



# RESULTATS DU MICRORECENSEMENT 2005 SUR LE COMPORTEMENT DE LA POPULATION FRIBOURGEOISE EN MATIERE DE TRANSPORTS

<b>Mandants</b>	Service des transports et de l'énergie du canton de Fribourg (STE) Communauté Urbaine des Transports de l'Agglomération Fribourgeoise (CUTAF)
<b>Auteur</b>	Ecoplan, Berne Groupe de projet Felix Walter Philipp Walker Christof Rissi Sandra Dänzer
<b>Traduction française</b>	Olivier Houlmann
<b>Groupe d'accompagnement</b>	Martin Tinguely, STE Michel Vonlanthen, STE Patrick Cudré-Mauroux, CUTAF Pierre Caille, SStat Jean-Marie Chappuis, SStat
<b>Données de base</b>	Microrecensement 2005, Office fédéral de la statistique / Office fédéral du développement territorial
<b>Illustration</b>	Frédéric Aeby, Posieux

## Aperçu du contenu

	<b>L'essentiel en bref .....</b>	<b>2</b>
	<b>Table des matières.....</b>	<b>4</b>
<b>1</b>	<b>Base : le microrecensement 2005 .....</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Disponibilité de véhicules et d'abonnements des transports publics.....</b>	<b>10</b>
<b>3</b>	<b>Intensité des déplacements .....</b>	<b>16</b>
<b>4</b>	<b>Moyens de transport.....</b>	<b>24</b>
<b>5</b>	<b>Motifs de déplacement .....</b>	<b>38</b>
<b>6</b>	<b>Disparités spatiales de la mobilité .....</b>	<b>45</b>
<b>7</b>	<b>Annexes A : Glossaire.....</b>	<b>55</b>
	<b>Références bibliographiques .....</b>	<b>61</b>

## L'essentiel en bref

**Les Fribourgeois/es parcourent chaque année en moyenne 19'000 kilomètres, dont 14'700 à l'intérieur du pays. La durée de leurs déplacements avoisine chaque jour les 90 minutes. C'est ce qui résulte de l'évaluation spécifique au canton de Fribourg du « microrecensement 2005 en matière de transports ». La multitude de résultats illustre de manière détaillée les déplacements des personnes dans le canton, dans l'agglomération et dans la ville de Fribourg et forme une base significative en matière de planification et de politique dans les domaines des transports, du territoire, de l'énergie et de l'environnement.**

Dans la plupart des cas, les résultats du canton de Fribourg ne varient que peu de ceux observés au niveau national. La différence la plus marquante est le fait que les ménages du canton de Fribourg possèdent plus de voitures et qu'ils les utilisent plus souvent que dans l'ensemble de la Suisse. Les taux de possession d'abonnements des transports publics et les taux d'utilisation des transports publics (TP) sont en revanche nettement inférieurs à la moyenne nationale. Pour la CUTAF (agglomération de Fribourg), la part des transports publics est quant à elle supérieure à celle des agglomérations de Lausanne et de Neuchâtel. La part des voitures est légèrement inférieure à la moyenne des petites et moyennes agglomérations de Suisse.

Cette analyse est basée sur le comportement des personnes par rapport à leur domicile ; cela signifie que les données sont sélectionnées en fonction du lieu d'habitation des personnes interrogées et qu'elles rendent compte de l'intensité des déplacements que celles-ci effectuent à l'intérieur de la zone d'habitation ou à destination des autres zones et régions. Les données relatives aux déplacements à l'intérieur des zones concernées par l'évaluation spécifique qui seraient effectués par des personnes domiciliées à l'extérieur de celles-ci ne sont pas répertoriées dans ce rapport.

Principaux résultats de chaque chapitre :

### **42% des ménages fribourgeois possèdent deux voitures ou plus**

90% des ménages possèdent au moins une voiture; seul 10% n'en possèdent pas (pour l'ensemble de la Suisse : 19%). Environ 30% de la population âgée de plus de 16 ans possède un abonnement des transports publics (TP), alors qu'en moyenne suisse ils sont 48%. Dans la CUTAF, 18% des ménages ne possèdent pas de voiture et 41% possèdent un abonnement des TP.

### **Une heure et demie de trajet par jour en moyenne**

En 2005, les personnes de plus de 6 ans domiciliées dans le canton de Fribourg ont parcouru en moyenne 40,4 kilomètres par jour à l'intérieur du pays (moyenne suisse : 37,3 km) et la durée de leurs déplacements avoisinait les 90 minutes (moyenne suisse : 88 minutes). En y ajoutant les déplacements effectués à l'étranger lors d'une journée de référence, la distance journalière s'élevait à 52 kilomètres (moyenne suisse : 46 kilomètres) et la durée des déplacements à 93 minutes (moyenne suisse : 92 minutes).

### **La voiture, moyen de transport privilégié**

77,1% (31,2 km) de la distance journalière de 40,4 km est parcourue en voiture ; cela est nettement plus qu'en moyenne suisse (24,9 km, soit 66,9%). À l'inverse de la moyenne suisse, le trafic individuel motorisé du canton de Fribourg est non seulement plus important que le trafic non motorisé (trafic doux, cyclistes et piétons) concernant la distance parcourue, mais également concernant la durée quotidienne des déplacements (46,1%) et le nombre d'étapes (47,2%). Selon toute attente, cela n'est cependant pas le cas pour la CUTAF et la ville de Fribourg, où le trafic non motorisé est plus important comparé à l'ensemble du canton.

### Comparaison des parts des TP par rapport à la distance journalière (Suisse : 20,4%) :

Population de ...	Canton	Agglomération
<b>Fribourg</b>	12.2%	(CUTAF) 22.4%
<b>Vaud</b>	16.6%	(Lausanne) 18.5%
<b>Neuchâtel</b>	15.9%	18.9%
<b>Berne</b>	20.4%	30.9%
<b>Lucerne</b>	19.1%	23.6%

Les transports publics (TP) représentent également une part plus importante dans l'agglomération et en ville. Au niveau cantonal, avec 12,2 %, la part des TP sur la distance globale est nettement inférieure à la moyenne nationale de 20,4% ; en agglomération et en ville elle se situe en revanche au-dessus de cette moyenne. Comme le montre le tableau ci-dessus, les parts des TP de la CUTAF se situent au-dessus de celles des agglomérations de Lausanne et de Neuchâtel et sont quasi équivalentes à celles de l'agglomération de Lucerne.

### Déplacements majoritairement consacrés aux loisirs

Les distances parcourues pour les loisirs sont pratiquement deux fois plus longues que celles effectuées pour le travail : les déplacements pour les loisirs représentent 17,7 km, soit 43,8% des distances journalières (pour le travail : 9,9 km, soit 24,6%). Les chiffres pour le canton de Fribourg sont de ce fait quasiment identiques à ceux constatés au niveau national. Pour la CUTAF et la ville de Fribourg, l'importance des déplacements pour les loisirs est encore plus grande ; la part des déplacements pour le travail est elle en revanche plus faible.

### Comparaison au niveau national : entre Suisse alémanique et Suisse romande

La comparaison entre types de communes révèle des distances journalières et un nombre de voitures légèrement plus élevés dans les communes de l'agglomération fribourgeoise que dans les communes analogues en Suisse.

Dans la CUTAF, la part des TP est supérieure à celle des agglomérations de Neuchâtel et de Lausanne et également supérieure à la moyenne de toutes les agglomérations moyennes de Suisse; en revanche, elle est inférieure à celle des grandes agglomérations de Suisse alémanique.

