

Mobilité en Suisse

Résultats du microrecensement sur le comportement en matière de transport en 2000 Résumé

La population suisse est mobile

90 % des personnes domiciliées en Suisse se déplacent au moins une fois par jour. La distance moyenne parcourue quotidiennement en Suisse par les personnes âgées de 6 ans et plus qui ont été interrogées est de 37 km, durant 85 minutes, au cours de 3.6 déplacements.

Si l'on prend également en considération les voyages à l'étranger, l'intensité journalière des déplacements augmente de près de 30 %. Cela signifie que la population suisse parcourt chaque jour au total 340 millions de kilomètres – déplacements à pied compris. Cela correspond à 8500 fois le tour de la terre – dont on sait que la circonférence est de 40'000 km environ.

Si l'on extrapole ces valeurs pour obtenir des distances annuelles, une personne domiciliée en Suisse parcourt, tous moyens de transports confondus, près de 17'400 km, dont près de 4'000 à l'étranger. La voiture vient largement en tête de ce kilométrage, avec près de 10'000 km, suivie de l'avion (2'600 km) et du rail (2'100 km). Tous les autres moyens de transport présentent des valeurs annuelles nettement inférieures à 1'000 km. On relèvera tout de même que les distances annuelles parcourues à pied s'élèvent à 630 km, celles à bicyclette à 350 km.

Ces valeurs moyennes peuvent être ventilées en fonction des jours de la semaine, de la disponibilité d'un véhicule, du sexe, de la profession, de l'âge ou du domicile. On peut obtenir ainsi une image détaillée des besoins de mobilité des différents groupes de la population.

Distance moyenne par personne et par an selon le moyen de transport

Moyen de transport	km en Suisse	km à l'étranger
Marche	626	8
Bicyclette	346	3
Cyclomoteur/motocycle léger	77	0
Motocycle (conducteur)	172	27
Motocycle (passager)	53	6
Voiture (conducteur)	6'523	393
Voiture (passager)	2'616	358
Train	1'848	237
Car postal	72	0
Bus	355	30
Tram	137	0
Autocar	180	123
Avion	110	2'523
Autres moyens de transport (par ex. taxi, camion, bateau, funiculaire)	474	117
Total	13'590	3'826

Intensité journalière des déplacements en Suisse en 2000

Indicateurs de mobilité par personne et par jour									
Jour de la semaine	Distance journalière moyenne (km)		Durée moyenne (Min.)		Nombre moyen de déplacements		Nombre moyen d'étapes		Mobi-lité
	Sans étranger	Avec étranger	Sans étranger	Avec étranger	Sans étranger	Avec étranger	Sans étranger	Avec étranger	
Moyenne de tous les jours	37.1	47.6	84.5	88.8	3.6	3.6	4.9	5.0	90%

Informations complémentaires dans le rapport final: chapitre 3 (cf. www.are.admin.ch)

Moyens de transport: le trafic non motorisé et la voiture en tête

Selon les paramètres de référence, le moyen de transport préféré est tantôt la voiture, tantôt le trafic non motorisé. La voiture vient en tête si l'on s'en réfère aux distances parcourues. Par contre, ces résultats sont différents si l'on considère le nombre d'étapes parcourues ou le temps utilisé pour se déplacer chaque jour: on parcourt à pied et en bicyclette 46 % des étapes (contre 42 % en trafic individuel motorisé (TIM) et on consacre en transports non motorisés 40 % du temps de déplacement (TIM 44 %). Le trafic dit lent (trafic non motorisé) représente ainsi une part importante des déplacements.

Si la politique des transports de la Confédération a, jusqu'à présent, été principalement axée sur le trafic individuel motorisé et les transports publics, il devrait être possible, grâce à de nouvelles mesures, d'augmenter encore considérablement la proportion de déplacements à pied et en bicyclette. On observe en effet que plus d'un tiers des trajets en voiture font moins de trois kilomètres et même qu'un déplacement sur huit fait moins d'1 km.

