

Résultats du microrecensement 2010 sur le comportement de la population fribourgeoise en matière de transports



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Service de la mobilité SMO
Amt für Mobilität MobA



Impressum

Mandant

Service de la mobilité du Canton de Fribourg (SMo)

Commission d'accompagnement

Martin Tinguely, SMo

Michel Vonlanthen, SMo

Traitement des données, rédaction du rapport

Planidea SA, Canobbio

Davide Marconi

Simone Fontana

Francesco Wennubst

Paolo Micca

Haute école de Lucerne, section Économie

Martin Lutzenberger

Timo Ohnmacht

Philipp Wegelin

Helmut Schad

Jonas Frölicher

Traduction française

Irène Minder-Jeanneret

Source des données

Office fédéral de la statistique, Office fédéral du développement territorial: Microrecensement
Mobilité et transports 2010 (MRMT 2010)

Canobbio / Lucerne, décembre 2012

Table des matières

Impressum	2	4 Les moyens de transport	25
Table des matières	3	4.1. La répartition modale	25
L'essentiel en bref	4	4.2. L'utilisation de la voiture	27
1 Le microrecensement Mobilité et transports 2010	6	4.3. Les transports publics	31
1.1. Structure et objectifs du rapport	6	4.4. Les déplacements à pied et à vélo	34
1.2. Enquête sur les comportements en matière de transports	6	5 Les motifs de déplacement	36
1.3. Contenu de l'enquête ; modifications par rapport aux précédentes enquêtes	8	5.1. Les motifs dominants	36
1.4. L'échantillon et l'intervalle de confiance	9	5.2. Les déplacements pour le travail	38
1.5. Les destinataires du présent rapport et sa vocation	10	5.3. Les déplacements pour la formation	40
2 La possession et l'utilisation de véhicules et d'abonnements de transports publics	12	5.4. Les déplacements pour les achats	42
2.1. La possession de véhicules	12	5.5. Les déplacements pour les loisirs	44
2.2. La possession du permis de conduire et la disponibilité de places de stationnement	13	6 Les disparités spatiales de la mobilité	46
2.3. La possession d'abonnements des transports publics	15	6.1. Espace urbain, espace rural	46
3 L'intensité des déplacements	16	6.2. Comparaison générale entre les agglomérations suisses	49
3.1. Boucles, combinaisons de motifs de déplacement	16	6.3. Comparaison avec des cantons et des agglomérations assimilables (NE, VD, BE, LU)	51
3.2. Les indicateurs de mobilité	18	6.4. Le comportement en matière de transports dans les agglomérations politiques du canton de Fribourg	54
3.3. L'intensité des déplacements au fil de la journée	21	7 L'évolution des transports et les modifications du comportement	57
3.4. Longueur et durée des étapes et des déplacements	22	7.1. Les indicateurs de mobilité	57
		7.2. Le choix du moyen de transport	58
		7.3. Les instruments de la mobilité	60
		Glossaire	61
		Bibliographie	65

L'essentiel en bref

Les résultats du microrecensement Mobilité et transports constituent une base de décision politique essentielle dans les domaines des transports, du développement territorial, de l'énergie et de l'environnement. Ce document présente les résultats les plus significatifs et les plus intéressants à propos des agglomérations de Fribourg et de Bulle ainsi qu'à propos du canton dans son ensemble.

Près de 90% des ménages possèdent une voiture

(=> Chap. 2)

90% des ménages du canton de Fribourg possèdent au moins une voiture. Ce taux de motorisation dépasse la moyenne suisse, qui est de 80%. Dans les agglomérations de Fribourg et de Bulle, ce taux est respectivement de 83% et de 87%, soit inférieur à la moyenne cantonale, mais supérieur à la moyenne suisse. Par ailleurs, un vélo au moins est présent dans 68% des ménages.

39 kilomètres de déplacement par jour

(=> Chap. 3)

En moyenne, chaque personne de plus de six ans domiciliée dans le canton de Fribourg effectue 39 kilomètres par jour si on compte uniquement les déplacements en Suisse. Cette distance correspond à un temps de trajet de 80 minutes si on fait abstraction des attentes et des changements. On constate que les distances journalières parcourues par les hommes dépassent en moyenne de 13 kilomètres celles des femmes. Si la distance journalière de la population de l'agglomération fribourgeoise, à savoir 37 kilomètres, se situe dans la moyenne nationale, la population de l'agglomération bulloise ne parcourt en moyenne que 30,7 kilomètres par jour.

Le transport individuel motorisé, moyen de transport privilégié

(=> Chap. 4)

Les habitants du canton de Fribourg effectuent 73% des distances journalières en transport individuel motorisé (TIM), à savoir en voiture ou en motorcycle. Les transports publics (chemin de fer, car postal, bus, tram) absorbent 18% des distances journalières, ce qui place les Fribourgeois en dessous de la moyenne suisse (23%). 6% des

distances sont parcourues à pied ou à vélo dans le canton; si l'on considère non pas les distances parcourues, mais le temps de trajet, la part de ces deux moyens de transport augmente considérablement, puisqu'elle atteint 38%.

Les loisirs, principal générateur de déplacements

(=> Chap. 5)

En termes de distances parcourues, ce sont les loisirs qui génèrent le plus de trafic dans le canton de Fribourg, loin devant les autres motifs de déplacement. En moyenne, 36% des distances journalières sont générées par des activités de loisirs, soit 4% de moins qu'en moyenne suisse (40%). En deuxième position, on trouve le travail, qui représente 24% des distances parcourues dans le canton de Fribourg. Le recours à la voiture est de 68% dans le cadre des loisirs (moyenne suisse : 65%), et de 77% dans le cadre du travail (moyenne suisse : 65%).

Habiter au centre, c'est économiser des kilomètres

(=> Chap. 6)

La longueur des distances journalières parcourues ne dépend pas seulement du genre des personnes et du revenu du ménage, mais aussi du lieu de domicile. Ainsi, les personnes qui habitent les communes-centres des agglomérations du canton de Fribourg parcourent les distances journalières les plus faibles, soit 33 kilomètres en moyenne, alors que la moyenne cantonale est de plus de 39 kilomètres. Un tiers de ces déplacements est effectué en transports publics; dans les communes rurales périphériques du canton, ils ne sont que 18%.

Lorsqu'on compare l'agglomération bulloise aux cinq grandes agglomérations du pays, on constate que la part des déplacements journaliers effectués en transport individuel motorisé y atteint un taux très élevé : 85%. Dans l'agglomération de Fribourg, la part des déplacements effectués en transports publics est de 24,5%, un chiffre qui se situe entre le bas niveau de Lausanne et de Genève et le haut niveau de Bâle, Berne et Zurich.

Une avancée considérable des transports publics

(=> Chap. 7)

La distance journalière parcourue a progressé de 3,1% dans le canton de Fribourg depuis 2005, alors qu'entre 2000 et 2005, ce chiffre était pratiquement stable.

Cette récente progression a été entièrement absorbée par les transports publics, alors que le nombre des ménages qui comptent deux voitures ou davantage a encore progressé durant la même période.

1 Le microrecensement Mobilité et transports 2010

1.1. Structure et objectifs du rapport

Le présent rapport se base sur le microrecensement Mobilité et transports 2010 (MRMT 2010) effectué à l'échelle nationale sur mandat de l'Office fédéral de la statistique (OFS) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE) (OFS/ARE, 2012). Il a pour objectif de présenter les résultats des analyses approfondies effectuées spécifiquement pour le canton de Fribourg et pour les agglomérations de Fribourg et de Bulle dans le but de décrire le comportement de la population fribourgeoise en matière de transports. Il se base sur l'enquête complémentaire commandée par le canton de Fribourg.

La structure du présent rapport s'inspire de celle du MRMT 2010. Le premier chapitre est consacré aux modalités de recensement ; il évoque notamment les caractéristiques propres aux échantillons du canton de Fribourg et de ceux des agglomérations de Fribourg et de Bulle, mais aussi les changements survenus dans le MRMT 2010 par rapport aux microrecensements précédents. Le deuxième chapitre traite de la disponibilité et de l'utilisation des véhicules et des abonnements de transport public (TP). L'intensité des déplacements fait l'objet du troisième chapitre, alors que le chapitre 4 éclaire les moyens de transport utilisés. Les motifs des déplacements sont au centre des analyses du chapitre 5. Le chapitre 6 effectue une comparaison entre les agglomérations de Fribourg et Bulle et d'autres agglomérations, respectivement entre le canton de Fribourg et d'autres cantons. Enfin, le chapitre 7 évoque l'évolution des transports et des comportements entre 1994 et 2010.

1.2. Enquête sur les comportements en matière de transports

L'action politique requiert de bonnes bases de décision. C'est particulièrement vrai dans le domaine des transports. La croissance continue du trafic impose que des décisions complexes soient prises à plusieurs niveaux. Si l'on se contentait, dans les années 1950 et 1960, de comptages conventionnels pour déterminer les besoins en matière de réseaux de transports, les exigences sensiblement plus complexes de la planification et de la gestion du trafic supposent aujourd'hui

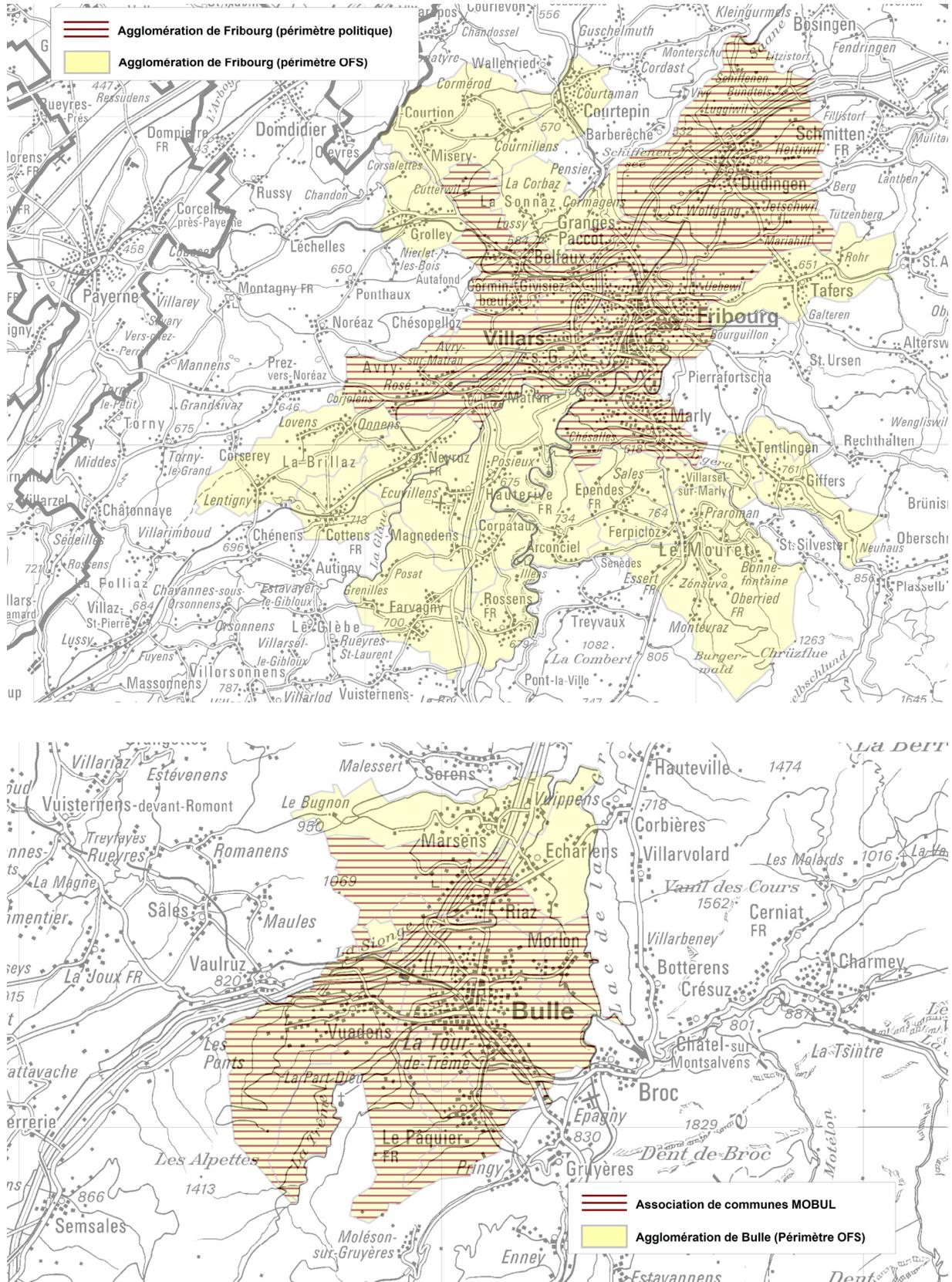
des connaissances plus détaillées sur les comportements de la population en matière de transports. Il convient par exemple de faire une distinction aussi précise que possible des différents motifs de déplacement et des moyens de transport, ainsi que de mettre en évidence les critères géographiques et temporels des transports. En 1974 a eu lieu le premier recensement de la population en matière de transports à l'échelle nationale en Suisse. Depuis, de tels recensements ont eu lieu tous les cinq ans ; ils s'appuient sur le mandat du Conseil fédéral inscrit dans l'ordonnance concernant l'exécution des relevés statistiques fédéraux (RS 431.012.1). Depuis 2010, le microrecensement sur la mobilité et les transports est la première enquête thématique qui fait partie du nouveau recensement de la population suisse.

Depuis 1974, la taille de l'échantillon, les méthodes de relevé et les contenus de l'enquête ont évolué. Cette évolution 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 recherche. En 2010, l'Office fédéral de la statistique (OFS) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE) ont effectué un nouveau microrecensement sur la mobilité et les transports. Par rapport à 2005, outre divers offices fédéraux et les deux écoles polytechniques fédérales (EPF), les cantons et les agglomérations ont aussi intensifié leur participation à l'enquête en cofinçant des interviews supplémentaires. L'échantillon a pu ainsi être élargi à près de 60'000 ménages, représentant quelque 63'000 personnes interrogées, soit presque le double par rapport à 2005. Cette évolution est favorable en termes de qualité des informations qui concernent le canton de Fribourg (2'679 personnes et 2'463 ménages), ainsi que les agglomérations de Fribourg (1'362 personnes et 1'276 ménages) et de Bulle (550 personnes et 513 ménages) selon la définition de l'Office fédéral de la statistique OFS. Le canton de Fribourg a financé 850 interviews supplémentaires sur les périmètres selon la définition de l'OFS des agglomérations de Fribourg (600) et de Bulle (250). Les périmètres OFS se distinguent des périmètres de

l'agglomération politique de Fribourg et de l'association de communes MOBUL. Ces der-

niers ont fait l'objet d'analyses spécifiques exposées dans le chapitre 6.4.

G1. 1 Les périmètres des agglomérations de Fribourg et Bulle

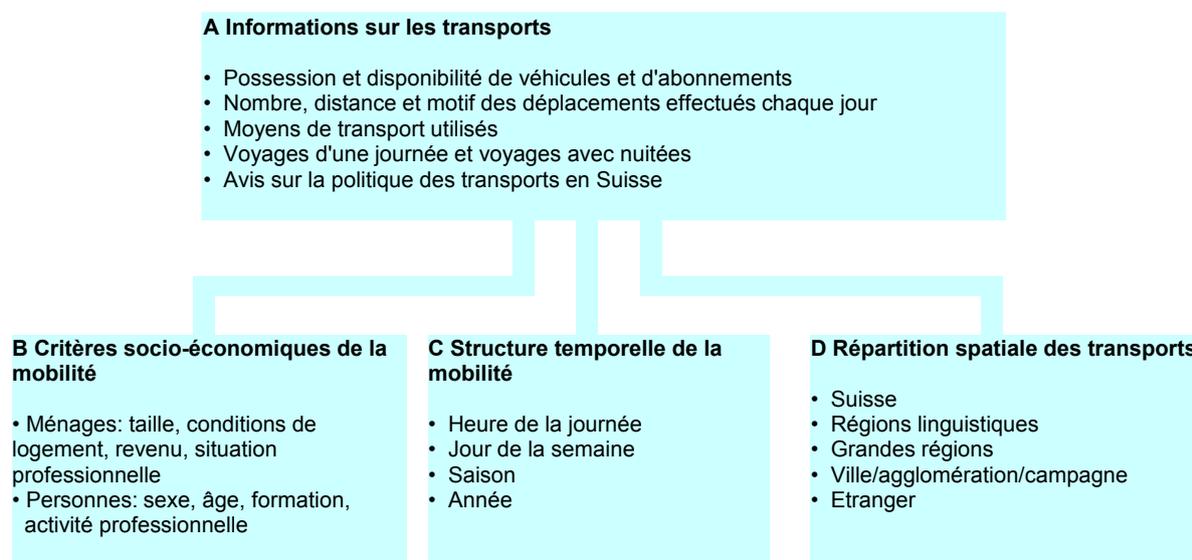


1.3. Contenu de l'enquête; modifications par rapport aux précédentes enquêtes

L'objectif principal du microrecensement Mobilité et transports est d'analyser tous les cinq ans les multiples aspects de la mobilité de la population suisse. Le présent rapport se concentre

sur la population du canton de Fribourg et plus particulièrement sur les personnes qui vivent dans les agglomérations de ce canton.

G1. 2 Les principaux contenus du microrecensement Mobilité et transports



Outre les informations de base sur la possession de véhicules et d'abonnements ainsi que sur les déplacements effectués au quotidien, le microrecensement permet de déterminer la structure temporelle et la répartition géographique de la mobilité. Quant aux caractéristiques socio-économiques des personnes et des ménages qui sont recensées, elles servent à mettre en évidence les différences de comportement entre les groupes de personnes (p. ex. par tranche d'âge) et les types de ménages (cf. G1.1).

Par rapport à l'enquête de 2005, le MRMT 2010 contient une série d'innovations en termes de méthodes et de contenus. L'échantillon national a été augmenté à près de 42'500 personnes. Avec les échantillons supplémentaires financés par les cantons et les agglomérations, il est possible de fournir une représentation géographique plus précise, notamment au niveau des 50 agglomérations.

La principale modification méthodologique porte sur la détermination des distances parcourues par les personnes interrogées. Comme dans les précédentes enquêtes, les sondés ont procédé à une estimation des distances parcourues pendant les différentes étapes effectuées le jour

de référence. En plus, ces personnes ont aussi été interrogées sur l'itinéraire choisi pour ces déplacements.

Pour les déplacements longs, on leur a par exemple demandé les lieux de passage intermédiaires ou les itinéraires. Ces informations permettent de calculer avec précision les distances parcourues à partir de la numérisation des réseaux routiers et des réseaux de transports publics. Ainsi, les écarts dus à l'imprécision des évaluations de distances par les personnes interrogées ont pu être évités, ce qui améliore la qualité des données relatives aux distances parcourues par étape, par déplacement et par jour. Dans le microrecensement 2010, toutes les distances parcourues en transport individuel motorisé (TIM) et en transports publics (TP) ont été déterminées à l'aide de ce programme de calcul.

Ce programme présente en outre l'avantage de permettre une analyse des étapes et des distances recensées en fonction des catégories de routes (cf. chap. 4.2).

Pour permettre la comparaison avec les précédentes enquêtes, les indications de distances du TIM et des TP obtenues dans les microrecensements des années 1994, 2000 et 2005 ont été

recalculées. À partir des distances évaluées et de celles qui avaient été calculées avec le programme dans l'enquête de 2010, des coefficients de correction ont été déterminés, puis appliqués pour recalculer les distances de toutes les étapes de déplacement des microrecensements faits à partir de 1994. Ces coefficients de correction ont été définis par groupe de moyens de transport et par catégorie de distances. Une telle mise à jour permet de garantir que les résultats obtenus à partir des nouvelles distances calculées avec le programme sont comparables avec ceux des anciennes enquêtes, basées sur des estimations. Dans la représentation des données relatives aux distances depuis 1994, ce sont donc des séries chronologiques corrigées qui apparaissent.

La procédure est différente pour les étapes parcourues à pied et à vélo: en 2010, ces dernières continuaient d'être recensées sur la base des estimations de distances fournies par les sondés. Des analyses approfondies ont permis de montrer que la numérisation des réseaux de transport n'étant pas encore assez précise pour les trajets parcourus à pied et à vélo, elle ne permettait pas d'utiliser un programme de calcul pour ces moyens de transport. Ainsi, souvent, les sentiers pris comme raccourcis ou les petits chemins à travers les terrains et les places ne sont pas représentés dans les réseaux de transports numérisés.

L'introduction de la boucle comme caractéristique supplémentaire constitue une autre innovation du MRMT 2010. Par boucle, on entend un déplacement ou une série de déplacements qui partent de la maison et qui y retournent. Les boucles apparaissent dans la représentation de l'intensité des déplacements au chapitre 3.

1.4. L'échantillon et l'intervalle de confiance

Les informations sur le comportement de la population en termes de mobilité doivent être recensées de manière aussi représentative que possible. Les ménages et les personnes à interroger ont donc été sélectionnés de façon aléatoire. La sélection s'est effectuée en deux temps:

- Dans un premier temps, l'Office fédéral de la statistique a sélectionné de manière aléatoire les ménages invités à participer à l'étude. Ces ménages ont reçu une information écrite sur

l'objectif et le déroulement de l'enquête. Dans une première partie de l'enquête, une personne du ménage choisie au hasard a été interrogée par téléphone sur des questions touchant l'ensemble du ménage (p. ex. sur les véhicules dont le ménage dispose).

- Dans un deuxième temps, une personne du ménage âgée de plus de six ans a été choisie au hasard et interrogée dans la seconde partie de l'enquête sur son comportement concret en matière de transports, un jour de référence donné. Pour les ménages d'au moins quatre individus de plus de six ans, deux personnes cibles ont été interrogées.

Un institut de sondage spécialisé a mené l'enquête en recourant à la technique des interviews téléphoniques assistées par ordinateur (CATI). Le recours à l'informatique permet de sauvegarder immédiatement toutes les informations, sans traitement ultérieur fastidieux. Comme en 2005, les renseignements géographiques concernant la destination des étapes des personnes ont été géocodés directement pendant l'interview, c'est-à-dire associés à des coordonnées géographiques. De plus, l'itinéraire choisi par les sondés a été enregistré.

Toutes les informations sur les personnes interrogées sont confidentielles: une fois l'enquête terminée, elles ont été anonymisées et les informations personnelles, comme le nom, sont effacées, de façon à éviter tout recoupement avec des ménages ou des personnes en particulier. Les données recueillies sont uniquement utilisées à des fins statistiques et pour la recherche.

Les ménages et les personnes ont été pondérés selon une procédure éprouvée, afin que les résultats soient aussi représentatifs que possible de la population suisse. Cette pondération permet d'une part de compenser les échantillons de grande taille prélevés dans les régions de densification, d'autre part de tenir compte de la difficulté à atteindre certains groupes (p. ex. les jeunes célibataires).

Même si le microrecensement est l'une des plus grandes enquêtes spéciales en Suisse, les résultats doivent être interprétés avec une prudence particulière pour les groupes de population les plus réduits. Cette prudence s'impose notamment dans le cadre des analyses approfondies de régions telles que l'agglomération de Bulle. Les tableaux détaillés qui sont à la base du

présent rapport, mentionnent par conséquent toujours les intervalles de confiance; ils doivent être pris en compte chaque fois qu'il s'agit d'analyser les différences sous l'aspect de la signification statistique.

Exemple:

- Distance moyenne par jour parcourue par les 6 à 17 ans dans le canton de Fribourg: 27,7 kilomètres
- Intervalle de confiance (à 90%; indication dans le tableau détaillé): +/- 3,9 kilomètres.

La moyenne réelle, obtenue si l'on interrogeait tous les 6 à 17 ans et non plus un échantillon, est de 27,7 kilomètres +/- 3,9 kilomètres, avec une probabilité de 90%, soit entre 23,8 et 31,6 kilomètres.

T1.1 Exemples d'intervalles de confiance relatifs au canton de Fribourg

Groupe	Nombre de personnes interrogées	Distance journalière en km	Intervalle de confiance en km
Échantillon complet (population > 6 ans)	2'679	39,42	+/- 2,15
6 à 17 ans	430	27,69	+/- 3,94
Revenu du ménage >12'000 CHF	281	31,62	+/- 7,01

Malgré une analyse approfondie de l'échantillon, les résultats obtenus pour l'agglomération de Bulle tendent à fournir un nombre d'observations insuffisant. Les résultats qui s'écartent massivement de la moyenne suisse s'expliquent en partie par le petit nombre d'observations; il convient de ne pas les surinterpréter (cf. les tableaux munis des intervalles de confiance).

Le recours à l'intervalle de confiance s'impose notamment lorsque

- l'analyse porte sur les différences entre plusieurs groupes,
- il s'agit de déterminer si un chiffre a réellement changé depuis 2005 ou si la modification relève de fluctuations aléatoires.

Quelques précisions à propos des tableaux contenus dans le présent rapport:

- Tous les chiffres sont arrondis individuellement vers le haut ou vers le bas, indépendamment de la somme finale. Les totaux peuvent donc différer parfois de la somme des valeurs individuelles ou être légèrement supérieurs ou inférieurs à 100%. Par souci de lisibilité, les valeurs dans le corps de texte sont arrondies encore davantage (par exemple «presque 80%» alors que la valeur du tableau est de 79,3%).
- Sauf mention contraire, les déplacements et les distances représentés se rapportent au territoire national.
- La base du calcul qui figure sous les tableaux et les graphiques précise à quoi se rapporte le dépouillement concerné (personnes du ménage, personnes cible ou étapes).

1.5. Les objectifs du microrecensement mobilité et transports

Le microrecensement Mobilité et transports est aujourd'hui notre principal réservoir de connaissances sur le comportement de la population suisse en matière de transports. Il est utilisé dans les différents domaines de la politique et de la planification des transports, en aménagement du territoire et dans les recherches scientifiques sur les transports. Quelques exemples d'applications dans les domaines cités:

- Détermination des prestations kilométriques et des prestations de transports.
- Planification des infrastructures de transport au niveau de la Confédération, des cantons et des agglomérations: fonds d'infrastructure, programmes d'agglomération, financement et développement des infrastructures ferroviaires, fonctionnalité du réseau des routes nationales.
- Modélisation des transports: données utilisées dans les modèles nationaux et cantonaux de transport de personnes.
- Aménagement du territoire et planification des transports à différents niveaux: base du Projet de territoire Suisse, du plan sectoriel de la Confédération, des plans directeurs cantonaux et communaux des transports.
- Conceptions du développement des transports: données sur la mobilité dans les différents types de territoires et mise en évidence

du potentiel de certains moyens de transport et de certaines offres de transport.

- Avenir des transports en Suisse: prévisions, perspectives et scénarios en matière de transports.
- Explication du comportement: mise au point d'indicateurs de mobilité au fil du temps et identification de facteurs d'influence importants; analyse longitudinale par groupes

d'âges (cohortes). Exemple : analyse du comportement des jeunes adultes et des séniors sur la durée, en vue d'une identification précoce des changements de comportement.

- Analyses du marché: p. ex. répartition modale lors de déplacements pour les loisirs, le travail, les achats ou les déplacements professionnels.

2 La possession et l'utilisation de véhicules et d'abonnements de transports publics

2.1. La possession de véhicules

T2.1 1 Les véhicules présents dans les ménages (en %)

		Agglo Fribourg (OFS)	Agglo Bulle (OFS)	Canton FR	Suisse
Nombre de voitures dans le ménage	Aucune voiture	16.8	12.8	10.4	20.8
	1 voiture	50.4	43.4	45.5	48.7
	2 voitures	28.3	38.4	36.4	24.8
	3 voitures et plus	4.4	5.4	7.7	5.7
Nombre de vélos dans le ménage	Aucun vélo	40.3	36.7	32.4	31.4
	1 vélo	19.5	17.4	19.1	20.5
	2 vélos	20.5	18.5	23.1	22.6
	3 vélos et plus	19.7	27.4	25.4	25.5
Nombre de motocycles dans le ménage	Aucun motocycle	86.5	89.3	88.4	87.5
	1 motocycle	11.8	9.3	10.3	10.7
	2 motocycles	1.4	1.2	1.1	1.5
	3 motocycles et plus	0.3	0.2	0.3	0.3
Nombre de motocycles légers dans le ménage	Aucun motocycle léger	96.3	96.5	96.7	96.7
	1 motocycle léger	3.6	2.4	3.0	3.1
	2 motocycles légers	0.1	1.1	0.3	0.2
Nombre de cyclomoteurs dans le ménage	Aucun cyclomoteur	96.6	96.1	94.7	96.3
	1 cyclomoteur	3.2	3.5	4.9	3.2
	2 cyclomoteurs	0.3	0.4	0.4	0.4

Base: ménages

Près de 90% des ménages du canton de Fribourg possèdent au moins une voiture, alors que les motocycles (12%), les motocycles légers (3%) et les cyclomoteurs (5%) sont peu répandus. En revanche, il y a au moins un vélo dans 68% des ménages.

