



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

EXPERIMENTAL STATISTICS



Neuchâtel, 2021

Éditeur: Office fédéral de la statistique (OFS)
Renseignements: mobilita@bfs.admin.ch, tél. 058 463 64 68
befragung@are.admin.ch, tél. 058 467 44 92
Rédaction: section MOBIL, OFS
Contenu: section MOBIL, OFS
section Bases, ARE
Domaine: 11 Mobilité et transports

**Langue du
texte original:** allemand
Graphisme: section DIAM, OFS
Graphiques: © OFS
Téléchargement: www.experimental.bfs.admin.ch
Copyright: OFS, Neuchâtel 2021
Reproduction à des fins non commerciales autorisée
si la source est mentionnée

Table des matières

1	Buts de l'analyse et remarques concernant l'interprétation	3
2	Taux de mobilité	3
3	Trajets parcourus et temps nécessaire	4
4	Moyens de transport utilisés	5
5	Évolution dans les transports publics	6
6	Évolution dans le transport individuel motorisé	7
7	Évolution dans les déplacements à vélo	8
8	Motifs de déplacement	9
9	Évolution des déplacements pour les loisirs	9
10	Évolution des déplacements pour le travail	10
11	Méthode	11
11.1	Source des données et période d'observation	11
11.2	Qualité des données, représentativité et comparabilité avec des analyses antérieures	11
12	Contexte épidémiologique	12

1 Buts de l'analyse et remarques concernant l'interprétation

Les transports comptent parmi les domaines de la société sur lesquels la pandémie de COVID-19 a eu des incidences directes et particulièrement fortes. Autoroutes pratiquement vides et halls de gare déserts: au début de la crise sanitaire, ces images ont illustré de manière frappante l'impact de la pandémie sur la mobilité. Par périodes, les autorités ont même sciemment appliqué des mesures politiques afin de réduire le trafic, car la mobilité individuelle représente en définitive un vecteur important de la pandémie.

Afin de mieux connaître l'influence de la pandémie de COVID-19 sur le comportement des personnes en matière de mobilité, l'Office fédéral de la statistique (OFS) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE) ont réalisé une analyse expérimentale des données du microrecensement mobilité et transports (MRMT). Les principaux résultats de l'analyse sont présentés de manière succincte dans cette publication. Cette analyse spéciale du MRMT complète le projet Suivi de la mobilité COVID-19 cofinancé par l'OFS, qui a retracé au fil d'une année les principales tendances observées dans la mobilité quotidienne de la population. Comparés au suivi de la mobilité, les résultats de la présente analyse nécessitent plus de temps pour être publiés, mais ils sont plus précis et plus détaillés. Cela tient à la taille et à la qualité de l'échantillon aléatoire, ainsi qu'au catalogue de questions très complet de l'enquête.

La période d'observation de l'analyse est relativement courte: elle se limite à huit semaines, soit du 10 janvier au 6 mars 2021, en pleine pandémie, et elle est comparée à la même période de l'année précédente, alors que le virus n'avait encore guère affecté la mobilité. Cette brièveté est due aux circonstances particulières de l'enquête (voir à ce sujet les explications méthodologiques présentées au chapitre 11). Ces circonstances imposent aussi certaines limites à la qualité des résultats: les données n'ayant pas pu être pondérées, les résultats ne sont pas entièrement représentatifs de la population suisse et ne devraient donc pas être comparés avec ceux des analyses MRMT habituelles (voir également le chapitre 11).

Les semaines sous revue présentent des particularités très importantes quant à la situation épidémiologique et aux restrictions de la vie publique. Les restaurants, les commerces non essentiels, les installations de loisirs et de sport, les établissements culturels et les hautes écoles, entre autres, étaient partiellement fermés (deuxième semi-confinement, voir à ce sujet le chapitre 12). Voilà notamment pourquoi les résultats de la présente analyse ne peuvent en aucun cas être considérés comme pertinents pour toute la période écoulée depuis le début de la pandémie.

Tableaux de la publication

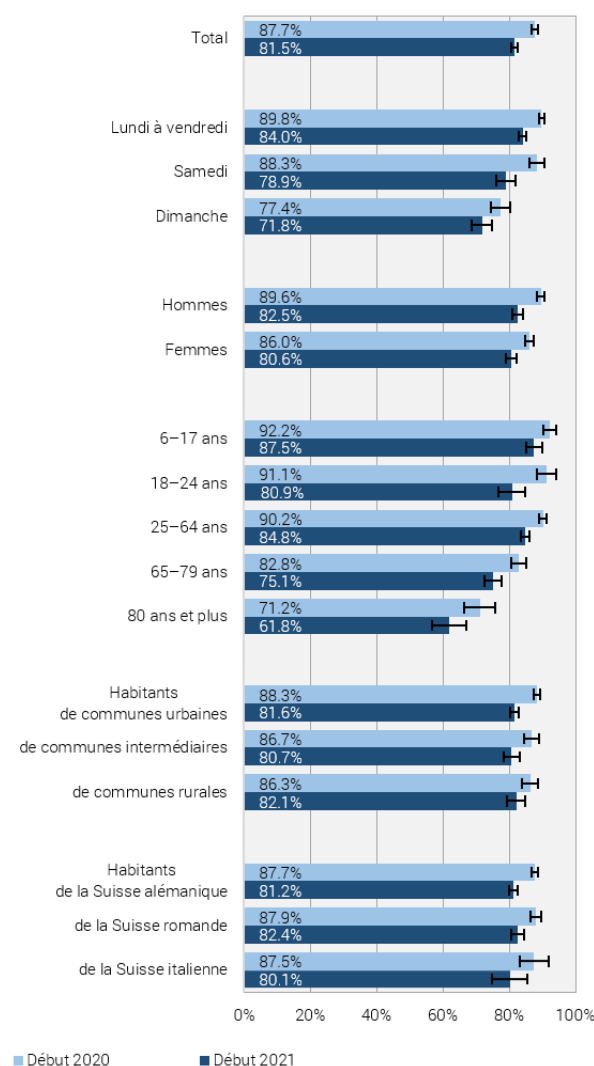
Les tableaux relatifs aux graphiques de la présente publication peuvent être consultés sur le site:
www.experimental.bfs.admin.ch

2 Taux de mobilité

Au cours d'une journée type durant la période considérée au début de 2021, 82% des personnes interrogées de 6 ans ou plus se sont déplacées hors de leur domicile au moins une fois (G1). La part de ces personnes est ainsi inférieure de 6 points de pourcentage à la part correspondante observée à la même période de l'année précédente (88%), lorsque la pandémie de COVID-19 n'avait encore guère impacté la mobilité. Le taux de mobilité a baissé de

Taux de mobilité selon le jour de la semaine et les groupes de population, début 2020 et 2021¹ G 1

Part des personnes interrogées ayant été en déplacement un jour donné



— Début 2020 — Début 2021

— Intervalle de confiance (95%)

