

2021



11

Mobilité et transports

Neuchâtel 2023

# Comportement de la population en matière de mobilité

Résultats du microrecensement mobilité et transports 2021

## Domaine «Mobilité et transports»

### Publication Web sur le comportement de la population en matière de mobilité

Résumé des principaux résultats du microrecensement mobilité et transports en format «scrollytelling»  
[www.comportement-mobilite.bfs.admin.ch](http://www.comportement-mobilite.bfs.admin.ch)

### Publications actuelles sur des thèmes apparentés

Presque tous les documents publiés par l'OFS sont disponibles gratuitement sous forme électronique sur le portail Statistique suisse ([www.statistique.ch](http://www.statistique.ch)). Pour obtenir des publications imprimées, veuillez passer commande par téléphone (+41 58 463 60 60) ou par e-mail ([order@bfs.admin.ch](mailto:order@bfs.admin.ch)).

**Impact de la pandémie de COVID-19 sur le comportement en matière de mobilité. Analyse expérimentale (sans pondérations) des données du microrecensement recueillies de janvier à début mars en 2020 et en 2021**, Neuchâtel / Berne 2021, 12 pages, (uniquement disponibles en ligne), numéro OFS: be-f-11-COVID-Meth-01

**Mobilité et transports. Statistique de poche 2022**, Neuchâtel 2022, 10 pages, numéro OFS: 837-2200

**Le transport de marchandises en Suisse en 2021**, Neuchâtel 2022, 6 pages, numéro OFS: 1190-2100

**Aviation civile suisse 2021**, Neuchâtel 2022, 24 pages, numéro OFS: 409-2102

**Accidents des transports en 2021: route, rail, aviation**, Neuchâtel 2022, 10 pages, numéro OFS: 1263-2100

**Coûts et financement des transports 2019**, Neuchâtel 2022, 12 pages, numéro OFS: 812-1900

**La pendularité en Suisse 2019**, Neuchâtel 2021, 12 pages, numéro OFS: 1352-1900

### Domaine «Mobilité et transports» sur Internet

[www.statistique.ch](http://www.statistique.ch) → Trouver des statistiques → 11 – Mobilité et transports ou [www.transport-stat.admin.ch](http://www.transport-stat.admin.ch)

# Comportement de la population en matière de mobilité

Résultats du microrecensement mobilité et transports 2021

**Contenu** Jean-Luc Murali, OFS; Hanja Maksim, OFS;  
Christophe Siegenthaler, OFS; Jasna Popović, OFS;  
Matthias Balmer, ARE; Antonin Danalet, ARE

**Rédaction** Ferenc Biedermann, OFS

**Éditeur** Office fédéral de la statistique (OFS)

Neuchâtel 2023

**Éditeur:** Office fédéral de la statistique (OFS)

**Renseignements:** Section MOBIL, OFS, tél. +41 58 463 64 68  
verkehr@bfs.admin.ch  
Section Bases, ARE, Tel. +41 58 462 59 17,  
befragung@are.admin.ch

**Contenu:** Jean-Luc Muralti, OFS; Hanja Maksim, OFS;  
Christophe Siegenthaler, OFS; Jasna Popović, OFS;  
Matthias Balmer, ARE; Antonin Danalet, ARE

**Rédaction:** Ferenc Biedermann, OFS

**Série:** Statistique de la Suisse

**Domaine:** 11 Mobilité et transports

**Langue du texte original:** allemand

**Traduction:** Services linguistiques de l'OFS

**Mise en page:** Publishing et diffusion PUB, OFS

**Graphiques, cartes:** Publishing et diffusion PUB, OFS

**Images, icônes:** Publishing et diffusion PUB, OFS; freepik.com

**En ligne:** www.statistique.ch

**Imprimés:** www.statistique.ch  
Office fédéral de la statistique, CH-2010 Neuchâtel,  
order@bfs.admin.ch, tél. +41 58 463 60 60  
Impression réalisée en Suisse

**Copyright:** OFS, Neuchâtel 2023  
La reproduction est autorisée, sauf à des fins  
commerciales, si la source est mentionnée.

**Numéro OFS:** 841-2100

**ISBN:** 978-3-303-11272-4

## Projet

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

**Responsables de projet:** Hanja Maksim, OFS; Jean-Luc Muralti, OFS;  
Matthias Balmer (dès l'automne 2022), ARE;  
Antonin Danalet (jusqu'à l'automne 2022), ARE

**Conduite des interviews:** LINK AG, Lucerne

**Financement:** OFS (financement principal), ARE, OFAC, OFROU, OFT;  
financement d'interviews supplémentaires  
(densification) par une partie des cantons

## Mode de citation

Office fédéral de la statistique / Office fédéral du développement territorial  
(2023): Comportement de la population en matière de mobilité. Résultats du  
microrecensement mobilité et transports 2021, Neuchâtel et Berne



En 2021, la pandémie de COVID-19 et les mesures sanitaires prises par les autorités pour la combattre ont continué d'influer sur la mobilité de la population.

83%



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

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

78% 61% 20%



53%

Part de la population avec abonnement(s) des TP

1,5 personne

Taux d'occupation moyen des voitures

14 926 km

Mobilité annuelle par personne (incl. les voyages)

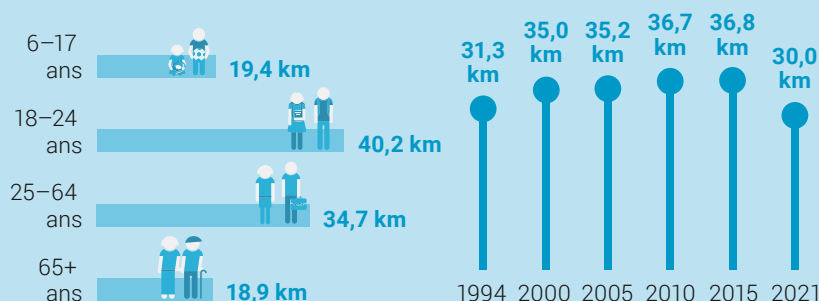
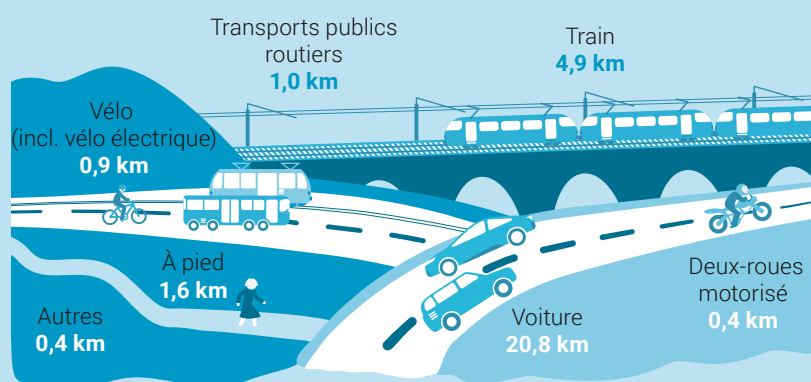


dont 11 194 km en Suisse

et 3 732 km à l'étranger

## 30,0 km

Distance journalière par personne, en Suisse



## 80,2 minutes

Temps de trajet journalier par personne, en Suisse

(dont 5,6 minutes de temps d'attente et de correspondance)



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



# Table des matières

<b>Les chiffres clés – Infographie</b>	3	<b>3 Comportement de la population en matière de mobilité</b>	17
<b>1 Introduction</b>	7	<b>3.1 Taux de mobilité</b>	17
<b>1.1 Contenu et objectifs du microrecensement mobilité et transports</b>	7	<b>3.2 Trajets parcourus et temps nécessaire</b>	20
<b>1.2 Le microrecensement 2021 et ses prédécesseurs</b>	8	3.2.1 Distance journalière	20
<b>1.3 Le microrecensement et la pandémie de COVID-19</b>	8	3.2.2 Temps de trajet journalier	22
1.3.1 Enquête reportée d'une année	8	3.2.3 Étapes, déplacements, boucles	23
1.3.2 Contexte épidémiologique de l'enquête 2021	9	3.2.4 Comparaison entre les différents indicateurs du comportement en matière de mobilité	24
<b>1.4 Précision des résultats</b>	9	<b>3.3 Moyens de transport utilisés</b>	26
<b>1.5 Structure du rapport</b>	10	3.3.1 Vue d'ensemble de tous les moyens de transport (répartition modale)	26
<b>2 Possession et disponibilité de véhicules et d'abonnements des TP</b>	11	3.3.2 Transport individuel motorisé	33
<b>2.1 Permis de conduire et véhicules</b>	11	3.3.3 Transports publics	36
2.1.1 Possession d'un permis de conduire	11	3.3.4 Mobilité douce (y compris vélos électriques) et engins assimilés à des véhicules	39
2.1.2 Possession d'un véhicule	11	<b>3.4 Motifs de déplacement</b>	41
2.1.3 Disponibilité des véhicules	13	3.4.1 Vue d'ensemble de tous les motifs de déplacement	41
2.1.4 Véhicules partagés («sharing»)	14	3.4.2 Déplacements pour le travail	46
<b>2.2 Abonnements des transports publics</b>	14	3.4.3 Déplacements pour la formation	48
<b>2.3 Places de stationnement pour voitures et emplacements pour vélos</b>	15	3.4.4 Déplacements pour les achats	49
2.3.1 Places de stationnement pour voitures	15	3.4.5 Déplacements pour les loisirs	50
2.3.2 Emplacements pour vélos	16	<b>3.5 Comportement d'une sélection de groupes de population en matière de mobilité</b>	53
		3.5.1 Personnes de différents groupes d'âge	53
		3.5.2 Personnes selon la situation professionnelle	56
		3.5.3 Revenus élevés et bas revenus	56
		3.5.4 Personnes en surcharge pondérale et en déficit pondéral	58
		<b>3.6 Comportement en matière de mobilité dans les agglomérations</b>	59
		<b>3.7 Voyages</b>	62
		3.7.1 Voyages d'une journée	62
		3.7.2 Voyages avec nuitées	64
		3.7.3 Voyages en avion	65
		<b>3.8 Mobilité annuelle</b>	67

<b>4</b>	<b>Opinion sur la politique des transports</b>	69
<hr/>		
<b>4.1</b>	<b>Secteurs les plus importants</b>	69
<b>4.2</b>	<b>Mesures les plus importantes par secteur</b>	70
4.2.1	Mesures liées aux transports publics	70
4.2.2	Mesures liées à l'environnement et l'énergie	70
4.2.3	Mesures liées aux aménagements cyclables	70
4.2.4	Mesures liées au transport individuel motorisé	72
4.2.5	Mesures liées aux aménagements piétons	72
<b>4.3</b>	<b>Meilleures mesures pour résoudre les problèmes actuels en matière de transports</b>	73
<hr/>		
<b>5</b>	<b>Remarques générales et méthodologiques</b>	74
<hr/>		
<b>5.1</b>	<b>Modifications par rapport aux enquêtes précédentes</b>	74
5.1.1	Contenu	74
5.1.2	Déroulement des entretiens et saisie des itinéraires empruntés	75
<b>5.2</b>	<b>Échantillon et pondération</b>	75
<b>5.3</b>	<b>Intervalle de confiance</b>	76
<b>5.4</b>	<b>Protection des données</b>	76
<hr/>		
<b>Glossaire</b>		77
<hr/>		
<b>Abréviations</b>		82
<hr/>		
<b>Bibliographie et sources</b>		83
<hr/>		



# 1 Introduction

Quelles distances les personnes qui résident en Suisse parcourent-elles quotidiennement? Pour quels motifs se déplacent-elles? Et quels moyens de transport utilisent-elles? Voilà quelques questions auxquelles le microrecensement mobilité et transports 2021 permet de répondre. L'échantillon de plus de 55 000 personnes interrogées et l'étendue du catalogue de questions en font l'enquête la plus importante au niveau national sur le comportement de la population en matière de mobilité. Ses résultats contribuent à définir la politique des transports ainsi que celle du développement territorial, et sont aussi utilisés dans le cadre de la recherche et de l'économie. L'enquête aurait dû se dérouler en 2020, mais elle a été reportée d'un an en raison de la pandémie de COVID-19.

## 1.1 Contenu et objectifs du microrecensement mobilité et transports

Le microrecensement mobilité et transports (MRMT) est l'enquête majeure sur le comportement de la population suisse en matière de mobilité. Il renseigne principalement sur la possession de véhicules et d'abonnements de transports publics, les déplacements effectués au quotidien et lors de voyages, les moyens de transport utilisés ainsi que les motifs de déplacement (G1.1.1). Il permet en outre de déterminer la structure temporelle et la répartition géographique des déplacements. Les caractéristiques

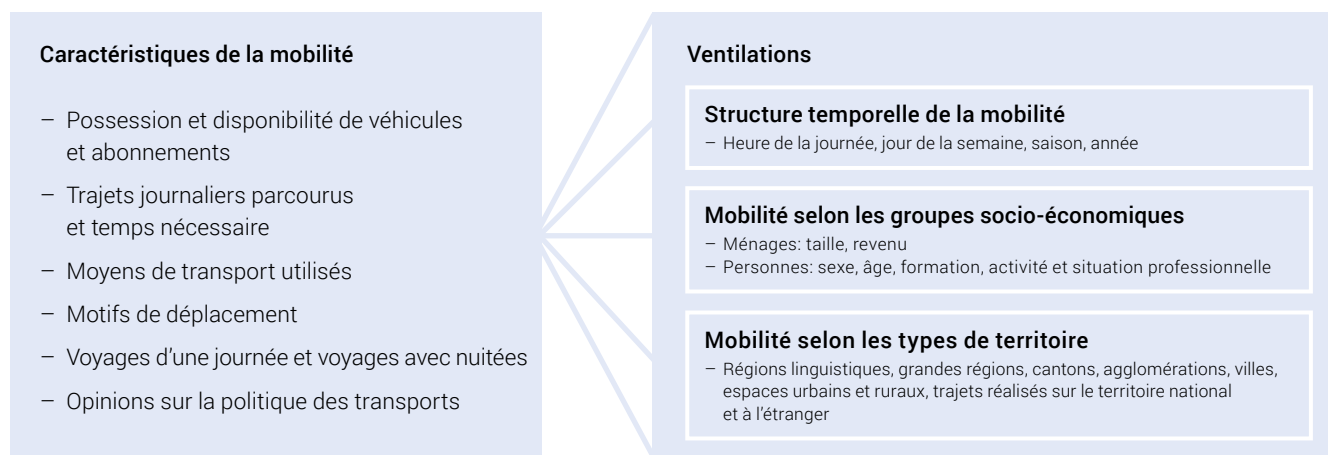
socioéconomiques des personnes et des ménages sont également prises en compte, servant à mettre en évidence les différences de comportement en matière de mobilité entre les groupes de personnes (par groupe d'âge, p. ex.) et les types de ménages.

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

- expliquer le comportement de la population en matière de mobilité et identifier les principaux facteurs d'influence et leur interdépendance;
- déterminer les prestations du transport sur le territoire suisse;
- élaborer des scénarios dans le domaine des transports;
- proposer des bases de décision étayées pour la prise de décisions politiques dans les domaines de la mobilité et du développement territorial, notamment pour les programmes stratégiques de développement des routes et du rail ou pour déterminer des tarifs et des redevances;
- planifier les infrastructures de transport;
- évaluer l'efficacité des stratégies et des mesures politiques en matière de transports;
- fournir des outils pour réaliser des analyses de marché (répartition modale lors de déplacements pour les loisirs, le travail, les achats ou lors des déplacements professionnels, p. ex.).

### Principaux contenus du microrecensement mobilité et transports

G1.1.1



## 1.2 Le microrecensement 2021 et ses prédécesseurs

L'édition 2021 du MRMT s'inscrit dans une longue tradition d'enquêtes sur le comportement de la population en matière de mobilité. La première enquête remonte à 1974. Depuis lors, l'enquête est généralement répétée tous les cinq ans. Depuis 2010, le MRMT est l'une des cinq enquêtes thématiques du recensement de la population suisse. Il est mené par l'Office fédéral de la statistique (OFS) en collaboration avec l'Office fédéral du développement territorial (ARE). Outre le MRMT, il existe plusieurs autres statistiques et enquêtes fédérales complémentaires sur le transport de personnes (voir encadré ci-dessous).

Les méthodes de relevé et le contenu du MRMT ont régulièrement 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. Plusieurs nouveautés ont fait leur apparition dans l'édition 2021 de l'enquête: ajout de nouvelles questions, notamment sur le partage de véhicules, remaniement complet du module consacré à l'opinion de la population en matière de politique des

### Autres statistiques fédérales (complémentaires) sur le transport de personnes et leurs contenus en bref

- *Transport transalpin et transfrontalier de personnes*: nombre de passages transalpins et transfrontaliers avec des moyens de transport terrestres.
- *Pendularité*: lieux de domicile et de travail des pendulaires, moyens de transport utilisés.
- *Comportement de la population en matière de voyages*: nombre de voyages sans et avec nuitées, destinations.
- *Statistique de l'aviation civile*: nombre de passagers, destinations.
- *Enquête sur les préférences déclarées concernant le comportement en matière de mobilité*: préférences concernant le choix du mode de transport, de l'itinéraire et de l'heure de départ.
- *Prestations du transport de personnes*: véhicules-kilomètres et personnes-kilomètres parcourus dans le transport privé de personnes.
- *Statistique des transports publics*: véhicules-kilomètres et personnes-kilomètres parcourus dans les transports publics de personnes.
- *Coûts et financement des transports*: coûts des transports sur route, sur rail, dans l'air et sur l'eau; payeurs directs et finaux.
- *Coûts et bénéfices externes des transports*: monétarisation des effets sur l'environnement et la santé ainsi que des effets des accidents.
- *Coûts liés à la surcharge de l'infrastructure de transport*: coûts liés aux pertes de temps et de confort.

Résultats disponibles sous:  
[www.transport-stat.admin.ch](http://www.transport-stat.admin.ch)  
[www.are.admin.ch/verkehrsdaten](http://www.are.admin.ch/verkehrsdaten)

### Recueil de tableaux et rapport de méthode sur le microrecensement 2021

Un recueil de tableaux est disponible sur le site web de l'OFS. Il contient tous les résultats mentionnés dans la présente publication, accompagnés des intervalles de confiance ainsi que de nombreuses analyses supplémentaires. La page dédiée du site propose aussi un rapport de méthode à télécharger (dès fin 2023) et le questionnaire sur lequel repose l'enquête. [www.mrmt.bfs.admin.ch](http://www.mrmt.bfs.admin.ch)

transports et utilisation du géoroutage également pour les étapes accomplies à vélo. En revanche, les interviews de personnes ont été maintenues comme méthode de relevé pour cette édition, bien que certains aspects du comportement de la population en matière de mobilité puissent maintenant être analysés à l'aide de données de la téléphonie mobile. En effet, ces analyses big-data n'atteignent pas (encore) le degré de détail et la précision requis pour les utilisateurs du microrecensement.

Pour l'enquête 2021, 55 018 personnes, sélectionnées de manière aléatoire, ont été interrogées par téléphone à l'aide de la technique des entretiens téléphoniques assistés par ordinateur (CATI). Afin de déterminer les distances parcourues, les renseignements des sondés concernant leur itinéraire ont directement été associés pendant l'interview à des coordonnées géographiques. Des informations plus détaillées sur ces techniques ainsi que d'autres explications méthodologiques se trouvent au chapitre 5 de la présente publication et dans le rapport de méthode qui l'accompagne (voir encadré ci-dessus). Il est prévu de relever à l'avenir les données nécessaires à l'aide d'une application incluant le traçage et installée sur le smartphone d'une partie des personnes participant à l'enquête. Des tests dans ce sens ont déjà été réalisés.

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

### 1.3.1 Enquête reportée d'une année

Pour respecter le rythme de relevé habituel de cinq ans, le MRMT aurait dû se dérouler en 2020. Au début de l'année 2020, les interviews ont pu être réalisés selon le calendrier prévu. Mais en mars 2020, la vie publique a été en grande partie gelée en raison de la première vague de la pandémie de COVID-19 (avec une offre en transports publics considérablement réduite). Il a donc été décidé d'interrompre l'enquête et de la reporter à 2021. Compte tenu de cette situation extraordinaire, les données récoltées n'auraient en effet été que d'une valeur limitée pour le principal cercle d'utilisateurs, soit la science des transports et la planification des transports à long terme.

Même si la pandémie a continué d'influer en 2021 sur le comportement en matière de mobilité, l'OFS et l'ARE ont choisi de ne pas différer l'enquête une nouvelle fois, ni de renoncer complètement à cette édition du MRMT. En effet, l'offre de transports et

les possibilités de déplacement, du moins à l'intérieur du pays, n'étaient plus limitées en 2021. De plus, il n'était pas possible d'évaluer le temps que prendrait un «retour à la normale», sans effets temporaires de la pandémie.

Les données recueillies en 2020, autrement dit pendant les semaines juste avant le début de la pandémie, ont quand même été utilisées. Dans le cadre d'une analyse expérimentale, elles ont été comparées avec les données portant sur la même période en 2021 afin de mieux connaître les changements de comportement de la population en matière de mobilité durant le deuxième «semi-confinement» qui a eu lieu au début de 2021. Les résultats de cette analyse spéciale sont disponibles sous : [www.experimental.bfs.admin.ch](http://www.experimental.bfs.admin.ch)

### 1.3.2 Contexte épidémiologique de l'enquête 2021

En 2021, les offres de transports et les possibilités de déplacement dans le pays ont en grande partie été les mêmes qu'avant le début de la pandémie. Toutefois, les différentes mesures politiques en vigueur ont limité la vie publique plus ou moins fortement tout au long de l'année, impactant dès lors aussi la mobilité de la population (G.1.3.2.1). Les restaurants et les bars ainsi que les établissements culturels et les installations de loisirs et de sport ont dû suspendre leurs activités entièrement ou partiellement pendant des mois. Et tous les commerces non essentiels ont eux aussi été fermés durant le «deuxième semi-confinement»,

soit entre le 18 janvier et le 28 février 2021. Par ailleurs, pour ce qui est des transports, on peut mentionner en particulier l'obligation ou la recommandation partielle de télétravail, l'enseignement à distance obligatoire mis en place dans les hautes écoles (jusqu'au 18 avril) ainsi que l'interdiction ou les restrictions touchant les manifestations publiques. Mais de nombreuses personnes ont aussi réduit leur mobilité indépendamment des mesures imposées par les autorités, notamment pendant les phases où les infections ont été particulièrement nombreuses (pour avoir le nombre de cas au fil de l'année, voir aussi G.1.3.2.1).

Dans l'interprétation des résultats du MRMT 2021, il convient de toujours garder à l'esprit l'influence de la pandémie sur le comportement de la population en matière de mobilité, tout particulièrement dans les comparaisons avec les données des années précédentes. Le présent rapport revient d'ailleurs à maintes reprises sur les effets (possibles) de la pandémie, que ce soit sous la forme d'analyses et de graphiques spécifiques ou de remarques et explications insérées dans le texte.

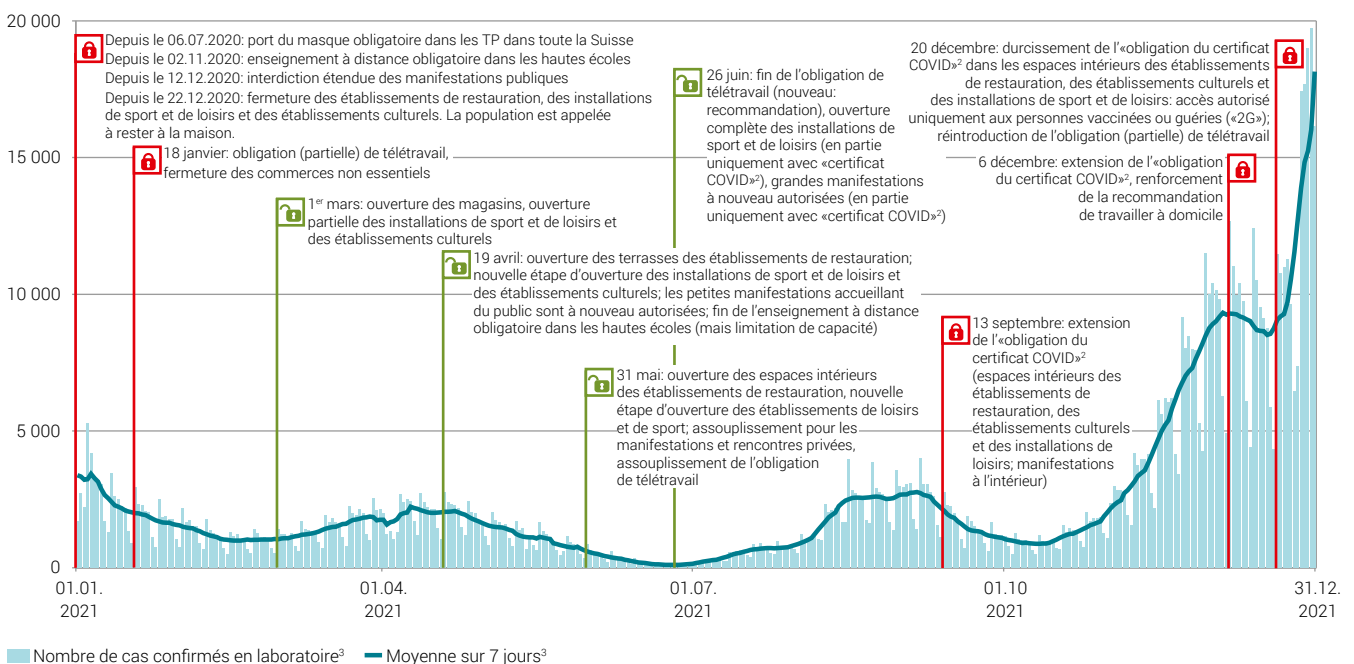
### 1.4 Précision des résultats

En partant des réponses fournies par les personnes interrogées, des enseignements ont pu être tirés sur le comportement de l'ensemble de la population de la Suisse en matière de mobilité. Malgré la taille considérable de l'échantillon (voir chapitre 1.2), il convient d'interpréter les résultats avec prudence. C'est

## Évolution de la pandémie de COVID-19 en Suisse, en 2021

Nombre d'infections et représentation chronologique des mesures politiques principales du point de vue des transports pour lutter contre la pandémie<sup>1</sup>

G1.3.2.1



Sources: OFSP – COVID-19 en Suisse, évolution de l'épidémie; communiqués de presse du Conseil fédéral

© OFS 2023

particulièrement le cas pour les groupes de population les plus réduits. En ce qui concerne la précision des résultats présentés dans ce rapport, il convient de prendre note des aspects suivants :

- Les textes du rapport se concentrent sur les différences les plus importantes et statistiquement significatives. Les intervalles de confiance des graphiques et des tableaux se trouvent dans le recueil ad hoc qui complète cette publication (voir encadré en haut de la page 8).
- L'indication de la base de calcul figurant en dessous des tableaux et des graphiques de ce rapport précise à quoi se rapporte l'analyse concernée (personnes de référence ou étapes) et combien de sondés ou d'étapes ont été pris en considération.
- Tous les chiffres du rapport sont arrondis individuellement, et cela indépendamment de la somme finale. Les totaux peuvent donc parfois différer de la somme des valeurs individuelles ou être légèrement supérieurs ou inférieurs à 100%.
- Sauf mention contraire, les trajets dont il est question se rapportent au territoire suisse.

## 1.5 Structure du rapport

À la suite de cette introduction, le **chapitre 2** traite des prérequis de la mobilité au niveau des personnes et des ménages. Il présente des données sur le nombre de véhicules et de permis de conduire, la possession d'abonnements des transports publics (TP), les places de stationnement à disposition ainsi que l'affiliation à des organisations d'autopartage.

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

Le **chapitre 4** expose l'opinion de la population sur une série de questions relatives à la politique des transports. Celles-ci portent entre autres sur d'éventuelles mesures visant à améliorer le trafic routier et ferroviaire.

Enfin, le **chapitre 5** fournit diverses explications méthodologiques concernant entre autres l'évolution du microrecensement depuis 1974, la mesure des distances à l'aide du géoroutage, l'échantillon ainsi que les intervalles de confiance.

## 2 Possession et disponibilité de véhicules et d'abonnements des TP

78% des ménages en Suisse possédaient au moins une voiture de tourisme en 2021. Cette proportion est restée stable depuis l'enquête 2015. Sur la même période, la possession de vélos électriques a par contre presque triplé: 20% des ménages en possèdent un. En ce qui concerne les permis de conduire, les observations faites en 2015 se sont confirmées en 2021: après une tendance à la baisse, le nombre de jeunes détenant un permis de conduire se remet à augmenter. Enfin, 53% de la population résidente suisse possédaient un abonnement des transports publics en 2021. Cette part est un peu plus faible qu'en 2015 (57%), la pandémie de COVID-19 pouvant être l'une des causes de l'évolution observée.

### 2.1 Permis de conduire et véhicules

#### 2.1.1 Possession d'un permis de conduire

Parmi les personnes de 18 ans ou plus résidant en Suisse, 83% ont déclaré posséder un permis de conduire en 2021 (G2.1.1.1). Ce pourcentage a augmenté de 7 points depuis 1994. Cette progression s'explique par la forte augmentation de la part de personnes de 65 ans ou plus qui possèdent un tel permis (de 44 à 74%), en particulier chez les femmes. Les 18 à 24 ans ont longtemps suivi une tendance inverse: la part des titulaires d'un permis de conduire dans ce groupe d'âge a progressivement baissé entre 1994 et 2010 (de 71% à 59%). Depuis, la courbe s'est inversée et, en 2021, on dénombrait 66% de titulaires de permis de conduire chez les 18 à 24 ans.

Les hommes sont toujours plus nombreux que les femmes à posséder un permis de conduire en 2021 (89% contre 78%). Cependant, l'écart entre les deux sexes se rétrécit au fil des années.

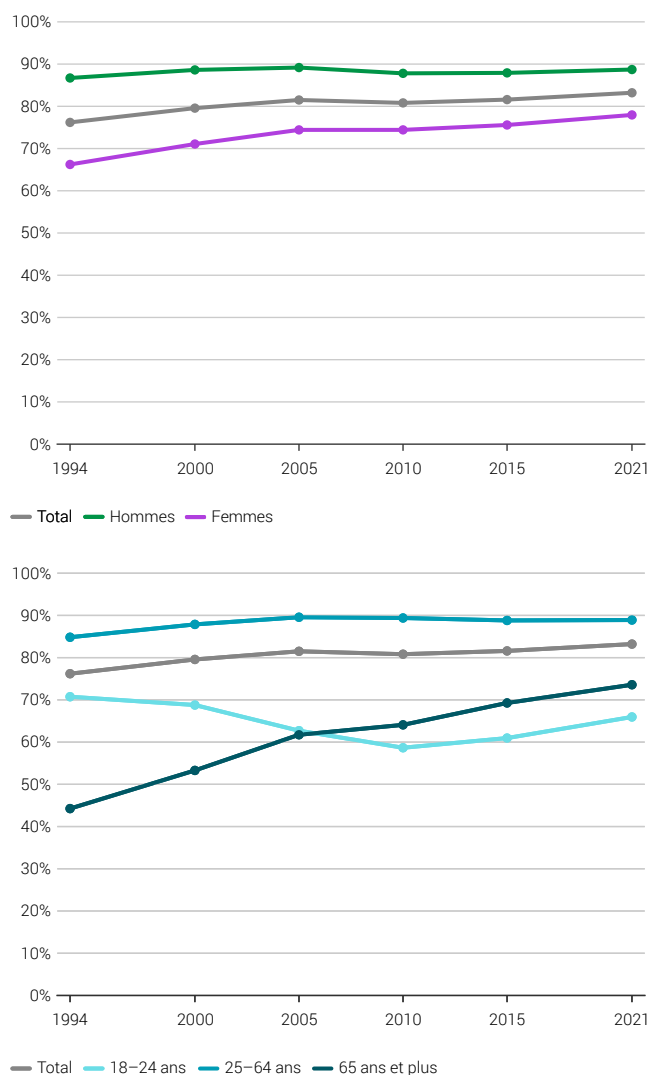
#### 2.1.2 Possession d'un véhicule

En 2021, 78% des ménages suisses avaient au moins une voiture et près d'un ménage sur trois (29%) en possédait deux ou plus (G2.1.2.1, page 12). Les vélos restaient aussi très populaires: 61% des ménages en possédaient au moins un. Ils devançaient largement les vélos électriques (20%), les motocycles (12%), les cyclo-moteurs (2%) et les motocycles légers (2%). Le pourcentage indiqué de vélos électriques comprend aussi bien les modèles «rapides» que les modèles «lents». Les premiers disposent d'une assistance au pédalage même au-delà de 25 km/h et doivent être

#### Possession d'un permis de conduire selon le sexe et l'âge, de 1994 à 2021

En % des groupes de population considérés

G2.1.1.1



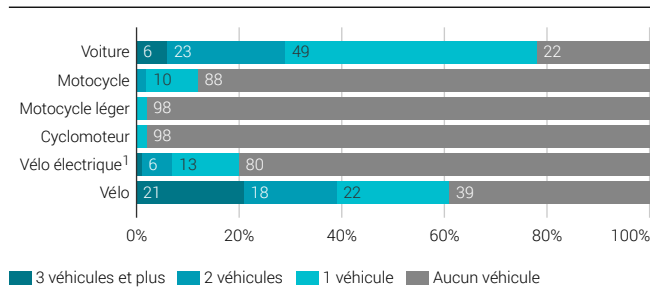
<sup>1</sup> permis de conduire pour voiture de tourisme

Base 2021: 115 638 personnes du ménage à partir de 18 ans avec indication valable concernant la possession d'un permis de conduire

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

© OFS 2023

### Possession de véhicules par ménage, en 2021 G2.1.2.1



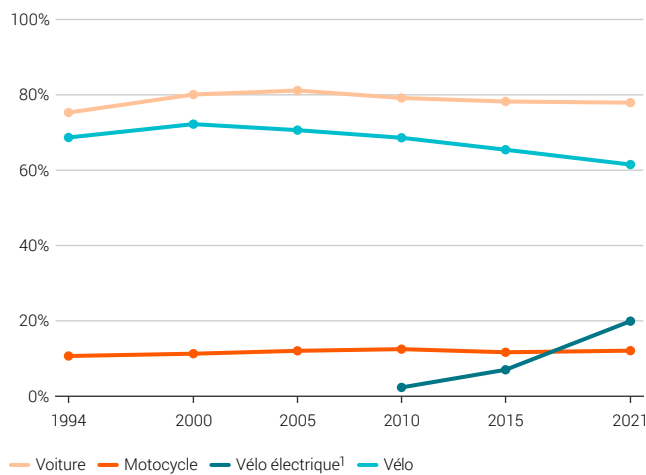
<sup>1</sup> vélos électriques rapides et lents

Base: 55 018 ménages

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

### Possession de véhicules par ménage, de 1994 à 2021 G2.1.2.2

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



<sup>1</sup> Avant 2010: compris dans la catégorie des vélos. Les parts comprennent les vélos électriques rapides et lents.

Base 2021: 55 018 ménages

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

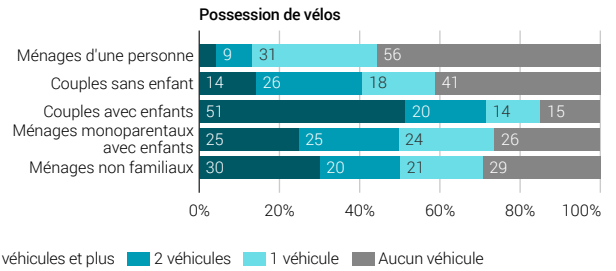
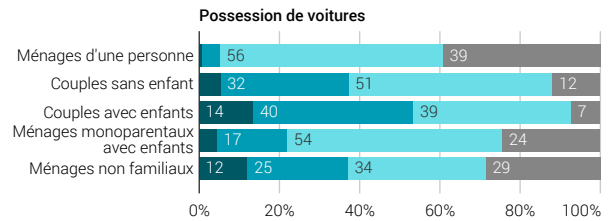
munis d'une plaque d'immatriculation jaune. Ils sont six fois moins fréquents dans les ménages suisses que les vélos électriques lents, qui n'ont quant à eux pas besoin d'être immatriculés.

Après avoir augmenté jusqu'en 2005, la part des ménages disposant d'une voiture a reculé de 3 points de pourcentage entre 2005 et 2015 et s'est ensuite stabilisée (G2.1.2.2). Le pourcentage de ménages possédant un vélo a nettement baissé, de près de 11 points entre 2000 et 2021. La part de ménages ayant un vélo électrique a par contre été multipliée par neuf entre 2010 et 2021. Elle est désormais supérieure à celle des ménages possédant un motocycle.

Alors que les ménages d'une personne étaient 61% à posséder au moins une voiture en 2021, la part atteignait 76% parmi les ménages monoparentaux (G2.1.2.3). Elle se situait à 88% chez les couples sans enfant et à 93% chez les couples avec enfants.

En Suisse italienne, la possession d'une voiture était un peu plus fréquente (82%) qu'en Suisse romande (80%) et qu'en Suisse alémanique (77%) (G2.1.2.4). En revanche, 66% des ménages

### Possession de véhicules selon le type de ménage, en 2021 G2.1.2.3

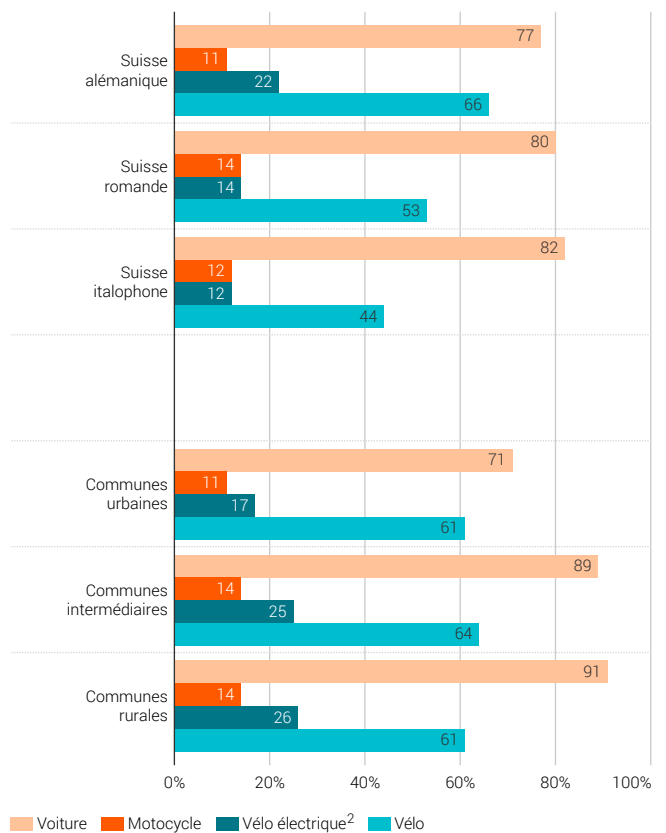


Base: 54 985 ménages avec indication valable de la possession de voitures et 54 960 ménages avec indication valable de la possession de vélos

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

### Possession de véhicules par ménage selon la région linguistique<sup>1</sup> et le degré d'urbanisation, en 2021 G2.1.2.4

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



<sup>1</sup> La Suisse romanche n'est pas présente parmi les régions linguistiques en raison de la taille restreinte de l'échantillon.

<sup>2</sup> vélos électriques rapides et lents

Base: 55 018 ménages

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

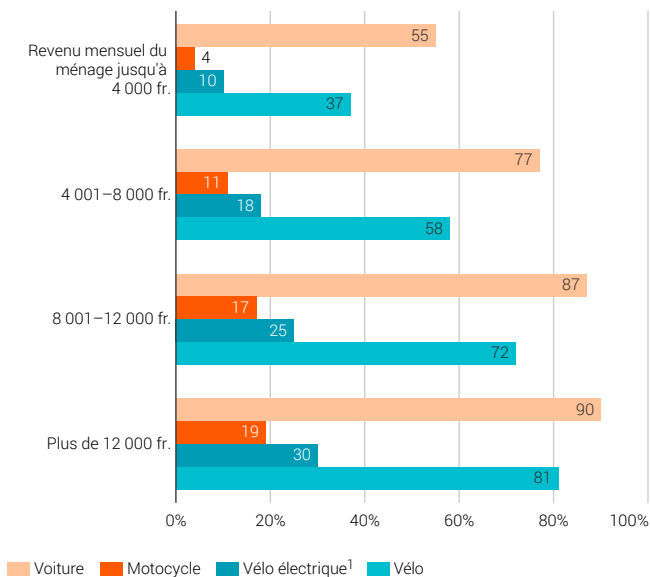
alémانيques avaient un vélo et 22% un vélo électrique, contre respectivement 53% et 14% des ménages de Suisse romande, et 44% et 12% des ménages de Suisse italienne.

Dans les communes urbaines (voir glossaire pour la définition), où l'offre de transports publics est particulièrement développée et le nombre de places de stationnement limité, la part des ménages possédant une voiture de tourisme (71%) était nettement plus faible que dans les communes intermédiaires et les communes rurales (respectivement 89% et 91%). Les communes urbaines présentaient aussi des pourcentages inférieurs à la moyenne pour ce qui est de la possession de motocycles (11%) et de vélos électriques (17%).

Plus le revenu d'un ménage est élevé, plus il est probable que celui-ci possède un véhicule, qu'il s'agisse d'une voiture, d'un motocycle, d'un vélo électrique ou d'un vélo (G2.1.2.5). En 2021, 55% des ménages disposant d'un revenu mensuel total de 4000 francs au plus ont au moins une voiture, contre 90% (soit presque deux tiers de plus) de ceux dont le revenu est supérieur à 12 000 francs. La part des ménages qui ont au moins un vélo passe du simple au double d'une extrémité à l'autre de l'échelle des revenus, celle des ménages possédant au moins un vélo électrique est multipliée par trois et la part des ménages ayant au moins un motocycle même par quatre. À noter toutefois que les ménages se situant dans les classes supérieures de revenu comptent en moyenne plus de personnes.

### Possession de véhicules selon le revenu du ménage, en 2021

Part des ménages avec un ou plusieurs véhicules de la catégorie correspondante **G2.1.2.5**



<sup>1</sup> vélos électriques rapides et lents

Base: 55 018 ménages

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

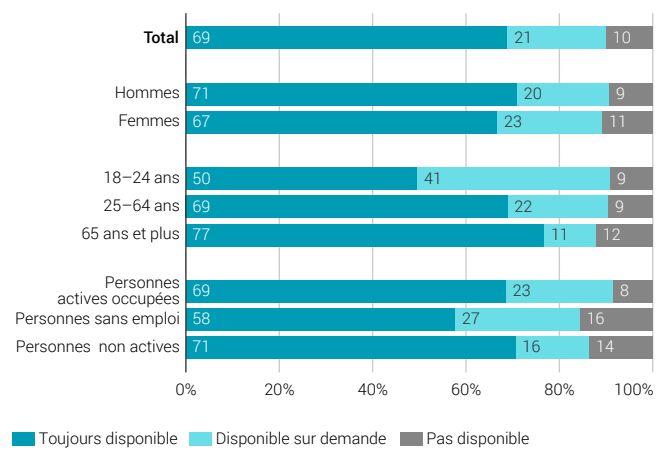
### 2.1.3 Disponibilité des véhicules

La plupart des personnes qui ont le permis de conduire disposent également d'une voiture. En 2021, 69% d'entre elles pouvaient en disposer à tout moment et 21% sur demande (G2.1.3.1). La disponibilité d'une voiture en général (toujours disponible ou sur demande) varie peu en fonction du sexe, de l'âge et du statut professionnel. Elle est un peu plus faible chez les personnes sans emploi (84%) et les personnes non actives (86%) que sur l'ensemble de la population (90%). Parmi les 18 à 24 ans, seulement 50% des personnes disposent à tout moment d'une voiture. Mais comme elles sont particulièrement nombreuses (41%) à pouvoir

#### Disponibilité d'une voiture selon les groupes de population, en 2021

Parmi les personnes avec permis de conduire

**G2.1.3.1**

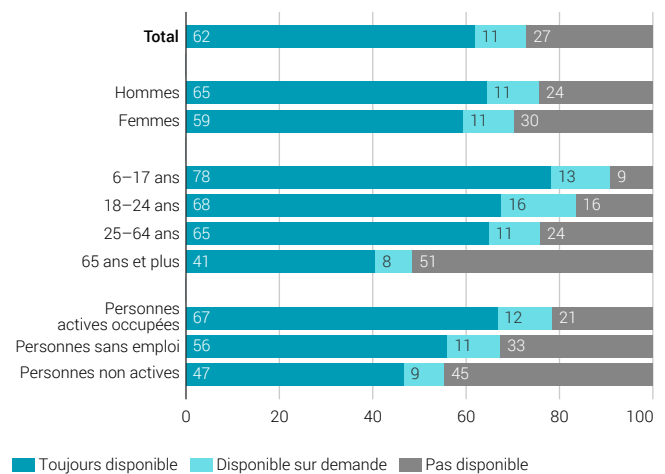


Base: 40 654 personnes cibles avec permis de conduire pour voiture

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

#### Disponibilité d'un vélo selon les groupes de population, en 2021

**G2.1.3.2**



Base: 53 470 personnes cibles pouvant se déplacer sans l'aide d'autrui

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

utiliser une voiture sur demande, le taux de disponibilité générale dans ce groupe d'âge est aussi élevé (91%) que dans l'ensemble de la population.

Au total, 73% de la population de 6 ans ou plus a un vélo à disposition, dont 62% à tout moment et 11% sur demande (G2.1.3.2, page 13). De nettes différences séparent toutefois les groupes d'âge: 91% des 6 à 17 ans ont un vélo à disposition, contre seulement 49% des personnes de plus de 65 ans. La part de personnes non actives qui disposent d'un vélo est aussi relativement faible (55%), ce qui s'explique par la proportion élevée de personnes âgées dans ce groupe.

### 2.1.4 Véhicules partagés («sharing»)

Diverses organisations et entreprises proposent d'utiliser «des véhicules individuels partagés» contre une contribution financière. Ce sont le plus souvent les voitures de tourisme qui sont partagées: en 2021, un peu plus de 4% des personnes interrogées détenant un permis de conduire déclaraient être membres d'une organisation d'autopartage (T2.1.4.1). Cette valeur se situait encore un peu en dessous de 4% en 2015. Utilisée par des

personnes ne prenant la voiture que de manière occasionnelle ou en complément aux transports publics, cette option était, en 2021, en toute logique plus répandue dans les villes (6%) que dans les communes intermédiaires (3%) ou les communes rurales (1%). Parmi les personnes vivant dans un ménage sans voiture, une sur cinq (21%) était membre d'une organisation d'autopartage en 2021.

Les réseaux de partage ou de prêt de vélos comptent moins de membres que les organisations d'autopartage (carsharing). En 2021, la part des personnes adultes affiliées à un tel réseau atteignait à peine 2%.

Outre le partage de véhicule, il existe différentes offres, proposées le plus souvent sur des plateformes Web et des applications mobiles, d'utilisation de voitures avec conducteur pour effectuer certains trajets. Ces offres dites de covoiturage (ridesharing) ou de service de trajets partagés (ridehailing) sont en partie très semblables à des services de taxi classiques. En 2021, 18% des personnes interrogées indiquaient avoir déjà recouru à une telle offre. La part de ces personnes était nettement plus élevée chez les 18 à 24 ans (37%) que parmi les 24 à 65 ans (21%) ou les plus de 65 ans (3%).

## Recours aux offres de partage de véhicules selon les groupes de population, en 2021

En % des groupes de population considérés

T2.1.4.1

	Affiliation à une organisation d'autopartage (carsharing)	Affiliation à une organisation de partage de vélo (bikesharing)	Utilisation d'un système de ridesharing ou covoiturage <sup>1</sup>
<b>Total</b>	<b>4,5</b>	<b>1,5</b>	<b>18,0</b>
<b>Sexe</b>			
Hommes	5,2	1,9	20,3
Femmes	3,7	1,1	15,8
<b>Âge</b>			
18-24 ans	3,5	2,2	37,3
25-64 ans	5,4	1,9	20,6
65 ans et plus	1,8	0,2	3,1
<b>Région linguistique<sup>2</sup></b>			
Suisse alémanique	5,3	1,7	17,0
Suisse romande	2,9	1,0	21,8
Suisse italienne	1,0	1,5	13,4
<b>Degré d'urbanisation de la commune de domicile</b>			
Communes urbaines	6,0	2,0	21,0
Communes intermédiaires	2,6	0,9	14,6
Communes rurales	1,5	0,5	10,4
<b>Nombre de voitures dans le ménage</b>			
Aucune voiture	21,1	3,0	21,4
1 voiture	3,2	1,3	16,3
2 voitures	1,6	1,0	18,0
3 voitures et plus	1,6	0,8	20,0

<sup>1</sup> Personnes ayant répondu oui à la question: «Avez-vous déjà utilisé un système de ride-sharing/covoiturage, par ex. Uber, Taxito ou Publiride?»

