



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'intérieur DFI
Office fédéral de la statistique OFS

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie
et de la communication DETEC
Office fédéral du développement territorial ARE

Comportement de la population en matière de transports

Résultats du microrecensement mobilité et transports 2015

Georges-Simon Ulrich, Directeur, OFS

Maria Lezzi, Directrice, ARE

Berne, 16 mai 2017



Microrecensement mobilité et transports 2015

Vue d'ensemble

- Projet commun de l'OFS et de l'ARE
- Collaboration avec d'autres offices fédéraux et des partenaires régionaux
- 57'090 personnes interrogées





Microrecensement mobilité et transports 2015

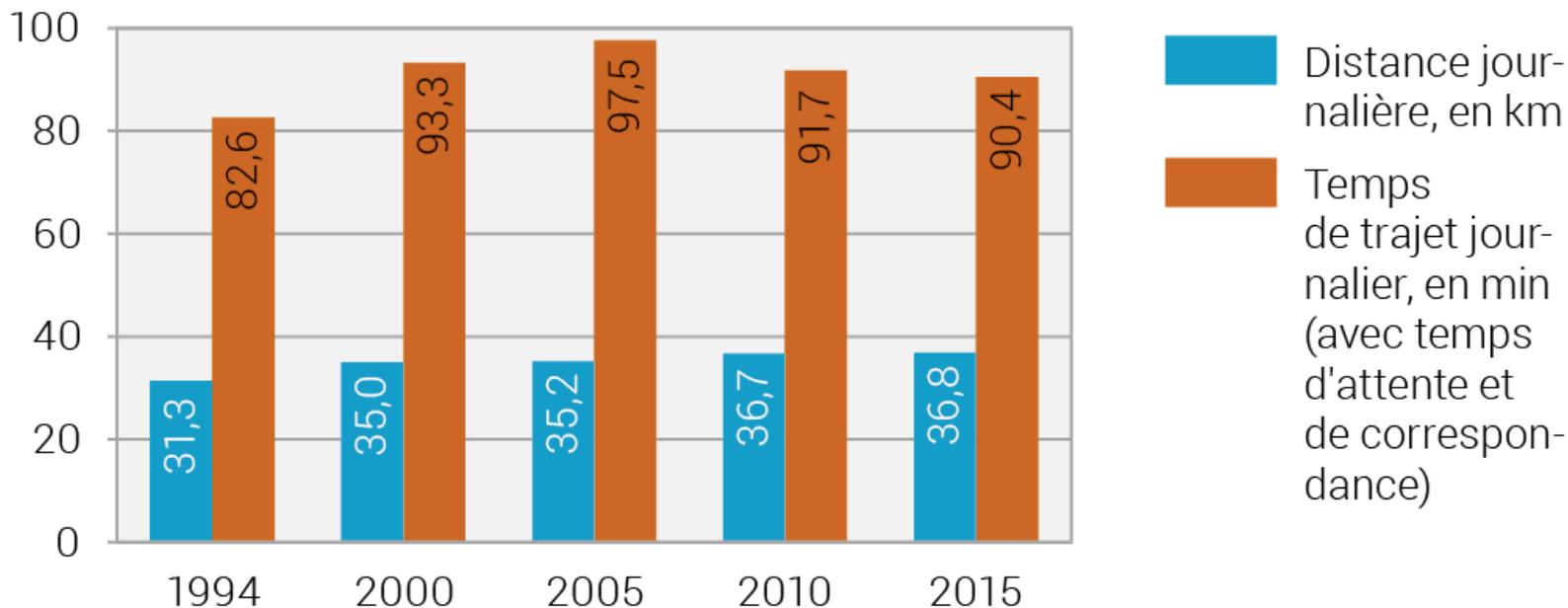
Thèmes abordés

- Mobilité du jour de référence
- Voyages d'une journée et voyages avec nuitées
- Possession du permis de conduire, de véhicules et d'abonnements des transports publics
- Opinions sur la politique des transports



Stabilisation de la distance journalière

Distance journalière moyenne et temps de trajet journalier moyen par personne, 1994–2015





Deux tiers de la distance journalière en voiture, un quart en transports publics

Part de la distance journalière en Suisse



Part du temps de trajet journalier¹ en Suisse

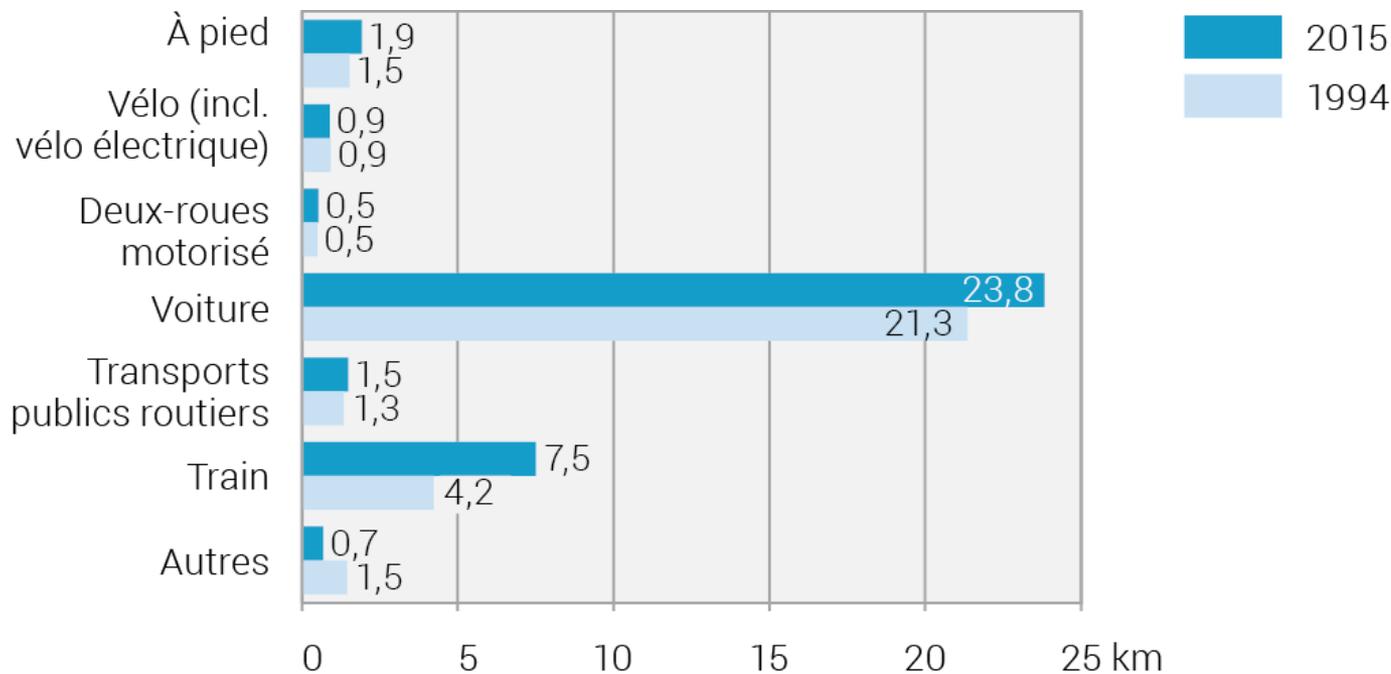


¹ Sans temps d'attente et de correspondance.