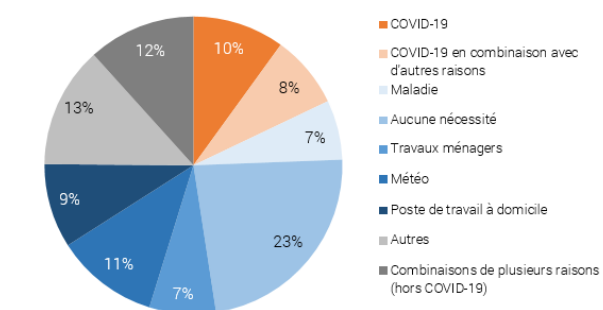
¹ 12.1.-7.3. 2020 et 10.1.-6.3. 2021

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT), analyse expérimentale sans pondérations

©OFS 2021

Raisons expliquant l'absence de déplacement, début 2021¹

G 2

¹ 10.1.–6.3. 2021

Base: 1234 personnes ciblées n'ayant pas quitté leur domicile le jour de référence

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT), analyse expérimentale sans pondérations

©OFS 2021

manière particulièrement nette parmi les 18 à 24 ans (–10 points), recul qui est sans doute à mettre également sur le compte de l'obligation de l'enseignement à distance introduite dans les hautes écoles (voir le chapitre 12). Le recul a été presque aussi important pour les personnes de 80 ans ou plus (–9 points). Mais pour cette classe d'âge, l'intervalle de confiance est important les deux années et la variation observée – bien que marquée – n'est pas clairement significative statistiquement (concernant la signification, voir les explications au chapitre 11.2).

Parmi les personnes n'ayant pas quitté leur bâtiment d'habitation le jour de référence de l'enquête, 10% ont affirmé n'être pas sorties de leur domicile en raison de la pandémie de COVID-19 (G2). 8% ont motivé leur absence de déplacement par la pandémie associée à d'autres raisons.

3 Trajets parcourus et temps nécessaire

Les personnes interrogées (de 6 ans ou plus) ont parcouru en moyenne 21,8 km par jour début 2021, seuls les trajets en Suisse ayant été pris en compte (G3). La distance journalière moyenne était ainsi de 9,8 km ou de 31% inférieure à celle observée au cours de la même période en 2020 (31,6 km).

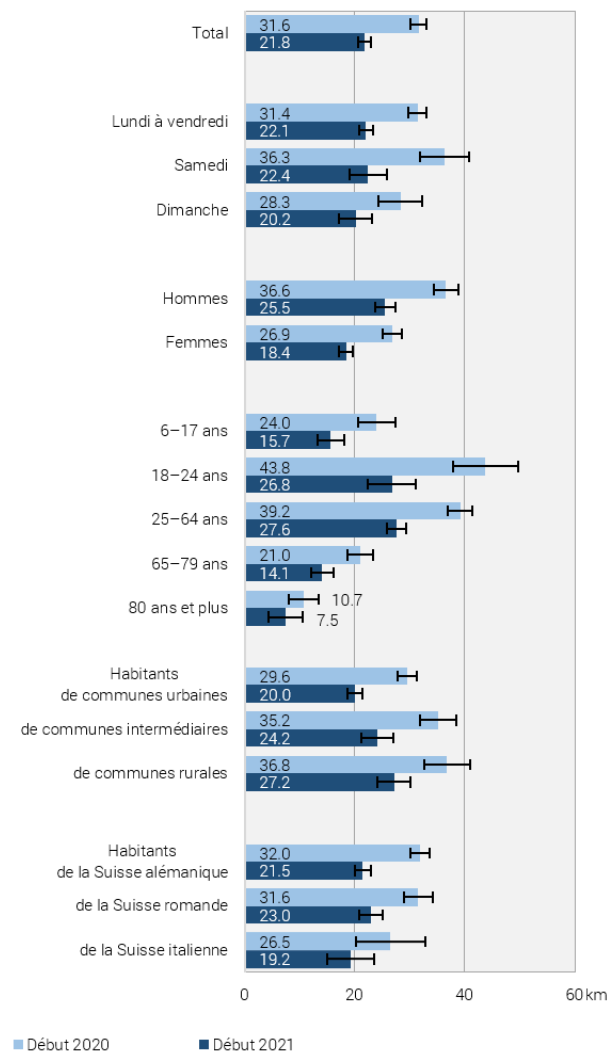
Ce sont les distances journalières couvertes par les personnes de 18 à 24 ans qui se sont le plus raccourcies, tant en chiffres absolus (–17,0 km) qu'en termes relatifs (–39%). Cela tient notamment, comme mentionné plus haut, à l'enseignement à distance obligatoire mis en place dans les hautes écoles. Les distances ont reculé de 32% dans les villes, de 26% dans les communes rurales et de 31% dans les communes intermédiaires.

Si les distances parcourues ont diminué, il en est allé de même de la durée des déplacements: alors que les personnes interrogées début 2020 ont passé 83,0 minutes par jour en déplacement

Distance journalière moyenne par personne selon le jour de la semaine et les groupes de population, début 2020 et 2021¹

G 3

En Suisse



■ Début 2020 ■ Début 2021

— Intervalle de confiance (95%)

¹ 12.1.–7.3. 2020 et 10.1.–6.3. 2021

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT), analyse expérimentale sans pondérations

©OFS 2021

(temps d'attente et de correspondance compris), celles interrogées une année plus tard n'y ont consacré que 71,3 minutes. La durée des déplacements s'est donc raccourcie de 14%, soit moins fortement que la distance parcourue (–31%, voir plus haut). Cette différence s'explique entre autres par les moyens de transport utilisés.

4 Moyens de transport utilisés

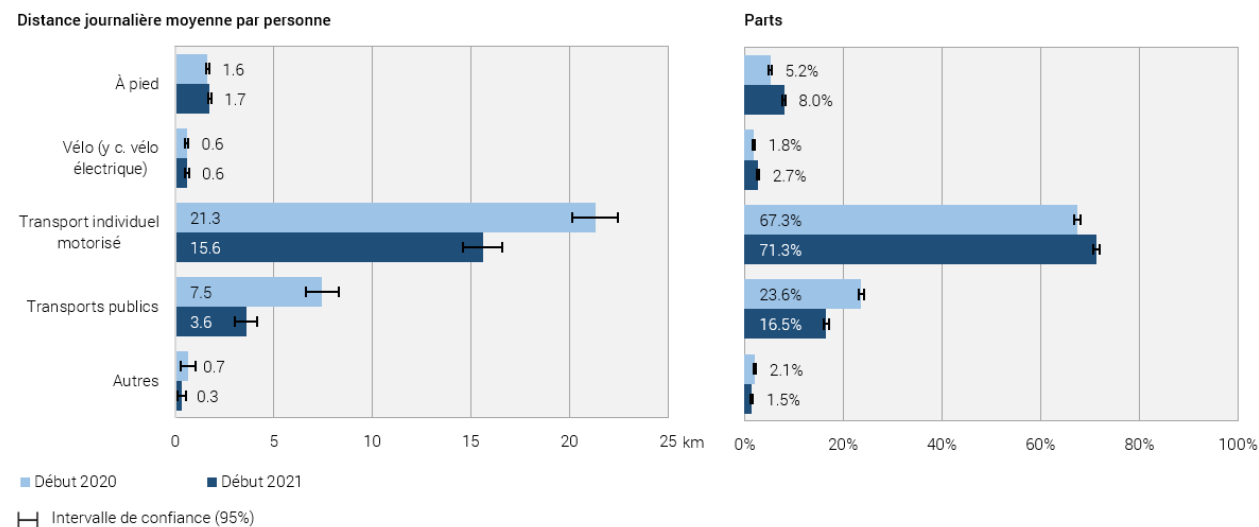
Les véhicules et les arrêts des transports publics présentant parfois une forte concentration de personnes dans un espace réduit, ces moyens de transport font l'objet d'une attention particulière depuis le début de la pandémie, car ils représentent de possibles lieux de propagation du virus. Il n'est dès lors pas étonnant d'ob-