Le trafic non motorisé joue un rôle important pour l'accès aux autres moyens de transport. Bien qu'un seul moyen de transport soit utilisé pour 80 % des déplacements, la marche est fréquemment combinée à la voiture (dans 10 % de tous les déplacements) et aux transports publics (dans 9 % des cas). Les personnes mobiles sont donc tributaires d'interfaces très bien conçues.

Plus des deux tiers de tous les déplacements pour la formation sont parcourus à pied ou en bicyclette. Le trafic non motorisé représente également une part importante des déplacements pour les achats et les loisirs.

Répartition modale

Moyen de transport	Répartition modale en %		
	Distance journalière (km)	Temps de déplacement (Min.)	Nombre d'étapes
Marche	4.6%	34.3%	40.1%
Bicyclette	2.5%	5.6%	6.0%
Trafic non motorisé	7.2%	39.8%	46.1%
Cyclomoteur	0.3%	0.4%	0.7%
Motocycle	1.9%	1.4%	1.5%
Voiture (conducteur)	48.0%	30.5%	30.2%
Voiture (passager)	19.3%	11.2%	9.3%
TIM	69.5%	43.6%	41.6%
Train	13.6%	5.8%	3.3%
Car postal	0.5%	0.5%	0.4%
Tram/bus	3.6%	5.2%	6.6%
TP	17.7%	11.4%	10.3%
Autres ¹⁾	5.6%	5.2%	2.0%
Total	100%	100%	100%

¹⁾ poids lourd, bateau, avion, diverses remontées mécaniques, ...

Motifs des déplacements: proportion des étapes à pied et en bicyclette par rapport au total des étapes journalières en %

Motif	Marche	Bicyclette	Total
Travail	33%	6%	39%
Formation	55%	13%	68%
Achats	45%	6%	51%
Affaires, service professionnel	23%	3%	26%
Services et accompagnement	24%	2%	26%
Loisirs	42%	6%	48%
Tous les motifs	40%	6%	46%

Informations complémentaires dans le rapport final: chapitre 4

Motorisation élevée - taux d'occupation bas

Les quatre cinquièmes de tous les ménages disposent d'au moins une voiture de tourisme et un tiers en possède plus d'une. Cependant, le nombre de ménages sans voiture est élevé. 47 % des ménages d'une personne ou près de 30 % des ménages citadins ne possèdent pas de voiture.

Malgré un degré de motorisation très élevé – on compte 117 voitures pour 100 ménages – le taux d'occupation des véhicules reste très bas. Il n'y a qu'une seule occupant pour plus de 90 % des trajets en voiture. Tous motifs de déplacement confondus, le taux d'occupation moyen est de 1.6 personnes.

Taux d'occupation moyen par voiture

Tous les motifs	1.59
Travail	1.14
Formation	1.14
Achats	1.69
Affaires	1.26
Déplacement professionnel	1.29
Loisirs	1.92
Rendre service	2.18
Accompagnement	2.27

Ménages en possession de voitures de tourisme

Nombre de voitures dans le ménage	Total pour la Suisse	Ménages d'une personne	Ménages de 5 personnes et plus	Ménages dans les centres urbaines	Ménages dans les communes d'agglomération	Ménages à la campagne
Aucune	19.9%	46.6%	4.2%	29.2%	13.9%	13.1%
1 ou plus	80.1%	53.4%	95.8%	70.8%	86.1%	86.9%
1 voiture	50.2%					
2 voiture	24.4%					
3 et plus	5.4%					

Le nombre de bicyclettes par ménage continue d'augmenter. Aujourd'hui, 64 % des femmes et 74 % des hommes disposent en permanence d'une bicyclette. On notera que la proportion de ménages sans bicyclette est faible en Suisse orientale (19.9 %), soit la moitié du taux relevé dans la région lémanique (39.9 %) ou au Tessin (42.8 %). Ces disparités sont en partie dues aux circonstances différentes, à la structure du milieu bâti et à la topographie, mais aussi aux priorités fixées en matière de politique des transports.