Augmentation de la distance journalière en train et en voiture

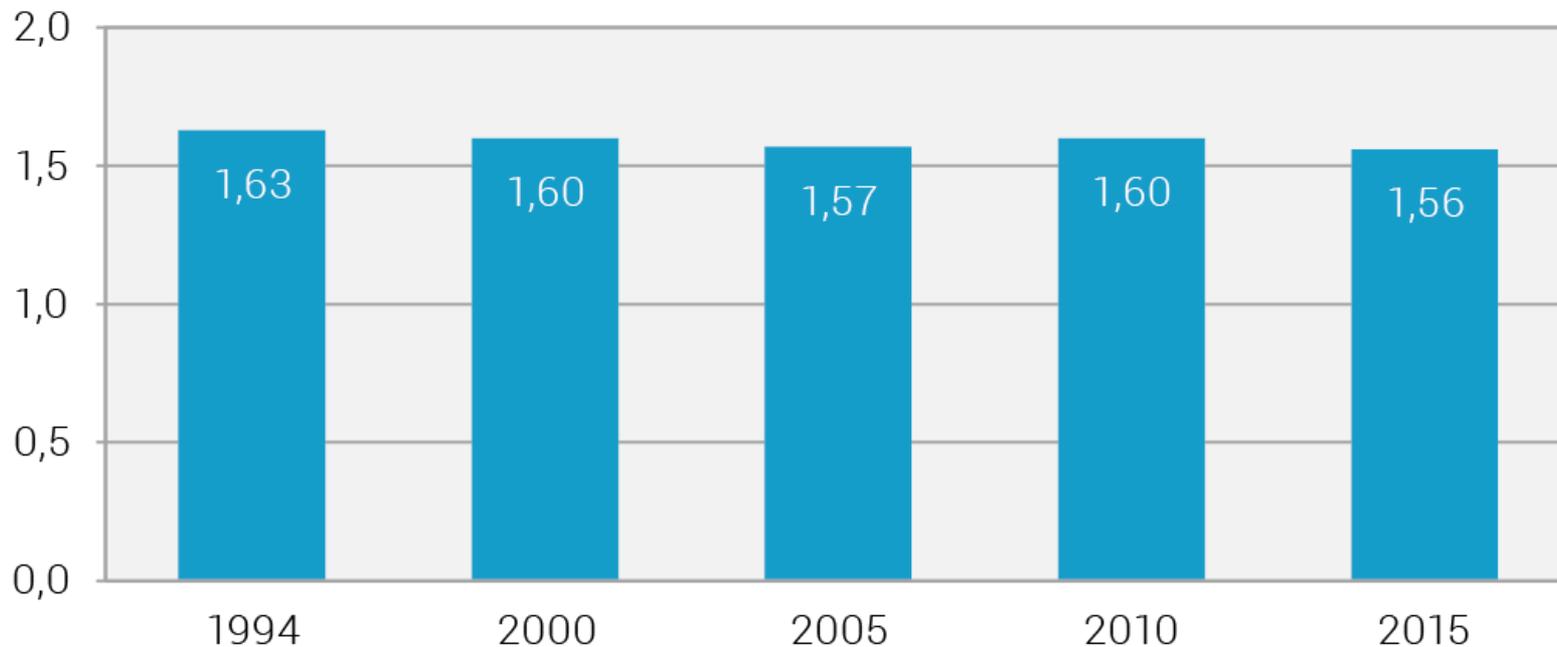
Distance journalière selon le moyen de transport, en 2015 et 1994, en Suisse





Taux d'occupation des voitures assez stable

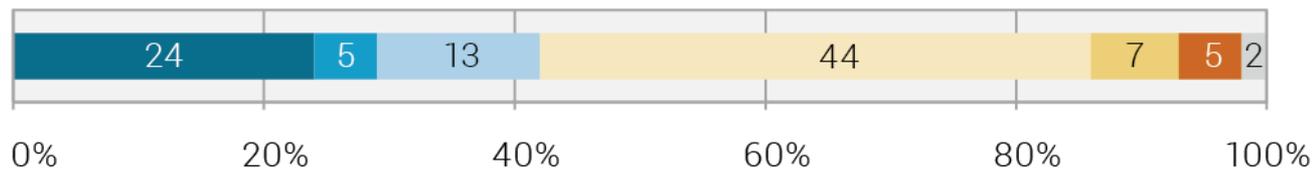
Nombre moyen de personnes par voiture; en Suisse



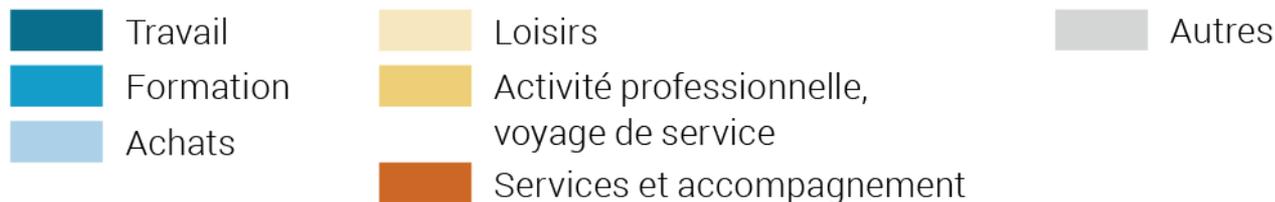
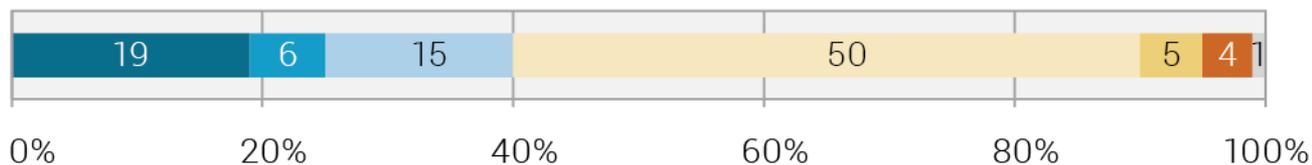


Les loisirs restent le principal motif de déplacement

Part de la distance journalière en Suisse



Part du temps de trajet journalier¹ en Suisse



¹ Avec temps d'attente et de correspondance.