server une baisse particulièrement forte des distances parcourues avec les transports publics routiers et ferroviaires. Affichant une moyenne de 3,6 km par personne et par jour, elles équivalaient début 2021 à peine à la moitié (-52%) de la moyenne enregistrée au début de l'année précédente (7,5 km) (G4, graphique à gauche). À titre de comparaison, les distances couvertes dans le trafic individuel motorisé, qui est formé des voitures de tourisme, des motocycles et des cyclomoteurs, ont accusé une baisse net-

Distance journalière selon le moyen de transport, début 2020 et 2021¹

G 4

Trajets en Suisse

¹ 12.1.-7.3. 2020 et 10.1.-6.3. 2021

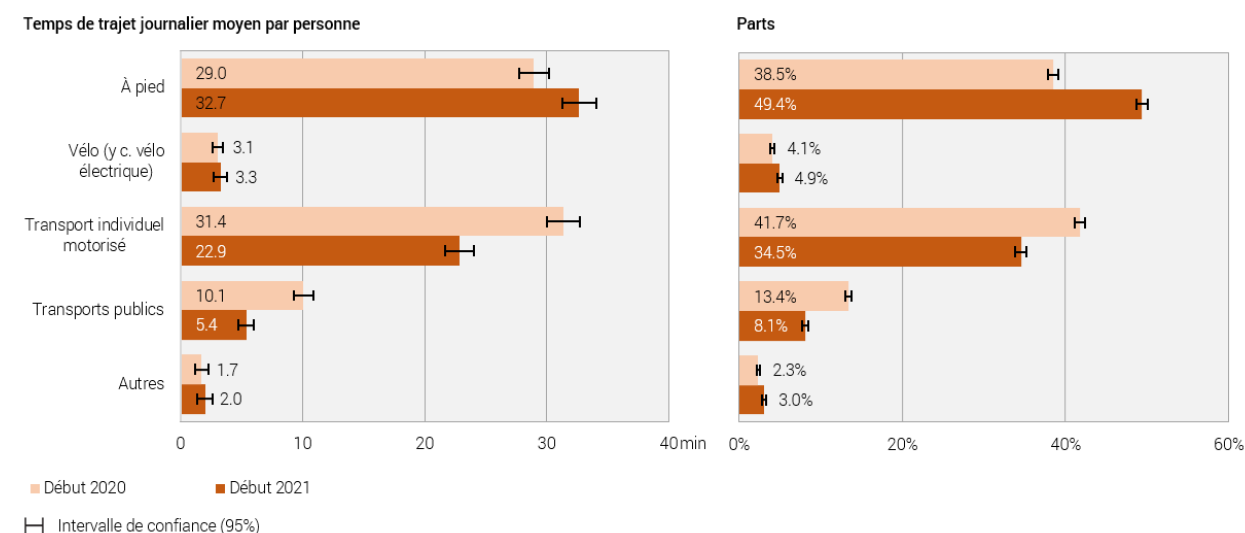
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT), analyse expérimentale sans pondérations

©OFS 2021

Temps de trajet journalier selon le moyen de transport, début 2020 et 2021¹

G 5

Sans temps d'attente et de correspondance, trajets en Suisse

¹ 12.1.-7.3. 2020 et 10.1.-6.3. 2021

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT), analyse expérimentale sans pondérations

©OFS 2021

tement moins marquée (–27%), quand bien même ce recul présente également des proportions exceptionnelles sur le long terme.

La situation s'avère une fois de plus différente pour la mobilité douce: les personnes interrogées début 2021 ont parcouru à pied ou à vélo des distances non pas plus courtes, mais un peu plus longues (respectivement +6% et +3%) que les personnes faisant partie de l'échantillon de 2020. La hausse se situe cependant en dessous du seuil de signification pour ces deux moyens de transport. En ce qui concerne le vélo, la différence aurait pu être plus importante si le mois de janvier 2021 avait été aussi doux et ensoleillé que celui de 2020, car les distances parcourues avec ce moyen de transport dépendent en définitive beaucoup de la météo. (En février, les conditions météorologiques ont été à peu près semblables les deux années sous revue.)¹ Les vélos électriques sont également pris en compte dans ce moyen de transport, car la taille de l'échantillon ne permet pas de les considérer à part.

Les évolutions décrites ont entraîné de nets changements dans la répartition modale, au détriment des transports publics: si la part de ces derniers dans les distances couvertes est passée de 24% début 2020 à 16% début 2021, le transport individuel motorisé, les déplacements à pied et le vélo ont en revanche gagné du terrain (G4, page 5, graphique à droite). La nette progression des déplacements à pied pendant la pandémie est en fin de compte l'une des raisons expliquant le fait que le temps moyen de trajet journalier des individus – nous l'avons vu au chapitre 3 – a diminué moins fortement que la distance journalière. Bien que les distances parcourues à pied soient courtes, la part de ce moyen de locomotion comparativement lent dans le temps de trajet journalier est considérable et a significativement augmenté en 2021 par rapport à l'année précédente, pour atteindre 49% (G5, page 5, graphique à droite).