Disponibilité de bicyclettes

	Toujours à disposition	Partielle	Aucune	Aucune indication
Hommes	73.6%	2.7%	23.6%	0.1%
Femmes	64.1%	2.6%	33.2%	0.1%

Les abonnements de transports publics sont beaucoup moins répandus. 52 % de la population n'en a pas (personnes de plus de 16 ans). Les différences entre les régions du pays sont frappantes. 36 % des Suisses alémaniques disposent d'un abonnement demi-tarif ; or ce n'est de loin ni le cas des Romands (19 %) ni des Tessinois (15 %).

Différences relatives à la possession d'abonnements (personnes de plus de 6 ans)

	D-CH	F-CH	I-CH	Total
AG	5.6%	5.5%	3.6%	5.5%
Demi tarif	35.7%	18.5%	15.3%	30.8%

Informations supplémentaires dans le rapport final: chapitre 2

Les déplacements pour les loisirs sont prédominants

L'importance des motifs de déplacement est caractérisée par le nombre de déplacements, la distance et le temps utilisé à se déplacer en une journée. Si l'on considère l'ensemble de la semaine, les loisirs motivent 40 % de tous les déplacements. Ils représentent 44 % de la distance journalière et 49 % de la durée du déplacement journalier. Le dimanche, 78 % de tous les déplacements sont effectués pour les loisirs. Cependant, le trafic de loisirs domine la mobilité journalière les autres jours également. Les jours ouvrables, les déplacements pour le travail et la formation occupent la deuxième place seulement et le samedi, ce sont les trajets pour les achats.

La différenciation des déplacements pour les loisirs montre qu'aller au restaurant, sortir sans faire de sport, pour se promener par exemple, ou rendre visite à la famille ou à des amis et connaissances sont les principales activités de loisirs.

Les déplacements pour les loisirs sont plus longs que ceux effectués pour un autre motif, notamment le week-end. On ne constate pas de grande différence entre les hommes et les femmes concernant les distances parcourues. Les déplacements des jeunes de moins de 18 ans et des personnes de plus de 65 ans sont plus courts tandis que la génération intermédiaire a plutôt tendance à faire de plus longs trajets. On observe les pourcentages les plus élevés de déplacements pour les loisirs chez les petits ménages, les catégories de revenu modestes et les personnes de plus de 65 ans.

Caractéristiques des déplacements pour les loisirs

Déplacements pour les loisirs	Tous les jours	Lu à ven	Sam	Dim
En % de tous les déplacements	39.5%	33%	53%	78%
En % de la distance journalière	43.9%	34%	61%	76%
En % de la durée de déplacement	48.9%	39%	64%	81%

Activités de loisirs

Visites (famille, connaissances)	18%
Activités extérieures non sportives	20%
Sport	10%
Culture, installations de loisirs	11%
Gastronomie	22%
Travail non rémunéré	9%
Achats pour les loisirs	4%
plusieurs activités	5%
Divers	2%
Total	100%

Mobilité par personne et par jour

Motif de déplacement	Nombre d'étapes		Distance journalière		Durée de déplacement	
Travail	0.8	23.3%	8.8 km	23.7%	16 Min.	18.9%
Formation	0.3	8.4%	1.6 km	4.3%	5.1 Min.	6.0%
Achats	0.7	19.1%	4.0 km	10.8%	10.7 Min.	12.7%
Loisirs	1.4	39.5%	16.3 km	43.9%	41.3 Min.	48.9%
Services et accompagnement	0.1	4.8%	1.7 km	4.6%	2.9 Min.	3.4%
Affaires, service professionnel	0.1	3.8%	3 km	8.1%	4.9 Min.	5.8%
Indéterminé	0.1	1.0%	1.7 km	4.6%	3.6 Min.	4.3%
Total	3.6	100 %	37.1 km	100 %	84.5 Min.	100 %

Informations complémentaires dans le rapport final: chapitre 5

Comportement en matière de transports: importantes différences régionales

Le degré d'utilisation des différents moyens de transport diffère fortement selon les régions du pays, la ville ou la campagne.