La comparaison montre que le canton de Fribourg ne se distingue quasiment pas de l'ensemble de la Suisse concernant la possession de véhicules à deux roues. En revanche, les ménages fribourgeois possèdent nettement plus de voitures que la moyenne nationale : seuls 10% d'entre eux ne possèdent pas de voiture, ce qui est nettement moins que la moyenne nationale (21%). Par ailleurs, 44% des ménages du canton possèdent plus d'une voiture, contre 31% en moyenne suisse.

Comparé au reste du canton, le taux de possession de voitures dans l'agglomération fribourgeoise, qui est de 83%, est un peu plus faible que dans le reste du canton. Toutefois, ce pourcentage reste supérieur à la moyenne suisse (80%). Quant à la présence de plusieurs voitures par ménage, elle est également moins fréquente dans l'agglomération de Fribourg qu'en moyenne

cantonale. Enfin, on constate que dans cette même agglomération, la possession de vélos (60%) est elle aussi plus faible qu'ailleurs dans le canton (68%) et dans le reste de la Suisse (69%).

Dans l'agglomération de Bulle, tant la possession de voitures (87% des ménages avec une voiture au moins) que celle de vélos (63%) se situe entre le niveau de l'agglomération de Fribourg et celui du reste du canton. Fait remarquable : dans l'agglomération bulloise, on compte 44% de ménages qui ont deux voitures ou plus, ce qui correspond à la moyenne cantonale, contre 33% pour l'agglomération de Fribourg.

2.2. La possession du permis de conduire et la disponibilité de places de stationnement

Dans le canton de Fribourg, la possession du permis de conduire varie fortement selon les classes d'âge. Ainsi, parmi les moins de 25 ans, seules 66% des femmes et seuls 71% des hommes possèdent un tel permis, alors que parmi les 45 à 64 ans, cette part de la population atteint 91% chez les femmes et 97% chez les hommes.

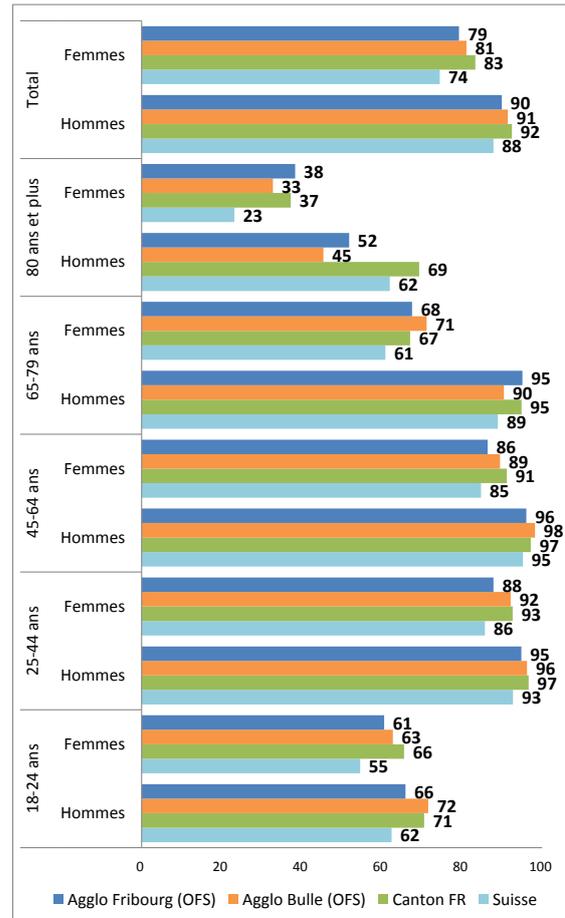
Parmi les personnes de plus de 65 ans, la part des femmes qui possèdent le permis de conduire diminue, alors que chez les hommes, ce recul n'est significatif que chez ceux qui ont plus de 80 ans. La différence selon les genres est sensible dans toutes les classes d'âge ; au total, 83% des femmes et 92% des hommes qui résident dans le canton de Fribourg ont le permis de conduire.

Dans le canton de Fribourg, le taux de personnes qui possèdent un permis de conduire est supérieur à la moyenne nationale, ce qui s'explique en particulier par la proportion élevée de femmes qui y possèdent un tel permis (83% ; moyenne suisse : 74%) ; suivant la classe d'âge, la différence entre Suissesses et Fribourgeoises varie entre 6 et 14%. Chez les hommes, la différence entre le canton de Fribourg et la moyenne suisse en fonction des classes d'âge ne varie qu'entre 2 et 9%. Par conséquent, en termes de possession du permis de conduire, les différences entre les genres sont moins accentuées dans le canton de Fribourg que dans le reste du pays.

Dans les agglomérations de Fribourg et de Bulle, la part des personnes qui ont un permis de

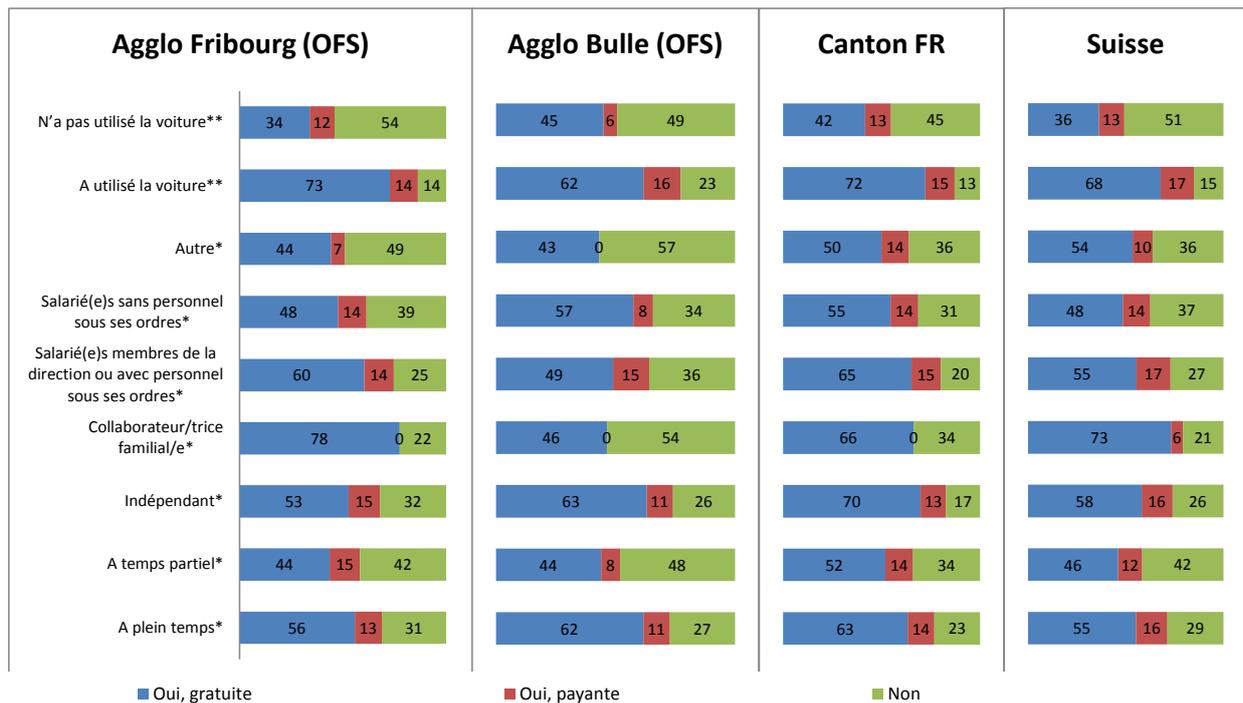
conduire n'est que légèrement plus faible que la moyenne cantonale, tout en restant plus élevée que la moyenne suisse. Enfin, on ne relève pas de différence significative entre les deux agglomérations pour ce qui est de la possession du permis de conduire par classe d'âge.

G2.2 1 Possession du permis de conduire en fonction du genre et de l'âge (en %)



Base: personnes à partir de 18 ans

G2.2 2 Places de stationnement sur le lieu de travail (en %)



* Base : actifs détenteurs d'un permis de conduire et possédant au moins une voiture

** Base : déplacements pour le travail

Dans le canton de Fribourg, plus de 75% des actives et des actifs à plein temps disposent d'une place de stationnement, contre moins de 65% des personnes qui travaillent à temps partiel. La présence d'une place de stationnement est aussi liée au statut professionnel: les personnes indépendantes mais aussi et surtout celles qui occupent une position de cadre sont plus nombreuses à disposer d'une place de stationnement que les personnes employées sans fonction de cadre.

Le nombre d'actifs qui dispose d'une place de stationnement est plus élevé dans le canton de Fribourg qu'en moyenne suisse. Cette différence est particulièrement affirmée dans le groupe des cadres et des indépendants.

En terre fribourgeoise, 72% des actifs et des actives qui se rendent au travail en voiture disposent d'une place de stationnement gratuite et 15% d'une place de stationnement payante. Parmi les personnes qui ne se rendent pas au

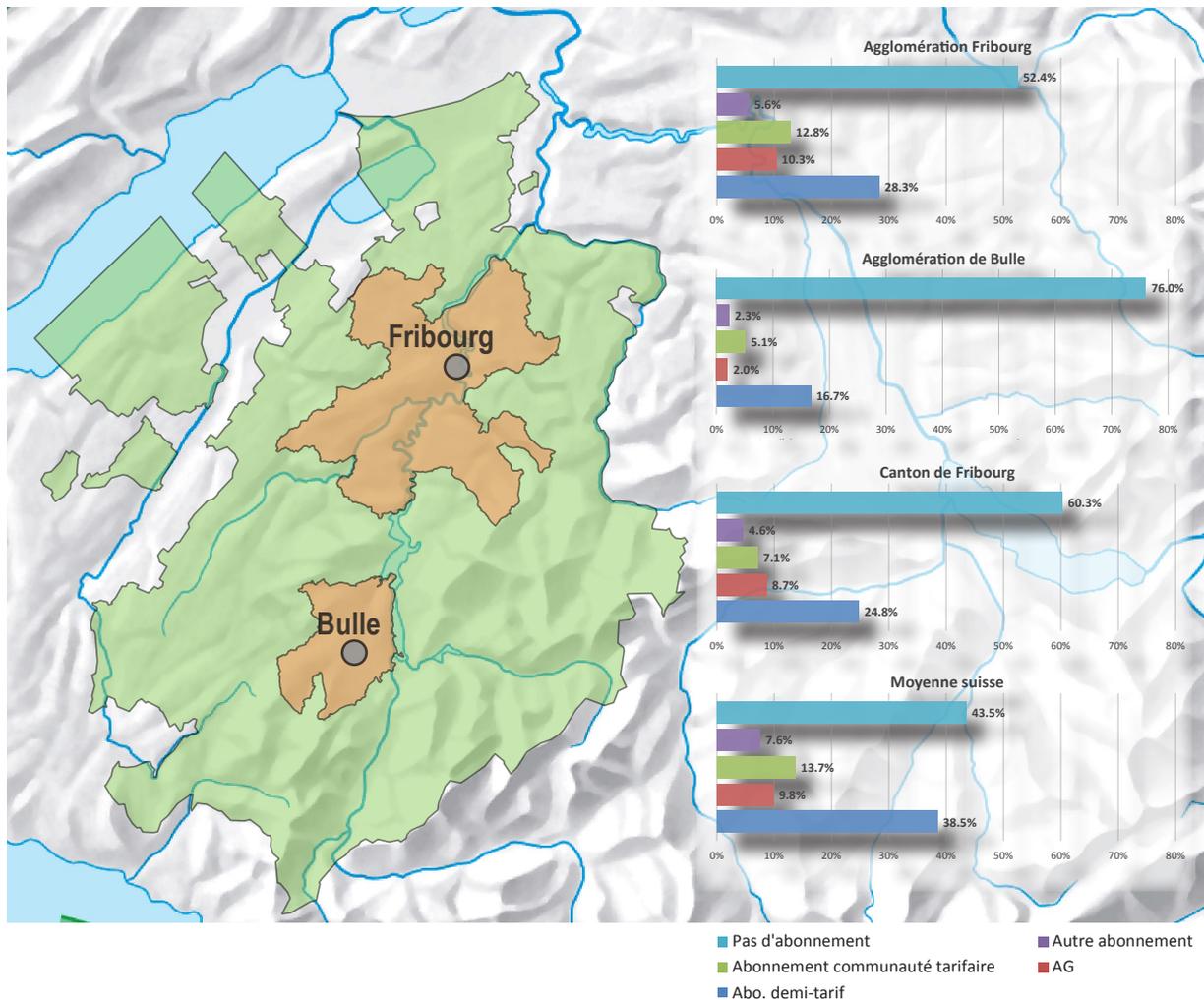
travail en voiture, 45% ne disposeraient d'aucune place de stationnement. Il demeure que 13% des actives et des actifs vont au travail en voiture même sans disposer d'une place de stationnement au lieu de travail.

La situation qui prévaut dans l'agglomération de Fribourg correspond environ à la moyenne suisse. Le nombre de places de stationnement disponibles est plus élevé dans les deux agglomérations qu'en moyenne cantonale.

On constate que dans l'agglomération bulloise, les cadres sont particulièrement nombreux à ne pas disposer d'une place de stationnement. Quant aux personnes employées à temps partiel, aucune place de stationnement n'est prévue pour elles dans près de la moitié des cas. Dans cette agglomération, un peu moins d'un quart des actives et des actifs se rendent au travail en voiture sans disposer de place de stationnement qui leur soit réservée.

2.3. La possession d'abonnements des transports publics

G2.3 1 Possession d'abonnements des TP (en %)



Base: personnes cible à partir de 16 ans

40% de la population du canton de plus de 16 ans possède au moins un des nombreux abonnements des transports publics, l'abonnement demi-tarif ralliant le plus de suffrages (25%). Un peu moins de 9% de la population possède un abonnement général et seulement 7% un abonnement d'une communauté tarifaire.

La population du canton de Fribourg est nettement moins nombreuse à posséder un abonnement des TP que la moyenne suisse (44% possède un abonnement demi-tarif et plus de 55% un abonnement TP). Le faible taux d'abonnements TP dans le canton tranche non seulement avec la moyenne suisse, mais aussi avec les autres cantons romands, qui enregistrent pourtant eux aussi un pourcentage relatif

vement faible d'abonnements TP (44%, cf. OFS/ARE 2012).

Ces abonnements sont toutefois relativement prisés dans l'agglomération de Fribourg ; mais avec 48%, cette agglomération reste au-dessous de la moyenne suisse, quoique de peu. Si le taux d'abonnements de communautés tarifaires et d'abonnements généraux est proche de la moyenne suisse, l'abonnement demi-tarif y est moins répandu.

Dans l'agglomération bulloise, la demande pour les abonnements TP est très faible : moins d'un quart de la population y possède un tel abonnement, et seulement 2% possède un abonnement général. Les taux de possession d'abonnements TP sont tous nettement inférieurs à la moyenne cantonale, suisse et romande.

3 L'intensité des déplacements

Le présent chapitre est destiné à mettre en évidence l'intensité des déplacements et les distances journalières parcourues par la population du canton de Fribourg. Les analyses sont effectuées sur la base du principe de domicile. Les in-

formations se rapportent donc à la population domiciliée dans le canton, respectivement dans une région donnée, mais non au trafic dans le canton, respectivement dans une région de ce canton.

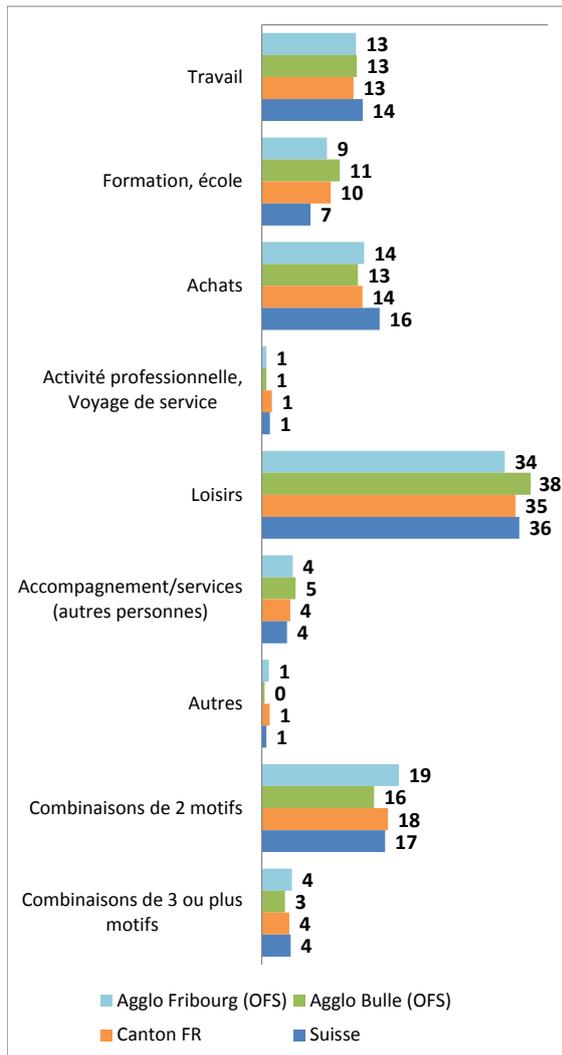
3.1. Boucles, combinaisons de motifs de déplacement

On entend par boucle une succession de déplacements qui commencent de la maison et qui y retournent. Une même boucle peut comprendre une série de déplacements hors de chez soi; dans le cas le plus simple, elle se constitue de l'aller vers le lieu de destination et du retour à la maison. En Suisse, les boucles les plus fréquentes sont celles qui sont motivées exclusivement par les loisirs; elles représentent 36% des cas. La population du canton de Fribourg et celles des agglomérations fribourgeoise et bulloise (resp. 35%/35%/38%) atteignent des pourcentages proches de cette moyenne nationale.

On constate par ailleurs que le motif de déplacement « Formation » est supérieur à la moyenne nationale (7%) dans les agglomérations de Fribourg (9%) et de Bulle (13%) ainsi que dans le canton dans son ensemble (10%). Inversement, les boucles motivées par les achats sont moins nombreuses que la moyenne nationale aussi bien lorsqu'on considère la population du canton dans son ensemble et lorsqu'on considère les agglomérations.

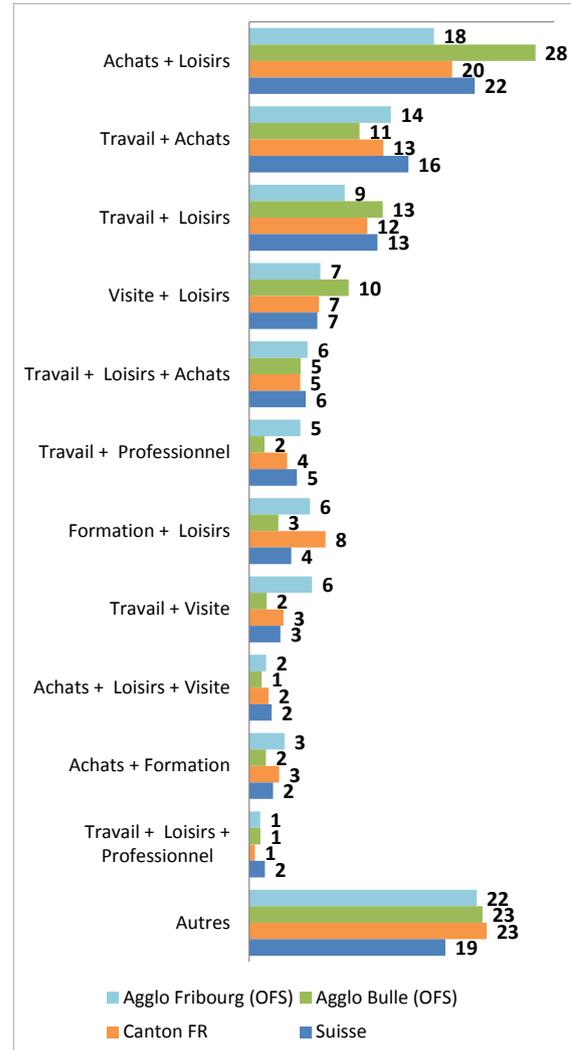
21% des boucles effectuées par la population suisse comporte deux motifs ou davantage, générant une chaîne de déplacements; dans le canton de Fribourg, 22% des boucles ont plusieurs motifs. Les motifs les plus fréquemment combinés dans une boucle en Suisse sont les achats et les loisirs (22% de toutes les boucles combinées). Il s'agit aussi de la combinaison la plus fréquente dans le canton de Fribourg: 18% dans l'agglomération de Fribourg, 28% dans celle de Bulle et 20% en moyenne cantonale. L'ordre et la fréquence des autres combinaisons de motifs – travail et achat ainsi que travail et loisirs – sont les mêmes dans le canton de Fribourg que dans le reste de la Suisse.

G3.1.1 Motifs de déplacement par boucle (en %)



Base : boucles

G3.1.2 Combinaison de motifs (en %)



Base : boucles avec 2 motifs de déplacement ou plus

3.2. Les indicateurs de mobilité

En 2010, la population suisse âgée de plus de six ans parcourait en moyenne 37 kilomètres par jour sur le territoire national. Dans le canton de Fribourg, cette moyenne était d'un peu plus de 39 kilomètres, soit légèrement au-dessus de la moyenne nationale. Dans l'agglomération de Fribourg, la distance journalière équivalait à la moyenne suisse, alors que dans celle de Bulle, elle était nettement plus faible avec 31 kilomètres. Cette différence par rapport à la moyenne cantonale et nationale était la plus sensible dans la tranche d'âge des plus de 65 ans.

Les différences de comportement en matière de transport qui apparaissent entre les groupes de population dans le canton de Fribourg sont comparables à celles qu'on observe au plan suisse. On relève néanmoins des différences entre les groupes de population ; les constatations présentées ci-après concernent uniquement les déplacements effectués sur le territoire national ; les données relatives aux déplacements à l'étranger subissent des distorsions parfois massives en raison d'écarts ponctuels majeurs.

Âge: ce sont les personnes âgées entre 18 et 24 ans qui parcourent les distances journalières les plus longues: 44,6 kilomètres dans l'agglomération de Fribourg, 46,6 kilomètres dans l'agglomération de Bulle et 49,5 kilomètres dans le canton de Fribourg.

Genre: les hommes parcourent en moyenne des distances journalières moyennes qui sont près d'un tiers plus longues que celles qui sont parcourues par les femmes. Dans l'agglomération de Fribourg, cette distance est même de deux tiers plus longue (hommes : 45,4 km ; femmes : 28,3 km).

Dans l'agglomération de Bulle et dans le canton dans son ensemble, cette différence entre les distances journalières selon le genre correspond plus ou moins à la moyenne suisse.

Disponibilité d'une voiture: en moyenne suisse, les personnes qui disposent d'une voiture en tout temps ou sur demande effectuent des déplacements plus longs que celles qui ne disposent d'aucune voiture. Cette affirmation vaut pour les habitants du canton de Fribourg. La catégorie « pas de voiture à disposition » ne sera plus considérée dans ce qui suit, dans la mesure où la base d'observation est trop faible.

Situation professionnelle: ce sont les personnes actives occupées qui font état des déplacements les plus longs, tant en termes de temps qu'en termes de distance. Les valeurs obtenues dans les agglomérations de Fribourg et de Bulle sont légèrement inférieures à celles de l'ensemble de la Suisse, légèrement inférieures à celles du canton de Fribourg, en ce qui concerne la distance journalière..

Structure du territoire du lieu de domicile: la règle suivante s'applique aux agglomérations, ainsi qu'au territoire cantonal fribourgeois: plus le lieu de domicile est éloigné de la commune-centre de l'agglomération, plus les distances journalières parcourues sont longues. À l'intérieur du canton, les distances journalières parcourues varient entre quelque 33 kilomètres (population des communes-centres des agglomérations) et 38 kilomètres (autres communes d'agglomération).