<sup>2</sup> La Suisse romanche n'est pas présente en raison de la taille restreinte de l'échantillon.

Base: 40 793 personnes cibles avec permis de conduire pour voiture et indication valable concernant l'affiliation à une organisation d'autopartage, 47 315 personnes cibles à partir de 18 ans avec indication valable concernant l'affiliation à une organisation de partage de vélo, 47 313 personnes cibles à partir de 18 ans avec indication valable concernant l'utilisation d'un système de partage de ridesharing ou covoiturage

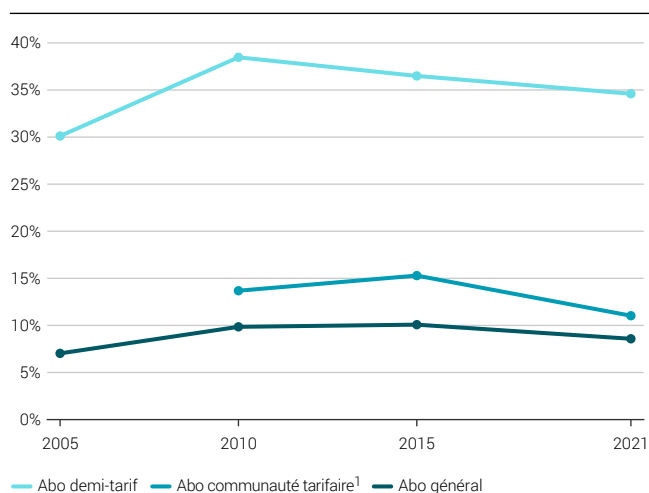
## 2.2 Abonnements des transports publics

53% de la population résidente âgée de 16 ans ou plus ont indiqué posséder un abonnement des transports publics en 2021. L'abonnement demi-tarif arrivait en tête (35%), devant les abonnements de communautés tarifaires (11%) et l'abonnement général ou AG (9%). Mais tous les types d'abonnement étaient moins répandus en 2021 qu'en 2015 (G2.2.1). La pandémie de COVID-19 pourrait avoir grandement contribué à cette situation, nombre de personnes ayant continué à éviter les transports publics en 2021 par

### Possession d'abonnements des transports publics, de 2005 à 2021

En % de la population à partir de 16 ans

G2.2.1



<sup>1</sup> Avant 2010: pas disponible

Base 2021: 48 568 personnes cibles à partir de 16 ans



## Possession d'abonnements des transports publics selon les groupes de population, en 2021

En % des groupes de population considérés

T.2.2.1

	Abo demi-tarif	Abo général (AG)	Abo communauté tarifaire	Total abo TP
<b>Total</b>	<b>34,6</b>	<b>8,6</b>	<b>11,0</b>	<b>53,2</b>
<b>Sexe</b>				
Hommes	31,9	8,6	9,1	49,1
Femmes	37,2	8,5	12,9	57,1
<b>Âge</b>				
16–24 ans	29,7	19,3	24,6	73,0
25–64 ans	34,5	7,0	9,8	50,3
65 ans et plus	37,3	8,0	8,3	52,3
<b>Région linguistique<sup>1</sup></b>				
Suisse alémanique	39,5	10,0	10,6	58,6
Suisse romande	24,1	5,3	12,7	42,6
Suisse italienne	13,4	3,6	9,4	26,1
<b>Degré d'urbanisation de la commune de domicile</b>				
Communes urbaines	35,2	9,5	14,2	57,3
Communes intermédiaires	35,0	7,3	6,6	48,6
Communes rurales	31,8	6,5	4,0	42,8
<b>Nombre de voitures dans le ménage</b>				
Aucune voiture	37,4	18,2	24,1	74,7
1 voiture	35,5	7,4	10,2	52,6
2 voitures	32,9	5,2	6,1	44,5
3 voitures et plus	29,8	6,2	5,1	41,2
<b>Possibilité de travailler à la maison<sup>2</sup></b>				
Travail à la maison possible	44,4	10,2	9,2	61,6
Travail à la maison impossible	28,3	6,7	10,7	45,7

<sup>1</sup> La Suisse romanche n'est pas présente en raison de la taille restreinte de l'échantillon.<sup>2</sup> Réponse à la question: «Pouvez-vous effectuer une partie de votre travail à la maison?»

Base: 48 568 personnes cibles à partir de 16 ans

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

© OFS 2023

crainte d'une infection ou ayant renoncé à acheter ou à racheter un abonnement des TP car elles ont travaillé davantage à domicile. L'abonnement demi-tarif avait quant à lui déjà perdu en popularité entre 2010 et 2015.

Les femmes sont proportionnellement plus nombreuses que les hommes à posséder un abonnement des TP (T.2.2.1). Leurs parts respectives étaient de 57% et 49% en 2021.

Si l'on compare la possession d'abonnements selon les groupes d'âge, on relève un taux particulièrement élevé de 73% chez les 16 à 24 ans. La part des titulaires d'abonnements des TP chez ces derniers n'a pas reculé depuis 2015, contrairement à ce que l'on observe au sein des groupes plus âgés. Pas moins de 19% des 16 à 24 ans possédaient même un abonnement général en 2021. Outre le fait que beaucoup de jeunes ne possèdent pas (encore) de permis de conduire ou leur propre voiture, la politique des prix des entreprises de transports publics (tarifs différenciés selon l'âge, AG famille) a probablement contribué à ce pourcentage élevé.

Les régions linguistiques présentent aussi des différences marquées. La part de personnes possédant un demi-tarif est ainsi trois fois plus élevée en Suisse alémanique (40%) qu'en Suisse italienne (13%). La Suisse romande occupe une position

intermédiaire avec 24%. L'abonnement général est lui aussi plus répandu en Suisse alémanique (10%) que dans les parties francophone et italophone du pays (5% et 4%).

Plus une région est urbanisée, plus la part des titulaires d'abonnements des TP est élevée. Cette observation est en particulier valable pour les abonnements de communautés tarifaires.

La probabilité que les membres d'un ménage possèdent un abonnement des transports publics est d'autant plus grande que ce ménage n'a pas ou peu de voitures. Ainsi, parmi les ménages sans voiture, la part de personnes disposant d'un abonnement des TP est comparativement très élevée (75%). Les ménages possédant au moins une voiture comptent sensiblement moins de titulaires d'un abonnement des TP, mais la part de ces derniers ne tombe pas en dessous de 41% même dans les ménages qui ont trois voitures ou plus.

Étonnamment, les personnes pouvant travailler à domicile possèdent plus souvent un abonnement des TP que celles n'étant pas en mesure de le faire. La chose pourrait s'expliquer par le profil socioéconomique des personnes qui travaillent dans des domaines professionnels où le télétravail partiel est particulièrement fréquent.

## 2.3 Places de stationnement pour voitures et emplacements pour vélos

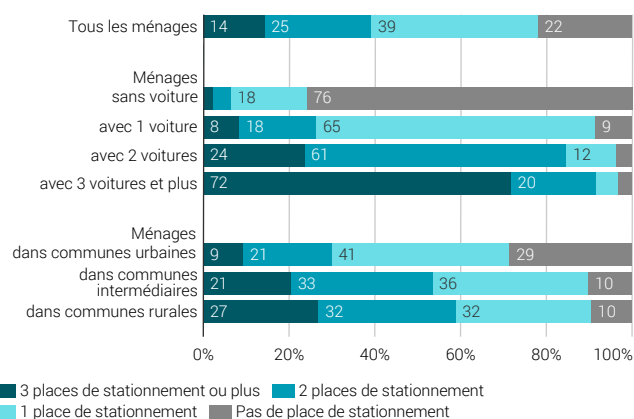
### 2.3.1 Places de stationnement pour voitures

En 2021, 78% des ménages disposaient d'au moins une place de stationnement à leur domicile (y.c. les places de garage). Le nombre de ces places augmentait avec le nombre de voitures, la plupart des ménages disposant d'autant de places que de voitures (G2.3.1.1). 25% des ménages avec voiture disposaient de plus de places que de voitures et 10% en avaient moins. Parmi les ménages sans voiture, 24% avaient au moins une place de

### Disponibilité de places de stationnement au domicile selon le nombre de voitures dans le ménage et le degré d'urbanisation, en 2021

Disponibilité de places de parking ou de garage

G2.3.1.1



Base: 54 818 ménages avec indication valable

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

© OFS 2023

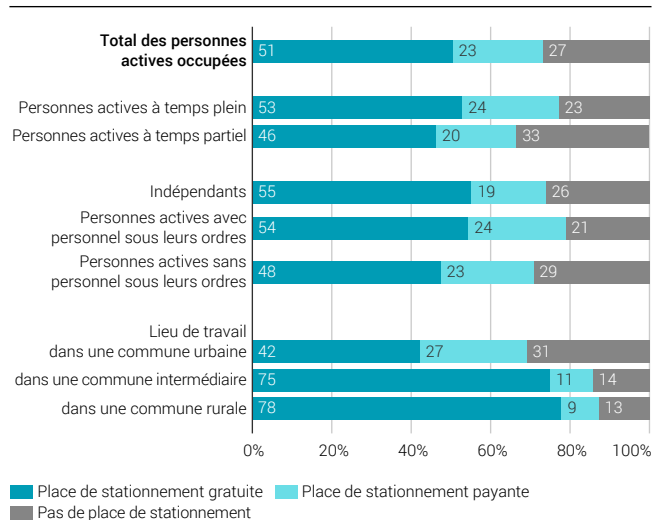
stationnement à disposition. Si, dans les communes urbaines, 29% des ménages ne disposaient d'aucune place de stationnement, la part correspondante n'atteignait que 10% dans les communes rurales et dans les communes intermédiaires.

Parmi les actifs occupés, 51% pouvaient utiliser une place de stationnement gratuite sur leur lieu de travail et 23% une place payante (G2.3.1.2). Au total, 73% d'entre eux disposaient donc d'une place de stationnement sur leur lieu de travail. Les proportions étaient légèrement inférieures parmi les actifs occupés à temps partiel (67%) et les personnes travaillant dans des communes urbaines (69%).

### Disponibilité de places de stationnement au lieu de travail selon le taux d'occupation, la situation professionnelle et le degré d'urbanisation, en 2021

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

G2.3.1.2



Base: 7 929 personnes actives occupées à partir de 18 ans, interrogées dans le module supplémentaire «Mobilité douce et profession»

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

© OFS 2023

### 2.3.2 Emplacements pour vélos

Presque quatre ménages sur cinq possédant un vélo disposaient en 2021 d'un emplacement à domicile pour le ranger (T.2.3.2.1). Dans 73% des cas, il s'agissait d'un local verrouillable. À destination des étapes parcourues à vélo, des emplacements pour vélos étaient disponibles dans 82% des cas (pour la définition de l'étape, voir chapitre 3.2.3).

#### Disponibilité d'emplacements pour les vélos, en 2021

T.2.3.2.1

<b>Disponible au domicile, en % des ménages avec vélo(s)</b>	<b>78,7</b>
Facilement accessibles, en % des emplacements	30,5
Couverts, en % des emplacements	37,5
Verrouillables, en % des emplacements	17,4
Dans un local verrouillable, en % des emplacements	72,7

#### Disponible sur le lieu de destination, en % des étapes à vélo

81,8

Base emplacements au domicile: 12 357 ménages avec vélo(s), resp. 9 705 ménages avec vélo(s) et emplacements, interrogés dans le module supplémentaire «Mobilité douce et profession»; base emplacements sur le lieu de destination: 4 065 étapes à vélo relevées en détails

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

© OFS 2023

# 3 Comportement de la population en matière de mobilité

En 2021, les habitants de la Suisse ont parcouru en moyenne 30 km par personne et par jour sur le territoire national. Par rapport à 2015, cette distance s'est raccourcie de 7 km ou 19%, une évolution qui est principalement due à la pandémie de COVID-19. Les distances effectuées en train ont diminué de manière particulièrement marquée (-35%), alors que les vélos électriques ont été le seul moyen de transport à avoir enregistré une hausse (+182%). Les loisirs représentaient en 2021 le principal motif de déplacement, avec une part de 43% des distances journalières, devant les déplacements pour le travail (28%). La mobilité annuelle totale, y compris les trajets parcourus à l'étranger, atteignait plus de 14900 km par personne, soit environ 40% de moins qu'en 2015.

## 3.1 Taux de mobilité

En 2021, 83% des personnes de 6 ans et plus se sont déplacées hors de leur domicile au moins une fois au cours d'une journée type (G3.1.1). Ainsi, le taux de mobilité était de 6 points inférieur à celui observé lors de l'enquête de 2015 (89%). En effet, les valeurs se situaient en dessous de celles de 2015 tout au long de l'année 2021 (G3.1.3, page 18).

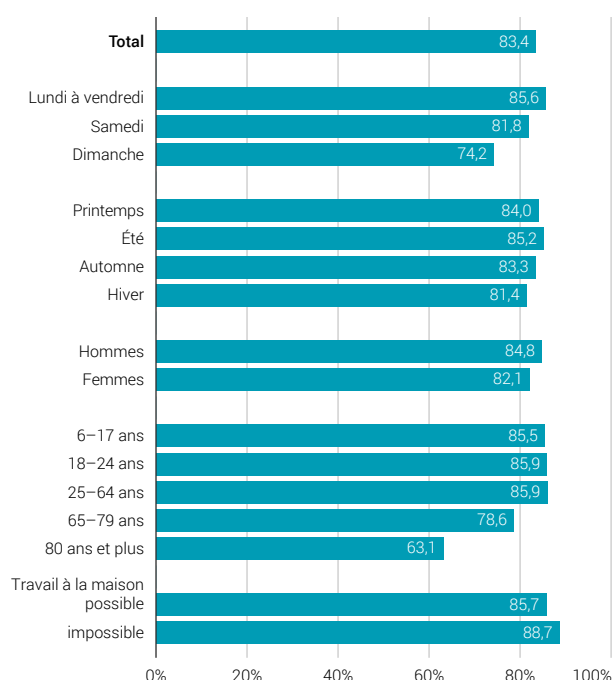
Comme le taux de mobilité est resté presque inchangé entre 1994 et 2015, on peut supposer que le recul constaté en 2021 résulte du moins partiellement de la pandémie de COVID-19. En définitive, les mesures prises pour lutter contre cette dernière ont contribué à cette baisse de la mobilité (voir chapitre 1.3.2). En outre, peu de personnes prenaient le risque de sortir de chez elle par crainte de se faire contaminer puisque le nombre de cas a été élevé presque tout au long de l'année. De plus, les personnes testées positives étaient de toute manière priées de ne pas quitter leur domicile.

Parmi les personnes n'étant pas sorties de chez elles le jour de référence de l'enquête 2021, 6% ont cité comme motif la pandémie de COVID-19 (G3.1.2). Par ailleurs, 3% ont indiqué diverses raisons, dont la pandémie. Cependant, la raison la plus fréquemment évoquée a été «aucune nécessité» (28%). La météo a aussi été citée plus souvent (10%) que la pandémie seule comme raison de la non-mobilité. Il en a été de même pour les raisons «poste de travail à domicile», «travaux ménagers» et «maladie» (9% dans chaque cas). Durant les mois de janvier à mars, la part de personnes ayant nommé le COVID-19 comme raison les ayant incitées à ne pas se déplacer était un peu plus élevée, soit 11% (printemps 4%, été 2%, automne 6%).

## Taux de mobilité selon les jours de la semaine, la saison et les groupes de population, en 2021

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

G3.1.1

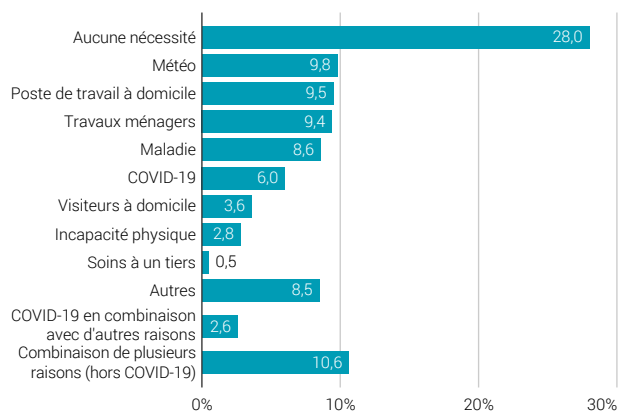


Base: 55 018 personnes cibles

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

© OFS 2023

## Raisons expliquant l'absence de déplacement, en 2021 G3.1.2



Base: 9 227 personnes cibles n'ayant pas quitté leur domicile le jour de référence

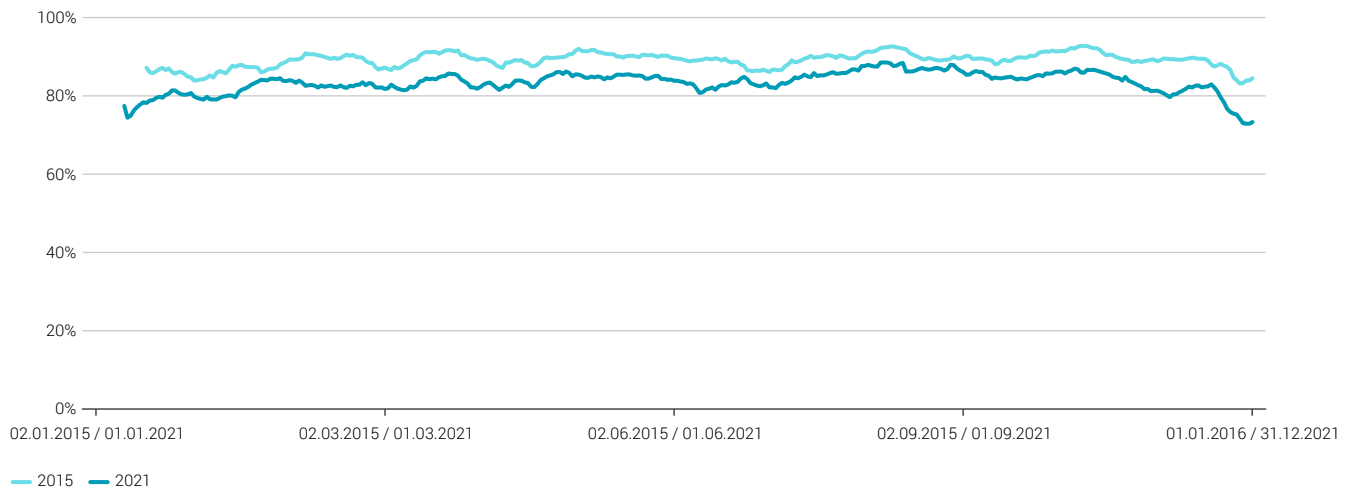
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2023

## Taux de mobilité au cours de l'année, en 2015 et en 2021

Part de la population à partir de 6 ans ayant été en déplacement un jour donné, moyenne sur 14 jours

G3.1.3



Remarque: pour des raisons techniques d'enquête, pas de résultats pour les périodes du 1<sup>er</sup> au 17 janvier 2015 et du 1<sup>er</sup> au 9 janvier 2021

Base: 57 090 personnes cibles en 2015 et 55 018 personnes cibles en 2021

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

© OFS 2023

### Taux de mobilité selon le jour de la semaine, la saison et les groupes de population

En 2021, le taux de mobilité le dimanche était inférieur de quelque 11 points à celui observé du lundi au vendredi (G3.1.1, page 17). En revanche, les différences entre les saisons n'étaient que faibles (voir aussi G3.1.3).

Si plus de 85% des personnes de moins de 65 ans étaient sorties de chez elles le jour de référence, cette proportion s'élève à 79% chez les 65 à 79 ans et à seulement 63% chez les 80 ans ou plus. La différence entre les sexes était quant à elle faible en 2021, tout comme les années précédentes. Les hommes présentaient cependant un taux de mobilité un peu plus élevé que celui des femmes (85% contre 82%). Les personnes actives occupées pouvant accomplir au moins une partie de leur travail à domicile étaient à peine moins en déplacement (86%) que celles n'ayant pas cette possibilité (89%).

Le recul évoqué plus haut du taux de mobilité entre 2015 et 2021 touchait les différents groupes de population de manière similaire.

### Personnes en déplacement au cours de la journée

Du lundi au vendredi, c'est entre 7 et 8 heures et entre 16 et 18 heures que l'on enregistre les parts les plus élevées de personnes en déplacement (G3.1.4, page 19). 30% de la population l'était entre 7 et 8 heures, 35% entre 16 et 17 heures, et 36% entre 17 et 18 heures. On observe également des pics un peu moins forts aux heures de midi.

En 2021, la part de personnes en déplacement était plus faible qu'en 2015, et ce tout au long de la journée. La courbe est cependant restée globalement la même, les pics au niveau du trafic total ne s'étant que peu aplatis en 2021 malgré la pandémie (pour la ventilation selon les moyens de transport voir chapitre 3.3.1 et selon les motifs voir chapitre 3.4.1).

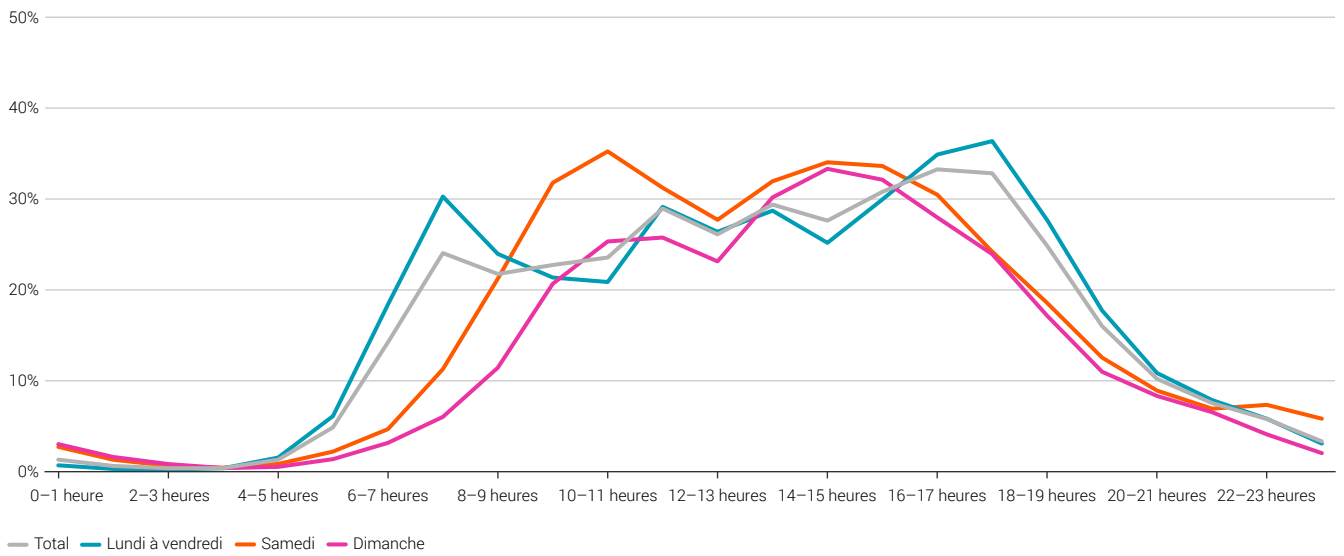
Le week-end, les gens ne sont sortis de leur logement que plus tard dans la journée: les pics de mobilité ont été atteints en fin de matinée et en début d'après-midi. Le samedi, un nombre relativement élevé de personnes étaient encore de sortie peu avant minuit.

La ventilation selon les groupes d'âge montre, chez les personnes de 6 à 17 ans, des pics marqués entre 7 et 8 heures du matin, vers midi et en fin d'après-midi entre 15 et 17 heures (G3.1.5, page 19) en raison des déplacements pour l'école et la formation. Parmi les personnes de 18 à 24 ans et celles de 25 à 64 ans, le pic de l'après-midi est nettement plus marqué que celui du matin, et le pic de midi est à peine observable. En outre, le pic de l'après-midi est un peu décalé (17 à 18 heures) par rapport à celui observé chez les plus jeunes. Les pics chez les personnes âgées correspondent aux heures où la mobilité diminue parmi les groupes d'âge plus jeunes: les personnes de 65 ans ou plus sont particulièrement nombreuses à être en déplacement de 9 à 11 heures ainsi que de 14 à 16 heures.

**Personnes en déplacement selon l'heure de la journée et le jour de la semaine, en 2021**

G3.1.4

Part de la population (à partir de 6 ans) en déplacement, en Suisse



Base: 55 018 personnes cibles

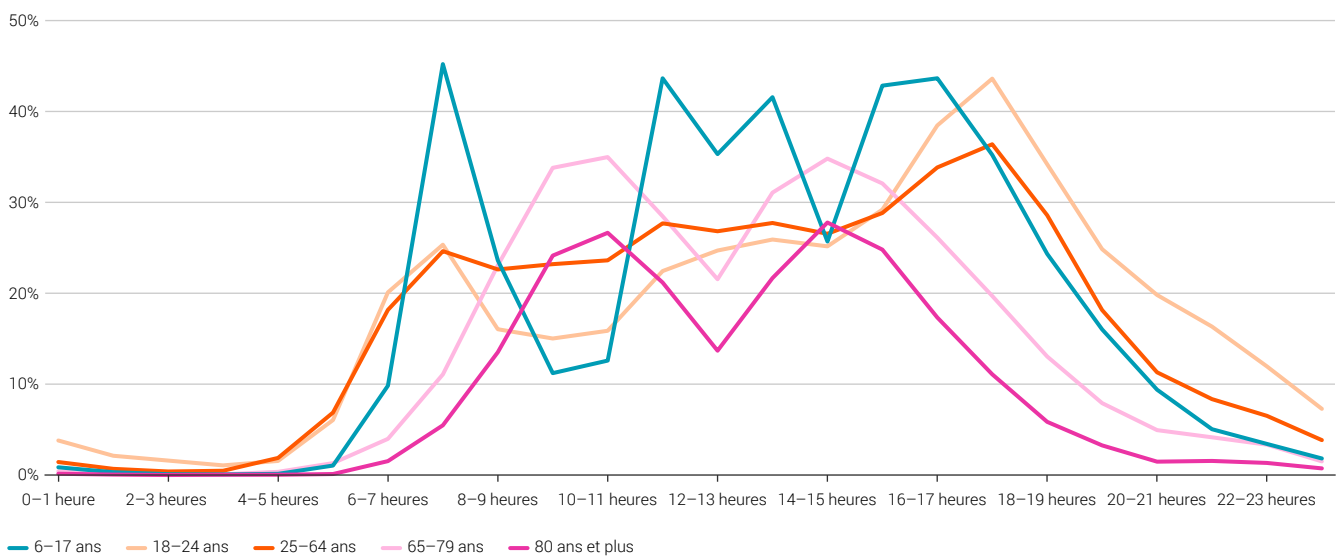
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2023

**Personnes en déplacement selon l'heure de la journée et l'âge, en 2021**

G3.1.5

Part de la population en déplacement, en Suisse



Base: 55 018 personnes cibles

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

© OFS 2023

## 3.2 Trajets parcourus et temps nécessaire

### 3.2.1 Distance journalière

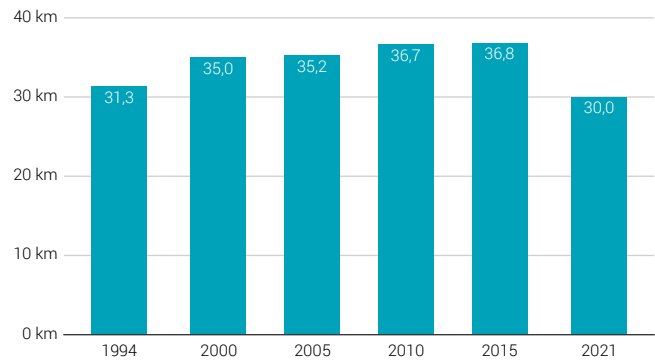
Les personnes de 6 ans ou plus domiciliées en Suisse ont parcouru en moyenne 30,0 km par jour sur le territoire national en 2021 (G3.2.1.1). Cette distance journalière moyenne (définition voir encadré en page 21) s'est réduite de 6,8 km, soit de près d'un cinquième (19%), par rapport à l'enquête de 2015. Il s'agit là du premier recul observé depuis le début de la série des MRMT modernes : de 1994 à 2015, la distance journalière moyenne a augmenté à chaque enquête, même si la hausse n'était pas toujours statistiquement significative. On peut donc considérer que le recul enregistré en 2021 (du moins de cette ampleur) est bien un effet de la pandémie. En outre, 12% des personnes interrogées ont indiqué avoir renoncé à certains déplacements en raison de la pandémie.

En 2021, la distance journalière moyenne était un peu moins longue le dimanche (27,8 km) que pendant la semaine (30,1 km) et le samedi (31,7 km) (G3.2.1.2). On observe également des différences selon les saisons. La distance journalière moyenne au cours des mois d'été, soit de juillet à septembre, était de plus d'un tiers supérieure à celle observée au cours des mois d'hiver, soit de janvier à mars. Le taux de mobilité, quant à lui, ne variait que très faiblement selon les saisons (voir chapitre 3.1). La courbe retraçant l'évolution au fil de l'année (G3.2.1.3) montre bien que les distances journalières étaient comparativement longues pendant les mois d'été. Ce graphique montre également qu'au début de l'année 2021, soit une période où des mesures plus strictes étaient encore en vigueur pour lutter contre la pandémie, les distances étaient nettement plus courtes qu'au début de l'année 2015, et que l'écart entre les deux courbes s'est amenuisé plus tard dans l'année.

#### Distance journalière moyenne par personne, de 1994 à 2021

En Suisse

G3.2.1.1



Base 2021: 55 018 personnes cibles

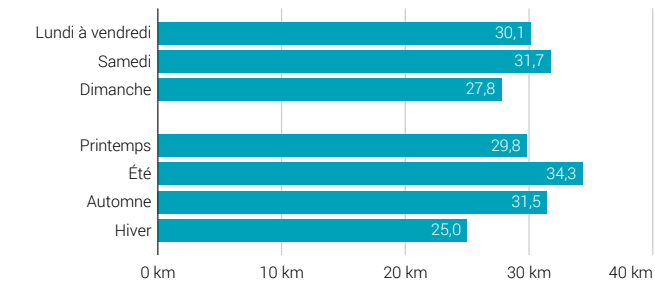
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2023

#### Distance journalière moyenne par personne selon le jour de la semaine et la saison, en 2021

En Suisse

G3.2.1.2



Base: 55 018 personnes cibles

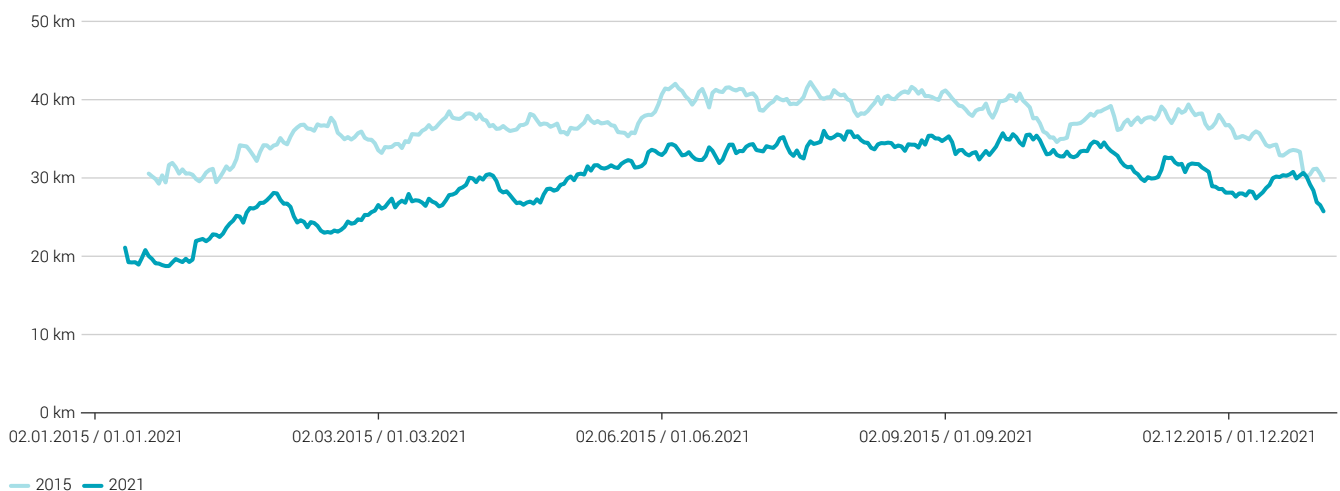
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2023

#### Distance journalière moyenne par personne au cours de l'année, en 2015 et en 2021

En Suisse, moyenne sur 14 jours

G3.2.1.3



Remarque: pour des raisons techniques d'enquête, pas de résultats pour les périodes du 1<sup>er</sup> au 17 janvier 2015 et du 1<sup>er</sup> au 9 janvier 2021

Base: 57 090 personnes cibles en 2015 et 55 018 personnes cibles en 2021

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

© OFS 2023

**Distance journalière moyenne et temps de trajet journalier moyen**

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

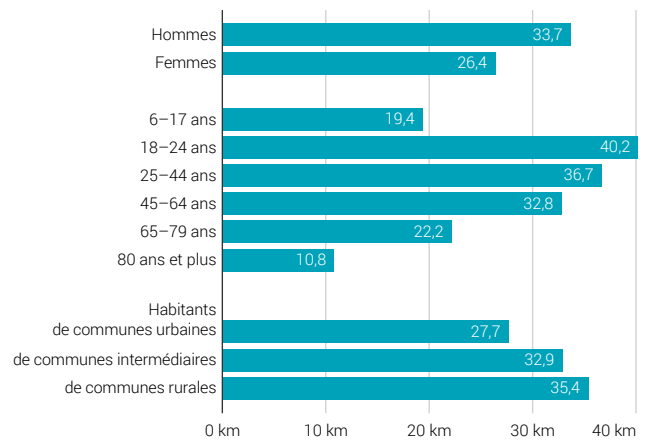
La ventilation selon les divers groupes de population (G3.2.1.4) montre qu'en 2021, la distance journalière moyenne des hommes était, avec 33,7 km, 28% plus longue que celle des femmes. L'écart entre les sexes atteignait encore 56% en 1994. Depuis lors, on observe un rapprochement qui s'est cependant ralenti au fil des années.

Les différences entre les groupes d'âge sont importantes: les 18 à 24 ans ont parcouru la distance journalière la plus longue en 2021, soit 40,2 kilomètres. Avec l'âge, celle-ci tendait à diminuer pour atteindre 22,2 km chez les 65 à 79 ans et seulement 10,8 km chez les 80 ans ou plus. Parmi tous les groupes d'âge, la distance journalière moyenne en 2021 était de 16 à 20% inférieure à celle de 2015. (Pour des analyses plus détaillées sur la mobilité des différents groupes d'âge voir chapitre 3.5.1.)

**Distance journalière moyenne par personne selon les groupes de population, en 2021**

En Suisse

G3.2.1.4



Base: 55 018 personnes cibles

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

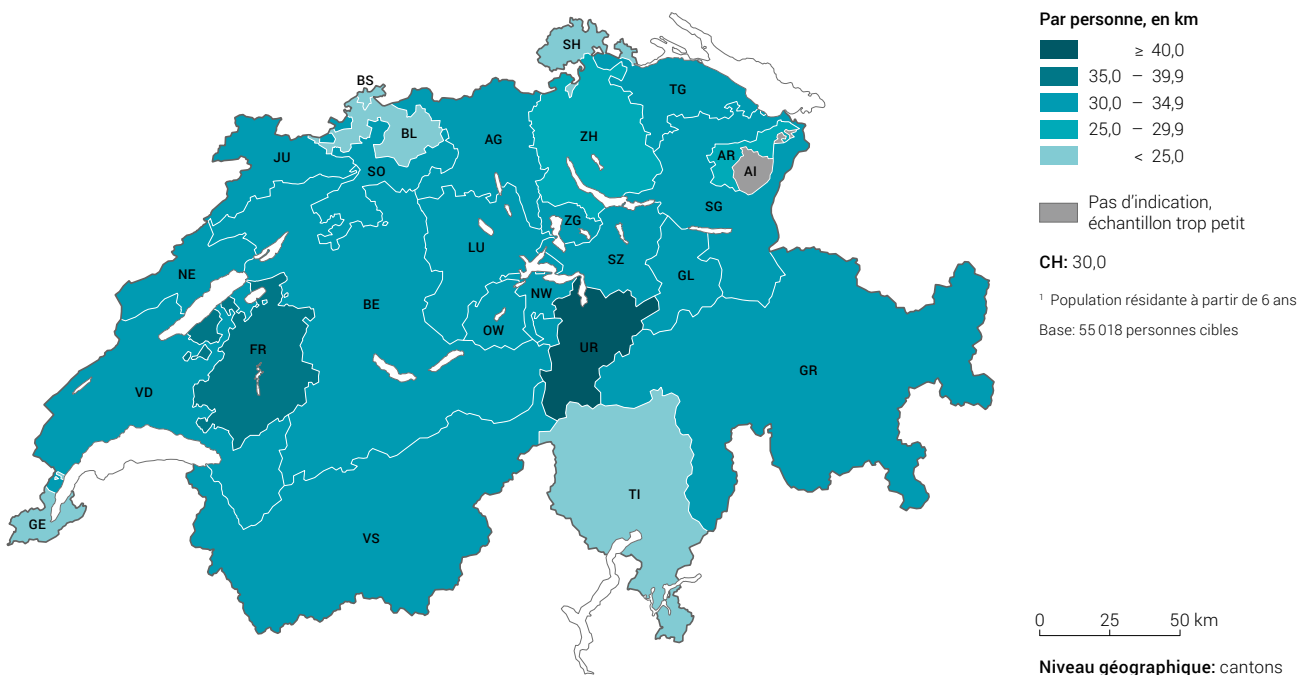
© OFS 2023

Les déplacements pour se rendre aux centres commerciaux, aux installations de loisirs et autres sont généralement plus courts dans les villes qu'à la campagne. Il n'est donc pas surprenant que les habitants des communes urbaines aient parcouru chaque jour 7,7 km de moins que ceux des communes rurales en 2021.

La différence entre ville et campagne s'observe aussi dans les comparaisons entre cantons (G3.2.1.5). Si les habitants des cantons urbains de Genève et de Bâle-Ville ont effectué les

**Distance journalière moyenne de la population résidente<sup>1</sup> (trajets en Suisse), en 2021**

G3.2.1.5



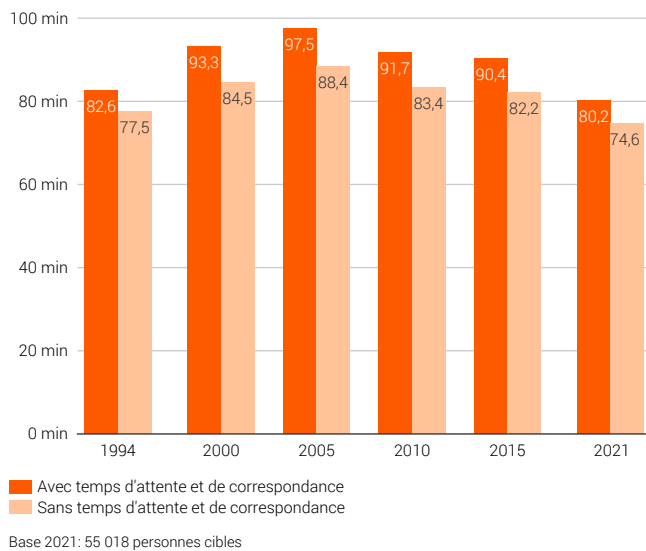
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2023

### Temps de trajet journalier moyen par personne, de 1994 à 2021

En Suisse

G3.2.2.1



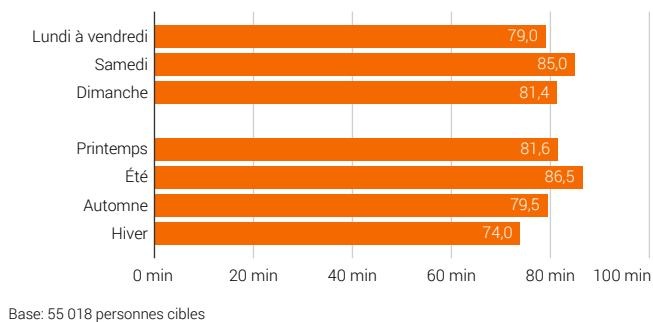
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2023

### Temps de trajet journalier moyen par personne selon le jour de la semaine et la saison, en 2021

En Suisse, avec temps d'attente et de correspondance

G3.2.2.2



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

© OFS 2023

distances journalières les plus courtes (respectivement 18,3 et 19,7 km), ces valeurs étaient nettement plus élevées dans les cantons alpins comme Uri. La distance journalière moyenne parcourue par les habitants du canton de Fribourg était étonnamment élevée (37,2 km) et celle couverte par ceux du canton du Tessin étonnamment faible (24,1 km). Il est possible que les valeurs observées pour ce dernier ainsi que pour les cantons de Genève et de Bâle-Ville soient liées au fait que les habitants de ces régions frontalières effectuent, au quotidien, un peu plus de trajets à l'étranger, alors que la présente analyse ne considère que les distances couvertes sur le territoire national.

### 3.2.2 Temps de trajet journalier

En 2021, les personnes habitant en Suisse se déplaçaient en moyenne 80,2 minutes par jour sur le territoire national (74,6 minutes en faisant abstraction des temps d'attente et de correspondance) (G3.2.2.1). Cela signifie que le temps de trajet journalier s'est réduit de 10,2 minutes ou de 11% par rapport à 2015. Ce recul a ainsi été moins marqué que celui pour les distances journalières (-19%), ce qui peut s'expliquer par des changements dans les moyens de transport utilisés (voir chapitre 3.3). Si l'on revient sur les enquêtes précédentes, on remarque que le temps de trajet journalier avait augmenté de manière continue entre 1994 et 2005 avant de diminuer à partir de 2010 (voir aussi explications au chapitre 3.2.4).

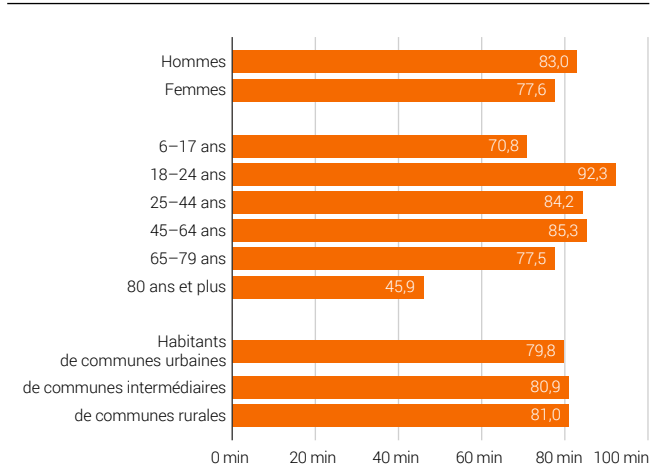
La ventilation des temps de trajet journaliers selon les jours de la semaine et les saisons (G3.2.2.2) suit un modèle semblable à celui observé pour les distances journalières. La durée des trajets journaliers les plus longs a été enregistrée le samedi (85,0 minutes avec les temps d'attente et de correspondance) et pendant les mois d'été (86,5 minutes). En faisant des comparaisons selon le sexe et l'âge (G3.2.2.3, page 23), on retrouve les mêmes tendances que pour les distances. Le temps de trajet journalier des hommes était 7% plus long que celui des femmes, alors que l'écart entre les sexes se montait à 28% au niveau des distances. Et le groupe d'âge le plus longtemps en déplacement (18 à 24 ans) l'était 2,0 fois plus que le groupe d'âge le moins longtemps en déplacement (80 ans ou plus), mais il couvrait une distance 3,7 fois supérieure. Les groupes de population qui accomplissent des distances journalières relativement longues tendent à utiliser des moyens de transport plus rapides que les personnes parcourant des distances journalières courtes. L'analyse selon le degré d'urbanisation le montre aussi très clairement: même si elles couvraient des distances journalières considérablement plus courtes, les personnes habitant en ville affichaient en 2021 presque le même temps de trajet journalier que celles habitant dans les communes rurales (79,8 minutes contre 81,0 minutes).



### Temps de trajet journalier moyen par personne selon les groupes de population, en 2021

En Suisse, avec temps d'attente et de correspondance

G3.2.2.3



Base: 55 018 personnes cibles

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

© OFS 2023

### 3.2.3 Étapes, déplacements, boucles

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

- L'**étape** forme la plus petite unité. Elle fait au minimum 25 m et est accomplie avec un seul moyen de transport, qui peut être la marche à pied. Une nouvelle étape commence à chaque changement de moyen de transport. Les changements de lieu à l'intérieur des bâtiments ne constituent pas une étape.

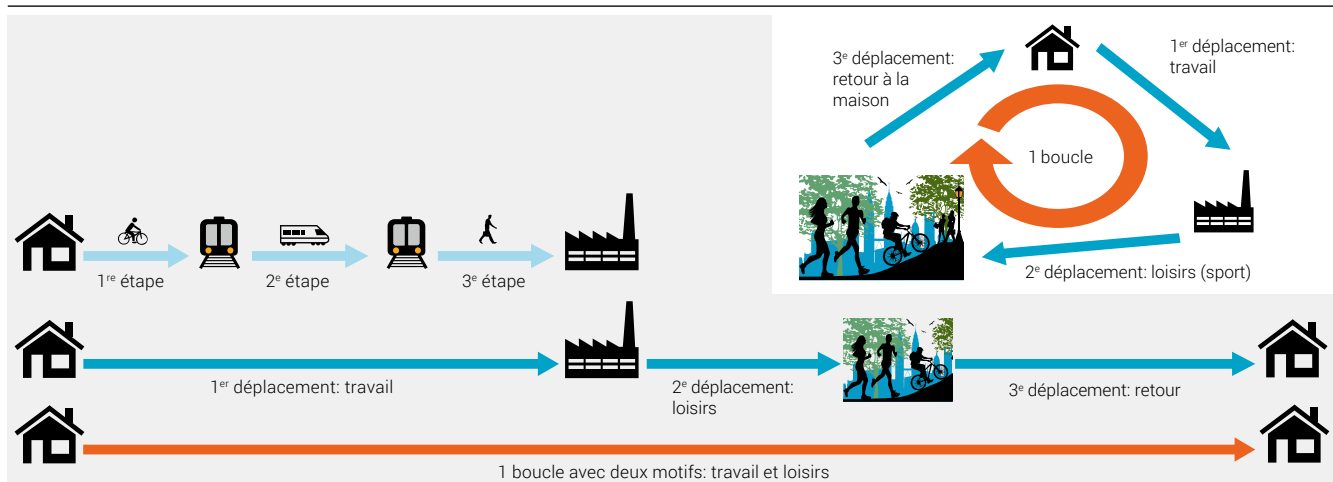
- Un **déplacement** peut être constitué d'une ou de plusieurs étapes et donc être accompli en utilisant un ou plusieurs moyens de transport. Un déplacement est défini par un motif, qui dépend de l'activité exercée sur le lieu de destination (p. ex. achats). Une fois la destination atteinte, le déplacement est terminé. Un nouveau déplacement commence lorsque le motif change, lors du retour à la maison ou après un arrêt intermédiaire d'une certaine durée. Dans le cadre du microrecensement, les motifs de déplacement suivants sont distingués: travail, formation, achats, loisirs, activité professionnelle ou voyage de service, services ou accompagnement (voir chapitre 3.4). Le déplacement du «retour à la maison» est attribué au motif ayant sollicité le plus de temps sur le lieu de destination.
- On entend par **boucle** une succession de déplacements démarrant de la maison et y retournant.

En 2021, une boucle était constituée de deux déplacements dans 62% des cas: un aller vers un lieu de destination pour y effectuer une certaine activité et le retour à la maison (G3.2.3.2, page 24). 20% des boucles combinaient deux ou plusieurs activités ou motifs. Retour compris, il s'ensuivait donc trois déplacements ou plus. Environ 18% des boucles se composaient d'un seul déplacement, partant de la maison et y retournant (p. ex. une promenade, un jogging ou un tour à vélo). En 2015, la part des circuits était nettement plus faible (12%). La hausse observée en 2021 pourrait être liée au fait que les gens ont pratiqué davantage d'activités à l'extérieur pendant leurs loisirs en raison de la pandémie et des restrictions de la vie publique (voir chapitres 1.3.2 et 3.4.5).