## Table des matières

<b>L'essentiel en bref .....</b>	<b>2</b>
<b>1 Base : Le microrecensement 2005 .....</b>	<b>6</b>
1.1 Structure et objectifs du rapport.....	6
1.2 Le microrecensement 2005 .....	6
1.3 Les résultats pour le canton et pour l'agglomération de Fribourg .....	7
1.4 Intervalle de confiance .....	8
1.5 Autres indications.....	9
<b>2 Disponibilité de véhicules et d'abonnements des transports publics.....</b>	<b>10</b>
2.1 Possession et disponibilité de véhicules.....	10
2.2 Possession du permis de conduire et disponibilité de places de stationnement.....	11
2.3 Possession d'abonnements des transports publics.....	14
<b>3 Intensité des déplacements.....</b>	<b>16</b>
3.1 Indicateurs de la mobilité .....	16
3.2 Intensité des déplacements au fil de la journée .....	19
3.3 Longueur et durée des étapes et des déplacements .....	20
<b>4 Moyens de transport.....</b>	<b>24</b>
4.1 Répartition modale.....	24
4.2 Utilisation de la voiture.....	28
4.3 Transports publics.....	32
4.4 Déplacements à pied et à vélo .....	35
<b>5 Motifs de déplacement .....</b>	<b>37</b>
5.1 Tous les motifs.....	38
5.2 Déplacements pour le travail .....	39
5.3 Déplacements pour la formation.....	41
5.4 Déplacements pour les achats .....	42
5.5 Déplacements pour les loisirs.....	43

<b>6</b>	<b>Disparités spatiales de la mobilité</b> .....	<b>45</b>
6.1	Régions urbaines et régions rurales .....	45
6.2	Agglomération : comparaison générale .....	49
6.3	Comparaison avec des cantons et des agglomérations semblables (NE, VD, BE, LU) .....	51
6.4	Comportement en matière de transports dans les villes .....	53
<b>7</b>	<b>Annexes A : Glossaire</b> .....	<b>55</b>
7.1	Déplacements et étapes .....	55
7.2	Termes importants .....	55
<b>8</b>	<b>Annexes B : Communes de la CUTAF et d'Agglomération selon l'OFS</b> .....	<b>60</b>
8.1	Communes de la CUTAF.....	60
8.2	Communes d'Agglomération selon l'OFS.....	60
	<b>Références bibliographiques</b> .....	<b>61</b>

# 1 Base : le microrecensement 2005

## 1.1 Structure et objectifs du rapport

Le présent rapport se base sur le « microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports » effectué à l'échelle nationale et mandaté par l'Office fédéral de la statistique et l'Office fédéral du développement territorial. Il récapitule pour le canton, l'agglomération (CUTAF) et la ville de Fribourg l'essentiel des conclusions de ce recensement (pour la ville, seulement une sélection de tableaux). La structure du rapport est basée, dans la mesure du possible, sur la publication nationale<sup>1</sup>. Concrètement, le mandat a effectué dans un premier temps une sélection parmi les tableaux figurant dans le rapport national ; ceux-ci ont ensuite été évalués et comparés entre eux pour le canton de Fribourg, la CUTAF et dans certains cas, également pour la ville de Fribourg.

Le présent chapitre comporte des informations concernant le recensement ; les caractéristiques propres aux échantillons du canton de Fribourg et de la CUTAF y sont notamment détaillées. Le chapitre 2 analyse en profondeur la disponibilité des véhicules et des abonnements des TP et le chapitre 3 se penche sur l'intensité des déplacements. La répartition modale est traitée dans le chapitre 4, tandis que le chapitre 5 étudie de près l'intensité des déplacements en fonction des motifs. Le chapitre 6 « Disparités spatiales de la mobilité » propose une comparaison entre la ville de Fribourg et d'autres villes, mais aussi entre l'agglomération de Fribourg et d'autres agglomérations. Une définition précise de la CUTAF et de l'agglomération selon l'OFS figure dans l'annexe. Celle-ci comporte également un glossaire fournissant des renseignements sur les autres termes et abréviations utilisés.

Les illustrations comportent majoritairement trois (parfois quatre) tableaux, dont chacun montre de manière détaillée les résultats pour la Suisse, pour

le canton de Fribourg et pour la CUTAF (et lorsqu'ils existent, pour la ville de Fribourg). Le texte respectif se concentre sur les principales valeurs de référence pour le canton et pour l'agglomération, ainsi que sur les disparités les plus significatives entre les différentes zones.

## 1.2 Le microrecensement 2005

Le « microrecensement sur le comportement en matière de transports » représente à ce jour la plus importante base relative aux nombreux aspects du comportement de la population en matière de transports et concerne de nombreux domaines, tels que la science des transports, la planification des transports et la politique des transports, mais également l'urbanisme.

En 1974 a eu lieu en Suisse le premier recensement de la population en matière de transports à l'échelle nationale. Depuis, de tels recensements ont été renouvelés environ tous les 5 ans. Ils sont basés sur le mandat confié par le Conseil fédéral dans l'ordonnance concernant l'exécution des relevés statistiques fédéraux (RS 431.012.1).

En 2005, les offices fédéraux de la statistique (OFS) et du développement territorial (ARE) ont à nouveau effectué le microrecensement sur le comportement en matière de transports. Comme d'autres offices fédéraux, les cantons, les régions et les villes, ainsi que l'EPF ont participé encore plus activement au recensement que par le passé en cofinçant des sondages supplémentaires.<sup>2</sup>

Le recensement a été effectué grâce à la technique des interviews téléphoniques assistées par ordinateur (CATI) par un institut de sondages spécialisé en la matière. Les entretiens comportaient deux parties :

---

1 Cf. OFS/ARE (2007), La mobilité en Suisse – Résultats du microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports.

2 Dans le canton de Fribourg, les zones à forte concentration sont d'une part le canton et d'autre part la « Communauté Urbaine des Transports de l'Agglomération Fribourgeoise » (CUTAF).

- **Une première partie** avec une personne au choix pour des questions concernant l'ensemble du ménage.
- **Une deuxième partie** avec une personne issue du ménage, choisie de manière aléatoire (personne-cible de plus de 6 ans) concernant son comportement concret en matière de transports lors du jour de référence (pour les ménages comptants au moins 4 personnes de plus de 6 ans, deux personnes-cible ont été interrogées).

Au total, 31'950 ménages et 33'390 personnes (personnes-cible) ont été interrogées.

Afin que les résultats soient les plus représentatifs de la population globale, les ménages et les personnes ont été évalués selon un procédé reconnu (de plus amples explications à ce sujet se trouvent sur le CD-ROM de l'OFS/ARE<sup>3</sup>). Ce procédé est nécessaire pour que les zones à forte concentration ne pèsent pas trop lourdement dans l'évaluation, mais aussi parce que certains groupes de personnes (p.ex. jeunes célibataires) sont plus difficilement joignables.

### 1.3 Les résultats pour le canton et pour l'agglomération de Fribourg

1'933 personnes issues de 1'816 ménages du canton de Fribourg ont été interrogées pour le microrecensement 2005. Environ la moitié des personnes-cible (47,8%) interrogées vit dans l'agglomération et la ville de Fribourg, tandis que 412 personnes-cible sont domiciliées dans la seule ville de Fribourg (voir Illustr. 1).