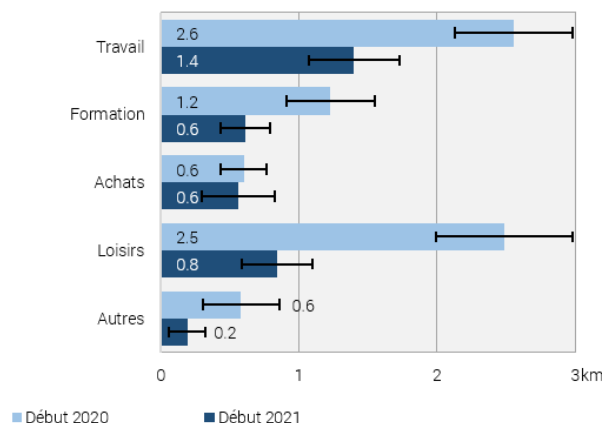
5 Évolution dans les transports publics

Les données du MRMT permettent d'analyser de manière un peu plus détaillée le fort recul des distances parcourues avec les transports publics, par exemple en ventilant les chiffres en fonction des motifs de déplacement. On voit alors que les distances effectuées en transports publics pour les déplacements de loisirs ont très notablement diminué: elles n'atteignaient début 2021 que 0,8 km par personne et par jour, soit trois fois moins que celles observées pendant la période correspondante de 2020 (2,5 km) (G6). Les reculs tendent à être moins marqués en ce qui concerne les déplacements pour le travail et ceux pour la formation: les distances ont ici été divisées à peu près par deux. L'analyse selon l'âge montre que les distances parcourues en transports publics ont baissé de manière significative chez les 18 à 24 ans (–51%), chez les 25 à 64 ans (–57%) et chez les 65 à 79 ans (–63%) (G7). Les différences ne sont en revanche pas clairement significatives chez les enfants et adolescents (6 à 17 ans) et chez les personnes

Utilisation des transports publics selon le motif de déplacement, début 2020 et 2021¹

G 6

Distance journalière moyenne en transports publics par personne, en Suisse

¹ 12.1.–7.3. 2020 et 10.1.–6.3. 2021

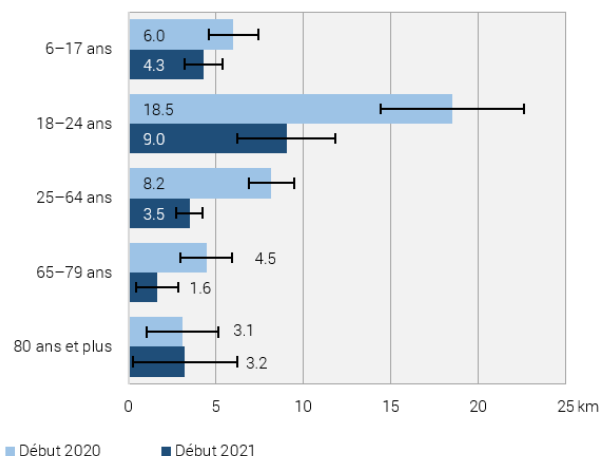
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT), analyse expérimentale sans pondérations

©OFS 2021

Utilisation des transports publics selon l'âge, début 2020 et 2021¹

G 7

Distance journalière moyenne en transports publics par personne, en Suisse

¹ 12.1.–7.3. 2020 et 10.1.–6.3. 2021

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT), analyse expérimentale sans pondérations

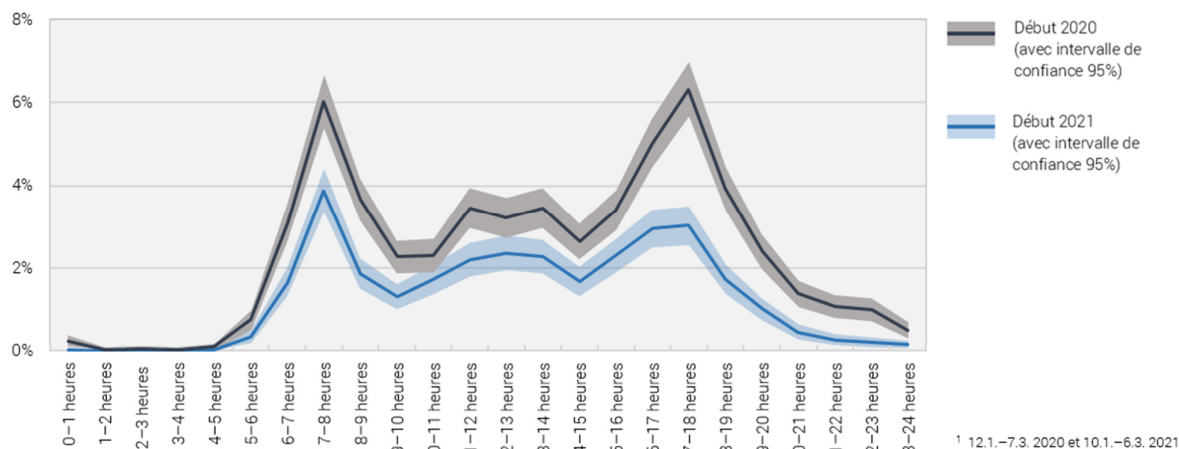
©OFS 2021

de 80 ans ou plus. Cela pourrait s'expliquer – notamment pour les personnes âgées – par le fait que ces groupes de personnes n'ont souvent pas d'autre possibilité que les transports publics pour se déplacer. Les intervalles de confiance étant cependant très

¹ Source: MétéoSuisse, bulletins climatologiques mensuels

Personnes en déplacement avec les transports publics selon l'heure de la journée, début 2020 et 2021¹**G 8**

Part des personnes interrogées en déplacement, en Suisse



Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT), analyse expérimentale sans pondérations

©OFS 2021

grands, en particulier chez les personnes de 80 ans ou plus, il convient d'interpréter les résultats avec prudence.

Début 2021, quasiment à toutes les heures de la journée, le nombre de personnes se déplaçant en transports publics était significativement plus faible qu'une année auparavant (G8). La part des personnes empruntant ces moyens de transport) est passée de 6% à 4% entre 7 et 8 heures (période de pointe du matin) et a même diminué de moitié (passant de 6% à 3%) en fin d'après-midi, entre 17 et 18 heures. Malgré les appels des autorités à éviter les heures de pointe et à utiliser des liaisons moins fréquentées, on a relevé, en 2021 aussi, un pic de trafic clairement accentué en particulier le matin, où les déplacements pour le travail et la formation prédominent.

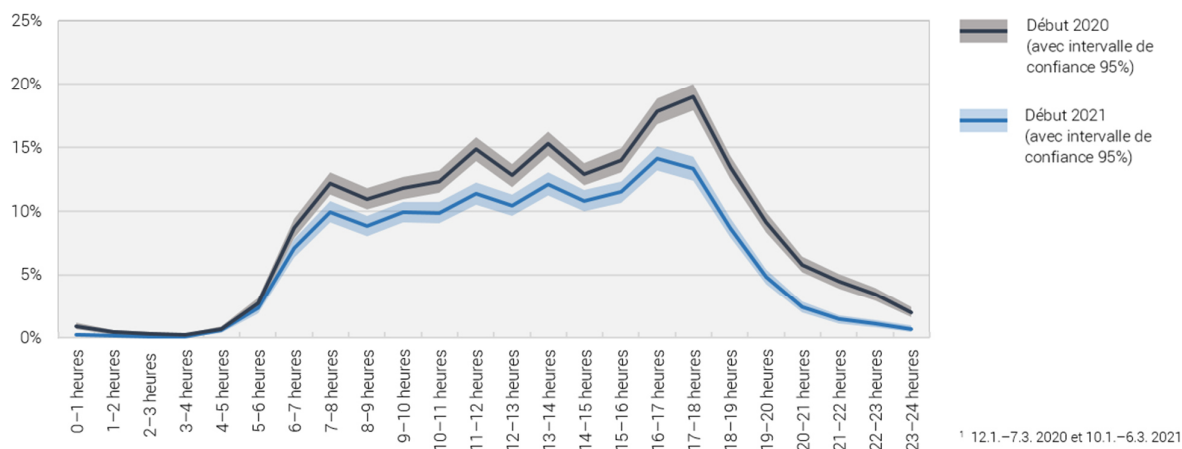
6 Évolution dans le transport individuel motorisé

Dans le transport individuel motorisé (voitures de tourisme, motos, cycles et cyclomoteurs), les gens étaient également bien moins nombreux à se déplacer début 2021 qu'une année auparavant, et ce presque à toutes les heures de la journée (G9). Proportionnellement, le trafic a accusé sa plus forte baisse en soirée, soit aux heures de la journée où les déplacements de loisirs prédominent.