Les déplacements pour leur part se composaient en 2021 à 82% d'une seule étape et à 18% de plusieurs étapes. Moins d'un cinquième des déplacements comptaient donc un changement de moyen de transport.

### Rapport entre les unités de l'étape, du déplacement et de la boucle

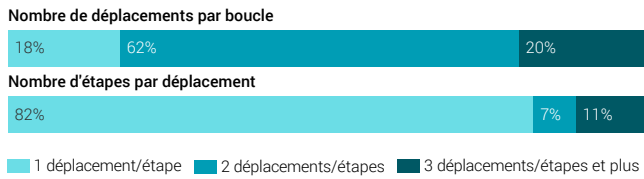
G3.2.3.1



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

© OFS 2023

**Composition des boucles et déplacements, en 2021** G3.2.3.2



Base: 151 095 déplacements et 67 321 boucles. Étapes et déplacements en Suisse et à l'étranger.

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

En 2021, une étape faisait en moyenne 7,9 km et durait 19,8 minutes (T3.2.3.1). La distance moyenne des déplacements atteignait 10,9 km et la durée moyenne était de 29,2 minutes. Les valeurs correspondantes pour les boucles se montaient à respectivement 20,7 km et 57,7 minutes.

En 2021, les personnes habitant en Suisse ont accompli chaque jour en moyenne 3,8 étapes, 2,8 déplacements et 1,2 boucle sur le territoire national (G3.2.3.3). Le nombre d'étapes (-23%) et de déplacements (-18%) s'est nettement réduit par rapport à 2015. Le recul a été moins fort en ce qui concerne les boucles (-10%), ce qui est entre autres lié à la hausse des circuits mentionnés plus hauts.

**3.2.4 Comparaison entre les différents indicateurs du comportement en matière de mobilité**

Les évolutions quant à la distance journalière moyenne, au temps de trajet journalier et au nombre d'étapes diffèrent depuis 1994, année de la première enquête, et parfois considérablement (G3.2.4.1). Ainsi, le temps de trajet s'est accru jusqu'en 2005 plus fortement que la distance journalière et le nombre d'étapes, mais il a ensuite suivi une évolution inférieure à celle de la distance en 2010 et 2015. La vitesse des déplacements a donc diminué entre 1995 et 2005 avant de se remettre à augmenter d'autant plus entre 2005 et 2015. Cela pourrait notamment s'expliquer par l'amélioration de l'offre des chemins de fer. La part de ce moyen de transport comparativement rapide a augmenté dans les distances journalières, en particulier entre 2005 et 2010 (voir chapitre 3.3.3). En 2021, la population s'est à nouveau déplacée un peu plus lentement: comme déjà mentionné, la distance journalière moyenne s'est réduite plus fortement que le temps de trajet journalier par rapport à 2015.

Il n'y a pas que les évolutions au fil du temps qui sont variables selon l'indicateur considéré, il en va de même pour les différences entre les jours de la semaine et les groupes de population (T3.2.4.1, page 25). Ainsi, en 2021, la distance moyenne parcourue par les personnes ayant toujours une voiture à disposition était, avec 35,4 km, de plus d'un tiers plus longue que celle couverte par les personnes ne disposant pas de voiture (25,7 km), bien que les deux groupes aient effectué un nombre similaire d'étapes.

**Distance moyenne et durée des étapes, déplacements et boucles, en 2021** T3.2.3.1

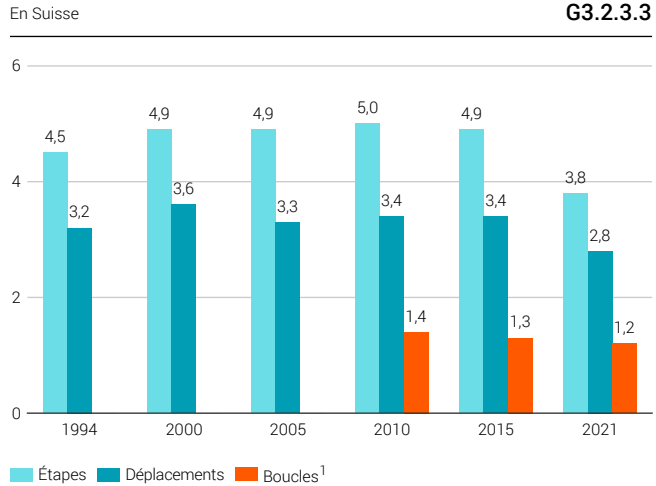
	Distance moyenne, en km	Durée moyenne, en min
Étapes	7,9	19,8
Déplacements	10,9	29,2 <sup>1</sup>
Boucles	20,7	57,7 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> incl. temps d'attente et de correspondance

Base: 202 061 étapes, 150 362 déplacements et 67 314 boucles; tous en Suisse

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

**Nombre moyen d'étapes, déplacements et boucles par personne et par jour, de 1994 à 2021** G3.2.3.3

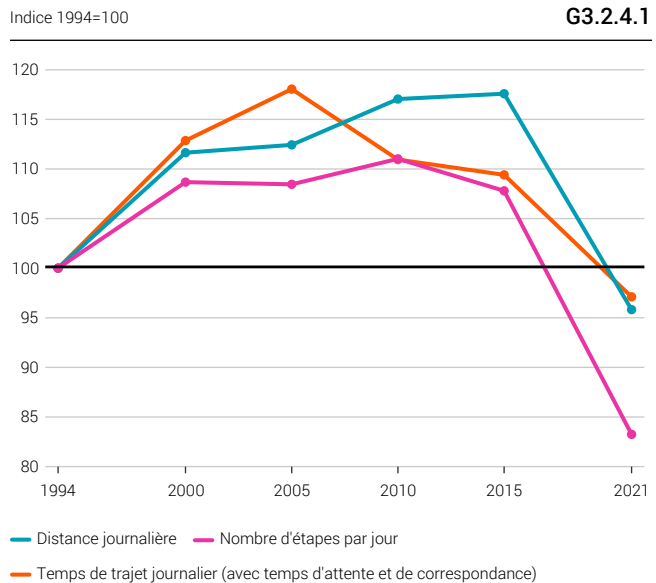


<sup>1</sup> Avant 2010: pas disponible

Base 2021: 55 018 personnes cibles

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

**Distance, temps de trajet et nombre d'étapes par personne et par jour, de 1994 à 2021** G3.2.4.1



Base 2021: 55 018 personnes cibles

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

## Données concernant le comportement en matière de mobilité selon le jour de la semaine et les groupes de population, en 2021

Moyenne par personne et par jour, en Suisse

T3.2.4.1

	Distance journalière, en km	Temps de trajet journalier, en min (avec temps d'attente et de correspondance)	Nombre d'étapes	Nombre de déplacements	Nombre de boucles
<b>Total</b>	<b>30,0</b>	<b>80,2</b>	<b>3,8</b>	<b>2,8</b>	<b>1,2</b>
<b>Jour de la semaine</b>					
Lundi à vendredi	30,1	79,0	4,1	3,0	1,3
Samedi	31,7	85,0	3,4	2,6	1,2
Dimanche	27,8	81,4	2,3	1,8	0,9
<b>Âge</b>					
6–17 ans	19,4	70,8	4,3	3,0	1,3
18–24 ans	40,2	92,3	4,9	2,9	1,1
25–44 ans	36,7	84,2	4,0	3,0	1,2
45–64 ans	32,8	85,3	3,7	2,8	1,3
65–79 ans	22,2	77,5	3,0	2,3	1,1
80 ans et plus	10,8	45,9	2,2	1,6	0,8
<b>Sexe</b>					
Hommes	33,7	83,0	3,7	2,8	1,2
Femmes	26,4	77,6	3,8	2,7	1,2
<b>Disponibilité d'une voiture</b>					
Toujours disponible	35,4	83,0	3,5	2,9	1,3
Sur demande	34,3	90,5	4,4	2,9	1,2
Pas disponible	25,7	78,1	3,7	2,4	1,1
<b>Statut sur le marché du travail</b>					
Personnes actives occupées	37,4	87,5	4,1	3,0	1,3
Personnes sans emploi	21,7	77,4	3,8	2,7	1,2
Personnes non actives	19,8	70,3	3,1	2,2	1,1
<b>Degré d'urbanisation de la commune de domicile</b>					
Communes urbaines	27,7	79,8	4,0	2,8	1,2
Communes intermédiaires	32,9	80,9	3,6	2,7	1,2
Communes rurales	35,4	81,0	3,4	2,7	1,2
<b>Possibilité de travailler à la maison<sup>1</sup></b>					
Travail à la maison possible	37,6	87,8	4,0	3,0	1,2
Travail à la maison impossible	37,2	86,8	4,1	3,0	1,3
<b>Renoncé à des trajets le jour de référence à cause de la pandémie de COVID-19<sup>2</sup></b>					
Renoncé	19,4	62,4	2,8	2,1	1,0
Pas renoncé	31,5	82,7	3,9	2,8	1,2

<sup>1</sup> Réponse à la question: «Pouvez-vous effectuer une partie de votre travail à la maison?»

<sup>2</sup> Réponse à la question: «Est-ce que la situation actuelle en Suisse à cause du Coronavirus a eu une influence sur votre mobilité? Ça veut dire, est-ce que vous avez renoncé à un trajet déterminé le jour de référence de l'enquête?»

Base total, jour de la semaine, âge, sexe et degré d'urbanisation: 55 018 personnes cibles; base disponibilité d'une voiture: 40 867 personnes cibles à partir de 18 ans avec permis de conduire; base statut sur le marché du travail: 49 123 personnes à partir de 15 ans avec indication valable du statut sur le marché du travail; base travail à la maison: 28 135 personnes actives occupées avec indication valable concernant le travail à la maison; base Covid-19: 54 830 personnes cibles avec indication valable

### 3.3 Moyens de transport utilisés

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

La distance journalière parcourue en moyenne par personne sur le territoire national était de quelque 30,0 km en 2021 (voir chapitre 3.2.1). La part de loin la plus grande de cette distance, plus précisément 69% ou 20,8 km, a été parcourue en voiture (G 3.3.1.1, T 3.3.1.1). Le train occupait le deuxième rang, avec une part de 16% ou 4,9 km. Les trajets parcourus avec tous les autres modes de locomotion ou moyens de transport étaient nettement plus courts: par jour, chaque personne a couvert 1,6 km à pied (5%), 1,0 km avec les transports publics routiers (bus, tram) (3%), 0,9 km à vélo (3%; y compris vélos électriques) et 0,4 km en deux-roues motorisé (1%).

Malgré leur part modeste dans la distance journalière, les trajets accomplis à pied jouent un rôle non négligeable. Ils remplissent entre autres une importante «fonction charnière» en permettant l'accès aux différents moyens de transport et le changement de l'un à l'autre (voir aussi G 3.3.1.7). L'importance des déplacements à pied apparaît nettement lorsque, au lieu de considérer les distances, on prend en compte le nombre d'étapes accomplies ou le temps de trajet journalier (pour la définition des étapes, voir chapitre 3.2.3). Pour ce qui est des étapes, la part des

#### Moyens de transport utilisés, en 2021

Moyenne par personne, en Suisse

#### T 3.3.1.1

	Distance journalière, en km	Temps de trajet journalier <sup>1</sup> , en min	Nombre journalier d'étapes
<b>Total</b>	<b>30,0</b>	<b>74,6</b>	<b>3,78</b>
Mobilité douce	2,6	35,0	1,82
À pied	1,6	30,0	1,57
Vélo (incl. vélo électrique)	0,9	5,0	0,24
Vélo	0,7	4,0	0,20
Vélo électrique lent	0,2	0,8	0,03
Vélo électrique rapide	0,0	0,2	0,01
Transport ind. motorisé	21,1	30,1	1,44
Voiture	20,8	29,3	1,40
Deux-roues motorisé	0,4	0,8	0,04
Motocycle	0,3	0,7	0,03
Motocycle léger	0,0	0,1	0,00
Cyclomoteur	0,0	0,1	0,00
Transports publics	5,9	8,0	0,47
Train	4,9	4,5	0,18
Transports publics routiers	1,0	3,4	0,29
Tram	0,2	0,9	0,08
Bus, car postal	0,8	2,5	0,21
Autres <sup>2</sup>	0,4	1,6	0,05
dont engins assimilés à un véhicule <sup>3</sup>	0,0	0,5	0,03

<sup>1</sup> sans temps d'attente et de correspondance  
<sup>2</sup> engins assimilés à des véhicules, taxi, autocar, camion, bateau, avion, téléphérique, funiculaire, train à crémaillère et «autres»  
<sup>3</sup> trottinette, patins à roulette, rollers, planche à roulettes, etc.

Base: 55 018 personnes cibles

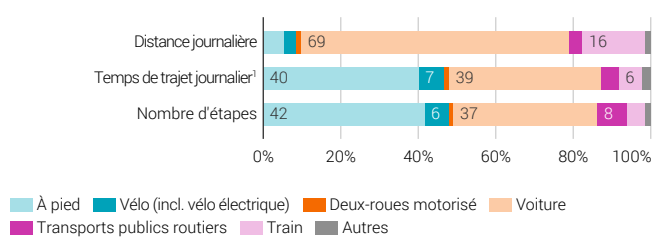
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2023

#### Moyens de transport utilisés, en 2021

Parts en Suisse

#### G 3.3.1.1



<sup>1</sup> Sans temps d'attente et de correspondance  
 Base: 55 018 personnes cibles

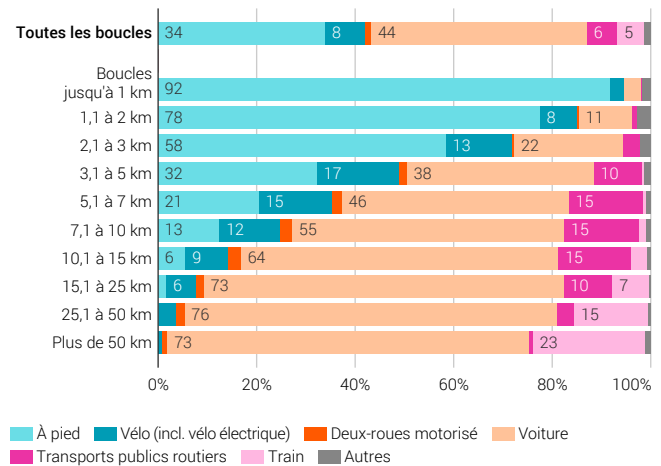
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2023

#### Moyens de transport principaux utilisés selon la longueur des boucles, en 2021

Parts dans le nombre de boucles en Suisse

#### G 3.3.1.2



Base: 67 262 boucles

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

© OFS 2023

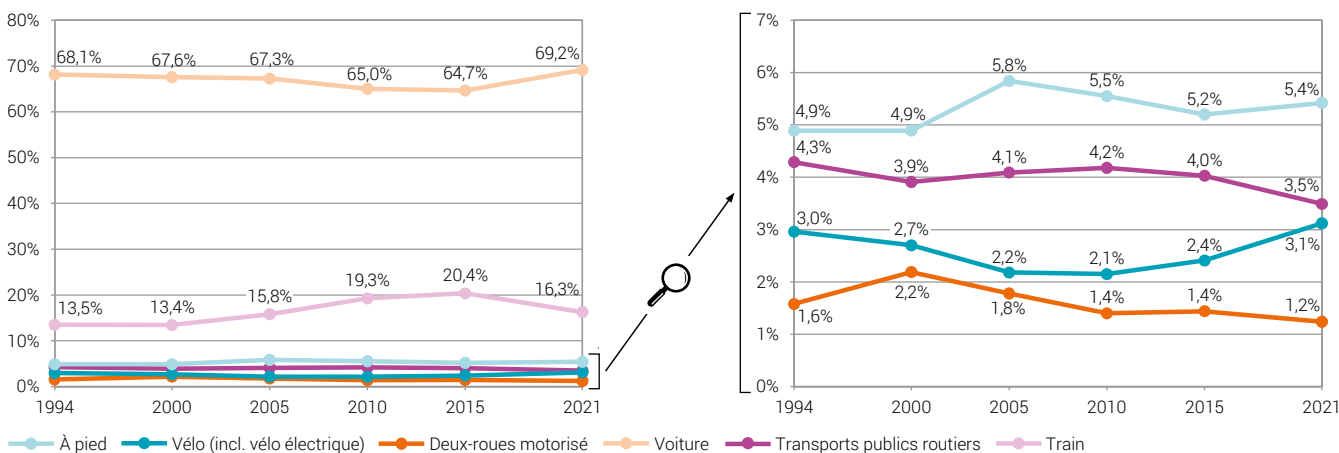
trajets parcourus à pied en 2021 se montait à 42%, surpassant même celle des trajets en voiture (37%). En ce qui concerne le temps consacré aux déplacements journaliers, les trajets à pied atteignaient 40%, soit le même niveau que la voiture (39%) et environ sept fois plus que le train (6%). En 2021, la population suisse s'est déplacée en moyenne environ 30 minutes par jour à pied, 29 minutes en voiture, 5 minutes en train et 5 minutes à vélo (vélos électriques compris).

L'importance des déplacements à pied ressort également si l'on examine le choix du moyen de transport en fonction de la longueur des boucles (G 3.3.1.2). Une boucle est une succession de déplacements qui partent de la maison et qui y retournent (voir chapitre 3.2.3). Pour chaque boucle, il est possible de déterminer un moyen de transport principal à l'aide d'une hiérarchisation (explication, voir glossaire → moyen de transport principal). En 2021, la majeure partie des boucles jusqu'à 3 km ont été parcourues à pied; cette part atteignait même 92% pour les boucles ne dépassant pas 1 km. La voiture était le principal moyen de transport pour les boucles de plus de 3 km. Sa part représentait déjà plus d'un tiers (38%) pour les boucles de 3 à 5 km et même trois

### Moyens de transport utilisés, de 1994 à 2021

Parts des distances journalières en Suisse

G3.3.1.3



Remarque: catégorie des «autres» moyens de transport pas affichée dans le graphique; part de 1,3% en 2021  
 Base 2021: 55 018 personnes cibles

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

© OFS 2023

quarts pour les boucles de plus de 15 km. La part du vélo était relativement importante pour les boucles de 3 à 5 km (17%, vélos électriques compris), tout comme celle du train pour les boucles de 50 km et plus (23%). Dans l'ensemble, les boucles effectuées en 2021 se répartissent comme suit selon le moyen de transport principal: quelque 44% en voiture, 34% à pied, 8% à vélo (vélos électriques compris), 6% en tram et en bus et 5% en train.

#### Évolution depuis 1994

Entre 1994 et 2015, le train a sans cesse gagné en importance par rapport aux autres moyens de transport et doit notamment cet essor au développement des infrastructures et à l'élargissement de l'offre. La voiture a pour sa part perdu un peu de terrain. En 2021, l'évolution s'est toutefois inversée: se situant à 16%, la part du train dans la distance journalière a reculé de 4 points par rapport à 2015; la part de la voiture s'est par contre accrue de plus de 4 points pour atteindre 69% (G3.3.1.3). En chiffres absolus, les trajets parcourus en train par personne et par jour se sont réduits d'un bon tiers (passant de 7,5 km à 4,9 km), ceux accomplis en voiture ne diminuant en revanche que d'un huitième (de 23,8 km à 20,8 km).

Le COVID-19 a certainement été la cause principale du net recul enregistré par le chemin de fer: les trains et les gares étant parfois bondés, ils ont dès le début de la pandémie été considérés comme de possibles lieux de propagation du virus. C'est probablement la même raison qui a ensuite incité une partie de la population à moins prendre le train en 2021. L'hypothèse est corroborée par le fait que les transports publics routiers, qui présentent les mêmes caractéristiques que le train en termes de risque de transmission du COVID-19, ont également enregistré une baisse de leur part dans les distances parcourues en 2021, avec un recul de 0,5 point. Cette part n'avait pratiquement pas changé entre 1994 et 2015. Le constat selon lequel le recul du

chemin de fer en 2021 est fortement lié à la pandémie repose également sur le fait que les personnes interrogées ayant déclaré que la pandémie les a poussés à renoncer à certains déplacements le jour de référence de l'enquête n'ont effectué que 12% des distances en train, contre 17% chez les autres personnes (G3.3.1.4).

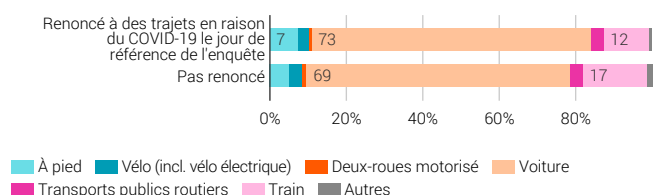
Il faut cependant relever que les parts dans les distances parcourues, notamment celle du train, mais aussi celle de la voiture, se sont quelque peu rapprochées au cours du deuxième semestre 2021 des valeurs enregistrées en 2015 (G3.3.1.5). Cela indique que l'influence de la pandémie sur la répartition modale – du moins l'ampleur observée en 2021 – pourrait être limitée dans le temps.

Outre la voiture, les vélos et les vélos électriques affichaient en 2021 une hausse relative de leur importance: ils ont augmenté leur part commune dans la distance journalière, qui est passée de 2,4% en 2015 à 3,1% en 2021. Ces moyens de transport ont ainsi retrouvé leur niveau de 1994 malgré un été pluvieux et donc

### Moyens de transport utilisés selon le renoncement (auto-déclaré)<sup>1</sup> à la mobilité en raison de la pandémie de COVID-19, en 2021

Parts des distances journalières en Suisse

G3.3.1.4



<sup>1</sup> Réponse à la question: «Est-ce que la situation actuelle en Suisse à cause du Coronavirus a eu une influence sur votre mobilité? Ça veut dire, est-ce que vous avez renoncé à un trajet déterminé le jour de référence de l'enquête?»

Base: 55 018 personnes cibles

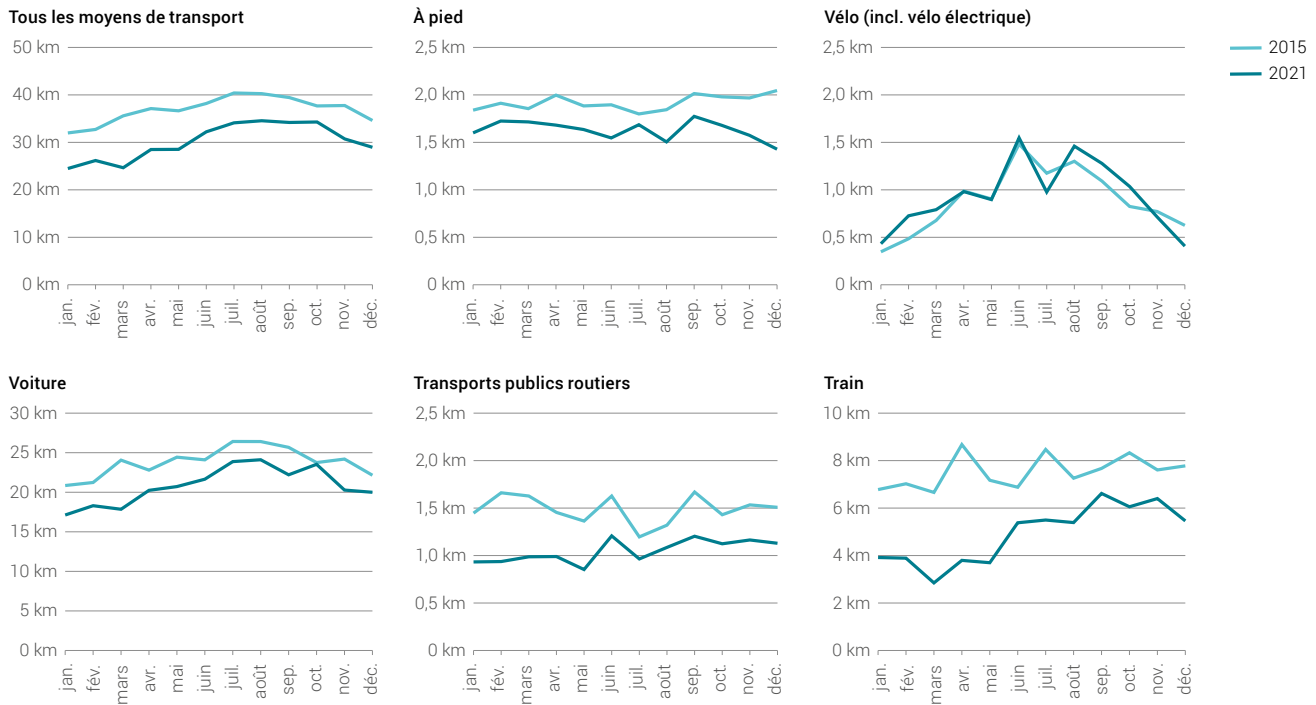
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2023

## Distance journalière moyenne par personne selon le moyen de transport et le mois, en 2015 et en 2021

En Suisse

G3.3.1.5



Remarque: tenir compte des différentes échelles (km) selon le moyen de transport

Base: 57 090 personnes cibles en 2015 et 55 018 personnes cibles en 2021

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

© OFS 2023

moins propice à la pratique du vélo (la part du vélo avait continuellement reculé entre 1994 et 2010). La distance journalière parcourue à vélo ou à vélo électrique n'a pas diminué en chiffres absolus en 2021, contrairement à celle couverte avec presque tous les autres moyens de transport: représentant 0,9 km par jour et par personne, elle est restée pratiquement inchangée par rapport à 2015. Comme on le verra toutefois plus loin, c'est le vélo électrique qui a gagné en importance, au détriment du vélo traditionnel (voir chapitre 3.3.4).

La distance journalière parcourue à pied est passée de 1,9 km en 2015 à 1,6 km en 2021. Mais la part des trajets accomplis à pied dans l'ensemble des distances journalières est restée presque inchangée, celles-ci s'étant globalement raccourcies en 2021 (voir chapitre 3.2.1).

### Vitesse des moyens de transport

Le train est de loin le moyen de transport terrestre le plus rapide: les étapes pour lesquelles il a été utilisé ont été effectuées à une vitesse moyenne de 61 km/h en 2021 (G3.3.1.6, page 29). Venaient ensuite la voiture avec 38 km/h et le motorcycle avec 29 km/h (toujours en considérant les temps d'attente, p. ex. aux feux rouges). Les vitesses moyennes des divers moyens de transport n'ont que peu changé par rapport à 2015. Si l'on se réfère

à l'enquête de 1994, on voit cependant que le train est devenu beaucoup plus rapide (50 km/h), ce qui est lié avant tout au développement des infrastructures ferroviaires évoqué plus haut.

### Longueur et durée des étapes

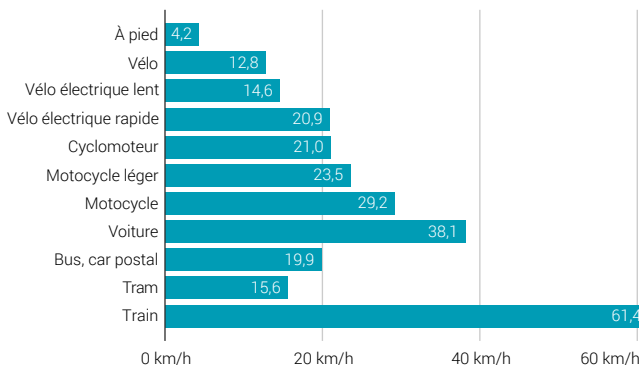
La vitesse moyenne élevée du train s'explique aussi par le fait que ce moyen de transport est plus utilisé pour effectuer de longues distances que pour la desserte fine des villes et des agglomérations. Une étape en train couvrait en moyenne 26,8 km en 2021, soit une distance presque deux fois plus élevée que celle parcourue en voiture (14,8 km) (T3.3.1.2, page 29). Une étape accomplie à vélo électrique rapide représentait en moyenne 6,6 km, soit environ 3,0 km de plus que celle effectuée avec un vélo traditionnel (3,6 km) (voir aussi 3.3.4). Les étapes franchies à pied faisaient en moyenne 1,0 km de long.

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

### Vitesse moyenne des utilisateurs des moyens de transport terrestres, en 2021

En Suisse, compte tenu des temps d'attente (p.ex. aux feux rouges)

G3.3.1.6



Base: 45 149 personnes cibles qui ont utilisé le moyen de transport considéré pour des étapes en Suisse

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

© OFS 2023

### Longueur et durée moyenne des étapes selon le moyen de transport, en 2021

En Suisse

T3.3.1.2

Moyen de transport	Longueur des étapes, en km	Durée des étapes, en min
À pied	1,0	19,1
Vélo	3,6	19,8
Vélo électrique lent	4,9	24,6
Vélo électrique rapide	6,6	20,9
Cyclomoteur	4,3	16,6
Motocycle léger	6,2	23,0
Motocycle	10,9	22,3
Voiture	14,8	20,9
Bus, car postal	4,0	12,2
Tram	2,8	11,5
Train	26,8	24,9
Engins assimilés à un véhicule <sup>1</sup>	1,5	17,6
Autres moyens de transport <sup>2</sup>	15,2	46,7
<b>Tous les moyens de transport</b>	<b>7,9</b>	<b>19,8</b>

<sup>1</sup> trottinette, patins à roulette, rollers, planche à roulettes, etc.

<sup>2</sup> taxi, autocar, camion, bateau, avion, téléphérique, funiculaire, train à crémaillère et «autres»

Base: 202 061 étapes en Suisse

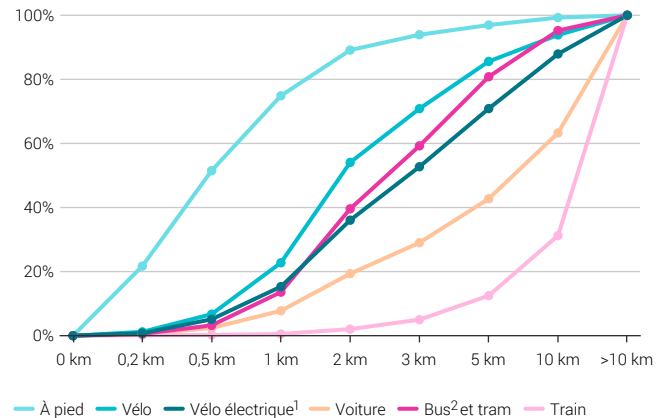
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2023

Les fréquences cumulées permettent de comparer plus en détail les longueurs d'étapes parcourues avec les différents moyens de transport (G3.3.1.7). Il en ressort entre autres que quelque 69% des étapes en train étaient supérieures à 10 km en 2021 contre 37% des étapes en voiture. En ce qui concerne le vélo électrique, plus de la moitié (56%) des étapes mesuraient entre 1 km et 5 km. 29% des étapes à vélo électrique faisaient plus de 5 km et 12% même plus de 10 km. Le bus et le tram étaient utilisés dans 81% des cas pour des étapes inférieures ou égales à 5 km.

### Fréquences cumulées des distances des étapes selon le moyen de transport (sélection), en 2021

G3.3.1.7



Exemple de lecture: en 2021, 22% des étapes réalisées à pied avaient une distance maximale de 0,2 km et 52% une distance maximale de 0,5 km.

<sup>1</sup> vélos électriques rapides et lents

<sup>2</sup> incl. car postal

Base: 202 061 étapes en Suisse

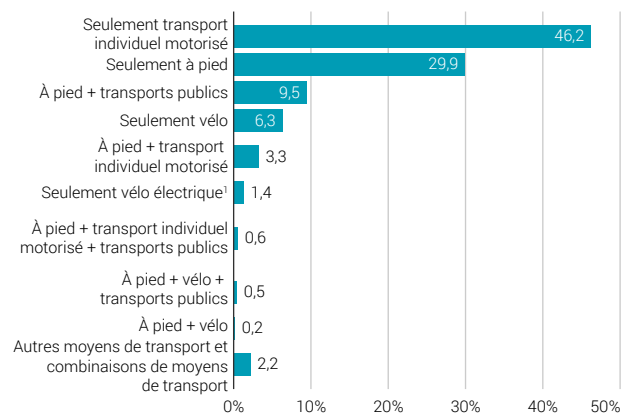
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2023

### Parts des moyens de transport et des combinaisons de moyens de transport au nombre de déplacements, en 2021

En Suisse

G3.3.1.8



Remarque: seuls les trajets d'une distance minimale de 25 mètres sont pris en considération.

<sup>1</sup> vélos électriques rapides et lents

Base: 150 362 déplacements en Suisse

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

© OFS 2023

### Combinaison de moyens de transport

Pour arriver à destination, il est aussi possible de combiner plus d'un moyen de transport (G3.3.1.8). Dans ces déplacements composites, les trajets à pied jouent un rôle particulièrement important (pour la définition des déplacements, voir chapitre 3.2.3). En 2021, un peu plus de 9% de tous les déplacements étaient constitués de combinaisons d'étapes à pied et en TP. 3% combinaient des trajets à pied et en transport individuel motorisé. La

combinaison de trois moyens de transport, comme par exemple «à pied + transport individuel motorisé + transports publics» était nettement plus rare. Elle représentait moins de 1% dans chaque cas.

*Moyens de transport utilisés selon le jour de la semaine, la saison et l'heure de la journée*

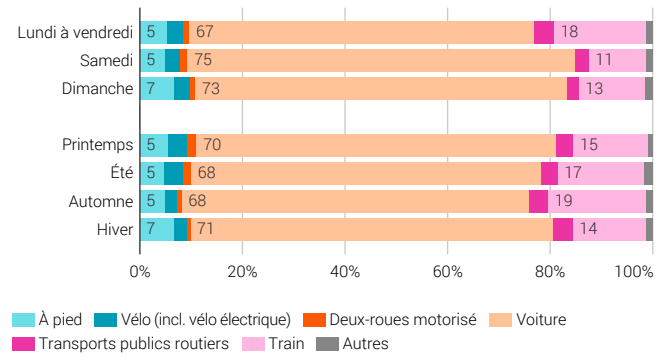
Les moyens de transport utilisés varient en partie selon les jours de la semaine (G3.3.1.9). Le train, par exemple, comptait en 2021 pour 18% dans les distances journalières du lundi au vendredi, mais pour seulement 11% le samedi et 13% le dimanche. Inversement, l'importance relative de la voiture augmentait le week-end. D'une saison à l'autre, les différences sont un peu plus faibles. Comme attendu, la part des distances couvertes avec des deux-roues était plus élevée au printemps et en été qu'en automne et en hiver.

Le choix du moyen de transport varie aussi selon le moment de la journée (G3.3.1.10). En 2021, les déplacements à pied étaient les plus fréquents entre 15 et 16 heures. Durant cette période de la journée, quelque 16% de la population se déplaçait à pied (du moins brièvement). Les trajets en voiture atteignaient leur

**Moyens de transport utilisés selon le jour de la semaine et la saison, en 2021**

Parts des distances journalières en Suisse

**G3.3.1.9**



Base: 55 018 personnes cibles

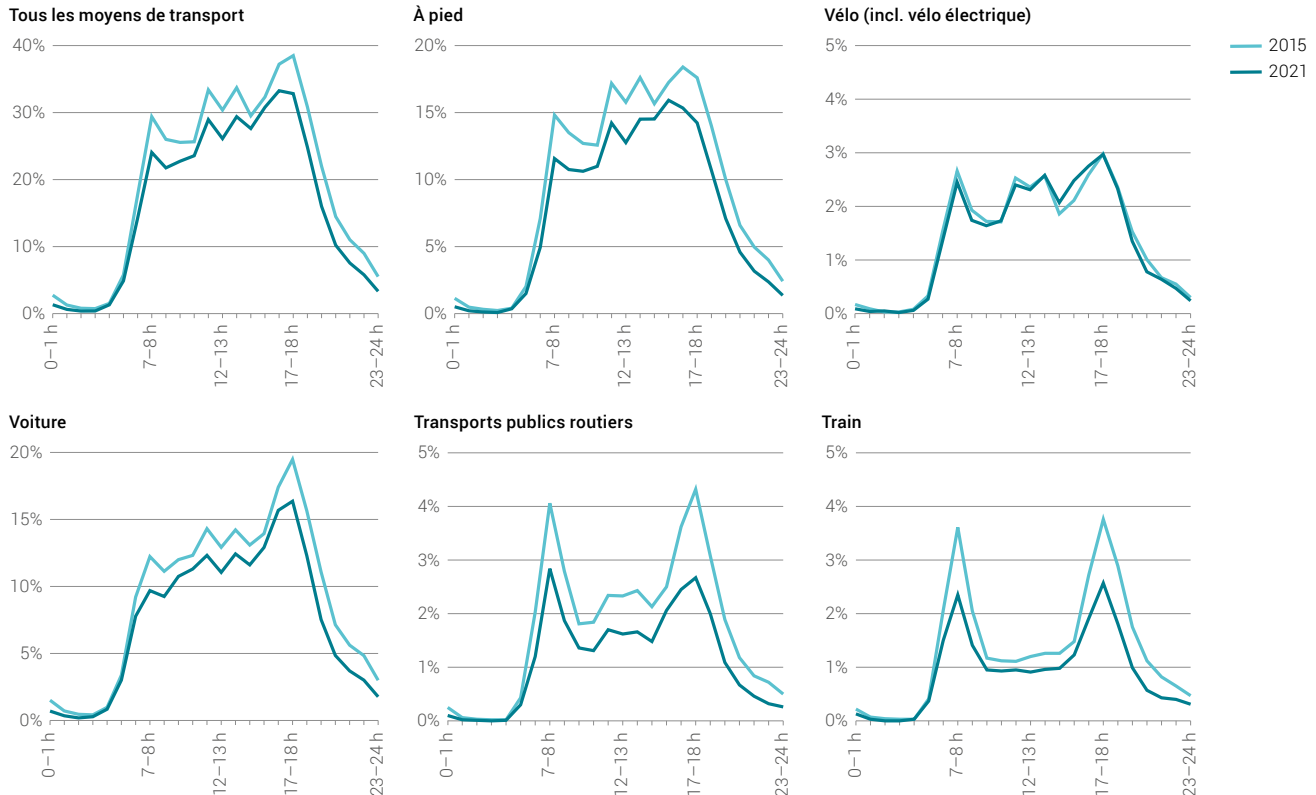
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2023

**Personnes en déplacement selon l'heure de la journée et le moyen de transport, en 2015 et en 2021**

Part de la population (à partir de 6 ans) en déplacement, en Suisse

**G3.3.1.10**



Remarque: tenir compte des différentes échelles de pourcentage selon le moyen de transport

Base: 57 090 personnes cibles en 2015 et 55 018 personnes cibles en 2021

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

© OFS 2023



maximum (16% également) deux heures plus tard, soit entre 17 et 18 heures. Pour ces deux modes de locomotion, l'intensité des déplacements est plus forte l'après-midi et en début de soirée que le matin. Dans les transports publics par contre, l'intensité des déplacements est assez semblable le matin et l'après-midi et clairement accentuée aux heures de pointe entre 7 et 8 heures et entre 17 et 18 heures. La forte concentration de l'utilisation du train, du bus et du tram aux heures de pointe est avant tout liée à la part élevée des déplacements pour le travail et la formation (associés à certains horaires) accomplis avec ces moyens de transport (voir chapitre 3.4.1).

Les pics du trafic des TP occasionnés par les déplacements des pendulaires n'étaient toutefois plus aussi marqués en 2021 que ceux relevés en 2015. Cette atténuation est notamment due à l'enseignement à distance dans les hautes écoles, devenu obligatoire jusqu'à mi-avril 2021 pour cause de pandémie (voir chapitre 1.3.2), ainsi qu'au fait que les actifs occupés dans les groupes de professions présentant un fort potentiel de télétravail (professions scientifiques et administratives, p. ex.) se déplacent particulièrement souvent en TP pour se rendre au travail. Il est en revanche difficile de savoir dans quelle mesure les usagers des TP ont suivi les appels des autorités et ont privilégié leurs déplacements pendant les heures creuses dans le but d'éviter des infections. Ce qui est sûr, c'est que le trafic en dehors des heures de pointe a diminué dans une même proportion que pendant ces dernières.

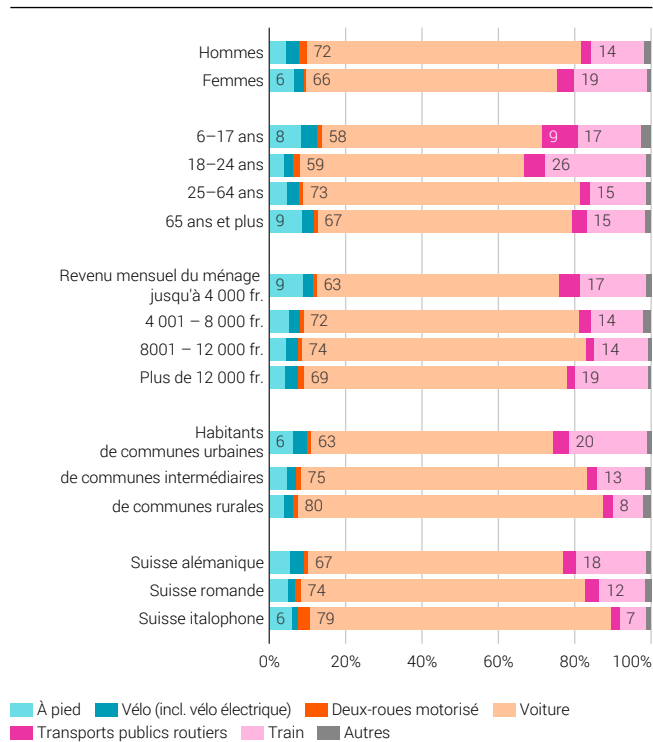
La répartition du volume de trafic à pied et en voiture sur la journée a été très semblable en 2021 à celle observée en 2015, le volume se situant toutefois à un niveau un peu plus bas. Les reculs par rapport à 2015 ont été un peu plus marqués uniquement le soir et dans la première partie de la nuit, cette baisse accrue pouvant s'expliquer par les restrictions imposées dans les offres de restauration et de sorties en raison de la pandémie (voir chapitre 1.3.2). Les courbes des déplacements à vélo au fil de la journée en 2015 et en 2021 se recouvrent presque entièrement: la part des personnes se déplaçant à vélo ou à vélo électrique au fil de la journée était donc presque aussi importante pendant les deux années.

*Moyens de transport utilisés selon les groupes de population*

Les hommes ont parcouru en 2021 une plus grande part de leurs distances journalières (72%) en voiture que les femmes (66%) (G3.3.1.11). Celles-ci ont plus souvent donné la préférence aux transports publics (24% contre 17%). Les jeunes adultes de 18 à 24 ans ont aussi utilisé les transports publics dans des proportions supérieures à la moyenne (32%; pour le choix du moyen de transport des différents groupes d'âge, voir le chapitre 3.5.1). Les habitants des communes urbaines, où l'offre de transports publics est particulièrement bien développée, ont couvert 24% de leur distance journalière avec les TP. La valeur correspondante était nettement plus faible dans les communes intermédiaires (15%) et n'atteignait que 11% dans les communes rurales. La part des transports publics était nettement plus élevée en Suisse alémanique (22%) qu'en Suisse romande (16%) et en Suisse italophone (9%).

**Moyens de transport utilisés selon les groupes de population, le degré d'urbanisation et la région linguistique, en 2021**

Parts des distances journalières en Suisse G3.3.1.11



Base: 55 018 personnes cibles

Source: OFS, ARE - Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

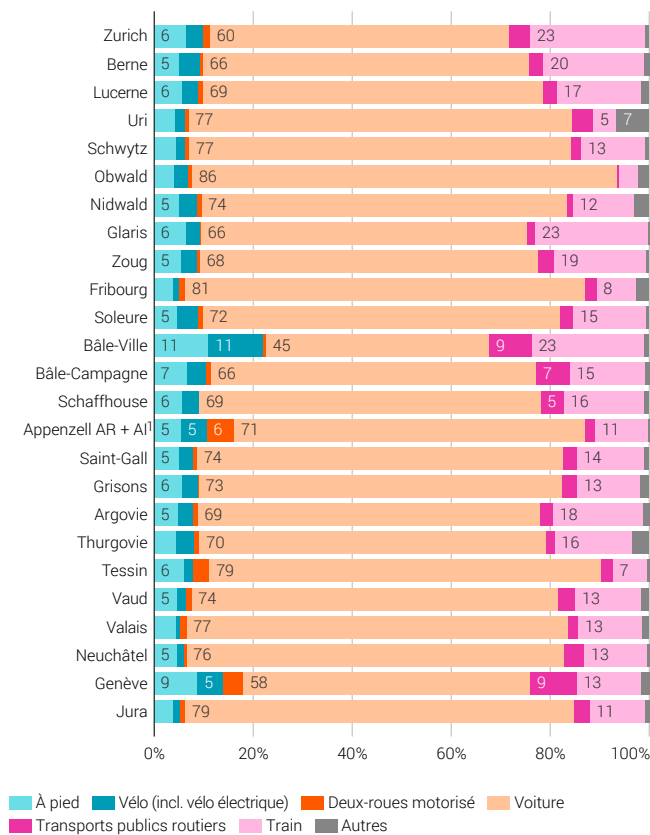
*Moyens de transport utilisés selon le canton*

Le choix du moyen de transport peut aussi être analysé selon les cantons. Mais le graphique s'y rapportant (G3.3.1.12, page 32) doit être interprété avec prudence, notamment pour les petits cantons, car les intervalles de confiance sont importants (explications, voir chapitre 5.3). C'est dans les cantons urbains de Bâle-Ville et de Genève que la part des déplacements à pied et à vélo dans les distances journalières était la plus élevée en 2021 (respectivement 22% et 14%). Non seulement elle était sensiblement plus élevée que la moyenne suisse (9%), mais dépassait aussi la moyenne de toutes les communes urbaines (10%, voir G3.3.1.11). Cela tient probablement à la taille des villes de Bâle et de Genève et au fait qu'elles sont densément bâties (ARE 2018), de sorte que leurs habitants peuvent rejoindre à pied comparativement beaucoup d'infrastructures (OFS 2021a). Dans les autres cantons, la part de la mobilité douce se situait dans une fourchette allant de 5% à 11%.

Bâle-Ville arrivait aussi en tête, avec 31%, pour ce qui est de la part des transports publics (train et transports publics routiers), devant le canton de Zurich (28%), lui aussi fortement urbanisé. Genève occupait le cinquième rang dans cette liste. Les cantons de montagne et les cantons ruraux figurent plutôt parmi les cantons où la part des transports publics était faible, leur habitat décentralisé ne favorisant pas une desserte efficace par les transports publics. Plus la part des transports publics est faible, plus celle du transport individuel motorisé tend à être élevée.

### Moyens de transport utilisés selon le canton, en 2021

Parts des distances journalières par personne selon le canton de domicile, trajets en Suisse **G3.3.1.12**



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

Base: 55 018 personnes cibles

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

### Raisons motivant le choix du moyen de transport

En 2021, les utilisateurs du transport individuel motorisé (TIM), soit les voitures de tourisme et les deux-roues motorisés, ont expliqué leur choix en faisant valoir, pour 38% des étapes, que le TIM était la solution la plus simple et la plus commode (T3.3.1.3). La durée de déplacement et l'absence d'alternative ont été indiquées comme raisons principales pour respectivement 17% et 16% des étapes. Une autre raison importante (12%) était le transport de bagages. La pandémie de COVID-19 n'a en revanche motivé le choix du TIM que pour 1% des étapes.

Les trois raisons principales expliquant l'utilisation des transports publics étaient les mêmes que celles avancées pour le transport individuel motorisé. Si l'argument de la simplicité et de la commodité représentait une part presque aussi importante (37%) que dans le cas du TIM et occupait également le premier rang, l'absence d'alternative arrivait, avec 20%, à la deuxième place et dépassait l'argument de la durée du trajet (8%). La possession d'un abonnement, le plaisir de voyager et l'habitude de prendre les TP ont été d'autres raisons indiquées pour expliquer le choix de ce moyen de transport, avec 5% dans chaque cas.