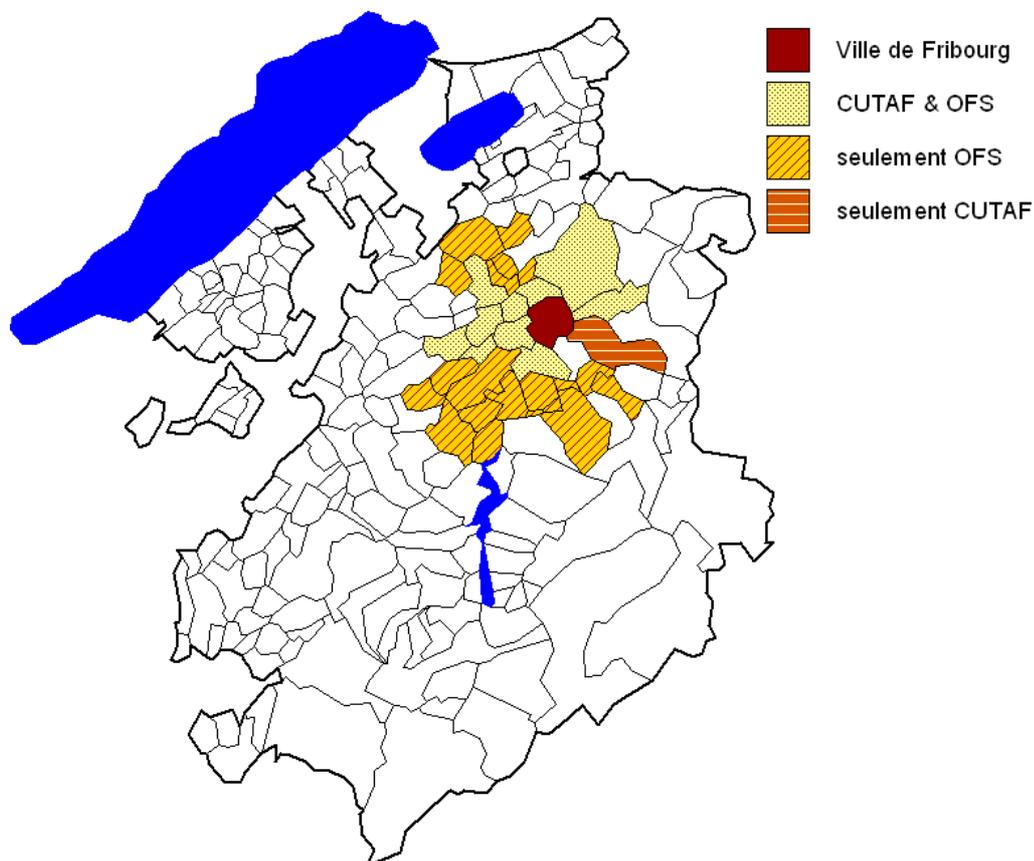
Illustr. 1 : Chiffres clés concernant l'échantillon

	ménages	personnes-cible	personnes-cible avec permis de conduire
Suisse	31950	33390	22988
Canton de Fribourg	1816	1933	1390
L'agglomération de Fribourg (CUT)	883	924	659
Ville de Fribourg	406	412	281

La définition « agglomération de Fribourg » utilisée dans cette statistique correspond à la zone de la « Communauté Urbaine des Transports de l'Agglomération Fribourgeoise » (CUTAF) et se différencie de celle de l'OFS. Une liste exhaustive des communes de la CUTAF et de l'agglomération de Fribourg selon l'OFS figure dans l'annexe B « Communes de la CUTAF et d'agglomération selon l'OFS ». Ces communes sont également représentées sur la carte de l'Illustr. 2.

3 <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index.Document.91820.pdf>

Illustr. 2 : Canton de Fribourg avec les communes de la CUTAF, respectivement de l'agglomération selon l'OFS



#### 1.4 Intervalle de confiance

Bien que le recensement soit l'un des plus importants recensements spécifiques en Suisse et qu'il ait été effectué avec tout le savoir-faire nécessaire, les résultats doivent être interprétés avec prudence ; notamment ceux concernant les petits groupes de population peu représentatifs. Afin de mesurer la pertinence des données, l'intervalle de confiance (IC) est souvent utilisé dans la statistique. Celui-ci indique la précision statistique d'une valeur estimée sur la base d'un échantillon avec

90% de probabilité.<sup>4</sup> L'exemple suivant permet de se familiariser avec ce procédé :

- Distance journalière de la population active : 47,8 km
- Intervalle de confiance (90%) : +/- 1,0 km

La valeur indique que la moyenne réelle (en interrogeant l'ensemble de la population active et non pas seulement un échantillon) est comprise entre 46,8 km et 48,8 km (47,8 km +/- 1 km) avec une probabilité de 90%.

4 D'autres intervalles de confiance, de 95 ou de 99%, sont souvent utilisés en sciences. Toutefois, c'est l'intervalle de confiance de 90% qui est appliqué dans la présente étude.

Le taux de l'intervalle de confiance (IC) dépend fortement de la taille de l'échantillon interrogé, comme cela est démontré dans l'illustr. 3 avec l'exemple de la possession d'un abonnement des TP<sup>5</sup> : l'intervalle de confiance augmente lorsque l'observation concerne une zone plus restreinte (p.ex. ville de Fribourg au lieu du canton de Fribourg) ou uniquement une partie de la population (p.ex. seulement les femmes).

**Illustr. 3 : Exemples d'intervalles de confiance (IC), possession d'abonnements des transports publics**

Région	Base	Tous		Femmes	
		Part en %	IC en %	Part en %	IC en %
Suisse	33390	47.70	0.51	51.04	0.70
Canton de Fribourg	1933	31.40	1.98	33.49	2.76
l'agglomération de Fribourg (CUTAF)	924	41.98	3.04	46.84	4.24
Ville de Fribourg	412	47.16	4.61	54.35	6.05

Exemple d'interprétation : dans la ville de Fribourg, 54% des femmes possèdent un abonnement des TP. En raison du petit nombre d'interviews, avec 90% de probabilité, la valeur réelle est de 54% +/- 6% et se situe donc entre 48% et 60%.

L'intervalle de confiance (IC) prend en effet toute son importance lorsqu'on analyse les disparités entre différents groupes : pour des groupes très restreints, ces disparités peuvent être statistiquement hasardeuses ; pour de plus grands groupes, celles-ci sont en revanche plutôt significatives. Dans l'exemple figurant ci-dessus, il n'est pas possible d'affirmer avec 90% de probabilité que les femmes possèdent plus souvent un abonnement des TP dans la ville de Fribourg que la moyenne des Suissesses.

Pour les comparaisons entre différentes zones, l'intervalle de confiance a été vérifié systématiquement. Lorsque la différence observée est relativisée par un intervalle de confiance trop élevé, celui-ci est mentionné dans le texte (ou dans la note de bas de page) ou alors, les observations sont pondérées en conséquence (observations de la tendance).

## 1.5 Autres indications

De manière générale, toutes les données individuelles figurant dans ce rapport ont été **arrondies soit vers le haut, soit vers le bas** sans prise en compte du résultat final. C'est pourquoi les totaux peuvent dans certains cas, sembler s'écarter de la somme des valeurs intermédiaires, respectivement être légèrement supérieurs ou inférieurs à 100%. Par ailleurs, pour une meilleure lisibilité, les chiffres figurant dans le texte peuvent être arrondis encore plus (« presque 80% », alors que la valeur mentionnée dans le tableau indique 79,3%).

Lorsqu'aucune indication particulière n'est donnée, ce ne sont que les déplacements et les distances à **l'intérieur du pays** qui sont indiqués.

Toutes les indications se rapportent au **domicile** des personnes interrogées ; ainsi, sont p.ex. représentés les déplacements d'une habitante d'une zone, dont les destinations et les étapes peuvent se situer à l'intérieur ou à l'extérieur de cette zone. Les données relatives aux déplacements des Fribourgeois/es englobent de ce fait également les déplacements à destination de Lausanne ou de Coire, mais pas en revanche les déplacements de la population des Grisons vers Fribourg. Ce rapport ne contient donc pas de données « territoriales » sur les déplacements à l'intérieur d'une certaine zone (de telles indications devraient prendre en compte le trafic d'origine et de destination, ainsi que le trafic intérieur et de transit ; ce qui nécessiterait une nouvelle évaluation d'une grande complexité quant aux délimitations).

