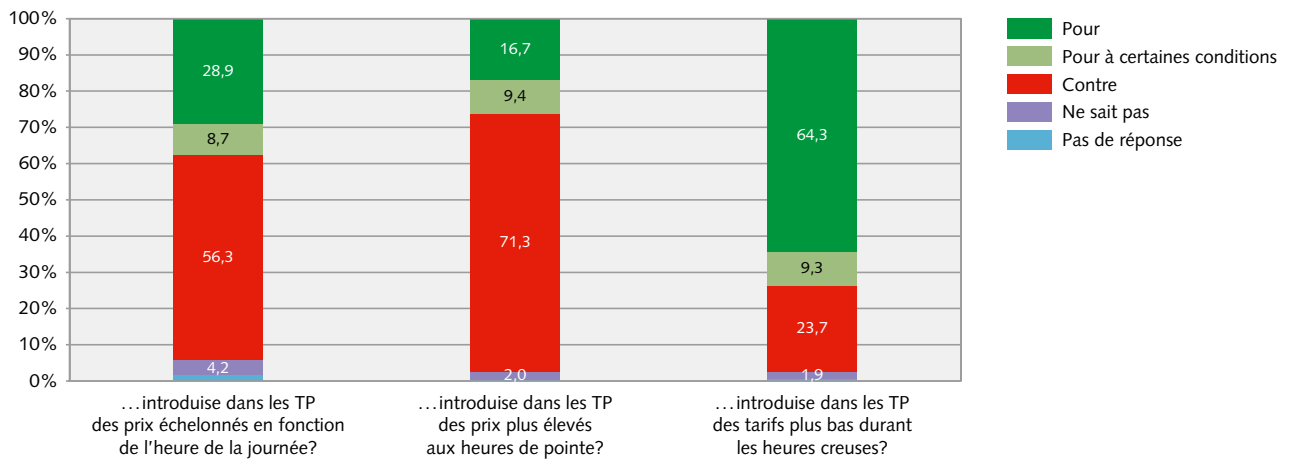
G 11.3.1



Base: 5239 personnes cible à partir de 18 ans interrogées dans le module 3

© OFS/ARE

Etes-vous pour, pour à certaines conditions ou contre le fait que l'on... **G 11.3.2**



Base 1^{re} question: 5239 personnes cible interrogées dans le module 3
 Base 2^e et 3^e question: 1921 personnes cible qui sont soit favorables ou favorables sous certaines conditions à l'introduction de prix différenciés dans les TP

© OFS/ARE

Glossaire

Accessibilité

Pour évaluer l'accessibilité, on prend la durée théorique de voyage entre un point de départ et une destination (p. ex. le centre d'une agglomération), avec un moyen de transport donné, comme indiqué au chap. 7.5. La durée de voyage couvre le temps total du déplacement, du point de départ à la destination, y compris les trajets pour arriver aux moyens de transport, les temps d'attente et de correspondance et les temps de sortie.

Activité de loisirs à l'intérieur, hors domicile

Activité de loisirs exercée dans un autre domicile privé (p. ex. chez un voisin), sans les visites.

Activité non sportive de plein air

Activité exercée en plein air, se distinguant des activités sportives par son faible degré de sollicitation physique (en font partie les promenades, les haltes dans les parcs ou au bord des lacs).

Activité professionnelle et voyage de service

Motif de déplacement comprenant le règlement d'affaires professionnelles hors du lieu de travail (p. ex. réunions, visites de clients) mais pas le trajet pour aller travailler (voir Déplacement pour le travail).

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 fixe les critères correspondants et détermine à nouveau les agglomérations après chaque recensement (continuité de la zone bâtie, forte densité combinée de population et d'emplois, développement démographique supérieur à la moyenne, faible proportion de terres agricoles, interdépendances pendulaires avec la zone centrale).

La définition utilisée se base sur le recensement de la population 2000.