### Raisons du choix du moyen de transport, en 2021

**T3.3.1.3**

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

Fréquence des raisons mentionnées lors d'étapes avec le moyen de transport considéré, en % (plusieurs réponses possibles)

	Transport individuel motorisé: voiture, deux-roues motorisé	Transports publics: train, bus, car postal, tram	Mobilité douce (incl. vélo électrique)
Solution la plus simple / commode	37,9	36,6	17,7
Temps de déplacement	16,7	8,5	6,5
Pas d'autre possibilité / pas d'alternative	16,2	19,9	3,2
Transport de bagages, objets encombrants	12,3	0,6	*
Conditions météorologiques	4,0	3,3	1,7
Plaisir / confort	3,0	4,6	4,2
Coût du voyage	1,2	2,8	0,6
Par habitude	2,1	5,0	3,9
Promenade	*	*	30,2
Pour des raisons de santé	*	*	13,0
Par respect pour l'environnement	*	3,6	1,7
Possession d'abonnement	*	5,0	*
Pas de place de stationnement à l'arrivée / place de stationnement difficile à trouver	*	4,0	*
Parce que le trajet était très court	*	*	13,4
COVID-19	1,1	*	0,5
Autres raisons	5,5	6,1	3,5

\* non applicable

Base: 9 361 étapes TIM, 1 783 étapes TP et 8 984 étapes MD avec réponse valable

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

Comme attendu, le transport des bagages n'a guère joué de rôle dans le choix des transports publics, contrairement au TIM. La protection de l'environnement a aussi été peu mentionnée (à peine 4%).

S'agissant de la mobilité douce, 30% des étapes examinées étaient des promenades ou étaient parcourues à pied pour combiner une promenade avec un autre motif de déplacement. Venait ensuite, avec une part de 18%, l'argument selon lequel aller à pied ou à vélo (ou à vélo électrique) représentait la solution la plus simple ou la plus commode. 13% des personnes interrogées ont justifié le choix de la mobilité douce par la brièveté du trajet; celles évoquant l'argument de la santé représentaient le même pourcentage. Comme dans le cas des transports publics, la protection de l'environnement (2%) et la pandémie de COVID-19 (0,5%) n'ont en revanche été que rarement mentionnées.

### 3.3.2 Transport individuel motorisé

Font partie du transport individuel motorisé (TIM) dans la présente publication les voitures de tourisme (sans les taxis) ainsi que les deux-roues motorisés, autrement dit les motocycles, les motocycles légers et les cyclomoteurs. En 2021, chaque personne a parcouru en moyenne 20,8 km par jour en voiture sur le territoire national (G3.3.2.1). Cette distance est inférieure de 3,1 km à celle observée en 2015. Jusqu'à cette année-là, la distance parcourue en voiture était restée à peu près stable durant la période couverte par les enquêtes, soit depuis 2000. Le recul enregistré en 2021 s'explique probablement surtout par la pandémie. À partir du deuxième semestre 2021, les distances journalières couvertes en voiture se sont à nouveau, comme mentionné plus haut, un peu rapproché des valeurs enregistrées en 2015 (voir G3.3.1.5, page 28). Tout comme les distances, le temps de trajet journalier moyen s'est réduit, passant de 34 minutes en 2015 à 29 minutes en 2021. Le nombre moyen d'étapes en voiture a atteint 1,4 contre 1,7 en 2015.

Par rapport aux voitures, les deux-roues motorisés ont une importance bien moindre: en 2021, ils ont couvert une distance journalière moyenne de 0,4 km par personne. Cette distance se composait de 0,3 km pour les motocycles, de seulement 0,03 km pour les motocycles légers et de 0,02 km pour les cyclomoteurs (T3.3.2.1). Entre 2015 et 2021, les distances journalières moyennes ont diminué pour ces trois catégories de véhicules, et

même de moitié en ce qui concerne les motocycles légers. Le net recul observé pour ces derniers n'est pas surprenant compte tenu de la forte baisse des immatriculations ces dernières années. Cette évolution est liée avant tout au renforcement des normes d'émission, que les moteurs à deux temps, longtemps largement utilisés sur les motocycles légers, ne parviennent guère à respecter.

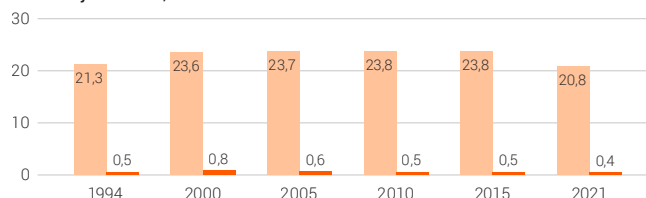
La ventilation des résultats selon les jours de la semaine et les saisons montre qu'en 2021 les distances journalières accomplies en voiture étaient particulièrement longues le samedi (23,9 km) et au cours des mois d'été (23,4 km). Pour ce qui est de l'utilisation de la voiture, la distance journalière parcourue par les hommes était de 40% supérieure à celle effectuée par les femmes et la population habitant à la campagne a parcouru une distance de 61% plus longue que la population des villes.

#### Transport individuel motorisé, de 1994 à 2021

Moyenne par personne, en Suisse

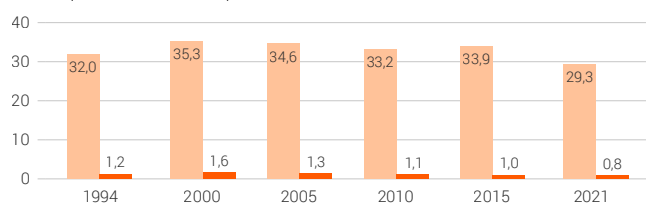
G3.3.2.1

##### Distance journalière, en km

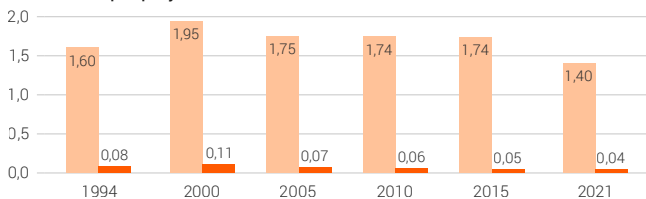


##### Temps de trajet journalier, en min

Sans temps d'attente et de correspondance



##### Nombre d'étapes par jour



■ Voiture ■ Deux-roues motorisé

Base 2021: 55 018 personnes cibles

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

© OFS 2023

#### Transport individuel motorisé selon le jour de la semaine, la saison et les groupes de population, en 2021

Distance journalière moyenne en km par personne, en Suisse

T3.3.2.1

	Voiture	Motocycle	Motocycle léger	Cyclomoteur
<b>Total</b>	<b>20,8</b>	<b>0,32</b>	<b>0,03</b>	<b>0,02</b>
<b>Jour de la semaine</b>				
Lundi à vendredi	20,2	0,31	0,03	0,02
Samedi	23,9	0,45	0,01	0,01
Dimanche	20,2	0,26	0,02	0,02
<b>Saison</b>				
Printemps	20,9	0,48	0,04	0,02
Été	23,4	0,44	0,06	0,03
Automne	21,3	0,24	0,01	0,02
Hiver	17,7	0,14	0,01	0,02
<b>Sexe</b>				
Hommes	24,2	0,56	0,04	0,03
Femmes	17,4	0,09	0,01	0,01
<b>Âge</b>				
6–17 ans	11,2	0,06	0,09	0,10
18–24 ans	23,6	0,69	0,03	0,00
25–64 ans	25,2	0,39	0,02	0,01
65 ans et plus	12,6	0,16	0,00	0,01
<b>Disponibilité d'une voiture</b>				
Toujours disponible	28,4	0,36	0,02	0,01
Sur demande	18,9	0,53	0,04	0,02
Pas disponible	14,4	0,47	0,03	0,01
<b>Degré d'urbanisation du lieu de domicile</b>				
Communes urbaines	17,5	0,30	0,02	0,02
Communes intermédiaires	24,6	0,37	0,02	0,02
Communes rurales	28,3	0,34	0,06	0,04

Base total, jour de la semaine, saison, sexe, âge et degré d'urbanisation: 55 018 personnes cibles; base disponibilité d'une voiture: 40 867 personnes cibles à partir de 18 ans avec permis de conduire

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

© OFS 2023

La distance journalière moyenne couverte par les motocycles était environ trois fois plus élevée au printemps et en été qu'en hiver. Les motocycles sont avant tout une affaire d'hommes: ceux-ci ont accompli six fois plus de kilomètres que les femmes à l'aide de ce moyen de transport. Les motocycles légers et les cyclomoteurs représentaient aussi un domaine typiquement masculin. De plus, ils étaient surtout utilisés par des personnes appartenant aux groupes d'âge les plus jeunes.

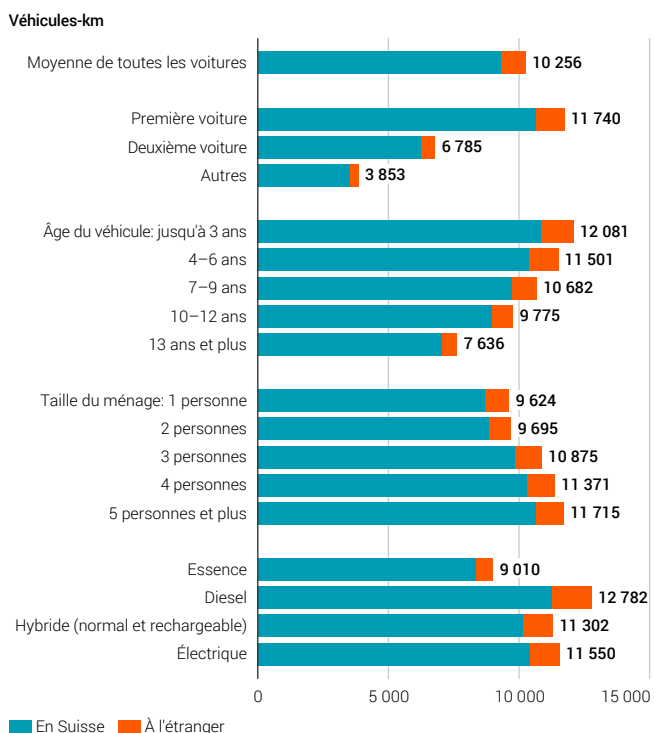
### Prestations kilométriques des voitures de tourisme

Au cours des douze mois qui ont précédé le jour d'enquête en 2021, chaque voiture que possédait un ménage suisse a parcouru en moyenne 10 256 km, dont 91% sur le territoire suisse et 9% à l'étranger (G3.3.2.2). La prestation kilométrique par voiture a baissé de 13% par rapport à 2015. En raison de la pandémie de COVID-19, les trajets parcourus à l'étranger se sont raccourcis plus fortement (-39%) que ceux effectués en Suisse (-9%). En 2021, il n'était parfois possible de franchir les frontières nationales que sous certaines conditions (certificat de vaccination, résultat de test négatif, etc.).

Les premières voitures (explication, voir glossaire) ont couvert en 2021 presque trois quarts de kilomètres en plus que les deuxièmes voitures (11 740 km contre 6 785 km). La prestation kilométrique annuelle a en outre diminué avec l'âge du véhicule

### Prestations kilométriques des voitures, en 2021

Prestations par voiture durant les 12 mois précédant le jour d'enquête, uniquement les voitures appartenant au ménage des personnes interrogées **G3.3.2.2**



Base: 59 517 voitures qui ont été mises en circulation avant 2021 et avec indication valable de l'âge du véhicule et des prestations kilométriques annuelles

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

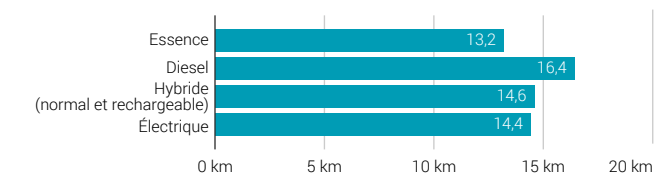
et augmenté légèrement en fonction de la taille du ménage. Les voitures à moteur diesel ont couvert un peu plus de kilomètres par année (12 782 km) que les voitures à moteur purement électrique (11 550 km) et celles à moteur hybride (11 302 km). Mais ce sont les véhicules à essence qui ont affiché la prestation kilométrique annuelle la plus courte (9 010 km). Cela tient aussi au fait que ceux-ci sont en moyenne plus âgés que ceux des autres catégories de carburant.

### Longueur moyenne des étapes et utilisation des différentes catégories de route selon le type de carburant

Les voitures à propulsion diesel ne présentaient pas seulement la plus grande prestation kilométrique annuelle: elles étaient aussi celles ayant parcouru les étapes les plus longues, soit 16,4 km en moyenne (G3.3.2.3). La longueur moyenne des étapes des voitures électriques faisait 14,4 km, alors que celle des voitures à essence – souvent plus âgées – atteignait 13,2 km. Ces analyses réalisées en fonction du type de carburant ont toutefois pu porter uniquement sur les voitures appartenant au ménage des personnes interrogées, de sorte que les véhicules d'entreprise en particulier n'ont pas été pris en compte.

### Longueur moyenne des étapes en voiture selon le type de carburant, en 2021

Uniquement les voitures appartenant au ménage des personnes interrogées, étapes en Suisse **G3.3.2.3**

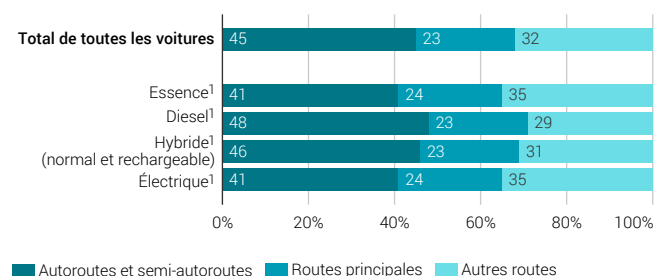


Base: 69 210 étapes en Suisse

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

### Utilisation des différentes catégories de route lors de déplacements en voiture selon le type de carburant, en 2021

Parts des distances journalières en Suisse **G3.3.2.4**



<sup>1</sup> uniquement les voitures appartenant au ménage des personnes interrogées

Base: 75 062 étapes en voiture (total) resp. 67 761 étapes en voiture (essence, diesel, hybride, électrique); uniquement étapes en Suisse et avec indication valable de la distance et de la catégorie de route

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

En 2021, les distances en voiture étaient couvertes à 45% sur des autoroutes et semi-autoroutes, à 23% sur le réseau des routes principales et à 32% sur les autres routes (G3.3.2.4, page 34). La ventilation selon les catégories de carburant montre que les distances journalières parcourues par les voitures purement électriques se répartissaient entre les différentes catégories de route de manière similaire à celles effectuées par les voitures à essence. En revanche, les voitures à moteur diesel en particulier, mais également les voitures hybrides se déplaçaient un peu plus souvent sur des autoroutes et des semi-autoroutes.

### Taux d'occupation des voitures

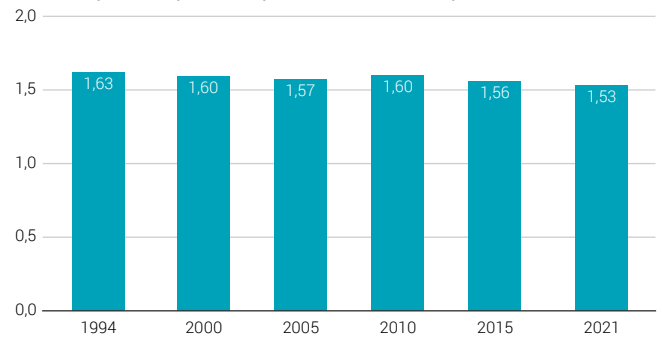
En 2021, le taux d'occupation des voitures en déplacement atteignait en moyenne 1,53 personne (G3.3.2.5). Il est un peu inférieur à celui observé en 2015, qui se situait encore à 1,56 personne. Compte tenu des appels répétés des autorités à «garder nos

### Taux d'occupation moyen des voitures, de 1994 à 2021

En Suisse

G3.3.2.5

Nombre de personnes par voiture; pondéré selon la distance parcourue



Base 2021: 59 547 étapes en voiture en Suisse avec la personne interrogée comme conducteur

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

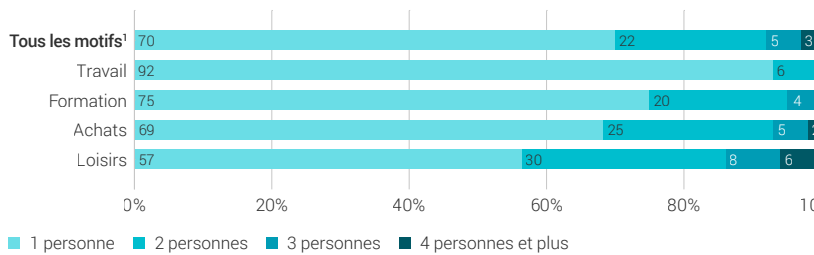
© OFS 2023

### Taux d'occupation des voitures selon le motif de déplacement, en 2021

En Suisse

G3.3.2.6

Part des étapes selon le taux d'occupation



<sup>1</sup> inclus également activité professionnelle et voyage de service, services et accompagnement, autres motifs

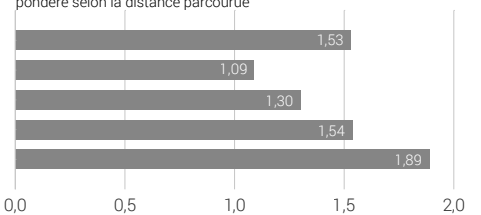
Base: 59 547 étapes en voiture en Suisse avec la personne interrogée comme conducteur

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

© OFS 2023

Taux d'occupation moyen

Nombre de personnes par voiture, pondéré selon la distance parcourue



distances» pendant cette année 2021 impactée par le COVID, on aurait pu s'attendre à un recul plus important du taux d'occupation. Relevons toutefois que les voitures en déplacement ne sont souvent occupées que par les membres d'un même ménage.

Le taux d'occupation moyen des voitures était le plus faible (1,09 personne) dans les déplacements vers le lieu de travail (G3.3.2.6). Pour ce motif de déplacement, il n'y avait qu'une personne par voiture dans 92% des étapes (concernant les motifs de déplacement, voir chapitre 3,4; pour le terme «étape» voir chapitre 3.2.3).

### Confrontation aux embouteillages et comportement des conducteurs

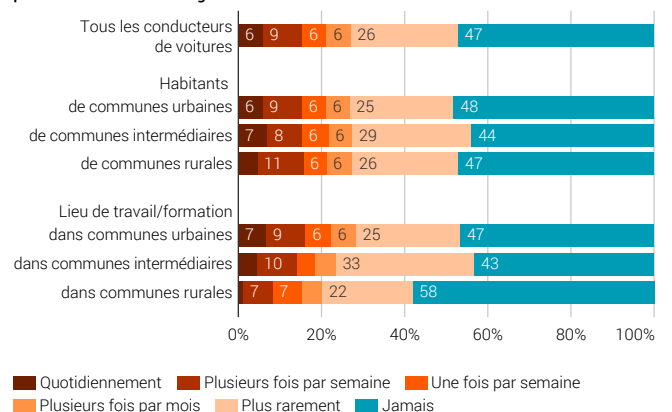
En 2021, 21% des conductrices et conducteurs interrogés qui se rendent en voiture à leur travail ou sur le lieu de leur formation ont indiqué avoir été pris dans un embouteillage au moins une fois par semaine. 6% d'entre eux étaient même confrontés chaque jour à un embouteillage (G3.3.2.7). En 2021, les automobilistes ont été un peu moins souvent confrontés à des embouteillages qu'en 2015.

### Confrontation aux embouteillages selon le degré d'urbanisation, en 2021

Lors de déplacements pour se rendre au travail ou au lieu de formation, selon les déclarations des conducteurs de voitures

G3.3.2.7

Réponse à la question: «Au cours des 12 derniers mois, à quelle fréquence avez-vous été pris/e dans un embouteillage en allant au travail ou sur votre lieu de formation?»



Base: 2 675 personnes cibles à partir de 18 ans (personnes actives occupées ou en formation) ayant répondu au module supplémentaire «Opinion sur la politique des transports» et disposant d'une voiture

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

© OFS 2023

Les personnes dont le lieu de travail ou de formation est situé dans une commune rurale sont nettement moins souvent prises dans un embouteillage sur leur trajet aller et retour que celles qui se rendent pour le travail ou la formation dans une ville ou une commune dite intermédiaire. Le degré d'urbanisation du lieu de domicile n'a par contre que peu d'influence sur la confrontation aux embouteillages.

### 3.3.3 Transports publics

Les transports publics (TP) englobent le train et les transports publics routiers, c'est-à-dire les trams et les bus. En termes de kilomètres parcourus, le rail représente le plus important de ces moyens de transport : en 2021, il totalisait 82% de la distance journalière parcourue en TP, soit 4,9 km par personne (G3.3.3.1). Par rapport à 2015, cette distance s'est cependant raccourcie d'un bon tiers (35%), une diminution qui est sans doute surtout liée à la pandémie de COVID-19. Le temps de trajet journalier et le nombre d'étapes parcourues ont également diminué en 2021, tous deux d'un tiers environ. Comme indiqué plus haut (G3.3.1.5, page 28), l'utilisation du train pendant le deuxième semestre 2021 s'est de nouveau un peu rapprochée de son niveau de 2015.

Le recul de l'utilisation du train en 2021 marque une nette rupture avec l'évolution observée au cours des dernières décennies : entre 1994 et 2015, les distances journalières parcourues en train avaient augmenté à chaque enquête, et parfois nettement. Les grands investissements consentis pour améliorer la performance du réseau ferroviaire national (projet Rail 2000) et dans diverses offres de RER ont notamment contribué à cette évolution.

En moyenne, chaque personne a parcouru 1,0 km par jour avec les transports publics routiers en 2021, ce chiffre représentant une baisse de près d'un tiers (29%) par rapport à 2015. La distance par personne et par jour couverte en bus (cars postaux compris) se montait à 0,8 km en 2021, celle effectuée en tram à 0,2 km. Alors que les transports publics routiers arrivaient loin derrière le train pour ce qui est de la distance journalière parcourue, le temps de trajet journalier par personne n'était inférieur que d'un quart à celui affiché par le train. Les transports publics routiers dépassaient même ce dernier de plus de la moitié pour ce qui est du nombre d'étapes parcourues. Ces résultats s'expliquent par le fait que les transports publics routiers sont principalement utilisés pour la desserte capillaire des villes et des villages, qui se fait à une vitesse plus lente et moyennant des étapes plus courtes. En 2020, les transports publics routiers comptaient quatorze fois plus d'arrêts que le chemin de fer (OFS 2021b).

Les distances journalières parcourues étaient plus longues pendant la semaine que pendant le week-end, quel que soit le moyen de transports publics (T3.3.3.1, page 37). Les 18 à 24 ans ont utilisé les transports publics de manière particulièrement intense. Ils ont parcouru des distances environ deux fois plus longues en train et en tram que les voyageurs âgés de 25 à 65 ans, et même presque trois fois plus longues en bus et en car postal. Les jeunes adultes n'ont souvent pas (encore) de permis de conduire ou de voiture (voir chapitres 2.1.1 et 2.1.2), mais ils profitent des tarifs préférentiels des TP, tel l'abonnement seven25.

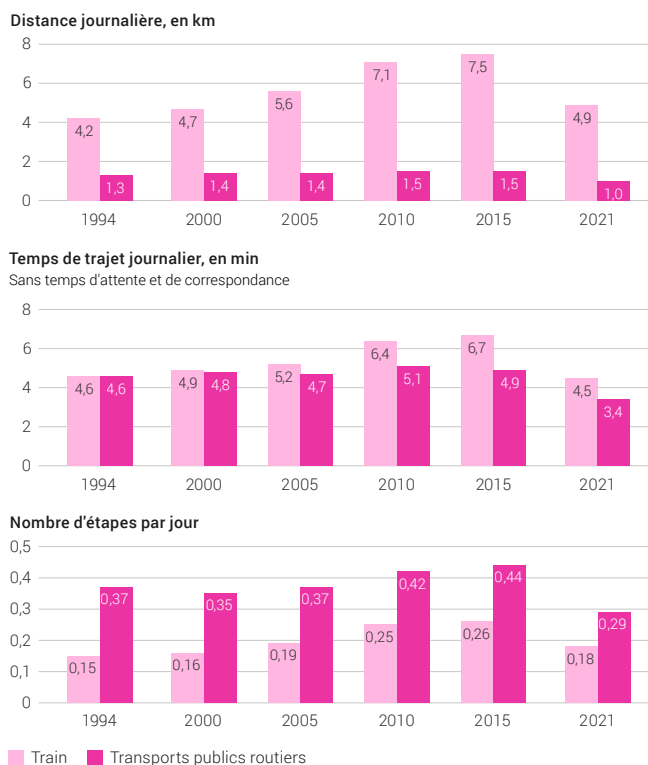
Si les distances journalières parcourues en transports privés étaient en général plus longues chez les hommes que chez les femmes, le rapport s'inverse dans l'utilisation du train, du tram et du bus : les distances parcourues par les femmes étaient dans chaque cas un peu plus longues (la différence entre les deux sexes n'est cependant statistiquement pas significative pour ce qui est du train).

La comparaison par degré d'urbanisation mène au constat suivant : plus le lieu de domicile est urbain, plus une personne tend à utiliser les transports publics (voir aussi ARE 2018). La catégorie des bus et des cars postaux fait ici exception, puisque les cars postaux desservent avant tout les régions rurales.

#### Transports publics, de 1994 à 2021

Moyenne par personne, en Suisse

G3.3.3.1



Base 2021: 55 018 personnes cibles

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

© OFS 2023

### Transports publics selon le jour de la semaine, la saison et les groupes de population, en 2021

Distance journalière moyenne en km par personne, en Suisse **T3.3.3.1**

	Train	Tram	Bus, car postal
<b>Total</b>	<b>4,9</b>	<b>0,2</b>	<b>0,8</b>
<b>Jour de la semaine</b>			
Lundi à vendredi	5,4	0,2	0,9
Samedi	3,6	0,2	0,7
Dimanche	3,6	0,1	0,5
<b>Saison</b>			
Printemps	4,3	0,2	0,8
Été	5,8	0,2	0,9
Automne	6,0	0,2	0,9
Hiver	3,5	0,2	0,8
<b>Sexe</b>			
Hommes	4,7	0,2	0,7
Femmes	5,1	0,2	0,9
<b>Âge</b>			
6–17 ans	3,2	0,2	1,6
18–24 ans	10,7	0,5	1,8
25–64 ans	5,1	0,2	0,6
65 ans et plus	2,9	0,2	0,5
<b>Disponibilité d'une voiture</b>			
Toujours disponible	3,4	0,1	0,4
Sur demande	9,5	0,3	1,1
Pas disponible	6,4	0,4	1,0
<b>Degré d'urbanisation du lieu de domicile</b>			
Communes urbaines	5,6	0,3	0,8
Communes intermédiaires	4,2	0,1	0,8
Communes rurales	2,8	0,0	0,9

Base total, jour de la semaine, saison, sexe, âge et degré d'urbanisation: 55 018 personnes cibles; base disponibilité d'une voiture: 40 867 personnes cibles à partir de 18 ans avec permis de conduire

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

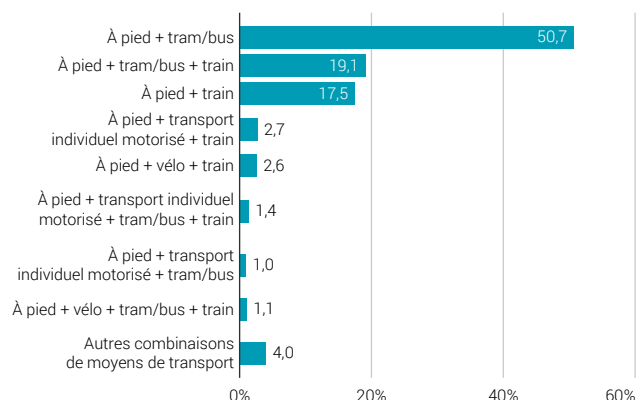
#### Combinaison avec d'autres moyens de transport

En règle générale, les personnes qui se déplacent en transports publics les combinent entre eux ou avec d'autres d'autres moyens de locomotion (G3.3.3.2). La combinaison «marche à pied + tram ou bus» est la plus fréquente: elle concernait 51% de tous les déplacements effectués en utilisant les transports publics en 2021 (définition du concept de déplacement, voir chapitre 3.2.3). Venaient ensuite la combinaison «marche à pied + tram ou bus + train» (19%) et la combinaison «marche à pied + train» (un peu plus de 17%).

Près d'un tiers des étapes parcourues à pied depuis et jusqu'à l'arrêt des TP ne dépassaient pas 0,2 km et seulement 11% mesuraient plus de 1 km (G3.3.3.3). Les étapes correspondantes effectuées à vélo et en voiture étaient nettement plus longues: respectivement 78% et 92% d'entre elles faisaient plus de 1 km.

### Parts des combinaisons de moyens de transport dans le nombre de déplacements en transports publics, en 2021

En Suisse **G3.3.3.2**

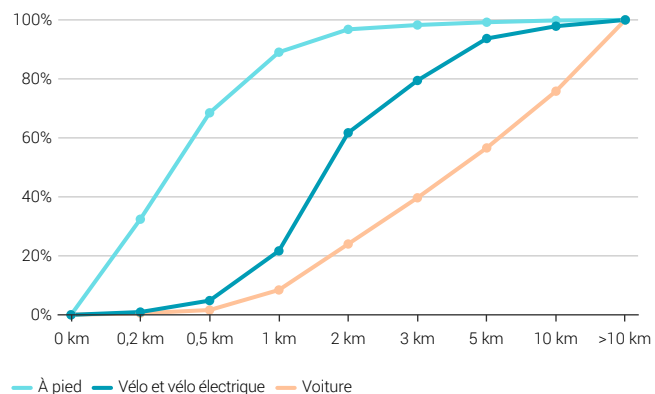


Remarque: bus incl. car postal  
Base: 15 099 déplacements en Suisse avec au moins une étape en TP

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

### Longueur des étapes depuis et vers les arrêts de transports publics selon le moyen de transport (sélection), en 2021

Fréquences cumulées **G3.3.3.3**



Exemple de lecture: en 2021, 32% des étapes à pied qui mènent à ou partent d'un arrêt de transports publics avaient une distance maximale de 0,2 km et 68% une distance maximale de 0,5 km.

Base: 30 575 étapes à pied, 848 étapes à vélo et 760 étapes en voiture; en Suisse

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

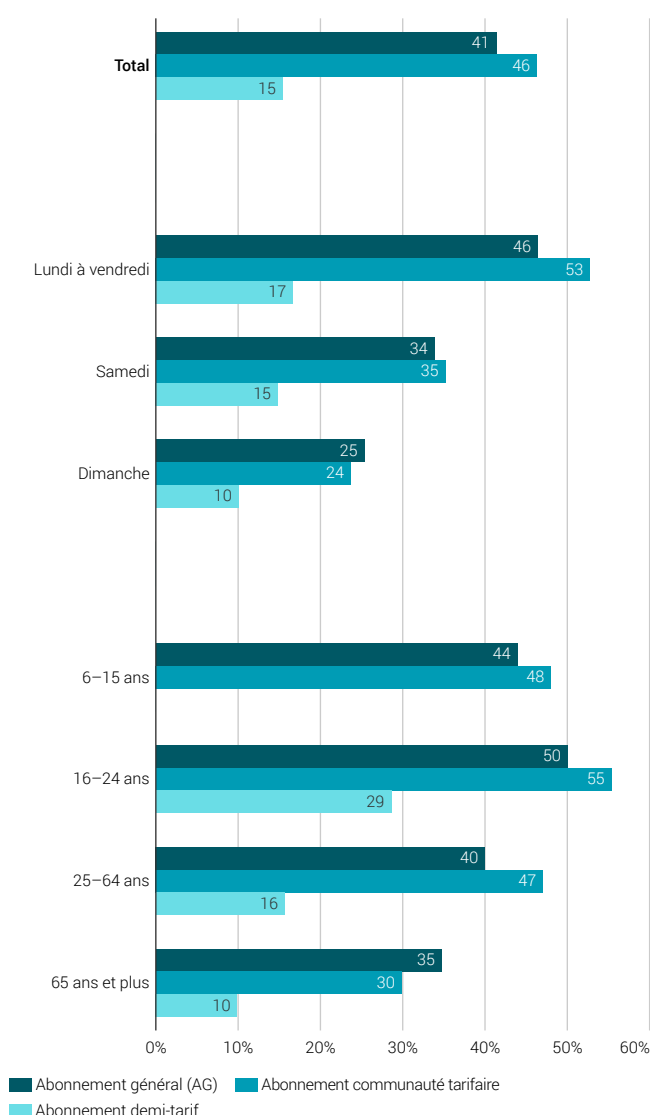
### Utilisation d'abonnements

En Suisse, les abonnements de transports publics sont très répandus (voir chapitre 2.2). En 2021, 93% des kilomètres parcourus en TP par la population résidente l'étaient par des personnes titulaires d'un abonnement, quel qu'il soit.

Parmi les titulaires d'un abonnement général (AG), 41% l'ont utilisé un jour donné, autrement dit ils ont pris les TP au moins une fois (G3.3.3.4). Ce taux d'utilisation atteignait 46% pour les abonnements d'une communauté tarifaire, et seulement 15% pour les abonnements demi-tarif, relativement peu coûteux. Les personnes à l'âge de la retraite (à partir de 65 ans) utilisaient leurs abonnements – quel que soit leur type – un peu moins souvent que les plus jeunes. Par rapport à 2015, l'utilisation de tous les

### Taux d'utilisation journalier des abonnements de transports publics selon le jour de la semaine et l'âge du titulaire, en 2021

Part des titulaires qui utilisent leur abonnement au moins une fois lors d'un jour donné (c'est-à-dire qui font au moins une étape en transports publics) **G3.3.3.4**

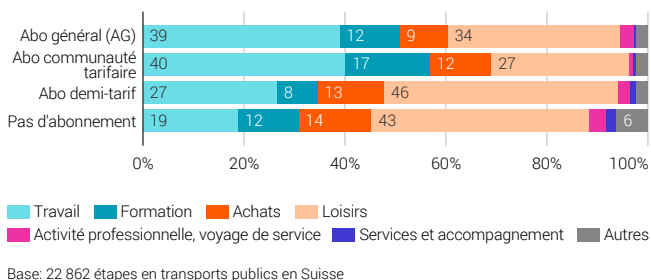


Base: 4 227 personnes cibles (AG), 5 605 personnes cibles (communauté tarifaire) et 17 065 personnes cibles (demi-tarif) titulaires de l'abonnement en question

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

### Utilisation des abonnements de transports publics selon le motif de déplacement, en 2021

Parts des distances journalières parcourues avec les transports publics, en Suisse **G3.3.3.5**



Base: 22 862 étapes en transports publics en Suisse

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

types d'abonnement a beaucoup diminué, tout comme celle des TP en général. Les abonnements demi-tarif ont été particulièrement touchés.

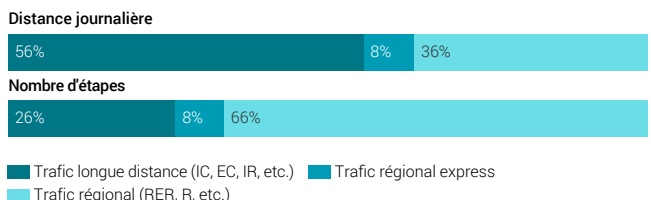
Les abonnements généraux sont utilisés dans une proportion relativement importante pour des déplacements vers le lieu de travail. Ces déplacements représentaient en 2021 39% des distances parcourues en TP par des titulaires d'un abonnement général (G3.3.3.5). La part des déplacements pour le travail se montait même à 40% pour les titulaires d'un abonnement d'une communauté tarifaire. Parmi les titulaires d'un abonnement demi-tarif, on trouvait davantage de voyageurs occasionnels, d'où la part nettement plus importante, pour ce type d'abonnement, des déplacements ayant pour motif les loisirs (46%).

### Utilisation des trains longue distance et des trains régionaux

Environ 56% des kilomètres parcourus en train en 2021 étaient imputables au trafic longue distance (G3.3.3.6). Le trafic régional, dont font partie les RER, totalisait 36% de la distance journalière parcourue, le trafic régional express 8%. Si l'on considère le nombre d'étapes plutôt que les distances, le trafic régional se plaçait en première position avec une part de 66%.

### Utilisation du train selon la catégorie, en 2021

Parts en Suisse **G3.3.3.6**



Base: 6 279 étapes en train en Suisse, avec indication valable de la catégorie de train

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023



### 3.3.4 Mobilité douce (y compris vélos électriques) et engins assimilés à des véhicules

Les déplacements à pied et à vélo, ou mobilité douce, ont une grande importance pour le système général des transports même s'ils présentent des parts relativement faibles dans la distance journalière. D'une part, ils sont très majoritaires dans les boucles courtes (jusqu'à 3 km de long) (voir chapitre 3.3.1); d'autre part, les déplacements à pied en particulier constituent une charnière indispensable entre les moyens de transport plus rapides ou permettent d'accéder à ces derniers. En 2021, la population résidant en Suisse a franchi à pied en moyenne 1,6 km par personne et par jour et a eu besoin, pour ce faire, de 30 minutes (G3.3.4.1). Cette distance a ainsi reculé de près d'un septième (-15%) par rapport à 2015, alors que le temps de trajet journalier n'a pas changé de manière significative. Les distances journalières ont donc été accomplies un peu plus lentement en 2021, ce qui est entre autres lié au fait que la part des promenades dans les étapes parcourues à pied était plus élevée. De fait, les personnes qui se baladent tendent à se déplacer plus lentement que les autres piétons, peut-être aussi car elles s'arrêtent de temps à autre.

Les distances accomplies à bicyclette et à vélo électrique ont totalisé en 2021 0,9 km par personne et par jour, soit à peu près autant qu'en 2015. On observe toutefois une nette hausse

de l'utilisation des vélos électriques au détriment des vélos traditionnels: si la distance journalière moyenne couverte par ces derniers a diminué d'environ un dixième par rapport à 2015 pour tomber à 0,7 km, celle parcourue avec des vélos électriques a été multipliée par trois pour les modèles «lents» et par deux pour les modèles «rapides». Les vélos électriques sont ainsi le seul moyen de transport dont la distance journalière moyenne a augmenté entre 2015 et 2021. Les distances parcourues avec des modèles lents et avec des modèles rapides se montaient à respectivement 0,16 km et 0,05 km par jour.

Les distances journalières accomplies à pied étaient un peu plus longues le dimanche (1,9 km) que pendant les autres jours de la semaine (1,6 km). Elles ne différaient pas de manière significative selon les saisons (T3.3.4.1). Les personnes ayant toujours une voiture à disposition couvraient à pied une distance journalière plus courte (1,5 km) que celles ne disposant d'une voiture que sur demande (2,0 km) ou n'en ayant jamais une à disposition (1,7 km). Par ailleurs, les trajets journaliers accomplis à pied par les personnes résidant en Suisse alémanique et par celles habitant dans des villes étaient comparativement longs.

### Mobilité douce selon le jour de la semaine, la saison et les groupes de population, en 2021

Distance journalière moyenne en km par personne, en Suisse

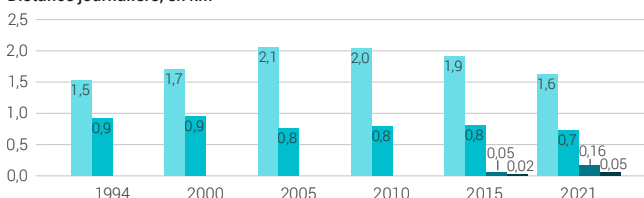
T3.3.4.1

#### Mobilité douce, de 1994 à 2021

Moyenne par personne, en Suisse

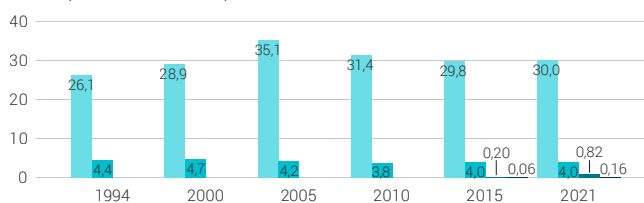
G3.3.4.1

##### Distance journalière, en km

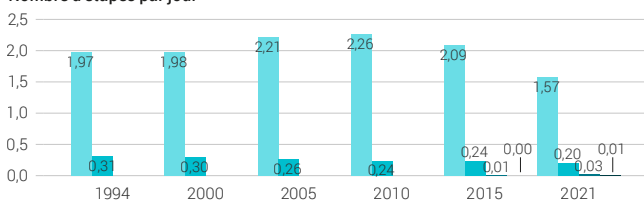


##### Temps de trajet journalier, en min

Sans temps d'attente et de correspondance



##### Nombre d'étapes par jour



■ À pied ■ Vélo ■ Vélo électrique lent<sup>1</sup> ■ Vélo électrique rapide<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Avant 2015: inclus dans la catégorie «vélo»

Base 2021: 55 018 personnes cibles

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

© OFS 2023

	À pied	Vélo	Vélo électrique lent	Vélo électrique rapide
<b>Total</b>	<b>1,63</b>	<b>0,73</b>	<b>0,16</b>	<b>0,05</b>
<b>Jour de la semaine</b>				
Lundi à vendredi	1,59	0,74	0,15	0,06
Samedi	1,58	0,71	0,18	0,02
Dimanche	1,85	0,65	0,18	0,01
<b>Saison</b>				
Printemps	1,62	0,88	0,20	0,08
Été	1,65	0,93	0,26	0,07
Automne	1,57	0,58	0,12	0,04
Hiver	1,67	0,54	0,07	0,02
<b>Sexe</b>				
Hommes	1,54	0,92	0,16	0,06
Femmes	1,71	0,53	0,16	0,04
<b>Âge</b>				
6–17 ans	1,63	0,78	0,04	0,00
18–24 ans	1,63	0,73	0,10	0,05
25–64 ans	1,62	0,84	0,18	0,07
65 ans et plus	1,63	0,36	0,22	0,02
<b>Disponibilité d'une voiture</b>				
Toujours disponible	1,47	0,63	0,20	0,06
Sur demande	1,97	1,25	0,18	0,09
Pas disponible	1,73	0,72	0,06	0,05
<b>Degré d'urbanisation du lieu de domicile</b>				
Communes urbaines	1,72	0,82	0,14	0,04
Communes intermédiaires	1,53	0,58	0,16	0,06
Communes rurales	1,38	0,56	0,24	0,06

Base total, jour de la semaine, saison, sexe, âge et degré d'urbanisation: 55 018 personnes cibles; base disponibilité d'une voiture: 40 867 personnes cibles à partir de 18 ans avec permis de conduire

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

© OFS 2023

Tant les vélos traditionnels que les vélos électriques lents et rapides étaient, sans surprise, utilisés pour des trajets bien plus longs pendant le printemps et l'été que pendant les deux autres saisons. En revanche, la ventilation des résultats par groupes de population fait apparaître des différences parfois considérables dans l'utilisation de ces trois types de deux-roues en 2021 :

- Si les hommes ont parcouru des trajets presque deux fois plus importants avec un vélo traditionnel que les femmes (0,9 km contre 0,5 km par jour), les deux sexes ne se distinguaient pas de manière significative quant aux distances couvertes avec un vélo électrique.
- Si les personnes de 65 ans et plus ont parcouru à vélo et à vélo électrique rapide des distances par personne et par jour n'atteignant même pas la moitié de celles des 25 à 64 ans, ces deux groupes d'âge ne se distinguaient pratiquement pas en ce qui concerne celles couvertes avec un vélo électrique lent.
- Si les citadins affichaient les distances journalières les plus longues avec un vélo traditionnel, les personnes habitant dans les communes rurales utilisaient plus intensément les vélos électriques, du moins les modèles lents.

*Vélos et vélos électriques: comparaison des vitesses, des motifs de déplacement et de la longueur des étapes*

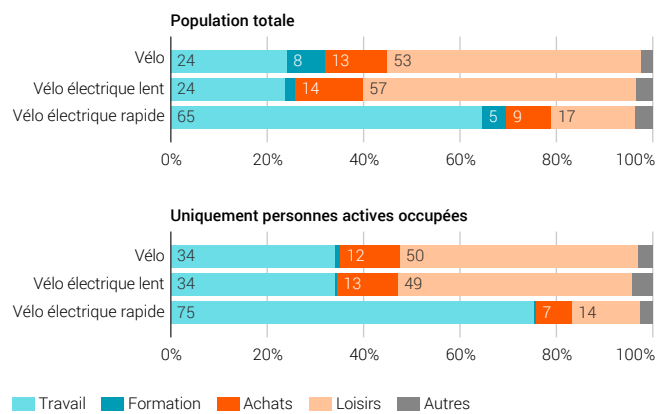
Les vélos électriques rapides disposent d'une assistance au pédalage aussi au-delà de 25 km/h. Se montant en moyenne à 21 km/h en 2021, leur vitesse était nettement supérieure à celle des vélos électriques lents (15 km/h) et des vélos traditionnels (13 km/h) (voir G3.3.1.6, page 29; vitesses moyennes en considérant les temps d'attente, p. ex. aux feux rouges). Les vélos électriques rapides se distinguent aussi nettement des deux autres moyens de transport quant aux motifs de déplacement: près des deux tiers (65%) des distances totales parcourues avec un vélo électrique rapide en 2021 l'étaient pour le travail, les parts correspondantes des vélos électriques lents et des vélos traditionnels n'atteignant que 24% dans les deux cas. Si l'on ne considère que les personnes actives occupées, en excluant donc les personnes non actives ainsi que les enfants (autorisés à n'utiliser eux-mêmes qu'un vélo traditionnel), les déplacements pour le travail représentaient 75% des distances couvertes avec un vélo électrique rapide, 34% de celles effectuées avec un vélo électrique lent et 34% de celles parcourues avec un vélo traditionnel.

En 2021, une étape moyenne faisait 6,6 km pour les vélos électriques rapides, 4,9 km pour les modèles électriques lents et 3,6 km pour les vélos traditionnels (G3.3.4.3). Les étapes couvertes pour le travail atteignaient même une moyenne de 9,1 km pour les vélos électriques rapides. S'agissant des étapes ayant pour motif les loisirs, on relève que celles couvertes avec un vélo électrique lent (8,1 km) étaient bien plus longues que celles accomplies à vélo (5,5 km) et à vélo électrique rapide (5,3 km). Cela pourrait s'expliquer avant tout par le fait que les vélos électriques lents sont utilisés relativement souvent pour des tours à vélo.

**Utilisation du vélo et du vélo électrique selon le motif de déplacement, en 2021**

Parts des distances journalières en Suisse

**G3.3.4.2**



Base: 55 018 personnes cibles au total et 27 664 personnes actives occupées (sans les personnes actives occupées ayant un faible taux d'emploi)

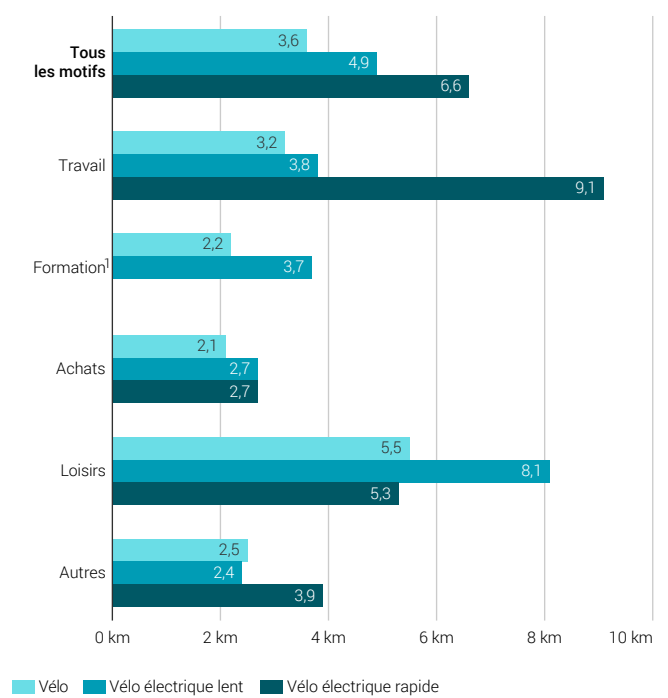
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2023

**Longueur moyenne des étapes à vélo et à vélo électrique selon le motif de déplacement, en 2021**

En Suisse

**G3.3.4.3**



1 pas d'indication pour les vélos électriques rapides, échantillon trop petit

Base: 11 319 étapes à vélo, 2 040 étapes à vélo électrique lent et 451 étapes à vélo électrique rapide

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

© OFS 2023

Engins assimilés à des véhicules: trottinettes, rollers, etc.