En Suisse alémanique, le recours aux moyens de transports non motorisés (TNM) est plus élevé qu'en Suisse romande et en Suisse italienne. Au Tessin, la proportion des transports individuels motorisés (TIM) est particulièrement élevée alors que celle des transports publics (TP) est nettement plus basse que dans les autres régions du pays.

Dans les centres villes, les pourcentages en transports non motorisés et en transports publics sont beaucoup plus élevés que dans les communes formant la ceinture des agglomérations et dans les régions rurales de Suisse.

Répartition modale dans les régions du pays (en % des étapes)

Région du pays	TIM	TP	TNM	Autres
Suisse alémanique	38.6%	10.7%	48.8%	1.9%
Suisse romande	49.9%	10.0%	38.0%	2.1%
Suisse italienne	56.0%	5.7%	36.5%	1.9%
Total en Suisse	41.6%	10.3%	46.1%	2.0%

Répartition modale centre-ville, agglomération, campagne (en % des étapes)

	TIM	TP	TNM	Autres
Centre ville	33.9%	13.8%	50.8%	1.5%
Agglomération	44.8%	10.3%	42.9%	2.0%
Campagne	48.4%	5.9%	43.1%	2.5%

Le canton du Tessin présente le pourcentage le plus élevé de TIM, suivi de la région lémanique et de la Suisse orientale tandis que la région de Zurich a le taux le plus bas. Par contre, la part des transports publics et des transports non motorisés y est la plus élevée.

Choix du moyen de transport dans les grandes régions (en % des étapes)

Grande région	TIM	TP	TNM	Autres
Région lémanique	48.0%	10.3%	39.3%	2.3%
Espace Mittelland	42.8%	9.8%	45.5%	1.9%
Nord-ouest de la Suisse	38.1%	10.8%	49.7%	1.4%
Zurich	33.4%	15.2%	50.1%	1.4%
Suisse orientale	43.2%	6.8%	47.4%	2.6%
Suisse centrale	41.6%	8.5%	47.5%	2.5%
Tessin	56.0%	5.8%	36.3%	2.0%

Il est également intéressant de comparer les moyens de transport utilisés dans les cinq grandes agglomérations et dans les autres villes (moyennes et petites agglomérations). Les habitants des grandes agglomérations marchent (maximum à Berne: 47.2 % de toutes les étapes) ou utilisent leur voiture (maximum à Lausanne: 47,7 %). A Zurich, les transports publics occupent la part la plus élevée (16,4 %) tandis que la bicyclette est très appréciée à Bâle (8.5 %).

Répartition modale dans les agglomérations (en % des étapes)

	Grandes agglomérations						Agglomérations moyennes (> 50'000 hab.)	Petites agglomérations (< 50'000 hab.)
	Zurich	Bâle	Genève	Berne	Lausanne	Total		
TIM	31.8%	28.2%	45.4%	28.7%	47.7%	34.7%	39.8%	48.6%
TP	16.4%	15.7%	12.1%	16.2%	11.6%	15.0%	10.5%	6.9%
Marche	46.1%	46.5%	37.9%	47.2%	36.2%	43.9%	41.4%	35.3%
Bicyclette	4.4%	8.5%	3.3%	5.9%	1.4%	4.8%	6.3%	7.5%
Autres	1.3%	1.1%	1.3%	2.0%	3.0%	1.6%	2.0%	1.6%

Informations complémentaires dans le rapport final: chapitre 7

Croissance du trafic de 30 % depuis 1984

De 1983 à 1999, les prestations kilométriques annuelles moyennes de chaque voiture ont diminué de 1'143 km ou 8 % mais, durant la même période, le nombre de véhicules a fortement augmenté, compensant ainsi très largement le recul des prestations kilométriques spécifiques par véhicule.

Prestations kilométriques de chaque voiture

1983	13'990 km
1988	13'788 km
1993	12'956 km
1999	12'847 km

Depuis 1984, la population suisse se déplace plus loin et plus longtemps. Comme la durée des déplacements a augmenté plus fortement que la distance parcourue, il est à présumer que la vitesse de déplacement n'a pas progressé malgré l'amélioration des infrastructures. Le degré de mobilité qui indique le pourcentage de la population qui se déplace un jour déterminé a légèrement augmenté.