5 L'intervalle de confiance a été calculé pour l'ensemble des données figurant dans ce rapport et est mis en parallèle dans un important recueil de tableaux (les tableaux de base) avec le nombre d'observations, la disparité standard et des indications précises concernant la base et le filtre utilisé.

## 2 Disponibilité de véhicules et d'abonnements des transports publics

### 2.1 Possession et disponibilité de véhicules

Illustr. 4 : Possession de véhicules selon les ménages (en %)

#### A. SUISSE

Nombre de véhicules dans le ménage	1 pers.	2 pers.	3 pers.	4 pers.	5 et plus	Total
Aucune voiture	42.1	12.5	8.9	4.9	4.6	18.8
1 voiture	53.2	54.8	44.4	45.6	40.3	50.6
2 voitures	4.2	29.1	36.8	38.6	40.4	25.1
3 voitures et plus	0.5	3.6	9.9	10.9	14.7	5.4
Aucun vélo	51.0	31.3	15.2	6.6	5.8	29.4
1 vélo	37.8	17.6	15.4	7.3	5.0	20.7
2 vélos	8.4	36.2	25.4	16.9	8.1	21.9
3 vélos et plus	2.9	14.9	44.1	69.3	81.1	28.0
Aucun motocycle	94.2	89.3	83.6	79.2	82.3	88.0
1 motocycle	5.2	9.3	14.0	17.3	15.0	10.4
2 motocycles	0.4	1.2	1.9	3.0	2.5	1.4
3 motocycles et plus	0.1	0.2	0.5	0.5	0.2	0.3
Aucun motocycle léger	98.9	96.6	92.3	89.8	86.9	95.0
1 motocycle léger	1.1	3.2	7.1	9.2	11.3	4.6
2 motocycles légers	0.0	0.1	0.5	0.9	1.7	0.4
3 motocycles légers et plus	0.0	0.1	0.2	0.1	0.1	0.1
Aucun cyclomoteur	98.2	96.2	94.2	90.3	84.6	94.8
1 cyclomoteur	1.8	3.5	5.1	8.3	11.6	4.5
2 cyclomoteurs	0.1	0.3	0.6	1.1	3.3	0.6
3 cyclomoteurs et plus	0.0	0.0	0.1	0.2	0.5	0.1

Base: ménages

#### B. CANTON DE FRIBOURG

Nombre de véhicules dans le ménage	1 pers.	2 pers.	3 pers.	4 pers.	5 et plus	Total
Aucune voiture	25.2	7.5	8.3	2.2	3.2	10.3
1 voiture	71.1	49.4	33.3	38.0	32.1	47.9
2 voitures	3.7	39.5	48.1	48.1	44.5	34.9
3 voitures et plus	0.0	3.5	10.3	11.6	20.2	6.9
Aucun vélo	53.2	39.2	18.1	9.1	10.8	30.8
1 vélo	37.1	19.3	16.8	7.5	5.0	19.4
2 vélos	7.3	31.3	31.2	18.5	12.5	21.9
3 vélos et plus	2.4	10.2	33.8	64.9	71.7	28.0
Aucun motocycle	96.1	92.2	87.2	85.7	83.8	90.3
1 motocycle	3.3	7.1	10.4	11.9	14.2	8.3
2 motocycles	0.2	0.5	2.4	1.8	1.2	1.1
3 motocycles et plus	0.3	0.2	0.0	0.6	0.9	0.3
Aucun motocycle léger	98.5	95.7	91.7	91.6	92.8	94.7
1 motocycle léger	1.5	4.0	7.4	7.5	7.2	4.9
2 motocycles légers	0.0	0.0	0.4	0.9	0.0	0.2
3 motocycles légers et plus	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.1
Aucun cyclomoteur	99.0	96.4	92.1	89.9	88.8	94.4
1 cyclomoteur	1.0	3.3	5.5	9.1	10.4	4.9
2 cyclomoteurs	0.0	0.2	1.8	1.0	0.8	0.6
3 cyclomoteurs et plus	0.0	0.0	0.7	0.0	0.0	0.1

Base: ménages

#### c. CUTAF

Nombre de véhicules dans le ménage	1 pers.	2 pers.	3 pers.	4 pers.	5 et plus	Total
Aucune voiture	33.6	14.3	17.9	6.2	6.6	17.9
1 voiture	64.6	59.5	41.9	54.8	41.1	56.0
2 voitures	1.8	24.3	30.9	32.0	46.0	22.4
3 voitures et plus	0.0	1.9	9.4	7.0	6.3	3.7
Aucun vélo	65.0	48.3	22.8	11.5	6.0	39.4
1 vélo	28.0	19.0	16.6	10.4	4.5	18.5
2 vélos	4.8	27.2	28.9	21.7	5.1	19.2
3 vélos et plus	2.2	5.6	31.7	56.5	84.3	23.0
Aucun motocycle	98.6	91.1	92.2	86.6	72.4	91.1
1 motocycle	1.0	7.9	7.0	12.8	26.2	8.1
2 motocycles	0.5	1.0	0.8	0.7	1.4	0.8
3 motocycles et plus	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Aucun motocycle léger	98.7	97.1	94.8	90.5	89.6	95.5
1 motocycle léger	1.3	2.9	5.2	7.6	10.4	4.2
2 motocycles légers	0.0	0.0	0.0	1.9	0.0	0.3
3 motocycles légers et plus	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Aucun cyclomoteur	100.0	97.2	97.6	91.0	93.7	96.7
1 cyclomoteur	0.0	2.8	1.6	8.2	6.3	3.1
2 cyclomoteurs	0.0	0.0	0.0	0.7	0.0	0.1
3 cyclomoteurs et plus	0.0	0.0	0.8	0.0	0.0	0.1

Base: ménages

Près de 90% des ménages du canton de Fribourg possèdent au moins une voiture (voir Illustr. 4). La voiture est donc de loin le moyen de transport le plus répandu. C'est surtout dans les ménages comptant plusieurs personnes que la voiture est très appréciée, mais la majorité des ménages d'une personne possèdent eux aussi une voiture ; seulement 25,2% de ces derniers n'en possèdent pas. Le vélo est également fortement répandu : 69,2% des ménages fribourgeois possèdent au moins un vélo. Les motocycles sont en revanche assez rares.

La comparaison avec les données de l'ensemble de la Suisse montre que le canton de Fribourg ne se distingue quasiment pas de l'ensemble de la Suisse concernant la possession de vélos et de motocycles. En revanche, les ménages fribourgeois possèdent nettement plus de voitures que la moyenne nationale : 41,8% des ménages possè-

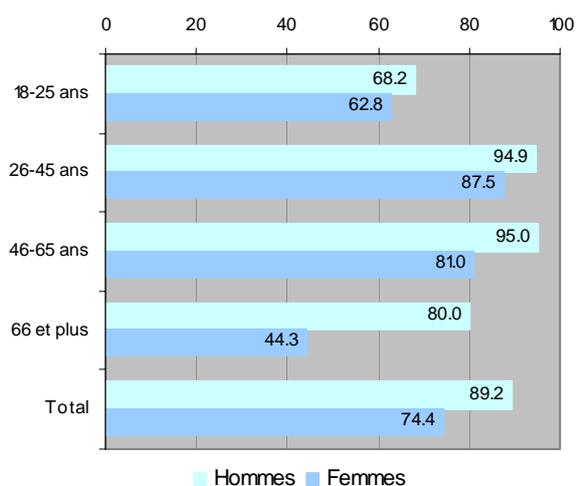
dent deux voitures ou plus (moyenne suisse : 30,5%). La part des ménages sans voiture se situe environ 8,5 points en dessous de la moyenne suisse (18,8%). La comparaison entre ménages de même taille (voir Illustr. 4) accentue encore la préférence des Fribourgeois/es pour ce moyen de transport : 74,8% des ménages d'une personne possèdent une voiture, ce qui est nettement plus qu'en moyenne suisse (57,9%). Il en va de même pour les ménages de plusieurs personnes, où la part de ceux qui possèdent deux voitures ou plus est largement supérieure à la moyenne nationale.