Depuis quelques années, on rencontre de plus en plus de gens, surtout en ville, qui se déplacent en trottinette électrique. Les médias ont souvent parlé de ce phénomène en considérant l'aspect de la sécurité du trafic. Les trottinettes électriques font partie, avec les simples trottinettes, les rollers, les planches à roulettes, etc., des engins assimilés à des véhicules (voir aussi glossaire). Malgré l'attention considérable qu'ils suscitent dans les médias, ces engins ne représentaient en 2021 qu'une part modeste dans la distance journalière (0,1%) et dans le temps de trajet journalier (0,7%). Leur utilisation a certes eu tendance à s'accroître un peu par rapport à 2015, mais la différence n'est pas statistiquement significative. (Pour des raisons inhérentes à l'historique du microrecensement, les engins assimilables à des véhicules ne sont pas comptés dans la mobilité douce, mais font partie de la catégorie des «autres» moyens de transport, voir tableau T3.3.1.1 en page 26).

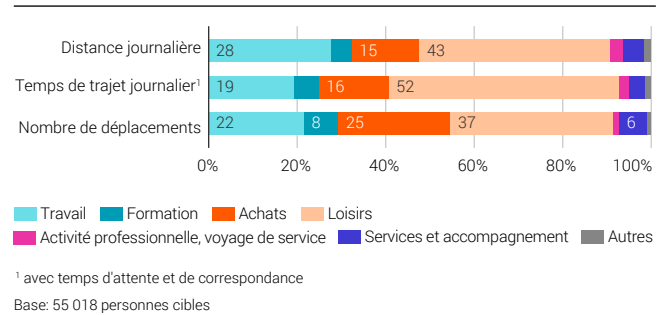
3.4 Motifs de déplacement

3.4.1 Vue d'ensemble de tous les motifs de déplacement

Les loisirs sont le principal motif de déplacement: les activités de loisirs ont été à l'origine de 43% de la distance journalière parcourue en 2021 (G3.4.1.1). Cela correspond à un trajet de 12,9 km par personne (T3.4.1.1). Les trajets pour se rendre au travail représentaient 28% de la distance journalière et ceux pour faire des achats 15%. Les déplacements pour rendre service et pour accompagner une personne ainsi que ceux pour la formation suivaient avec une part de 5% dans les deux cas, devant la catégorie «activités professionnelles et voyages de service» (3%). Les différentes catégories sont expliquées dans les sous-chapitres correspondants et dans le glossaire.

Importance des motifs de déplacement, en 2021

Parts en Suisse G3.4.1.1



Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

Importance des motifs de déplacement, en 2015 et en 2021

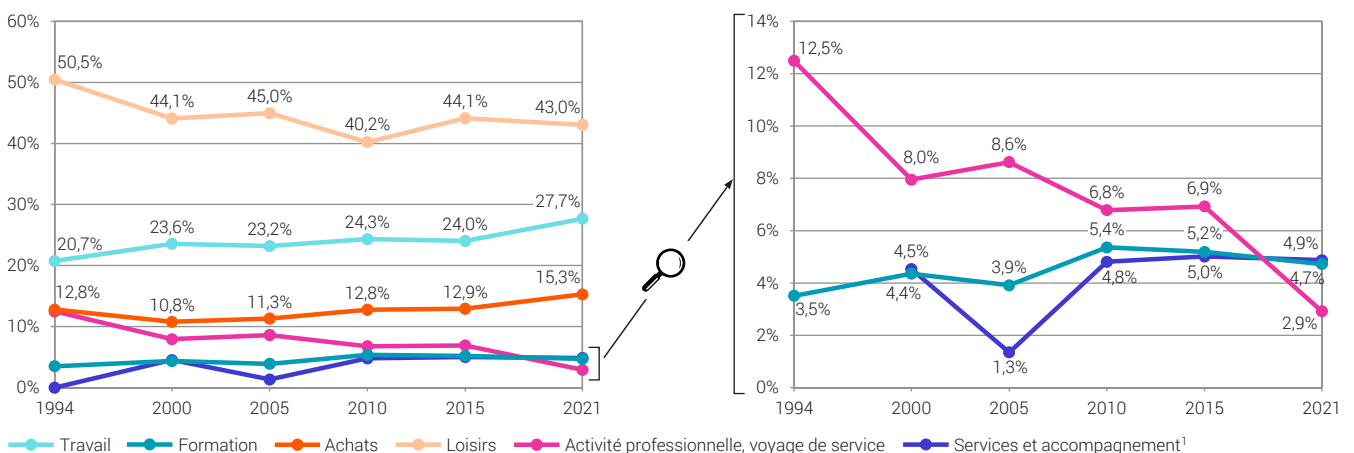
Valeurs moyennes par personne, en Suisse T3.4.1.1

	Distance journalière, en km		Temps de trajet journalier <sup>1</sup> , en min		Nombre journalier de déplacements	
	2015	2021	2015	2021	2015	2021
<b>Total</b>	<b>36,8</b>	<b>30,0</b>	<b>90,4</b>	<b>80,2</b>	<b>3,37</b>	<b>2,75</b>
Travail	8,9	8,3	17,3	15,5	0,71	0,60
Formation	1,9	1,4	5,5	4,5	0,25	0,21
Achats	4,8	4,6	13,2	12,7	0,75	0,70
Loisirs	16,3	12,9	45,2	41,6	1,30	1,01
Activité professionnelle, voyage de service	2,6	0,9	4,4	1,9	0,12	0,04
Services et accompagnement	1,8	1,5	3,6	3,0	0,21	0,17
Autres	0,7	0,4	1,3	1,0	0,03	0,02

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

Importance des motifs de déplacement, de 1994 à 2021

Parts des distances journalières en Suisse G3.4.1.2



Remarque: catégorie «autres» motifs de déplacement pas affichée dans le graphique; part de 1,5% en 2021  
<sup>1</sup> 1994: pas d'indication  
 Base 2021: 55 018 personnes cibles

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

Si l'on considère le temps de trajet journalier, la prépondérance des déplacements de loisirs est encore plus flagrante (52%). Inversement, la part des déplacements pour le travail chute à 19%. Ces différences s'expliquent ainsi: les déplacements pour le travail sont effectués avec des moyens de transport plus rapides que ceux utilisés pour les déplacements à des fins de loisirs, dont font aussi partie des activités telles que les tours à vélo ou les promenades (voir chapitre 3.4.5).

Les déplacements pour les achats ont compté pour 25% dans le total des déplacements, soit une part nettement plus élevée que celle représentée par leur distance (15%) et leur temps de trajet (16%). Les déplacements pour les achats sont ainsi comparativement courts.

La comparaison dans le temps montre que les distances journalières en 2021 sont devenues significativement plus courtes pour presque tous les motifs de mobilité par rapport à 2015 (T3.4.1.1, page 41). Les déplacements pour les achats représentent la seule exception: si leur distance journalière a également reculé, cette baisse n'atteignait cependant pas tout à fait le seuil de la signification statistique. Ils ont en conséquence gagné en importance par rapport aux autres motifs de mobilité: leur part dans la distance journalière est passée de 13% en 2015 à 15% en 2021 (G3.4.1.2, page 41). La part des déplacements pour le travail (malgré un léger recul pour les distances absolues) s'est aussi accrue, passant de 24% à 28%.

Les distances parcourues pour les activités professionnelles et les voyages de service ont nettement diminué (de près de deux tiers). Leur part dans l'ensemble des distances journalières a par conséquent reculé de 7% en 2015 à 3% en 2021. Cette baisse pourrait être due au fait que de nombreuses séances de travail se sont déroulées en distanciel pour cause de pandémie de COVID-19, supprimant ainsi les trajets à parcourir pour s'y rendre. Par rapport à 2015, l'importance relative des déplacements motivés par les loisirs, la formation et les services à une personne ou son accompagnement n'a pas changé de manière significative. Le recul des distances absolues parcourues pour ces motifs

correspondait plus ou moins à celui du trafic total, si bien que leurs parts dans la distance journalière sont restées à peu près les mêmes.

### Combinaison fréquente de motifs de déplacement

Lorsque les habitants de la Suisse ont quitté leur domicile en 2021, ce fut dans 16% des cas pour plus d'un motif de déplacement, combinant deux motifs ou plus au cours d'une boucle (différentes catégories de motif) (G3.4.1.3; définition du concept de boucle, voir chapitre 3.2.3). La combinaison la plus fréquente était celle des achats et des loisirs (4% de toutes les boucles). La combinaison travail et achats représentait 3% et celle du travail et des loisirs 2%. Par rapport à l'enquête 2015, l'importance des boucles « combinées » a un peu diminué, alors que les parts des boucles n'ayant qu'un seul motif ont presque toutes augmenté. Seules les boucles ayant servi exclusivement à des activités professionnelles et voyages de service ont reculé.

### Motifs selon le moyen de transport

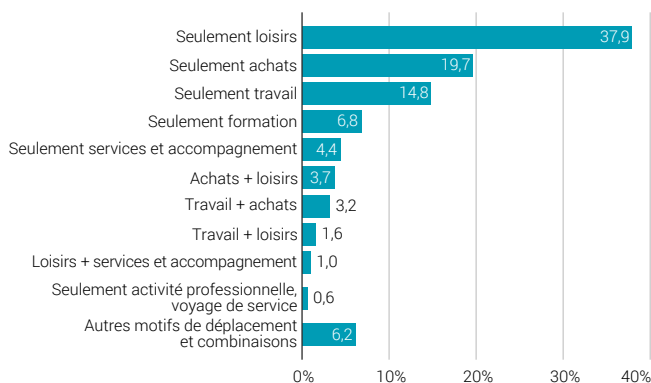
Pour chaque moyen de transport ou de locomotion considéré au chapitre 3.3, les déplacements pour les loisirs représentaient la part la plus importante de la distance journalière en 2021 (dans le cas du train et des transports publics routiers, les déplacements pour le travail n'étaient plus courts que de manière statistiquement non significative) (G3.4.1.4, page 43). Pour le moyen de transport le plus important en termes de distance, à savoir la voiture, 43% des kilomètres parcourus l'ont été à des fins de loisirs. Les loisirs ont cependant représenté la part la plus grande des déplacements parcourus à pied: près des deux tiers (64%) des kilomètres ont été parcourus dans ce but. Le train et les deux-roues motorisés présentaient des parts particulièrement élevées des déplacements pour le travail (respectivement 37 et 35%), les transports publics routiers de ceux pour la formation (16%). Les parts des distances parcourues pour les achats ainsi que pour les services et l'accompagnement étaient relativement importantes dans le cas de la voiture de tourisme (respectivement 17 et 7%). Ces deux motifs sont souvent liés au transport de choses ou de personnes, auquel la voiture se prête particulièrement bien.

Le recul évoqué ci-dessus des distances accomplies pour les loisirs en 2021 par rapport à 2015 a touché plus fortement les trajets en train (-38%) et les transports publics routiers (-33%) que ceux effectués en voiture (-15%) et à pied (-11%) (G3.4.1.5, page 43). Les distances parcourues à vélo pour les loisirs sont restées presque inchangées. Les kilomètres effectués pour le travail au moyen des transports publics routiers, du train et à pied ont diminué d'un bon quart dans les trois cas, alors que les déplacements pour le travail couverts à vélo et en voiture ont eu tendance à s'allonger (mais de manière non significative). (Les changements représentés dans le graphique G3.4.1.5, page 43, doivent être interprétés avec prudence en raison des intervalles de confiance parfois grands. Voir à ce propos le chapitre 5.3.)

### Parts des motifs de déplacement et de leurs combinaisons dans le nombre de boucles, en 2021

En Suisse

G3.4.1.3



Base: 67 315 boucles

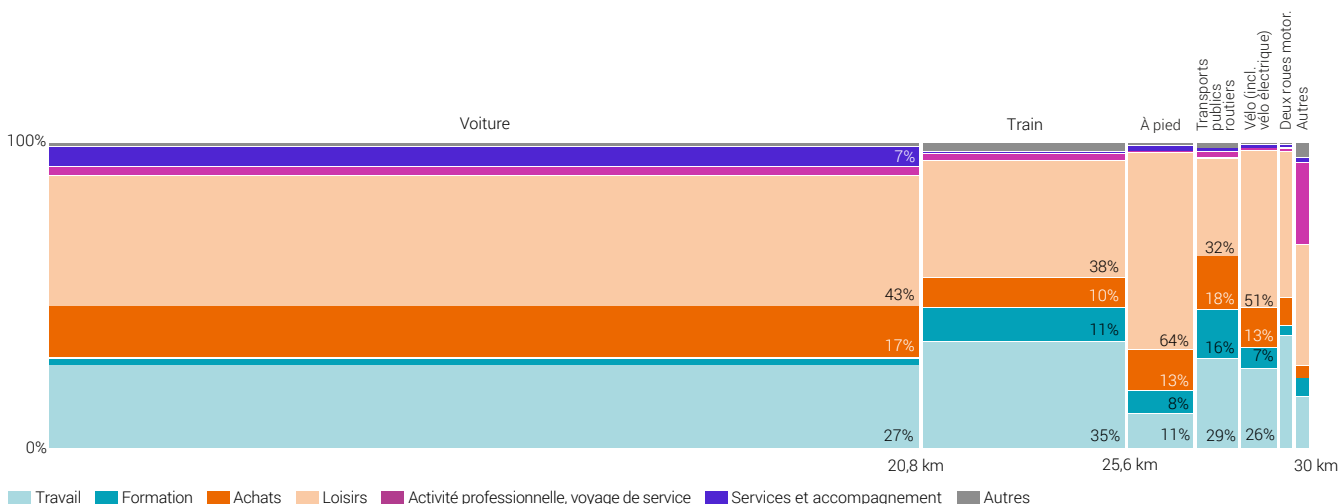
Source : OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2023

**Distance journalière moyenne par personne selon le motif de déplacement et le moyen de transport, en 2021**

En Suisse

G3.4.1.4



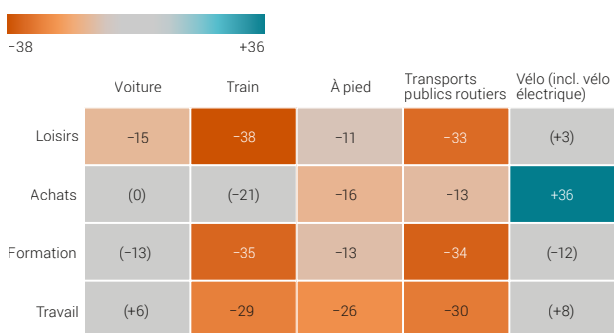
Base: 55 018 personnes cibles

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

© OFS 2023

**Variation de la distance journalière moyenne par personne selon une sélection de motifs de déplacement et de moyens de transport, entre 2015 et 2021**

G3.4.1.5



■ Augmentation ou diminution statistiquement non significative (échantillon trop petit)

Base: 57 090 personnes cible en 2015 et 55 018 personnes cible en 2021

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

© OFS 2023

*Répartition des motifs de déplacement durant la journée*

La part des différents motifs de déplacement varie en fonction de l'heure de la journée (G3.4.1.6, page 44). Les déplacements pour le travail et la formation sont relativement importants le matin. En 2021, environ 11% de la population en moyenne hebdomadaire (y c. le week-end) était en déplacement entre 7 et 8 heures pour se rendre au travail (du moins par moments) et 6% pour se rendre à un lieu de formation. Ces deux motifs de déplacement affichaient encore des pointes, certes moins marquées, vers midi, dans l'après-midi ou en début de soirée. Les déplacements pour les loisirs augmentaient presque continuellement jusqu'à 14 heures, pour atteindre un plateau jusqu'à 18 heures. À partir de 8 heures environ, ils passaient même devant tous les autres motifs de déplacement et restaient en tête jusque tard dans la

nuit. Les déplacements pour les achats avaient une certaine importance durant toute la journée, avec une légère pointe entre 9 et 11 heures.

Si l'on considère uniquement les automobilistes (G3.4.1.6, page 44, graphique du milieu), on constate que les déplacements en voiture étaient principalement réalisés pour le travail jusqu'à 8 heures. Les déplacements pour les loisirs et les achats dominaient le matin, alors que le trafic du milieu de journée se répartissait de manière équitable entre les motifs travail, loisirs et achats. Les déplacements pour le travail contribuaient le plus au pic entre 17 et 18 heures, suivis par les déplacements pour les loisirs et ceux pour les achats.

Les déplacements en train affichaient, comme mentionné au chapitre 3.3.1, des pointes beaucoup plus prononcées le matin et le soir que ceux en voiture, entraînant une très forte utilisation des infrastructures à ces moments de la journée. Si l'on tient compte de la part que représente chaque motif de déplacement (G3.4.1.6, page 44, graphique du bas), quatre raisons principales peuvent expliquer ces différences:

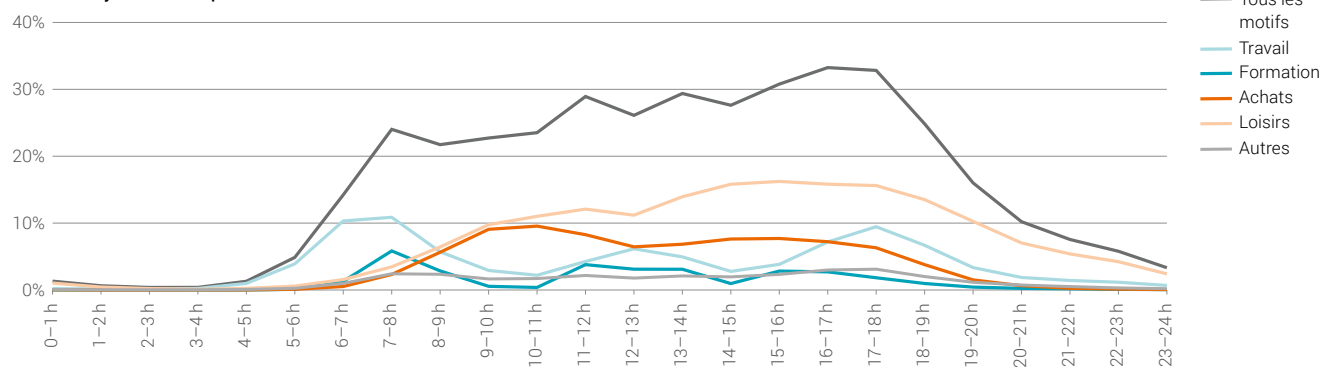
- premièrement, les déplacements pour la formation jouent dans le cas du train un rôle important et les pics se recourent dans une large mesure avec ceux des déplacements pour le travail;
- deuxièmement, les déplacements pour le travail ne présentent pas de pointes notables en milieu de journée: les pendulaires qui utilisent le train ont un horaire à respecter et effectuent souvent des trajets plus longs; ils ont donc moins la possibilité de rentrer à leur domicile durant la pause de midi;
- troisièmement, les effets «anticycliques» des déplacements d'achats n'affectent pas le train; dans le cas de la voiture, les déplacements pour les achats connaissent des pointes à des heures où les déplacements pour le travail sont moins fréquents, ce qui rééquilibre le volume des déplacements durant la journée;

### Personnes en déplacement selon l'heure de la journée et le motif, en 2021

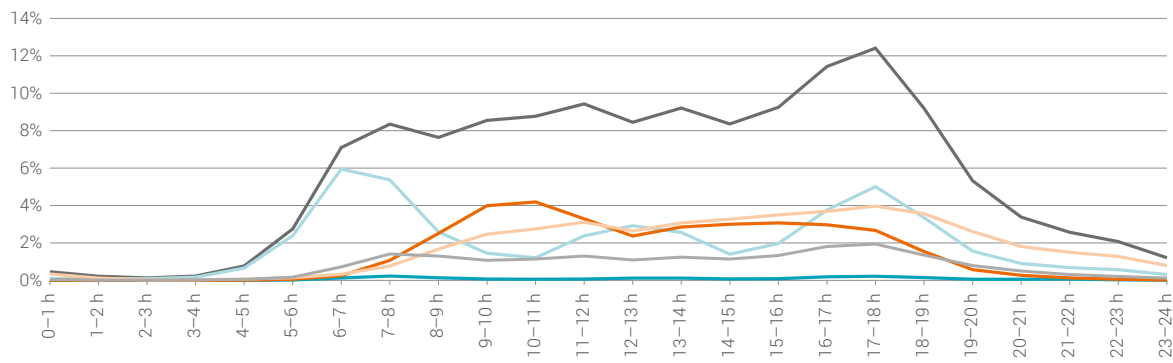
Part de la population (à partir de 6 ans) en déplacement, en Suisse

G3.4.1.6

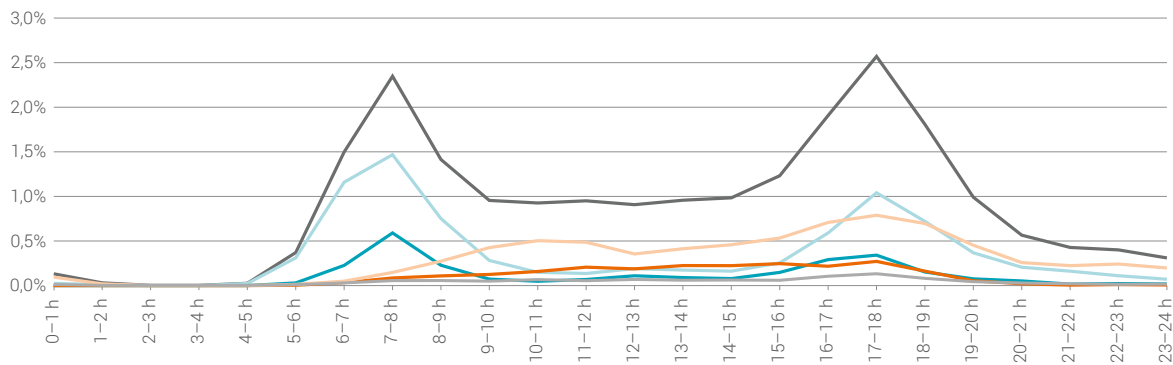
#### Tous les moyens de transport



#### Seulement en voiture (comme conducteur)



#### Seulement en train



Remarque: tenir compte des différentes échelles de pourcentage selon le moyen de transport

Base: 55 018 personnes cibles

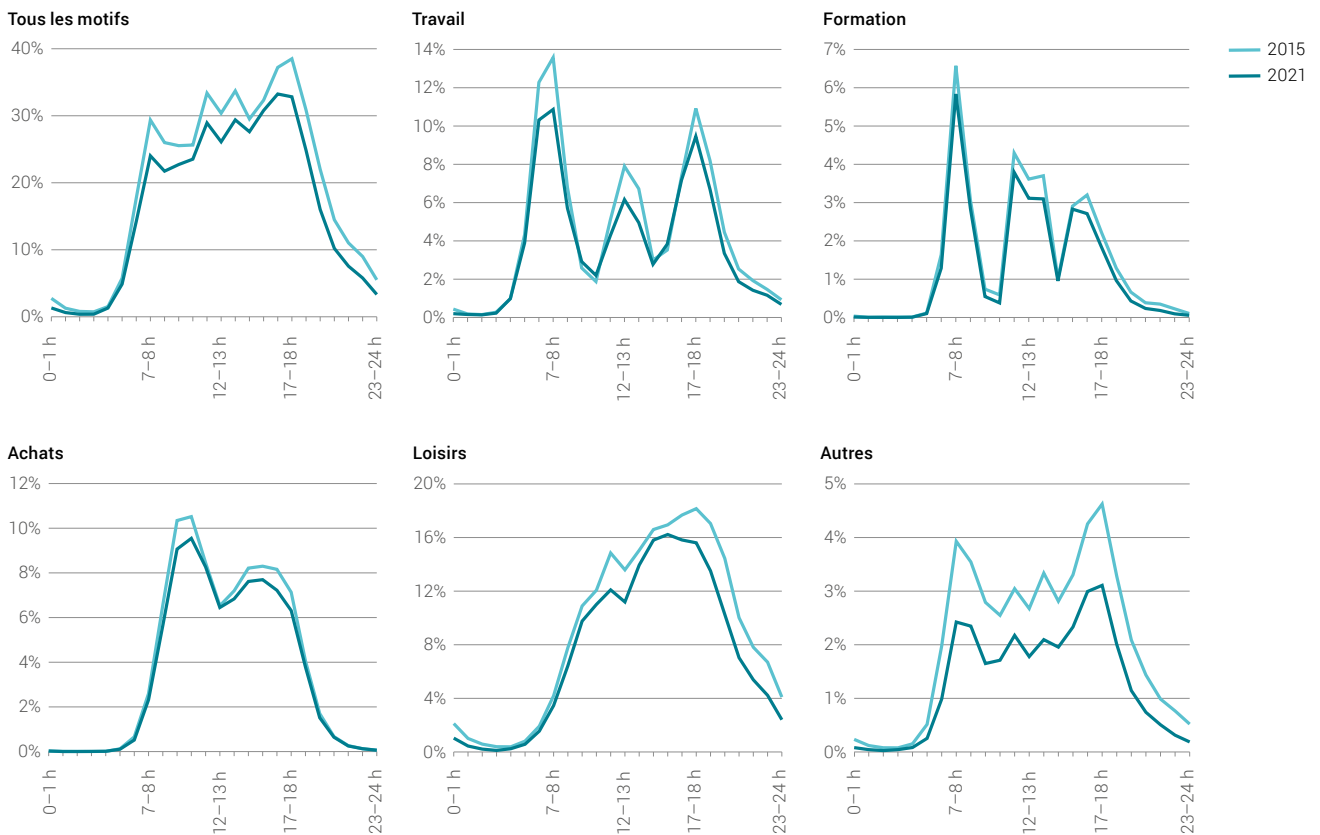
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2023

## Personnes en déplacement selon l'heure de la journée et le motif, en 2015 et en 2021

Part de la population (à partir de 6 ans) en déplacement; en Suisse

G3.4.1.7



Remarque: tenir compte des différentes échelles de pourcentage selon le motif

Base: 57 090 personnes cibles en 2015 et 55 018 personnes cibles en 2021

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

© OFS 2023

- quatrième, le train est moins souvent utilisé que la voiture pour les autres motifs de déplacement (activités professionnelles et voyages de service, services et accompagnement), qui se répartissent relativement régulièrement durant la journée.

Une comparaison de l'évolution au fil de la journée des différents motifs de déplacement avec celles de l'année 2015 (G3.4.1.7) révèle les faits suivants:

- La mobilité pour le travail, la formation et les achats a diminué surtout aux heures de pointe. En 2021, le trafic pour ces trois motifs s'est donc réparti un peu plus régulièrement durant la journée qu'en 2015.
- Les déplacements pour les loisirs ont baissé à toutes les heures de la journée et de la nuit, mais plus fortement à midi, en fin d'après-midi et le soir.
- Le recul observé pour les autres motifs de déplacement (considérés ensemble) a touché également toutes les heures de la journée et de la soirée et il a été particulièrement marqué. Cela peut s'expliquer avant tout par la forte diminution des déplacements professionnels (voir ci-dessus).

### Motifs selon le jour de la semaine et la saison

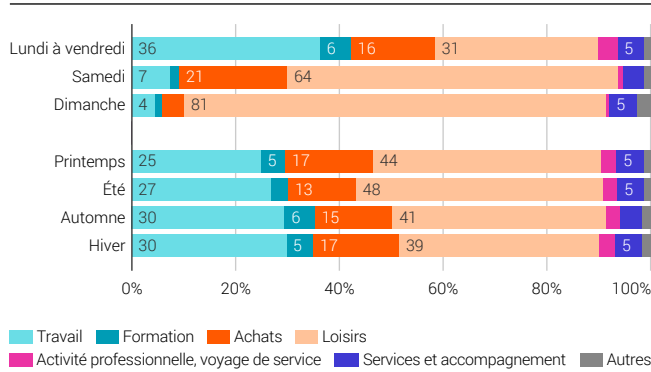
Comme attendu, les déplacements de loisirs sont particulièrement importants le week-end (G3.4.1.8, page 46). En 2021, ils représentaient 64% de la distance journalière le samedi et même 81% le dimanche. Pendant la semaine en revanche, leur part était un peu plus faible (31%) que celle des déplacements pour le travail (36%). La situation était différente en 2015: on parcourait pendant la semaine à peu près autant de kilomètres pour les loisirs que pour le travail.

D'une saison à l'autre, la part respective des différents motifs de déplacement dans la distance journalière était restée relativement constante. La part des déplacements pour les loisirs était cependant un peu plus importante en été que pendant les autres saisons, en particulier l'hiver et l'automne.

### Motifs de déplacement selon le jour de la semaine et la saison, en 2021

Parts des distances journalières en Suisse

G3.4.1.8



Base: 55 018 personnes cibles

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

© OFS 2023

### Motifs selon les groupes de population

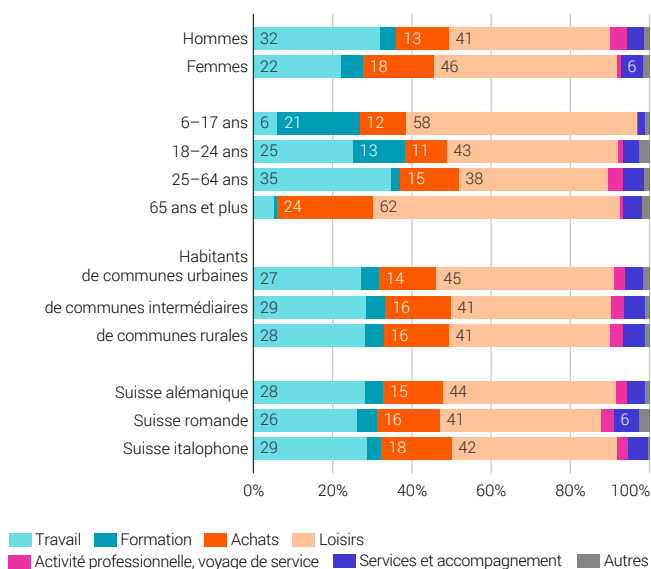
La part des déplacements pour le travail dans la distance journalière était en 2021 sensiblement plus élevée pour les hommes que pour les femmes (32% contre 22%) (G3.4.1.9). Cela tient au fait que les hommes parcouraient de plus grandes distances pour se rendre au travail (voir chapitre 3.4.2). Ils affichaient aussi un taux d'activité et un taux d'occupation moyen plus élevé. Chez les femmes, en revanche, les déplacements d'achats et de loisirs étaient proportionnellement plus importants.

Conformément aux attentes, des différences marquées peuvent être observées selon les groupes d'âge: chez les enfants et les jeunes, les déplacements pour la formation et les loisirs

### Motifs de déplacement selon les groupes de population, le degré d'urbanisation et la région linguistique, en 2021

Parts des distances journalières en Suisse

G3.4.1.9



Base: 55 018 personnes cibles

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

© OFS 2023

jouaient un rôle relativement important. Chez les 25 à 64 ans, c'était le cas des déplacements pour le travail, alors que chez les personnes de 65 ans et plus, ce sont les déplacements pour les loisirs, mais aussi ceux pour les achats qui dominaient. (Des analyses plus détaillées sur les motifs de déplacement des différents groupes d'âge sont présentées dans le chapitre 3.5.1).

Les régions urbaines et rurales ne différaient par contre que peu pour ce qui est de la part respective de chaque motif de déplacement. Il en était de même pour les diverses régions linguistiques.

### 3.4.2 Déplacements pour le travail

Les déplacements pour le travail comprennent tous les trajets parcourus à pied ou avec un moyen de transport pour se rendre au travail, mais ils n'incluent pas ceux qui sont effectués dans le cadre du travail lui-même (voir encadré). En 2021, les déplacements pour le travail, rapportés à la population totale, représentaient environ 28% de la distance journalière (T3.4.2.1, page 47), soit 8,3 km par personne et par jour. Si l'on ne considère que le groupe des actifs occupés, la part des déplacements pour le travail dans la distance journalière s'accroît à 38%. Du lundi au vendredi, les actifs occupés parcouraient même 49% de la distance journalière en se rendant à leur travail. La part de ces déplacements était plus élevée chez les hommes actifs occupés (42%, si rapportée à la semaine entière) que chez les femmes actives occupées (32%). Cet écart s'explique entre autres par le fait que les femmes effectuent des trajets plus courts et qu'elles travaillent plus souvent à temps partiel.

Les actifs occupés qui peuvent aussi effectuer au moins une partie de leur travail à domicile ont couvert en moyenne 12,8 km par jour pour le travail, ce qui correspondait à 34% de la distance journalière totale. Sans surprise, ces valeurs étaient plus élevées pour les actifs occupés n'ayant pas la possibilité de travailler à domicile: 15,3 km et 41%. La différence n'est cependant pas très grande, car si les personnes pouvant télétravailler faisaient moins de déplacements pour le travail, ces derniers étaient plus

#### Déplacements pour le travail

Les déplacements pour le travail comprennent le trafic pendulaire entre le domicile et le lieu de travail, ainsi que les trajets entre d'autres lieux et celui du travail, par exemple le trajet de retour au bureau après un repas au restaurant. Ne sont pas compris tous les trajets effectués dans le cadre du travail lui-même, comme les visites chez des clients, les déplacements à des séances, etc., qui entrent dans la catégorie «activités professionnelles et voyages de service» (voir chapitre 3.4.1).

Des analyses détaillées de la pendularité entre le domicile et le lieu du travail figurent dans les publications du même nom de l'Office fédéral de la statistique: [www.transport-stat.admin.ch](http://www.transport-stat.admin.ch) → Transport de personnes → Pendularité



### Données concernant les déplacements pour le travail, en 2021

Valeurs moyennes, en Suisse

T3.4.2.1

	Part de la distance journalière, en %		Part du temps de trajet journalier <sup>1</sup> , en %		Part du nombre de déplacements, en %		Nombre de déplacements par personne et par jour		Distance par déplacement, en km	Durée <sup>1</sup> par déplacement, en min	Nombre d'étapes par déplacement
	Population totale	Population active	Population totale	Population active	Population totale	Population active	Population totale	Population active			
<b>Total</b>	<b>27,7</b>	<b>37,9</b>	<b>19,4</b>	<b>29,8</b>	<b>21,7</b>	<b>33,9</b>	<b>0,6</b>	<b>1,0</b>	<b>13,9</b>	<b>26,1</b>	<b>1,5</b>
<b>Jour de la semaine</b>											
Lundi à vendredi	36,3	49,1	25,8	40,4	26,1	41,1	0,8	1,3	14,1	26,3	1,5
Samedi	7,4	9,9	5,3	7,5	7,2	10,6	0,2	0,3	12,6	24,1	1,5
Dimanche	4,5	6,1	2,9	4,3	5,9	9,0	0,1	0,2	12,1	23,1	1,5
<b>Sexe</b>											
Hommes	32,0	41,7	22,5	33,1	24,9	37,4	0,7	1,1	15,5	26,9	1,4
Femmes	22,3	32,4	16,1	26,0	18,4	30,1	0,5	0,9	11,8	25,0	1,6
<b>Possibilité de travailler à la maison<sup>2</sup></b>											
Travail à la maison possible	*	34,1	*	25,4	*	27,9	*	0,8	15,5	27,0	1,5
Travail à la maison impossible	*	41,4	*	33,9	*	39,2	*	1,2	13,1	25,0	1,4

\* non applicable

<sup>1</sup> avec temps d'attente et de correspondance

<sup>2</sup> Réponse à la question: «Pouvez-vous effectuer une partie de votre travail à la maison?»

Base population totale: 55 018 personnes cibles; base population active: 27 672 actifs (sans actifs en formation avec taux d'occupation bas)

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

© OFS 2023

longs: 15,5 km en moyenne, contre 13,1 km chez les personnes n'ayant pas la possibilité de travailler à domicile. La part des déplacements de plus de 50 km était aussi plus élevée pour les personnes pouvant travailler du moins en partie à domicile que pour celles n'étant pas en mesure de le faire (7% contre 4%). Cela s'explique peut-être par les secteurs professionnels où le télétravail partiel est particulièrement fréquent. Autres raisons pouvant entrer en ligne de compte: les actifs occupés qui travaillent certains jours à domicile sont disposés à accomplir les autres jours des déplacements d'autant plus longs pour se rendre au travail; ou les actifs occupés ayant de longs déplacements à effectuer pour le travail sont davantage autorisés par leur employeur à travailler en partie depuis la maison.

Si l'on tient compte de l'ensemble des actifs occupés, un déplacement pour aller travailler faisait en moyenne plus de 13,9 km en 2021. D'une durée de 26,1 minutes, il comprenait 1,5 étape. En 2015, la longueur moyenne d'un déplacement pour le travail était de 12,4 km, soit plus courte de 1,5 km.

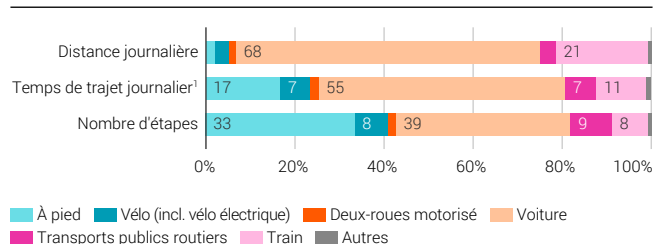
En 2021, la voiture a été utilisée pour parcourir plus des deux tiers (68%) des distances pour se rendre au travail (G3.4.2.1). Le train suivait avec une part de 21%, devant les transports publics routiers (4%). Un quart de la distance était ainsi parcourue en transports publics. En 2015, soit avant la pandémie de COVID-19, la part des TP se montait encore à près d'un tiers (pour les changements observés entre 2015 et 2021 dans le choix des moyens

de transport utilisés pour aller au travail, voir aussi le graphique G3.4.1.5 en page 43). Rapportés à la distance, les déplacements à pied étaient relativement insignifiants en 2021 (2%), mais ils représentaient 17% du temps de trajet journalier et même 33% des étapes.

### Moyens de transport utilisés lors de déplacements pour le travail, en 2021

Parts en Suisse

G3.4.2.1



<sup>1</sup> sans temps d'attente et de correspondance

Base: 44 322 étapes pour le travail en Suisse

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

© OFS 2023

### 3.4.3 Déplacements pour la formation

Est qualifié de déplacement pour la formation tout déplacement effectué pour atteindre n'importe quel lieu de formation, qu'il s'agisse d'une école, d'une université ou d'un local de cours. Rapportés à l'ensemble de la population, les déplacements pour la formation représentaient un motif de déplacement plutôt secondaire, puisqu'ils représentent 5% de la distance parcourue au total en 2021 (T3.4.3.1). La situation est autre si l'on considère les personnes suivant une formation : celles-ci parcouraient plus d'un cinquième (22%) de leur distance journalière pour se rendre à un lieu de formation. Du lundi au vendredi, cette proportion atteignait même 32%, avant de retomber à 2% le samedi et le dimanche, jours où la plupart des établissements de formation sont fermés.

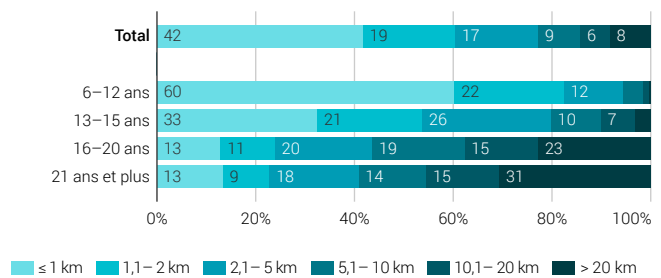
Les parts des déplacements pour la formation dans la distance journalière, le temps de trajet et le nombre d'étapes ne se différencient guère en fonction du sexe. La situation selon les groupes d'âge est différente : les déplacements pour la formation des jeunes de 13 ans et plus et des adultes représentaient des parts variant (selon le groupe d'âge) entre 22 et 29% de la distance journalière, soit nettement plus que pour les enfants de 6 à 12 ans (15%). Cela s'explique principalement par des déplacements d'une longueur très différente : chez les enfants de 6 à 12 ans, 60% des déplacements pour la formation ne dépassaient pas 1 km, alors que l'établissement de formation des personnes de 21 ans et plus se trouvait à cette distance dans seulement 13% des cas (G3.4.3.1).

La part des transports publics dans la distance couverte pour se rendre au lieu de formation était en 2021 également bien plus élevée que celle de la voiture (51% contre 34%) (G3.4.3.2, page 49). Les TP étaient cependant encore plus dominants en 2015, leur part se situant à 57% contre 29% pour la voiture (pour les changements observés depuis 2015 dans le choix des moyens de transport utilisés pour se rendre au lieu de formation, voir aussi G3.4.1.5, page 43).

#### Longueur des déplacements pour la formation selon l'âge, en 2021

Parts en Suisse

G3.4.3.1



Base: 12 879 déplacements pour la formation en Suisse

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

© OFS 2023

### Données concernant les déplacements pour la formation, en 2021

Valeurs moyennes, en Suisse

T3.4.3.1

	Part de la distance journalière, en %		Part du temps de trajet journalier <sup>1</sup> , en %		Part du nombre de déplacements, en %		Nombre de déplacements par personne et par jour		Distance par déplacement, en km	Durée <sup>1</sup> par déplacement, en min	Nombre d'étapes par déplacement
	Population totale	Population en formation	Population totale	Population en formation	Population totale	Population en formation	Population totale	Population en formation			
<b>Total</b>	<b>4,7</b>	<b>22,2</b>	<b>5,6</b>	<b>28,6</b>	<b>7,7</b>	<b>38,6</b>	<b>0,2</b>	<b>1,1</b>	<b>6,7</b>	<b>21,1</b>	<b>1,6</b>
<b>Jour de la semaine</b>											
Lundi à vendredi	6,0	32,2	7,5	39,1	9,7	47,8	0,3	1,6	6,3	20,7	1,6
Samedi	1,7	2,5	1,2	2,5	1,2	2,8	0,0	0,1	17,0	31,9	1,6
Dimanche	1,3	1,8	0,7	1,9	0,9	1,9	0,0	0,0	23,4	37,4	1,2
<b>Sexe</b>											
Hommes	4,2	22,1	5,5	28,7	7,9	38,6	0,2	1,1	6,4	20,6	1,6
Femmes	5,4	22,3	5,7	28,6	7,5	38,7	0,2	1,1	7,0	21,7	1,6
<b>Âge</b>											
6-12 ans	14,6	14,6	31,3	31,3	48,8	48,8	1,5	1,5	1,6	13,3	1,2
13-15 ans	29,0	29,4	38,2	38,7	50,7	51,0	1,5	1,5	4,0	19,1	1,8
16-20 ans	20,8	26,2	20,3	25,3	18,4	22,8	0,5	0,6	14,2	36,3	2,5
21 ans et plus	2,6	22,0	1,7	19,2	1,4	15,2	0,0	0,4	22,3	38,6	2,1

<sup>1</sup> avec temps d'attente et de correspondance

Base population totale: 55 018 personnes cibles; base population en formation: 9 789 personnes cibles en formation

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

© OFS 2023

Les TP étant en général utilisés en combinaison avec des trajets à pied (voir chapitre 3.3.3), ces derniers correspondaient en 2021 à plus de la moitié des étapes pour la formation. Si les étapes réalisées à pied sont si nombreuses, c'est pour une autre raison importante: une grande partie des enfants continuent d'aller à l'école à pied. Chez les enfants de 6 à 15 ans, les trajets à pied représentaient près de deux tiers (62%) de toutes les étapes parcourues sur le chemin de l'école en 2021 (G3.4.3.3). Le vélo suivait avec une part de 10%, confirmant ainsi une tendance durable à la baisse de l'utilisation de ce moyen de transport après une stabilisation passagère en 2015 (11%). À l'inverse, la part des étapes effectuées avec des engins assimilés à des véhicules tels qu'une planche à roulettes ou une trottinette est passée de 4% en 2015 à 6% en 2021 (voir la catégorie «autres» dans le graphique). Quant aux étapes parcourues en voiture, leur part est stable à 6% depuis 2010. Le phénomène des «parents taxis» pour se rendre à l'école n'a ni augmenté ni diminué, du moins à l'échelle suisse.

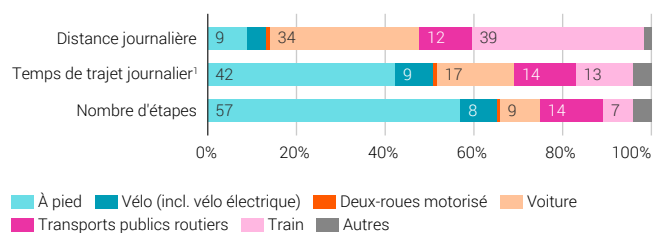
### 3.4.4 Déplacements pour les achats

Les déplacements pour les achats comprennent les achats au sens strict, les démarches à la poste ou à la banque et les déplacements effectués pour recourir à des services (visites chez le médecin, p. ex.). En 2021, les déplacements pour les achats représentaient 15% de la distance journalière, gagnant ainsi un peu en importance par rapport à 2015 (13%), comme déjà vu au chapitre 3.4.1.

De nombreux achats sont effectués le samedi: les déplacements pour ce motif atteignaient ce jour 21% de la distance journalière en 2021 (T3.4.4.1). Ces déplacements étaient relativement insignifiants le dimanche (4%), ce qui n'est pas surprenant.

### Moyens de transport utilisés lors de déplacements pour la formation, en 2021

Parts en Suisse G3.4.3.2

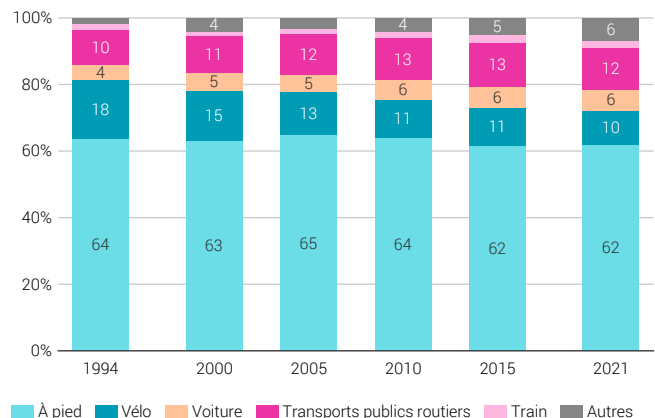


<sup>1</sup> sans temps d'attente et de correspondance  
Base: 20 411 étapes pour la formation en Suisse

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

### Moyens de transport utilisés des 6 à 15 ans lors des déplacements pour la formation, de 1994 à 2021

Part des étapes en Suisse G3.4.3.3



Base 2021: 13 362 étapes pour la formation en Suisse

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

### Données concernant les déplacements pour les achats, en 2021

Valeurs moyennes, en Suisse

T3.4.4.1

	Part de la distance journalière, en %	Part du temps de trajet journalier <sup>1</sup> , en %	Part des déplacements, en %	Nombre de déplacements par personne et par jour	Distance par déplacement, en km	Durée <sup>1</sup> par déplacement, en min	Nombre d'étapes par déplacement
<b>Total</b>	<b>15,3</b>	<b>15,8</b>	<b>25,3</b>	<b>0,7</b>	<b>6,6</b>	<b>18,3</b>	<b>1,3</b>
<b>Jour de la semaine</b>							
Lundi à vendredi	16,2	17,3	25,7	0,8	6,4	17,9	1,3
Samedi	20,8	21,0	35,0	0,9	7,3	19,7	1,3
Dimanche	4,3	3,5	8,2	0,1	8,2	19,7	1,2
<b>Sexe</b>							
Hommes	13,2	13,7	23,1	0,6	6,9	17,6	1,3
Femmes	17,9	18,1	27,6	0,7	6,3	18,8	1,3

<sup>1</sup> avec temps d'attente et de correspondance

Base: 55 018 personnes cibles

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

© OFS 2023

Les femmes ont parcouru une distance journalière proportionnellement plus élevée que les hommes pour les achats (18% contre 13%). Cela tient avant tout au fait que les femmes ont couvert des distances plus courtes pour d'autres motifs, d'où une hausse de l'importance relative des achats. En chiffres absolus, les distances parcourues par les femmes pour les achats n'étaient que très faiblement (et de manière non significative) plus longues que celles des hommes.

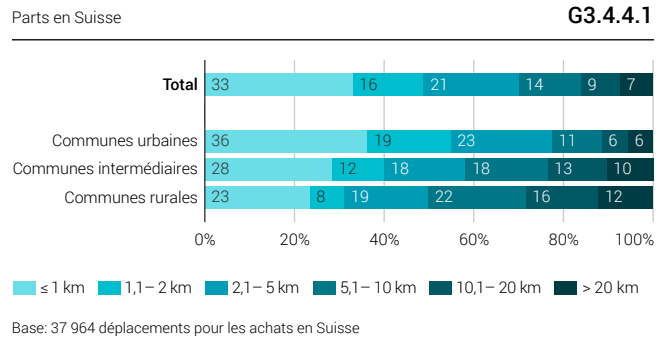
Les déplacements pour les achats sont courts par rapport aux autres motifs. Un seul déplacement avait une longueur moyenne de 6,6 km en 2021, durait 18,3 minutes et comptait 1,3 étape. 33% des déplacements pour les achats ne faisaient pas plus de 1 km et 70% pas plus de 5 km (G3.4.4.1). Les personnes habitant dans des communes rurales devaient se déplacer nettement plus loin.