Forte variation de la distance journalière selon le groupe de population

Distance journalière par personne; en Suisse

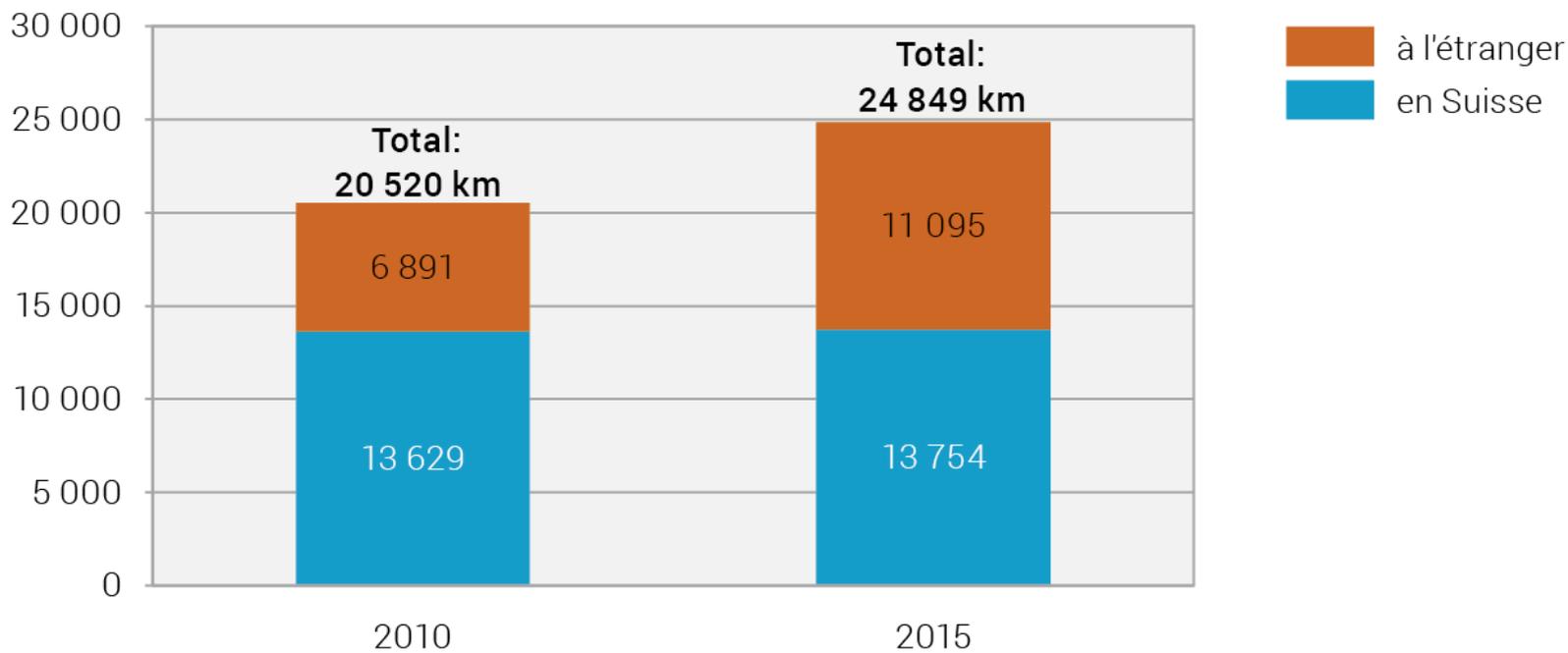




25 000 kilomètres par personne et par an

Mobilité annuelle moyenne en Suisse et à l'étranger

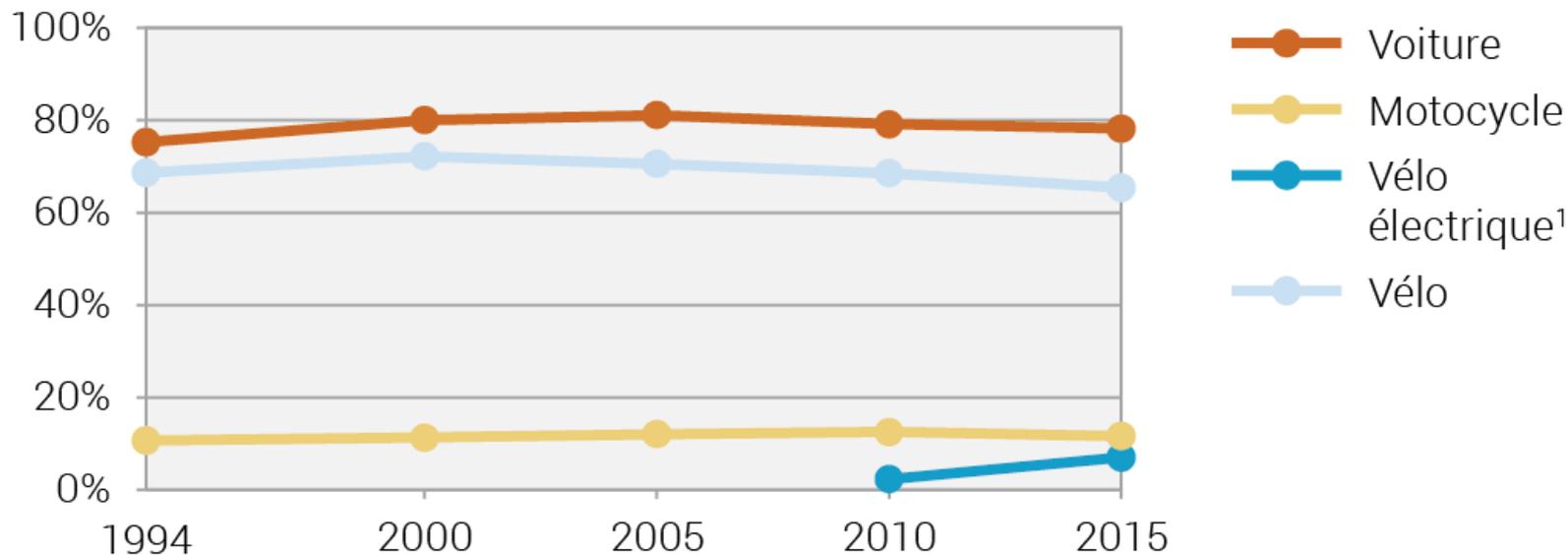
Kilomètres





Bientôt un ménage sur dix possède un vélo électrique

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

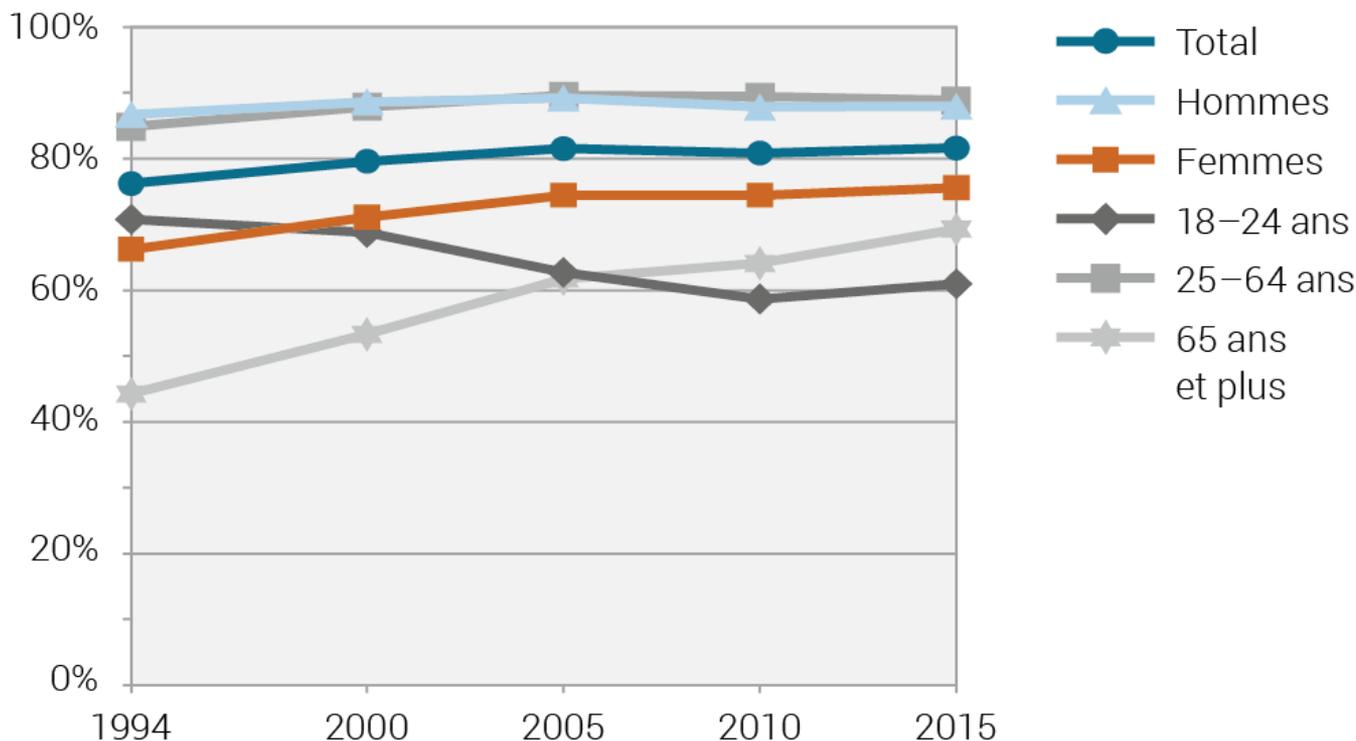


¹ Avant 2010 inclus dans la catégorie «Vélo».