Comparé au canton, le taux de possession de voitures est sensiblement plus faible dans l'agglomération de Fribourg (CUTAF). Cela correspond toutefois aux prévisions : dans les agglomérations et notamment dans les communes-centre d'agglomération, l'importance de la voiture en tant que moyen de transport est nettement plus faible qu'en zone périurbaine, et ce pour diverses raisons telles qu'un aménagement approprié du réseau des TP, des distances plus courtes, etc. Toutefois, le taux de possession de voitures est également très élevé dans l'agglomération de Fribourg (notamment pour les ménages d'une personne) et, sur l'ensemble des ménages, il se situe légèrement au-dessus de la moyenne nationale.

## 2.2 Possession du permis de conduire et disponibilité de places de stationnement

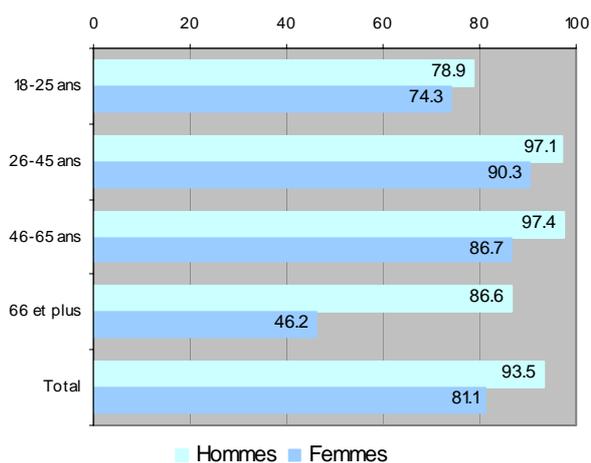
Illustr. 5 : Possession d'un permis de conduire selon le sexe et l'âge (en %)

### A. SUISSE



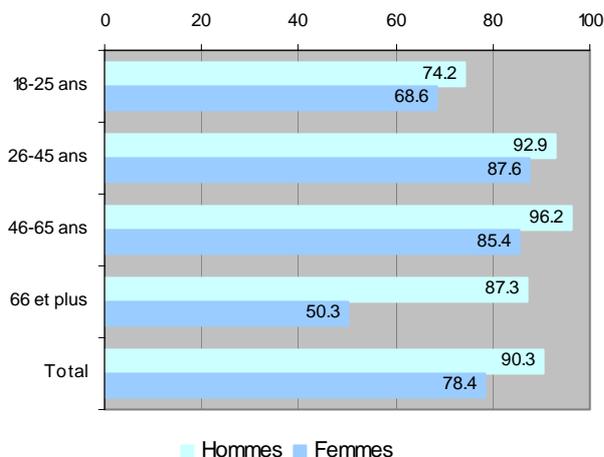
Base: personnes à partir de 18 ans

### B. CANTON DE FRIBOURG



Base: personnes à partir de 18 ans

## C. CUTAF



Base: personnes à partir de 18 ans

Comme c'est le cas pour l'ensemble de la Suisse, les hommes sont également plus nombreux à posséder le permis de conduire que les femmes dans le canton de Fribourg (voir Illustr. 5). Selon toute attente, la différence est plus prononcée chez les retraités et elle diminue de génération en génération. Sur l'ensemble des tranches d'âge, 93,5% des hommes et 81,1% des femmes de 18 ans et plus possèdent un permis de conduire ; dans le canton de Fribourg, la part des possesseurs d'un permis de conduire se situe donc au-dessus de la moyenne nationale (89,2% des hommes et 74,4% des femmes). Chez les jeunes adultes entre 18 et 25 ans, les différences entre Fribourg (78,9% des hommes et 74,3% des femmes) et la Suisse (68,2%, respectivement 62,8%) sont encore plus nettes. La différence entre les deux sexes est cependant non significativement plus petite dans le canton de Fribourg qu'en Suisse.

Des différences spécifiques au sexe existent également dans l'agglomération de Fribourg. Dans toutes les tranches d'âge, à l'exception de celle au-dessus de 66 ans, la part des personnes qui possèdent un permis de conduire est légèrement inférieure à celle constatée au niveau cantonal.

## Illustr. 6 : Places de stationnement sur le lieu de travail (en %)

## A. SUISSE

	Place de stationnement disponible au lieu de		
	oui, gratuite	oui, payante	non
<b>Activité professionnelle*</b>			
A plein temps	63.0	13.7	23.3
A temps partiel	55.8	11.2	33.0
Total	61.0	13.0	26.0
<b>Position professionnelle*</b>			
Indépendant	68.5	15.4	16.1
Membre actif d'une entreprise familiale	82.2	7.3	10.4
Employé comme cadre supérieur	61.6	17.3	21.2
Employé comme cadre moyen ou inférieur	59.3	14.2	26.4
Employé avec une autre fonction	59.2	11.5	29.3
<b>Moyen de transport principal**</b>			
A utilisé la voiture	72.1	15.4	12.5
N'a pas utilisé la voiture	40.4	10.4	49.2

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

\*\* Base: déplacements pour le travail effectués par les actifs possédant au moins une voiture

## B. CANTON DE FRIBOURG

	Place de stationnement disponible au lieu de		
	oui, gratuite	oui, payante	non
<b>Activité professionnelle*</b>			
A plein temps	64.4	15.2	20.4
A temps partiel	65.5	10.3	24.1
Total	64.8	13.7	21.5
<b>Position professionnelle*</b>			
Indépendant	72.2	11.2	16.6
Membre actif d'une entreprise familiale	100.0	0.0	0.0
Employé comme cadre supérieur	57.5	15.7	26.8
Employé comme cadre moyen ou inférieur	60.0	19.4	20.6
Employé avec une autre fonction	64.3	12.8	22.9
<b>Moyen de transport principal**</b>			
A utilisé la voiture	71.7	14.6	13.7
N'a pas utilisé la voiture	41.6	10.1	48.3

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

\*\* Base: déplacements pour le travail effectués par les actifs possédant au moins une voiture

**C. CUTAF**

	Place de stationnement disponible au lieu de		
	oui, gratuite	oui, payante	non
<b>Activité professionnelle*</b>			
A plein temps	54.0	20.5	25.5
A temps partiel	52.9	12.6	34.5
Total	53.6	17.8	28.6
<b>Position professionnelle*</b>			
Indépendant	62.1	14.8	23.1
Membre actif d'une entreprise familiale	0.0	0.0	0.0
Employé comme cadre supérieur	27.7	33.8	38.6
Employé comme cadre moyen ou inférieur	40.0	26.7	33.4
Employé avec une autre fonction	58.4	14.1	27.4
<b>Moyen de transport principal**</b>			
A utilisé la voiture	61.8	23.4	14.9
N'a pas utilisé la voiture	36.0	10.8	53.2

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

\*\* Base: déplacements pour le travail effectués par les actifs possédant au moins une voiture

**D. VILLE DE FRIBOURG**

	Place de stationnement disponible au lieu de		
	oui, gratuite	oui, payante	non
<b>Activité professionnelle*</b>			
A plein temps	48.3	12.8	38.9
A temps partiel	29.3	15.6	55.1
Total	41.3	13.8	44.9
<b>Position professionnelle*</b>			
Indépendant	40.6	10.1	49.3
Membre actif d'une entreprise familiale	0.0	0.0	0.0
Employé comme cadre supérieur	29.0	24.3	46.7
Employé comme cadre moyen ou inférieur	36.5	20.4	43.1
Employé avec une autre fonction	45.1	10.6	44.3
<b>Moyen de transport principal**</b>			
A utilisé la voiture	65.6	15.7	18.7
N'a pas utilisé la voiture	17.8	14.8	67.4

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

\*\* Base: déplacements pour le travail effectués par les actifs possédant au moins une voiture

21,5% à ne pas pouvoir stationner leur voiture sur le lieu de travail. Ainsi, les actifs fribourgeois disposent un peu plus souvent d'une place de stationnement que les actifs suisses (voir Illustr. 6). Ce sont en particulier les employés à temps partiel qui disposent d'une meilleure offre de place de stationnement : tandis que la différence est plutôt faible chez les employés à plein temps (moyenne suisse : 23,3%, moyenne du canton de Fribourg : 20,4%), la part des employés à temps partiel qui ne bénéficient pas de place de stationnement sur le lieu de travail est de 24,1%, soit près de 9% inférieure à la moyenne en Suisse.