La plupart des étapes pour les achats ont été faites à pied ou en voiture (42% dans les deux cas) (G3.4.4.2). En termes de distance parcourue, la voiture domine avec une part de 77%, soit plus de trois quarts. Par rapport à 2015, les différences observées sont très faibles. Le vélo a enregistré une légère hausse de sa part (+1 point; vélo électrique inclus).

### 3.4.5 Déplacements pour les loisirs

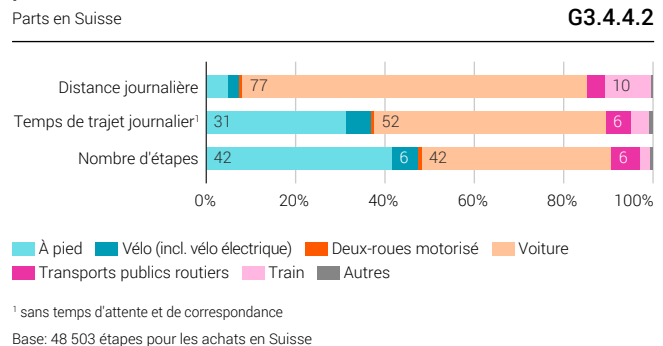
Les loisirs représentent de loin le principal motif de déplacement de la population résidente, quel que soit le jour de la semaine ou le groupe de population. En 2021, ils étaient à l'origine de 43% des distances journalières parcourues par la population résidente, de 52% du temps de trajet et de 37% des déplacements effectués (T3.4.5.1). Comparée à 2015, l'importance relative des déplacements pour les loisirs rapportée aux distances est restée à peu près la même. La situation est autre pour le temps de trajet: la part des déplacements pour les loisirs a gagné près de 2 points en 2021 par rapport à 2015. Ces évolutions apparemment contradictoires peuvent s'expliquer entre autres par l'importance croissante des activités extérieures non sportives (notamment

#### Longueur des déplacements pour les achats selon le degré d'urbanisation du lieu de domicile, en 2021



Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

#### Moyens de transport utilisés lors de déplacements pour les achats, en 2021



Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

### Données concernant les déplacements pour les loisirs, en 2021

Valeurs moyennes, en Suisse

T3.4.5.1

	Part de la distance journalière, en %	Part du temps de trajet journalier <sup>1</sup> , en %	Part des déplacements, en %	Nombre de déplacements par personne et par jour	Distance par déplacement, en km	Durée <sup>1</sup> par déplacement, en min	Nombre d'étapes par déplacement
<b>Total</b>	<b>43,0</b>	<b>51,9</b>	<b>36,6</b>	<b>1,0</b>	<b>12,8</b>	<b>41,4</b>	<b>1,3</b>
<b>Jour de la semaine</b>							
Lundi à vendredi	31,5	41,0	29,1	0,9	10,9	37,2	1,3
Samedi	63,8	68,0	50,8	1,3	15,4	44,0	1,4
Dimanche	81,4	87,4	78,5	1,4	16,4	51,7	1,3
<b>Sexe</b>							
Hommes	40,6	50,4	36,1	1,0	13,6	41,5	1,3
Femmes	46,1	53,4	37,1	1,0	12,1	41,2	1,4

<sup>1</sup> avec temps d'attente et de correspondance

Base: 55 018 personnes cibles

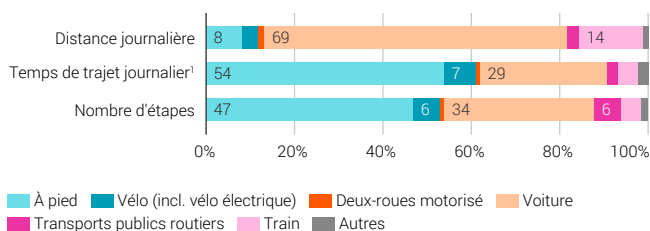
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2023

### Moyens de transport utilisés lors de déplacements pour les loisirs, en 2021

Parts en Suisse

G3.4.5.1



<sup>1</sup> sans temps d'attente et de correspondance

Base: 72 659 étapes pour les loisirs en Suisse

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

© OFS 2023

les promenades), pour lesquelles les gens prennent relativement beaucoup de temps pour couvrir des distances comparativement courtes (voir G3.4.5.3, page 52).

C'est sans surprise le week-end que la part des loisirs était la plus élevée en 2021, représentant 51% des déplacements effectués le samedi et 78% le dimanche. Chez les femmes, la part des loisirs dans la distance journalière et le temps de trajet était plus élevée que chez les hommes. Le nombre de déplacements effectués pour les loisirs, par contre, représentait pratiquement la même proportion chez les deux sexes.

En 2021, un déplacement pour les loisirs représentait en moyenne 12,8 km, se composait de 1,3 étape et durait 41,4 minutes. On observe une certaine polarisation par rapport à la distance parcourue: 60% des déplacements pour les loisirs ne mesuraient pas plus de 5 km, alors que 6% dépassaient 50 km.

Sur l'ensemble des distances effectuées pour des activités de loisirs, plus des deux tiers (69%) ont été parcourues en voiture (G3.4.5.2), 14% en train et 8% à pied. En ce qui concerne le temps de trajet et le nombre d'étapes, la marche à pied occupait le haut du classement avec des parts respectives de 54 et 47%.

Par rapport à 2015, la part de la voiture dans la distance des déplacements pour les loisirs s'est accrue (+5 points), celle du train a par contre reculé (-4 points). Cette évolution suit ainsi la tendance générale. (Pour les changements observés depuis 2015 dans le choix des moyens de transport utilisés pour les loisirs, voir aussi G3.4.1.5, page 43.)

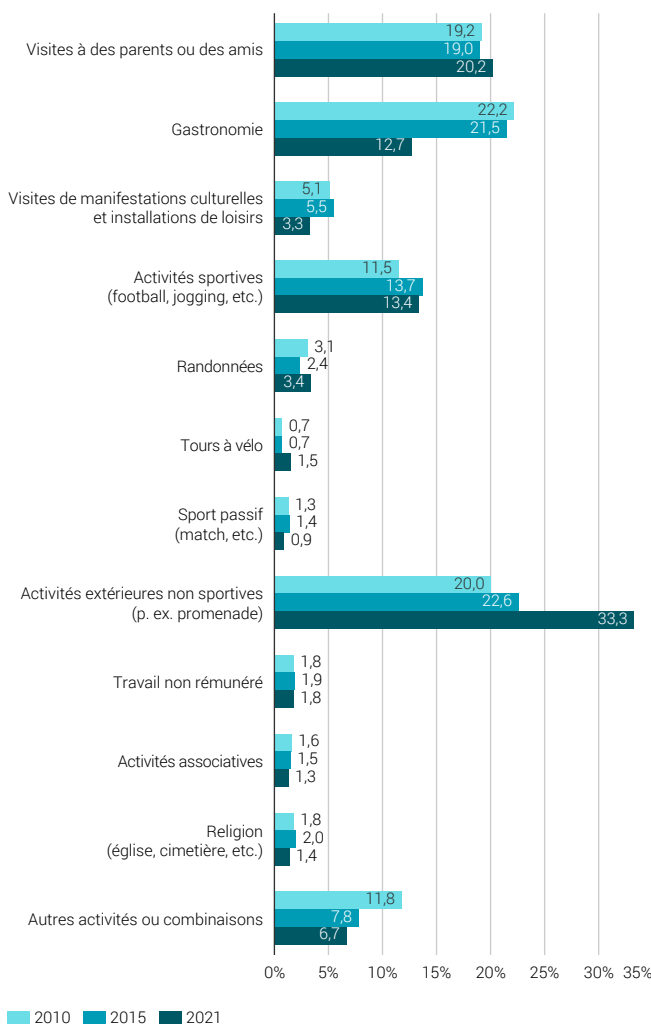
### Types d'activités

Il est également possible d'analyser les déplacements pour les loisirs selon le type d'activités (G3.4.5.3). Les résultats de l'année 2021 reflètent l'effet des restrictions imposées durant cette période à la vie publique afin de lutter contre la pandémie, notamment la fermeture temporaire des restaurants ainsi que des établissements culturels et des installations de loisirs (voir chapitre 1.3.2). La part des sorties gastronomiques dans les déplacements pour les loisirs a par exemple diminué de près de moitié par rapport à 2015, passant de 22% à 13%. Il en fut de même, à un niveau plus faible, des déplacements pour se rendre à des manifestations culturelles ou à des installations de loisirs. La part de cette catégorie d'activités atteignait encore près de

### Déplacements pour les loisirs selon le type d'activité, de 2010 à 2021

Parts des différentes activités au nombre de déplacements pour les loisirs en Suisse (sans les retours à la maison)<sup>1</sup>

G3.4.5.2



<sup>1</sup> Trajets aller pour les activités de loisirs et, dans le cas des activités basées sur la mobilité (randonnées et tours à vélo ainsi qu'en partie les activités extérieures non sportives et les activités sportives), y compris les déplacements dans le cadre des activités elles-mêmes (souvent des circuits avec départ et arrivée au domicile)

Base 2021: 36 750 déplacements pour les loisirs en Suisse

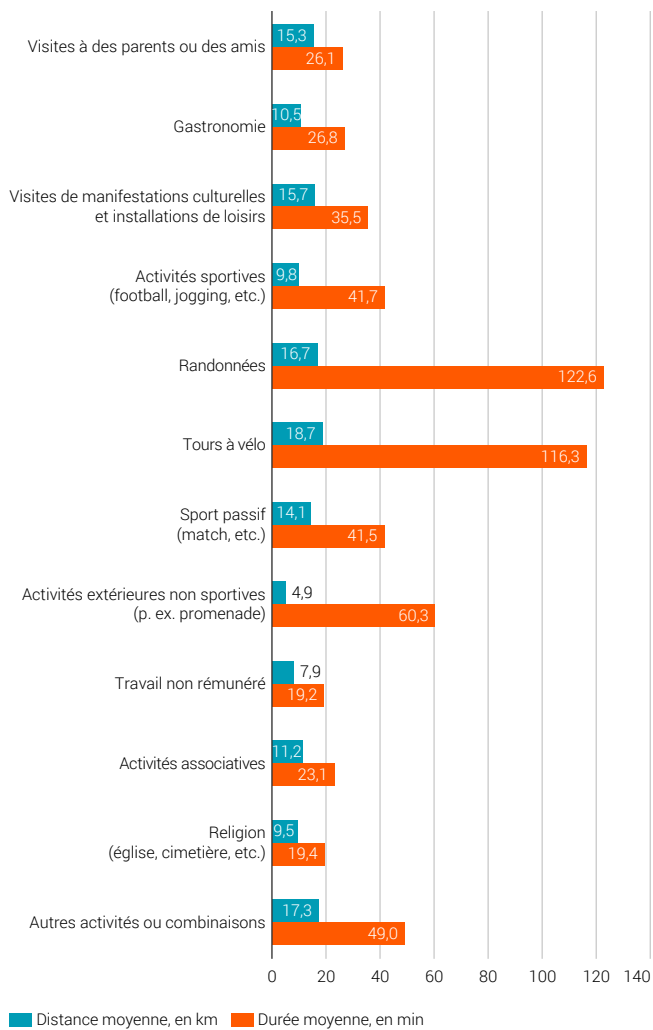
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2023

### Distance et durée moyennes des déplacements pour les loisirs selon le type d'activité, en 2021

Déplacements pour les loisirs en Suisse (sans les retours à la maison)<sup>1</sup>

G3.4.5.3



<sup>1</sup> Trajets aller pour les activités de loisirs et, dans le cas des activités basées sur la mobilité (randonnées et tours à vélo ainsi qu'en partie les activités extérieures non sportives et les activités sportives), y compris les déplacements dans le cadre des activités elles-mêmes (souvent des circuits avec départ et arrivée au domicile)

Base: 36 750 déplacements pour les loisirs en Suisse

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

© OFS 2023

6% en 2015, contre seulement 3% en 2021. À l'inverse, la part des activités extérieures non sportives (p. ex. promenades, voir glossaire) a nettement augmenté, de 23% à 33%. L'importance relative des visites à des proches ou à des connaissances ainsi que celle des activités sportives est restée assez constante, avec des parts respectives de 20% et de 13% en 2021.

La distance et la durée des déplacements étaient en moyenne particulièrement longues pour les tours à vélo (18,7 km / 116,3 minutes par déplacement) et les randonnées (16,7 km / 122,6 minutes) (G3.4.5.4). Dans le cas de ces activités de loisirs basées sur la mobilité, on a considéré non seulement les (éventuels) déplacements vers le lieu de l'activité, mais aussi les changements de lieu résultant de l'activité elle-même. Ces derniers avaient une importance particulièrement grande au niveau de la durée de l'activité. Ainsi, les randonnées elles-mêmes duraient en moyenne 111 minutes, alors que les déplacements pour s'y rendre (en tenant compte de toutes les randonnées, donc aussi celles partant du domicile) ne demandaient en moyenne que 11,6 minutes. Les tours à vélo étaient effectués le plus souvent directement depuis le domicile. Leur durée moyenne atteignait 113,3 minutes, alors que le déplacement pour s'y rendre durait à peine 3 minutes.

### 3.5 Comportement d'une sélection de groupes de population en matière de mobilité

#### 3.5.1 Personnes de différents groupes d'âge

##### Mobilité en général

Les distances moyennes effectuées par les enfants de 6 à 12 ans et par ceux de 13 à 15 ans sont sans surprise assez courtes: en 2021, ces deux groupes d'âge ont parcouru respectivement 16,4 et 20,2 km par personne et par jour (T 3.5.1.1). Ces distances sont nettement inférieures à la distance moyenne couverte par la population totale (30,0 km). Les distances journalières augmentent sensiblement dans les tranches d'âges suivantes: les adolescents et jeunes adultes de 16 à 20 ans ont été nettement plus mobiles que la population totale avec 35,3 km par personne et par jour; les personnes de 21 à 24 ans ont même couvert une distance journalière moyenne de 41,3 km. Ce dernier groupe affichait avec celui des 25 à 34 ans (39,0 km) les valeurs les plus élevées de tous les groupes d'âge considérés. Les distances journalières étaient à nouveau un peu plus courtes pour les 35 à 44 ans et les 45 à 55 ans (35 km dans les deux cas), et elles diminuaient ensuite toujours plus avec l'âge. Les personnes de 80 ans et plus parcouraient tout de même 10,8 km par personne et par jour en 2021. Comme mentionné au chapitre 3.1, le taux de mobilité de ce groupe d'âge – soit la part des personnes qui sont sorties au moins une fois de leur domicile un jour donné – atteignait 63%, soit un taux nettement plus bas que celui de la population totale.

Entre 1994 et 2015, les distances journalières moyennes se sont allongées de manière significative pour presque tous les groupes d'âge, les groupes à partir de 55 ans enregistrant des hausses particulièrement importantes. En 2021, les distances ont à nouveau diminué suite à la pandémie de COVID-19. Les reculs se situaient pour tous les groupes d'âge entre –14% et –20%. Dans le cas des 75 à 79 ans et des personnes de 80 ans et plus, la baisse n'était pas tout à fait significative statistiquement.

##### Moyens de transport utilisés

Les enfants de 6 à 12 ans, soit ceux qui vont à l'école primaire, ont parcouru en 2021 plus de la moitié des étapes (53%) à pied (G 3.5.1.1, page 54). Mais ils ont aussi accompli un nombre non négligeable d'étapes en voiture (23%), car ils sont encore le plus souvent tenus d'être accompagnés par des adultes lors de déplacements plus longs. Venaient ensuite, par ordre décroissant, le vélo (9% des étapes), les transports publics sur route et sur rail (8%) et les autres moyens de transport (7%). L'importance relative de ces derniers est due avant tout à la popularité des engins assimilés à des véhicules (trottinettes, planches à roulettes, etc.) auprès des enfants.

Chez les écoliers du degré secondaire (13 à 15 ans), la part des étapes en voiture était inférieure de 10 points (13%), alors que celle des TP atteignait plus du double (20%). La part des transports publics augmentait encore chez les 16 à 20 ans pour atteindre 26%, soit la part la plus élevée de tous les groupes d'âge considérés. La part des TP était aussi assez importante chez les

#### Données concernant le comportement en matière de mobilité selon l'âge, en 1994, en 2015 et en 2021

Valeurs moyennes

T 3.5.1.1

	Personnes en déplacement une journée moyenne, en % de la tranche d'âge correspondante			Distance journalière par personne, en Suisse, en km			Temps de trajet <sup>1</sup> journalier par personne, en Suisse, en min			Nombre journalier d'étapes par personne, en Suisse		
	1994	2015	2021	1994	2015	2021	1994	2015	2021	1994	2015	2021
<b>Total de la population (à partir de 6 ans)</b>	<b>89,1</b>	<b>89,1</b>	<b>83,4</b>	<b>31,3</b>	<b>36,8</b>	<b>30,0</b>	<b>82,6</b>	<b>90,4</b>	<b>80,2</b>	<b>4,5</b>	<b>4,9</b>	<b>3,8</b>
6–12 ans	90,1	91,1	87,1	17,8	20,7	16,4	62,3	70,5	64,7	4,0	4,4	3,8
13–15 ans	93,1	89,6	83,0	18,6	24,7	20,2	71,3	79,3	74,2	5,1	5,6	4,7
16–20 ans	93,5	91,6	85,6	34,6	41,1	35,3	94,1	105,4	92,7	6,2	6,8	5,4
21–24 ans	93,8	92,8	85,1	48,0	50,2	41,3	99,7	105,5	90,6	5,8	6,1	4,6
25–34 ans	92,8	92,9	87,0	39,4	47,4	39,0	92,8	99,2	86,9	5,1	5,5	4,2
35–44 ans	92,6	92,3	85,7	37,2	42,6	34,7	88,6	95,3	81,9	4,7	5,2	4,0
45–54 ans	90,7	91,6	86,4	35,5	41,8	34,8	88,0	95,8	85,3	4,5	4,9	3,8
55–64 ans	86,9	89,7	84,8	28,1	37,1	30,8	82,6	92,9	85,3	4,0	4,6	3,6
65–69 ans	82,7	84,8	81,7	22,5	30,6	25,4	77,3	90,9	85,1	3,8	4,0	3,2
70–74 ans	79,9	82,5	78,2	19,3	28,0	22,6	65,0	83,5	79,1	3,3	3,9	2,9
75–79 ans	75,4	79,6	75,1	15,3	20,4	17,6	60,2	71,0	65,8	3,0	3,6	2,8
80 ans et plus	65,1	69,6	63,1	10,4	13,3	10,8	42,7	51,4	45,9	2,5	2,9	2,2

<sup>1</sup> avec temps d'attente et de correspondance

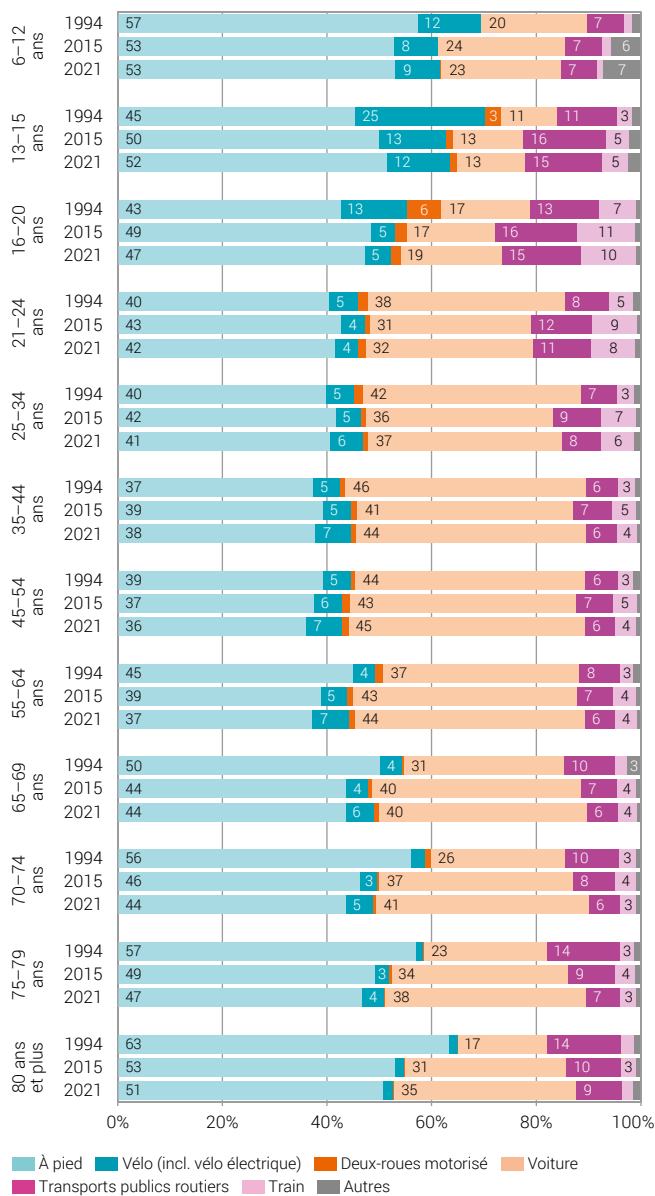
Base 2021: 55 018 personnes cibles

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

© OFS 2023

### Moyens de transport utilisés selon l'âge, en 1994, en 2015 et en 2021

Parts des différents moyens de transport dans le nombre d'étapes en Suisse **G3.5.1.1**



Base 2021: 55 018 personnes cibles

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

© OFS 2023

21 à 24 ans (20%), mais ces derniers couvraient en 2021 déjà 32% de leurs étapes en voiture. Les parts des étapes en voiture augmentaient encore un peu chez les 25 à 34 ans (37%) et chez les 35 à 44 ans (44%). Après 35 ans et jusqu'à l'âge de la retraite, l'utilisation des divers moyens de transport (répartition modale) des groupes d'âge considérés restait presque inchangée. Chez les personnes de 65 ans et plus, les parts des étapes en voiture s'amenuisaient un peu, au profit des étapes à pied. Sans surprise, le vélo n'était presque plus utilisé par les personnes de 80 ans et plus.

Par rapport à l'enquête 2015 et en comparaison à long terme depuis 1994, les changements suivants ont notamment été observés dans le choix des moyens de transport des divers groupes d'âge:

- La part des étapes en **voiture** s'est nettement accrue entre 1994 et 2021 dans les groupes d'âge à partir de 65 ans et a même doublé chez les personnes de 80 ans et plus. Cela pourrait s'expliquer en particulier par la hausse du nombre de titulaires du permis de conduire parmi les personnes âgées, notamment les femmes (voir chapitre 2.1.1). Si la voiture a encore gagné en importance chez les personnes de 70 ans et plus entre 2015 et 2021, on ne constate plus d'augmentation pendant cette même période pour les personnes de 65 à 69 ans. Contrairement aux personnes âgées, les 21 à 24 ans ont affiché un recul des parts des étapes couvertes en voiture entre 1994 (38%) et 2015 (31%). Cette évolution reflète la baisse passagère du nombre de titulaires de permis de conduire parmi les jeunes adultes (voir chapitre 2.1.1). Entre 2015 et 2021, la part des étapes en voiture est restée stable chez les 21 à 24 ans.
- Les parts des étapes en **transports publics** (sur route et sur rail) ont augmenté de manière significative ou ont du moins tendu à augmenter entre 1994 et 2015 dans tous les groupes d'âge entre 13 et 64 ans, et de manière particulièrement marquée chez les adolescents et les jeunes adultes jusqu'à 34 ans. L'importance relative des TP a par contre diminué chez les personnes de 65 ans et plus, ce qui est dû avant tout aux gains précités des parts de la voiture dans les groupes d'âge correspondants. Le recul des parts des TP entre 2015 et 2021 – occasionnés largement par la pandémie (voir chapitre 3.3) – a touché tous les groupes d'âge, mais un peu moins fortement les groupes les plus jeunes (et parfois aussi de manière statistiquement non significative).
- La part des étapes à **vélo** a beaucoup diminué entre 1994 et 2015 dans les trois groupes d'âges les plus jeunes: elle est passée de 12% à 8% chez les 6 à 12 ans, de 25% à 13% chez les 13 à 15 ans et de 13% à 5% chez les 16 à 20 ans. Ces valeurs n'ont presque plus changé dans ces groupes entre 2015 et 2021. Il en est allé de même pour les 21 à 24 ans. Les parts des étapes à vélo se sont en revanche accrues de manière significative entre 2015 et 2021 dans tous les groupes d'âge au-delà de 25 ans.
- Les parts des étapes à **pied** ont un peu augmenté depuis 1994 chez les 13 à 15 ans et chez les 16 à 20 ans. Cela tient à l'importance accrue des TP évoquée ci-dessus et au recul des étapes à vélo dans ces groupes d'âge. Chez les personnes âgées, les parts des étapes à pied ont par contre diminué au profit de la voiture.
- Les **deux-roues motorisés** ont perdu beaucoup d'importance chez les adolescents et les jeunes adultes depuis 1994: la part des étapes parcourues avec ce moyen de transport a reculé de 3% à 1% chez les 13 à 15 ans et de 6% à 2% chez les 16 à 20 ans.



- Chez les enfants de 6 à 12 ans, la part des étapes accomplies avec des **engins assimilés à des véhicules**, telles les trottinettes ou les planches à roulettes, est passée de 4% en 2015 à 6% en 2021 (considérés sous «autres» dans le graphique G3.5.1.1, page 54; pas de données séparées en 1994).

*Motifs de déplacement et différences entre les sexes*

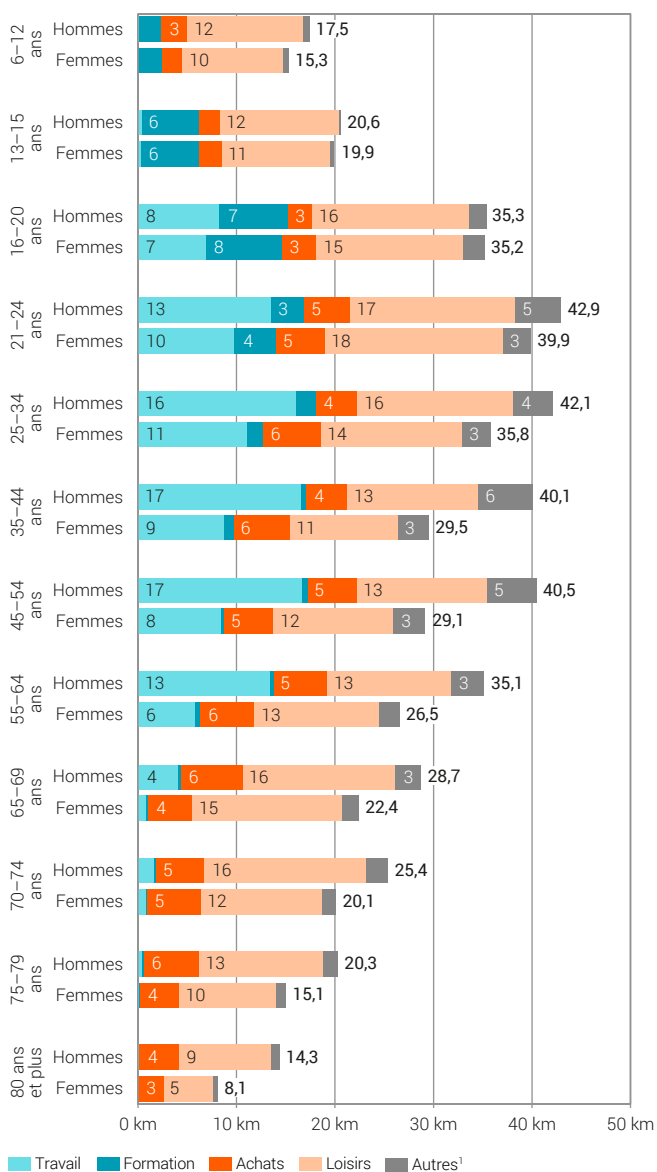
La ventilation des distances journalières selon les motifs de déplacement en 2021 montre une nette domination des déplacements pour les loisirs chez les enfants de 6 à 12 ans (G3.5.1.2). En revanche, les distances parcourues par ces derniers pour la formation n'ont pas encore beaucoup de poids en raison des courts déplacements à effectuer pour se rendre à l'école primaire (voir chapitre 3.4.3). Les déplacements pour la formation prennent de l'importance chez les enfants à partir de 13 ans et il en va de même des déplacements pour le travail chez les jeunes à partir de 16 ans. Chez les hommes, le travail représente le principal motif de déplacement en termes de distances pour les groupes d'âge allant de 35 à 55 ans. La situation est autre chez les femmes: leurs taux d'activité et d'occupation étant plus bas et leurs déplacements pour se rendre au travail étant plus courts que pour les hommes (voir chapitre 3.4.2), les loisirs restent pour elles le principal motif de déplacement, également chez celles en âge de travailler. À l'âge de la retraite, les loisirs deviennent clairement – pour des raisons évidentes et chez les deux sexes – le motif de mobilité le plus important: en 2021, leurs parts dans les distances parcourues étaient le plus souvent supérieures à 60% dans les groupes d'âge à partir de 65 ans.

En considérant le total des distances journalières, on peut observer une différence significative entre les sexes dans tous les groupes d'âge à partir de 25 ans: en 2021, les hommes ont parcouru entre 18% (25 à 34 ans) et 76% (80 ans et plus) de kilomètres de plus que les femmes des groupes d'âge correspondants. Chez les personnes en âge de travailler, cette différence résultait avant tout de la différence entre les sexes évoquée plus haut quant aux déplacements pour le travail. Chez les personnes plus âgées, notamment celles à partir de 80 ans, les déplacements, surtout ceux motivés par les loisirs, étaient plus longs pour les hommes que pour les femmes. Dans les groupes d'âge situés entre 6 et 24 ans, les différences entre les sexes dans les distances journalières n'étaient pas statistiquement significatives.

**Distance journalière selon l'âge, le sexe et le motif de déplacement, en 2021**

Distance journalière moyenne par personne, en Suisse

**G3.5.1.2**



<sup>1</sup> incl. activité professionnelle, voyage de service, ainsi que services et accompagnement

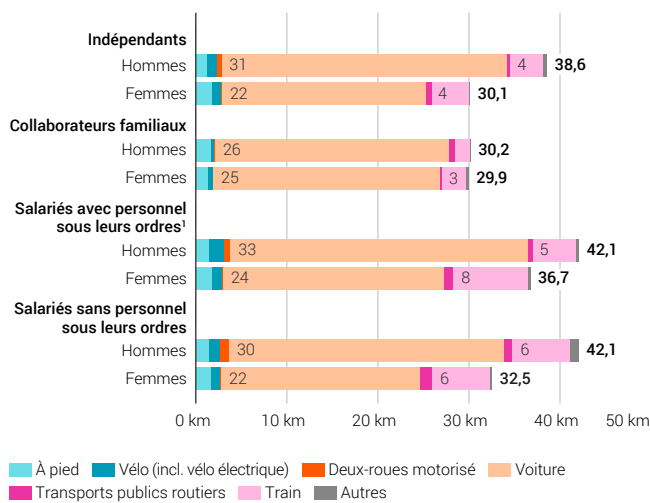
Base: 55 018 personnes cibles

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

© OFS 2023

### Distance journalière selon la situation professionnelle, le moyen de transport et le sexe, en 2021

Distance journalière moyenne par personne, en Suisse **G3.5.2.1**



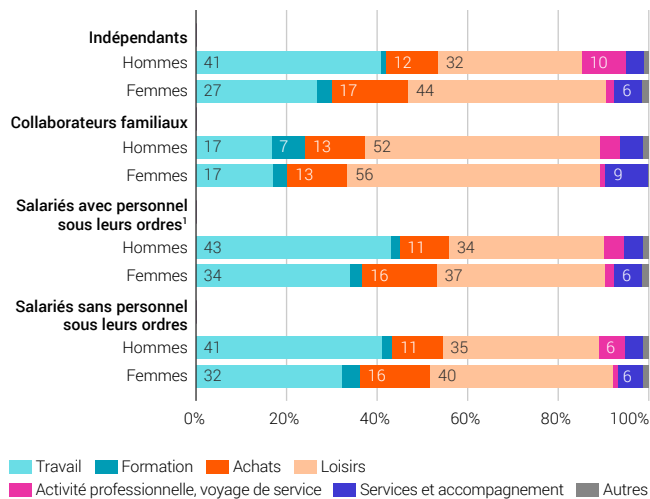
<sup>1</sup> inclus membres de la direction

Base: 28 224 actifs

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

### Importance des motifs de déplacement selon la situation professionnelle et le sexe, en 2021

Parts des distances journalières en Suisse **G3.5.2.2**



<sup>1</sup> inclus membres de la direction

Base: 28 224 actifs

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

### 3.5.2 Personnes selon la situation professionnelle

La distance journalière moyenne parcourue en 2021 par les salariés ayant du personnel sous leurs ordres atteignait 40,2 km. Elle était nettement supérieure à celle couverte par les salariés sans personnel sous leurs ordres (37,0 km), par les indépendants (35,3 km) et par les collaborateurs familiaux (30,0 km). En 2015, l'écart entre les salariés avec et sans personnel sous leurs ordres avait été nettement plus important encore.

Alors qu'il n'y avait aucune différence entre les sexes dans les distances journalières chez les collaborateurs familiaux en 2021, les hommes des trois autres groupes de situation professionnelle effectuaient dans chaque cas davantage de kilomètres que les femmes (G3.5.2.1). En particulier le nombre de kilomètres parcourus en voiture était nettement plus important chez les hommes.

Si les distances journalières couvertes par les collaborateurs familiaux sont relativement courtes, c'est surtout parce que ces personnes effectuent des trajets courts pour se rendre au travail. Leur domicile et leur lieu de travail sont souvent proches, voire situés sous le même toit (p. ex. exploitations agricoles). Chez les collaborateurs familiaux, le motif de déplacement «travail» ne représentait en 2021 que 17% de la distance journalière pour les deux sexes (G3.5.2.2). En comparaison, les parts atteignaient respectivement 43% pour les hommes et 34% pour les femmes chez les salariés ayant du personnel sous leurs ordres.

Les parts des activités professionnelles et voyages de service dans les distances journalières étaient nettement plus élevées chez les hommes que chez les femmes et cela pour tous les groupes de situation professionnelle. La valeur de loin la plus élevée (10%) était observée chez les hommes exerçant une activité professionnelle indépendante. En 2015, soit notamment avant l'essor des vidéoconférences favorisé par la pandémie de COVID-19, cette valeur se situait encore à 22%. Dans tous les groupes de situation professionnelle, excepté celui des collaborateurs familiaux, les femmes présentaient une part plus élevée de déplacements pour les achats.

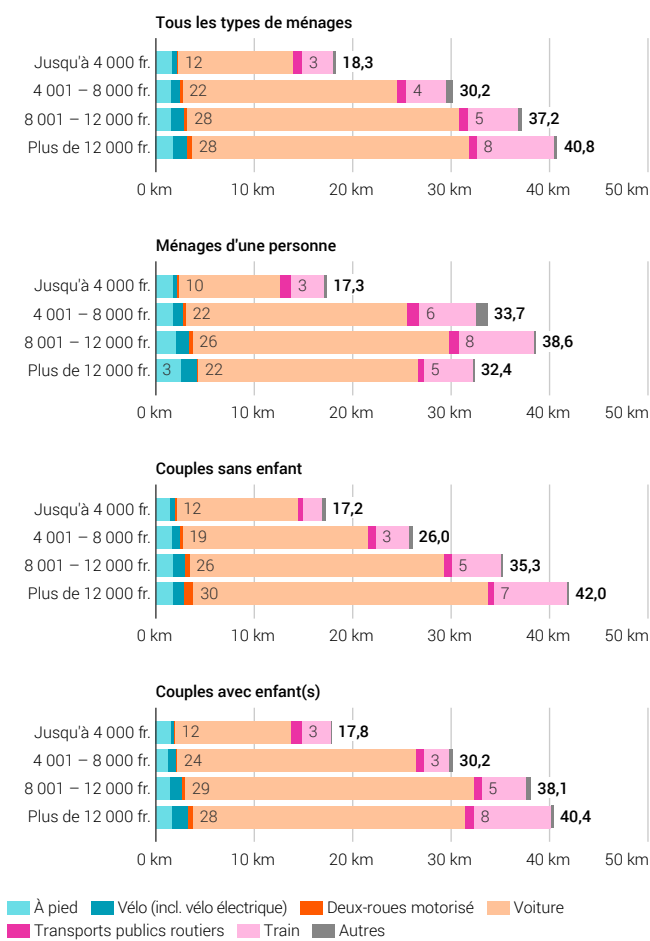
### 3.5.3 Revenus élevés et bas revenus

Plus le revenu du ménage est élevé, plus les distances journalières moyennes parcourues par ses membres sont longues (G3.5.3.1, page 57). En 2021, les personnes vivant dans un ménage au revenu mensuel ne dépassant pas 4000 francs couvraient une distance journalière moyenne de 18,3 km, alors que celle-ci atteignait 40,8 km, soit une distance plus longue de 123%, dans la classe de revenu de plus de 12 000 francs. La différence s'élevait à 142% pour la voiture et à 150% pour le train, le deuxième moyen de transport le plus important en termes de distances.

### Distance journalière selon le type de ménage, son revenu mensuel et le moyen de transport, en 2021

Distance journalière moyenne par personne, en Suisse

G3.5.3.1



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

Base: 37 786 personnes cibles avec indication valable du revenu mensuel du ménage

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

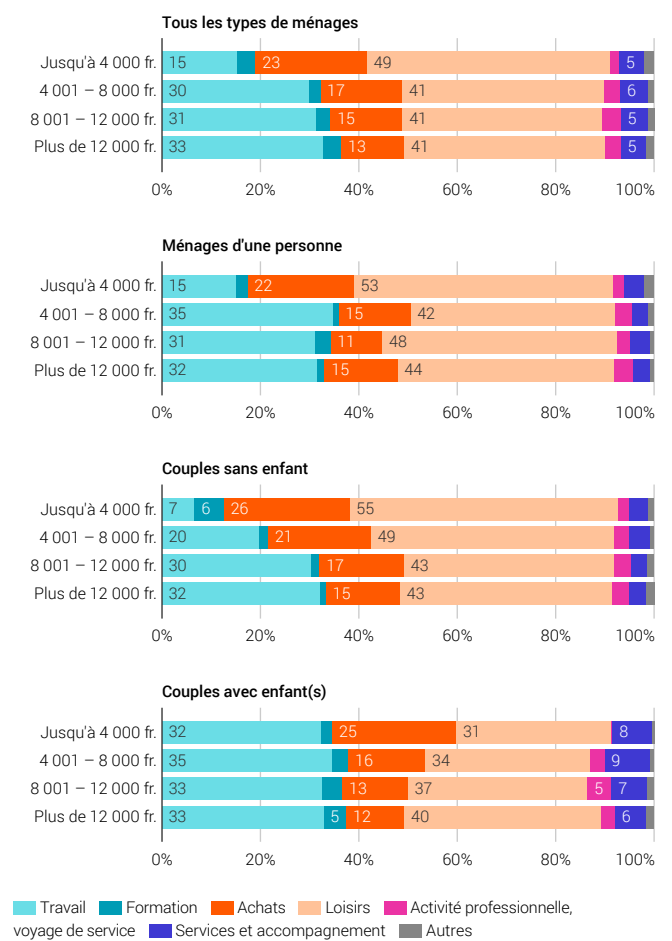
© OFS 2023

À noter que la taille et la composition des ménages varient fortement. C'est pourquoi le revenu du ménage ne permet guère de connaître les moyens financiers à la disposition de ses divers membres. Pour mieux mettre en lumière la corrélation entre situation économique et comportement en matière de mobilité, on peut comparer les personnes faisant partie du même type de ménage. Chez les couples – avec ou sans enfant(s) – il existe une corrélation positive entre le niveau de revenu et la distance journalière (du moins si l'on considère les classes de revenu sélectionnées). Dans les ménages d'une personne en revanche, la distance journalière moyenne semble diminuer à nouveau au-delà d'un revenu mensuel moyen de 12 000 francs (le recul n'est cependant pas statistiquement significatif).

### Importance des motifs de déplacement selon le type de ménage et son revenu mensuel, en 2021

Parts des distances journalières par personne, en Suisse

G3.5.3.2



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

Base: 37 786 personnes cibles avec indication valable du revenu mensuel du ménage

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

© OFS 2023

L'allongement des distances journalières à mesure que le revenu s'accroît est dû entre autres à la plus grande importance des déplacements pour le travail chez les personnes gagnant bien leur vie (G3.5.3.2), cette importance s'expliquant notamment par la corrélation positive entre le revenu du ménage et le taux d'occupation. De plus, les personnes ayant un niveau de formation et un revenu élevés parcourent en moyenne des distances plus longues pour se rendre de leur domicile à leur lieu de travail (OFS 2021c).

### 3.5.4 Personnes en surcharge pondérale et en déficit pondéral

Les personnes présentant une forte surcharge pondérale (voir définition dans l'encadré) entreprennent plus rarement des déplacements que les personnes de poids normal: en 2021, les personnes en forte surcharge pondérale n'étaient que 77% à se déplacer au moins une fois hors de leur domicile en moyenne journalière, contre 85% pour les personnes de poids normal (T3.5.4.1). Les personnes en déficit pondéral présentaient aussi un taux de mobilité plus faible que les personnes de poids normal, mais la différence n'était dans ce cas pas statistiquement significative.

La distance journalière moyenne était également plus courte pour les personnes à forte surcharge pondérale (28,3 km) que pour celles ayant un poids normal (32,9 km). Les personnes en surpoids – y compris celles présentant une surcharge pondérale légère à moyenne – ont parcouru une part assez importante de la distance journalière en voiture (G3.5.4.1). En revanche, les parts des distances parcourues en train et en mobilité douce, soit les moyens de locomotion bons pour la santé que sont la marche à pied et le vélo (ARE 2022), étaient dans leur cas plus faibles que chez les personnes de poids normal. Les personnes avec une forte surcharge pondérale se sont déplacées, par personne et par jour, en moyenne 23 minutes à pied et 2 minutes à vélo, soit respectivement environ 9 minutes et 3 minutes de moins que les personnes de poids normal (G3.5.4.2).

### Taux de mobilité selon le poids corporel, le sexe et l'âge, en 2021

Part de la population à partir de 18 ans ayant été en déplacement un jour donné, en %

T 3.5.4.1

	Déficit pondéral	Poids normal	Surpoids léger à moyen	Forte surcharge pondérale	Total
<b>Total</b>	<b>81,6</b>	<b>84,7</b>	<b>84,0</b>	<b>77,1</b>	<b>83,6</b>
<b>Sexe</b>					
Hommes	82,1	85,1	86,5	80,6	85,1
Femmes	81,6	84,3	79,9	72,9	82,1
<b>Âge</b>					
18–24 ans	79,4	86,3	87,4	79,8	85,9
25–64 ans	86,8	87,0	87,5	83,1	86,8
65 ans et plus	69,6	75,7	74,6	64,0	73,5

Base: 13 801 personnes cibles à partir de 18 ans interrogées dans le cadre du module supplémentaire «Mobilité douce et profession», avec indication valable du poids corporel et de la taille

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

© OFS 2023

### Personnes considérées en surcharge pondérale ou en déficit pondéral

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

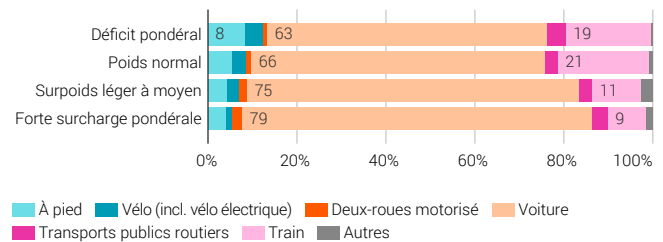
- Déficit pondéral: IMC < 18,5 (3% de la pop.)<sup>1</sup>
- Poids normal: IMC 18,5–24,9 (55% de la pop.)<sup>1</sup>
- Surcharge pondérale légère à moyenne: IMC 25–29,9 (32% de la pop.)<sup>1</sup>
- Forte surcharge pondérale: IMC ≥ 30 (10% de la pop.)<sup>1</sup>

<sup>1</sup> parts de la population de 18 ans et plus selon l'échantillon du microrecensement mobilité et transports 2021

### Moyen de transport utilisé selon le poids corporel, en 2021

Parts des distances journalières en Suisse

G3.5.4.1



Base: 13 801 personnes cibles à partir de 18 ans interrogées dans le cadre du module supplémentaire «Mobilité douce et profession», avec indication valable du poids corporel et de la taille

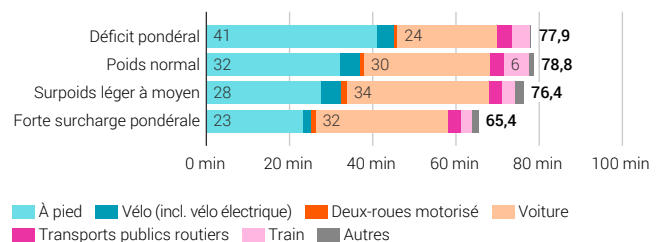
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2023

### Temps de trajet journalier moyen<sup>1</sup> par personne selon le poids corporel et le moyen de transport, en 2021

En Suisse

G3.5.4.2



<sup>1</sup> sans temps d'attente et de correspondance

Base: 13 801 personnes cibles à partir de 18 ans interrogées dans le cadre du module supplémentaire «Mobilité douce et profession», avec indication valable du poids corporel et de la taille

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

© OFS 2023

### 3.6 Comportement en matière de mobilité dans les agglomérations

C'est dans les agglomérations (voir explication dans l'encadré) que se concentrent les transports et que leurs effets indésirables se font le plus sentir. Le comportement en matière de mobilité de la population domiciliée dans les agglomérations et les caractéristiques du trafic d'agglomération revêtent donc une grande importance pour la politique des transports. Si l'on considère les données du microrecensement, les 49 agglomérations de la Suisse présentent non seulement des points communs, mais aussi un certain nombre de différences, par exemple au niveau des distances journalières: quatre agglomérations ont enregistré en 2021 une distance journalière moyenne par habitant de plus de 35 km (G3.6.1, une agglomération sans indication à ce sujet). Il s'agit d'Aldorf dans le canton d'Uri ainsi que des agglomérations de Martigny, de Sierre et de Monthey en Valais. La distance journalière moyenne couverte par la population se situait entre 30 et 35 km dans 27 agglomérations et entre 25 et 30 km dans 12 agglomérations. Elle était inférieure à 25 km dans cinq agglomérations, dont Genève et Bâle. Les personnes vivant dans ces deux agglomérations (ainsi que dans les autres) situées directement à la frontière nationale ont cependant probablement parcouru au quotidien un peu plus de trajets sur sol étranger. Ces distances ne sont pas prises en compte ici. À noter que les intervalles de confiance sont parfois importants dans le cas de cette analyse géographique fine (explication au chapitre 5.3) et qu'il convient donc de considérer les résultats avec prudence.