Début 2021, une voiture en déplacement comptait en moyenne 1,46 personne, soit significativement moins qu'une année auparavant, où la valeur correspondante se situait à 1,52.

Personnes en déplacement avec un moyen de transport individuel motorisé selon l'heure de la journée, début 2020 et 2021¹**G 9**

Part des personnes interrogées en déplacement, en Suisse



Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT), analyse expérimentale sans pondérations

©OFS 2021

Compte tenu des appels répétés des autorités à «garder ses distances», on aurait peut-être pu s'attendre à un recul plus important du taux d'occupation. Il est néanmoins probable que les occupants des voitures en déplacement appartinssent souvent à un même ménage.

7 Évolution dans les déplacements à vélo

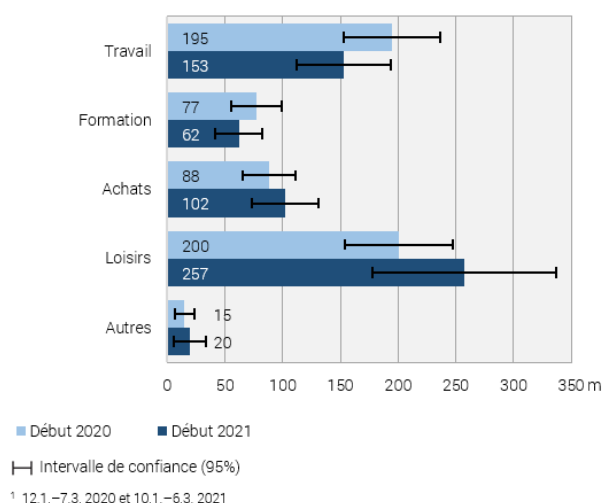
Peu après le début de la pandémie de COVID-19, les organisations de la branche ont fait part de ventes record de vélos et de vélos électriques, les médias évoquant alors un véritable boom des deux-roues. Comme relevé plus haut, l'analyse spéciale des données du MRMT n'a cependant pas fait état d'une hausse marquée des déplacements à vélo pendant les semaines du début de l'année 2021 (voir G4, page 5). Si la part des vélos et des vélos électriques dans les distances parcourues est passée de 2% à 3% par rapport à 2020, cela tient avant tout au recul observé pour les autres moyens de transport. Les distances effectuées à vélo n'ont en soi pas augmenté de manière significative.

L'analyse selon les motifs de déplacement révèle que si les distances parcourues à vélo et à vélo électrique ont tendance à s'allonger de quelques mètres en 2021 par rapport à 2020, ce fut surtout le cas pour les déplacements effectués pour les loisirs, de même que pour les achats. Les distances effectuées avec ce moyen de transport ont en revanche diminué dans les déplacements pour le travail et pour la formation (G10). Cependant, les

Utilisation du vélo et du vélo électrique selon le motif de déplacement, début 2020 et 2021¹

G 10

Distance journalière moyenne à vélo et à vélo électrique par personne, en Suisse



Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT), analyse expérimentale sans pondérations

©OFS 2021

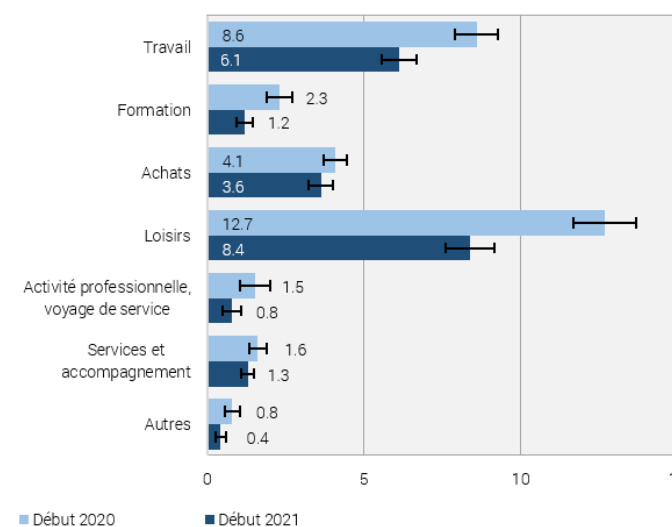
intervalles de confiance sont très grands dans tous les cas et aucune des différences mentionnées n'est clairement significative sur le plan statistique. Ces grands intervalles de confiance sont dus avant tout au faible nombre d'étapes à vélo qui ont été enre-

Importance des motifs de déplacement, début 2020 et 2021¹

G 11

Trajets en Suisse

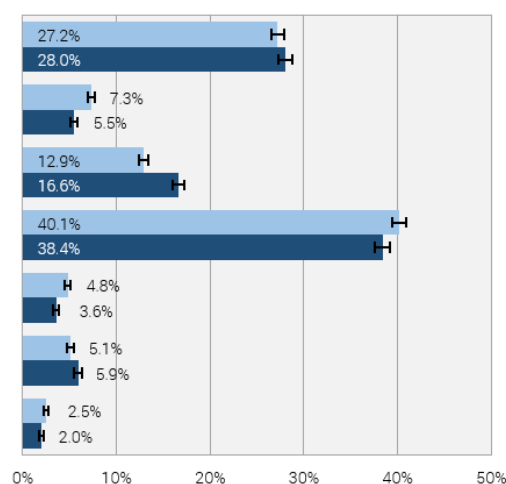
Distance journalière moyenne par personne

¹ 12.1.–7.3. 2020 et 10.1.–6.3. 2021

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT), analyse expérimentale sans pondérations

©OFS 2021

Parts



gistrées pendant les semaines d'hiver sous revue. Les vélos et vélos électriques n'étant «par nature» que peu utilisés en hiver, il est particulièrement difficile d'apprécier, sur la base de la période considérée, l'évolution des déplacements avec ce moyen de transport depuis le début de la pandémie. En outre, la période d'observation est si brève que les conditions météorologiques, dont on sait qu'elles ont une influence majeure sur l'utilisation du vélo, rendent également difficile les comparaisons entre les années. Comme mentionné au chapitre 4, janvier 2021 a été nettement plus froid et plus riche en précipitations que janvier 2020.

