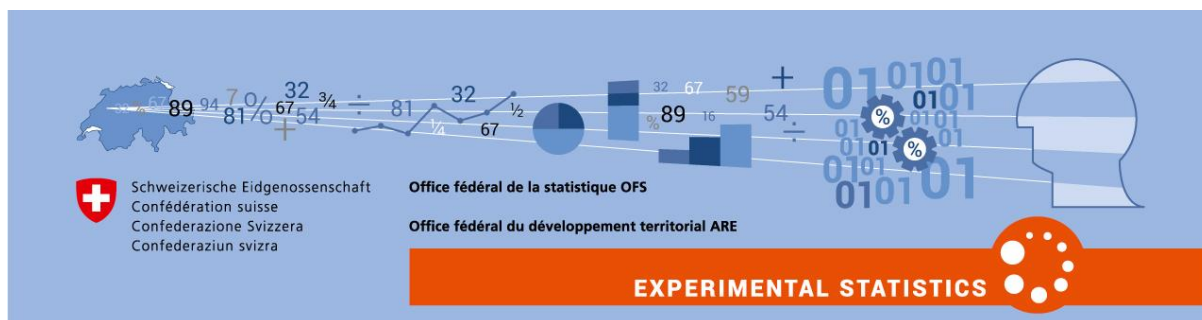




Communiqué de presse

Embargo: 26.10.2021, 8h30

11 Mobilité et transports

Statistiques expérimentales: analyse spéciale COVID-19 du microrecensement mobilité et transports

Impact du COVID-19 sur la mobilité ou comment les gens se sont déplacés une année après l'arrivée de la pandémie

Début 2021, soit une année environ après le début de la pandémie et à peu près au moment du deuxième semi-confinement, une personne a parcouru en moyenne près d'un tiers de kilomètres de moins que juste avant la première vague de coronavirus. Les distances couvertes ont ainsi enregistré une nette diminution dans les transports publics (–52%), mais un recul moins marqué dans le trafic individuel motorisé (–27%). Les trajets effectués à pied et à vélo n'ont guère changé. Ce sont là quelques résultats d'une analyse spéciale des données issues du microrecensement mobilité et transports (MRMT), réalisée conjointement par l'Office fédéral de la statistique (OFS) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE).

Comment la pandémie de COVID-19 a-t-elle modifié notre comportement en matière de mobilité? Pour répondre à cette question, l'OFS et l'ARE ont procédé à une analyse spéciale des données issues du microrecensement mobilité et transports, une vaste enquête menée auprès de milliers de personnes. Les résultats de cette analyse viennent compléter et préciser les analyses qui existent déjà sur la mobilité, comme celles réalisées à l'aide des données de position de téléphones portables. Compte tenu des données disponibles (lire à ce sujet la fin de ce communiqué), la période d'observation se limite à huit semaines durant la pandémie et s'étend du 10 janvier au 6 mars 2021. Elle correspond donc à peu de chose près au deuxième semi-confinement. Les données ont été comparées avec celles de la même période de l'année précédente, alors que la pandémie de COVID-19 n'avait encore guère eu d'impact sur la mobilité en Suisse.

Taux de mobilité et distances en baisse

Pendant une journée moyenne du début de 2021, 18% des personnes interrogées de plus de 6 ans sont restées chez elles. La part des personnes non mobiles était donc de 6 points de pourcentage supérieure à celle observée durant la même période en 2020 (12%), soit au cours des semaines qui ont précédé le début effectif de la pandémie. Sur les personnes qui ne sont pas sorties de chez elles au début de 2021, 10% ont motivé ce comportement par la pandémie de COVID-19. Par ailleurs, 8% ont indiqué la pandémie et d'autres motifs.

Les personnes interrogées début 2021 ont parcouru en moyenne 21,8 km par jour, seuls les trajets en Suisse étant toutefois pris en compte. La distance journalière moyenne par personne était donc de 9,8 km ou de 31% inférieure à celle parcourue au cours de la même période de l'année précédente.

(31,6 km). C'est surtout chez les 18 à 24 ans que les distances journalières ont accusé une forte baisse, diminuant de 17,0 km (-39%). Ce recul s'explique sans doute notamment par la fermeture des installations de loisirs et l'obligation de suivre l'enseignement à distance.