En revanche, comparé à l'ensemble de la Suisse, le statut de cadre supérieur ne va pas de pair avec une place de stationnement dans le canton de Fribourg. Alors que la disponibilité d'une place de stationnement augmente habituellement parallèlement à la carrière, les cadres fribourgeois disposent de moins de places de stationnement gratuites que leurs collaborateurs.

Le fait que les personnes disposent généralement moins souvent d'une place de stationnement sur leur lieu de travail dans la ville de Fribourg que dans l'ensemble du canton, n'est en revanche pas une surprise. Ils ne sont que 55,1% à bénéficier d'une telle offre (gratuite : 41,3%, payante : 13,8%). Les chiffres bas de la ville de Fribourg influent sur les chiffres de l'agglomération (CUTAF), où les personnes disposent également de moins de places de stationnement, en comparaison à la moyenne cantonale et nationale.

Les places de stationnement sur le lieu de travail jouent un rôle prépondérant dans le choix du moyen de transport : 71,7% des personnes du canton de Fribourg qui se déplacent en voiture pour aller travailler ont une place de stationnement gratuite à leur disposition et 14,6% une place payante. Ceux qui ne se déplacent pas en voiture pour aller travailler, n'auraient en revanche, dans la moitié des cas, pas la possibilité de stationner sur le lieu de travail. La même observation est valable au niveau national. Lorsqu'une personne dispose d'une place de stationnement gratuite, elle est le plus souvent encouragée à emprunter sa voiture

Lorsqu'un actif du canton de Fribourg possède une voiture et un permis de conduire, une place de stationnement est mise à sa disposition sur son lieu de travail dans la majorité des cas. Ils ne sont que

pour se rendre au travail, même en ville. Pour ce cas de figure, les observations sont toutefois insuffisantes pour effectuer une analyse quantitative.<sup>6</sup>

## 2.3 Possession d'abonnements des transports publics

**Illustr. 7 : Part des détenteurs d'un abonnement des TP selon le sexe (en %)**

### A. SUISSE

Sexe	Possession d'abonnements			Pas d'abo.
	Total	Abo. demi-tarif	AG	Total
Hommes	43.4	27.0	7.7	56.6
Femmes	51.5	33.7	6.4	48.5
<b>Total</b>	<b>47.6</b>	<b>30.5</b>	<b>7.0</b>	<b>52.4</b>

Base: personnes à partir de 16 ans

### B. CANTON DE FRIBOURG

Sexe	Possession d'abonnements			Pas d'abo.
	Total	Abo. demi-tarif	AG	Total
Hommes	28.1	14.6	6.8	71.9
Femmes	32.5	19.2	5.5	67.5
<b>Total</b>	<b>30.4</b>	<b>17.0</b>	<b>6.1</b>	<b>69.6</b>

Base: personnes à partir de 16 ans

### C. CUTAF

Sexe	Possession d'abonnements			Pas d'abo.
	Total	Abo. demi-tarif	AG	Total
Hommes	37.0	16.8	9.6	63.0
Femmes	45.3	21.9	8.5	54.7
<b>Total</b>	<b>41.3</b>	<b>19.5</b>	<b>9.0</b>	<b>58.7</b>

Base: personnes à partir de 16 ans

Les Fribourgeois et les Fribourgeoises utilisent les TP en dessous de la moyenne suisse. Alors que la possession de voitures et de permis de conduire se situe - comme mentionné plus haut - au-dessus de la moyenne (voir Illustr. 4 et 5), l'illustr. 7 montre que dans le canton de Fribourg, la part de détenteurs d'abonnements se situe en dessous de la moyenne nationale. Seulement 14,6% des hommes et 19,2% des femmes possèdent un abonnement demi-tarif et seulement 6,8% des hommes et 5,5% des femmes un AG. Ainsi, pour les AG, la différence par rapport à la valeur suisse est d'environ un point; pour l'abonnement demi-tarif elle dépasse largement les dix points.

Dans l'agglomération fribourgeoise (CUTAF), les abonnements sont plus répandus. Bien qu'avec 58,7%, la part des personnes ne possédant pas d'abonnement se situe toujours légèrement au-dessus de la moyenne nationale, cette part est nettement inférieure à la moyenne cantonale. Une des raisons est probablement l'importance accrue des transports publics au niveau du comportement quotidien des personnes qui habitent les communes de l'agglomération, du fait qu'il existe généralement une meilleure offre des TP dans les centres urbains.

Le fait qu'en 2005 (au moment du recensement) l'abonnement demi-tarif n'incluait pas encore de réduction tarifaire pour le réseau de bus urbain<sup>7</sup> - comme c'était le cas dans d'autres villes (p.ex. Zurich et Berne) - explique lui aussi le faible taux de possession d'abonnements dans le canton et l'agglomération de Fribourg. De ce fait, l'attractivité de ces abonnements était nettement moindre pour les habitants de l'agglomération de Fribourg.

Les observations faites dans le chapitre 2 concernant la disponibilité et l'utilisation de véhicules et d'abonnements des TP dans le canton de Fribourg sont typiques pour la Suisse romande. Le rapport national<sup>8</sup> faisait déjà état de la légère préférence

6 Le nombre d'observations et l'intervalle de confiance figurent dans le recueil de tableaux spécifiques au canton de Fribourg.

7 Depuis peu, l'abonnement demi-tarif est également valable sur le réseau de bus urbain.

8 Cf. OFS/ARE (2007) La mobilité en Suisse – Résultats du microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports ; p. 60.

pour la voiture par rapport aux transports publics en Suisse romande, comparé à la Suisse alémanique. C'est notamment au niveau des abonnements qu'une différence significative existe entre la Suisse alémanique et la Suisse romande ; c'est aussi ce qui apparaît lorsqu'on compare une sélection de cantons et d'agglomérations avec Fribourg (voir chapitre 6.3). Avec 30,4%, la part de la population qui possède un abonnement des TP dans le canton de Fribourg est faible, même au niveau de la Suisse romande. En revanche, dans l'agglomération de Fribourg (CUTAF), les parts sont quasi identiques à celles des agglomérations de Lausanne et de Neuchâtel. Une analyse approfondie montre que la grande importance de la voiture dans le canton de Fribourg n'est pas due à une composition « défavorable » des ménages ou à la structure des lotissements, mais que d'autres éléments, qui ne découlent pas de la base de données (p.ex. mentalité), en sont la cause.

### 3 Intensité des déplacements

Dans les chapitres suivants, c'est l'intensité des déplacements de la population fribourgeoise qui est analysée. La différenciation entre les différentes zones se fait, comme mentionné dans le chapitre 1.5, sur la base du principe de domicile. Les données pour le canton de Fribourg et la CUTAF ne

font donc pas état de l'intensité des déplacements dans ces zones-là, mais de l'intensité des déplacements de la population issue du canton de Fribourg ou de la CUTAF dans la Suisse entière (respectivement dans le monde).