T3.2. 1 Les indicateurs de mobilité (par personne et par jour), agglomération de Fribourg

	Distance moyenne par jour (en km)		Temps de trajet moyen (en min.)		Nombre moyen (sans l'étranger)		
	Sans l'étranger	Avec l'étranger	Sans l'étranger	Avec l'étranger	Boucles	Déplacements	Etapas
Total	36.9	43.9	82.7	86.1	1.7	3.6	5.2
Jours*							
Lundi - vendredi	36.0	39.7	82.5	85.6	1.8	3.9	5.7
Samedi	37.9	71.7	81.2	84.9	1.8	3.3	4.5
Dimanche	40.6	44.8	85.0	89.3	1.5	2.4	3.2
Âge*							
6 à 17 ans	25.0	16.4	79.8	85.8	2.0	3.9	5.6
18 à 24 ans	44.6	46.6	101.6	103.0	1.6	3.7	6.6
25 à 44 ans	41.2	51.6	83.8	86.7	1.7	4.0	5.5
45 à 64 ans	42.1	31.1	82.0	86.3	1.8	3.7	5.1
65 à 79 ans	28.0	23.3	80.0	82.3	1.5	2.6	3.4
80 ans et plus	11.2	3.5	36.8	36.8	1.3	1.9	2.6
Genre*							
Hommes	45.4	49.3	93.0	96.0	1.8	3.8	5.5
Femmes	28.3	38.4	72.2	76.0	1.7	3.4	4.9
Disponibilité de la voiture**							
Toujours disponible	42.3	51.7	85.3	88.3	1.7	3.8	5.1
Disponible sur demande	57.5	60.0	107.4	109.4	1.7	4.0	7.2
Pas disponible	29.3	35.4	74.4	81.3	1.4	3.0	5.4
Statut d'activité*							
Personnes actives occupées	43.1	52.9	86.9	89.9	1.7	4.0	5.5
Personnes non actives	23.9	26.9	65.9	68.8	1.6	2.6	3.5
Personnes en formation	36.1	40.6	90.7	95.4	1.9	3.9	6.2
Structure du territoire*							
Communes-centres d'agglo. et villes isolées	34.6	35.9	84.8	87.0	1.7	3.5	5.6
Autres communes d'agglomération	38.1	48.0	81.7	85.6	1.8	3.7	5.0

* Base: personnes cible

** Base : personnes cible avec permis de conduire pour voiture et pouvant se déplacer sans l'aide d'autrui

T3.2. 2 Les indicateurs de mobilité (par personne et par jour), agglomération de Bulle

	Distance moyenne par jour (en km)		Temps de trajet moyen (en min.)		Nombre moyen (sans l'étranger)		
	Sans l'étranger	Avec l'étranger	Sans l'étranger	Avec l'étranger	Boucles	Déplacements	Etapas
Total	30.7	33.1	70.4	72.2	1.8	3.6	4.4
Jours*							
Lundi - vendredi	32.4	34.4	71.4	72.7	1.8	3.9	4.9
Samedi	38.9	38.9	93.0	93.0	1.9	3.6	4.3
Dimanche	19.2	24.7	51.8	56.5	1.5	2.3	2.7
Âge*							
6 à 17 ans	15.5	16.4	60.5	61.2	1.8	3.4	4.4
18 à 24 ans	46.6	46.6	73.3	73.3	1.9	3.9	4.3
25 à 44 ans	46.3	51.6	89.2	93.5	1.8	4.0	5.2
45 à 64 ans	30.4	31.1	68.2	68.7	1.9	3.7	4.4
65 à 79 ans	18.4	23.3	62.0	64.9	1.5	3.0	3.4
80 ans et plus	3.5	3.5	25.5	25.5	1.1	1.3	1.5
Genre*							
Hommes	34.0	37.5	72.2	74.9	1.8	3.6	4.5
Femmes	26.7	27.9	68.4	69.1	1.8	3.5	4.2
Disponibilité de la voiture**							
Toujours disponible	40.2	43.9	77.6	80.4	1.7	3.8	4.6
Disponible sur demande	17.2	17.2	60.8	60.8	2.7	4.3	5.0
Pas disponible	2.1	2.1	16.1	16.1	1.0	0.7	0.7
Statut d'activité*							
Personnes actives occupées	42.4	45.8	75.9	78.6	1.8	4.1	5.1
Personnes non actives	17.5	19.7	69.1	70.4	1.5	2.5	2.9
Personnes en formation	20.9	21.6	61.7	62.2	1.9	3.5	4.3
Structure du territoire*							
Communes-centres d'agglo. et villes isolées	30.0	31.9	69.7	71.4	1.8	3.5	4.2
Autres communes d'agglomération	31.9	35.0	71.7	73.6	1.8	3.7	4.6

* Base: personnes cible

** Base : personnes cible avec permis de conduire pour voiture et pouvant se déplacer sans l'aide d'autrui

T3.2. 3 Les indicateurs de mobilité (par personne et par jour), Canton de Fribourg

	Distance moyenne par jour (en km)		Temps de trajet moyen (en min.)		Nombre moyen (sans l'étranger)		
	Sans l'étranger	Avec l'étranger	Sans l'étranger	Avec l'étranger	Boucles	Déplacements	Etapes
Total	39.4	46.8	79.8	82.9	1.7	3.5	4.8
Jours*							
Lundi - vendredi	40.9	47.3	81.2	83.9	1.8	3.8	5.3
Samedi	37.4	54.6	76.0	81.2	1.7	3.1	4.1
Dimanche	33.4	37.5	75.2	78.9	1.5	2.2	2.8
Âge*							
6 à 17 ans	27.7	49.3	77.8	85.5	2.0	3.7	5.6
18 à 24 ans	49.5	50.2	95.2	95.8	1.6	3.7	6.1
25 à 44 ans	47.1	55.7	85.1	88.4	1.7	3.8	5.1
45 à 64 ans	44.2	46.5	80.3	82.2	1.8	3.5	4.6
65 à 79 ans	24.5	25.7	64.5	65.9	1.5	2.5	3.1
80 ans et plus	7.7	7.7	36.5	36.5	1.3	1.4	1.8
Genre*							
Hommes	45.8	49.2	85.8	88.5	1.7	3.6	5.1
Femmes	33.1	44.5	73.8	77.3	1.7	3.4	4.6
Disponibilité de la voiture**							
Toujours disponible	44.6	49.9	82.1	84.5	1.7	3.6	4.6
Disponible sur demande	50.6	51.8	93.7	94.7	1.7	3.7	5.8
Pas disponible	48.1	52.3	85.8	90.6	1.6	2.9	5.2
Statut d'activité*							
Personnes actives occupées	46.1	52.1	83.4	86.2	1.7	3.8	5.0
Personnes non actives	27.3	28.8	65.1	66.5	1.6	2.6	3.3
Personnes en formation	35.8	52.3	85.6	91.1	1.9	3.8	6.0
Structure du territoire*							
Communes-centres d'aggl. et villes isolées	33.1	34.6	79.8	81.9	1.7	3.5	5.2
Autres communes d'agglomération	38.4	46.2	80.0	83.5	1.7	3.7	4.8

* Base: personnes cible

** Base : personnes cible avec permis de conduire pour voiture et pouvant se déplacer sans l'aide d'autrui

T3.2. 4 Les indicateurs de mobilité (par personne et par jour), Suisse

	Distance moyenne par jour (en km)		Temps de trajet moyen (en min.)		Nombre moyen (sans l'étranger)		
	Sans l'étranger	Avec l'étranger	Sans l'étranger	Avec l'étranger	Boucles	Déplacements	Etapes
Total	36.7	49.1	83.4	88.5	1.7	3.4	5.0
Jours*							
Lundi - vendredi	36.7	47.0	83.0	87.1	1.7	3.8	5.6
Samedi	39.9	58.1	88.3	96.0	1.7	3.2	4.6
Dimanche	33.2	50.5	80.3	87.8	1.4	2.1	2.9
Âge*							
6 à 17 ans	23.5	29.3	74.7	78.3	1.8	3.6	5.2
18 à 24 ans	49.2	63.8	96.2	100.9	1.6	3.8	6.8
25 à 44 ans	44.3	61.9	88.4	95.0	1.6	3.7	5.4
45 à 64 ans	39.7	53.5	87.0	92.8	1.7	3.6	4.9
65 à 79 ans	25.8	32.8	77.4	80.9	1.6	2.8	3.9
80 ans et plus	13.5	14.4	47.4	48.3	1.4	2.0	2.8
Genre*							
Hommes	42.5	58.2	89.1	95.4	1.7	3.6	5.2
Femmes	31.1	40.3	77.8	81.8	1.7	3.3	4.9
Disponibilité de la voiture**							
Toujours disponible	43.8	58.1	88.4	94.4	1.7	3.6	4.8
Disponible sur demande	40.9	59.7	92.8	98.8	1.7	3.7	6.1
Pas disponible	30.7	39.0	89.7	94.2	1.5	3.2	5.9
Statut d'activité*							
Personnes actives occupées	45.1	61.1	90.2	96.4	1.7	3.8	5.4
Personnes non actives	23.6	32.3	71.3	74.9	1.6	2.6	3.8
Personnes en formation	30.2	37.2	80.6	84.4	1.8	3.6	5.8
Structure du territoire*							
Communes-centres d'aggl. et villes isolées	32.1	44.0	83.6	88.8	1.6	3.5	5.6
Autres communes d'agglomération	37.0	51.9	83.3	89.5	1.7	3.4	5.0

* Base: personnes cible

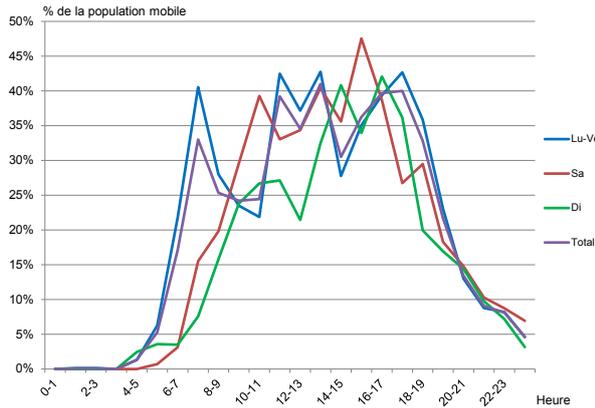
** Base : personnes cible avec permis de conduire pour voiture et pouvant se déplacer sans l'aide d'autrui

3.3. L'intensité des déplacements au fil de la journée

Les courbes des graphiques ci-après illustrent la répartition temporelle de l'intensité du trafic au cours de la journée. Ces courbes illustrent la part de la population d'une région qui se déplace à

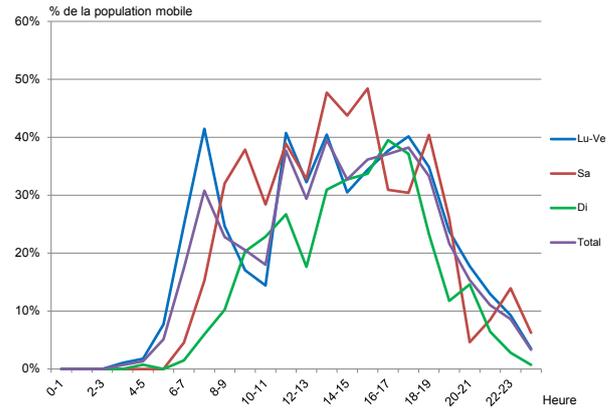
une certaine période de la journée. On peut donc déduire de ces graphiques la charge de trafic totale sur les réseaux de transports en fonction du jour de la semaine.

G3.3.1 Pointes de trafic selon les jours de la semaine, agglomération de Fribourg (en %)



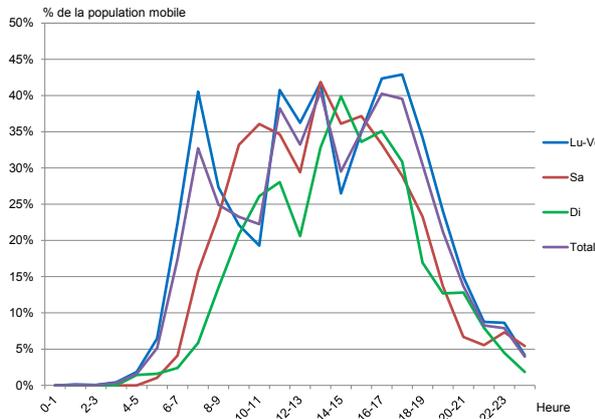
Base: personnes cible, étapes en Suisse

G3.3.2 Pointes de trafic selon les jours de la semaine, agglomération de Bulle (en %)



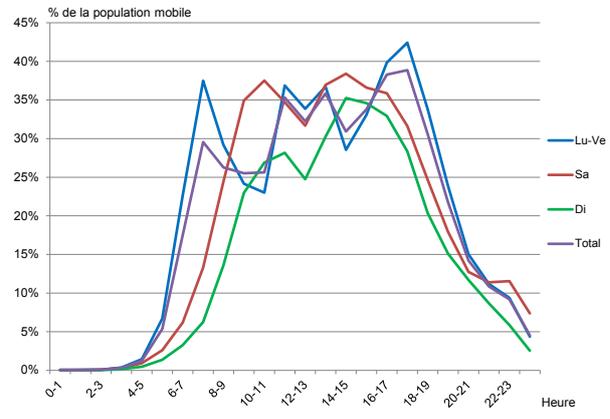
Base: personnes cible, étapes en Suisse

G3.3.3 Pointes de trafic selon les jours de la semaine, Canton FR (en %)



Base: personnes cible, étapes en Suisse

G3.3.4 Pointes de trafic selon les jours de la semaine, Suisse (en %)



Base: personnes cible, étapes en Suisse

Dans le canton et dans les deux agglomérations, les pics de trafic apparaissent du lundi au vendredi entre 7 et 8 heures, entre 13 et 14 heures, ainsi qu'entre 17 et 18 heures. En fin de semaine, le trafic s'intensifie plus tardivement et

c'est l'après-midi que les pics se forment. De manière générale, le volume de trafic est mieux réparti sur la journée le samedi et le dimanche qu'en semaine.

3.4. Longueur et durée des étapes et des déplacements

Pour tous les moyens de transport considérés, sauf pour le train, les étapes représentent en principe de courtes distances. Avec la voiture, 46% des étapes en moyenne suisse ou dans l'agglomération de Fribourg ne font pas plus de 5 kilomètres. Dans le canton de Fribourg, les étapes de moins de cinq kilomètres représentent 44% des déplacements et dans l'agglomération de Bulle pas moins de 61%.

Pour ce qui est des étapes effectuées à pied, 60% comptent 500 mètres ou moins, y compris pour se rendre aux arrêts des TP et pour en revenir. Cette moyenne suisse se vérifie dans le canton de Fribourg : agglomération de Fribourg : 62%, Bulle 57%, canton : 61%.

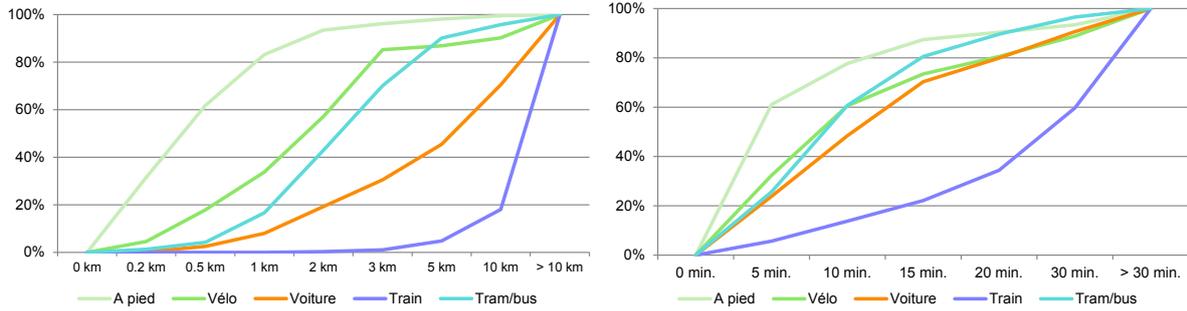
65% des déplacements effectués à vélo en Suisse font moins de deux kilomètres. Dans les agglomérations de Fribourg et de Bulle, les trajets aussi courts sont un peu plus rares (resp. 57% et 55%), alors que le canton considéré dans son ensemble (63%) rejoint sensiblement la moyenne suisse.

Le train est un moyen de locomotion des longs trajets: en Suisse, quelque 70% des étapes parcourus en train dépassent 10 kilomètres. 82% des étapes parcourues en train par la population de l'agglomération de Fribourg dépassent 10 kilomètres et 80% de celles qui sont parcourues par la population du canton dans son ensemble. Avec 69%, l'agglomération bulloise se situe dans la moyenne nationale.

Tous moyens de transport confondus, 62% des étapes font moins de 10 minutes en moyenne suisse. Ce chiffre correspond approximativement à la moyenne du canton de Fribourg (agglomération de Fribourg : 62% ; agglomération de Bulle : 67% ; canton de Fribourg : 61%).

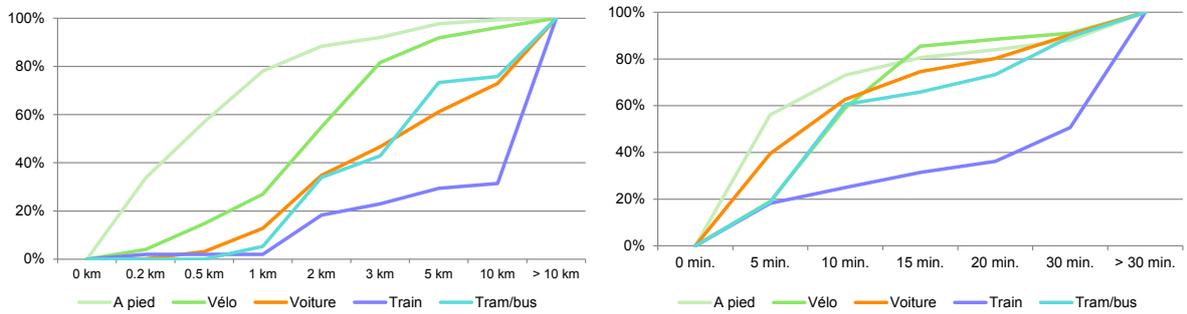
Quelque 25% des étapes parcourues en train durent plus de 30 minutes en moyenne suisse. Dans le canton de Fribourg, la part de ce type d'étapes en train est plus élevée, soit de 40% dans l'agglomération de Fribourg, de 49% dans celle de Bulle et de 32% dans le canton.

G3.4. 1 Fréquences cumulées des distances et des durées des étapes selon le moyen de transport, agglomération de Fribourg (en %)



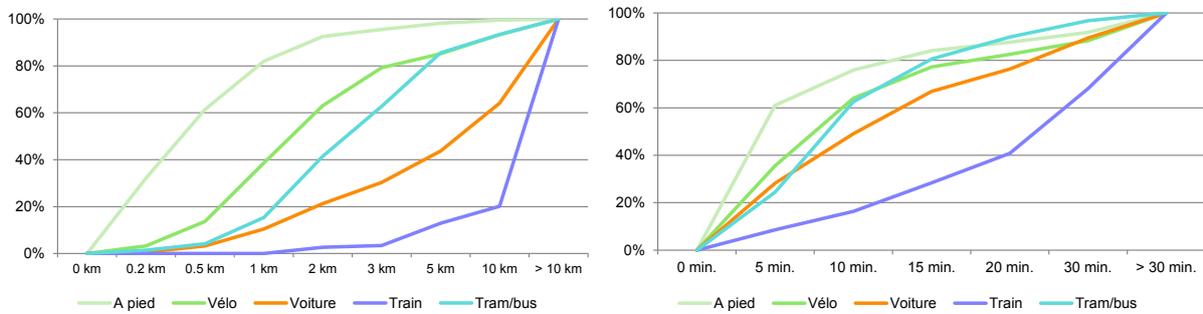
Base : étapes en Suisse

G3.4. 2 Fréquences cumulées des distances et des durées des étapes selon le moyen de transport, agglomération de Bulle (en %)



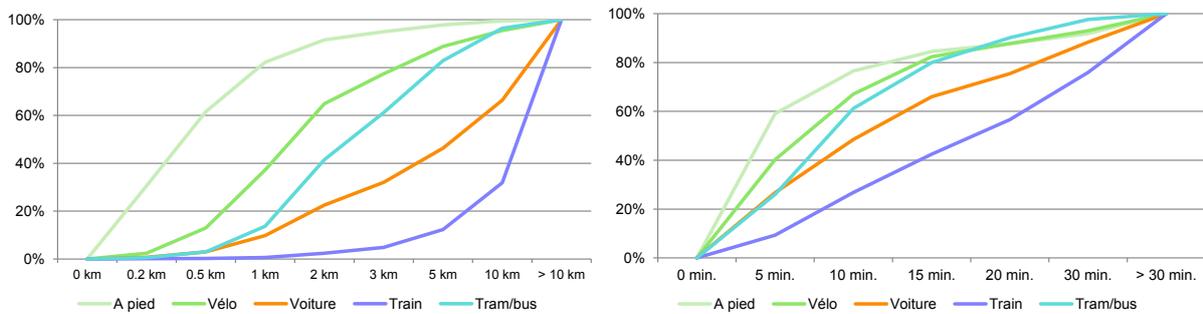
Base : étapes en Suisse

G3.4. 3 Fréquences cumulées des distances et des durées des étapes selon le moyen de transport, Canton de Fribourg (en %)



Base : étapes en Suisse

G3.4. 4 Fréquences cumulées des distances et des durées des étapes selon le moyen de transport, Suisse (en %)



Base : étapes en Suisse

Les plus longs déplacements parcourus par la population du canton de Fribourg et de ses agglomérations sont imputables aux activités professionnelles et aux services, les plus courts à la formation.

La distance moyenne d'un déplacement, tous motifs confondus, est plus faible dans les agglomérations de Fribourg et de Bulle (resp. 10,2 km et 8,6 km) qu'en moyenne cantonale (11,3 km). En d'autres termes : les déplacements effectués par les personnes domiciliées hors des agglomérations sont en moyenne plus longs que ceux des habitants des agglomérations.

La population de l'agglomération de Bulle, comparée au reste du canton, se distingue par la faiblesse des distances parcourues pour les loisirs et pour la formation.

Le temps de trajet moyen de la population du canton de Fribourg est de 22,8 minutes par trajet, ce qui est moins que la moyenne nationale, malgré les distances moyennes un peu plus élevées. Par conséquent, les déplacements effectués dans ce canton interviennent à une vitesse légèrement supérieure à la moyenne.

T3.4. 1 Distance et durée moyenne des déplacements en fonction du motif de déplacement

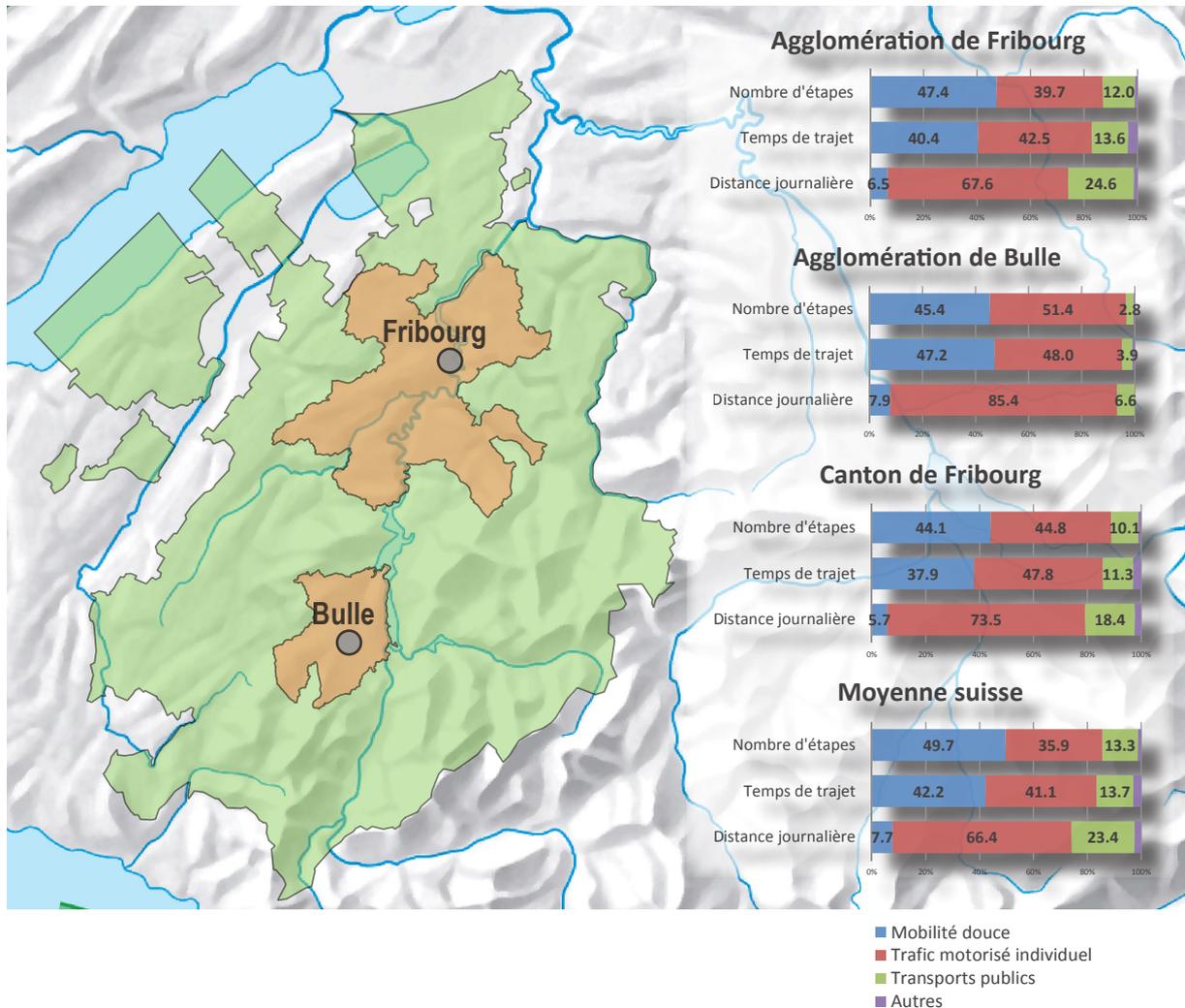
Motif	Distance (en km)				Temps de trajet (en min.)			
	Agglo Fribourg (OFS)	Agglo Bulle (OFS)	Canton FR	Suisse	Agglo Fribourg (OFS)	Agglo Bulle (OFS)	Canton FR	Suisse
Travail	11.1	12.8	12.8	11.5	18.1	17.8	18.6	19.9
Formation	5.3	3.1	7.1	7.3	16.7	13.5	18.5	19.0
Achats	5.9	4.9	7.2	6.2	14.6	11.6	14.6	15.5
Activité professionnelle	21.2	42.5	21.1	24.6	25.8	35.4	27.7	36.1
Voyage de service	16.3	5.5	33.5	24.0	46.0	11.8	43.0	45.5
Loisirs	11.9	9.0	11.4	11.6	31.3	28.2	29.9	31.7
Services et	9.8	7.5	14.5	9.1	18.0	10.8	18.4	16.1
Total	10.2	8.6	11.3	10.7	22.8	19.8	22.8	24.3

Base : déplacements en Suisse

4 Les moyens de transport

4.1. La répartition modale

G4.1.1 Les indicateurs de répartition modale



Base: personnes cibles, étapes en Suisse

La répartition modale indique la part que chaque moyen de transport représente dans les distances parcourues, la durée de trajet ou le nombre d'étapes. Suivant le questionnement, l'un ou l'autre de ces indicateurs est utilisé. La répartition modale est déterminée soit individuellement pour chaque moyen de transport, soit pour des groupes de moyens de transport (p. ex. TP, MD, TIM).

La population du canton de Fribourg accomplit près de trois quarts de ses déplacements journaliers en TIM. Dans l'agglomération de Fribourg, cette proportion est seulement de 68%, un chiffre proche de la moyenne nationale (66%), alors que dans l'agglomération bulloise, la part

des distances journalières accomplies en TIM est de 85%, ce qui est nettement plus élevé que la moyenne nationale.

Moins de 6% des déplacements journaliers effectués dans le canton de Fribourg sont imputables à la mobilité douce (MD). Le vélo et la marche concentrent 38% du temps de trajet, soit un peu moins que la moyenne nationale (42%). Dans l'agglomération bulloise, près de la moitié du temps de trajet est imputable à la MD; ce chiffre n'est que de 40% environ dans l'agglomération de Fribourg.

La part de trafic des TP est un peu plus faible dans le canton de Fribourg qu'en moyenne suisse, aussi bien sous l'aspect du nombre des

étapes, de la durée des déplacements que des distances parcourues. Des différences considérables existent toutefois entre les deux agglomérations du canton : dans celle de Fribourg, près

des 14% du temps de trajet intervient dans les TP, un chiffre proche de la moyenne nationale ; à Bulle, cette durée n'est que de quelque 4%.

T4.1.1 Distance journalière et temps de trajet par personne et par moyen de transport

Moyen de transport	Distance journalière en km				Temps de trajet en min.				
	Agglo Fribourg (OFS)	Agglo Bulle (OFS)	Canton FR	Suisse	Agglo Fribourg (OFS)	Agglo Bulle (OFS)	Canton FR	Suisse	
A pied	2.0	1.8	1.7	2.0	31.5	30.3	27.8	31.4	
Vélo	0.4	0.6	0.5	0.8	1.9	3.0	2.4	3.8	
Cyclomoteur	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.2	
Motocycle léger	0.1	0.0	0.2	0.1	0.2	0.1	0.4	0.3	
Motocycle	0.4	0.1	0.7	0.4	0.7	0.1	1.0	0.6	
Voiture, en tant que conducteur	17.0	20.1	20.9	17.3	24.7	25.0	27.6	24.4	
Voiture, en tant que passager	7.5	5.9	7.3	6.6	9.5	8.5	9.2	8.9	
Train	7.2	1.3	5.7	7.1	5.4	1.4	5.0	6.4	
Car postal	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.1	0.3	
Tram/bus	1.8	0.7	1.5	1.4	5.8	1.4	4.0	4.8	
Autres moyens de transport	0.5	0.0	0.9	0.9	2.9	0.6	2.3	2.4	
Total	36.9	30.7	39.4	36.7	82.7	70.4	79.8	83.4	

Base: personnes cibles, étapes en Suisse

Chaque jour, les habitants de l'agglomération de Fribourg se déplacent en moyenne un peu plus de 30 minutes à pied et un peu moins de 25 minutes au volant d'une voiture ; dix minutes supplémentaires sont à mettre sur le compte de déplacements en voiture comme passagers, une durée supérieure à la moyenne suisse.