Baisse de moitié des distances parcourues en transports publics

Les véhicules et les arrêts des transports publics engendrant parfois une forte concentration de personnes dans un espace réduit, ces moyens de transport ont fait l'objet d'une attention particulière depuis le commencement de la pandémie. Il n'est donc pas surprenant d'observer une forte baisse des distances parcourues avec les transports publics routiers et ferroviaires. Affichant une moyenne de 3,6 km par personne et par jour, ces distances équivalaient début 2021 à peine à la moitié (-52%) de la moyenne enregistrée au début de 2020 (7,5 km). En comparaison, les distances franchies en transports individuels motorisés (voitures et motos) ont accusé une baisse nettement moins marquée (-27%), bien que celle-ci présente également des proportions exceptionnelles sur le long terme. Durant la période considérée, une voiture de tourisme transportait en moyenne 1,46 personne, contre 1,52 une année plus tôt.

Si les distances parcourues en transports publics et en transports individuels motorisés ont diminué au début de 2021, les déplacements à pied et à vélo n'ont pas enregistré de changement significatif par rapport à l'année précédente. La part de ces deux moyens de locomotion dans l'ensemble du trafic s'est donc accrue.

Les loisirs restent le principal motif de déplacement

Représentant 38% des distances parcourues, les loisirs restent de loin le principal motif de déplacement durant la période étudiée au cours de la pandémie. Ce constat reste valable même si les distances parcourues pour les loisirs ont accusé une baisse tendancielle plus forte (-34%) que celles franchies pour se rendre au travail (-29%), qui constituent le second motif de déplacement.

Parmi les déplacements pour les loisirs, les activités non sportives de plein air – qui incluent en particulier les promenades – ont gagné en importance durant la pandémie: les distances parcourues dans ce domaine se sont accrues de plus de moitié, alors qu'elles ont diminué de manière significative ou ont du moins eu tendance à baisser pour la plupart des autres activités de loisirs. Il est par ailleurs frappant de constater que les trajets effectués pour les achats n'ont pas été significativement plus courts début 2021 qu'avant la pandémie, malgré la fermeture des magasins de biens non essentiels et l'essor, très médiatisé, des achats en ligne.

L'obligation de télétravail s'avère efficace

Une obligation partielle de télétravail est entrée en vigueur en Suisse à mi-janvier 2021. La part des actifs occupés à même d'effectuer une partie au moins de leur travail à domicile a dès lors atteint 50% début 2021, soit un pourcentage sensiblement plus élevé qu'une année plus tôt (38%). De plus, les trajets quotidiens pour se rendre au travail ont diminué de moitié chez les personnes ayant la possibilité de travailler chez elles, passant de 18,3 km début 2020 à 9,5 km début 2021. Les trajets effectués par les autres actifs occupés pour se rendre au travail n'ont pas enregistré de recul significatif.

Source des données et remarques concernant l'interprétation des résultats

Les données présentées dans ce communiqué de presse de même que dans les publications et les tableaux qui l'accompagnent proviennent du microrecensement mobilité et transports (MRMT), une vaste enquête sur le comportement en matière de mobilité que l'Office fédéral de la statistique (OFS) mène en collaboration avec l'Office fédéral du développement territorial (ARE). Réalisé en principe tous les cinq ans, le MRMT comprend des interviews téléphoniques répartis sur toute l'année. La dernière enquête devait avoir lieu en 2020, mais a dû être interrompue en mars déjà en raison de la pandémie de COVID-19. L'ensemble de l'enquête a été repoussé d'une année à 2021. Par conséquent, des données couvrant un laps de temps de quelques semaines sont exceptionnellement disponibles pour deux années consécutives, soit pour la période qui a précédé immédiatement le début de la pandémie et pour la même période pendant la pandémie. L'OFS et l'ARE ont décidé de comparer ces deux jeux de données dans le cadre d'une analyse spéciale afin de mieux connaître l'influence de la pandémie sur le comportement de la population en matière de mobilité. Les analyses des données du MRMT pour l'ensemble de l'année 2021 devraient être publiées au printemps 2023.

En raison des circonstances particulières de l'enquête, l'analyse spéciale présentée ici ne répond pas aux normes de qualité qui régissent habituellement les statistiques fédérales. 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. Le taux de participation s'est par conséquent avéré inférieur (37% début 2020 et 40% début 2021) au taux habituel du MRMT (53% en 2015). Les deux échantillons présentaient néanmoins une taille suffisante (6900 personnes en 2020 et 6800 en 2021) pour procéder à la présente analyse. Par ailleurs, l'impossibilité de relancer les personnes absentes (associée à d'autres raisons) n'a pas permis d'optimiser la qualité des données à l'aide de pondérations. Les résultats, intervalles de confiance compris, ne sont donc pas entièrement représentatifs de l'ensemble de la population suisse et il n'est pas recommandé de les comparer avec les données issues des analyses d'un MRMT habituel.