#### 3.1 Indicateurs de la mobilité

Illustr. 8 : Intensité journalière des déplacements en Suisse (par personne et par jour)

##### A. SUISSE

	Distance moyenne par jour (en km)		Temps de trajet moyen (en min.)		Nombre moyen de déplacements		Nombre moyen d'étapes	
	sans étranger	avec étranger	sans étranger	avec étranger	sans étranger	avec étranger	sans étranger	avec étranger
Moyenne de tous les jours *	37.3	46.0	88.4	93.4	3.3	3.3	4.9	5.0
Lundi-vendredi *	36.5	43.6	86.7	90.5	3.6	3.6	5.4	5.4
Samedi *	44.2	57.3	98.0	106.6	3.2	3.2	4.7	4.8
Dimanche *	33.9	46.4	87.1	94.6	2.0	2.0	3.0	3.1
6-17 ans *	22.5	30.1	79.9	84.2	3.4	3.4	4.9	5.0
18-25 ans *	53.0	57.7	101.9	107.2	3.5	3.5	6.2	6.2
26-65 ans *	42.4	53.3	93.0	98.6	3.4	3.5	5.1	5.1
66 ans et plus *	21.2	25.2	70.1	73.3	2.4	2.4	3.5	3.6
Hommes *	43.9	53.7	96.1	101.6	3.4	3.4	5.0	5.1
Femmes *	31.0	38.7	81.1	85.6	3.2	3.2	4.8	4.9
Voiture toujours disponible **	45.0	54.6	94.4	99.9	3.5	3.5	4.8	4.9
Voiture disponible sur demande **	43.3	55.1	99.4	106.2	3.4	3.4	5.8	5.9
Voiture non disponible **	30.6	35.0	87.4	90.3	3.0	3.0	5.5	5.6
Personne active *	47.8	59.2	96.8	103.0	3.6	3.6	5.4	5.5
Personne non active *	24.4	29.6	76.2	79.9	2.6	2.6	3.8	3.9
Personne en formation *	29.8	37.2	85.7	89.6	3.4	3.4	5.3	5.4
Communes-centres d'aggl. et villes isolées ***	33.1	41.2	87.6	93.3	3.3	3.3	5.4	5.4
Autres communes d'agglomération ***	37.6	46.9	87.3	92.1	3.3	3.3	4.9	4.9
Communes rurales ***	41.5	50.1	91.4	96.1	3.3	3.3	4.5	4.6

\* Base: personnes cible

\*\* Base: personnes cible avec permis de conduire

\*\*\* Base: personnes cible avec géocodage valable

**B. CANTON DE FRIBOURG**

	Distance moyenne par jour (en km)		Temps de trajet moyen (en min.)		Nombre moyen de déplacements		Nombre moyen d'étapes	
	sans étranger	avec étranger	sans étranger	avec étranger	sans étranger	avec étranger	sans étranger	avec étranger
<b>Moyenne de tous les jours *</b>	<b>40.4</b>	<b>51.9</b>	<b>89.6</b>	<b>92.0</b>	<b>3.4</b>	<b>3.4</b>	<b>4.8</b>	<b>4.8</b>
Lundi-vendredi *	41.2	43.2	88.3	89.2	3.7	3.7	5.2	5.2
Samedi *	41.0	47.2	97.0	98.6	2.9	2.9	4.1	4.1
Dimanche *	35.6	99.8	88.7	100.2	2.2	2.2	3.1	3.1
6-17 ans *	26.5	72.1	91.6	96.0	3.4	3.5	4.9	4.9
18-25 ans *	57.1	62.8	102.1	102.9	3.9	3.9	6.3	6.3
26-65 ans *	44.4	50.0	91.3	94.1	3.5	3.5	4.8	4.8
66 ans et plus *	21.2	21.2	63.8	63.8	2.2	2.2	2.9	2.9
Hommes *	46.0	48.6	100.4	102.3	3.4	3.4	4.8	4.8
Femmes *	35.3	54.8	79.7	82.6	3.3	3.3	4.7	4.8
Voiture toujours disponible **	45.6	49.0	93.3	94.9	3.5	3.5	4.7	4.7
Voiture disponible sur demande **	52.9	52.9	105.2	105.2	3.5	3.5	6.0	6.0
Voiture non disponible **	39.0	39.0	92.7	92.7	3.6	3.6	5.9	5.9
Personne active *	47.8	53.4	92.2	95.3	3.7	3.7	5.1	5.1
Personne non active *	29.0	31.7	75.4	76.1	2.7	2.7	3.6	3.6
Personne en formation *	38.0	72.6	100.6	103.9	3.5	3.5	5.4	5.5
Communes-centres d'agglom. et villes isolées ***	34.1	42.0	83.5	87.0	3.4	3.4	4.8	4.9
Autres communes d'agglomération ***	42.5	64.8	89.7	92.4	3.3	3.3	4.8	4.8
Communes rurales ***	40.8	44.3	91.6	93.5	3.4	3.4	4.7	4.7

\* Base: personnes cible

\*\* Base: personnes cible avec permis de conduire

\*\*\* Base: personnes cible avec géocodage valable

## c. CUTAF

	Distance moyenne par jour (en km)		Temps de trajet moyen (en min.)		Nombre moyen de déplacements		Nombre moyen d'étapes	
	sans étranger	avec étranger	sans étranger	avec étranger	sans étranger	avec étranger	sans étranger	avec étranger
<b>Moyenne de tous les jours *</b>	<b>37.9</b>	<b>70.3</b>	<b>88.3</b>	<b>92.5</b>	<b>3.4</b>	<b>3.4</b>	<b>5.1</b>	<b>5.1</b>
Lundi-vendredi *	35.3	41.9	83.4	86.0	3.7	3.7	5.5	5.5
Samedi *	44.1	64.5	96.1	101.5	3.1	3.1	4.7	4.7
Dimanche *	44.7	211.3	104.5	115.1	2.4	2.4	3.4	3.4
6-17 ans *	29.6	189.1	88.6	98.1	3.5	3.5	5.0	5.0
18-25 ans *	52.3	66.4	91.8	93.0	3.6	3.6	6.2	6.3
26-65 ans *	41.0	51.6	91.1	95.6	3.5	3.5	5.3	5.3
66 ans et plus *	18.7	18.7	72.1	72.1	2.5	2.5	3.3	3.3
Hommes *	42.4	47.6	93.1	96.4	3.5	3.5	5.2	5.2
Femmes *	33.7	91.2	83.8	88.8	3.3	3.3	5.0	5.0
Voiture toujours disponible **	41.4	52.8	88.5	93.3	3.5	3.5	4.9	4.9
Voiture disponible sur demande **	51.9	51.9	121.6	121.6	3.6	3.6	6.5	6.5
Voiture non disponible **	38.2	38.2	102.0	102.0	3.7	3.7	6.2	6.2
Personne active *	41.8	50.1	90.5	95.4	3.6	3.6	5.4	5.5
Personne non active *	26.4	34.4	79.4	80.4	2.8	2.8	3.9	3.9
Personne en formation *	42.7	143.1	93.4	99.5	3.5	3.5	5.7	5.7
Communes-centres d'agglom. et villes isolées ***	35.0	45.1	84.2	88.7	3.3	3.3	5.0	5.1
Autres communes d'agglomération ***	40.8	91.7	92.3	96.4	3.5	3.5	5.2	5.2
Communes rurales ***	16.3	16.3	59.9	59.9	2.5	2.5	2.8	2.8

\* Base: personnes cible

\*\* Base: personnes cible avec permis de conduire

\*\*\* Base: personnes cible avec géocodage valable

Les déplacements journaliers d'une personne domiciliée dans le canton de Fribourg durent en moyenne 89,6 minutes pour une distance de 40,4 km (voir Illustr. 8). Ainsi, les Fribourgeois se déplacent chaque jour environ 1,2 minutes plus longtemps et parcourent 3 km de plus que la moyenne des Suisses. Les résultats pour l'agglomération de Fribourg sont en revanche quasi identiques aux valeurs nationales.