Grande agglomération:

Agglomération avec l'une des 10 villes-centres les plus peuplées selon «Urban Audit» (Zurich, Bâle, Genève, Berne, Lausanne, Winterthour, St-Gall, Lucerne, Lugano, Bienne)

Agglomération moyenne:

Agglomération avec 50'000 à 250'000 habitants sans Winterthour, St-Gall, Lucerne, Lugano, Bienne

Petite agglomération:

Agglomération de moins de 50'000 habitants.

ARE

Office fédéral du développement territorial.

Autres moyens de transport

En l'absence d'une autre indication, on entend sous cette désignation les camions, les autocars, les taxis, les bateaux, les téléphériques, les avions, les appareils apparentés à des véhicules, etc.

Boucle

Un déplacement ou une suite de déplacements qui commence au domicile et se termine au domicile.

CATI

Interview téléphonique assistée par ordinateur (Computer Assisted Telephone Interview).

Centres

Terme utilisé exceptionnellement pour désigner les communes-centres d'agglomération et les villes isolées.

Chiffres arrondis

En principe, tous les chiffres du rapport sont arrondis individuellement vers le haut ou vers le bas, sans tenir compte du total. Les totaux peuvent donc différer parfois de la somme des valeurs individuelles ou être légèrement supérieurs ou inférieurs à 100%.

Circuit

Une boucle ne couvrant qu'un déplacement: commence au domicile et y revient, sans activité supplémentaire ni déplacement complémentaire entre-temps (concerne notamment les promenades ou les circuits touristiques sans objectif intermédiaire).

Classe de qualité de desserte des TP

Niveau de qualité de la desserte d'un lieu en TP, pour le MRMT, par rapport au domicile de la personne interrogée (voir chap. 7.5.). D'après la définition utilisée dans le

MRMT et basée sur la norme SIA 640 290, l'attribution de la classe de qualité de desserte des TP dépend des caractéristiques ci-après: le type de transports publics à l'arrêt/station, la cadence et la distance à parcourir en mètres jusqu'au prochain arrêt.

Commune rurale périphérique

Commune pouvant être atteinte en voiture en 20 minutes ou moins en partant du centre-ville le plus proche. Les communes rurales périphériques sont au nombre de 387 et comptent 278'000 habitants.

Commune rurale périurbaine

Commune dans les environs ou à proximité des agglomérations, et accessibles en 20 min. max. en voiture à partir du centre-ville le plus proche; les communes rurales périurbaines sont au nombre de 1508 et comptent 1,6 million d'habitants.

Commune-centre d'agglomération

Centre d'une agglomération. Il s'agit généralement d'une ville (cf. Agglomération).

Commune-centre d'une agglomération

Voir Commune-centre d'agglomération.

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 en voiture du centre urbain le plus proche; 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, non accessible en TIM (contrairement aux communes rurales périurbaines) et situées hors du Plateau suisse.

Correspondance/changement de moyen de transport

Ce motif d'étape est enregistré à titre indicatif mais, dans l'exploitation des données, il est attribué au motif de l'étape suivante.

Courbe d'intensité

Représentation de l'évolution dans le temps de l'intensité des déplacements, sur une durée déterminée (par exemple la courbe d'intensité pour toute la journée). La courbe permet de montrer à quels moments les personnes mobiles ont effectué leurs déplacements (voir chapitre 3.4). Elle permet donc d'identifier la variation dans le temps de la fréquence du trafic dans une infrastructure ou un lieu donnés (p. ex. les heures d'affluence et les heures creuses).

Cyberdossier

Document électronique concernant le présent rapport, accessible via Internet et contenant des informations plus détaillées.

Cyclomoteur

Les cyclomoteurs ou vélomoteurs sont des véhicules à deux roues motorisés dont la vitesse maximale est limitée à 30 km/h et la cylindrée à 50 cm³. L'âge minimal requis pour la conduite est fixé à 14 ans.

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 la destination est atteinte, ou lorsque le motif change ou encore lorsque la personne reste au même endroit pendant une heure au moins.

Déplacement pour accompagner une personne

Accompagnement d'une personne sans notion de service (p. ex. accompagner ses parents à l'aéroport); c'est un motif de déplacement privé, à la différence des trajets d'accompagnement liés à des activités professionnelles ou à des voyages de service (voir ce terme).