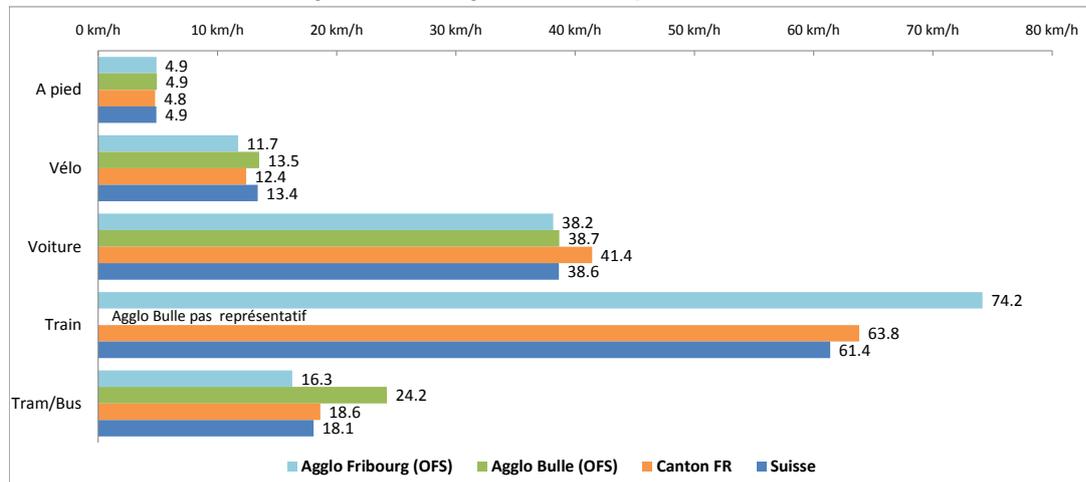
Le rôle dominant que joue la voiture dans l'agglomération de Bulle se manifeste par le fait que les habitants y passent quelque 36% de leur temps de trajet quotidien au volant d'une voiture (agglomération de Fribourg et moyenne suisse : 29%).

La vitesse moyenne de déplacement est faible à première vue, quel que soit le moyen de transport. Ce phénomène s'explique par la prise en compte des temps d'attente, par exemple aux feux rouges. Alors que le train atteint la vitesse

moyenne la plus élevée, les moyens de transport publics des villes et des agglomérations (à l'exclusion du car postal) sont nettement plus lents. Si la voiture est plus rapide que les transports publics urbains, elle est aussi plus lente que le train.

La population du canton de Fribourg est un peu plus rapide que la moyenne suisse, qu'elle se déplace en train (63,8 km/h) ou en voiture (41,4 km/h). La population de l'agglomération de Fribourg contribue notablement au résultat obtenu par le train. Quant à la voiture, elle obtient une vitesse moyenne plus élevée du fait des déplacements effectués dans les régions plutôt rurales du canton. Dans les deux agglomérations, la vitesse moyenne de déplacement en voiture équivaut à celle de la moyenne suisse.

G4.1.2 Vitesse moyenne de moyens de transport terrestres choisis



Base: personnes cible ayant utilisé le moyen de transport correspondant pour des étapes en Suisse

4.2. L'utilisation de la voiture

T4.2.1 Contribution de la voiture aux distances journalières et aux temps de trajet (en %)

	Distance journalière en km				Temps de trajet en min.			
	Agglo Fribourg (OFS)	Agglo Bulle (OFS)	Canton FR	Suisse	Agglo Fribourg (OFS)	Agglo Bulle (OFS)	Canton FR	Suisse
Taille du ménage*								
1 personne	61.3	86.4	68.5	59.0	40.2	45.6	41.7	34.8
2 personnes	62.2	91.3	70.4	67.0	40.2	52.5	48.9	41.4
3 personnes	76.8	75.0	67.3	66.6	46.7	43.2	45.6	42.2
4 personnes	68.1	87.8	75.6	66.8	40.8	49.5	45.8	40.6
5 personnes et plus	60.8	81.1	72.4	61.1	38.4	44.4	44.7	37.3
Revenu mensuel du ménage*								
Jusqu'à 2000 Fr. inclus	20.0	88.8	42.1	52.8	15.5	47.5	24.9	26.6
2001 à 6000 Fr.	64.6	75.6	67.8	63.0	37.8	31.5	40.5	36.1
6001 à 10 000 Fr.	70.0	88.2	72.5	67.7	41.7	55.9	47.5	42.0
10 001 à 14 000 Fr.	67.2	78.9	76.2	66.9	50.1	47.2	51.5	44.2
Plus de 14 000 Fr.	69.2	92.3	72.7	67.0	50.0	61.0	52.8	46.0
Âge*								
6 à 17 ans	62.4	64.1	54.9	50.3	24.9	21.1	24.4	22.1
18 à 24 ans	53.1	90.1	70.2	50.8	29.0	70.3	45.7	35.4
25 à 44 ans	70.9	91.6	77.4	69.8	49.8	58.5	54.9	46.4
45 à 64 ans	68.1	81.2	70.6	70.8	47.3	48.7	49.9	45.6
65 ans et plus	64.7	80.5	72.6	60.2	37.4	35.2	43.8	31.8
Genre*								
Hommes	65.7	82.8	69.1	67.3	41.0	51.1	46.3	43.6
Femmes	67.3	87.9	74.4	62.0	41.6	43.3	45.7	35.8
Voiture à disposition**								
Toujours	75.5	89.8	80.0	78.4	53.0	58.1	56.9	53.7
Sur demande	47.8	77.4	57.9	46.7	30.5	40.6	37.9	28.7
Jamais	36.8	0.0	39.1	21.5	19.6	0.0	24.7	13.1
Situation professionnelle***								
Indépendant	76.3	92.6	66.5	75.0	44.3	62.5	46.4	51.4
Collaborateur familial	76.8	16.8	82.8	76.2	48.9	19.2	58.5	47.8
Salarié membre de la direction ou avec personnel sous ses ordres	70.6	83.0	81.4	73.3	51.9	68.1	62.4	51.8
Salarié sans personnel sous ses ordres	68.5	92.4	74.9	65.4	47.6	57.4	53.5	44.2
Autres	57.5	78.7	62.0	54.4	32.7	35.6	36.5	29.4
Type de ménage*								
Ménage d'une personne	61.3	86.4	68.5	59.0	40.2	45.6	41.7	34.8
Couple sans enfant	61.4	90.8	69.9	68.8	40.1	50.9	48.6	42.5
Couple avec enfant(s)	71.8	83.5	73.6	66.8	42.7	50.5	46.7	41.3
Ménage monoparental avec enfant(s)	58.2	78.3	63.5	54.7	35.1	30.4	36.7	32.4
Ménage non familial	65.5	64.8	56.9	51.1	48.2	47.3	44.5	34.4
Total	66.3	84.9	71.3	65.0	41.3	47.6	46.0	39.9

* Base : personnes cibles, étapes en Suisse

** Base : personnes cible d'au moins 18 ans avec permis de conduire pour voiture et pouvant se déplacer sans l'aide d'autrui

*** Base : personnes cible à partir de 15 ans

La voiture est le moyen de transport choisi par la population du canton de Fribourg pour accomplir 71% des distances journalières en moyenne, soit quelque 46% des temps de trajet. Les différences entre les groupes de population en termes d'utilisation de la voiture s'expliquent avant tout par la disponibilité d'un tel véhicule : s'il n'y a pas de voiture disponible (par exemple dans le cas des jeunes), quelque 39% des distances journalières sont accomplies en voiture, alors que cette proportion atteint 80% lorsqu'une voiture est disponible. On constate quelques différences entre le canton de Fribourg et la moyenne suisse : dans le canton, le taux d'utilisation de la voiture est supérieur à la moyenne suisse dans les ménages à une personne et dans ceux qui comptent quatre personnes ou davantage. Dans les autres types de ménages, les écarts par rapport à la moyenne suisse ne sont pas significatifs. On enregistre également un taux d'utilisation supérieur à la moyenne suisse dans le groupe des 18 à 24 ans et chez les femmes. À l'exception des professions indépendantes, le canton de Fribourg présente un taux d'utilisation de la voiture supérieur à la moyenne suisse, quelle que soit la situation professionnelle.

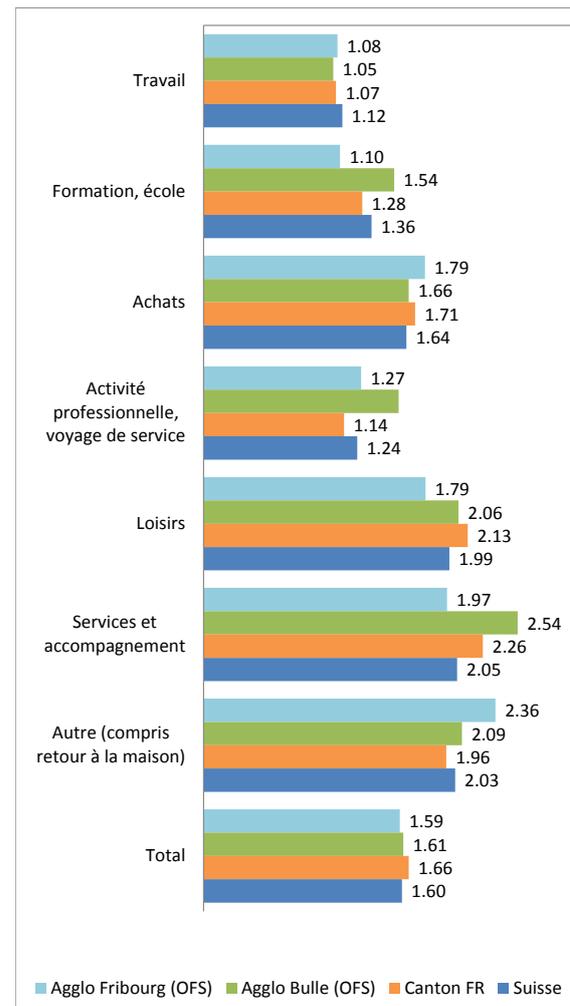
Dans le canton de Fribourg, le taux d'occupation moyen des voitures est de 1,66 personnes (Suisse: 1,60). Ce taux d'occupation est le plus faible (1,07) sur le chemin du travail. Il reste plutôt faible également lors de déplacements professionnels et de service (1,14) et lors de ceux qui sont motivés par la formation (1,28). Dans le trafic de loisirs, ce taux d'occupation est en moyenne de 2,1 personnes par voiture. Il atteint 2,26, valeur supérieure à la moyenne, lorsque le motif indiqué est « rendre service et accompagner ».

On constate que dans la population de l'agglomération de Fribourg, le taux d'occupation des voitures de 1,79 personnes durant le trafic de loisirs est inférieur à la moyenne cantonale et nationale.

En établissant le nombre des étapes qui impliquent le paiement d'une place de stationnement en arrivant à destination, on arrive à 3,8% en moyenne dans le canton. De telles taxes sont prélevées le plus souvent lors de déplacements motivés par les achats (6,3% des étapes). Ce

taux est nettement plus faible lors de déplacements de loisirs ou encore lorsqu'il s'agit de rendre service ou d'accompagner. La très grande majorité des stationnements (94% à 98%) est donc gratuite suivant le motif du déplacement.

G4.2.1 Taux d'occupation moyen des voitures (en nombre de personnes par voiture, pondéré selon la distance parcourue)



Base : étapes en Suisse comme conducteur/-trice d'une voiture

Pour ce qui est des taxes de stationnement, seules celles de l'agglomération de Fribourg peuvent être comparées à la moyenne nationale du fait du faible nombre d'observations effectuées ailleurs dans le canton. Ce taux est un peu plus faible et se monte à 2 francs 24 en moyenne.

T4.2. 2 Déplacements en voiture impliquant des taxes de stationnement

Motif	Etapas avec stationnement payant, Agglo Fribourg (OFS)		Etapas avec stationnement payant, Agglo Bulle (OFS)		Etapas avec stationnement payant, Canton FR		Etapas avec stationnement payant, Suisse	
	en % des étapes	en Fr., en moyenne	en % des étapes	en Fr., en moyenne	en % des étapes	en Fr., en moyenne	en % des étapes	en Fr., en moyenne
Achats	6.4	1.67	4.7	0.79	6.3	5.33	12.8	2.98
Loisirs	2.7	2.89	2.5	2.38	2.7	3.73	6.2	3.61
Services et accompagnement	2.3	3.13	0.8	1.00	2.1	4.70	3.1	3.60
Total	3.8	2.24	2.7	1.38	3.8	4.81	8.1	3.22

Base : étapes en Suisse comme conducteur/-trice d'une voiture pour les motifs achats, loisirs et services ou accompagnement

La population du canton de Fribourg, lorsqu'elle se déplace en TIM, parcourt la majeure partie des distances sur les autoroutes et les semi-autoroutes (37%) ainsi que sur les autres types de routes (50%). Le réseau des routes principales absorbe 13% des distances parcourues en TIM.

La définition des routes est celle qui est utilisée par le fournisseur de la banque de données (Teleatlas) et non celle de l'Office fédéral des routes (OFROU).

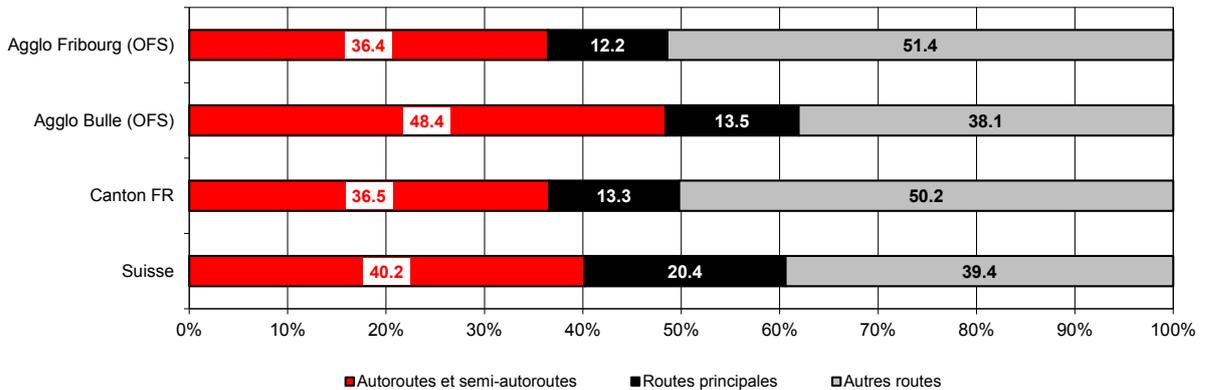
La population de l'agglomération de Bulle recourt aux autoroutes et aux semi-autoroutes pour effectuer près de 50% des distances en TIM. Cette valeur élevée par rapport aux moyennes

tant cantonales que nationales a pour effet que le réseau des routes principales est relativement peu fréquenté.

Quant à la population de l'agglomération fribourgeoise, elle ne parcourt que 12% des distances en TIM sur le réseau des routes principales, alors qu'elle s'aligne sur la moyenne cantonale pour ce qui est du taux d'utilisation des autoroutes et des semi-autoroutes (36%) ainsi que des autres types de routes (51%).

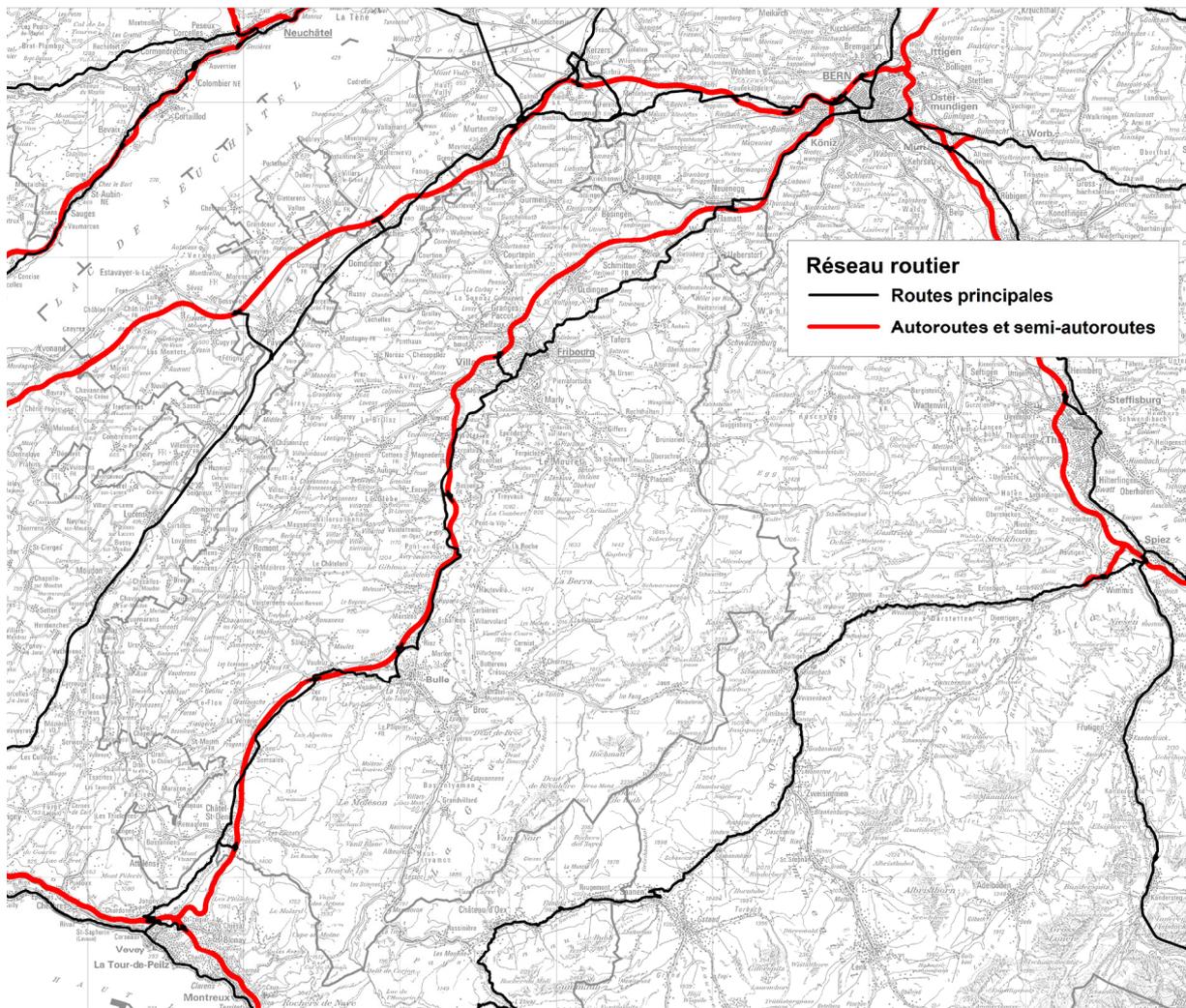
De manière générale, la population du canton de Fribourg utilise moins les autoroutes, les semi-autoroutes ainsi que les routes principales que la moyenne helvétique.

G4.2. 2 Utilisation du réseau selon les catégories de routes (en % des distances en trafic individuel motorisé)



Base : étapes en Suisse en TIM avec distance valable pour la catégorie de routes

G4.2.3 Réseau routier dans le canton de Fribourg selon Teleatlas



4.3. Les transports publics

Parmi les déplacements de la population du canton de Fribourg, 18% des distances journalières et 11% du temps de trajet sont à mettre sur le compte des transports publics. Ces valeurs sont inférieures à la moyenne nationale ; elles sont vérifiées dans tous les ménages, à l'exception de ceux qui ont un revenu mensuel de moins de 2000 francs.

L'écart entre les chiffres relatifs à la population fribourgeoise et ceux qui concernent la moyenne nationale sont particulièrement frappants pour le groupe d'âge des 18 à 24 ans.

Alors que ce groupe est le plus assidu en termes de fréquentation des TP, le temps de trajet des jeunes Fribourgeois attribuable à ce type de moyens de transport n'atteint que 16 minutes par jour, soit près de dix minutes de moins que la moyenne nationale.

La population de l'agglomération de Fribourg présente un taux d'utilisation plus élevé des TP que celle de l'agglomération bulloise pour la quasi-totalité des groupes d'utilisateurs.

T4.3. 1 Contribution des transports publics aux distances journalières et aux temps de trajet (en %)

	Distance journalière en km				Temps de trajet en min.			
	Agglo Fribourg (OFS)	Agglo Bulle (OFS)	Canton FR	Suisse	Agglo Fribourg (OFS)	Agglo Bulle (OFS)	Canton FR	Suisse
Taille des ménages*								
1 personne	32.4	5.4	22.4	29.1	17.1	3.8	12.4	16.0
2 personnes	26.9	1.2	20.3	22.1	13.0	1.6	10.5	12.4
3 personnes	15.5	16.1	17.0	22.2	9.8	6.4	10.2	13.5
4 personnes	22.8	4.4	15.1	21.3	14.3	2.6	10.3	13.1
5 personnes et plus	30.0	7.7	19.7	26.4	16.0	6.0	15.0	15.7
Revenu mensuel du ménage*								
Jusqu'à 2000 Fr. inclus	70.8	0.0	39.9	31.2	31.9	0.0	22.0	15.3
2001 à 6000 Fr.	23.6	9.0	16.4	23.3	13.7	4.5	9.8	12.7
6001 à 10 000 Fr.	20.6	5.3	19.0	21.2	10.2	4.3	11.5	12.8
10 001 à 14 000 Fr.	27.9	14.6	17.4	23.2	15.0	5.7	10.3	14.4
Plus de 14 000 Fr.	24.4	0.7	18.0	24.1	16.7	1.2	12.5	15.4
Âge*								
6 à 17 ans	22.6	13.9	29.6	29.7	13.8	7.0	17.3	15.9
18 à 24 ans	37.8	4.7	22.7	38.7	22.4	3.3	16.4	25.6
25 à 44 ans	21.8	3.0	15.6	20.9	12.4	2.4	9.9	13.0
45 à 64 ans	23.2	11.0	17.1	18.1	12.0	5.1	9.3	10.5
65 ans et plus	24.0	3.7	12.7	25.4	10.4	1.6	5.8	11.5
Genre*								
Hommes	25.1	9.5	19.0	20.8	13.6	5.3	11.8	12.4
Femmes	23.9	2.4	17.6	27.0	13.6	2.3	10.8	15.1
Voiture à disposition**								
Toujours	17.0	4.6	11.3	12.5	9.4	2.7	6.6	7.3
Sur demande	43.3	0.7	30.8	40.2	23.5	0.7	18.3	21.5
Jamais	52.0	0.0	44.7	62.2	28.5	0.0	31.4	28.9
Situation professionnelle***								
Indépendant	13.7	0.0	7.5	14.3	8.9	0.0	5.1	8.2
Collaborateur familial	19.3	58.4	11.9	15.3	9.9	24.6	6.4	7.8
Salarié membre de la direction ou avec personnel sous ses ordres	21.8	12.8	10.8	18.3	10.3	8.3	7.4	11.8
Salarié sans personnel sous ses ordres	23.8	2.4	17.9	24.1	14.4	1.9	10.5	14.8
Autres	31.8	6.3	27.4	31.4	16.1	3.7	15.3	16.1
Type de ménage*								
Ménage d'une personne	32.4	5.4	22.4	29.1	17.1	3.8	12.4	16.0
Couple sans enfant	27.9	0.9	20.8	20.5	12.7	1.2	10.5	11.5
Couple avec enfant(s)	19.6	9.3	15.8	21.5	12.4	5.2	11.1	13.2
Ménage monoparental avec enfant(s)	31.7	2.8	22.0	32.3	18.9	2.9	11.9	18.8
Ménage non familial	25.6	24.4	34.5	36.0	15.1	13.2	19.8	20.0
Total	24.6	6.6	18.4	23.4	13.6	3.9	11.3	13.7

* Base : personnes cibles, étapes en Suisse

** Base : personnes cible d'au moins 18 ans avec permis de conduire pour voiture et pouvant se déplacer sans l'aide d'autrui

*** Base : personnes cible à partir de 15 ans

L'utilisation des TP en fonction des motifs révèle des différences entre les agglomérations, le canton et la moyenne nationale.

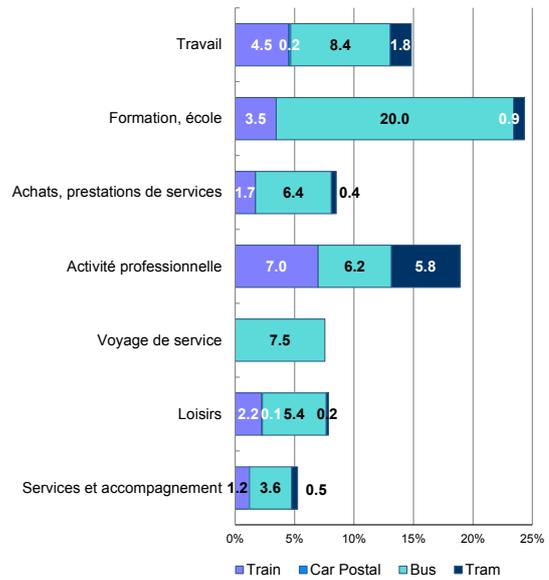
La plus grande contribution des transports publics en termes d'étapes parcourues revient au motif de déplacement « Formation » (25%). Les chiffres recensés à ce propos dans le canton et dans l'agglomération de Fribourg rejoignent la moyenne nationale ; dans l'agglomération de Bulle, par contre, les transports publics sont utilisés seulement pour un peu plus de 7% des étapes parcourues à des fins de formation. Pourtant, la formation reste, également à Bulle, le principal motif de déplacement pour lequel sont choisis les TP.

Lorsqu'on compare les contributions des différents moyens de transports publics, on observe que le train est en tête pour les motifs de déplacement Travail, Formation et Activités professionnelles ; les chiffres restent toutefois légèrement plus faibles que la moyenne nationale.

Quant au bus, il est choisi pour effectuer une proportion élevée d'étapes du trafic pendulaire (lieu de travail, de formation). Le trafic pour la formation surtout atteint 18% de déplacements en bus dans le canton et dans l'agglomération de Fribourg (20%), des chiffres nettement supérieurs à la moyenne suisse (moins de 12%).

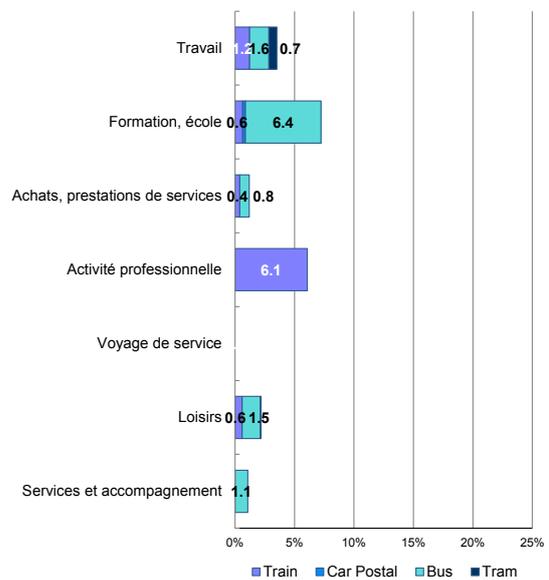
Dans le trafic de loisirs, la part des étapes parcourues en train, en bus, en car postal et en tram est plutôt faible comparée au trafic pendulaire, puisqu'elle atteint moins de 7% dans le canton de Fribourg. Plus de la moitié de ces étapes sont parcourues en bus (agglomération de Fribourg : près de 70%). Le recours aux TP pour les déplacements de loisirs est davantage axé sur le bus dans le canton de Fribourg qu'en moyenne nationale, une préférence qui va au détriment du train.