Possession du permis de conduire chez les jeunes adultes à nouveau en (légère) hausse

En % des groupes de population considérés



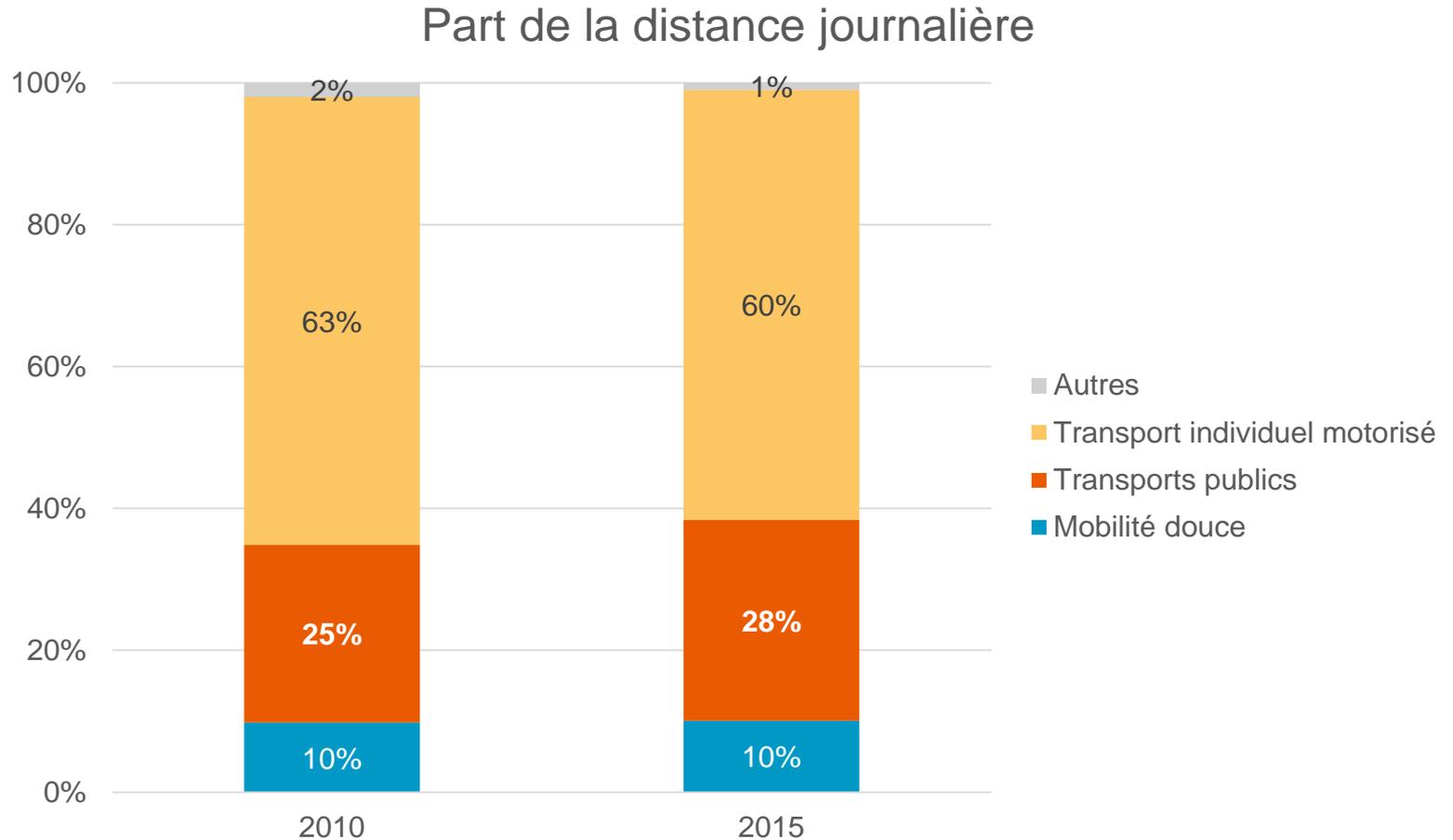
Mobilité: ville, agglomération, campagne



Personnes avec permis de conduire	78,9%	86,5%	85,8%
Distance journalière par personne	34,0 km	40,8 km	42,7 km
dont en voiture	59%	72%	73%
dont en transports publics	29%	17%	19%
dont à pied	6%	4%	4%
Temps de trajet par personne	89,9 min	91,1 min	91,6 min