Déplacement pour la formation

Déplacement pour se rendre au lieu de formation et en revenir (trafic pendulaire lié à la formation).

Déplacement pour le travail

Déplacement pour se rendre au travail et en revenir (trafic pendulaire lié au travail).

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 synonymes.

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. chapitre 5.7 et cyberdossier).

Déplacement pour rendre service

Déplacement pour accompagner quelqu'un ou aller le chercher pour des raisons privées (par exemple pour amener un enfant au jardin d'enfants, leçon de conduite privée); ne comprend pas les services d'ordre professionnel (voir Activité professionnelle et voyage de service).

Destination d'un vol

Destination d'un vol au sens de l'aéroport de destination. Dans le MRMT, ces destinations ont été classées par pays et par groupes de pays (voir tableau 9.3.1):

Scandinavie: Finlande, Norvège, Suède

Europe de l'Est: Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Slovaquie;

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 Océanie

Amérique du Sud: y compris les Etats d'Amérique centrale.

Disponibilité de véhicules

Ce terme indique si les personnes interrogées ont un véhicule à disposition, s'ils peuvent en disposer sur demande (après concertation avec les autres membres du ménage) ou s'ils n'en ont pas du tout à disposition.

Distance journalière

Distance moyenne parcourue par personne et par jour (sauf précision contraire, seulement sur le territoire national).

Durée du 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 correspondance (contrairement au temps de trajet).

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.

Géocodage

Attribution d'informations spatiales à un ensemble de données. Dans le MRMT 2010, les coordonnées géographiques ont été attribuées aux éléments suivants: domicile du ménage, point de départ et d'arrivée de chaque étape, donc destination de chaque déplacement, lieux de formation/école, lieux de travail et résidences secondaires.

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).

Grandes villes

Zurich, Bâle, Genève, Berne, Lausanne.

Indice de masse corporelle (IMC)

Indicateur pondéral. L'IMC se calcule à partir du poids en kilos, divisé par la taille au carré. Les valeurs indicatives ci-après sont utilisées pour une classification grossière du poids: déficit pondéral: IMC <18,50; poids normal: IMC 18,50–24,99; surpoids léger à moyen: IMC 25,00–29,99; importante surcharge pondérale: IMC à partir de 30,00.

Intensité des déplacements

Suivant l'unité d'observation, c'est le nombre d'étapes, de déplacements, de voyages d'une journée ou de voyages avec nuitées effectués dans un laps de temps donné (par exemple le jour de référence ou au cours des quatre derniers mois pour les voyages en avion).

Intervalle de confiance

Les résultats des données recueillies le jour de référence comprennent toujours une incertitude, puisqu'ils ne concernent qu'une partie de la population (la population de référence). Cette incertitude statistique peut être déterminée en calculant un intervalle de confiance pour les pourcentages et les valeurs moyennes. Plus la conclusion

de l'échantillon de référence dans la population est incertaine, plus les valeurs limites sont éloignées. Le degré d'incertitude dépend entre autres de la taille de l'échantillon et de la variation des caractéristiques considérées. Exemple: la distance journalière moyenne observée chez les sondés, parmi les personnes de 6–17 ans, est de 23,5 km; d'après le cyberdossier, l'intervalle de confiance est de +/-1,0 km; on peut donc dire avec une probabilité de 90% que la moyenne réelle (que l'on obtiendrait en interrogeant toutes les personnes de 6–17 ans au lieu d'un échantillon) est de 23,5 km +/-1,0 km, soit comprise entre 22,5 km et 24,5 km. Dans le cyberdossier, les intervalles de confiance sont indiqués avec les valeurs moyennes. Voir aussi le chapitre 1.

Jours ouvrables

Du lundi au vendredi.

MD

Mobilité douce.

Mobilité

Changement de lieu d'une personne.

Mobilité annuelle

Distance globale moyenne parcourue en une année 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, 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 effectués 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 domicile le lendemain de son départ. Ainsi, la mobilité annuelle équivaut à la mobilité le jour de référence complétée par les trajets aller des voyages avec nuitées.