Modification des indicateurs de la mobilité (1984 Index = 100)

Distance	129.6
Durée de déplacement	135.1
Degré de mobilité	107.8

Le choix du moyen de transport est resté en revanche étonnamment stable. Les variations sont de l'ordre d'un pour cent.

Choix du moyen de transport en 1984 et en 2000 (en % des distances journalières)

	1984	2000
TIM	68.4	69.4
TP	18.7	17.9
TNM	6.1	7.0
Autres	6.8	5.7

La proportion de déplacements pour les achats et surtout pour les activités professionnelles a diminué tandis que celle des loisirs a fortement augmenté. Le taux de trafic pendulaire (travail, formation) n'a quasiment pas varié durant cette période.

Proportion (en %) des motifs de déplacement au total des distances journalières en 1984 et en 2000 (personnes de 10 ans et plus)

	1984	2000
Travail, formation	29.6	28.5
Achats	12.2	10.9
Loisirs, services et accompagnement	40.5	47.9
Affaires, service professionnel	17.0	8.2
Indéterminé	0.7	4.6

Depuis 1984, la possession du permis de conduire a progressé. Si en 1984, moins de la moitié des femmes avaient le permis de conduire, 71 % le possèdent aujourd'hui pour 89 % d'hommes. Par contre, le nombre de ménages sans voiture a baissé d'un tiers à un cinquième. Inversement, de plus en plus de ménages disposent de plusieurs voitures.

Permis de conduire et possession de voitures

	1984	2000
Permis de conduire femmes	42%	71%
Permis de conduire hommes	67%	89%
Ménages sans voiture	31%	20%
Ménages avec 2 voitures et plus	17%	30%

Informations complémentaires dans le rapport final: chapitre 9

37% de la population a pris l'avion l'année dernière

Le microrecensement 2000 donne pour la première fois des renseignements sur les voyages en avion et les longs voyages. Il indique, outre la fréquence, le motif et la destination de tels voyages, la compagnie aérienne, l'itinéraire (par ex. les escales), l'aéroport de départ en Suisse et le moyen de transport utilisé pour se rendre à l'aéroport. Les chiffres font référence à la situation qui prévalait avant la crise de Swissair.

Chaque personne domiciliée en Suisse prend en moyenne l'avion un peu moins d'une fois par année (0,87 voyage par habitant et par an). Cette moyenne est calculée sur la base des 36 % de la population qui ont fait au moins un voyage en avion au cours des douze mois précédant l'enquête et des 64 % de la population qui n'ont pas voyagé en avion durant cette année-là. On a appris également que 16 % de la population suisse n'avait encore jamais pris l'avion.

90 % des voyages en avion sont effectués à des fins privées et essentiellement pendant les vacances. Cependant, il est à supposer que le pourcentage de voyages d'affaires est quelque peu sous-estimé dans l'enquête du fait que les habitués des voyages d'affaires en avion ont répondu au questionnaire détaillé en ne mentionnant que leur dernier voyage en avion.

Les pays de l'Europe de l'ouest constituent la destination principale des voyages en avion (51 %), ce qui montre les possibilités de transfert modal que pourraient offrir les liaisons ferroviaires à très grande vitesse. La deuxième destination est l'Amérique du Nord (12 % des destinations de voyage).

Pour la plupart, les personnes prennent le train pour se rendre à l'aéroport (41 %) ou se font conduire en voiture (38 %). Le taux d'utilisation des transports publics pour se rendre à l'aéroport est extrêmement élevé par rapport aux autres motifs de déplacement.