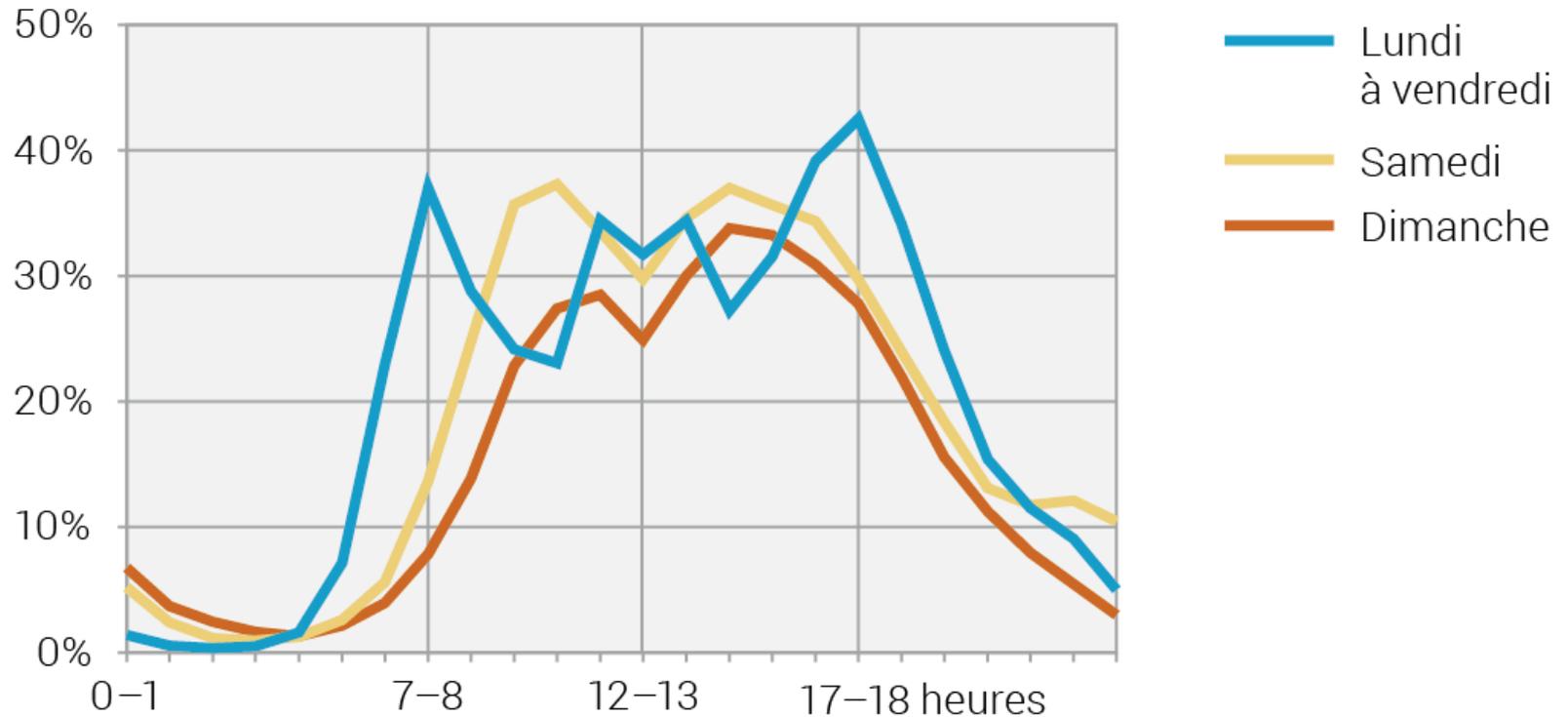


Augmentation des transports publics dans les agglomérations



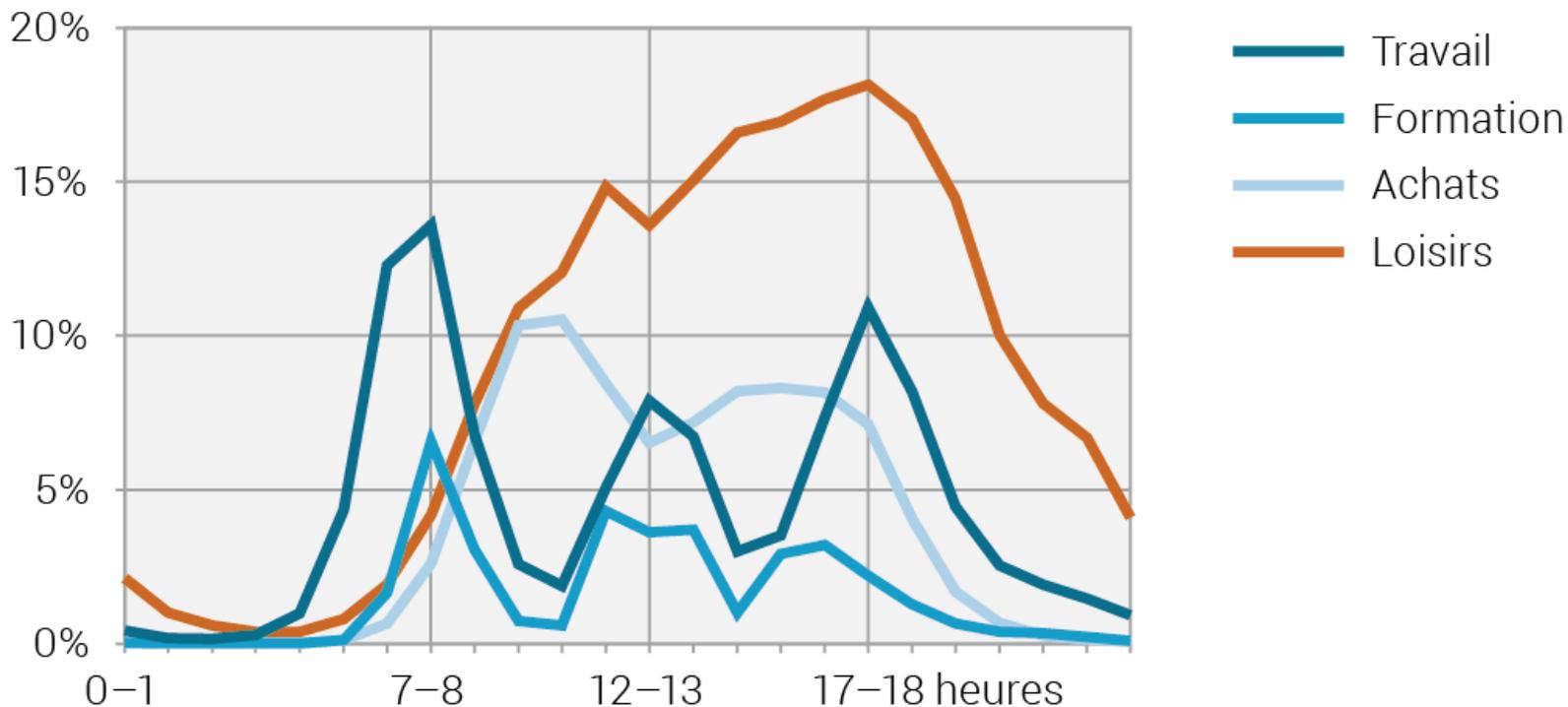


Pointes de trafic selon le jour de la semaine



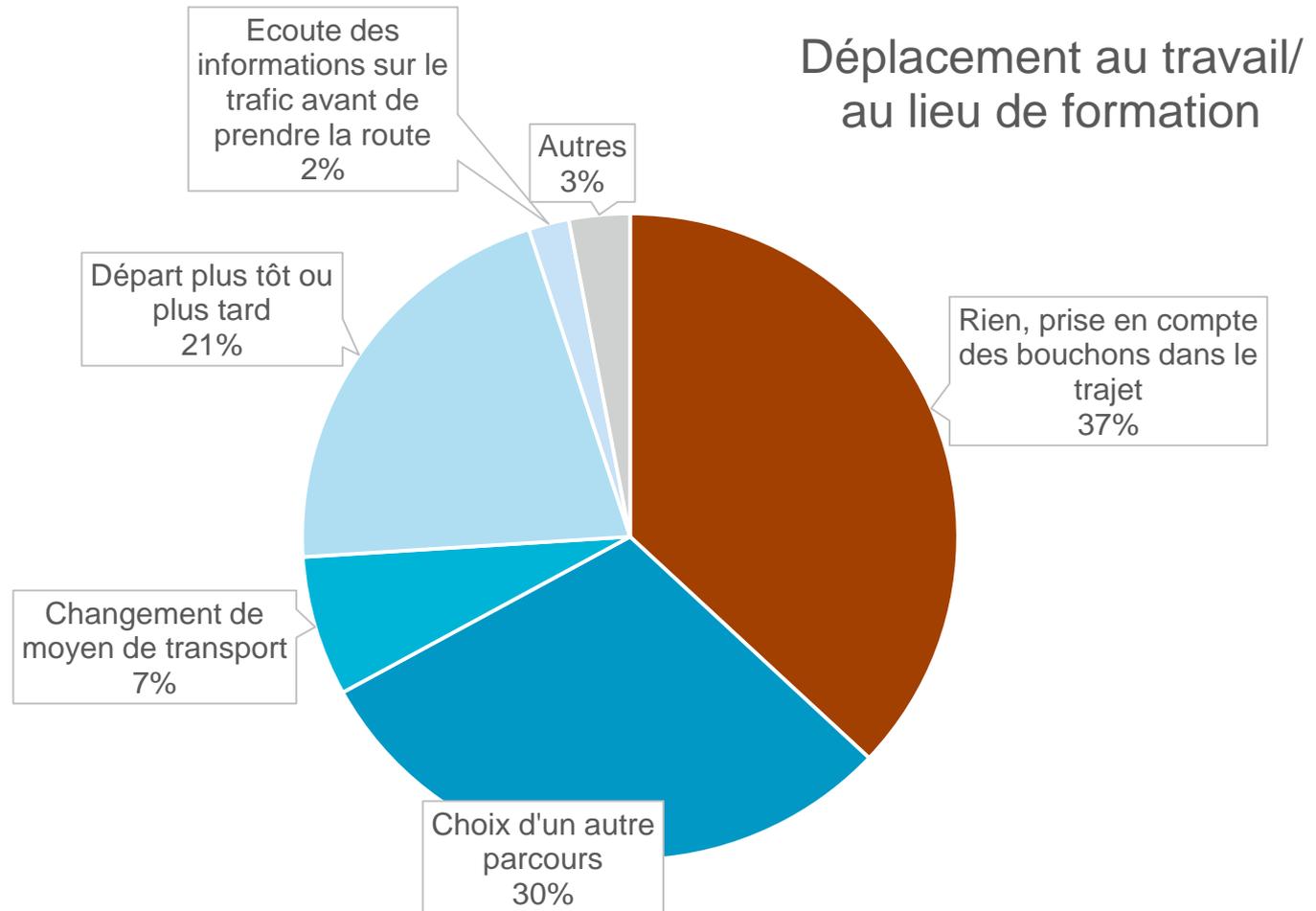