8 Motifs de déplacement

Si l'on considère les motifs de déplacement dans leur ensemble, donc sans faire de distinction en fonction du moyen de transport utilisé, on observe que le motif des loisirs, qui a toujours prédominé dans les enquêtes précédentes, arrive également en tête durant les semaines analysées en période de pandémie: les loisirs sont à l'origine de 38% des distances parcourues (G11, page 8). Ce motif conserve la première place même si la distance couverte par personne et par jour pour des raisons de loisirs est passée de 12,7 km début 2020 à 8,4 km début 2021 et s'est ainsi raccourcie un peu plus fortement que pour le deuxième plus important motif de déplacement, à savoir le travail (-34% contre -29%). Les déplacements pour la formation ont accusé une baisse particulièrement marquée (-48%); comme relevé plusieurs fois, celle-ci tient sans doute pour l'essentiel à l'introduction de l'enseignement à distance obligatoire dans les hautes écoles. Il est frappant de constater que les distances parcourues pour les achats n'ont pas connu de changement clairement significatif malgré la fermeture temporaire des commerces non essentiels et le boom des achats en ligne souvent évoqué dans les médias.

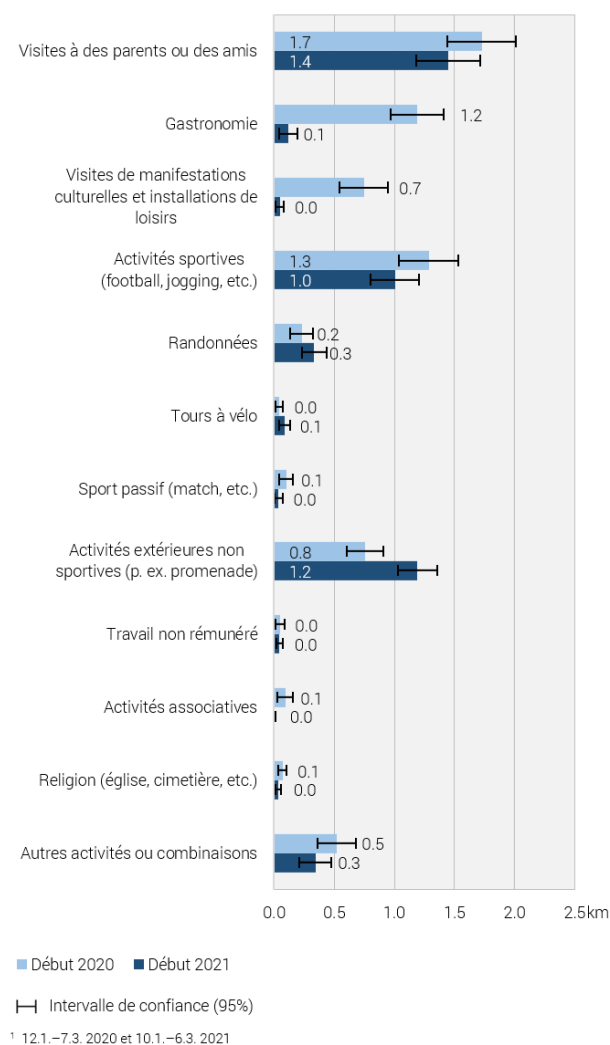
9 Évolution des déplacements pour les loisirs

Comme mentionné ci-dessus, les loisirs ont représenté le principal motif de déplacement, même au début de 2021. L'analyse selon les divers types d'activité montre cependant que les activités de loisirs pratiquées en dehors du foyer ont subi un net changement sous l'effet de la pandémie. Celui-ci reflète largement les mesures qui ont restreint la vie publique pendant la période observée, notamment la fermeture des restaurants, des établissements culturels et des installations de loisirs (G12). Contrairement à l'année précédente, les distances couvertes pour les activités de loisirs correspondantes ont été minimales; les rares trajets enregistrés pour la «gastronomie» pourraient être attribués à la consommation de repas à l'emporter. Les trajets réalisés pour des activités sportives n'ont par contre pas reculé aussi fortement et pas de manière clairement significative. Ils atteignaient encore 1,0 km par personne et par jour début 2021, contre 1,3 km une année plus tôt. Les activités pratiquées à l'extérieur ont peut-

Distance journalière moyenne pour les loisirs selon le type d'activité, début 2020 et 2021¹

G 12

Distance journalière moyenne par personne (sans les retours à la maison), en Suisse



Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT), analyse expérimentale sans pondérations

©OFS 2021

être en partie compensé le recul des activités sportives d'intérieur suite à la fermeture des installations de ce secteur. Les distances parcourues pour rendre visite à des parents ou à des amis se sont également raccourcies, mais pas de manière significative.

On relève en revanche que les trajets parcourus pour des activités non sportives à l'extérieur, qui comprennent en particulier les promenades, ont nettement augmenté en passant de 0,8 km à 1,2 km par personne et par jour. Les randonnées et les tours à vélo ont aussi gagné en importance, mais l'augmentation des distances correspondantes est restée en dessous du seuil de signification statistique.

10 Évolution des déplacements pour le travail

Les personnes interrogées début 2021 ont effectué pour le travail des distances journalières inférieures de 29% à celles couvertes par les personnes interrogées début 2020. 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 des achats ou un repas au restaurant. Ne sont en revanche pas compris les trajets effectués dans le cadre du travail lui-même, telles les visites chez des clients.

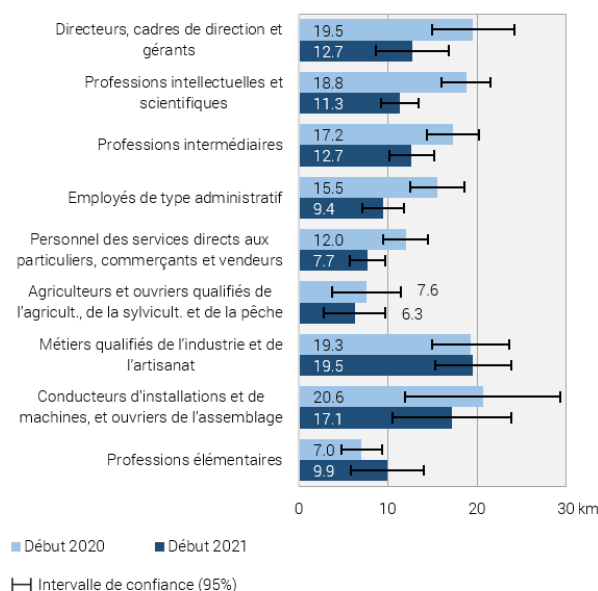
La ventilation par groupes de professions révèle qu'entre les deux périodes sous revue les distances ont diminué de manière significative dans le groupe des «professions intellectuelles et scientifiques» et celui des «employés de type administratif» (G13). Les distances ont également diminué dans la plupart des autres groupes de professions, mais les intervalles de confiance sont grands et les différences entre début 2020 et début 2021 ne sont pas clairement significatives. Les distances ont suivi une autre évolution dans le cas des «métiers qualifiés de l'industrie et de l'artisanat» et en particulier dans les «professions élémentaires»: les distances parcourues par le premier groupe sont restées à peu près semblables pendant les deux périodes observées, alors que celles effectuées par le second groupe ont même augmenté (la différence n'est toutefois pas non plus clairement significative).