G4.3.1 Part des TP aux étapes, agglomération de Fribourg (en %)



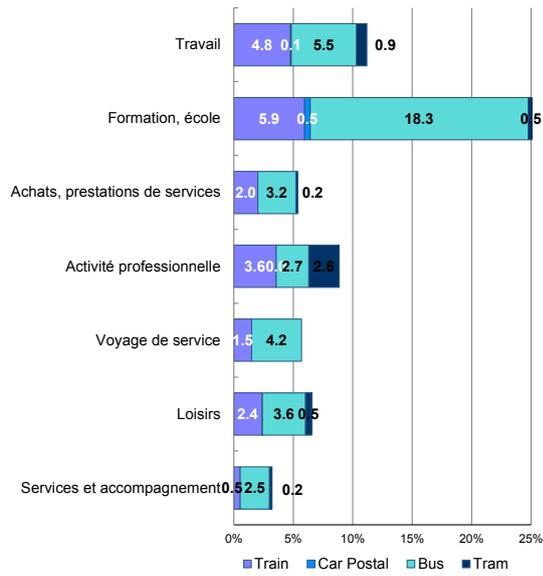
Base : étapes en Suisse

G4.3.2 Part des TP aux étapes, agglomération de Bulle (en %)



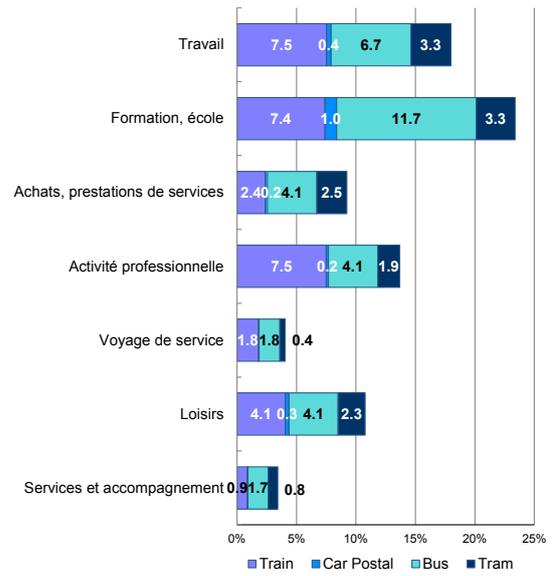
Base : étapes en Suisse

G4.3.3 Part des TP aux étapes, canton Fribourg (en %)



Base : étapes en Suisse

G4.3.4 Part des TP aux étapes, Suisse (en %)



Base : étapes en Suisse

4.4. Les déplacements à pied et à vélo

Dans le canton de Fribourg, la population recourt à la mobilité douce pour parcourir 5,7% des distances, dont plus que de 75% sont parcourues à pied. La part de la mobilité douce y est donc inférieure à la moyenne nationale.

Les personnes qui vivent dans un ménage au revenu inférieur à 6000 francs, les enfants, les jeunes de moins de 18 ans ainsi que les personnes de plus de 65 ans constituent le groupe

de population qui parcourt à pied une part de distances journalières supérieure à la moyenne.

La contribution du trafic cycliste aux déplacements journaliers est plus faible dans le canton et dans l'agglomération de Fribourg qu'en moyenne nationale. Dans le canton comme ailleurs en Suisse, les personnes qui parcourent une part élevée des distances à vélo sont celles qui n'ont pas de voiture à disposition.

T4.4. 1 Contribution de la mobilité douce aux distances journalières (en %)

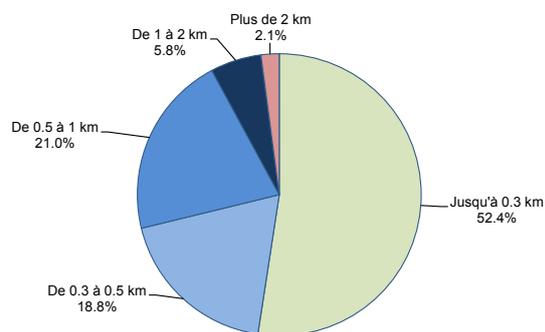
	Distance journalière en km (A pied)				Distance journalière en km (Vélo)			
	Agglo Fribourg (OFS)	Agglo Bulle (OFS)	Canton FR	Suisse	Agglo Fribourg (OFS)	Agglo Bulle (OFS)	Canton FR	Suisse
Taille des ménages*								
1 personne	5.5	7.4	4.8	6.6	0.3	0.8	0.9	1.9
2 personnes	5.4	5.6	4.4	5.5	1.4	1.0	1.1	1.9
3 personnes	4.5	5.0	3.5	5.2	1.2	2.9	0.9	1.8
4 personnes	5.3	5.4	4.7	5.3	1.0	2.3	2.2	2.5
5 personnes et plus	7.2	8.1	5.0	5.4	1.1	2.3	0.7	2.8
Revenus mensuels des ménages*								
Jusqu'à 2000 Fr. inclus	9.0	11.2	5.6	9.6	0.3	0.0	0.2	1.8
2001 à 6000 Fr.	6.7	11.1	5.9	7.0	1.1	3.8	1.1	1.9
6001 à 10 000 Fr.	5.8	4.5	4.2	5.2	1.4	1.1	1.6	2.3
10 001 à 14 000 Fr.	3.0	4.6	3.8	4.3	0.3	1.9	0.5	2.3
Plus de 14 000 Fr.	3.0	4.4	3.4	4.0	0.6	0.0	1.0	2.2
Âge*								
6 à 17 ans	11.3	14.4	8.8	9.3	1.4	6.7	3.1	4.4
18 à 24 ans	5.6	2.9	4.5	4.6	0.5	2.2	0.7	1.7
25 à 44 ans	4.4	4.1	3.3	4.4	1.3	1.1	1.0	1.9
45 à 64 ans	3.9	5.6	3.5	5.1	0.9	0.5	0.9	2.2
65 ans et plus	7.2	11.2	6.4	8.9	1.4	4.4	1.8	1.6
Sexe*								
Hommes	4.6	5.1	3.9	4.7	1.2	2.1	1.2	2.4
Femmes	6.6	7.3	5.2	6.7	1.0	1.6	1.4	1.8
Voiture à disposition**								
Toujours	3.7	4.1	3.2	4.1	1.1	1.0	0.9	1.6
Sur demande	5.5	8.9	5.0	6.3	0.8	9.5	1.7	3.3
Jamais	7.5	18.3	3.6	9.3	3.2	81.7	2.6	3.9
Situation professionnelle***								
Indépendant	4.5	5.7	3.4	4.2	3.9	1.5	1.8	1.8
Collaborateur familial	3.9	6.8	2.7	5.0	0.0	18.1	2.3	1.8
Salarié membre de la direction ou avec personnel sous ses ordres	3.2	2.5	2.2	3.5	1.0	1.3	0.5	2.1
Salarié sans personnel sous ses ordres	4.5	4.3	3.9	4.7	0.8	0.7	1.0	2.0
Autres	6.8	10.1	5.5	8.0	0.9	2.9	1.5	2.0
Type de ménage*								
Ménage d'une personne	5.5	7.4	4.8	6.6	0.3	0.8	0.9	1.9
Couple sans enfant	5.2	6.1	4.3	5.4	1.2	1.2	1.0	1.9
Couple avec enfant(s)	5.3	4.8	4.3	5.2	1.1	1.7	1.2	2.4
Ménage monoparental avec enfant(s)	6.9	13.4	6.9	6.5	1.8	5.5	4.4	2.1
Ménage non familial	5.6	2.7	4.1	5.4	1.1	8.1	1.7	2.5
Total	5.4	6.0	4.4	5.5	1.1	1.9	1.3	2.1

* Base : personnes cibles, étapes en Suisse

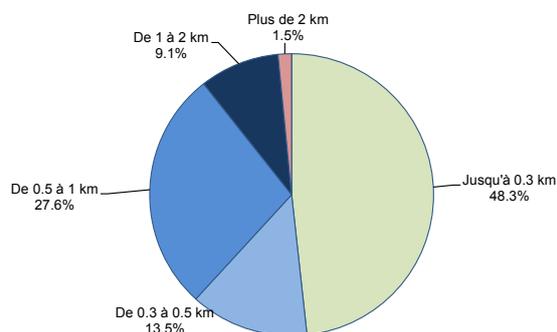
** Base : personnes cible d'au moins 18 ans avec permis de conduire pour voiture et pouvant se déplacer sans l'aide d'autrui

*** Base : personnes cible à partir de 15 ans

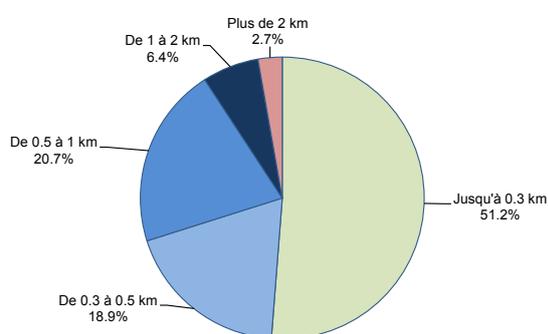
G4.4. 1 Répartition des distances des étapes à pied de et vers un arrêt des transports publics (en %)



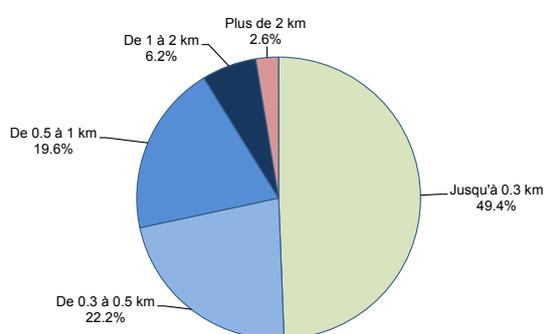
Agglomération de Fribourg (OFS)



Agglomération de Bulle (OFS)



Canton de Fribourg



Moyenne suisse

Base : étapes en Suisse depuis ou vers un arrêt des TP, c.à.d. étapes à pied précédant ou suivant immédiatement une étape en TP

La comparaison entre la moyenne suisse et le canton de Fribourg pour ce qui est de la répartition des distances parcourues à pied vers ou depuis les arrêts de TP ne révèle pas de différence significative. Plus de la moitié des étapes de et vers les arrêts des TP sont égales ou inférieures à 300 mètres dans le canton de Fribourg. Seuls

un peu plus de 9% sont supérieures à un kilomètre.

Il n'y a pas de différence significative entre les deux agglomérations à ce propos ; par conséquent, aucune conclusion ne peut être tirée quant à l'accessibilité en TP des territoires considérés.

5 Les motifs de déplacement

5.1. Les motifs dominants

Les loisirs s'avèrent être le motif de déplacement le plus important dans le canton de Fribourg. Sur les distances journalières moyennes de 39 kilomètres parcourues par la population (dès 6 ans), 36% sont attribuables à des fins de loisirs, contre 24% au travail et 13% aux achats. Ces chiffres sont comparables à la moyenne suisse.

C'est avant tout en fin de semaine que les déplacements pour les loisirs se cumulent : les distances journalières parcourues à cette fin et les durées de déplacement correspondantes sont deux fois plus élevées qu'en semaine (le dimanche : 25 kilomètres par personne). Le samedi, les distances journalières effectuées pour les

achats doublent (un peu moins de 10 kilomètres par personne) par rapport aux cinq jours ouvrables de la semaine (5 kilomètres). Ces proportions se vérifient également dans les agglomérations de Fribourg et de Bulle.

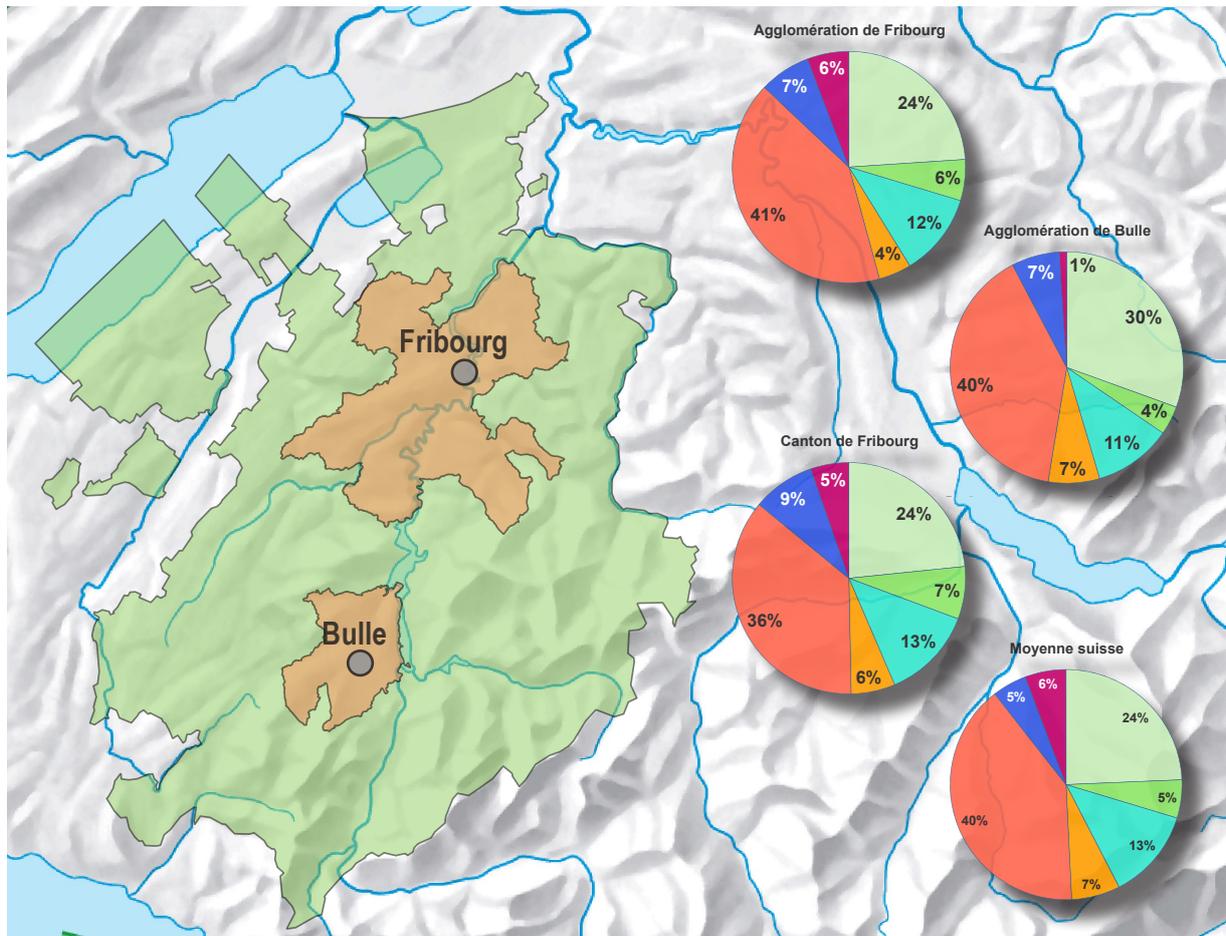
Dans cette dernière agglomération, le motif de déplacement Travail représente 30% des distances journalières, dans celle de Fribourg 24%. Dans les deux agglomérations, les distances parcourues à des fins de loisirs représentent également la part la plus élevée (Fribourg : 41% ; Bulle : 40%).

T5.1.1 Distance journalière par personne selon le motif de déplacement et les jours de la semaine (en km)

Motif	Agglo Fribourg (OFS)				Agglo Bulle (OFS)				Canton FR				Suisse			
	Lu-Ve	Sa	Di	Total	Lu-Ve	Sa	Di	Total	Lu-Ve	Sa	Di	Total	Lu-Ve	Sa	Di	Total
Travail	11.5	1.8	0.4	8.8	13.2	2.5	1.4	9.4	12.1	1.3	0.9	9.2	11.8	2.6	1.1	8.9
Formation	2.5	0.2	1.7	2.1	1.6	1.4	0.0	1.2	3.7	0.2	0.7	2.9	2.5	0.8	0.3	2.0
Achats	4.1	9.5	1.4	4.3	3.0	8.7	0.8	3.3	5.0	9.7	1.5	5.1	4.9	6.9	1.2	4.7
Activité prof., voyage de service	2.2	0.0	0.2	1.7	3.3	0.0	0.1	2.2	3.2	0.3	0.1	2.4	3.2	0.8	0.4	2.5
Loisirs	11.2	22.3	30.9	15.3	8.8	22.4	16.4	12.2	11.2	21.1	25.0	14.3	11.0	23.7	24.4	14.7
Services et accompagnement	2.5	3.4	2.9	2.6	2.3	3.5	0.3	2.0	3.7	3.4	2.1	3.4	1.7	2.1	1.6	1.8
Autres	2.2	0.6	3.2	2.1	0.3	0.4	0.2	0.3	2.0	1.5	3.2	2.1	1.5	3.0	4.2	2.1
Total	36.0	37.9	40.6	36.9	32.4	38.9	19.2	30.7	40.9	37.4	33.4	39.4	36.7	39.9	33.2	36.7

Base: personnes cibles, étapes en Suisse

G5.1. 1 Distance journalière parcourue, en fonction du motif de déplacement (en %)



Base: personnes cibles, étapes en Suisse

- Travail
- Formation
- Achats
- Activ. prof. ou voyages de service
- Loisirs
- Services et accompagnement
- Autres

5.2. Les déplacements pour le travail

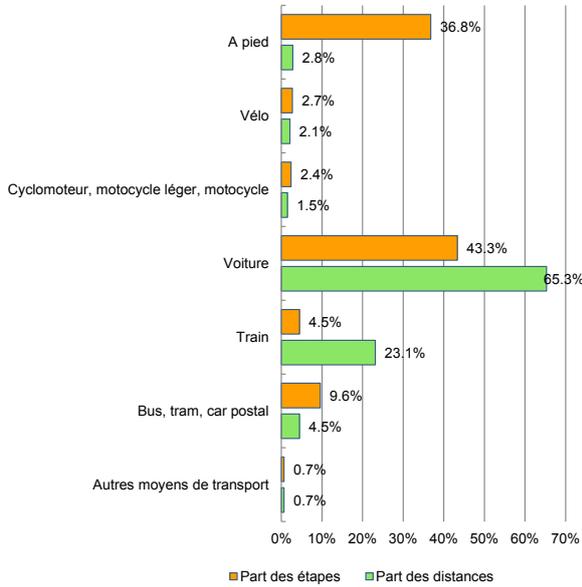
Pour se rendre au travail, la population du canton de Fribourg recourt le plus souvent à la voiture, qui est utilisée pour 77% des distances parcourues et pour un peu moins de 50% des étapes. Ces chiffres sont nettement au-dessus de la moyenne suisse. Le nombre des étapes parcourues à pied pour aller au travail est également significatif (près de 34%), mais en termes de distance journalière, la contribution de ce moyen de locomotion est faible (à peine 2%), car ces déplacements à pied représentent avant tout de courtes étapes effectuées en rapport avec des déplacements en voiture ou en TP. Pour se rendre au travail et pour en revenir, un peu moins de 17% des distances journalières reviennent aux TP, dont la majeure partie au train. Le chemin de fer semble être le moyen de transport privilégié pour les longs déplacements. Le recours au bus, au car postal et au tram (hors du canton) semble se concentrer sur les petites étapes ;

celles-ci totalisent plus de la moitié des étapes parcourues en TP pour se rendre au travail. Lorsqu'on compare la population fribourgeoise à la moyenne suisse, on constate que les TP jouent un rôle moins important qu'en moyenne nationale en termes de moyen de transport pour se rendre au travail.

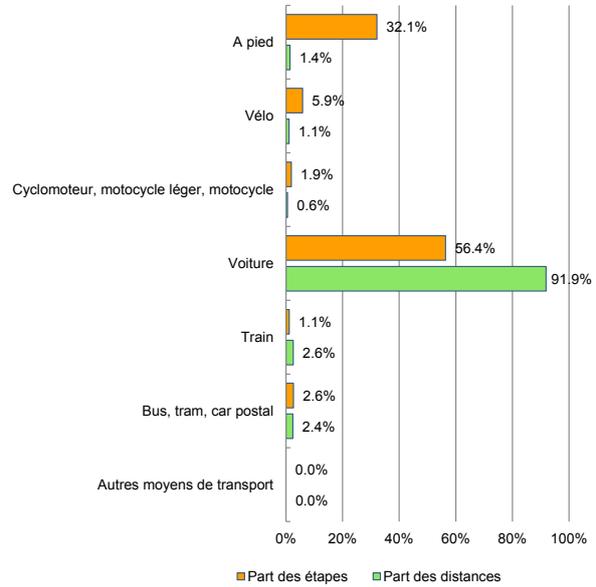
On enregistre aussi des différences considérables de comportement entre les agglomérations de Fribourg et de Bulle pour ce qui est des déplacements liés au travail : alors que la population de l'agglomération de Fribourg fait état de chiffres comparables à la moyenne suisse, celle de Bulle est nettement davantage fixée sur la voiture (92% des distances pour se rendre au travail et en revenir) et utilise nettement moins souvent le train pour ce motif de déplacement (2,6% des distances).

G5.2. 1 Choix du moyen de transport pour se rendre au travail (en %)

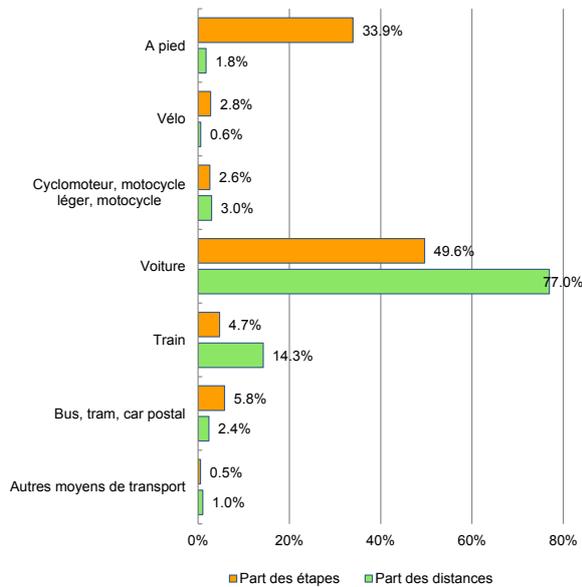
Agglomération de Fribourg (OFS)



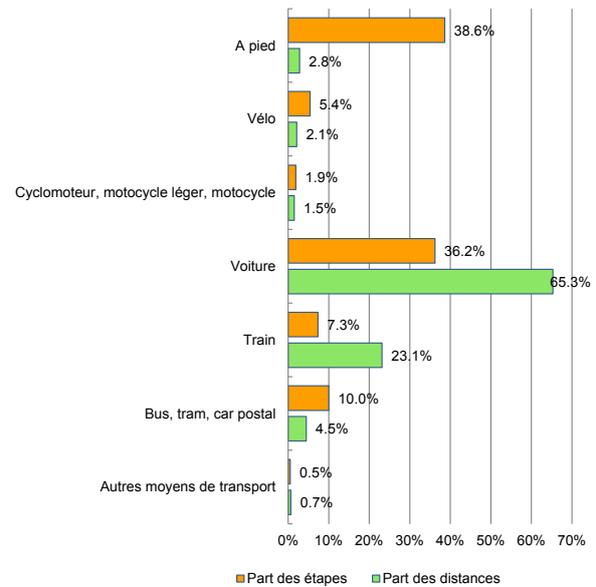
Agglomération de Bulle (OFS)



Canton de Fribourg



Suisse



Base: étapes effectuées en Suisse par les actifs pour le travail (jours ouvrables)

5.3. Les déplacements pour la formation

La formation génère une majorité d'étapes à pied (59%) et en TP (>25%) dans la population du canton de Fribourg. En termes de distance, la majeure partie de ces déplacements revient aux TP (56%), dont plus de la moitié au train. Ainsi, la part des TP pour ce motif de déplacement est inférieure à la moyenne suisse, qui est de 63%.

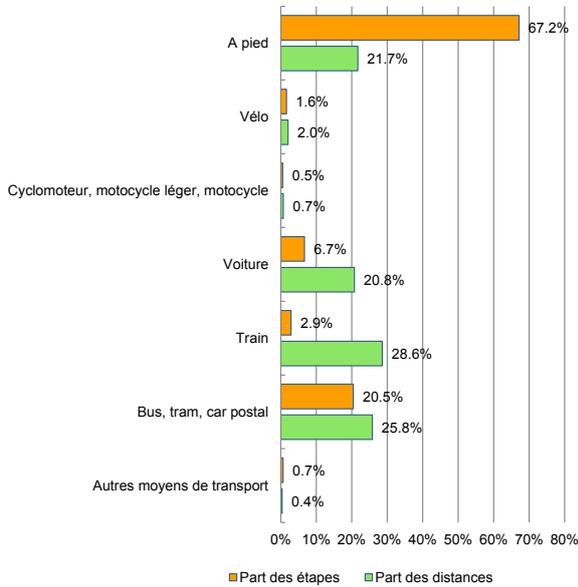
La voiture est utilisée pour 28% des distances parcourues pour la formation, ce qui est deux fois plus que la moyenne suisse.

Dans l'agglomération de Bulle, le recours aux TP pour les déplacements liés à une formation

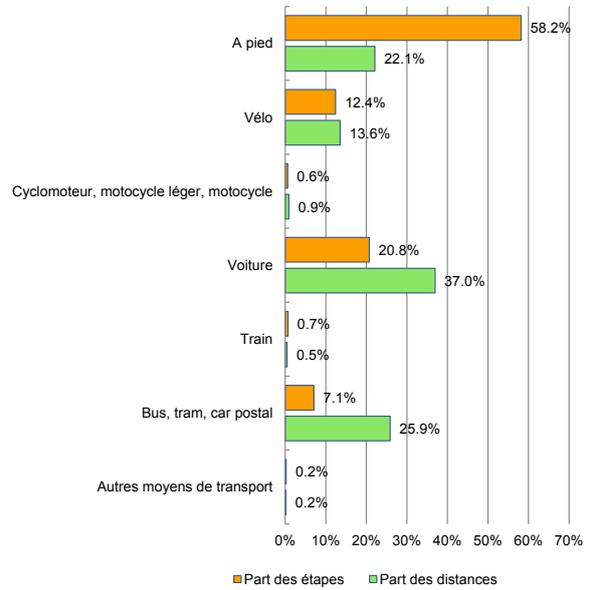
est moins fréquent que dans celle de Fribourg. Ce décalage s'explique par le fait que les Bullois ne se déplacent pratiquement jamais en train pour se rendre sur un lieu de formation. Inversement, l'agglomération bulloise recense un taux particulièrement élevé de déplacements pour la formation à vélo (12%) ou en voiture (21%). Dans l'agglomération de Fribourg, on note un nombre supérieur d'étapes et de distances parcourues à pied, si comparé à la moyenne Suisse et cantonale.

G5.3. 1 Choix du moyen de transport pour se rendre au lieu de formation (en %)

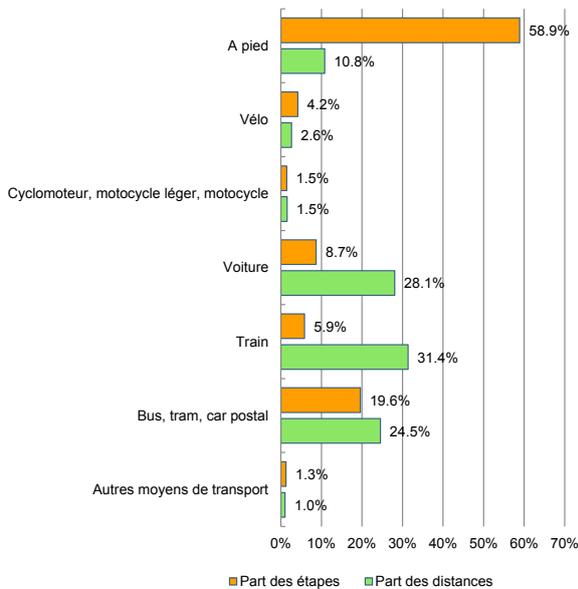
Agglomération de Fribourg (OFS)



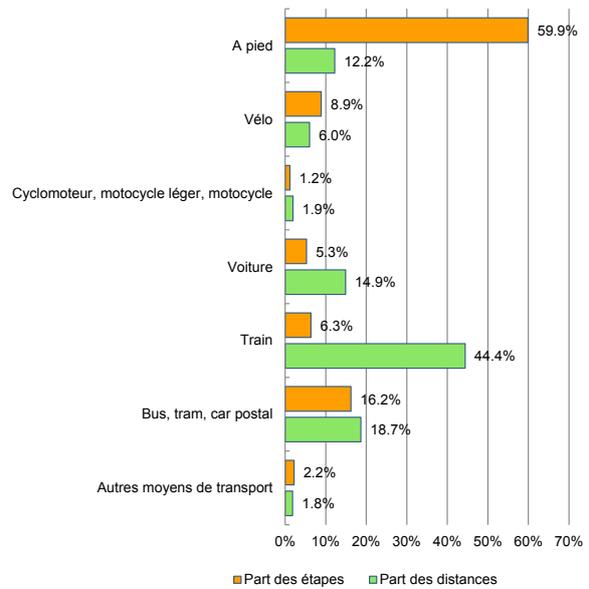
Agglomération de Bulle (OFS)



Canton de Fribourg



Suisse



Base: étapes effectuées en Suisse pour la formation (jours ouvrables)

5.4. Les déplacements pour les achats

Pour faire ses achats, la population du canton de Fribourg privilégie la marche (42% des étapes) et la voiture (55% des étapes). En termes de distance, la voiture l'emporte, avec 82% des kilomètres effectués à cette fin. Ce pourcentage est supérieur à la moyenne suisse.