La mobilité au quotidien est la mobilité annuelle à laquelle sont retranchés les voyages d'une journée et les 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). Elle concerne l'environnement familier du sondé. Dans les voyages d'une journée et les voyages avec nuitées, par définition la personne interrogée quitte cet environnement.

Mobilité douce (MD)

Déplacements à pied et à vélo (les appareils assimilés à des véhicules sont classés sous «Autres moyens de transport»).

Mobilité le jour de référence

Voir les explications sur la mobilité annuelle.

Mobilité occasionnelle

Voyages d'une journée et voyages avec nuitées (voir Mobilité annuelle).

Motif de déplacement

Les étapes, de même que les déplacements (agrégation d'étapes) ont un motif déterminé. Dans le MRMT, les motifs d'étapes suivants ont été distingués: correspondance/changement de moyen de transport (à titre indicatif), travail, formation, achats, activité professionnelle, voyage de service, loisirs, déplacements pour rendre service, déplacement pour accompagner (seulement des enfants ou d'autres personnes), retour à la maison ou hébergement à l'extérieur (à titre indicatif). Les motifs de déplacement pour les loisirs ont fait l'objet d'une différenciation plus détaillée.

Motocycles

En règle générale, les motocycles légers (autorisés dès l'âge de 16 ans) ont été regroupés dans cette catégorie.

Motocycles légers

Les motocycles légers sont des motocycles dont la vitesse maximale est limitée à 45 km/h et la cylindrée à 50 cm³. L'âge minimal requis pour la conduite est fixé à 16 ans. Ils sont généralement regroupés avec les motocycles dans le présent rapport; la distinction est faite dans le cyberdossier.

Moyen de transport

Dans le MRMT, on 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, téléski), les engins assimilés à des véhicules, etc.

Moyen de transport principal

S'agissant de mobilité le jour de référence, le moyen de transport principal est le premier moyen de transport utilisé dans la liste ci-après: avion, train, car postal, bateau, tram, bus, autres TP, autocar, voiture, camion, taxi, motocycle/motocycle léger, cyclomoteur, vélo, 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.

MRMT

Microrecensement mobilité et transports.

OFS

Office fédéral de la statistique

Personne cible

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).

Personnes mobiles

Personnes qui, le jour de référence, ont entrepris au minimum un déplacement ou qui ont effectué au moins un voyage d'une journée ou un voyage avec nuitées au moment de l'enquête.

Possession de véhicules

Nombre de véhicules par ménage.

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.

Prestation de transport

Egalement mentionnée en tant que prestations du trafic voyageurs dans le MRMT: nombre de kilomètres parcourus par les personnes en un temps donné (par exemple un jour de référence), exprimée en personnes-kilomètres.

Région linguistique

Région définie selon la langue majoritaire de la commune: Suisse alémanique (D-CH), Suisse romande (F-CH), Suisse italophone (I-CH), Suisse romanche (R-CH).

Répartition modale

Répartition des étapes, des déplacements, des temps de trajet et des distances entre les différents moyens de transport ou groupes de moyens de transport (MD, TIM, TP).

Réseau digitalisé

Précision de l'itinéraire emprunté, du point de départ à l'arrivée, à l'aide d'un réseau numérisé et géoréférencé; cela permet entre autres une détermination plus précise des distances couvertes au sein du réseau (voir aussi chap. 1).

Retour à la maison

Ce déplacement est recensé à titre indicatif, mais il est attribué dans le dépouillement au motif du déplacement de l'aller (en cas de combinaison de déplacements, le retour est attribué au motif ayant mobilisé le plus de temps à destination; si les séjours sont d'égale durée, le retour est associé au motif du premier déplacement aller).

Taux d'occupation

Nombre moyen d'occupants (conducteur et passagers) par véhicule.

Taux de mobilité

Part de la population ayant été en déplacement un jour donné.

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 correspondance (contrairement à la durée du déplacement).