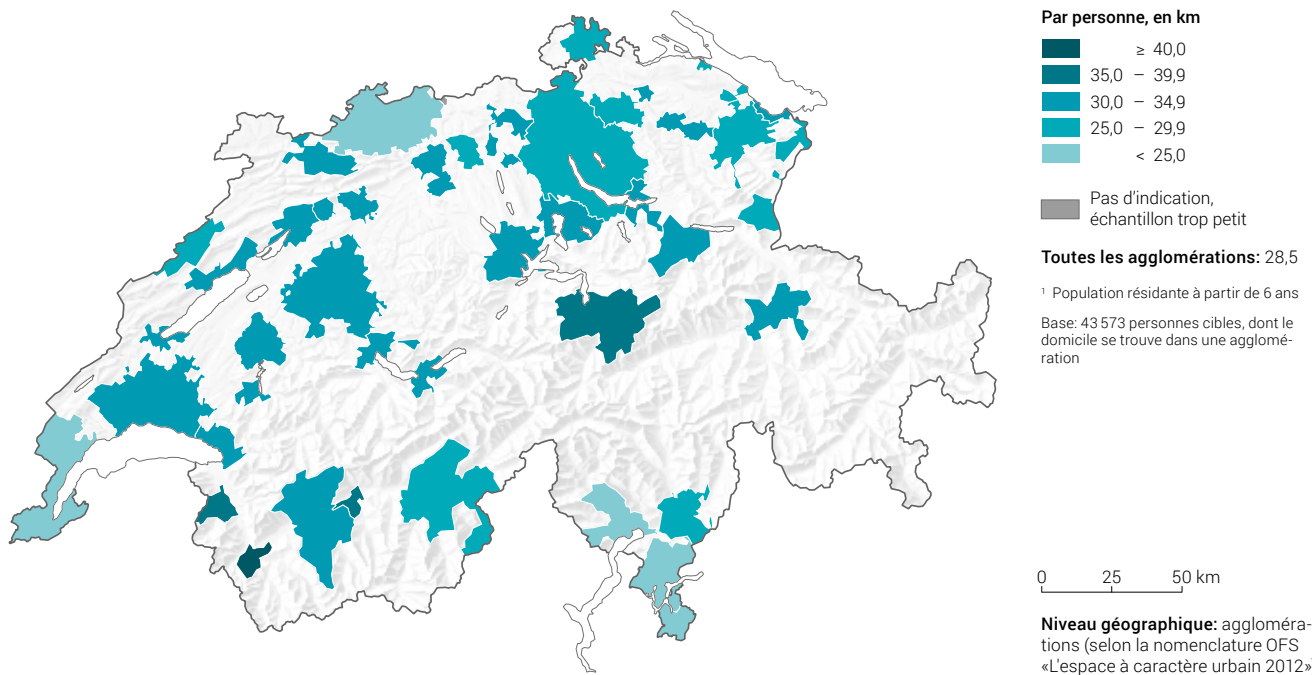
#### Agglomérations

Selon la nomenclature de l'Office fédéral de la statistique (OFS 2014), les agglomérations sont des groupes de communes à caractère urbain comptant plus de 20 000 habitants (y c. les équivalents en nuitées d'hôtel). Elles se composent d'un centre densément habité et, en général, d'une couronne de communes reliées au centre au niveau fonctionnel. Ces couronnes sont délimitées à l'aide de données sur le volume des flux de pendulaires. La Suisse compte 49 agglomérations selon la nomenclature précitée. En 2021, la part de la population résidente suisse vivant dans ces agglomérations atteignait 73%.

La comparaison selon la taille de l'agglomération montre que la distance journalière diminue à mesure que la population augmente (T3.6.1, page 60). En 2021, la distance journalière moyenne par personne dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants était inférieure d'un sixième à celle enregistrée dans les agglomérations de moins de 50 000 personnes (27,0 km contre 32,7 km). Le temps de trajet journalier était toutefois aussi long dans les grandes agglomérations et le nombre d'étapes même plus élevé. Les habitants des petites agglomérations se déplaçaient donc plus rapidement et parcouraient de plus longues étapes, souvent en voiture. La possession d'une voiture était en effet plus élevée dans les petites agglomérations que dans les grandes: la part des ménages possédant au moins une voiture

Distance journalière moyenne des habitants<sup>1</sup> des agglomérations (trajets en Suisse), en 2021

G 3.6.1



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

© OFS 2023

## Données sur la mobilité des habitants des agglomérations, en 2021

T3.6.1

	Possession d'un véhicule, en % des ménages <sup>1</sup>		Possession d'un abonnement des transports publics, en % de la population				Trajets parcourus en Suisse par les habitants et temps nécessaire, valeurs moyennes par personne		
	Voiture	Vélo (incl. vélo électrique)	Abo demi-tarif	Abo général (AG)	Abo communauté tarifaire	Total abo transports publics	Distance journalière, en km	Temps de trajet journalier <sup>2</sup> , en min	Nombre journalier d'étapes
<b>Données selon le nombre d'habitants des agglomérations</b>									
250 000 et plus	70,8	65,8	34,7	8,1	18,4	59,0	27,0	81,0	4,1
de 50 000 à 249 999	77,1	66,8	34,7	9,7	9,4	53,1	29,6	79,2	3,7
moins de 50 000	83,0	71,3	35,8	9,6	4,0	49,8	32,7	80,3	3,6
Communes hors des agglomérations	88,2	71,4	34,1	7,8	3,4	45,6	34,2	80,1	3,4
<b>Données des dix agglomérations les plus peuplées (classées selon la taille de la population)</b>									
Zurich	71,1	70,0	41,4	9,3	16,7	63,7	29,1	82,1	4,1
Genève	74,8	58,8	17,4	4,1	22,1	45,6	20,1	77,5	4,1
Bâle	66,8	69,2	31,2	6,3	23,9	59,5	23,2	78,4	4,1
Lausanne	74,3	50,7	30,6	5,1	17,2	50,7	30,3	81,5	4,2
Berne	66,7	71,7	45,4	15,4	13,1	69,9	31,2	85,3	4,0
Lucerne	69,1	67,9	43,2	11,4	13,5	63,9	30,3	87,0	3,9
Saint-Gall	78,1	69,9	42,8	7,9	13,3	62,3	29,0	78,4	3,8
Lugano	79,0	44,0	12,8	1,9	11,2	26,1	22,9	73,0	3,3
Winterthour	67,4	80,4	44,3	12,1	14,1	69,3	26,0	81,8	4,3
Zoug	82,6	76,9	45,9	9,0	11,0	63,9	33,8	88,9	3,9

Remarque: agglomérations selon la nomenclature de l'OFS «Espace à caractère urbain 2012». Pour les agglomérations transfrontalières, seule la partie suisse a été considérée.

<sup>1</sup> ménage ayant au moins une voiture ou un vélo

<sup>2</sup> avec temps d'attente et de correspondance

Base possession d'un véhicule: 54 985 ménages avec indication valable de la possession de voitures et 54 945 ménages avec indication valable de la possession de vélos; base possession d'abonnement: 48 537 personnes cibles à partir de 16 ans; base trajets parcourus et temps nécessaire: 55 018 personnes cibles

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

© OFS 2023

était de 83% dans les agglomérations de moins de 50 000 habitants, contre seulement 71% de celles de plus de 250 000 personnes. C'est exactement l'inverse pour les abonnements des transports publics: la part des personnes en possédant un croît avec la taille de l'agglomération. C'est le cas en particulier pour les abonnements de communautés tarifaires qui sont plus répandus dans les grandes agglomérations que dans les petites, en raison d'une offre plus large.

Dans une comparaison du taux de possession de voitures dans les dix agglomérations les plus peuplées de Suisse, Zoug arrivait clairement en tête en 2021 avec une valeur de 83%. Berne, Bâle et Winterthour se plaçaient ici en queue de peloton avec des taux de 67% chacune.

Pour ce qui est de la possession du vélo et des abonnements des transports publics, les différences étaient particulièrement marquées le long des frontières linguistiques. La part des ménages comptant au moins un vélo ou un vélo électrique était de seulement 44% à Lugano. Elle était également relativement basse dans les agglomérations romandes de Lausanne et de Genève (respectivement 51% et 59%). Dans les agglomérations alémaniques par contre, les valeurs correspondantes se situaient entre 68% (Lucerne) et 80% (Winterthour). L'agglomération de Lugano comptait également la plus faible part de titulaires d'un abonnement des transports publics (26%), suivie de celles de Genève et de Lausanne (respectivement 46 et 51%). La proportion

était la plus élevée dans l'agglomération de Berne, dont 70% des habitants possédaient un abonnement des transports publics et 15% un abonnement général.

Les habitants de l'agglomération de Zoug parcouraient des distances journalières particulièrement longues: ils couvraient par jour deux tiers de kilomètres de plus que la population résidant à Genève (33,8 km contre 20,1 km). Leur temps de trajet journalier n'était en revanche plus long que d'un septième (88,9 min contre 77,5 min).

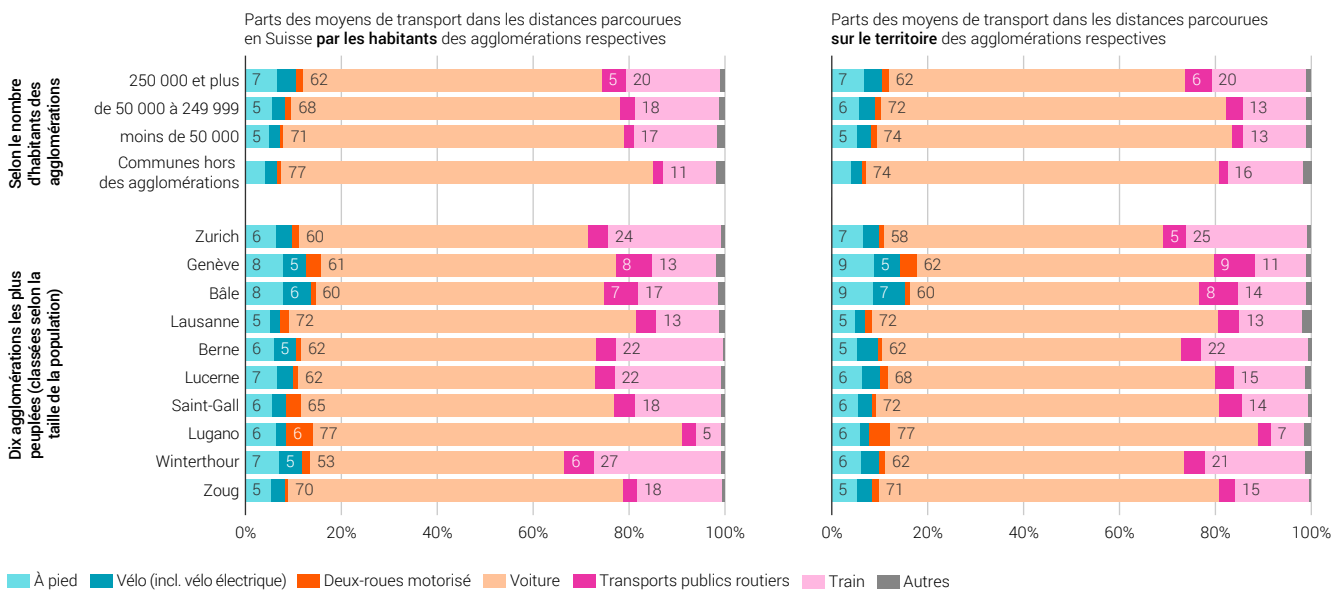
### Moyens de transport utilisés

Rapportée à la distance journalière, la voiture était de loin le principal moyen de transport utilisé en 2021 par la population des petites comme des grandes agglomérations (G3.6.2, page 61). La part imputable à la voiture était cependant plus basse dans les agglomérations d'au moins 250 000 habitants (62%) que dans les plus petites. À l'inverse, la part imputable aux transports publics était d'autant plus grande que l'agglomération était fortement peuplée.

### Importance des moyens de transport dans les agglomérations, en 2021

Selon le principe de résidence et selon le principe de territorialité

G3.6.2



Remarque: agglomérations selon la nomenclature de l'OFS «Espace à caractère urbain 2012». Pour les agglomérations transfrontalières, seule la partie suisse a été considérée.

Base: 55 018 personnes cibles

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

© OFS 2023

L'importance des différents moyens de transport peut s'évaluer non seulement selon le principe du lieu de domicile, mais également selon celui de la territorialité (voir encadré). Selon ce dernier, les agglomérations comptant moins de 250 000 habitants présentaient une part de distances parcourues en train plus petite et une part de distances effectuées en voiture tendant à être plus grande par rapport à l'analyse en fonction du principe du lieu de domicile (G3.6.2, graphique de droite).

Sur les dix agglomérations les plus peuplées, Lugano, Lausanne, Saint-Gall et Zoug faisaient état en 2021 d'une part de plus de 70% de distances parcourues en voiture sur leur territoire. Zurich (30%), Berne (26%) et Winterthour (25%) enregistraient les plus fortes proportions de distances parcourues en transports publics (train et transports publics routiers comptés ensemble). Toutes trois se distinguaient des autres grandes agglomérations avant tout par la grande importance du train. Si l'on ne considère que les transports publics routiers, Genève et Bâle occupaient le haut du classement avec respectivement 9 et 8% de distances parcourues avec ce moyen de transport. Ces deux agglomérations – particulièrement denses – arrivaient aussi en tête des distances parcourues à pied (9% dans les deux cas) et de celles couvertes à vélo (Bâle 7%, Genève 5%; vélo électrique inclus).

#### Principe du lieu du domicile et principe de territorialité

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

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

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

## 3.7 Voyages

Dans le microrecensement mobilité et transports, les voyages sont relevés et analysés séparément comme forme non quotidienne de la mobilité; on y fait la distinction entre voyages d'une journée et voyages avec nuitées. Un sous-chapitre est par ailleurs consacré aux voyages en avion en tant que sous-groupe des voyages avec nuitées.

### 3.7.1 Voyages d'une journée

Un voyage d'une journée signifie qu'une personne quitte son environnement familial pendant au moins trois heures, mais sans passer la nuit ailleurs que chez elle. En 2021, chaque personne de 6 ans ou plus habitant en Suisse a entrepris en moyenne 10,8 voyages d'une journée (T3.7.1.1), soit 1,6 voyage de moins que lors de l'enquête de 2015. La pandémie de COVID-19 est probablement la cause principale de ce recul: 22% des personnes interrogées ont indiqué avoir renoncé à des voyages d'une journée dans les deux semaines précédant le jour d'enquête (période de référence habituelle dans les questions portant sur les voyages d'une journée) en raison de la pandémie.

Les voyages à l'étranger ont accusé une diminution particulièrement forte, leur part dans les voyages d'une journée tombant de 10% en 2015 à 4% en 2021 (soit 0,4 voyage à l'étranger par personne). Ce net recul résulte probablement aussi de la pandémie de COVID-19, car il n'a été possible, durant certaines périodes en 2021, de franchir les frontières nationales que sous certaines conditions (certificat de vaccination, résultat de test négatif, etc.). Les voyages à l'étranger faisaient en moyenne 220 km, soit une longueur plus de deux fois supérieure à celle des voyages en Suisse (105 km; chaque voyage comprend les trajets aller et retour et les distances effectuées sur place).

Sur l'ensemble de l'année 2021, les distances cumulées des voyages d'une journée se montaient à 1194 km par personne, dont 1129 km parcourus sur le territoire suisse et 65 km à l'étranger. Si les distances couvertes en Suisse n'ont diminué que de 18% par rapport à 2015, celles accomplies à l'étranger se sont littéralement effondrées: le nombre de kilomètres effectués lors des voyages d'une journée à l'étranger n'atteignait en 2021 qu'un peu plus d'un quart de celui enregistré en 2015.

#### Distance totale selon les groupes de population

Au cours de l'année 2021, les hommes ont parcouru des distances un peu plus grandes que les femmes (1288 km contre 1100 km) lors de voyages d'une journée (G3.7.1.1). La ventilation selon les groupes d'âge montre que les 25 à 44 ans atteignaient la distance totale la plus élevée, avec 1382 km. Les valeurs des 6 à 17 ans (1025 km), des 65 à 79 ans (1125 km) et, en particulier, des 80 ans et plus (484 km) étaient significativement plus basses. On peut en outre relever que plus le revenu du ménage était élevé, plus les distances couvertes étaient longues: les personnes vivant dans des ménages dont le revenu mensuel était supérieur à 12 000 francs parcouraient en 2021 bien 2,4 fois plus

### Données concernant les voyages d'une journée, en 2015 et en 2021 T3.7.1.1

	2015	2021
<b>Nombre moyen de voyages d'une journée par personne et par année</b>	<b>12,5</b>	<b>10,8</b>
Voyages en Suisse	11,3	10,4
Voyages à l'étranger	1,2	0,4
<b>Distance totale<sup>1</sup> des voyages d'une journée par personne et par année, en km</b>	<b>1 618</b>	<b>1 194</b>
Distances en Suisse	1 369	1 129
Distances à l'étranger	249	65
<b>Distance moyenne<sup>1</sup> par voyage d'une journée, en km</b>		
Tous les voyages	130	110
Voyages en Suisse	113	105
Voyages à l'étranger	283	220

<sup>1</sup> voyages aller et retour et distances sur place

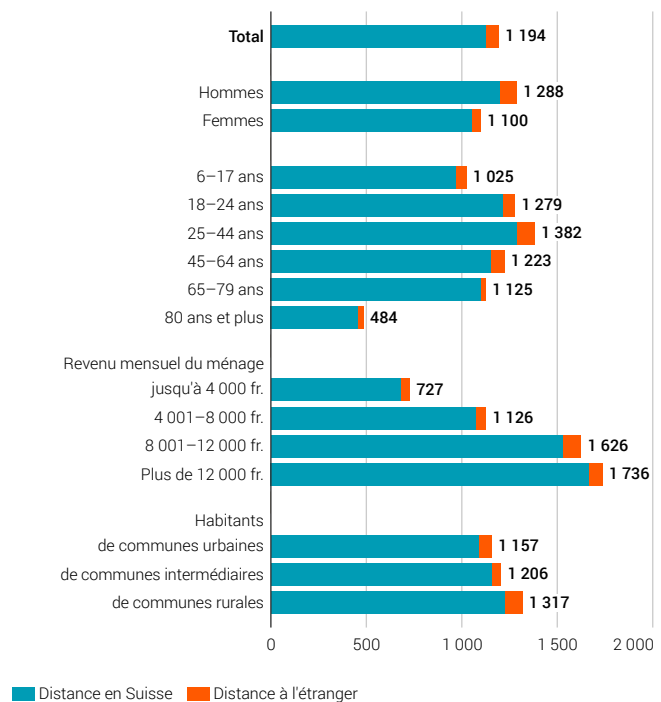
Base nombre de voyages d'une journée et distance totale par personne 2021: 16 451 personnes cibles interrogées dans le cadre du module supplémentaire «Voyages d'une journée», avec indication valable du nombre de voyages; base distance par voyage d'une journée 2021: 6356 voyages d'une journée relevés en détails avec indication valable de la distance

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

© OFS 2023

### Distance totale<sup>1</sup> des voyages d'une journée selon les groupes de population, en 2021 G3.7.1.1

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



<sup>1</sup> Voyages aller et retour et distances sur place

Base: 16 451 personnes cibles interrogées dans le cadre du module supplémentaire «Voyages d'une journée», avec indication valable du nombre de voyages

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

© OFS 2023



de kilomètres lors de voyages d'une journée que celles faisant partie de ménages dont le revenu mensuel ne dépassait pas 4000 francs (1736 km contre 727 km). Le degré d'urbanisation du lieu de domicile n'avait en revanche aucune influence significative sur les distances des voyages d'une journée.

Par rapport à 2015, les distances se sont raccourcies dans des proportions similaires pour tous les groupes de population considérés: les modèles de la distance totale sont restés à peu près les mêmes.

### Moyen de transport principal

Est considéré comme moyen de transport principal d'un voyage celui avec lequel la distance la plus longue a été parcourue (pour une explication détaillée, voir glossaire). En 2021, la voiture a été le moyen de transport principal pour 69% des distances parcourues lors des voyages d'une journée (G3.7.1.2). Les transports publics arrivaient en deuxième position, avec une part de 28%. En ce qui concerne les voyages à l'étranger, ils atteignaient une part de 13%; l'avion y représentait aussi une part non négligeable de 5%. Par rapport à 2015, le transport individuel motorisé a accru sa part dans les voyages d'une journée. En revanche, les TP et l'avion ont perdu du terrain.

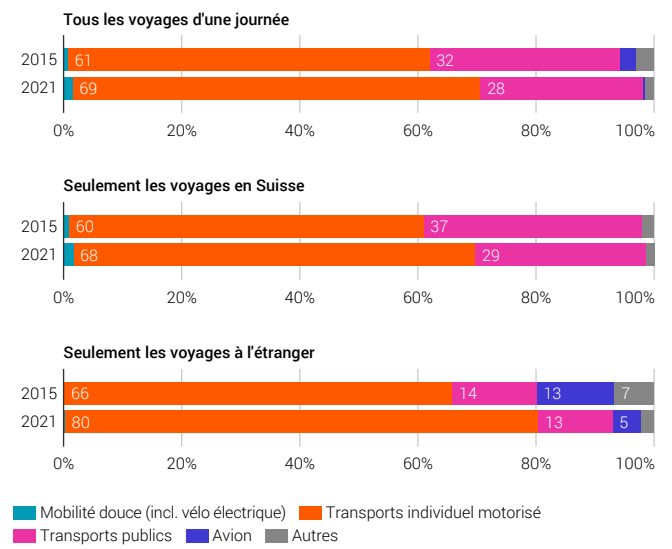
### Motifs de voyage

Les visites à la famille ou à des connaissances représentent le plus important motif des voyages d'une journée (G3.7.1.3). Il était mentionné en 2021 pour plus d'un quart d'entre eux (28%). Venaient ensuite les motifs «excursions» (19%) et «randonnées» (13%). La part des voyages professionnels dans le nombre de voyages d'une journée atteignait 5%. Par rapport à 2015, on peut surtout noter que la part des randonnées a presque doublé (passant de 7% à 13%).

## Moyens de transport utilisés lors des voyages d'une journée selon la destination, en 2015 et en 2021

Part du moyen de transport principal dans la distance totale

G3.7.1.2



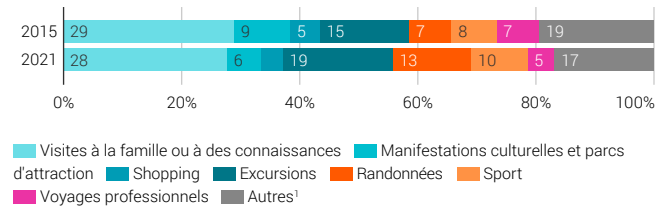
Base 2021: 6 356 voyages d'une journée relevés en détails avec indication valable de la distance

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

© OFS 2023

## Motifs des voyages d'une journée, en 2015 et en 2021

G3.7.1.3



<sup>1</sup> restaurant, activités extérieures non sportives, formation, sport passif, etc.

Base 2021: 6 339 voyages d'une journée relevés en détails avec indication valable du motif

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

© OFS 2023

### 3.7.2 Voyages avec nuitées

En 2021, chaque personne de 6 ans ou plus habitant en Suisse a entrepris en moyenne 1,8 voyage avec nuitées, dont 0,8 menait à l'étranger (T3.7.2.1). N'ont pas été prises en compte les nuitées hors de chez soi passées fréquemment au même endroit (dans une résidence secondaire, p. ex.). Sur l'ensemble de l'année 2021, chaque personne a couvert en moyenne 2409 km lors de voyages avec nuitées, dont 1931 km ou 80% sur sol étranger. Ces chiffres comprennent les trajets aller et retour ainsi que les distances parcourues sur place. Un voyage avec nuitées comptait en moyenne 1321 km, les voyages à l'étranger étant presque huit fois plus longs que les voyages en Suisse (2579 km contre 320 km).

Si l'on établit une comparaison avec l'année 2015, le nombre de voyages à l'étranger par personne a diminué de plus de la moitié et la distance moyenne par voyage à l'étranger d'un tiers. La pandémie de COVID-19 a certainement été la cause principale de ces baisses. Les restrictions et les difficultés touchant de fait les voyages n'ont probablement pas été seules à jouer un rôle; l'incertitude quant à l'évolution de la pandémie et les mesures sanitaires ont également atténué l'envie de voyager. Dans ce contexte, il est intéressant de noter que les personnes interrogées ayant indiqué ne pas avoir renoncé à des voyages avec nuitées en raison de la pandémie n'ont entrepris que 0,9 voyage à l'étranger en 2021, soit la moitié de ce qui avait été relevé pour la population totale en 2015 (1,9 voyage par personne).

Contrairement aux voyages à l'étranger, le nombre de voyages en Suisse avec nuitées est resté le même en 2021 qu'en 2015 et la distance moyenne par voyage a même progressé d'un septième. Si l'on considère les voyages en Suisse et à l'étranger ensemble, le nombre de voyages avec nuitées a reculé d'un peu plus d'un tiers, alors que la distance par voyage s'est raccourcie de moitié et que la distance totale des voyages a diminué de deux tiers.

#### Distance totale selon les groupes de population

En 2021, aucune différence statistiquement significative n'était observée entre les hommes et les femmes quant au total de kilomètres parcourus lors de voyages avec nuitées (G3.7.2.1). En revanche, de grandes différences ont été observées entre les groupes d'âge. Ainsi, les 18 à 24 ans et les 25 à 44 ans ont parcouru par personne et par an sept fois plus de kilomètres lors de voyages avec nuitées (respectivement 3204 et 3209 km) que les personnes de 80 ans et plus (472 km).

Les distances s'allongent par ailleurs lorsque le revenu du ménage augmente: les personnes vivant dans un ménage dont le revenu mensuel ne dépassait pas 4000 francs ont parcouru en moyenne en 2021 seulement la moitié de kilomètres lors de voyages avec nuitées que celles vivant dans des ménages dont le revenu mensuel se situait entre 4001 et 8000 francs. Et, comparées aux distances couvertes par le dernier groupe cité, celles de la classe de revenu de plus de 12 000 francs étaient encore deux fois plus longues. Les habitants des villes et des

### Données concernant les voyages avec nuitées, en 2015 et en 2021

**T 3.7.2.1**

	2015	2021
<b>Nombre moyen de voyages avec nuitées par personne et par année</b>	<b>2,9</b>	<b>1,8</b>
Voyages en Suisse	1,0	1,0
Voyages à l'étranger	1,9	0,8
<b>Distance totale<sup>1</sup> des voyages avec nuitées par personne et par année, en km</b>	<b>7 638</b>	<b>2 409</b>
Distances en Suisse	621	478
Distances à l'étranger	7 017	1 931
<b>Distance moyenne<sup>1</sup> par voyage avec nuitées, en km</b>		
Tous les voyages	2 620	1 321
Voyages en Suisse	282	320
Voyages à l'étranger	3 885	2 579

<sup>1</sup> voyages aller et retour et distances sur place

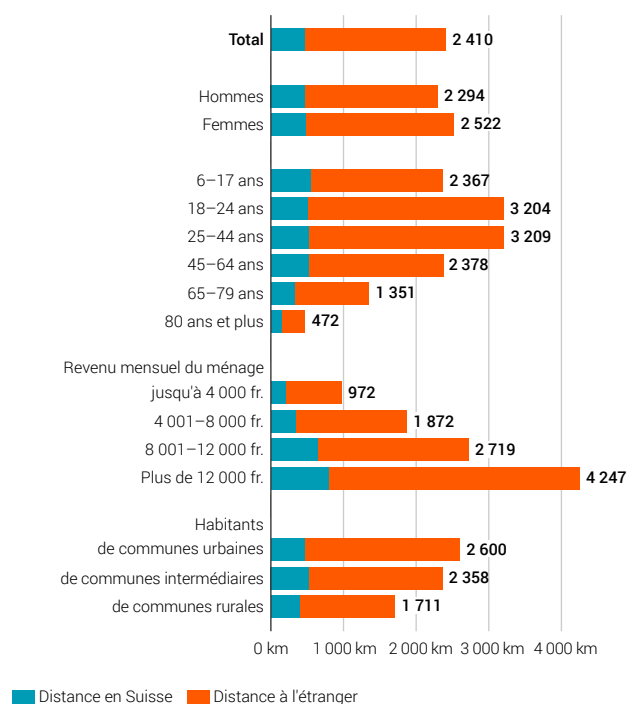
Base nombre de voyages et distance totale par personne 2021: 16 503 personnes cibles interrogées dans le cadre du module supplémentaire «Voyages avec nuitées», avec indication valable du nombre de voyages; base distance par voyage 2021: 9 114 voyages avec nuitées relevés en détails avec indication valable de la distance

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

© OFS 2023

### Distance totale<sup>1</sup> des voyages avec nuitées selon les groupes de population, en 2021

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

**G3.7.2.1**


<sup>1</sup> voyages aller et retour et distances sur place

Base: 16 503 personnes cibles interrogées dans le cadre du module supplémentaire «Voyages avec nuitées», avec indication valable du nombre de voyages

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

© OFS 2023

communes intermédiaires ont en outre parcouru un peu plus de kilomètres dans les voyages avec nuitées que les habitants des communes rurales.

À l’instar de celles des voyages d’une journée, les distances totales des voyages avec nuitées se sont raccourcies dans des proportions similaires par rapport à 2015 pour tous les groupes de population analysés ici.

### Moyen de transport principal

En 2021, l’avion a servi de moyen de transport principal pour 53% des distances parcourues dans des voyages avec nuitées (G3.7.2.2). Venaient ensuite le transport individuel motorisé, avec une part de 37% dans ces distances, et les transports publics (8%). Pour les voyages en Suisse, l’avion n’a joué pratiquement aucun rôle. Les deux premiers rangs étaient occupés par le TIM et les TP, avec respectivement 74% et 24%.

Par rapport à 2015, la part de l’avion dans les distances effectuées dans l’ensemble des voyages avec nuitées a reculé de 24 points de pourcentage. Cela tient d’une part à la perte générale évoquée ci-dessus de l’importance des voyages à l’étranger en 2021, l’avion étant utilisé en tout premier lieu pour accomplir de tels voyages. D’autre part, l’avion a aussi vu fondre sa part dans les distances parcourues lors des voyages à l’étranger. Suite au fort recul de l’avion, le transport individuel motorisé et les transports publics ont gagné en importance dans l’ensemble des voyages avec nuitées. Cela quand bien même les distances accomplies avec ces deux moyens de transport ont également diminué en chiffres absolus. Lors de voyages en Suisse, le transport individuel motorisé a accru sa part dans les distances parcourues au détriment de celle des transports publics.

### Motifs de voyage

En 2021, plus de la moitié (56%) des voyages avec nuitées avaient pour motif les vacances et excursions (G3.7.2.3). Venaient ensuite les visites à la famille ou à des connaissances, avec une part de 21%. Environ 5% des voyages avec nuitées étaient des voyages professionnels. La part de ces derniers était deux fois plus grande en 2015 (10%).

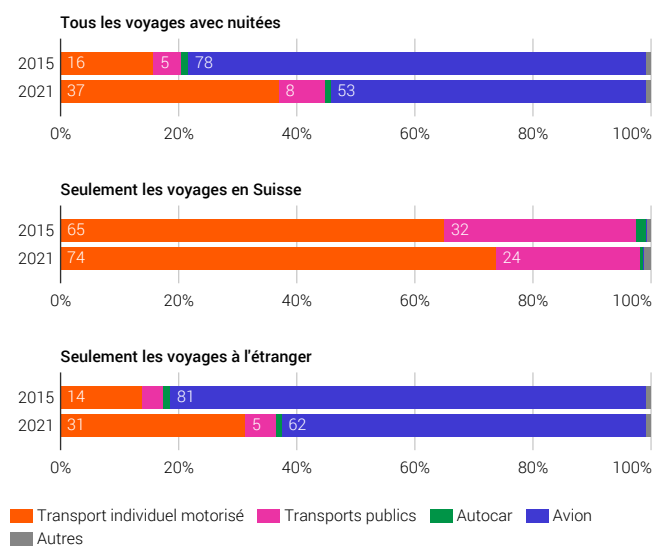
### 3.7.3 Voyages en avion

Sont considérés comme voyages en avion dans la présente publication non pas les vols aériens, mais les voyages avec nuitées où l’avion a été utilisé comme moyen de transport principal. En 2021, la pandémie a fait tomber le nombre moyen de voyages en avion par personne et par an à 0,27, alors que cette valeur se montait encore à 0,83 en 2015. Cela correspond à un recul de deux tiers. Comme la distance moyenne des voyages en avion a aussi reculé (trajets aller et retour et distances sur place), le total des kilomètres par personne et par an effectués lors de voyages en avion a même diminué de près de quatre cinquièmes, passant

### Moyens de transport utilisés lors des voyages avec nuitées selon la destination, en 2015 et en 2021

G3.7.2.2

Part du moyen de transport principal dans la distance totale



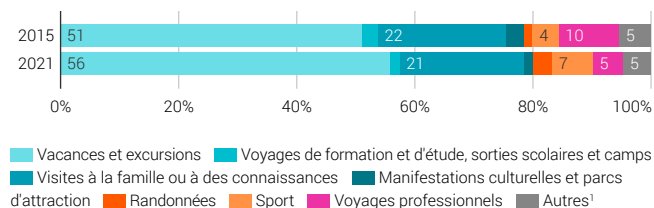
Base 2021: 9 114 voyages avec nuitées relevés en détails avec indication valable de la distance

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

© OFS 2023

### Motifs des voyages avec nuitées, en 2015 et en 2021

G3.7.2.3



<sup>1</sup> voyages religieux, activités non sportives extérieures, shopping, etc.

Base 2021: 9 100 voyages avec nuitées relevés en détails avec indication valable du motif

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

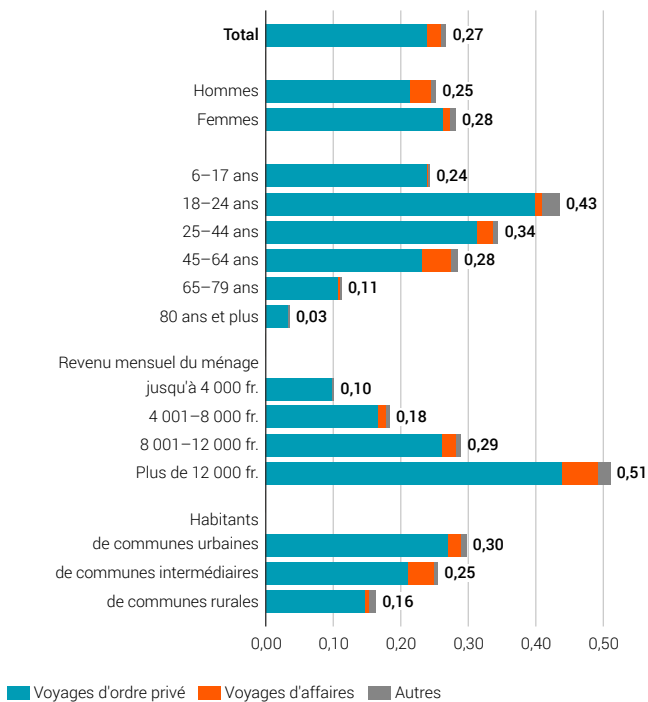
© OFS 2023

de 5925 en 2015 à 1288 en 2021. On peut par ailleurs noter ici que les voyages d'affaires ont reculé plus fortement que les voyages d'ordre privé.

En 2021, les femmes ont fait un peu plus de voyages d'ordre privé que les hommes, ces derniers ayant entrepris davantage de voyages d'affaires (G3.7.3.1). Parmi les différents groupes d'âge, les jeunes adultes de 18 à 24 ans sont ceux qui ont le plus voyagé en avion (0,4 voyage par personne et par an). La fréquence des voyages en avion tendait ensuite à reculer progressivement avec l'âge, mais les différences entre les divers groupes d'âge n'étaient pas toujours statistiquement significatives.

Comme pour les voyages d'une journée et les voyages avec nuitées (voir chapitres 3.7.1 et 3.7.2), on observe une forte corrélation entre le nombre de voyages et le revenu du ménage: les personnes vivant dans des ménages dont le revenu mensuel était supérieur à 12 000 francs ont voyagé, en 2021 comme en 2015, cinq fois plus souvent en avion que celles faisant partie de ménages dont le revenu ne dépassait pas 4000 francs. En outre, leurs voyages avaient plus fréquemment un but professionnel. Les salariés avec personnel sous leurs ordres et les indépendants ont également entrepris un plus grand nombre de voyages d'affaires. Les personnes habitant à la campagne ont voyagé nettement moins souvent en avion que celles domiciliées dans une commune urbaine ou intermédiaire.

**Nombre de voyages en avion par personne et par année selon les groupes de population et le motif, en 2021** G3.7.3.1



Base: 16 503 personnes cibles interrogées dans le cadre du module supplémentaire «Voyages avec nuitées», avec indication valable du motif et du moyen de transport

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

**Données concernant les voyages en avion, en 2015 et en 2021** T3.7.3.1

	2015	2021
<b>Nombre moyen de voyages en avion par personne et par année</b>	<b>0,83</b>	<b>0,27</b>
Voyages d'ordre privé	0,68	0,24
Voyages d'affaires	0,11	0,02
Autres	0,03	0,01
<b>Distance totale<sup>1</sup> des voyages en avion par personne et par année, en km</b>	<b>5 925</b>	<b>1 288</b>
Voyages d'ordre privé	5 015	1 175
Voyages d'affaires	720	63
Autres	190	49
<b>Distance moyenne<sup>1</sup> par voyage en avion, en km</b>	<b>7 163</b>	<b>4 806</b>

<sup>1</sup> voyages aller et retour et distances sur place

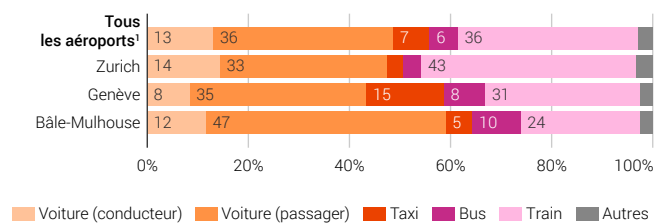
Base nombre de voyages en avion et distance totale par personne 2021: 16 053 personnes cibles interrogées dans le cadre du module supplémentaire «Voyages avec nuitées», avec indication valable du motif et du moyen de transport; base distance par voyage en avion 2021: 1239 voyages avec nuitées en avion relevés en détails et avec indication valable de la distance

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

Pour accéder à l'aéroport de départ, la voiture a été utilisée comme moyen de transport principal pour 49% des voyages en avion en 2021 (G3.7.3.2). Cette part était ainsi un peu plus élevée qu'en 2015 (41%). La plupart du temps, les voyageurs effectuaient ces déplacements en voiture non pas comme conducteur, mais comme passager. En 2021, le train a été utilisé pour aller à l'aéroport pour 36% des voyages en avion; la part du train était particulièrement élevée lors des trajets vers l'aéroport de Zurich (43%). Dans le cas de l'aéroport de Genève, le taxi a aussi joué un rôle non négligeable (15%). Le bus représentait des parts relativement élevées dans les trajets vers les aéroports de Bâle-Mulhouse (10%; pas de raccordement ferroviaire direct) et de Genève (8%).

**Moyen de transport principal pour se rendre à l'aéroport pour un voyage en avion, en 2021** G3.7.3.2

Parts dans les déplacements pour l'aéroport de départ du voyage



<sup>1</sup> comprend, outre les aéroports nationaux de Zurich, Genève et Bâle-Mulhouse, également d'autres aéroports de départ

Base: 1 238 voyages avec nuitées avec l'avion pour moyen de transport principal à l'aéroport

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

### 3.8 Mobilité annuelle

Sur l'ensemble de l'année 2021, chaque personne de 6 ans ou plus habitant en Suisse a parcouru en moyenne 14 926 km (G3.8.1). Cette distance correspond à plus d'un tiers du tour de la terre ou environ 42 fois la distance routière entre Genève et Saint-Gall. La mobilité annuelle se composait à 76% de la mobilité dite au quotidien, donc de déplacements effectués par les personnes dans leur environnement familial. Les voyages avec nuitées formaient 16% de la mobilité annuelle, les voyages d'une journée 8% (explications sur le calcul de la mobilité annuelle et de la mobilité au quotidien, voir glossaire). Trois quarts de la distance annuelle (11 194 km) ont été effectués en Suisse, le quart restant (3 732 km) à l'étranger.

Par rapport à 2015, la mobilité annuelle par personne a diminué de 9 923 km ou 40%. La pandémie en a certainement été la principale raison. Si les distances parcourues au quotidien et lors de voyages d'une journée se sont dans les deux cas raccourcies de «seulement» un bon quart, celles accomplies lors de voyages avec nuitées ont reculé plus fortement, soit de deux tiers. Ce recul s'explique avant tout par le fait que ces voyages mènent souvent à l'étranger et que les habitants de la Suisse sont plus rarement sortis du pays en 2021 pour cause de pandémie: la distance couverte à l'étranger a dans l'ensemble diminué de 66% en 2021, alors que celle accomplie en Suisse n'a baissé que de 19%.

#### Mobilité annuelle selon les groupes de population

La mobilité annuelle des hommes était en 2021 supérieure de près d'un quart à celle des femmes (G3.8.2). Mais la différence entre les sexes est ici uniquement imputable à la mobilité au quotidien, les distances parcourues par les hommes et les femmes lors de voyages ayant été à peu près les mêmes.

Les 18 à 24 ans étaient le groupe d'âge qui a parcouru le plus de kilomètres, plus précisément 19 640 km par personne et par an. La mobilité annuelle des 25 à 44 ans n'était pas loin derrière, avec 18 586 km. Les valeurs observées étaient par contre nettement plus basses pour les personnes âgées, notamment celles de 80 ans et plus (4 666 km).

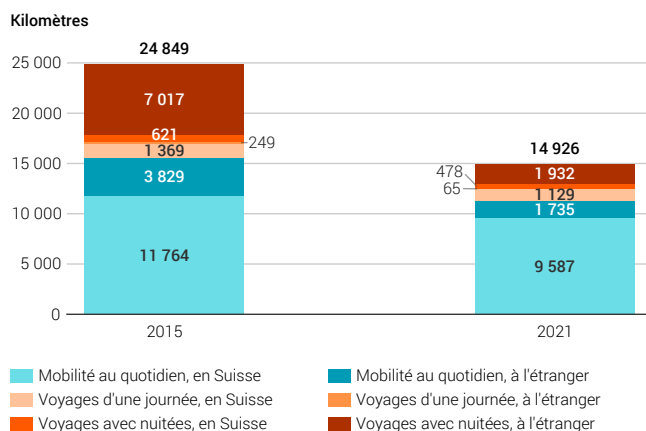
Plus le revenu d'un ménage est élevé, plus les distances annuelles totales couvertes par les membres de ce ménage sont importantes. Pour les ménages ayant un revenu mensuel supérieur à 12 000 francs, les distances annuelles parcourues par personne en 2021 (21 137 km) ont cependant diminué de moitié par rapport à 2015 (41 282 km). Cette baisse est particulièrement marquée par rapport aux autres groupes de revenus. Elle s'explique par la réduction des activités de voyage induite par la pandémie: en 2015, les personnes de la classe de revenu évoquée ci-dessus avaient effectué de très nombreux kilomètres au cours de leurs voyages, plus précisément 18 843. Cette valeur est tombée à 5 983 km en 2021.

La comparaison selon le degré d'urbanisation du lieu de domicile ne montre que de faibles différences au niveau de la mobilité annuelle.

### Mobilité annuelle moyenne par personne selon le type de mobilité, en 2015 et en 2021

Distances en Suisse et à l'étranger

G3.8.1



Base mobilité au quotidien 2021: 55 018 personnes cibles; base voyages d'une journée et voyages avec nuitées 2021: 16 451 resp. 16 503 personnes cibles ayant répondu au module supplémentaire correspondant et avec indication valable de la distance

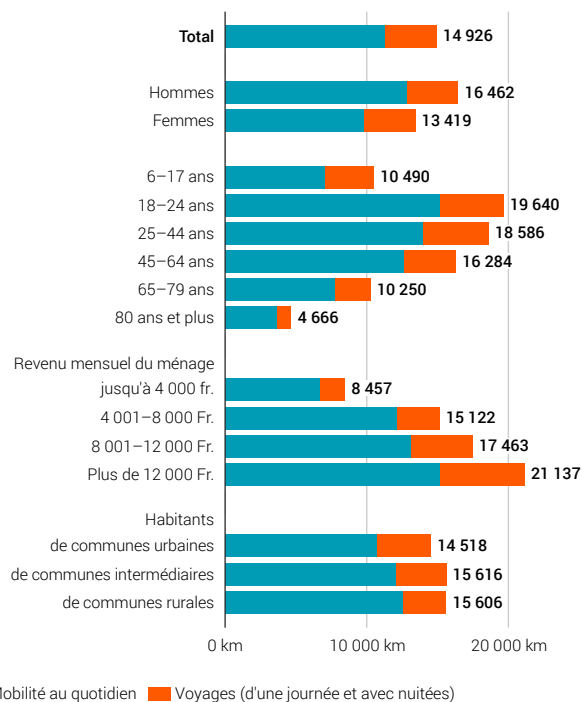
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2023

### Mobilité annuelle moyenne par personne selon les groupes de population et le type de mobilité, en 2021

Distances en Suisse et à l'étranger

G3.8.2



Base mobilité au quotidien 2021: 55 018 personnes cibles; base voyages d'une journée et voyages avec nuitées 2021: 16 451 resp. 16 503 personnes cibles ayant répondu au module supplémentaire correspondant et avec indication valable de la distance

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

© OFS 2023

### Moyen de transport principal

Pour 59% de la mobilité annuelle (soit 8869 km) en 2021, c'est le transport individuel motorisé qui a été choisi comme moyen de transport principal (T3.8.1). Venaient ensuite les transports publics (18%) et l'avion (16%). Les déplacements à pied et à vélo ne jouaient qu'un rôle mineur en termes de distances, avec une part globale de 5%. Il faut cependant noter que dans une analyse basée sur les moyens de transport principaux, les trajets parcourus à pied ou à vélo sont le plus souvent ignorés lorsque ces moyens de locomotion sont combinés avec d'autres moyens de transport.

Si l'avion représentait, avec une part de 62%, le moyen de transport principal pour les kilomètres accomplis à l'étranger, il ne jouait par contre qu'un rôle insignifiant pour les déplacements en Suisse (1%). Pour ces derniers, c'est clairement le transport individuel motorisé qui arrivait en tête, avec 69%, suivi des TP (22%).

Par rapport à 2015, la mobilité annuelle en transport individuel motorisé a diminué de 16%, celle en transports publics de 34% et celle en avion de 73%. Une fois encore, c'est la pandémie de COVID-19 qui a été la raison principale des reculs observés pour tous les moyens de transport. La mobilité annuelle à pied et à vélo est restée relativement stable.

### Motifs de déplacement

En 2021, les loisirs ont à nouveau représenté le motif de déplacement de loin le plus important, avec une part de 53% (7861 km) dans la mobilité annuelle. Leur part était particulièrement élevée dans les voyages (90%), mais était aussi considérable dans la mobilité au quotidien avec 41% des distances parcourues. 22% de la mobilité annuelle totale correspondaient aux déplacements pour se rendre au travail et 12% aux déplacements pour les achats. Par rapport à 2015, la part des loisirs dans les distances a baissé, ce qui est lié en premier lieu au fort recul des voyages. À l'inverse, celles du travail et des achats ont progressé.

## Mobilité annuelle moyenne par personne selon le type de mobilité, le moyen de transport principal et le motif, en 2021

Distances, en km

T3.8.1

	Mobilité au quotidien		Voyages				Total mobilité annuelle	
	En Suisse	En Suisse et à l'étranger	Voyages d'une journée		Voyages avec nuitées		En Suisse	En Suisse et à l'étranger
			En Suisse	En Suisse et à l'étranger	En Suisse	En Suisse et à l'étranger		
<b>Total</b>	<b>9 587</b>	<b>11 322</b>	<b>1 129</b>	<b>1 194</b>	<b>478</b>	<b>2 410</b>	<b>11 194</b>	<b>14 926</b>
<b>Moyen de transport principal</b>								
Mobilité douce	708	716	19	19	2	4	729	739
À pied	403	411	5	5	0	1	409	417
Vélo (incl. vélo électrique)	304	305	13	13	2	4	320	323
Transport individuel motorisé	6 678	7 153	773	824	322	892	7 773	8 869
Voiture	6 571	7 044	754	805	318	881	7 644	8 730
Deux-roues motorisé	106	108	19	19	4	11	129	139
Transports publics	2 031	2 187	321	329	94	189	2 445	2 705
Train	1 699	1 840	306	314	91	176	2 096	2 331
Transports publics routiers	332	347	14	15	3	13	349	375
Avion	23	1 101	0	5	54	1 288	77	2 394
Autres	148	166	16	17	6	35	170	218
<b>Motif de déplacement</b>								
Travail	3 032	3 256	–	–	–	–	3 032	3 256
Formation	518	602	–	–	–	–	518	602
Achats	1 674	1 854	–	–	–	–	1 674	1 854
Loisirs	3 518	4 614	977	1 023	438	2 224	4 934	7 861
Activité professionnelle, voyage de service	225	239	84	95	23	103	331	437
Services et accompagnement	534	563	–	–	–	–	534	563
Autres	86	194	68	76	17	83	171	353

Base mobilité au quotidien en 2021: 55 018 personnes cibles; voyages d'une journée et voyages avec nuitées en 2021: resp. 16 451 et 16 503 personnes cibles ayant répondu au module et indiqué une distance valable

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

© OFS 2023

# 4 Opinion sur la politique des transports

La population considère que l'amélioration des transports publics et la réduction de l'impact environnemental du trafic sont plus importantes que les améliorations des aménagements cyclables, routiers ou encore piétons. En ce qui concerne l'amélioration du trafic routier, les avis divergent cependant fortement: la part de la population qui y accorde une faible importance est considérable, tout comme celle qui la classe en première priorité. Parmi les mesures concrètes de politique des transports, la population plébiscite entre autres la fluidification du trafic dans les villes et les agglomérations, les incitations financières à l'achat de nouveaux véhicules économes en énergie et à faibles émissions et l'amélioration du trafic local et régional dans les transports publics.