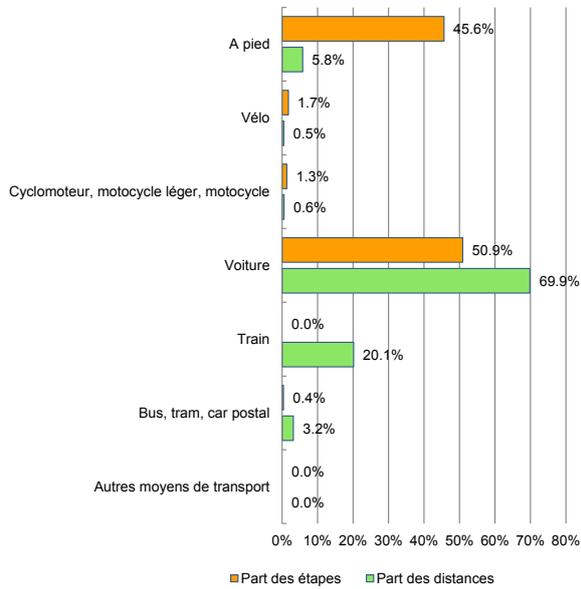
Un peu plus de 11% des distances sont effectuées en train, dont une partie est probablement imputable à des achats effectués dans des villes (tierces). Que ce soit en termes de distance ou d'étapes journalières : dans le canton de Fribourg, la population se déplace moins en TP pour faire ses achats que la moyenne suisse.

Le rôle secondaire joué par les TP dans les déplacements faits en vue d'achats se vérifie très nettement dans l'agglomération de Bulle. Dans cette région, on constate que la part des distances parcourues en voiture est plus élevée que la moyenne cantonale, mais aussi que dans l'agglomération de Fribourg.

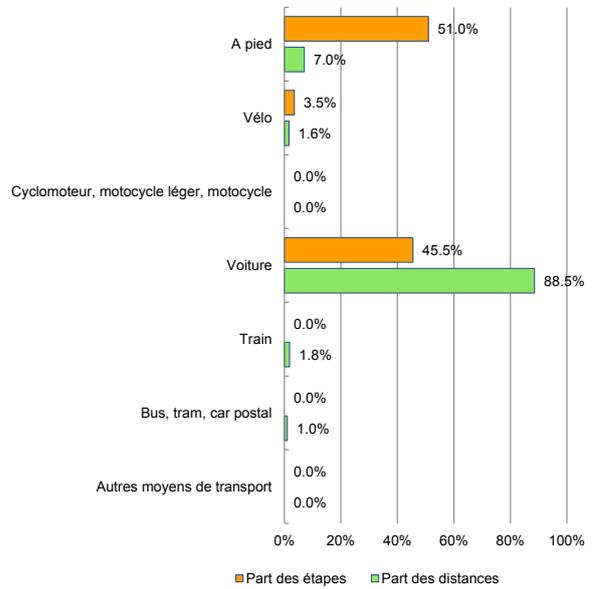
Par rapport au reste du canton, la population de l'agglomération de Fribourg se distingue par un recours moins fréquent à la voiture et un recours plus fréquent aux transports public pour faire ses achats.

G5.4. 1 Choix du moyen de transport pour les achats (en %)

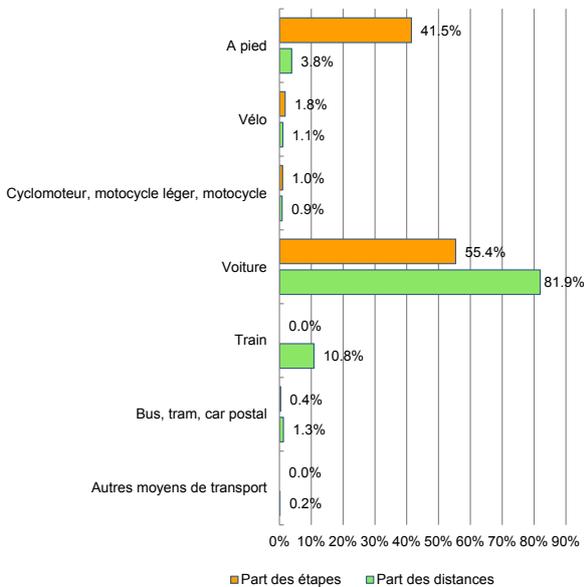
Agglomération de Fribourg (OFS)



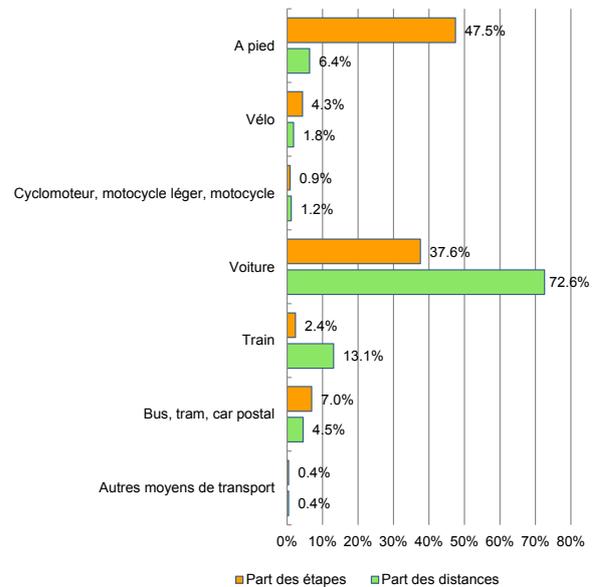
Agglomération de Bulle (OFS)



Canton de Fribourg



Suisse



Base: étapes effectuées en Suisse pour effectuer les achats (jours ouvrables et samedi)

5.5. Les déplacements pour les loisirs

Les loisirs représentent le motif de déplacement le plus important de la population du canton de Fribourg, soit 36%. La plus grande partie des étapes est parcourue à pied (45%) et en voiture (42%). En voiture, les étapes sont nettement plus longues; elles représentent le pourcentage le plus important de distances parcourues pour les loisirs (68%).

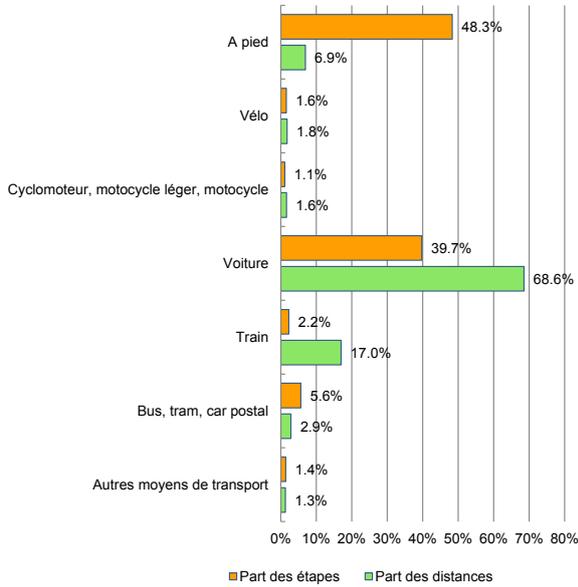
La population du canton de Fribourg est relativement proche de la moyenne suisse pour ce qui est du choix du moyen de transport durant les loisirs. La population de l'agglomération de Fribourg est la plus représentative de l'ensemble de

la population cantonale en termes de choix du moyen de transport durant les loisirs.

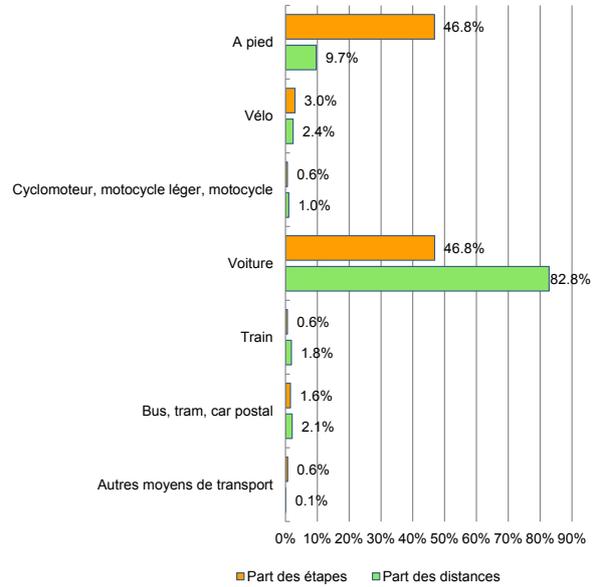
Les chiffres qui concernent la population de l'agglomération de Bulle, par contre, s'écartent de la moyenne tant nationale que cantonale : le pourcentage des distances parcourues en voiture durant les loisirs y est plus élevé (83%) et les étapes et distances parcourues en transports publics durant les loisirs ne jouent qu'un rôle marginal.

G5.5.1 Choix du moyen de transport durant les loisirs (en %)

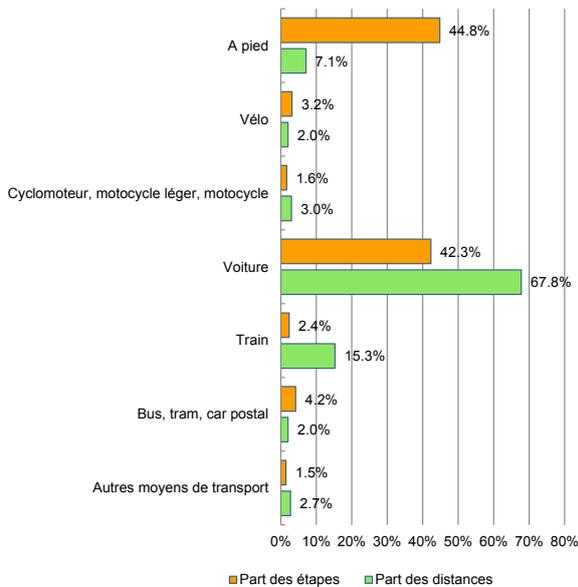
Agglomération de Fribourg (OFS)



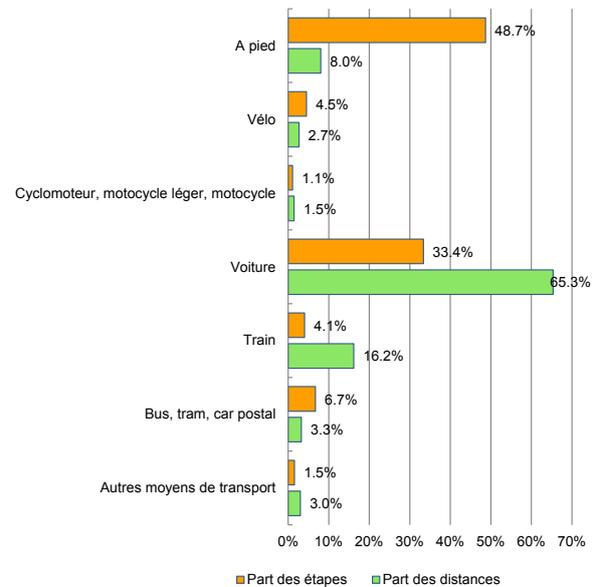
Agglomération de Bulle (OFS)



Canton de Fribourg



Suisse



Base: étapes effectuées en Suisse

6 Les disparités spatiales de la mobilité

6.1. Espace urbain, espace rural

T6.1.1 Les indicateurs de mobilité selon le type de territoire du lieu d'habitation (source ARE/OFS), Canton de Fribourg

	Région urbaine		Région rurale		Canton FR		Total
	Communes-centres d'agglomération	Autres communes des zones centres d'agglomération	Autres communes d'agglomération	Communes rurales périurbaines	Communes rurales périphériques		
Données concernant les déplacements*							
Nombre de déplacements par jour	3.5	3.4	3.7	3.4	2.4		3.5
Distance journalière (en km)	33.1	34.9	39.7	43.0	49.4		39.4
Durée de déplacement journalière (en min.)	87.7	86.8	85.1	86.4	59.0		86.1
Nombre de boucles par jour	1.7	1.7	1.7	1.7	1.4		1.7
Taux de mobilité (en %)	88.6	88.6	89.7	88.4	86.5		88.8
Motif de déplacement (en % de la distance totale)*							
Travail	33.3	15.6	23.0	21.5	34.9		23.4
Formation	5.7	4.4	5.3	9.8	0.0		7.3
Achats	12.8	14.2	10.9	13.6	22.8		12.9
Activité prof., voyage de service	6.5	5.5	4.9	6.9	0.0		6.1
Loisirs	34.5	44.2	41.4	32.6	23.9		36.3
Services et accompagnement	4.9	9.2	8.2	10.4	0.3		8.7
Indéterminé/autres	2.3	6.8	6.3	5.2	18.0		5.3
Equipement en véhicules et abonnements (en %)							
Avec voiture**	71.7	89.9	93.9	95.7	93.1		89.6
Avec vélo**	52.0	66.7	68.4	75.4	58.5		67.6
Avec abonnement général*	11.5	7.1	6.1	7.1	13.9		7.7
Avec abonnement demi-tarif*	27.2	24.5	21.0	18.5	10.1		21.4
Avec abonnement communauté tarifaire*	16.1	11.2	7.3	4.3	0.0		8.1
Avec un autre abonnement*	10.5	5.6	7.6	9.1	0.0		8.5

* Base: personnes cible, étapes en Suisse

** Base : ménages

T6.1.2 Les indicateurs de mobilité selon le type de territoire du lieu d'habitation (source ARE/OFS), Suisse

	Région urbaine			Région rurale			Suisse		Total
	Communes-centres d'agglomération	Autres communes des zones centres d'agglomération	Autres communes d'agglomération	Villes isolées	Communes rurales périurbaines	Centres touristiques alpins	Communes rurales périphériques		
Données concernant les déplacements*									
Nombre de déplacements par jour	3.5	3.4	3.4	3.7	3.4	3.2	3.4		3.4
Distance journalière (en km)	31.9	34.9	37.9	39.4	41.7	32.7	40.8		36.7
Durée de déplacement journalière (en min.)	93.3	89.6	92.2	92.9	90.0	82.9	94.0		91.7
Nombre de boucles par jour	1.6	1.7	1.7	1.8	1.7	1.7	1.7		1.7
Taux de mobilité (en %)	90.0	88.8	89.0	92.8	88.1	84.7	88.8		89.1
Motif de déplacement (en % de la distance totale)*									
Travail	25.3	23.5	23.6	26.1	25.6	13.2	20.0		24.3
Formation	4.8	4.9	5.3	8.5	5.9	4.3	7.6		5.4
Achats	11.7	12.8	13.1	9.8	13.3	15.3	13.3		12.8
Activité prof., voyage de service	6.4	6.3	6.7	3.8	7.5	14.4	6.3		6.8
Loisirs	42.0	40.9	39.8	44.9	38.0	41.5	43.0		40.2
Services et accompagnement	3.5	4.3	5.5	5.1	5.3	6.3	5.8		4.8
Indéterminé/autres	6.4	7.1	6.0	1.8	4.4	5.0	4.0		5.7
Equipement en véhicules et abonnements (en %)									
Avec voiture**	63.3	81.0	86.0	80.9	90.3	81.4	83.9		79.2
Avec vélo**	62.4	68.4	70.7	75.6	74.6	67.9	68.3		68.6
Avec abonnement général*	12.4	7.4	7.8	12.9	7.6	7.6	8.3		9.0
Avec abonnement demi-tarif*	37.9	34.3	35.2	32.6	29.7	32.9	31.5		34.5
Avec abonnement communauté tarifaire*	20.4	16.7	12.3	5.1	5.1	8.3	3.7		13.3
Avec un autre abonnement*	10.9	11.1	11.6	10.8	9.8	18.2	10.8		10.9

* Base: personnes cible, étapes en Suisse

** Base: ménages

Conformément aux attentes, il existe des disparités significatives lorsqu'on compare la mobilité de la population urbaine et celle de la population rurale. Les distances journalières les plus courtes sont enregistrées dans les communes-centres des agglomérations (ville de Fribourg, Bulle) et elles augmentent au fur et à mesure que les communes d'habitation se font plus rurales. Ce phénomène s'observe même si le nombre de déplacements et de boucles ainsi que la durée de déplacement des populations des différents types de territoires est comparable (exception : communes rurales périphériques). Ces disparités d'ordre structurel s'observent dans l'ensemble de la Suisse, avec des distances un peu plus courtes et des durées de déplacement un peu plus longues en moyenne par rapport à la situation dans le canton de Fribourg.

On constate aussi des disparités territoriales au niveau du choix du moyen de transport : la population des communes-centres des agglomérations parcourt en TIM 57% de ses déplacements journaliers ; dans les autres types de territoires du canton, ce chiffre varie entre 74% et 81%.

Le nombre des déplacements effectués à pied est plus élevé dans les communes-centres des agglomérations que dans les autres types de communes des agglomérations et que dans l'espace rural.

Le tableau est plus nuancé côté transports publics : dans les communes-centres du canton de Fribourg, les TP absorbent 33% des distances journalières ; ailleurs dans l'agglomération seulement 14%. La mobilité en TP y est même plus basse que dans les espaces périurbains et ruraux périphériques du canton (17% et 18% respectivement).

Quant à la part du TIM, elle est supérieure à la moyenne nationale dans les types de territoires comparables, à l'exception des communes rurales périurbaines. C'est particulièrement le cas pour la population des agglomérations habitant hors des communes-centres (la différence avec la moyenne suisse atteint plus de 10% pour les types de territoires concernés).

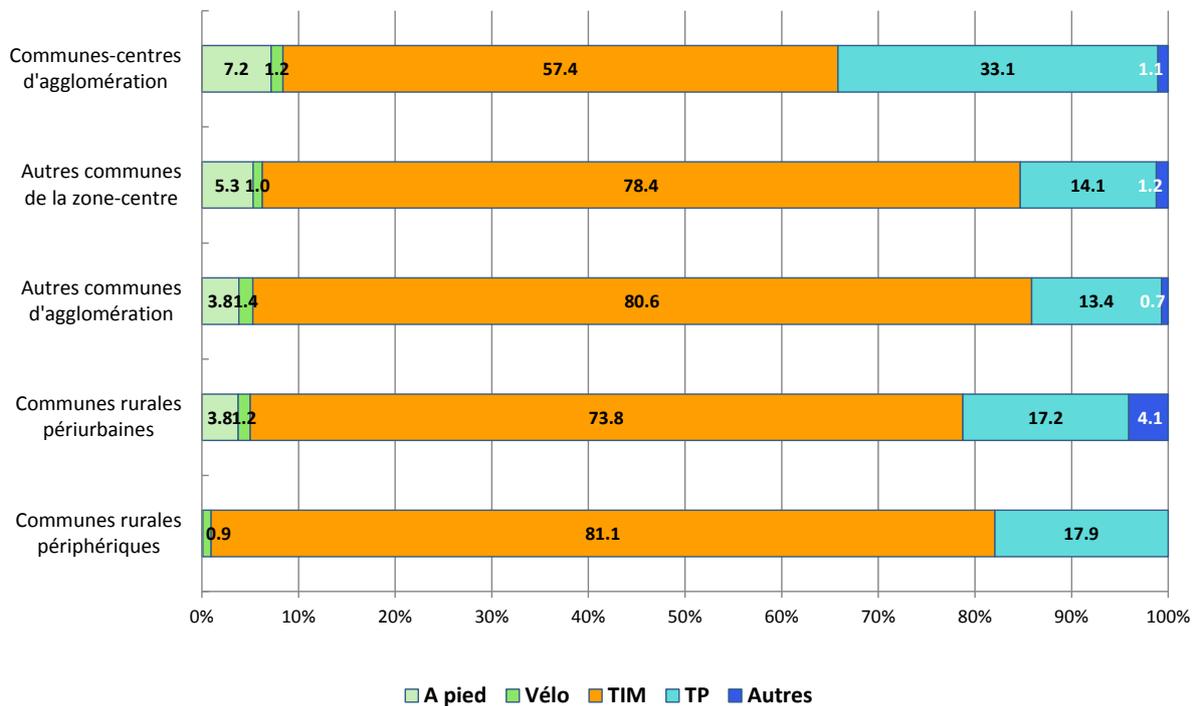
Par conséquent, la part de mobilité réalisée par les transports publics y est particulièrement faible.

Le pourcentage des déplacements journaliers effectués respectivement pour les achats et pour les loisirs par la population des communes-centres des agglomérations est identique (34%). Dans les autres types de territoires du canton comme en moyenne suisse, la part de trafic dominante est celle qui est générée par les loisirs. Sur tout le territoire national, le trafic de loisirs représente un pourcentage de distances plus élevé que le trafic lié au travail.

Lorsqu'on analyse l'effet du type de l'habitat sur la présence de voitures, de vélos et d'abonnements de TP, un constat s'impose: plus la commune est urbaine, plus le nombre d'habitants qui possède un abonnement de TP est élevé et plus le nombre de ménages sans voiture et sans vélo est lui aussi élevé.

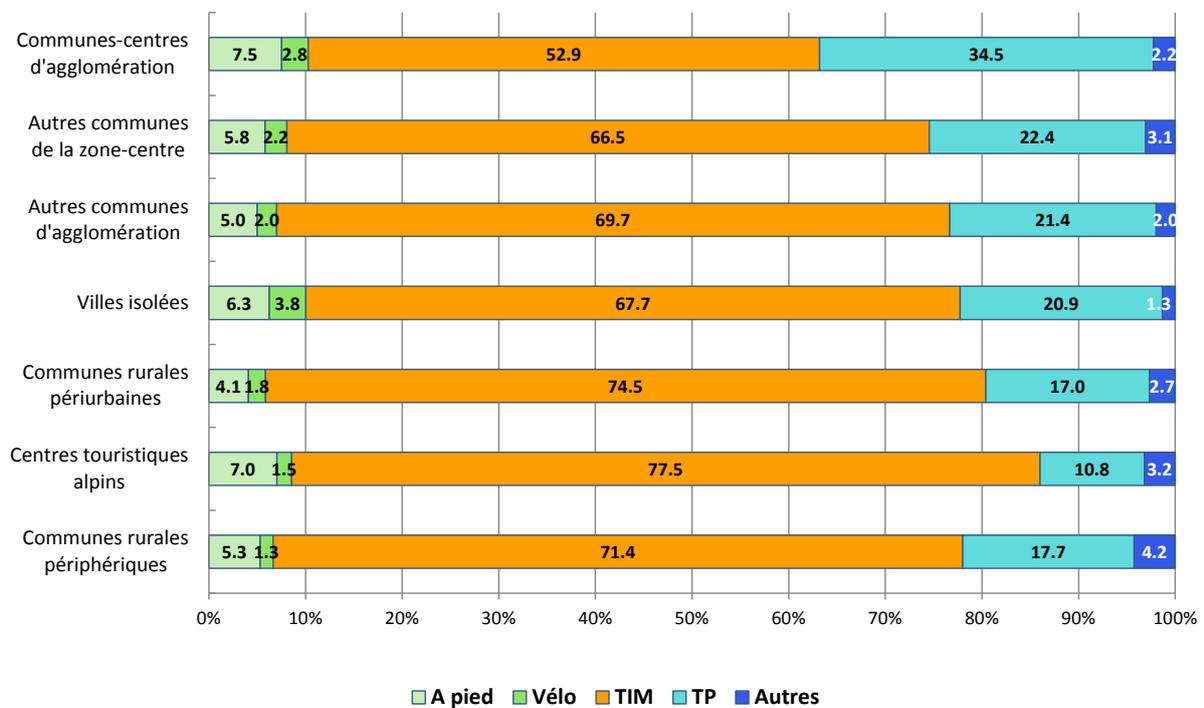
La part de ménages supérieure à la moyenne suisse qui ont au moins une voiture est une constante qui se vérifie sur l'ensemble du territoire fribourgeois. La même constatation vaut pour le pourcentage inférieur à la moyenne suisse d'abonnements des TP.

G6.1.1 Choix du moyen de transport selon le type de territoire du lieu d'habitation (en % de la distance journalière), Canton de Fribourg



Base: étapes en Suisse

G6.1.2 Choix du moyen de transport selon le type de territoire du lieu d'habitation (en % de la distance journalière), Suisse



Base: étapes en Suisse

6.2. Comparaison générale entre les agglomérations suisses

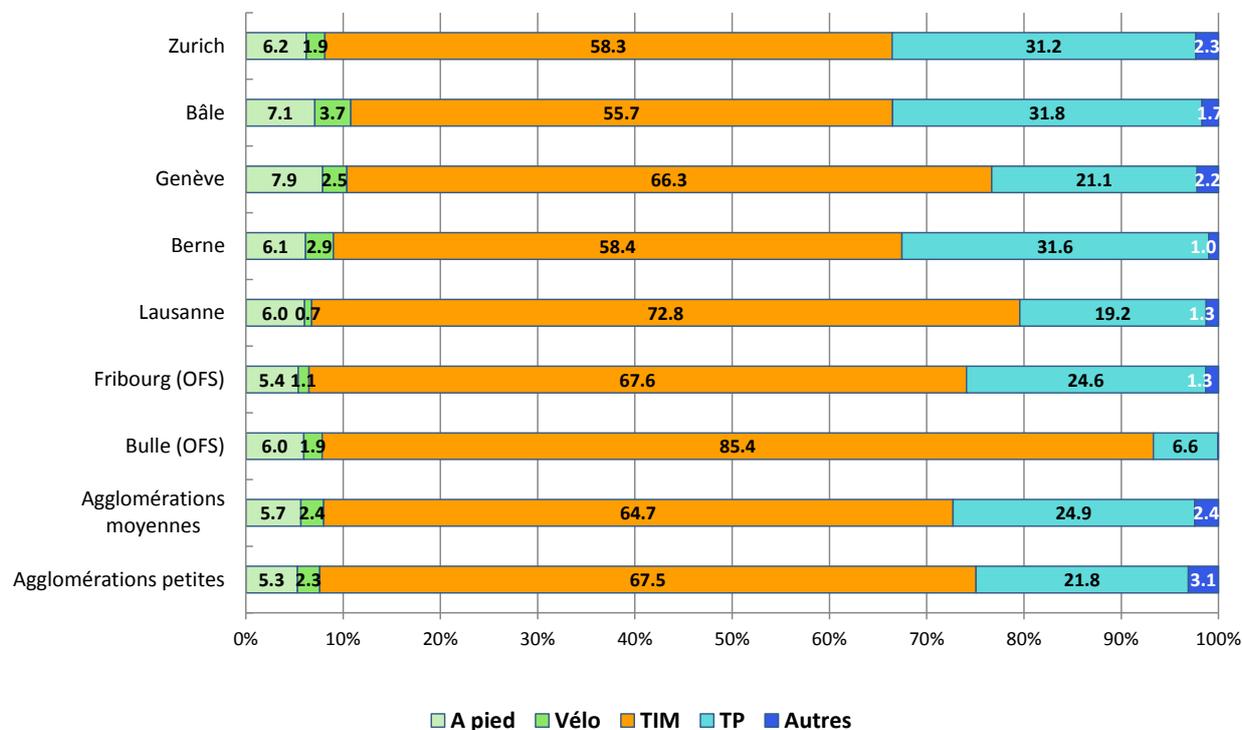
T6.2. 1 Les agglomérations de Fribourg et de Bulle comparées aux cinq grandes agglomérations du pays

	Domicile: Agglomération					Fribourg (OFS)	Bulle (OFS)	Moyennes agglomérations	Petites agglomérations	Toutes les agglomérations
	Zurich	Bâle	Genève	Berne	Lausanne					
Données concernant les déplacements*										
Nombre de déplacements par jour	3.4	3.3	3.3	3.4	3.3	3.6	3.6	3.5	3.5	3.4
Distance journalière (en km)	35.6	31.2	26.5	38.9	32.7	36.9	30.7	37.9	36.4	35.0
Durée de déplacement journalière (en min.)	95.9	91.6	86.8	98.4	87.0	90.2	74.8	91.9	87.5	92.1
Nombre de boucles par jour	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.7	1.8	1.7	1.7	1.7
Taux de mobilité (en %)	89.6	88.3	89.3	89.7	88.5	88.6	90.2	88.8	89.4	89.4
Motif de déplacement (en % de la distance totale)*										
Travail	25.0	22.3	20.8	22.7	26.3	23.9	30.6	24.9	25.9	24.2
Formation	4.5	7.0	4.9	4.2	3.6	5.7	4.0	4.6	5.7	5.0
Achats	12.4	11.1	13.6	12.4	12.5	11.6	10.9	12.6	12.8	12.6
Activité prof., voyage de service	6.4	6.8	5.3	6.9	6.0	4.5	7.1	6.3	6.1	6.5
Loisirs	41.4	41.3	40.0	42.4	39.0	41.3	39.7	41.0	39.9	40.8
Services et accompagnement	3.9	4.2	5.9	3.6	5.2	7.1	6.7	5.3	4.5	4.6
Indéterminé/autres	6.3	7.2	9.6	7.7	7.3	5.8	1.0	5.4	5.1	6.4
Equipement en véhicules et abonnements (en %)										
Avec voiture**	73.1	66.2	75.6	67.6	75.2	83.2	87.2	81.2	84.2	75.9
Avec vélo**	68.1	67.8	56.6	71.0	48.6	59.7	63.3	71.6	71.3	66.9
Avec AG*	10.5	8.3	5.5	16.1	6.7	9.1	1.9	10.7	7.3	9.5
Avec abo. demi-tarif*	45.2	40.9	22.1	45.5	27.6	24.8	14.8	34.7	30.2	36.1
Avec abo. communauté tarifaire*	20.4	29.5	25.4	18.6	20.0	13.5	7.1	8.7	6.9	16.3
Avec un autre abonnement*	12.9	12.9	6.7	14.0	8.4	9.0	7.1	10.7	10.4	11.2

* Base: personnes cible, étapes en Suisse

** Base: ménages

G6.2. 1 Choix du moyen de transport dans les grandes agglomérations suisses (en % de la distance journalière)



Base: étapes en Suisse

On ne relève pas de différences significatives entre les deux agglomérations fribourgeoises et les cinq grandes agglomérations suisses quant au taux de mobilité, au nombre de déplacements, aux boucles et aux motifs de déplacements. Une exception : le taux élevé de déplacements pour le travail enregistré dans l'agglomération de Bulle (30% de la distance totale parcourue).