Voyages en avion ces douze derniers mois

	Nombre de vols				
	Aucun	1	2	3	4+
Sexe					
Hommes	62%	22%	6%	3%	6%
Femmes	63%	23%	7%	2%	3%
Age					
Moins de 17 ans	72%	21%	4%	1%	1%
18-25 ans	52%	29%	11%	4%	3%
26-65 ans	58%	24%	8%	3%	6%
66 ans et +	80%	12%	3%	1%	1%
Revenu du ménage					
< 4000 Fr.	78%	15%	4%	1%	1%
4-8000 Fr.	66%	23%	6%	2%	3%
8-12000 Fr.	49%	29%	11%	4%	7%
12000 Fr. et +	32%	26%	13%	7%	21%

Motif du voyage en avion

Voyages privés			90 %
Vacances	dont: forfait	46%	
	pas de forfait	53%	
	Sans lien avec les vacances	5%	
Voyages d'affaires			10%
Voyages en avion au total			100%

Destination principale du dernier voyage en avion

Destination du vol	
Intérieur	2%
Europe de l'ouest, Scandinavie	51%
Europe de l'est, sud-est de l'Europe et CEI	10%
Afrique et Proche Orient	11%
Asie	8%
Amérique du Nord	12%
Australie, Caraïbes, Amérique du Sud	7%
Total	100%

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

Train	41.1%
Voiture (conducteur)	9.5%
Voiture (passager)	38.3%
Taxi	5.3%
Bus	3.1%
Autres	2.7%

Informations complémentaires dans le rapport final: chapitre 8

Agenda politique: transports d'agglomération et de loisirs

Le microrecensement donne de nombreuses informations sur l'opinion de la population en matière de politique des transports. L'analyse des réponses aux questions posées se met en évidence:

- l'appréciation positive du réseau routier existant,
- l'avis favorable à l'encouragement des transports publics et
- le refus manifeste de nouvelles taxes routières.

En ce qui concerne l'aménagement du réseau routier suisse, la satisfaction exprimée lors de l'enquête de 1994 a été confirmée. Cependant, le degré de satisfaction a légèrement diminué et la propension à accepter la réalisation de grands chantiers augmenté. De même, l'avis favorable aux transports publics a été confirmé: plus de 80 % des personnes interrogées préconisent un traitement préférentiel. En même temps, la population estime que les TP doivent devenir meilleur marché. Ces deux réponses ne sont pas contradictoires, mais représentent un mandat délicat dans le cadre des discussions sur le service public.

Le microrecensement confirme la nécessité d'axer la future politique des transports sur trois axes principaux, à savoir les transports dans les agglomérations, la mobilité de loisirs et l'encouragement du trafic non motorisé (trafic dit lent). Pour les transports d'agglomération, il s'agira de trouver et mettre en œuvre des solutions de financement pour engager les investissements qui s'imposent. En matière de mobilité de loisirs, il importera de favoriser les solutions de rechange attractives par rapport au trafic individuel motorisé. Le fait que la population se montre ouverte à de nouvelles solutions, mais s'oppose à une augmentation des charges financières ne fait que renforcer le défi à relever.

Une politique durable des transports ne peut pas opposer les moyens de transport les uns aux autres. Il est donc indispensable que la politique globale des transports garantisse la mobilité de notre société et, en même temps, réduise les atteintes occasionnées par celle-ci aux générations actuelles et futures, conformément à la stratégie du DETEC.

Il importera donc d'accorder un soin tout particulier aux différentes demandes de mobilité dans la société civile et de prendre des mesures politiques adaptées. Le microrecensement fournit à cet égard une précieuse base de travail.

Appréciation des mesures (Pourcentage des réponses: tout à fait juste / assez juste)

	Disponibilité d'une voiture		Total CH
	oui	non	
Appel à la responsabilité de chacun	74%	72%	73%
Promotion des TP	86%	87%	87%
Durcissement des normes techniques	69%	73%	71%
Augmentation du prix de l'essence	22%	29%	25%

Il faut accorder un traitement préférentiel aux transports publics

	Ville	Campagne	Suisse
Tout à fait d'accord	56%	47%	54%
Assez d'accord	25%	31%	27%
Assez peu d'accord	9%	12%	10%
Pas du tout d'accord	4%	5%	5%
Pas d'indication	4%	5%	5%