Pointes de trafic selon le motif (lu-di)





Comportement en cas de bouchons





Work smart

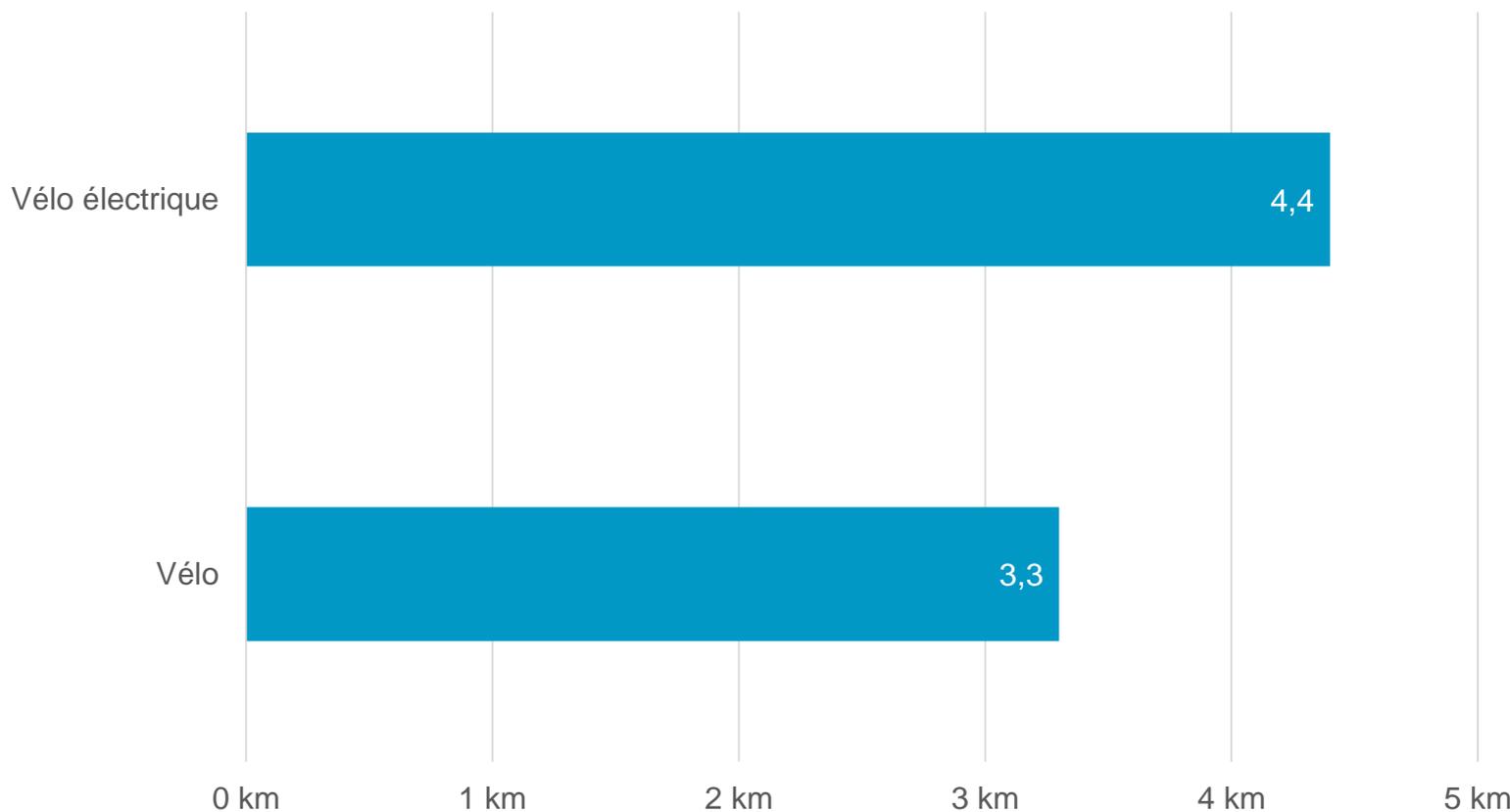
- a gagné en importance
- n'a pas encore épuisé le potentiel