Afin d'évaluer la précision statistique des résultats, un intervalle de confiance de 95% a été établi pour chaque valeur obtenue. Les écarts entre 2020 et 2021 de même qu'entre les valeurs d'une variable sont considérés comme significatifs lorsque les intervalles de confiance des valeurs comparées ne se recoupent pas. À l'inverse, les écarts sont considérés comme non significatifs en cas de recoupement de ces intervalles de confiance. Les calculs se fondant sur une formule simplifiée, il n'est pas certain que cette supposition soit toujours correcte.

Soulignons également que les semaines étudiées au début de 2021, en période de pandémie, se distinguaient par certaines particularités tant pour ce qui est de la situation épidémiologique que des restrictions imposées à la vie publique (deuxième semi-confinement), de sorte que les résultats de la présente analyse ne valent en aucun cas pour tout le laps de temps qui s'est écoulé depuis le début de la pandémie. Durant la période considérée, la fermeture des restaurants, des magasins de biens essentiels (du 18 janvier au 28 février 2021), des installations de loisirs et de sport ainsi que des lieux culturels a eu un impact particulier sur la mobilité, tout comme l'obligation de l'enseignement à distance dans les hautes écoles et l'obligation partielle de travail à domicile (à partir du 18 janvier 2021).

Renseignements

Jean-Luc Muralti, OFS, section Mobilité, tél.: +41 58 463 67 10, e-mail: mobilita@bfs.admin.ch

Service des médias OFS, tél.: +41 58 463 60 13, e-mail: media@bfs.admin.ch

Antonin Danalet, ARE, section Bases, tél.: +41 58 467 44 92, e-mail: befragung@are.admin.ch

Nouvelles parutions

«Impact de la pandémie de COVID-19 sur le comportement en matière de mobilité»

<https://www.experimental.bfs.admin.ch/expstat/fr/home/methodes-innovation/mrmt.html>