L'ampleur de la réduction des distances enregistrées pour les divers groupes de professions dépend aussi du facteur télétravail: est-il possible, et si oui dans quelle mesure, d'exercer l'activité concernée à domicile. Si cette possibilité existe souvent pour le travail de bureau, elle reste rare pour les activités manuelles. Début 2020, soit avant la pandémie, les actifs occupés interrogés étaient 38% à déclarer qu'ils pouvaient accomplir au moins une partie de leur travail chez eux (ils comprennent également les «travailleurs à domicile» non numériques tels que les agriculteurs). Étonnamment, les actifs occupés pouvant (aussi) exercer leur activité professionnelle à domicile ont eu tendance en 2020 à réaliser des déplacements pour le travail plus longs que ceux des personnes n'étant pas en mesure de travailler chez elles (G14). Cela s'explique peut-être par le fait que dans certains domaines professionnels le télétravail partiel est particulièrement fréquent. Autres raisons pouvant entrer en ligne de compte: les actifs occupés qui travaillent certains jours à domicile pourraient être disposés à accomplir les autres jours des déplacements d'autant plus longs pour se rendre au travail; ou les actifs occupés ayant de longs trajets à effectuer pour le travail seraient plus souvent autorisés par leur employeur à travailler en partie depuis la maison.

Début 2021, soit près d'une année après le début de la pandémie, la part des actifs occupés interrogés ayant la possibilité de travailler à domicile a nettement augmenté pour atteindre 50%. Les déplacements quotidiens de ces personnes pour aller au travail se sont alors réduits de près de la moitié par rapport à l'année

Distance journalière moyenne pour le travail selon le groupe de profession¹, début 2020 und 2021² G 13

Distance journalière moyenne par personne, en Suisse



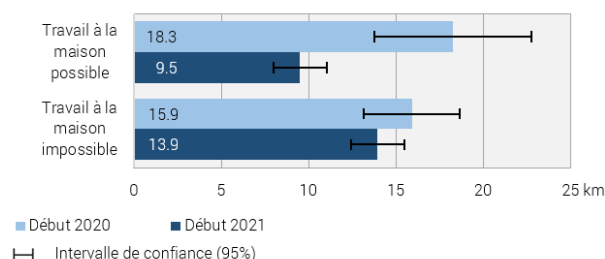
¹ Grands groupes; les «professions militaires» ne sont pas listées (trop peu d'observations).
² 12.1.–7.3. 2020 et 10.1.–6.3. 2021

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

©OFS 2021

Distance pour le travail selon la possibilité (ou non) de travailler à la maison¹, début 2020 et 2021² G 14

Distance journalière moyenne par personne (active occupée), en Suisse



¹ Réponse à la question: «Pouvez-vous effectuer une partie de votre travail à la maison?»
² 12.1.–7.3. 2020 et 10.1.–6.3. 2021

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT), analyse expérimentale sans pondérations

©OFS 2021

précédente, passant de 18,3 km à 9,5 km. La possibilité de faire du télétravail a donc été largement mise à profit, bien que dans de nombreux cas, cette possibilité soit devenue une obligation: le 18 janvier 2021, le Conseil fédéral a contraint les employeurs à mettre en place le télétravail pour autant que la nature des activités le permette et que cela soit possible sans efforts disproportionnés. Pour les actifs occupés ne pouvant pas travailler à domicile, les déplacements pour le travail n'ont pas diminué de manière significative.

11 Méthode

11.1 Source des données et période d'observation

Les données de la présente publication proviennent du microrecensement mobilité et transports (MRMT), une vaste enquête menée auprès de la population sur le comportement en matière de mobilité. Réalisé par l'Office fédéral de la statistique (OFS) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE), le MRMT se déroule normalement tous les cinq ans, via des interviews téléphoniques qui ont lieu tout au long de l'année d'enquête. Sont considérées les personnes à partir de 6 ans.

Le MRMT le plus récent devait être mené en 2020. Au début de l'année, les interviews ont pu être réalisées selon le calendrier prévu. Comme la vie publique a été fortement restreinte à partir de mars 2020 lors de la première vague de la pandémie de COVID-

19 et que l'offre de transports publics a été considérablement réduite, il a fallu interrompre l'enquête et la reporter d'une année. Poursuivre eût été vain: les résultats auraient perdu de leur valeur pour le principal cercle d'utilisateurs, soit la science des transports et la planification des transports à long terme. Le microrecensement ayant été interrompu en mars 2020 pour reprendre en janvier 2021, nous disposons exceptionnellement de données issues du MRMT de deux années consécutives pour la même période de plusieurs semaines. L'OFS et l'ARE ont dès lors décidé de comparer les données de 2020 et 2021 dans le cadre d'une analyse spéciale afin de mieux connaître l'incidence de la pandémie sur le comportement en matière de mobilité. Les données relevées du 12 janvier au 7 mars 2020 ont été comparées à celles relevées du 10 janvier au 6 mars 2021 (56 jours dans les deux cas).

11.2 Qualité des données, représentativité et comparabilité avec des analyses antérieures

En raison des circonstances particulières de l'enquête, la présente analyse spéciale ne remplit pas les exigences habituelles de la statistique fédérale pour ce qui est de la qualité des données. Le relevé ne portant que sur une période de quelques semaines, il n'a pas toujours été possible de rappeler les personnes sélectionnées après l'échec d'une première tentative de contact. En conséquence, le taux de participation de 37% en 2020 et de 40% en 2021 s'est avéré inférieur à celui d'un MRMT habituel (53% en 2015). Par ailleurs, les personnes absentes n'ayant pas toujours pu être relancées (entre autres raisons) il n'a pas été possible d'optimiser la qualité des données à l'aide de pondérations. Les résultats de l'analyse présentée ici, intervalles de confiance compris, ne sont alors pas entièrement représentatifs de l'ensemble de la population suisse et il n'est pas recommandé de les comparer avec les données issues d'un MRMT habituel. Une telle comparaison risquerait en effet de conduire à des conclusions erronées.

Malgré les limites évoquées ci-dessus, on peut affirmer que les échantillons MRMT de début 2020 et début 2021 donnent une très bonne image de l'ensemble de la population quant aux caractéristiques sociodémographiques considérées dans cette publication et qu'ils sont très similaires lorsqu'on les compare directement (T1). Une analyse des séries de données du MRMT de 2010 et 2015 montre en outre que les pondérations (absentes de la présente analyse spéciale) n'influencent pas fondamentalement les résultats, intervalles de confiance compris.

Les deux échantillons de l'analyse spéciale concordent également très bien quant à la répartition des interviews au fil de la période d'observation (G15, page 12). Les résultats reposent sur près de 6900 interviews valables réalisées en 2020 et sur quelque 6800 interviews valables menées en 2021.