Vélo électrique: plus vite, plus loin, plus souvent pour le travail qu'à vélo

Longueur moyenne des étapes





Utilisation des données au niveau fédéral

- Analyses approfondies des prestations de transport
 - Analyses des facteurs influençant les comportements
 - Observation des évolutions
 - Base pour la modélisation et les perspectives des transports
 - Mesures des résultats des politiques publiques
-
- **Planification des infrastructures:** programmes d'aménagement pour route et rail, projets d'agglomération
 - Elaboration de **stratégies** et de **politiques** au niveau **national** et **régional**



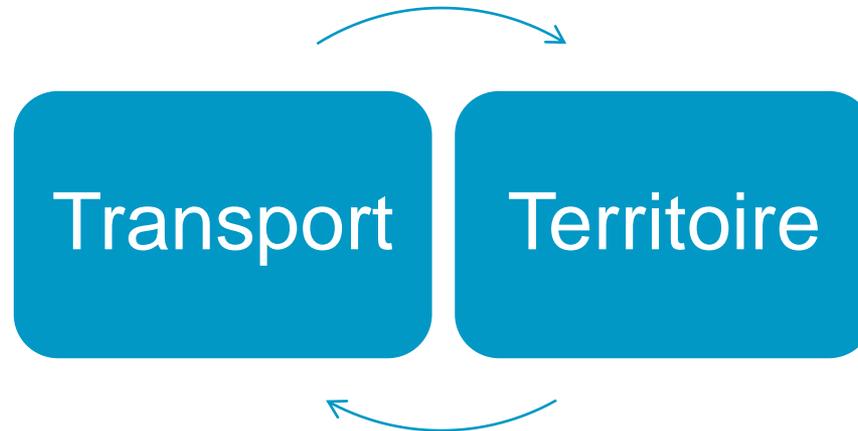
Constats utiles pour les politiques du territoire et des transports

- Le trafic continue d'augmenter et les perspectives d'évolution du transport 2040 comme fondement de la planification sont confirmées
- La voiture reste le moyen de transport principal
- Le taux d'occupation des voitures reste bas, potentiel du covoiturage reste inexploité
- La part du train a encore augmenté
- Augmentation des voyages en avion: charge importante pour les aéroports et leurs voies d'accès
- Mobilité combinée: Marche et TP sont fréquents, les autres combinaisons restent moins fréquentes



Pistes d'action

- Promouvoir une structure d'habitat **compacte** et des réseaux de villes
- **Mieux exploiter les infrastructures existantes**
- Coordonner et réaliser les aménagements **nécessaires** des infrastructures



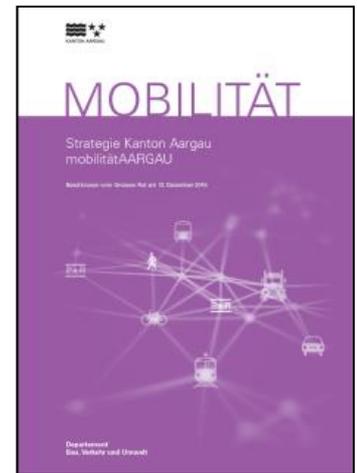


**DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

Microrecensement mobilité et transports 2015

Utilisation dans le canton d'Argovie

Simone Rangosch, cheffe division des transports
Conférence de presse, 16 mai 2017



Considérations stratégiques

La stratégie du canton d'Argovie en matière de mobilité

- > fixe les orientations de la politique cantonale des transports pour les 10 années à venir, avec un horizon de planification jusqu'en 2040
- > vise à harmoniser l'urbanisation et les transports, compte tenu des objectifs d'aménagement du territoire
- > fixe des priorités pour le territoire et des objectifs différenciés pour les moyens de transports

Les données du microrecensement permettent

- > des analyses spatiales sur les comportements de la population
- > des analyses pour la mise en œuvre de la stratégie de mobilité

Statistique des transports et prévisions



Le modèle cantonal des transports

- > est en cours d'actualisation; il modélise la demande actuelle pour tous les moyens de transports (TIM, TP, déplacements à pied et à vélo)
- > permet de faire des prévisions pour mieux envisager l'avenir
- > sert à évaluer le rapport coût/utilité des projets de transports

Les données du microrecensement

- > mettent en lumière les comportements individuels:
 - > combien de temps les individus consacrent-ils à leurs déplacements ?
quelles distances parcourent-ils ?
 - > quels moyens de transports utilisent-ils ?
- > entrent dans les prévisions cantonales en matière de transports

Projets et effets

Projets d'agglomération / *Limmattalbahn*

- > La vallée de la Limmat est une région d'agglomération intercantonale dynamique et en pleine croissance
- > Le *Limmattalbahn* doit relier et desservir l'ensemble de la région de manière optimale



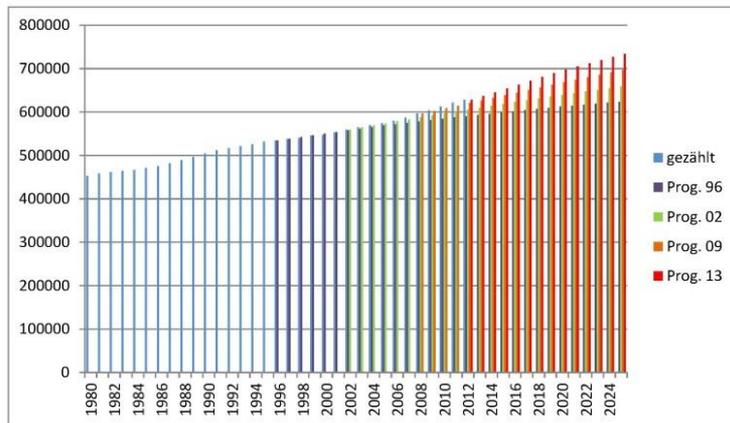
Le microrecensement comme base importante pour les projets d'agglomération