Dans les deux agglomérations fribourgeoises, le nombre des ménages qui possèdent une voiture est respectivement de 83% et de 87%, un pourcentage plus élevé que celui qui prévaut dans les grandes agglomérations du pays, mais comparable à celui qui est recensé dans les petites et les moyennes agglomérations suisses.

Pour ce qui est du vélo, 60% des ménages de l'agglomération de Fribourg en possèdent un, contre 49% dans l'agglomération lausannoise. Toutefois, la possession d'un vélo est plus fréquente dans les agglomérations de Suisse alémanique que dans l'agglomération fribourgeoise.

9% de la population de l'agglomération de Fribourg possède un abonnement général, un chiffre égal à la moyenne des agglomérations du pays, mais supérieur à celui des agglomérations romandes (Genève : 6% ; Lausanne : 7%). En revanche, l'agglomération de Fribourg s'aligne sur le niveau des agglomérations de Lausanne et de Genève pour ce qui est de la possession d'un

abonnement demi-tarif, avec 25% de la population, chiffre inférieur à la moyenne nationale.

Pour ce qui est de la possession d'un abonnement de TP, ceux d'une communauté tarifaire sont les moins répandus parmi la population des deux agglomérations de Fribourg et de Bulle, avec un taux de 14% et de 7% respectivement. La possession d'abonnements des transports publics est de loin la moins répandue dans l'agglomération bulloise.

Lorsqu'on compare la part des distances journalières effectuées en TIM, les chiffres pour les agglomérations de Fribourg (68%) et de Bulle (85%) montrent que ce moyen de transport y est plus souvent utilisé que dans les grandes agglomérations de Suisse alémanique et que le recours aux transports publics y est moins fréquent (25% et 7% respectivement). Les chiffres obtenus pour l'agglomération de Fribourg s'alignent plus ou moins sur ceux des petites et moyennes agglomérations suisses.

Les parts des distances parcourues à pied dans les agglomérations de Fribourg (5%) et de Bulle (6%) sont plutôt faibles, tout comme les distances effectuées à vélo (agglomération de Fribourg : 1% ; agglomération de Bulle : 2%) ; seule l'agglomération lausannoise présente des parts encore plus faibles.

6.3. Comparaison avec des cantons et des agglomérations semblables (NE, VD, BE, LU)

T6.3. 1 Les indicateurs de mobilité de quelques cantons choisis

	Canton Fribourg	Canton Neuchâtel	Canton Vaud	Canton Berne	Canton Lucerne	Autres Cantons
Distance journalière moyenne selon le moyen de transport (en km)*						
A pied	1.7	1.9	1.8	2.1	2.1	2.1
Vélo	0.5	0.4	0.4	1.2	0.9	0.8
TIM	29.0	28.0	27.3	25.1	24.8	23.4
TP	7.3	6.3	7.1	10.8	8.8	8.5
Autres	0.9	0.5	0.5	1.0	0.9	1.0
Total	39.4	37.1	37.1	40.1	37.5	35.8
Équipement en véhicules et abonnements (en %)						
Avec voiture**	89.6	81.7	80.2	76.2	79.5	79.0
Avec vélo**	67.6	61.5	54.3	73.8	73.1	69.5
Avec AG*	7.7	7.6	7.5	14.2	8.6	8.5
Avec abo. demi-tarif*	21.4	21.8	26.4	39.5	40.1	35.4
Avec abo. communauté tarifaire*	8.1	15.3	12.8	9.8	11.6	14.3
Avec un autre abonnement*	8.5	8.9	9.0	12.3	12.8	11.0

* Base: personnes cible, étapes en Suisse

** Base: ménages

Parmi les cantons considérés, le canton de Fribourg est en deuxième position en termes de distance journalière parcourue (39 km), juste derrière le canton de Berne (40 km).

Le taux de ménages qui possèdent au moins une voiture (un peu moins de 90%) est élevé en comparaison avec les cantons de Neuchâtel (82%) et de Vaud (80%). Cette différence est encore plus marquée par rapport aux taux bernois, lucernois et des autres cantons.

Les ménages du canton de Fribourg sont mieux équipés en vélos (68%) que leurs voisins de référence Vaud (54%) et Neuchâtel (62%), alors que les ménages des cantons de Berne et de Lucerne ainsi que des autres cantons présentent un taux d'équipement cycliste plus élevé (70% et davantage).

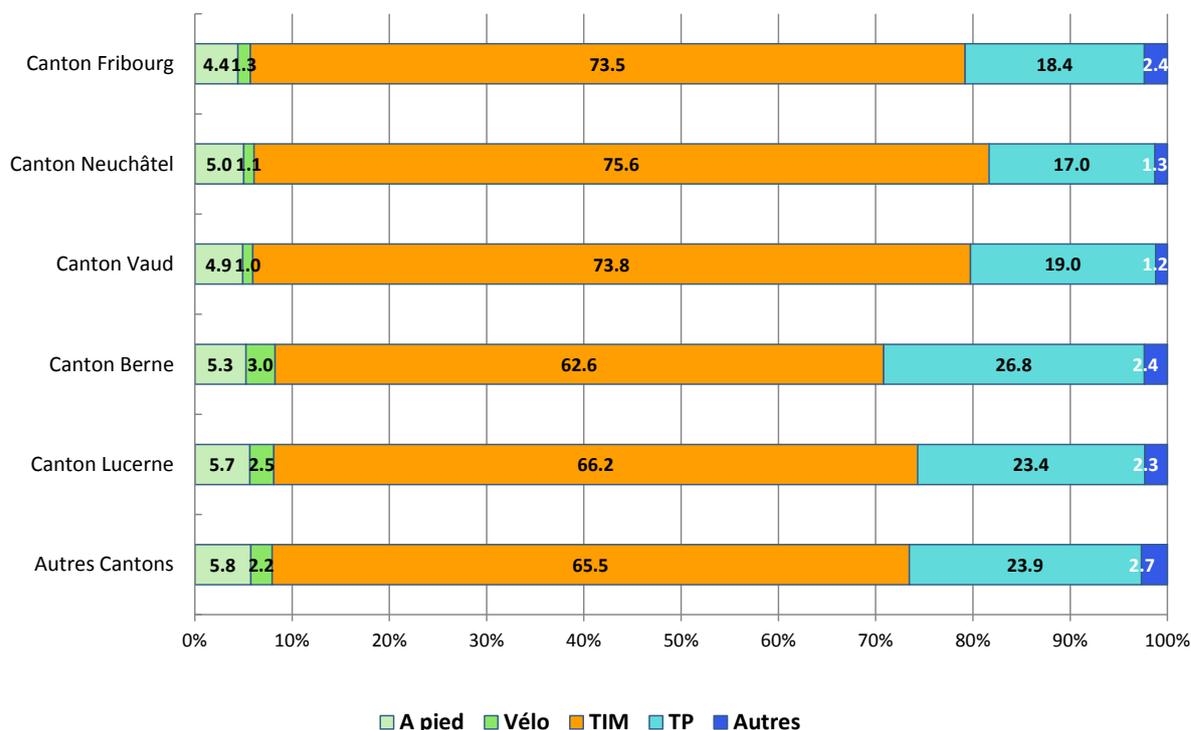
Les abonnements de TP sont moins répandus dans les populations des cantons de Fribourg, de Neuchâtel et de Vaud que dans les cantons de référence alémaniques, surtout l'abonnement demi-tarif. Dans le canton de Fribourg, 21% de la population âgée de plus de 16 ans possède ce type d'abonnement, ce qui place ce canton derrière les cantons de Neuchâtel (22%) et de Vaud (26%). Les abonnements de communautés tari-

fares sont plutôt rares dans le canton de Fribourg (8% de la population), si on compare avec les cantons de Neuchâtel (15%) et de Vaud (13%), ces deux cantons présentant des taux qui sont même supérieurs à ceux des cantons de Berne et de Lucerne.

Les différences au niveau de la possession de moyens de transports et d'abonnements se confirment au niveau du choix du moyen de transport : la part des distances parcourues en TIM est plus élevée dans les cantons romands de Neuchâtel, de Vaud et de Fribourg que dans les cantons alémaniques de Berne et de Lucerne. L'inverse est vrai si l'on considère la mobilité douce et les transports publics. On constate des différences significatives en termes d'utilisation des transports publics si on compare les distances parcourues en transports publics : 18% dans le canton de Fribourg et 27% dans le canton de Berne voisin.

Le rapport entre les distances journalières parcourues en TIM et en TP est grosso modo de 4:1 dans les cantons de référence romands et de moins de 3:1 dans les cantons de référence alémaniques.

G6.3. 1 Le choix du moyen de transport dans quelques cantons choisis (en % de la distance journalière parcourue)



Base: étapes en Suisse

T6.3. 2 Les indicateurs de mobilité de quelques agglomérations choisies

	Agglo Fribourg (OFS)	Agglo Bulle (OFS)	Agglo Neuchâtel	Agglo Lausanne	Agglo Berne	Agglo Biel/Bienne	Agglo Lucerne	Autres agglomérations	Région rurale
Distance journalière moyenne selon le moyen de transport (en km)*									
A pied	2.0	1.8	2.0	2.0	2.4	2.0	2.5	2.1	1.8
Vélo	0.4	0.6	0.5	0.2	1.1	1.1	0.9	0.8	0.7
TIM	24.9	26.2	27.0	23.8	22.7	23.3	22.4	21.7	30.5
TP	9.1	2.0	8.1	6.3	12.3	9.0	10.7	9.1	7.0
Autres	0.5	0.0	0.7	0.4	0.4	1.1	0.6	0.9	1.2
Total	36.9	30.7	38.3	32.7	38.9	36.5	37.2	34.7	41.3
Equipement en véhicules et abonnements (en %)									
Avec voiture**	83.2	87.2	81.3	75.2	67.6	70.5	71.8	76.6	89.0
Avec vélo**	59.7	63.3	61.5	48.6	71.0	71.6	69.0	68.1	73.7
Avec AG*	9.1	1.9	10.0	6.7	16.1	14.3	11.5	9.0	7.9
Avec abo. demi-tarif*	24.8	14.8	24.9	27.6	45.5	33.9	41.6	36.4	30.1
Avec abo. communauté tarifaire*	13.5	7.1	19.1	20.0	18.6	11.5	16.3	15.9	5.0
Avec un autre abonnement*	9.0	7.1	9.5	8.4	14.0	10.8	13.5	11.2	10.2

* Base: personnes cible, étapes en Suisse

** Base : ménages

Le tableau ci-dessus et la présentation ci-après se fondent sur la définition de l'agglomération fournie par l'Office fédéral de la statistique.

La distance journalière moyenne parcourue par les habitants de l'agglomération de Fribourg (36,9 km) est comparable à celle de la population des agglomérations de Bienne et de Lucerne. Parmi toutes les agglomérations considérées, c'est la population de l'agglomération de Bulle qui

fait état des distances journalières les plus faibles, avec 30,7 kilomètres par personne en moyenne.

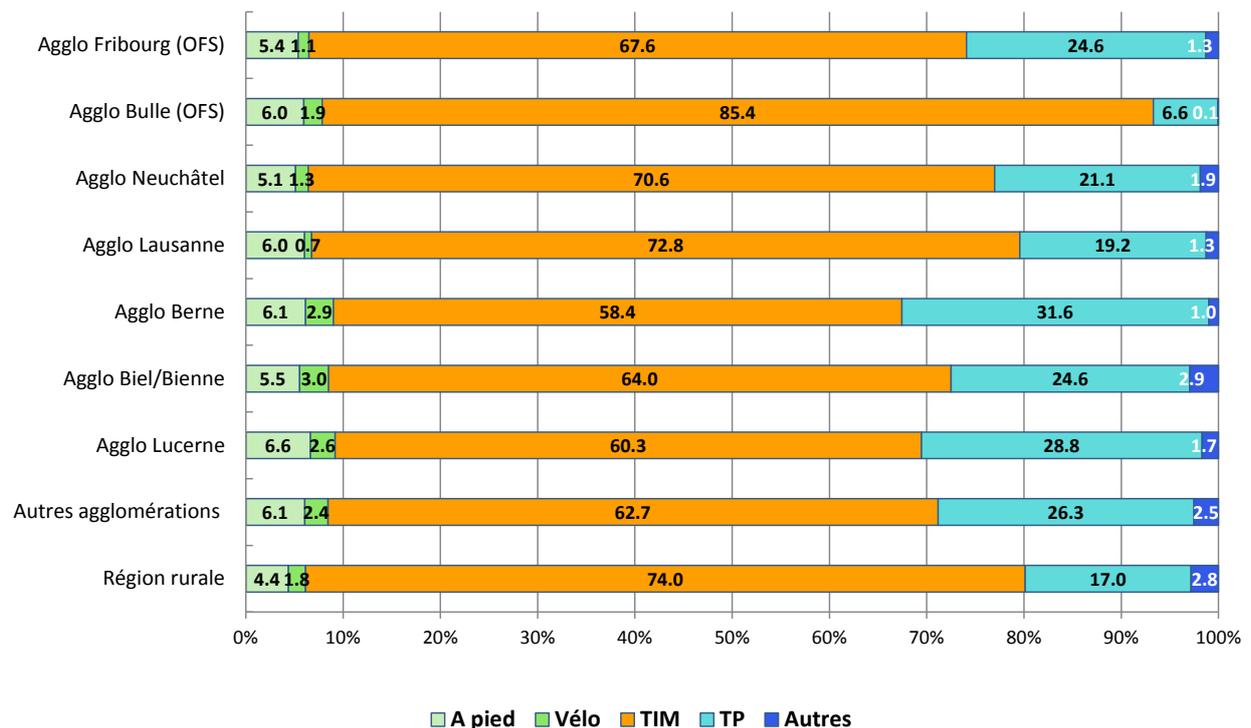
Comparée à celle des autres agglomérations, l'agglomération bulloise présente un taux de possession de voiture élevé et un taux de possession d'abonnements de TP faible. Les chiffres relatifs à l'agglomération de Fribourg se rapprochent le plus de ceux de l'agglomération de Neuchâtel.

Il est intéressant de comparer les chiffres de l'agglomération de Fribourg à ceux de l'agglomération de Bienne, elle aussi bilingue: les populations de ces deux territoires présentent des chiffres semblables en termes de distances journalières et de répartition modale, même si la part de TIM (64%) y est un peu plus faible et celle du vélo (3%) un peu plus élevée. Les chiffres ne sont par contre pas comparables en ce qui concerne la possession de véhicules et d'abonnements : les chiffres de Bienne s'alignent sur ceux des agglomérations alémaniques, alors que ceux de Fribourg sont proches de ceux des agglomérations romandes. Une exception : les abonnements de communautés tarifaires ; avec 14% de titres transports de ce type, l'agglomération de Fribourg dépasse celle de Bienne (12%).

Le schéma bien connu se répète dans les agglomérations pour ce qui est du choix des moyens de transport : la part de TIM est plus élevée dans les agglomérations romandes que dans les agglomérations alémaniques, alors que la part de mobilité douce et de TP y est plus faible. Avec une part de TIM de 68%, l'agglomération de Fribourg présente une valeur un peu plus faible que celles de Neuchâtel (71%) et de Lausanne (73%). L'inverse est vrai pour les TP, dont la part est plus élevée dans l'agglomération de Fribourg.

Dans l'agglomération de Bulle, la répartition modale est encore plus hétérogène, toutes agglomérations confondues : 85% de TIM et 7% de TP. Cet écart est nettement plus prononcé que dans la population rurale (74% de TIM contre 17% TP).

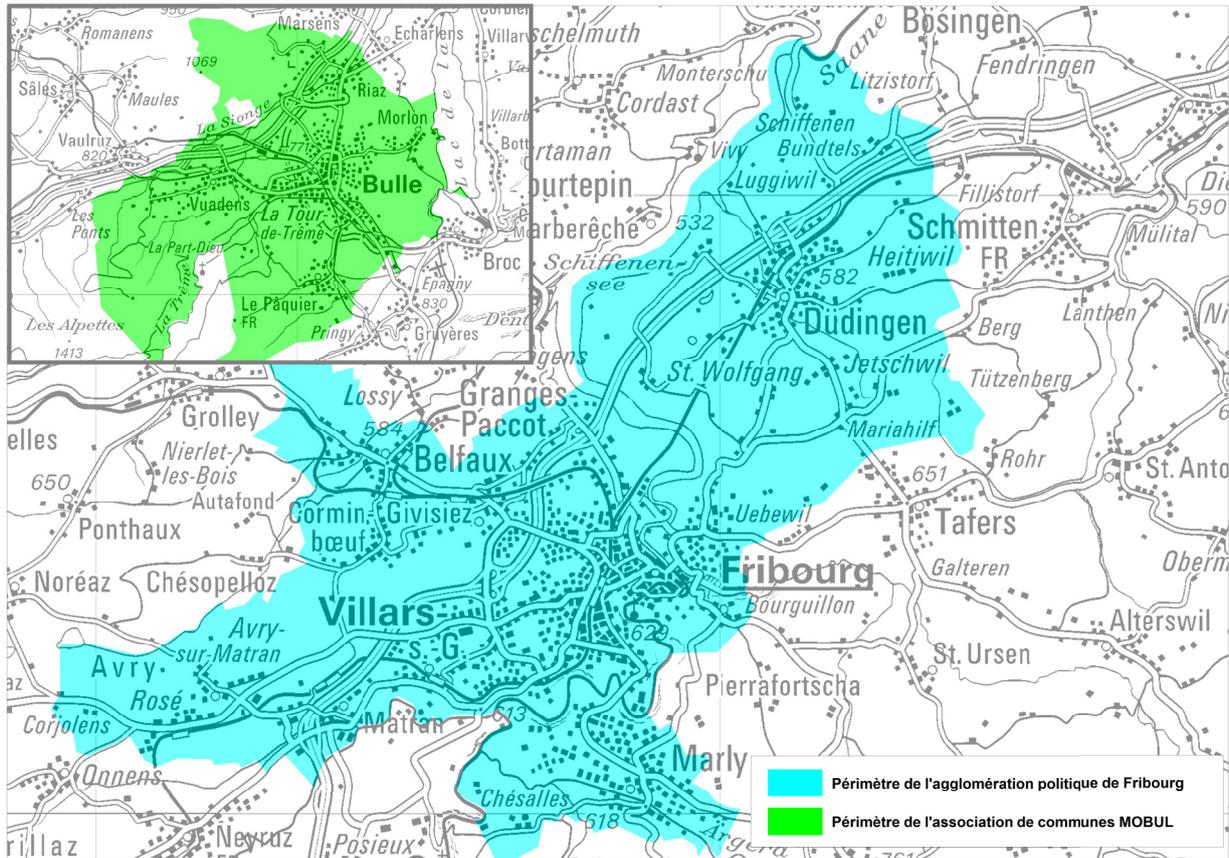
G6.3. 2 Le choix du moyen de transport dans quelques agglomérations choisies (en % de la distance journalière parcourue)



Base: étapes en Suisse

6.4. Le comportement en matière de transports dans l'agglomération politique de Fribourg et dans l'association de communes MOBUL

G6.4. 1 Les périmètres de l'agglomération politique de Fribourg et de MOBUL



T6.4. 1 Les indicateurs de mobilité selon l'agglomération politique de Fribourg et MOBUL

	Région urbaine			
	Agglomération politique de Fribourg	Association de communes MOBUL	Reste du Canton Fribourg	Reste de la Suisse
Données concernant les déplacements*				
Nombre de déplacements par jour	3.6	3.5	3.5	3.4
Distance journalière (en km)	34.9	30.2	42.5	36.6
Durée de déplacement journalière (en min.)	91.7	72.6	85.8	91.9
Nombre de boucles par jour	1.7	1.8	1.7	1.7
Taux de mobilité (en %)	88.7	89.1	88.8	89.1
Motif de déplacement (en % de la distance totale)*				
Travail	24.7	32.5	22.0	24.4
Formation	5.3	4.0	8.3	5.3
Achats	11.7	11.4	13.4	12.8
Activité prof., voyage de service	5.9	7.1	6.1	6.8
Loisirs	41.1	37.8	34.6	40.4
Services et accompagnement	5.8	6.2	9.9	4.7
Indéterminé/autres	5.5	1.0	5.7	5.8
Equipement en véhicules et abonnements (en %)				
Avec voiture**	78.5	86.9	94.9	78.8
Avec vélo**	58.3	61.7	72.6	68.6
Avec abonnement général*	11.3	2.0	7.0	9.1
Avec abonnement demi-tarif*	28.9	15.2	19.3	35.0
Avec abonnement communauté tarifaire*	16.6	6.8	4.8	13.5
Avec un autre abonnement*	9.6	7.5	8.3	11.0

* Base: personnes cible, étapes en Suisse

** Base : ménages

Jusqu'ici, les analyses portaient sur les agglomérations telles qu'elles sont définies par l'OFS. Toutefois, le Canton de Fribourg connaît sa propre définition (politique) des agglomérations. Cette dernière se distingue de celle de l'OFS au niveau du périmètre : la définition de l'agglomération politique de Fribourg et de l'association de communes MOBUL est un peu plus étroite ; par conséquent, le comportement en matière de transports aura une expression plus urbaine.

On constate ainsi que les habitants de MOBUL parcourent les distances journalières les plus faibles (30 km) et sont en route le moins longtemps (73 min.). Dans l'agglomération politique de Fribourg, les distances journalières, de 35 kilomètres par personne, sont à peu près égales à celles des habitants du reste de la Suisse, mais plus courtes que dans le reste du canton de Fribourg. Par contre, la durée de déplacement quotidienne est plus longue qu'en moyenne cantonale.

On constate aussi que dans le périmètre de MOBUL, près d'un tiers de la distance journalière parcourue est à mettre sur le compte des déplacements liés au travail ; ailleurs dans le canton et en Suisse, cette part représente moins d'un quart. Les déplacements faits dans le cadre des loisirs sont un peu plus courts (38 km) dans le périmètre de MOBUL que dans l'agglomération politique de Fribourg (41 km) et ailleurs en Suisse (40 km).

Dans l'agglomération politique de Fribourg, 79% des ménages possèdent une voiture, un pourcentage qui équivaut à la moyenne suisse, mais qui est nettement inférieur aux 95% qui prévalent dans le reste du canton de Fribourg, hors

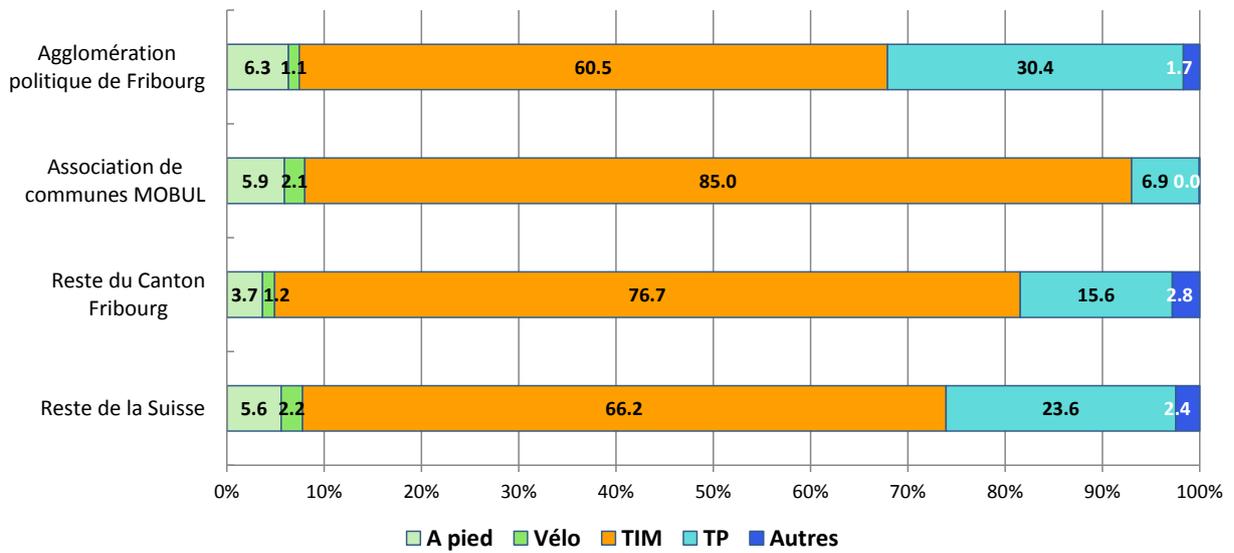
des périmètres politiques. MOBUL se trouve entre les deux valeurs, avec 87% des ménages qui possèdent une voiture au moins.

Le vélo est plus faiblement présent dans les périmètres politiques du canton de Fribourg (quelque 60% des ménages) qu'ailleurs dans le canton (73%).

Côté abonnements des transports publics, c'est un tableau connu qui se dessine : la possession de tels abonnements est nettement moins répandue dans le périmètre de MOBUL qu'en moyenne cantonale, notamment pour ce qui est de l'abonnement demi-tarif et des abonnements de communautés tarifaires. La population de l'agglomération politique de Fribourg se rapproche davantage des moyennes nationales ; l'abonnement général et l'abonnement d'une communauté tarifaire y sont même plus fréquents, dans la population âgée de plus de 16 ans, que dans la moyenne du pays. Inversement, avec seulement 29% d'abonnements demi-tarif, cette population se situe nettement au-dessous de la moyenne nationale.

La contribution des TIM aux distances parcourues est de 61% dans l'agglomération politique de Fribourg, chiffre inférieur à la moyenne nationale (66%). Conséquence logique : la part des TP y est supérieure (30% ; Suisse : 24%). Les proportions sont inversées dans le périmètre de MOBUL, où la part des distances parcourues en TIM est de 85%, soit nettement supérieure au reste du canton hormis les deux périmètres politiques (77%). Inversement, la contribution des TP, qui est de 7%, est nettement inférieure à celle qui prévaut sur le reste du territoire cantonal, hors des deux périmètres politiques (16%).