Afin d'évaluer la précision statistique des résultats, un intervalle de confiance de 95% a été établi pour chaque valeur obtenue. Les différences entre 2020 et 2021 ainsi qu'entre les différentes catégories d'une variable sont considérées comme signifi-

Nombre d'interviews et composition des échantillons, début 2020 et 2021¹

T1

En comparaison avec la population résidente

	2020	2021	Population résidente 2019 ²
Nombre d'interviews	6903	6784	*
Sexe			
Hommes	48.8%	48.1%	49.5%
Femmes	51.2%	52.0%	50.5%
Âge			
6-17 ans	14.1%	14.4%	12.6%
18-24 ans	6.9%	7.0%	8.1%
25-64 ans	51.3%	52.1%	59.4%
65-79 ans	20.9%	20.1%	14.3%
80 ans et plus	6.8%	6.4%	5.6%
Région linguistique			
Suisse alémanique	65.5%	66.8%	71.0%
Suisse romande	30.3%	29.2%	24.7%
Suisse italienne	4.2%	4.0%	4.3%
Degré d'urbanisation de la commune de domicile			
Communes urbaines	67.7%	66.7%	63.0%
Communes intermédiaires	18.3%	18.3%	21.2%
Communes rurales	14.0%	15.0%	15.8%
Jour de référence de l'enquête			
Lundi à vendredi	71.4%	71.5%	*
Samedi	13.7%	13.6%	*
Dimanche	14.9%	15.0%	*

¹ 12.1.-7.3. 2020 et 10.1.-6.3. 2021

² Population résidente permanente de 6 ans ou plus au 31.12.2019

* non indiqué car non pertinent

Sources: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT), analyse expérimentale sans pondérations; OFS – Statistique de la population et des ménages (STATPOP)

catives lorsque les intervalles de confiance des valeurs comparées ne se recoupent pas. À l'inverse, les différences sont considérées comme non significatives en cas de recoupement de ces intervalles. Toutefois, les calculs se fondant sur une formule simplifiée, il n'est pas certain que cette dernière supposition soit toujours correcte.

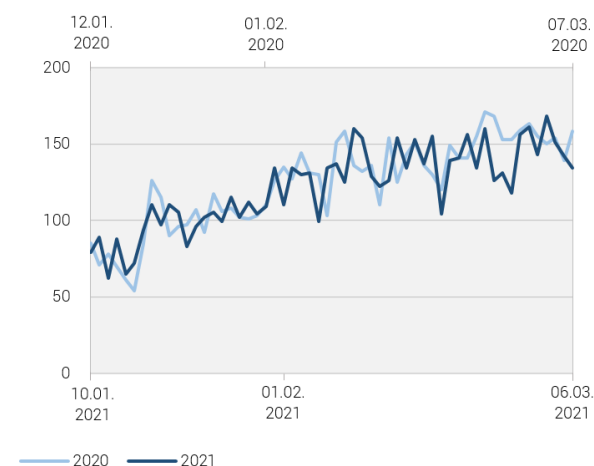
12 Contexte épidémiologique

Les semaines étudiées au début de 2021, soit du 10 janvier au 6 mars, se situaient pour l'essentiel dans la dernière phase de la deuxième vague de pandémie, dont le pic a été atteint à l'automne 2020 (G16). Le nombre quotidien de nouvelles infections au COVID-19 confirmées en laboratoire variait entre 2500 à mi-janvier et quelque 1000 dans la seconde moitié de février, celui des décès entre 60 et près de 10 (en moyenne sur sept jours dans les deux cas).

La vie publique a subi de nombreuses restrictions durant la période d'observation (deuxième semi-confinement). La fermeture des restaurants, des commerces non essentiels (du 18 janvier au 28 février 2021) ainsi que des établissements culturels et des installations de loisirs et de sport a eu une incidence particulière sur la mobilité de la population. On peut en dire de même de l'enseignement à distance obligatoire mis en place dans les hautes écoles et de l'obligation partielle de télétravail (à partir du 18 janvier 2021). En outre, le Conseil fédéral avait prié la population en décembre 2020 déjà de rester à la maison et de limiter les contacts sociaux à un minimum.

Nombre d'interviews valables selon le jour de référence, début 2020 et 2021

G 15



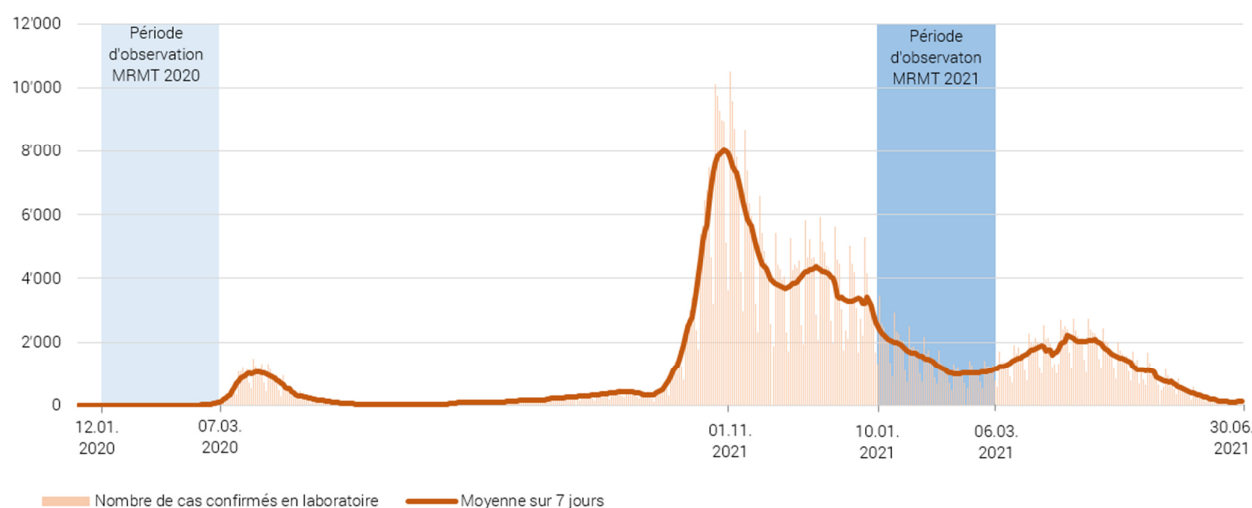
Source: OFS, ARE – Microrécollement mobilité et transports (MRMT), analyse expérimentale sans pondérations

©OFS 2021

Évolution de la pandémie de COVID-19 en Suisse et périodes d'observation de l'analyse spéciale MRMT

G16

Évolution jusqu'au 30 juin 2021



Remarque: nombre de cas de COVID-19 disponible à partir du 24.02.2020, des zéros ont été insérés pour les jours précédents; les chiffres comprennent également les cas au Liechtenstein

Sources: OFSP – COVID-19 en Suisse, évolution de l'épidémie; OFS, ARE – Microrécollement mobilité et transports (MRMT), analyse expérimentale sans pondérations

©OFS 2021