- > les données du microrecensement aident à formuler des mesures
- > sont une base utile pour le contrôle des résultats
- > permettent, avec d'autres données, d'observer les comportements en matière de transports sur la longue durée

Bilan

Utilité du microrecensement pour le canton d'Argovie:

- > planification et réflexions stratégiques sur les transports
- > modèle cantonal des transports, pour anticiper les effets des plans de développement
- > observation de l'évolution des comportements sur la longue durée



Canton de Neuchâtel : quelles utilisations du microrecensement mobilité et transports 2015 ?

Olivier Baud, chef du service cantonal des transports
16.05.2017

Déjà le quatrième suréchantillonnage !

- Fort intérêt du canton pour le microrecensement transport : financement d'un suréchantillon en 2000, 2005, 2010, 2015
- Microrecensement 2015 : plus de 1'400 interviews, en sus des 1'400 interviews à charge de la Confédération
- L'occasion de travailler avec d'autres cantons : GE et VD en 2005, JU en 2015



La mobilité des Neuchâtelois et son évolution entre 2000 et 2005

*Analyse des suréchantillonnages du microrecensement transports 2000-2005, LASUR-EPFL / MicroGIS
Août 2009*

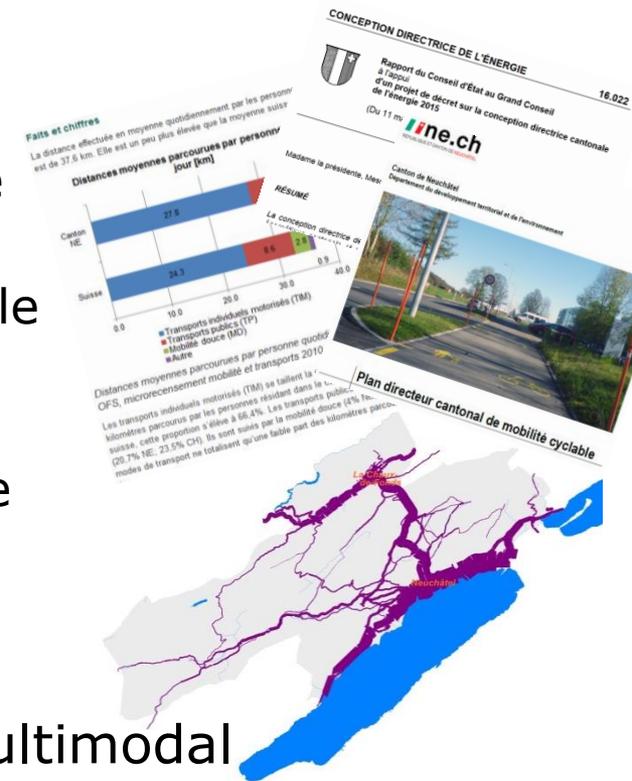
Une communication ciblée et adaptée au besoins des citoyens

- Publication en 2017 d'un mémento
 - didactique et clair
 - à l'attention de la population, des élus, des associations
 - téléchargeable sur ne.ch
 - sur un modèle commun aux cantons JU et NE



Des résultats intégrés à plusieurs projets cantonaux

- Intégration de résultats dans plusieurs monitorings cantonaux :
 - observatoire du territoire (avec le service de l'aménagement du territoire)
 - plan directeur cantonal de la mobilité cyclable (avec les services de l'aménagement du territoire et des ponts et chaussées)
 - conception directrice de l'énergie (service de l'énergie et de l'environnement)
 - annuaire statistique du canton
- Mise à jour du modèle de déplacements multimodal
 - pour aider à la planification / modification de desserte
 - pour prévoir l'impact du développement d'une zone d'activités ou de résidence



Une des bases pour l'actualisation de la planification cantonale des transports publics

- De nouvelles conditions-cadres :
 - un nouveau cadre fédéral (FAIF, FIF)
 - une nouvelle politique de mobilité Neuchâtel 2030 approuvée par votation cantonale
- Actualisation des documents de la planification cantonale sur les transports publics :
 - en fonction de la planification des infrastructures de mobilité
 - des développements urbanistiques prévus
 - sur la base d'indicateurs récents de la mobilité neuchâteloise
 - et de leur évolution

} microrecensement



Merci pour votre attention!



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'intérieur DFI
Office fédéral de la statistique OFS

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie
et de la communication DETEC
Office fédéral du développement territorial ARE

89% 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)

Part de la population avec abonnement(s) des TP

78%



65%



57%

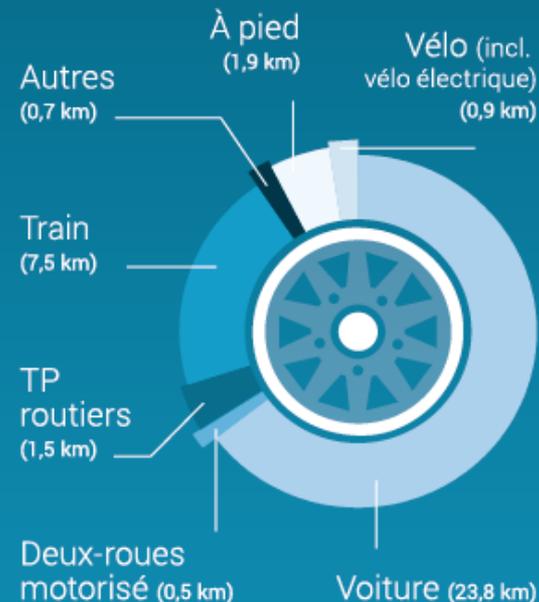
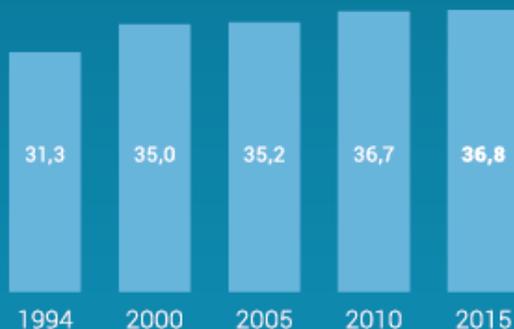


1,6 personne

Taux d'occupation moyen des voitures

36,8 km

Distance journalière par personne, en Suisse



90,4 minutes



Temps de trajet journalier par personne, en Suisse

(dont 8,2 minutes de temps d'attente et de correspondance)