Offre en ligne

Autres informations et publications: www.bfs.admin.ch/news/fr/2021-0687

La statistique compte pour vous: www.la-statistique-compte.ch

Abonnement aux NewsMails de l'OFS: www.news-stat.admin.ch

Le site de l'OFS: www.statistique.ch

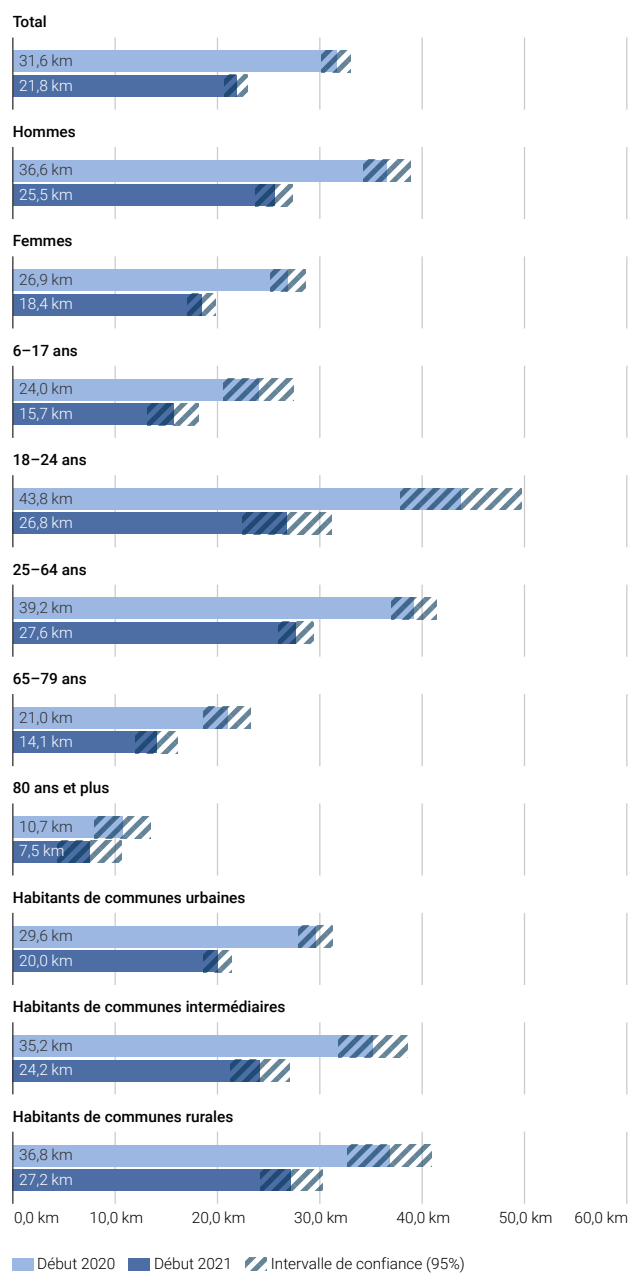
Accès aux résultats

Ce communiqué est conforme aux principes du Code de bonnes pratiques de la statistique européenne. Ce dernier définit les bases qui assurent l'indépendance, l'intégrité et la responsabilité des services statistiques nationaux et communautaires. Les accès privilégiés sont contrôlés et placés sous embargo.

Aucun accès privilégié n'a été accordé pour ce communiqué.

Distance journalière moyenne par personne selon les groupes de population, début 2020 et 2021¹

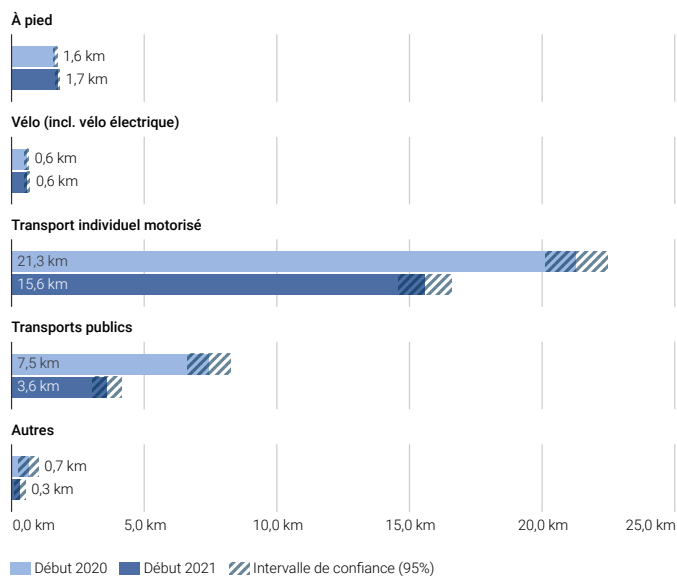
En Suisse



¹ 12.1.–7.3. 2020 et 10.1.–6.3. 2021

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

En Suisse



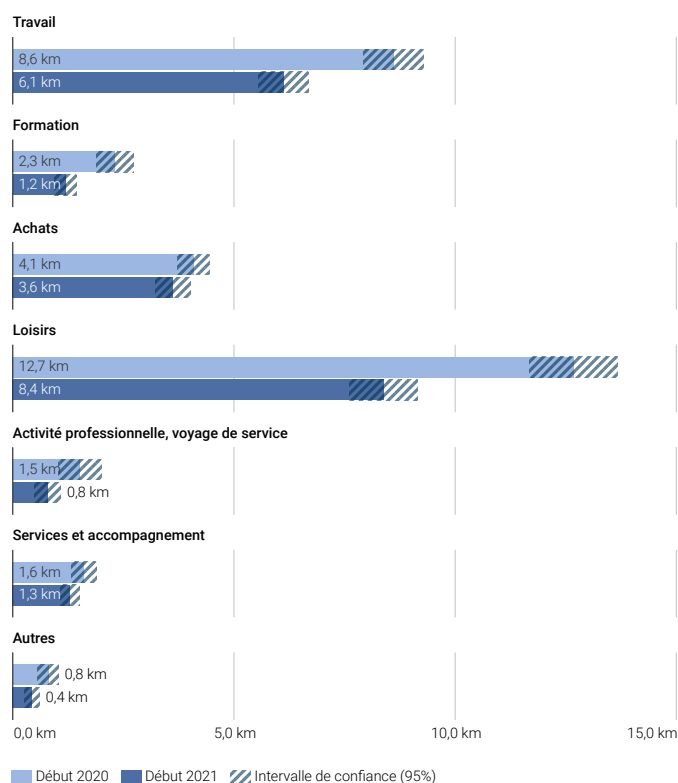
¹ 12.1.-7.3. 2020 et 10.1.-6.3. 2021

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

© OFS 2021

Distance journalière moyenne par personne selon le motif de déplacement, début 2020 et 2021¹

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