TIM

Voir Transport individuel motorisé.

TP

Transports publics.

Trafic pendulaire

Voir Déplacement pour le travail et Déplacement pour la formation.

Transport individuel motorisé (TIM)

Voitures de tourisme (= voitures), motocycles, motos légères 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.

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 (tantôt TP, tantôt TIM), les téléphériques (TP spécifiques) et les avions (tantôt TP, tantôt TIM) ont été attribués, lors du dépouillement, à la catégorie «autres moyens de transport», en raison de leurs propriétés spécifiques ou de la difficulté à les classer de manière claire.

Travail non rémunéré

Travail non professionnel et non payé (bénévolat)

Ville isolée

Ville sans commune périphérique, c'est-à-dire sans agglomération (selon la définition de l'agglomération).

Voiture

Voiture de tourisme.

Voyage avec nuitées

Voyage impliquant au moins une nuit passée hors du domicile (indépendamment de la distance couverte). Les distances des voyages sont enregistrées à partir des distances évaluées par les sondés, sans recours à des réseaux digitalisés. Ces indications se rapportent en outre aux voyages effectués sur une période antérieure, tandis que la mobilité au quotidien est recensée pour un jour de référence précis.

Voyage d'une journée

Voyage de trois heures au minimum (temps de l'aller, du retour et du séjour compris), qui est inhabituel, se termine le même jour par le retour au domicile et a lieu en dehors de l'environnement familial de la personne qui voyage. 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.

Voyage de service

Déplacement faisant partie de la profession (p. ex. chauffeur de taxi, conducteur de camion).

Voyage en avion

Voyage pour lequel le principal moyen de transport utilisé est l'avion.

Zone centrale de l'agglomération

Communes d'une agglomération qui présentent notamment un nombre élevé de postes de travail et d'étroites interdépendances pendulaires avec la commune-centre. La commune-centre appartient elle aussi à la zone centrale.

Programme des publications de l'OFS

En sa qualité de service central de statistique de la Confédération, l'Office fédéral de la statistique (OFS) a pour tâche de rendre les informations statistiques accessibles à un large public.

L'information statistique est diffusée par domaine (cf. verso de la première page de couverture); elle emprunte diverses voies:

Moyen de diffusion

Service de renseignements individuels

L'OFS sur Internet

Communiqués de presse: information rapide concernant les résultats les plus récents

Publications: information approfondie

Données interactives (banques de données, accessibles en ligne)

Contact

032 713 6011

info@bfs.admin.ch

www.statistique.admin.ch

www.news-stat.admin.ch

032 713 6060

order@bfs.admin.ch

www.stattab.bfs.admin.ch

Informations sur les divers moyens de diffusion sur Internet à l'adresse www.statistique.admin.ch → Services → Les publications de Statistique suisse

Statistique mobilité et transport

Information générales: Caroline Strahm, tél. 032 713 62 85

Fax Section Mobilité 032 713 64 49

Information sur les publications spécifiques:

Aviation civile suisse

Caroline Strahm, tél. 032 713 62 85

Véhicules routiers, effectif

Daniel Bohnenblust, tél. 032 713 66 25

Les transports publics

Marco Pool, tél. 032 713 66 47

Les transports routiers de marchandises

Philippe Marti, tél. 032 713 62 11

Microrecensement mobilité et transports 2010

Kathrin Rebmann, tél. 032 713 65 66

Résultat du compte ferroviaire

Jean-Marc Pittet, tél. 032 713 62 12

Résultats du compte routier

Jean-Marc Pittet, tél. 032 713 62 12

Les publications peuvent être commandées ou téléchargées depuis le site Internet de l'OFS: www.statistique.admin.ch

Cette publication présente les résultats de l'enquête sur les comportements de la population suisse en matière de transports. Elle contient des tableaux et des graphiques sur les 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.

N° de commande

841-1000

Commandes

Tél.: 032 713 60 60

Fax: 032 713 60 61

E-mail: order@bfs.admin.ch

Prix

26 francs (TVA excl.)

ISBN 978-3-303-11255-7