## 4.1 Secteurs les plus importants

Les transports publics sont globalement considérés par la population comme le secteur de transport dans lequel des améliorations sont les plus importantes, juste devant l'impact environnemental du trafic en général. Suivent les trois autres secteurs proposés aux répondants de l'enquête, à savoir les aménagements cyclables, le trafic routier et au dernier rang les aménagements piétons. L'amélioration des transports publics arrive en

### Comment les mesures les plus importantes du point de vue de la population ont-elles été identifiées?

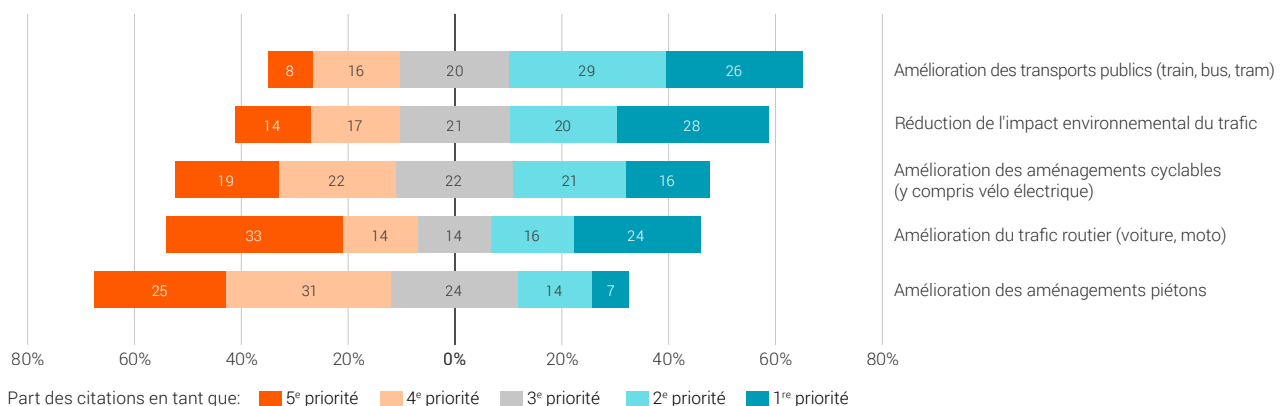
Pour connaître l'opinion de la population sur des améliorations possibles dans le domaine des transports, différentes mesures fréquemment mentionnées dans les débats publics ont été présentées aux personnes interrogées. Les mesures étaient classées par thème, avec exactement cinq mesures pour chaque thème. Les personnes étaient à chaque fois invitées à classer ces cinq mesures par ordre d'importance personnelle.

Afin d'identifier les mesures les plus importantes pour la population, leur fréquence de classement en 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> ou 3<sup>e</sup> priorité a été déterminante. En principe, plus une mesure occupait une de ces trois premières positions, plus elle est considérée comme étant importante pour l'ensemble de la population (rang global). Les citations en tant que 3<sup>e</sup> priorité n'ont toutefois été comptées qu'à moitié, car il s'agit de la priorité intermédiaire entre la 1<sup>re</sup> et la 5<sup>e</sup> priorité. Les graphiques de ce chapitre, avec la 3<sup>e</sup> priorité classée toujours au milieu de l'échelle, illustrent la manière dont le classement global des mesures a été établi.

### Dans quels secteurs des transports des améliorations sont-elles les plus importantes selon l'opinion de la population, en 2021

G4.1.1

Les personnes interrogées devaient classer dans l'ordre de priorité les cinq secteurs présentés. Dans le graphique, la part des citations en tant que 3<sup>e</sup> priorité (priorité intermédiaire) se trouve toujours au milieu de l'échelle.



Base: 3 311 personnes cibles à partir de 18 ans interrogées dans le module supplémentaire «Opinion sur la politique des transports», ayant classé ces cinq secteurs

première place avec 26% de mentions par la population comme 1<sup>re</sup> priorité et 29% comme 2<sup>e</sup>, contre seulement 16% de mentions en tant que 4<sup>e</sup> et 8% en tant que 5<sup>e</sup> priorité (G4.1.1, page 69; pour des explications sur la méthode de classement utilisée voir l'encadré). Si l'on tenait compte uniquement des mentions en tant que 1<sup>re</sup> priorité (en faisant alors abstraction de la part des autres priorités) la réduction de l'impact environnemental du trafic arriverait en tête du classement avec 28% de la population lui attribuant la première priorité, contre seulement 26% dans le cas de l'amélioration des transports publics. Cette différence n'est toutefois pas significative sur le plan statistique.

L'amélioration du trafic routier, globalement classé au quatrième rang, est un secteur particulièrement polarisant : alors que presque un quart (24%) des personnes considère qu'il s'agit du secteur dans lequel des améliorations sont les plus importantes, elles sont encore plus, à savoir 33%, à classer ce secteur en 5<sup>e</sup> et dernière priorité.

## 4.2 Mesures les plus importantes par secteur

### 4.2.1 Mesures liées aux transports publics

Quelle forme l'amélioration des transports publics, secteur prioritaire selon l'avis de la population (voir chapitre 4.1), devrait-elle prendre? Parmi les cinq mesures proposées, l'amélioration du trafic local et régional est considérée comme la plus importante par la population (G4.2.1). Cette mesure devance clairement l'amélioration du trafic longue distance qui occupe un des derniers rangs. L'augmentation du nombre de places sur les lignes existantes se trouve au deuxième rang. La modernisation des trains, des bus et des trams est considérée par la population comme la mesure la moins importante, avec une part particulièrement élevée de mentions comme 5<sup>e</sup> priorité (38%).

### 4.2.2 Mesures liées à l'environnement et l'énergie

Parmi les cinq mesures proposées pour réduire l'impact environnemental du trafic, l'incitation financière à l'achat de nouveaux véhicules économes en énergie et à faibles émissions est la mesure la plus importante pour la population (G4.2.2, page 71). Cela peut s'expliquer par le fait qu'il s'agit d'une mesure qui soutient directement et financièrement l'utilisateur au lieu de pénaliser un certain comportement. Les quatre autres mesures proposées, dont une taxe générale sur les émissions de CO<sub>2</sub> liées au transport (sans information sur la redistribution), sont nettement moins populaires auprès de la population. L'évaluation globale de ces mesures est très similaire, les différences ne sont pas statistiquement significatives.

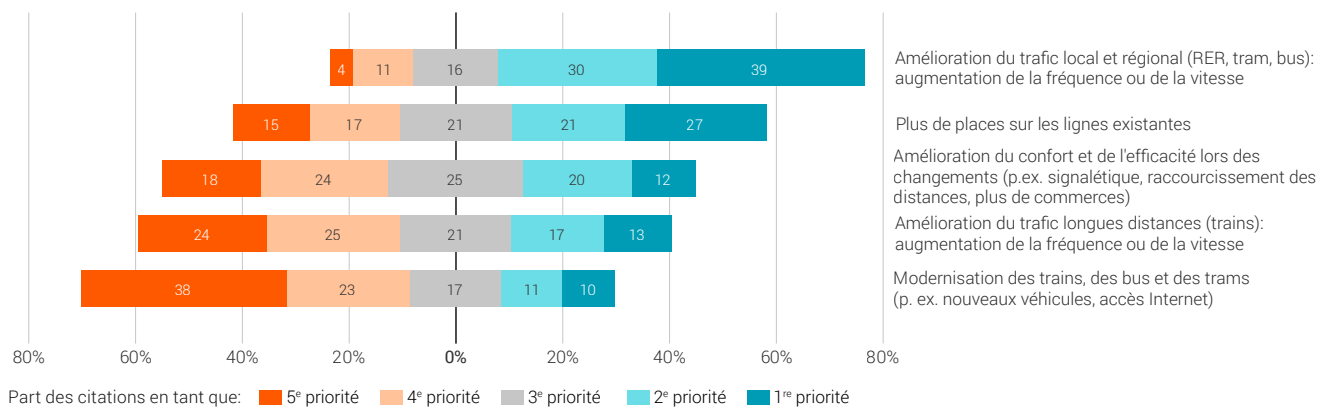
### 4.2.3 Mesures liées aux aménagements cyclables

Le développement des pistes cyclables et des bandes cyclables avec marquage coloré sont les deux mesures clairement plébiscitées par la population parmi les cinq mesures proposées pour améliorer les aménagements en faveur du vélo (G4.2.3, page 71). Le développement des zones limitées à 30 km/h n'occupe par contre qu'un des derniers rangs, tout comme le développement des systèmes de vélos en libre-service. Concernant les zones à 30 km/h, une part très importante de la population, à savoir 43%, a même classé cette mesure en 5<sup>e</sup> et dernière priorité. Il est possible que ce «rejet» s'explique par la concurrence entre la mobilité douce et les véhicules motorisés sur la chaussée.

## Quelles mesures d'amélioration des transports publics sont-elles les plus importantes selon l'opinion de la population, en 2021

G4.2.1

Les personnes interrogées devaient classer dans l'ordre de priorité les cinq mesures présentées. Dans le graphique, la part des citations en tant que 3<sup>e</sup> priorité (priorité intermédiaire) est placée au milieu de l'échelle.



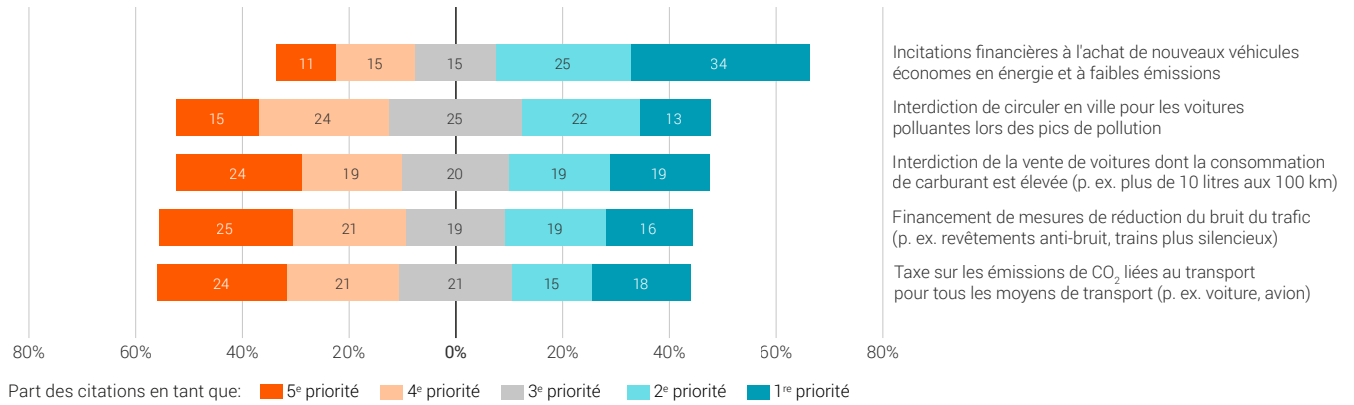
Base: 1 318 personnes cibles à partir de 18 ans interrogées dans le module supplémentaire «Opinion sur la politique des transports», ayant classé ces cinq mesures



### Quelles mesures d'amélioration concernant l'impact environnemental des transports sont-elles les plus importantes selon l'opinion de la population, en 2021

G4.2.2

Les personnes interrogées devaient classer dans l'ordre de priorité les cinq mesures présentées. Dans le graphique, la part des citations en tant que 3<sup>e</sup> priorité (priorité intermédiaire) est placée au milieu de l'échelle.



Base: 1 326 personnes cibles à partir de 18 ans interrogées dans le module supplémentaire «Opinion sur la politique des transports», ayant classé ces cinq mesures

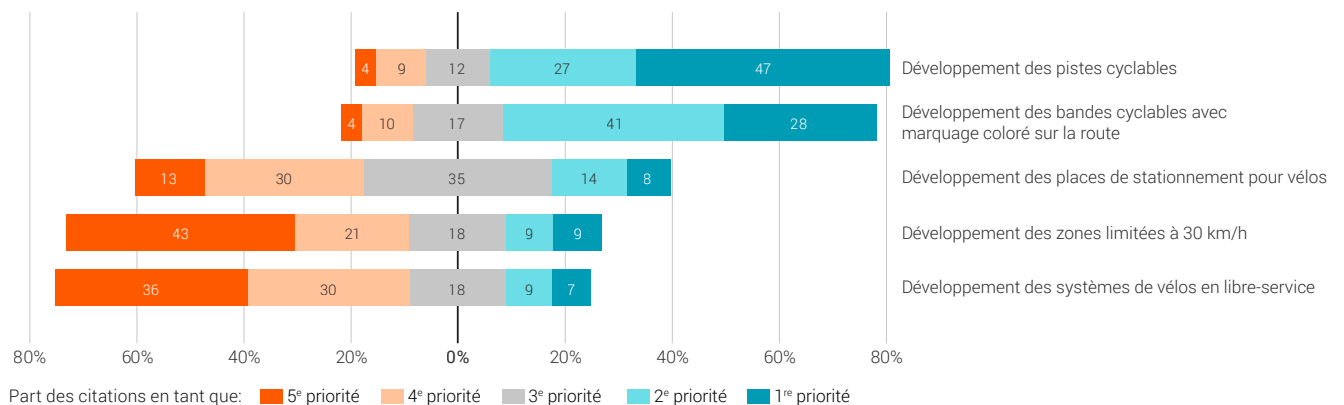
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2023

### Quelles mesures d'amélioration des aménagements cyclables sont-elles les plus importantes selon l'opinion de la population, en 2021

G4.2.3

Les personnes interrogées devaient classer dans l'ordre de priorité les cinq mesures présentées. Dans le graphique, la part des citations en tant que 3<sup>e</sup> priorité (priorité intermédiaire) est placée au milieu de l'échelle.



Base: 1 315 personnes cibles à partir de 18 ans interrogées dans le module supplémentaire «Opinion sur la politique des transports», ayant classé ces cinq mesures

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

© OFS 2023

### 4.2.4 Mesures liées au transport individuel motorisé

L'extension du réseau des routes nationales n'est pas une priorité pour la population: cette mesure n'arrive qu'en dernière position parmi les cinq mesures présentées pour améliorer le trafic routier (G 4.2.4). Pas moins de 38% des répondants lui ont accordé la priorité la plus basse. À l'inverse, ils étaient 34% à considérer la fluidification du trafic dans les villes et les agglomérations comme étant la mesure la plus importante. Cette mesure arrive en tête du classement global des mesures concernant le trafic routier.

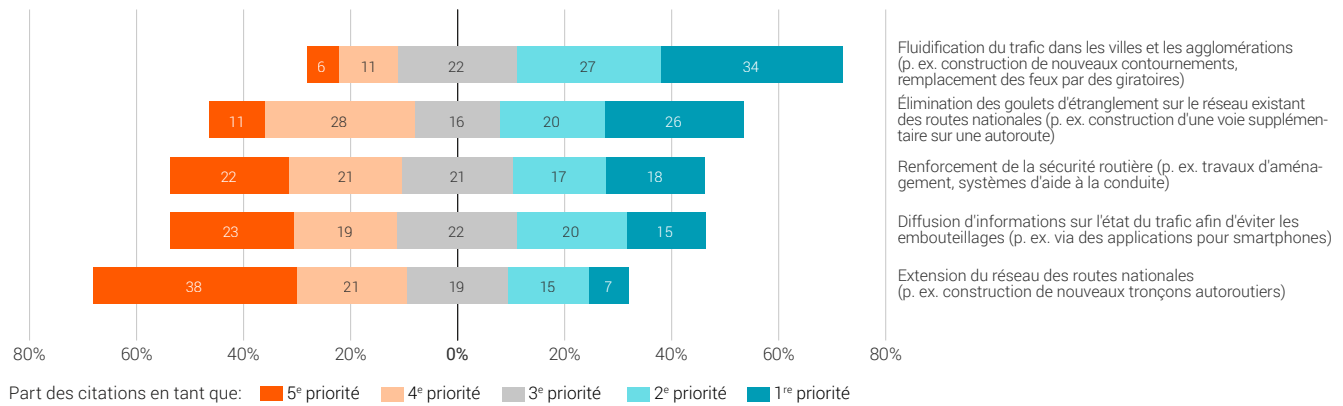
### 4.2.5 Mesures liées aux aménagements piétons

Avec 57% de classements comme 5<sup>e</sup> et dernière priorité, le développement des zones de rencontre limitées à 20 km/h occupe de loin le dernier rang parmi les mesures proposées pour améliorer les aménagements piétons (G 4.2.5). Comme pour le développement de zones 30 km/h parmi les mesures pour le vélo (voir chapitre 4.2.3), ce résultat est éventuellement lié à l'impact que les zones de rencontre auraient pour les utilisateurs des autres moyens de transport, en particulier de la voiture.

## Quelles mesures d'amélioration du transport individuel motorisé sont-elles les plus importantes selon l'opinion de la population, en 2021

G4.2.4

Les personnes interrogées devaient classer dans l'ordre de priorité les cinq mesures présentées. Dans le graphique, la part des citations en tant que 3<sup>e</sup> priorité (priorité intermédiaire) est placée au milieu de l'échelle.



Base: 1 310 personnes cibles à partir de 18 ans interrogées dans le module supplémentaire «Opinion sur la politique des transports», ayant classé ces cinq mesures

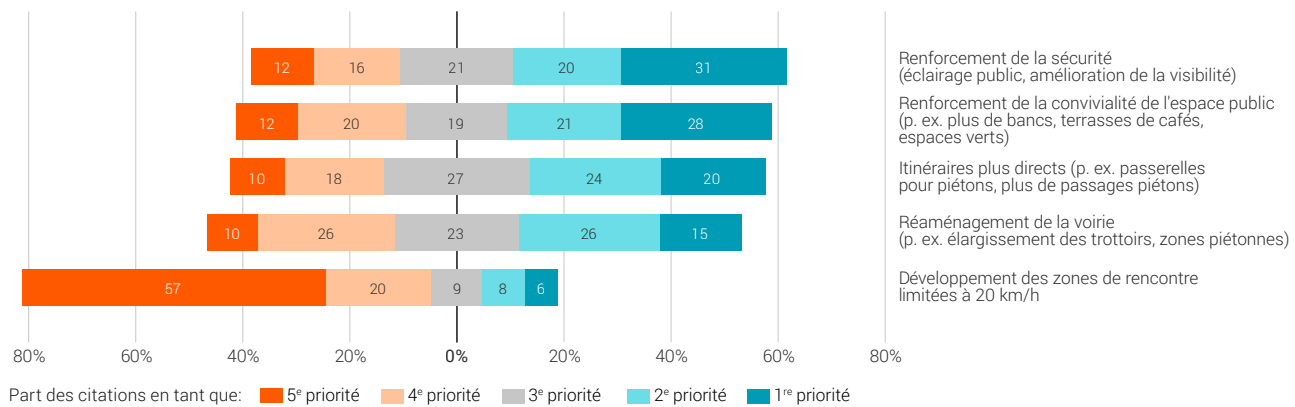
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2023

## Quelles mesures d'amélioration des aménagements piétons sont-elles les plus importantes selon l'opinion de la population, en 2021

G4.2.5

Les personnes interrogées devaient classer dans l'ordre de priorité les cinq mesures présentées. Dans le graphique, la part des citations en tant que 3<sup>e</sup> priorité (priorité intermédiaire) est placée au milieu de l'échelle.



Base: 1 310 personnes cibles à partir de 18 ans interrogées dans le module supplémentaire «Opinion sur la politique des transports», ayant classé ces cinq mesures

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

© OFS 2023

À l'autre bout du classement, on trouve le renforcement de la sécurité. Cette mesure est selon l'avis global de la population la plus importante en ce qui concerne l'amélioration des aménagements piétons. Toutefois, la différence avec les mesures suivantes, à savoir le renforcement de la convivialité de l'espace public et la création d'itinéraires plus directs, est moindre et statistiquement non significative.

### 4.3 Meilleures mesures pour résoudre les problèmes actuels en matière de transports

Enfin, afin d'ouvrir les perspectives, les personnes interrogées étaient invitées à donner leur avis sur cinq mesures innovantes pour résoudre les problèmes actuels en matière de transports. Parmi les mesures présentées, le soutien aux modèles de travail flexibles est largement considéré comme la mesure la plus à même de résoudre ces problèmes (G4.3.1). Cette première place pourrait être liée à la grande actualité du thème du télétravail en 2021 (période d'enquête) suite à la pandémie de COVID-19.

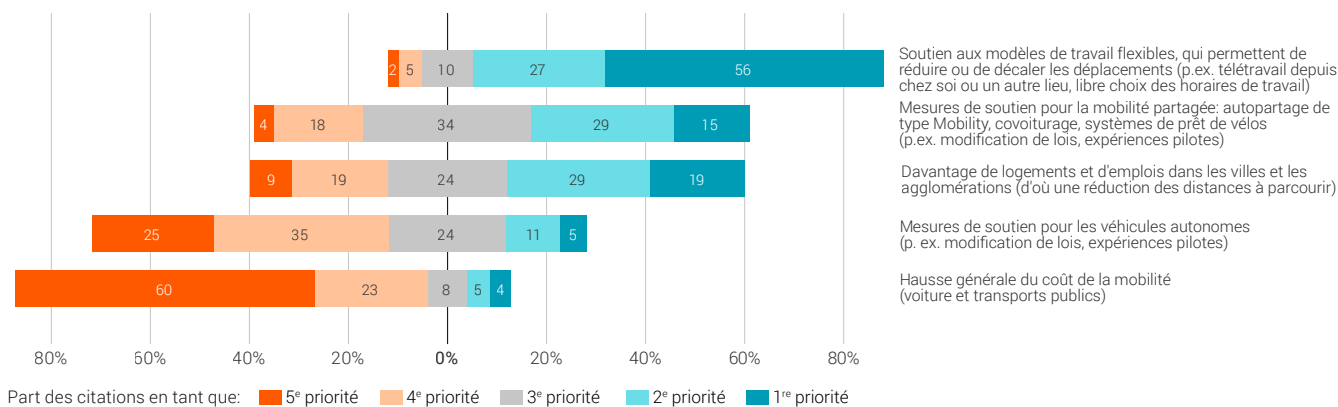
En revanche, la population considère qu'une hausse générale du coût de la mobilité est la mesure la moins appropriée pour résoudre les problèmes actuels en matière de transports, avec 60% de classements comme 5<sup>e</sup> et dernière mesure par ordre de priorité. Ceci s'explique probablement par le fait qu'il s'agit de la seule mesure associée à des coûts, alors que les quatre autres mesures proposées offrent un soutien, d'une manière ou d'une autre.

On notera finalement que les véhicules autonomes ne sont pas perçus par la population comme efficaces pour résoudre les problèmes de transports. Les mesures de soutien à de tels véhicules ne se placent qu'en 4<sup>e</sup> et avant-dernière position du classement global.

#### Quelles seraient les meilleures mesures pour résoudre les problèmes actuels en matière de transports selon l'opinion de la population, en 2021

G4.3.1

Les personnes interrogées devaient classer dans l'ordre de pertinence les cinq mesures présentées. Dans le graphique, la part des citations en tant que 3<sup>e</sup> priorité (3<sup>e</sup> meilleure mesure) est placée au milieu de l'échelle.



Base: 3 280 personnes cibles à partir de 18 ans interrogées dans le module supplémentaire «Opinion sur la politique des transports», ayant classé ces cinq mesures

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

© OFS 2023

# 5 Remarques générales et méthodologiques

La méthodologie appliquée lors du microrecensement mobilité et transports 2021 n'a guère été modifiée par rapport à l'enquête précédente, réalisée en 2015. Seul le module consacré aux opinions sur la politique des transports a été complètement remanié. Pour le reste, les questions sont restées similaires, à l'exception de petites optimisations et de compléments liés par exemple à la pandémie de coronavirus. Les distances parcourues à vélo et à vélo électrique ont pour la première fois été déterminées à l'aide du géoroutage, utilisé depuis longtemps déjà pour d'autres moyens de transport.

## 5.1 Modifications par rapport aux enquêtes précédentes

### 5.1.1 Contenu

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

#### Rapport de méthode

Un rapport de méthode circonstancié sur le microrecensement mobilité et transports sera disponible d'ici fin 2023 sur le site Internet de l'OFS: [www.mrmt.bfs.admin.ch](http://www.mrmt.bfs.admin.ch)

de traitement des données, mais aussi par l'évolution des besoins de la politique et de la science. Une série chronologique avec des données comparables est disponible pour les années d'enquête à partir de 1994.

Les modifications apportées au MRMT 2021 en matière de méthode et de contenu sont mineures par rapport à l'enquête précédente de 2015. Seul le module consacré aux opinions sur la politique des transports a été complètement remanié. Pour le reste, certaines parties du questionnaire portant sur le niveau de formation, le taux d'occupation et les voyages ont été un peu raccourcies et simplifiées, notamment du fait que certaines des variables relevées par le passé n'ont pas ou peu été utilisées pour des analyses. Inversement, quelques nouvelles questions ont été

## Historique des enquêtes sur le comportement de la population en matière de mobilité

T5.1.1.1

Année	Échantillon	Moment	Méthode	Points forts / nouveautés
1974	2114 ménages, toutes les personnes à partir de 6 ans	1 jour de référence, en automne	Combinaison d'enquête écrite et orale	Étude du budget temps et relevé de toutes les activités journalières
1979	2000 ménages, toutes les personnes à partir de 14 ans	2 jours de référence, en automne		
1984	3513 ménages, toutes les personnes à partir de 10 ans	1 jour de référence, au printemps	Enquête écrite	Concept des déplacements sur le modèle du relevé allemand KONTIV
1989	20 472 ménages, toutes les personnes à partir de 10 ans			
1994	16 570 ménages, 18 020 personnes à partir de 6 ans			Relevé sur la base du concept des étapes
2000	27 918 ménages, 29 407 personnes à partir de 6 ans			
2005	31 950 ménages, 33 390 personnes à partir de 6 ans	1 jour de référence, réparti sur toute l'année	Enquête téléphonique assistée par ordinateur (technique CATI)	Concept des étapes avec géocodage pendant l'interview
2010	59 971 ménages, 62 868 personnes à partir de 6 ans			
2015	57 090 ménages, 57 090 personnes à partir de 6 ans			Concept des étapes avec géocodage et saisie des itinéraires TIM et TP pendant l'interview
2021	55 018 ménages, 55 018 personnes à partir de 6 ans			Extension de la saisie des itinéraires aux vélos

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

© OFS 2023

ajoutées, par exemple sur le recours aux offres d'autopartage ou l'influence de la pandémie de COVID-19 sur le comportement individuel en matière de mobilité.

### 5.1.2 Déroulement des entretiens et saisie des itinéraires empruntés

Comme les précédentes, l'enquête de 2021 a été confiée à un institut de sondage spécialisé qui a recouru à la technique des entretiens téléphoniques assistés par ordinateur (CATI). L'entretien durait en moyenne 25 minutes. Il comprenait d'une part un module de base qui servait notamment à déterminer la possession de véhicules et les déplacements lors d'un jour de référence déterminé ainsi qu'à recueillir toute une série d'informations sociodémographiques relatives à la personne cible et à son ménage. D'autre part, les participants étaient invités à répondre aux questions de l'un des quatre modules supplémentaires attribués de manière aléatoire :

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

Chacun des trois premiers modules était attribué à 30% de l'échantillon. Les questions du module consacré à la politique des transports ont été posées aux 10% restants des personnes interrogées, qui ont reçu en 2021 ce questionnaire complémentaire sur papier ou à remplir sur Internet. Contrairement aux questions des autres modules, celles sur la politique des transports n'étaient destinées qu'à des personnes de 18 ans et plus.

Les renseignements géographiques concernant le point de départ et d'arrivée des étapes des personnes ont été géocodés directement pendant l'entretien, c'est-à-dire associés à des coordonnées géographiques. L'itinéraire précis choisi par les personnes sondées a également été enregistré (G5.1.2.1).

À l'exception des déplacements à pied et de certains cas particuliers (trottinettes et autres engins assimilés à des véhicules), toutes les distances parcourues ont été déterminées à l'aide d'un outil cartographique déjà utilisé en 2010 et en 2015 pour le transport individuel motorisé et les transports publics (la nouveauté en 2021 résidait dans l'utilisation de cet outil aussi pour les étapes à vélo). Afin de déterminer le point de départ et la destination et réaliser le géoroutage, l'outil cartographique recourt à plusieurs bases de données, dont le registre des bâtiments et des logements (RegBL), le registre des entreprises et des établissements (REE), les horaires officiels des TP suisses (HAFAS) et divers réseaux de transport de la Confédération.

La saisie des itinéraires à l'aide de l'outil cartographique (géoroutage) présente notamment l'avantage de permettre une analyse des étapes et des distances recensées en fonction des catégories de routes (voir chap. 3.3.2). En s'appuyant sur les informations des horaires, les étapes et les distances des transports publics peuvent être réparties entre le trafic longue distance et le trafic régional (voir chap. 3.3.3 pour le trafic ferroviaire).

#### Exemple de saisie de l'itinéraire emprunté G 5.1.2.1



##### Choix de l'itinéraire

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

Sources: OFS, ARE – MRMT; swisstopo

© OFS 2023

Les étapes à pied ont été définies sur la base des estimations des distances fournies par les personnes interrogées. Des analyses approfondies avaient en effet montré que les réseaux de transport digitalisés ne sont pas encore assez précis pour les trajets à pied et ne permettent pas d'utiliser le géoroutage. Les sentiers empruntés comme raccourcis par exemple ou les petits chemins traversant des terrains ou des places ne sont souvent pas représentés dans les réseaux de transports digitalisés.

## 5.2 Échantillon et pondération

Pour l'enquête 2021, plus de 55 000 entretiens ont été réalisés. La Confédération en a financé environ 36 000. Comme les années précédentes, les cantons ont contribué à l'enquête en cofinçant environ 19 000 entretiens supplémentaires sur leur territoire (densification). Grâce à eux, il est possible de fournir une représentation géographique plus précise, notamment au niveau des agglomérations. Les cantons effectueront leurs propres analyses et en publieront les résultats.

Initialement, il était prévu d'interroger environ 61 500 personnes. Pour des raisons budgétaires, le nombre des entretiens a cependant été réduit d'un dixième pour totaliser 55 000. Cette mesure a été prise pour compenser les coûts supplémentaires occasionnés par l'interruption de l'enquête 2020 en raison de la pandémie (voir chapitre 1.3.1).

Afin d'obtenir des résultats représentatifs, les personnes à interroger ont été sélectionnées de façon aléatoire à l'aide du cadre de sondage pour les enquêtes auprès des personnes et des ménages (SRPH) de l'OFS. Le SRPH avait déjà été utilisé lors de l'enquête 2015; il a l'avantage de contenir d'ores et déjà une série de données sociodémographiques qui n'ont plus besoin d'être recueillies lors de l'entretien téléphonique. Ce cadre de sondage permet également d'inclure dans l'échantillon des personnes sans numéro de téléphone connu. La procédure consiste à demander cette information dans la lettre de contact.

Les entretiens réalisés ont été répartis sur l'ensemble de l'année 2021. Cependant, pour des raisons liées à l'enquête (notamment des retards dans la prise de contact), un certain nombre de personnes n'ont pu être interrogées qu'au début de 2022. La période de l'enquête ne correspond donc pas entièrement à l'année civile, puisqu'elle s'étend du 10 janvier 2021 (premier jour de référence considéré ou jour pour lequel des données sur la mobilité sont disponibles) au 11 février 2022. Dans les analyses au fil de l'année (p. ex. G3.1.3 en page 18), les données des mois de janvier et de février 2022 (9% des entretiens valables) n'ont pas été considérées par souci de simplification. Pour les exploitations en fonction de la saison, elles ont été attribuées à l'hiver 2021.

Même si la participation au microrecensement mobilité et transports est facultative, le taux de participation a atteint 46% en 2021, soit une valeur relativement élevée (T5.2.1). Cet aspect est important pour la fiabilité des résultats.

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

### Échantillon et part d'interviews valables du microrecensement mobilité et transports, en 2021 T5.2.1

	Nombre	Part, en %
<b>Échantillon: personnes contactées</b> sans les personnes dont on a appris qu'elles étaient décédées ou parties à l'étranger	119 401	100,0
<b>Non joignables</b> lettres non délivrables, numéros de téléphone non valables, aucune réponse, etc.	49 691	41,6
<b>Interviews refusées, impossibles ou incomplètes</b> impossibles p. ex. pour des problèmes linguistiques ou de santé	14 692	12,3
<b>Interviews valables</b>	<b>55 018</b>	<b>46,1</b>

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

© OFS 2023

### 5.3 Intervalle de confiance

Malgré l'ampleur de l'enquête MRMT, les résultats doivent être interprétés avec une prudence particulière pour les groupes de population plus réduits. C'est pourquoi les intervalles de confiance sont indiqués dans le recueil de tableaux, consultable sur le site Internet de l'OFS ([www.mrmt.bfs.admin.ch](http://www.mrmt.bfs.admin.ch)). Les intervalles de confiance permettent de quantifier l'incertitude statistique des résultats (voir exemple dans le tableau T5.3.1). Ils sont particulièrement importants dans les comparaisons entre différents groupes ainsi que dans l'analyse des évolutions dans le temps. En 2021, ils ont été calculés selon un nouveau procédé, plus précis.

#### Exemple d'intervalles de confiance

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

T5.3.1

Groupe	Nombre de personnes interrogées	Distance journalière, en km	+/-
<b>Population totale (de 6 ans et plus)</b>	<b>55 018</b>	<b>30,0</b>	<b>0,4</b>
de 6 à 17 ans	7 679	19,4	0,9
de 6 à 17 ans les dimanches	1 259	23,0	2,7

+/-: intervalle de confiance à 90%

**Exemple de lecture:** les personnes âgées de 6 à 17 ans ont parcouru une distance quotidienne moyenne de 19,4 km en 2021 selon le MRMT. L'intervalle de confiance à 90% est de +/- 0,9 km. Cela signifie que la valeur moyenne réelle (c.-à-d. celle que l'on obtiendrait si l'on interrogeait toutes les personnes de 6 à 17 ans et pas seulement un échantillon) se situe avec 90% de probabilité entre 18,5 et 20,3 km (19,4 km +/- 0,9 km).

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

© OFS 2023

### 5.4 Protection des données

Toutes les réponses des personnes interrogées ont été traitées de manière strictement confidentielle: une fois l'enquête terminée, elles ont été anonymisées et les informations personnelles comme le nom et le numéro de téléphone ont été effacées de façon à éviter tout recoupement avec des ménages ou des personnes en particulier.

# Glossaire

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

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

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

**Agglomération:** groupe de communes à caractère urbain comptant plus de 20 000 habitants, correspondant à la typologie spatiale de l'OFS «Espace à caractère urbain 2012» (OFS 2014). Les agglomérations se composent d'un centre densément habité et (en général) d'une couronne de communes. Voir aussi → encadré au chap. 3.6

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

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

figurant dans ces groupes) ne sont pas tous indiqués explicitement dans un graphique ou un tableau. La catégorie «autres moyens de transport» est abrégée en «autres» dans les tableaux et les graphiques.

**Boucle:** unité décrivant le comportement en matière de mobilité. On entend par boucle une succession de → déplacements commençant et se terminant à domicile. Voir aussi → chap. 3.2.3

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

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

**Commune intermédiaire:** catégorie de commune selon la typologie communes urbaines-rurales de l'OFS (OFS 2017). Font partie des communes intermédiaires les communes périurbaines de forte densité et de moyenne densité, mais aussi les communes d'un centre rural. Les communes périurbaines se caractérisent par un grand nombre de mouvements pendulaires en direction des → communes urbaines.

**Commune rurale:** catégorie de commune selon la typologie urbain-rural de l'OFS (OFS 2017). Les communes rurales se situent en dessous de certains seuils quant au nombre et à la densité en termes d'habitants et d'emplois.

**Commune urbaine:** catégorie de commune selon la typologie urbain-rural de l'OFS (OFS 2017). Les communes urbaines remplissent certains critères de taille et de densité quant aux habitants, aux emplois et aux nuitées. Elles forment le plus souvent les noyaux des → agglomérations, mais peuvent aussi se situer à l'extérieur de ces dernières.

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

**Cyclomoteur:** deux-roues motorisé dont la vitesse maximale est limitée à 30 km/h et la cylindrée à 50 cm<sup>3</sup>. L'âge minimum pour conduire un cyclomoteur est de 14 ans.

**Degré d'urbanisation:** désignation d'une variable ordinale qui décrit le niveau de l'urbanisation d'un espace considéré. Dans ce rapport, on fait la distinction entre les → communes urbaines, les → communes intermédiaires et les → communes rurales, selon la typologie urbain-rural de l'OFS (OFS 2017).

**Déplacement:** unité décrivant le comportement en matière de mobilité. 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 pour un certain → motif (p. ex. faire des achats). Une fois la destination atteinte, le déplacement est terminé. Un nouveau déplacement commence lorsque le motif change, quand le retour à la maison est engagé ou après un arrêt intermédiaire d'une certaine durée. Un déplacement peut être constitué d'une ou de plusieurs → étapes ou donc être accompli en utilisant un ou plusieurs → moyens de transport. Voir aussi → chap. 3.2.3

**Déplacement professionnel:** → activité professionnelle, voyage de service.

**Deuxième voiture:** voiture d'un ménage présentant la deuxième plus grande → prestation kilométrique dans les douze mois précédant le jour de référence de l'enquête.

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

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

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

**Engin assimilé à un véhicule:** catégorie de moyen de transport. Entrent dans cette catégorie les patins à roulettes, les patins à roues alignées, les planches à roulettes, les trottinettes et moyens de locomotion semblables à roues ou à roulettes. Dans le MRMT, les chaises roulantes, en dérogation à la définition légale des engins assimilés à des véhicules, font partie de cette catégorie tout comme certains moyens de locomotion qui ne sont pas mus par la seule force musculaire des utilisateurs (p. ex. trottinette électrique).

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

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

**Géocodage:** attribution d'informations spatiales sur un ensemble de données. Dans le MRMT 2021, les coordonnées géographiques ont été attribuées aux éléments suivants: domicile du ménage, lieu de formation/école, lieu de travail, résidences secondaires, point de départ et d'arrivée de chaque → étape (et donc de chaque déplacement) et de chaque → voyage d'une journée ou → voyage avec nuitées.

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

**Indice de masse corporelle (IMC):** indicateur pondéral. → encadré au chap. 3.5.4

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

Les intervalles de confiance (probabilité de 90%) pour les données présentées dans les graphiques et les tableaux de ce rapport sont indiqués dans le → recueil de tableaux.

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

**Mobilité:** dans le MRMT tous les changements de lieu de personnes en dehors de bâtiments et de certaines aires (fermes, cours de récréation, domaines skiabiles, installations de loisirs, etc.) et représentant une distance de 25 mètres au minimum.



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

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

**Mobilité douce:** catégorie de moyen de transport qui comprend les trajets à pied et à vélo, y compris le → vélo électrique. Les → engins assimilés à des véhicules sont par contre considérés dans les → autres moyens de transport.

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

**Module supplémentaire:** groupe thématique de questions qui n'ont été posées qu'à une partie des → personnes cibles. Le MRMT 2021 comptait quatre modules supplémentaires: questions sur les voyages d'une journée, questions sur les voyages avec nuitées, questions sur la mobilité douce ainsi que sur la profession et questions sur les opinions relatives à la politique des transports. Voir aussi → chap. 5.1.2

**Motif:** → motif de déplacement.

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

**Motocycle léger:** → deux-roues motorisé dont la vitesse maximale est limitée à 45 km/h et la cylindrée à 50 cm<sup>3</sup>. L'âge minimum pour conduire un motocycle léger est de 16 ans.

**Moyen de transport:** dans le MRMT, on distingue les moyens de transport suivants: marche à pied, vélo, → vélo électrique lent, → vélo électrique rapide, → cyclomoteur, → motocycle léger, motocycle en tant que conducteur, motocycle en tant que passager, voiture en tant que conducteur, voiture en tant que passager, train, tram, bus et car postal, taxi, services de transport semblables à un taxi, autocar, camion, bateau, avion, téléphérique/train à crémaillères (train à crémaillères, téléphérique, funiculaire, télésiège, remonte-pente), → engins assimilés à des véhicules et «autres».

**Moyen de transport principal:** plus important → moyen de transport d'un → déplacement, d'une → boucle ou d'un → voyage.

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

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

**Pandémie de COVID-19:** propagation mondiale de la maladie infectieuse COVID-19 (abréviation pour Coronavirus disease 2019, en français maladie à coronavirus). Les premières infections en Suisse ont été enregistrées en février 2020. La pandémie de COVID-19 et les mesures s'y rapportant ont eu en partie une forte influence sur la mobilité de la population, cela également pendant l'année d'enquête du MRMT 2021 (voir aussi chapitre 1.3 ainsi que la publication «Répercussions de la pandémie de COVID-19 sur le comportement en matière de mobilité» [OFS/ARE 2021]). Dans le présent rapport, la pandémie de COVID-19 est parfois abrégée en pandémie.

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

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

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

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

**Première voiture:** voiture d'un ménage présentant la plus grande → prestation kilométrique dans les douze mois précédant le jour de référence de l'enquête.

**Prestation kilométrique:** total des kilomètres parcourus en une unité de temps (généralement en un an) par des véhicules. Les indications englobent les distances effectuées en Suisse et à l'étranger. Les indications du MRMT concernant la prestation kilométrique reposent sur des estimations faites par les personnes participant à l'enquête.

**Principe de territorialité:** principe utilisé pour la description du comportement en matière de mobilité dans des analyses spatiales. Sont analysées les distances parcourues sur le territoire d'une certaine unité spatiale, que ces déplacements soient le fait de personnes vivant dans cette unité ou non (→ encadré au chap. 3.6). Dans le présent rapport, le principe de territorialité n'a été utilisé que pour la description du comportement en matière de mobilité dans les agglomérations. Dans les autres cas, c'est le → principe du lieu de domicile qui a été appliqué.

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

**Recueil de tableaux:** collection électronique de tous les tableaux (y compris les → intervalles de confiance) du MRMT 2021. Accessible à l'adresse Internet: [www.mrmt.bfs.admin.ch](http://www.mrmt.bfs.admin.ch)

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

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

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

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

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

**Taux de mobilité:** part des personnes qui, le jour de l'enquête, ont entrepris au minimum un → déplacement.

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

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

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

**Travail:** → motif de déplacement qui englobe les trajets pendulaires entre le domicile et le lieu de travail ainsi que ceux entre d'autres lieux et celui du travail. Voir aussi → encadré au chap. 3.4.2

**Vélo électrique:** vélo avec assistance électrique. On fait la distinction entre les → vélos électriques lents et les → vélos électriques rapides. Dans ce rapport, ces deux catégories sont attribuées au groupe de moyens de transport de la → mobilité douce.

**Vélo électrique lent:** vélo avec assistance électrique jusqu'à 25 km/h au maximum et une puissance de moteur ne dépassant pas 500 watts. Contrairement aux → vélos électriques rapides, les vélos électriques lents ne doivent pas être munis d'une plaque d'immatriculation, mais ne peuvent être utilisés également que par des personnes de 14 ans et plus (il est permis de transporter des enfants dans des remorques ou des sièges d'enfant). Dans le présent rapport, les vélos électriques lents sont attribués au groupe de moyens de transport de la → mobilité douce.

**Vélo électrique rapide:** vélo avec assistance électrique jusqu'à 45 km/h au maximum et une puissance de moteur ne dépassant pas 1000 watts. Contrairement aux → vélos électriques lents, ils doivent être munis d'une plaque d'immatriculation (plaque jaune pour cyclomoteurs). Ils ne peuvent être utilisés que par des personnes de 14 ans ou plus; il est cependant permis de transporter des enfants dans des remorques ou des sièges d'enfant. Dans le présent rapport, les vélos électriques sont attribués au groupe de moyens de transport de la → mobilité douce.

**Voiture de tourisme:** synonyme de voiture.

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

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

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

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

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

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

# Abréviations

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

# Bibliographie et sources

**ARE 2022:** Coûts et bénéfices externes des transports en Suisse. Transports par la route et le rail, par avion et par bateau 2019, Office fédéral du développement territorial, Berne

**ARE 2018:** Densité et comportement de mobilité. Analyse du microrecensement mobilité et transport, Office fédéral du développement territorial, Berne

**OFS/ARE 2021:** Impact de la pandémie de COVID-19 sur le comportement en matière de mobilité. Analyse expérimentale (sans pondérations) des données du microrecensement recueillies de janvier à début mars en 2020 et en 2021, Office fédéral de la statistique / Office fédéral du développement territorial, Neuchâtel/Berne

**OFS 2021a:** Qualité de vie dans les villes et agglomérations (agglomération 2012): contexte démographique, Tableau STATTAB px-x-2105000000\_202, Office fédéral de la statistique, Neuchâtel [6.4.2023]

**OFS 2021b:** Transports publics (trafic marchandises rail inclus) – vue d'ensemble, tableau, su-f-11.07.01.01, Office fédéral de la statistique, Neuchâtel [6.4.2023]

**OFS 2021c:** La pendularité en Suisse 2019, Office fédéral de la statistique, Neuchâtel

**OFS 2017:** Niveaux géographiques de la Suisse. Typologie des communes et typologie urbain-rural 2012, Office fédéral de la statistique, Neuchâtel

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



# Programme des publications de l'OFS

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

## Les domaines statistiques

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

## Les principales publications générales

### L'Annuaire statistique de la Suisse



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

### Le Mémento statistique de la Suisse



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

## Le site Internet de l'OFS: [www.statistique.ch](http://www.statistique.ch)

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

### La banque de données des publications pour des informations détaillées

Presque tous les documents publiés par l'OFS sont disponibles gratuitement sous forme électronique sur le portail Statistique suisse ([www.statistique.ch](http://www.statistique.ch)). Pour obtenir des publications imprimées, vous pouvez passer commande par téléphone (+41 58 463 60 60) ou par e-mail ([order@bfs.admin.ch](mailto:order@bfs.admin.ch)).  
[www.statistique.ch](http://www.statistique.ch) → Trouver des statistiques → Catalogues et banques de données → Publications

### Vous souhaitez être parmi les premiers informés?



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

### STAT-TAB: la banque de données statistiques interactive



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

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



L'atlas statistique de la Suisse, qui compte plus de 4500 cartes, est un outil moderne donnant une vue d'ensemble des thématiques régionales traitées en Suisse dans les différents domaines de la statistique publique.  
[www.statatlas-suisse.admin.ch](http://www.statatlas-suisse.admin.ch)

## Pour plus d'informations

### Centre d'information statistique

+41 58 463 60 11, [info@bfs.admin.ch](mailto:info@bfs.admin.ch)

Quelles distances les personnes résidant en Suisse parcourent-elles quotidiennement? Dans quels buts se déplacent-elles? Et quels moyens de transport utilisent-elles? Le microrecensement mobilité et transports, réalisé tous les cinq ans par l'Office fédéral de la statistique (OFS) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE), fournit des réponses à de telles questions concernant le comportement de la population en matière de mobilité. Ce rapport présente les principaux résultats de l'enquête de 2021 et les compare avec ceux des éditions précédentes. Il se penche aussi sur le comportement en matière de mobilité de divers groupes de population et sur les transports dans les agglomérations.

#### En ligne

[www.statistique.ch](http://www.statistique.ch)

#### Imprimés

[www.statistique.ch](http://www.statistique.ch)  
Office fédéral de la statistique  
CH-2010 Neuchâtel  
[order@bfs.admin.ch](mailto:order@bfs.admin.ch)  
tél. +41 58 463 60 60

#### Numéro OFS

841-2100

#### ISBN

978-3-303-11272-4

Les informations publiées ici contribuent à mesurer la réalisation de l'objectif de développement durable (ODD) n° 11 «**Villes et communautés durables**», de l'Agenda 2030 des Nations Unies. En Suisse, c'est le système d'indicateurs MONET 2030 qui assure le suivi de la mise en œuvre de ces objectifs.



#### Système d'indicateurs MONET 2030

[www.statistique.ch](http://www.statistique.ch) → Trouver des statistiques → Développement durable → Système d'indicateurs MONET 2030

**La statistique  
compte pour vous.**

[www.la-statistique-compte.ch](http://www.la-statistique-compte.ch)