G6.4. 2 Le choix du moyen de transport dans les agglomérations politiques de Fribourg et de MOBUL (en % de la distance journalière)



Base: étapes en Suisse

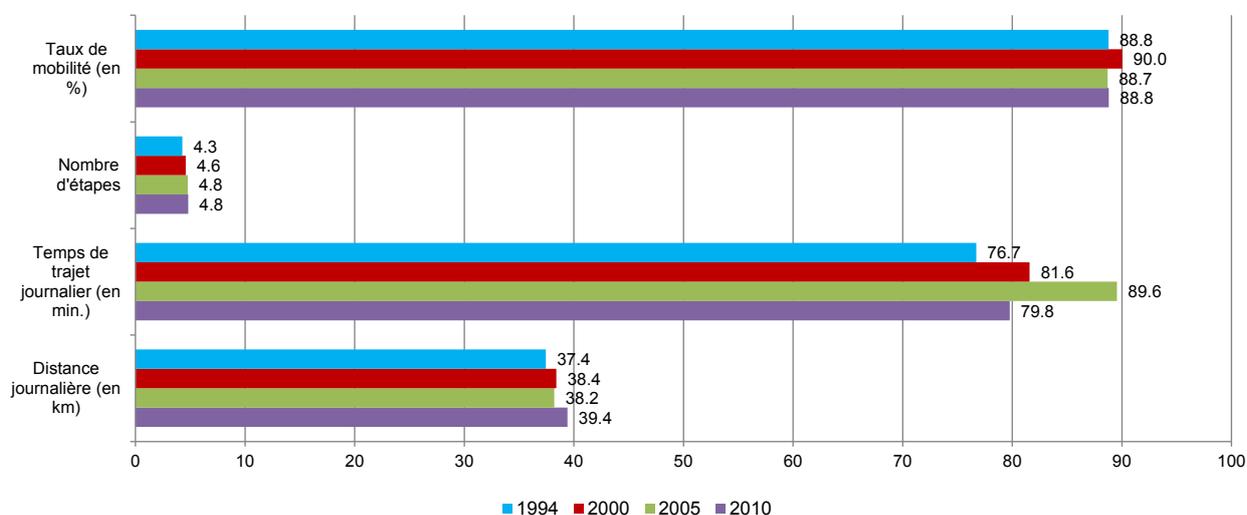
7 L'évolution des transports et les modifications du comportement

7.1. Les indicateurs de mobilité

Lors du microrecensement de 2010, le nombre de kilomètres parcourus par personne le jour de référence a été déterminé à l'aide des réseaux de transports numérisés (cf. chap. 1). Sur la base des distances obtenues à l'aide de ces réseaux et des distances estimées par les personnes interrogées, les distances établies lors des microrecensements de 1994, 2000 et

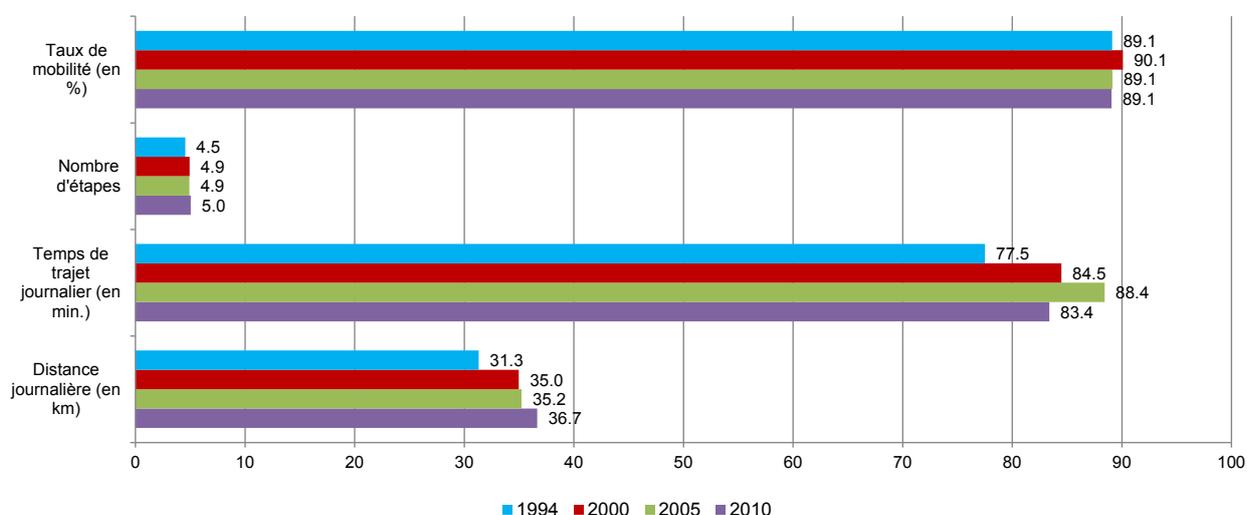
2005 ont été recalculées; cette mise à jour était nécessaire parce que lors de ces trois microrecensements précédents, les distances parcourues se basaient uniquement sur les estimations des personnes interrogées.

G7.1 1 Modification des indicateurs de mobilité 1994-2010, canton de Fribourg



Base : personnes cibles, étapes en Suisse

G7.1 2 Modification des indicateurs de mobilité 1994-2010, Suisse



Base : personnes cibles, étapes en Suisse

On relève qu'entre 1994 et 2010, la distance journalière a augmenté de deux kilomètres par personne (+5%), progression qui est inférieure à la moyenne suisse.

Le temps de trajet d'un peu moins de 80 minutes par personne et par jour en 2010 est inférieur à celui de 2005. La population fribourgeoise tend donc à passer moins de temps à se déplacer. Compte tenu de la légère augmentation de la distance par personne, on peut en déduire que la vitesse de déplacement sur cette distance était

un peu plus rapide en moyenne en 2010 qu'en 2005, ce qui suggère des changements dans le choix du moyen de transport. Le taux de mobilité et le nombre d'étapes par personnes sont restés pratiquement inchangés entre 2005 et 2010. C'est en considérant les chiffres de 1994 qu'on relève un accroissement du nombre d'étapes (1994: 4,3 étapes par personne et par jour; 2010: 4,8 étapes). Par conséquent, la population du canton de Fribourg est devenue plus mobile.

7.2. Le choix du moyen de transport

La voiture reste le moyen de transport privilégié en 2010, contribuant le plus grand nombre de distances journalières par personne (28 km sur un total de 39 km) dans le canton de Fribourg. Toutefois, cette distance a diminué, alors que dans le canton de Fribourg comme ailleurs en Suisse, les distances journalières parcourues en train ont augmenté à 5,7 kilomètres par personne et à 1,5 kilomètres en bus et en tram (étapes situées hors du canton). La répartition modale en termes de distance a donc évolué en faveur des transports publics, qui, de 11,7% en 2005 ont contribué à raison de 18,2% des distances en 2010. Dans le même temps, la part du transport individuel motorisé a reculé, de 78,8% en 2005 à 73,4% en 2010. La modification de ces taux de TIM et de TP était plus prononcée dans le canton de Fribourg qu'en moyenne nationale. Il n'y a pas d'explication pertinente à ce sujet. L'accroissement démographique supérieur à la moyenne suisse intervenu dans le canton de Fribourg entre 2005 et 2010 notamment en raison

de l'immigration, a probablement conduit à une multiplication des relations de travail et de formation avec l'arc lémanique et avec le canton de Berne. Les grands déplacements générés par ces relations sont essentiellement parcourus en train. Les premiers résultats des statistiques sur les pendulaires confirment en partie cette hypothèse.

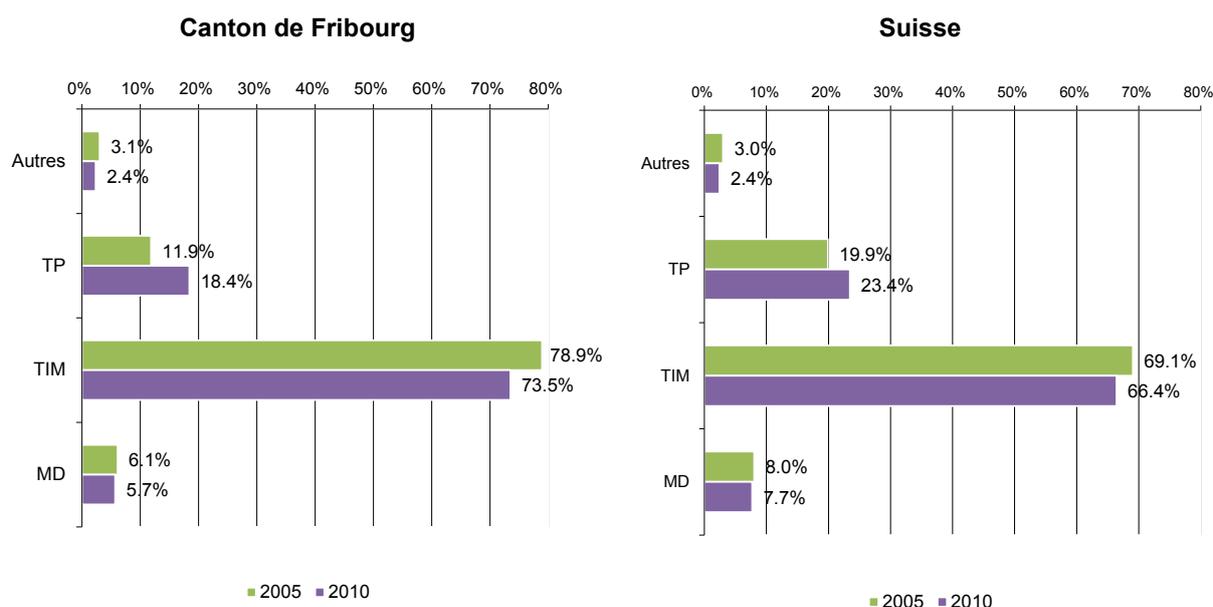
Lorsqu'on compare les chiffres du canton de Fribourg de 2005 à ceux de 2010, on constate une progression du temps de trajet dans les transports publics à plus de 9 minutes par personne et par jour. Le temps de trajet effectué en voiture a reculé à moins de 37 minutes durant cette décennie.

La mobilité piétonne a elle aussi reculé entre 2005 et 2010, pour passer de 1,9 à 1,7 kilomètres par personne. Quant à la mobilité cycliste, elle a légèrement augmenté à 0,5 kilomètres par personne. Avec 5,6% de la distance journalière la part de la mobilité douce a reculé par rapport à 2005.

T7.2. 1 Le choix du moyen de transport, 2005-2010

	Canton FR		Suisse	
	2005	2010	2005	2010
Distance journalière (en km)				
A pied	1.9	1.7	2.1	2.0
Vélo	0.4	0.5	0.8	0.8
Cyclomoteur	0.0	0.0	0.1	0.0
Motocycle	0.5	0.8	0.6	0.5
Voiture	29.6	28.1	23.7	23.8
Train	3.6	5.7	5.6	7.1
Car postal	0.0	0.0	0.1	0.1
Bus/tram	0.9	1.5	1.3	1.4
Autres	1.2	0.9	1.1	0.9
Total	38.2	39.4	35.2	36.7
Temps de trajet journalier (en min.)				
A pied	35.0	27.8	35.1	31.4
Vélo	2.6	2.4	4.2	3.8
Cyclomoteur	0.2	0.1	0.2	0.2
Motocycle	0.9	1.3	1.1	0.9
Voiture	40.1	36.7	34.6	33.2
Train	3.3	5.0	5.2	6.4
Car postal	0.1	0.1	0.3	0.3
Bus/tram	2.7	4.0	4.3	4.8
Autres	4.6	2.3	3.4	2.4
Total	89.6	79.8	88.4	83.4
Vitesse moyenne (en km/h)				
A pied	4.4	4.8	4.4	4.9
Vélo	11.7	12.4	11.9	13.4
Cyclomoteur	11.2	24.0	16.2	20.4
Motocycle	28.1	36.7	27.5	30.9
Voiture	39.5	41.4	36.2	38.6
Train	63.9	63.8	60.9	61.4
Car postal	31.0	21.0	26.8	26.7
Bus/tram	19.0	18.6	18.0	18.1
Autres	22.7	18.4	20.3	19.5

Base : personnes cibles, étapes en Suisse

G7.2. 1 La contribution des différents moyens de transport aux distances journalières, 2005-2010 (en %)

Base : personnes cibles, étapes en Suisse

7.3. Les instruments de la mobilité

Dans le canton de Fribourg, la part des ménages sans voiture, qui était de 10% en 2010, n'a guère changé depuis 2005. En moyenne suisse toutefois, le nombre de ce type de ménages a en revanche augmenté et il est deux fois plus élevé que dans le canton de Fribourg. Depuis 2005, la part des ménages à une voiture a reculé de 2,4 % pour atteindre 45,5%. Par ailleurs, la part des

ménages qui possèdent deux voitures a progressé et atteint 36,4%, et celle des ménages à trois voitures ou davantage 7,7%.

Dans plus de deux tiers des ménages (67,6%), on trouve au moins un vélo, un chiffre qui est en léger recul par rapport à 2005, mais qui reste plus élevé qu'en 1994 et en 2000.

T7.3. 1 Possession de véhicules par ménage, 1994–2010 (en %)

Nombre de véhicules dans le ménage	Canton FR				Suisse			
	1994	2000	2005	2010	1994	2000	2005	2010
Voiture								
Aucune voiture	17.4	13.7	10.3	10.4	24.7	19.9	18.8	20.8
1 voiture	49.2	46.4	47.9	45.5	53.2	50.3	50.6	48.7
2 voitures	29.1	32.9	34.9	36.4	18.5	24.4	25.1	24.8
3 voitures et plus	4.3	7.0	6.9	7.7	3.6	5.4	5.4	5.7
Vélos								
Aucun vélo	36.8	34.4	30.8	32.4	31.3	27.8	29.4	31.4
1 vélo	25.6	15.3	19.4	19.1	23.9	20.5	20.7	20.5
2 vélos	16.2	17.6	21.9	23.1	20.6	22.3	21.9	22.6
3 vélos et plus	21.4	32.7	28.0	25.4	24.1	29.4	28.0	25.5

Base : ménages

Glossaire

Activité professionnelle et voyage de service

Motif de déplacement comprenant le règlement d'affaires professionnelles hors du lieu de travail (p. ex. réunions, visites de clients) mais pas le trajet pour aller travailler (voir Déplacement pour le travail)

Agglomération

L'agglomération comprend une commune-centre (rarement plusieurs) et les communes d'agglomération environnantes ayant un lien géographique et fonctionnel avec la commune-centre (communes périphériques). L'OFS fixe les critères correspondants et détermine à nouveau les agglomérations après chaque recensement (continuité de la zone bâtie, forte densité combinée de population et d'emplois, développement démographique supérieur à la moyenne, faible proportion de terres agricoles, interdépendances pendulaires avec la zone centrale).

Si le rapport se réfère aux agglomérations ou aux communes d'agglomération, il fait abstraction des communes-centres. Les exceptions à cette règle sont spécialement notées. La définition utilisée se base sur le recensement de la population 2000.

Grande agglomération > 250 000 habitants

Agglomération moyenne : 50 000 à 250 000 habitants

Petite agglomération : < 50 000 habitants.

Agglomération de Fribourg

Association des communes d'Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran et Villars-sur-Glâne.

Autres moyens de transport

En l'absence d'une autre indication, on entend sous cette désignation les camions, les autocars, les taxis, les bateaux, les téléphériques, les avions, les appareils apparentés à des véhicules, etc.

Boucle

Un déplacement ou une suite de déplacements qui commence au domicile et se termine au domicile.

CATI

Interview téléphonique assistée par ordinateur (Computer Assisted Telephone Interview).

Centres

Terme utilisé exceptionnellement pour désigner les communes-centres d'agglomération et les villes isolées.

Chiffres arrondis

En principe, tous les chiffres du rapport sont arrondis individuellement vers le haut ou vers le bas, sans tenir compte du total. Les totaux peuvent donc différer parfois de la somme des valeurs individuelles ou être légèrement supérieurs ou inférieurs à 100 %.

Circuit

Une boucle ne couvrant qu'un déplacement : commence au domicile et y revient, sans activité supplémentaire ni déplacement complémentaire entre-temps (concerne notamment les promenades ou les circuits touristiques sans objectif intermédiaire).

Commune d'agglomération

Commune d'une agglomération, à l'exclusion de la commune-centre d'agglomération (sauf mention contraire).

Commune-centre d'agglomération

Centre d'une agglomération. Il s'agit généralement d'une ville (cf. Agglomération).

Commune-centre d'une agglomération

Voir Commune-centre d'agglomération

Communes rurales

Communes suisses situées hors d'une agglomération et qui ne sont pas des villes isolées. Cette typologie se base principalement sur les critères suivants : accessibilité de la prochaine agglomération ou de la prochaine ville isolée, potentiel économique et nombre d'habitants. On distingue trois types principaux : 1. les communes rurales périurbaines, qui ont pour caractéristique d'être généralement au maximum à 20 minutes en voiture du centre urbain le plus proche ; 2. les centres touristiques alpins qui se caractérisent par leur situation en région alpine, par un nombre de nuitées élevé (au moins 100 000 nuitées hôtelières par an) et par une dotation en services et en infrastructures de bonne à très bonne qualité ; 3. les communes rurales périphériques, non accessibles en TIM (contrairement aux communes rurales périurbaines) et situées hors du Plateau suisse.

Commune rurale périphérique

Commune ne pouvant pas être atteinte en voiture en 20 minutes ou moins en partant du centre-ville le plus proche. Les communes rurales périphériques sont au nombre de 387 et comptent 278'000 habitants.

Commune rurale périurbaine

Commune dans les environs ou à proximité des agglomérations, et accessible en 20 min. max. en voiture à partir du centre-ville le plus proche ; les communes rurales périurbaines sont au nombre de 1508 et comptent 1,6 million d'habitants.

Correspondance/changement de moyen de transport

Ce motif d'étape est enregistré à titre indicatif pour le moyen de transport, mais dans l'exploitation des données, il est attribué au motif de l'étape suivante.

Courbe d'intensité

Représentation de l'évolution dans le temps de l'intensité des déplacements, sur une durée déterminée (par exemple la courbe journalière pour toute la journée). La courbe permet de montrer à quels moments les personnes mobiles ont effectué leurs déplacements (voir chapitre 3.4). Elle permet donc d'identifier la variation dans le temps de la fréquence du trafic dans une infrastructure ou un lieu donnés (p. ex. les heures d'affluence et les heures creuses).

Cyclomoteur

Les cyclomoteurs ou vélomoteurs sont des véhicules à deux roues motorisés dont la vitesse maximale est limitée à 30 km/h et la cylindrée à 50 cm³. L'âge minimal requis pour la conduite est fixé à 14 ans.

Déplacement

Un déplacement commence au moment où une personne se met en mouvement vers une certaine destination (p. ex. son lieu de travail) ou pour un certain motif (p. ex. se promener). Un déplacement se termine lorsque la destination est atteinte, ou lorsque le motif change ou encore lorsque la personne reste au même endroit pendant une heure au moins.

Déplacement pour accompagner une personne

Accompagnement d'une personne sans notion de service (p. ex. accompagner ses parents à l'aéroport) ; c'est un motif de déplacement privé, à la différence des trajets d'accompagnement liés à des activités professionnelles ou à des voyages de service (voir ce terme).

Déplacement pour la formation

Déplacement pour se rendre au lieu de formation et en revenir (trafic pendulaire lié à la formation).

Déplacement pour le travail

Déplacement pour se rendre au travail et en revenir (trafic pendulaire lié au travail).

Déplacement pour les achats

Déplacement pour faire ses achats, s'approvisionner et recevoir une prestation (p. ex. chez le médecin) ; « achats » et « achats et approvisionnement » sont synonymes.

Déplacement pour les loisirs

Tous les déplacements accomplis durant les loisirs. Ces déplacements ont été subdivisés en plusieurs catégories sur la base des indications fournies par les personnes interrogées (cf. chapitre 5.7 et cyberdossier).

Déplacement pour rendre service

Déplacement pour accompagner quelqu'un ou aller le chercher pour des raisons privées (par exemple pour amener un enfant au jardin d'enfants, leçon de conduite privée) ; ne comprend pas les services d'ordre professionnel (voir Activité professionnelle et voyage de service).

Disponibilité de véhicules

Ce terme indique si les personnes interrogées ont un véhicule à disposition, s'ils peuvent en disposer après concertation avec les autres membres du ménage ou s'ils n'en ont pas du tout à disposition.

Distance journalière

Distance moyenne parcourue par personne et par jour (sauf précision contraire, seulement sur le territoire national).

Durée du déplacement

Cette durée englobe un déplacement entre le moment du départ et le moment de l'arrivée, y

compris les temps d'attente et de correspondance (contrairement au temps de trajet).

Etape

Chaque déplacement consiste en une ou plusieurs étapes. Une étape est une partie d'un déplacement qui est parcourue avec le même moyen de transport, la marche à pied étant considérée comme un moyen de transport. Chaque changement de moyen de transport (même s'il s'agit du même type de moyen) marque le début d'une nouvelle étape. La distance minimale d'une étape est de 25 mètres.

Géocodage

Attribution à un ensemble de données d'informations liées à un espace. Dans le MRMT 2010, les éléments d'enquête suivants ont été attribués à un système de coordonnées géographiques : domicile du ménage, point de départ et d'arrivée de chaque étape, donc destination de chaque déplacement, lieux de formation/école, lieux de travail et résidences secondaires.

Intensité des déplacements

Suivant l'unité d'observation, c'est le nombre d'étapes, de déplacements, de voyages d'une journée ou de voyages avec nuitées effectués dans un laps de temps donné (par exemple le jour de référence ou au cours des quatre derniers mois pour les voyages en avion).

Intervalle de confiance

Les résultats des données recueillies le jour de référence comprennent toujours une incertitude, puisqu'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 valeurs limites sont éloignées. Le degré d'incertitude dépend entre autres de la taille de l'échantillon et de la variation des caractéristiques considérées. Voir aussi le chapitre 1.

Jours ouvrables Du lundi au vendredi.

Mobilité Changement de lieu d'une personne.

Mobilité douce (MD)

Déplacements à pied et à vélo (les appareils assimilés à des véhicules sont classés sous « Autres moyens de transport »).

Mobul

Association des communes de Bulle, Riaz, Vuadens, Le Pâquier et Morlon.

Motif de déplacement

Les étapes, de même que les déplacements (agrégation d'étapes) ont un motif déterminé. Dans le MRMT, les motifs d'étapes suivants ont été distingués : correspondance/changement de moyen de transport (à titre indicatif), travail, formation, achats, activité professionnelle, voyage de service, loisirs, déplacements pour rendre service, déplacement pour accompagner (seulement des enfants ou d'autres personnes), retour à la maison ou hébergement à l'extérieur (à titre indicatif). Les motifs de déplacement pour les loisirs ont fait l'objet d'une différenciation plus détaillée.

Motocycles

En règle générale, les motocycles légers (autorisés dès l'âge de 16 ans) ont été regroupés dans cette catégorie.

Motocycles légers

Les motocycles légers sont des motocycles dont la vitesse maximale est limitée à 45 km/h et la cylindrée à 50 cm³. L'âge minimal requis pour la conduite est fixé à 16 ans. Ils sont généralement regroupés avec les motocycles dans le présent rapport.

Moyen de transport

Dans le MRMT, on distingue les moyens de transport suivants : la marche (à pied), le vélo, le cyclomoteur, le motocycle léger, le motocycle en tant que conducteur ou passager, la voiture en tant que conducteur ou passager, le train, le bus, le car postal, le tram, le taxi, l'autocar, le camion, le bateau, l'avion, diverses remontées mécaniques (train à crémaillère, téléphérique, télécabine, télésiège, téléski), les engins assimilés à des véhicules, etc.

Moyen de transport principal

S'agissant de mobilité le jour de référence, le moyen de transport principal est le premier moyen de transport utilisé dans la liste ci-après : avion, train, car postal, bateau, tram, bus, autres TP, autocar, voiture, camion, taxi, motocycle/motocycle léger, cyclo-moteur, vélo, marche, engins assimilés à des véhicules, autres.

MRMT

Microrecensement mobilité et transports.

Personne cible

Généralement une personne par ménage choisie de façon aléatoire (deux personnes dans les ménages comptant au moins quatre personnes), qui a répondu au questionnaire sur le comportement en matière de transports le jour de référence (âge minimum 6 ans).

Personnes mobiles

Personnes qui, le jour de référence, ont entrepris au minimum un déplacement ou qui ont effectué au moins un voyage d'une journée ou un voyage avec nuitées au moment de l'enquête.

Possession de véhicules

Nombre de véhicules par ménage.

Répartition modale

Répartition des étapes, des déplacements, des temps de trajet et des distances entre les différents moyens de transport ou groupes de moyens de transport (MD, TIM, TP).

Réseau digitalisé

Précision de l'itinéraire emprunté, du point de départ à l'arrivée, à l'aide d'un réseau numérisé et géoréférencé ; cela permet entre autres une détermination plus précise des distances couvertes au sein du réseau (voir aussi chap. 1).

Retour à la maison

Ce déplacement est recensé à titre indicatif, mais il est attribué dans le dépouillement au motif du déplacement de l'aller (en cas de combinaison de déplacements, le retour est attribué au motif ayant mobilisé le plus de temps à destination ; si les séjours sont d'égale durée, le retour est associé au motif du premier déplacement aller).

Taux d'occupation

Nombre moyen d'occupants (conducteur et passagers) par véhicule.

Taux de mobilité

Part de la population ayant été en déplacement un jour donné.

Temps de trajet

Cette durée comprend le temps de déplacement effectif entre le moment du départ et le moment de l'arrivée, sans compter les temps

d'attente et de correspondance (contrairement à la durée du déplacement).

Trafic pendulaire

Voir Déplacement pour le travail et Déplacement pour la formation.

Transport individuel motorisé (TIM)

Voitures de tourisme (= voitures), motocycles, motocycles légers et cyclomoteurs.

Les camions, les cars et les taxis ont été attribués à la catégorie « Autres moyens de transport » (sauf indication contraire) en raison de leurs propriétés spécifiques, c'est-à-dire de la difficulté à les classer de manière claire.

Transports publics (TP)

Tram, bus, car postal, train.

Sauf mention contraire, les taxis (selon la statistique suisse des transports = TIM, selon la statistique européenne des transports = TP), les bateaux (tantôt TP, tantôt TIM), les téléphériques (TP spécifiques) et les avions (tantôt TP, tantôt TIM) ont été attribués, lors du dépouillement, à la catégorie « autres moyens de transport », en raison de leurs propriétés spécifiques ou de la difficulté à les classer de manière claire.

Ville isolée

Ville sans commune périphérique, c'est-à-dire sans agglomération (selon la définition de l'agglomération).

Voiture Voiture de tourisme.

Voyage de service

Déplacement faisant partie de la profession (p. ex. chauffeur de taxi, conducteur de camion).

Zone centrale de l'agglomération

Communes d'une agglomération qui présentent notamment un nombre élevé de postes de travail et d'étroites interdépendances pendulaires avec la commune-centre. La commune-centre appartient elle aussi à la zone centrale.

Bibliographie

- **Office fédéral de la statistique, Office fédéral du développement territorial (éd., 2012):** La mobilité en Suisse. Résultats du recensement mobilité et transports 2010. Neuchâtel et Berne: OFS/ARE.
(traitement des données et rédaction: K. Rebmann, T. Ohnmacht, D. Marconi, R. Stoppa, J. Brignoni, H. Schad, M. Lutzenberger, M. Baumeler)
- **Canton de Fribourg/ Communauté Urbaine des Transports de l'Agglomération Fribourgeoise (CUTAF) (éd., 2007):** Résultats du microrecensement 2005 sur le comportement de la population fribourgeoise en matière de transports. Fribourg, État de Fribourg, Service des transports et de l'énergie du Canton de Fribourg.
(traitement des données et rédaction: F. Walter, P. Walker, C. Rissi, S. Dänzer, Ecoplan)

Service de la mobilité SMO

Rue des Chanoines 17, CH-1701 Fribourg

T +41 304 14 33, F +41 304 14 35, www.fr.ch/smo

–

© Mai 2013

–

Imprimé sur papier 100% recyclé