La Suisse dispose aujourd'hui d'un réseau routier très bien structuré

	D-CH	F-CH	I-CH	CH
Tout à fait d'accord	62%	40%	37%	56%
Assez d'accord	28%	45%	49%	33%
Assez peu d'accord	6%	9%	8%	7%
Pas du tout d'accord	2%	4%	1%	2%
Pas d'indication	3%	3%	4%	3%

Informations complémentaires dans le rapport final: chapitre 10

Une bonne politique a besoin de bases solides

Le boom des transports confronte les responsables politiques à une multitude de tâches nouvelles exigeant de bonnes bases de décision. Le comportement en matière de transport présente de multiples facettes. Le microrecensement sur les transports a pour objectif l'étude de ces divers aspects dans leurs multiples interactions.

Principales utilisations des résultats du microrecensement 2000

- Informations statistiques et indicateurs du comportement de la population en matière de transports (la mobilité des différents groupes de la population, dans les grandes régions, les jours de la semaine, les buts des trajets)
- Base pour l'aménagement du territoire et la planification des transports aux échelons national, cantonal et régional (planification sectorielle et directrice, conceptions régionales des transports)
- Indicateurs de la mobilité en vue du développement des transports (servant de bases de prévisions et de scénarios sur la mobilité)
- Données de base pour l'analyse des facteurs d'incidence majeurs sur le comportement en matière de transports
- Données pour assurer le suivi systématique et vérifier les effets des mesures prises dans le cadre de la politique des transports
- Intrants pour créer des modèles de simulation des flux de trafic

Le microrecensement 2000 a été effectué selon la technique des entretiens téléphoniques par un institut spécialisé dans les enquêtes. Il a permis de saisir les données recueillies auprès de 27'918 ménages et 29'407 personnes de référence de 6 ans et plus.

Les résultats obtenus pour l'ensemble de la Suisse et ses grandes régions ne peuvent pas être désagrégés à volonté selon les cantons ou les régions. Aussi dix cantons ou régions ont-ils confié à des tiers le mandat de densifier l'échantillon pour leur territoire afin de procéder à des évaluations complémentaires plus précises.

Le **rapport final** du microrecensement 2000 sur le comportement en matière de transports est paru sous le titre «Mobilité en Suisse» en mars 2002 en français et en allemand. On peut d'ores et déjà le télécharger sur le site: www.are.admin.ch.

- Disponible à l'adresse suivante: OFCL, OCFIM 3003 Berne, No de commande: 812.010.d (en allemand) ou 812.010.f (en français).

Pour compléter le rapport final, un **rapport détaillé** fournit des indications sur l'enquête et sur l'exactitude et la fiabilité statistiques des différentes données chiffrées. Sont en outre reproduites les données exactes auxquelles font référence les illustrations, les tableaux ainsi que les chiffres figurant dans le rapport.

- Disponible à l'adresse: www.are.admin.ch

Un recueil de **tableaux** à double entrée, disponible sous forme électronique, présente les conclusions essentielles de l'enquête.

- Disponible à l'adresse: www.are.admin.ch

Les **cantons et les régions** ayant participé à l'enquête pourront exploiter les données qui concernent leur propre territoire et publier leurs résultats.

Les données de ce microrecensement ouvrent la voie à d'autres analyses plus approfondies. Aussi ce **fichier de données** sera-t-il accessible – avec toutes les garanties exigées pour la protection des données - aux services de recherche tant privés que publics.

- A commander à l'adresse suivante: Office fédéral du développement territorial (ARE), 3003 Berne, Tél. 031 322 58 29, E-mail: walter.zuest@are.admin.ch

Renseignements sur le microrecensement 2000 auprès de:

- Ulrich Seewer, Office fédéral du développement territorial, 3003 Berne, Tél. 031 322 55 66, Fax 031 322 78 06, E-mail: Ulrich.Seewer@are.admin.ch
- Roger Evéquoz, Office fédéral de la statistique, 2010 Neuchâtel, Tél. 032 713 63 97, Fax 032 713 69 81, E-mail: Roger.Evequoz@bfs.admin.ch