Alors que sur l'ensemble de la Suisse et dans la CUTAF les distances parcourues sont plus longues le samedi, les distances des jours ouvrables et du samedi sont à peu près identiques dans le canton de Fribourg. Toutefois, le samedi les Fribourgeois/es mettent plus de temps pour effectuer le même trajet.

L'analyse du comportement en matière de transports en fonction de la tranche d'âge ne révèle pas de surprises. Comme c'est déjà le cas dans l'étude nationale, il apparaît qu'avec 102,1 minutes et 57,1 km ce sont les jeunes adultes entre 18 et 25 ans

qui se déplacent le plus longtemps et le plus loin, alors qu'avec 63,8 minutes et 21,2 km, l'intensité des déplacements des retraités est clairement la plus faible.

Dans l'illustr. 8, l'intensité des déplacements est en plus différenciée en fonction du sexe, de la disponibilité de véhicules, de la situation salariale et de la structure de l'espace. Comparée à la moyenne suisse, l'intensité des déplacements est particulièrement plus élevée dans le canton de Fribourg pour les personnes en formation ou pour celles qui ne disposent d'une voiture que sur demande. Les distances et les temps de trajets journaliers sont également particulièrement élevés pour les personnes issues des autres communes de l'agglomération.

En observant l'intensité des déplacements dans la CUTAF selon les mêmes critères, on peut observer quasiment les mêmes « cas de figure exceptionnels » par rapport aux valeurs nationales. Seul le dimanche retient par ailleurs l'attention, car l'intensité des déplacements y est particulièrement

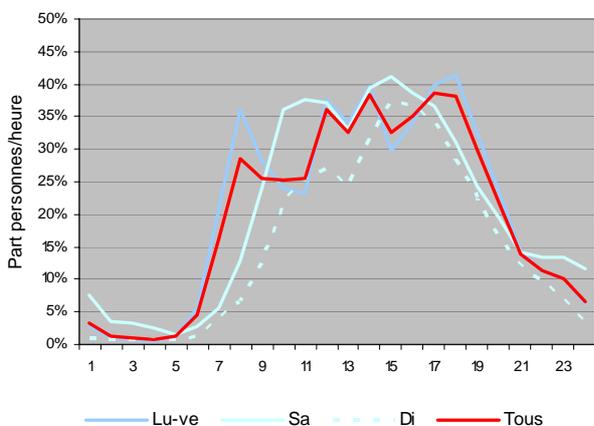
élevée dans l'agglomération de Fribourg avec une distance de 47,7 km et un temps de trajet de 104,5 minutes. Il ne faut en revanche pas prêter une grande attention aux valeurs des communes rurales car l'échantillon est trop restreint (15 observations seulement).

Il existe pour les données « avec étranger » beaucoup plus de risques que certaines indications soient faussées par des cas de figure exceptionnels que pour celles « sans étranger ». Lorsqu'une personne seule effectue un long voyage à destination de l'étranger lors de la journée de référence (ou un voyage retour depuis l'étranger), les valeurs moyennes sont fortement faussées et peuvent produire des résultats anormalement élevés. Le degré de fausseté s'accroît lorsque la taille de l'échantillon diminue. Cela peut par exemple être observé pour la distance journalière moyenne des personnes en formation dans la CUTAF. La valeur élevée est due essentiellement à une personne qui, le jour de référence, a parcouru 11'000 km. C'est l'une des raisons principales pour laquelle quasiment toutes les données figurant dans le texte sont utilisées « sans étranger ».

### 3.2 Intensité des déplacements au fil de la journée

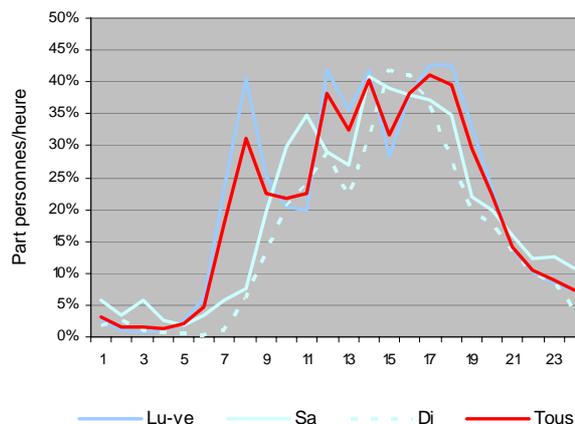
Illustr. 9 : Pointes de trafic selon les jours de la semaine

#### A. SUISSE



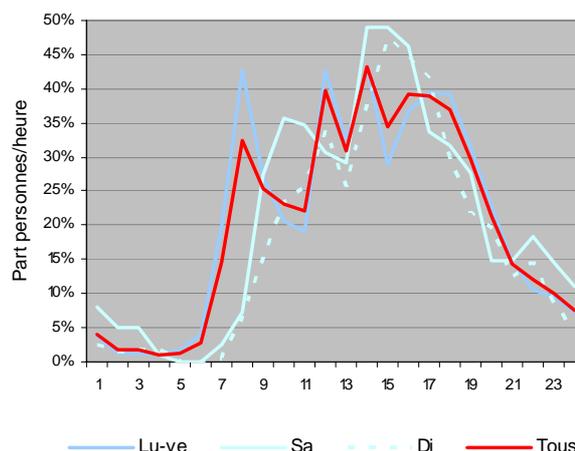
Base: personnes-cible

#### B. CANTON DE FRIBOURG



Base: personnes-cible

#### C. CUTAF



Base: personnes-cible

L'illustr. 9 montre la part de la population qui se déplace à une heure donnée. Les graphiques fournissent des indications relatives à l'intensité globale des déplacements sur les réseaux lors des différents jours de la semaine. Pendant les jours ouvrables, le réseau est encombré principalement par le trafic des pendulaires. Pour les trois zones observées, les heures de pointe se situent le matin entre 7 et 8 heures, aux heures de midi et le soir après 17 heures ; les courbes de la deuxième moitié de la journée sont globalement plus plates et sont notamment liées aux déplacements pour les loisirs et les achats. Les week-ends, le trafic commence à se développer plus tard et atteint son paroxysme

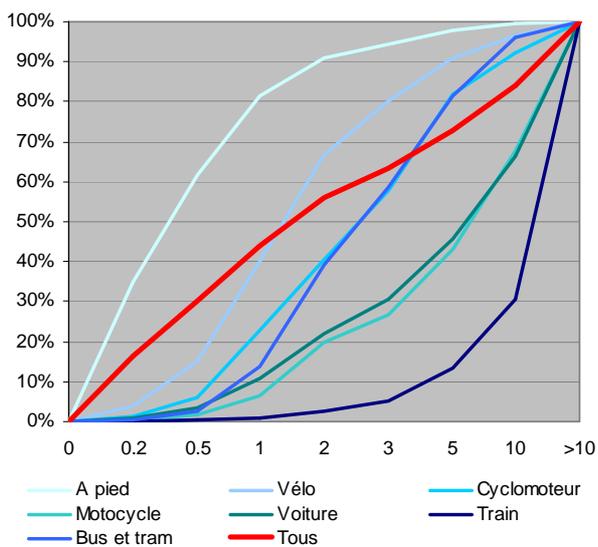
l'après-midi. Ceci est particulièrement flagrant dans la CUTAF.

Pour le canton et l'agglomération de Fribourg, les courbes sont plus versatiles que pour l'ensemble de la Suisse ; ceci est dû notamment au fait qu'il existe relativement peu d'observations pour chaque heure.

### 3.3 Longueur et durée des étapes et des déplacements

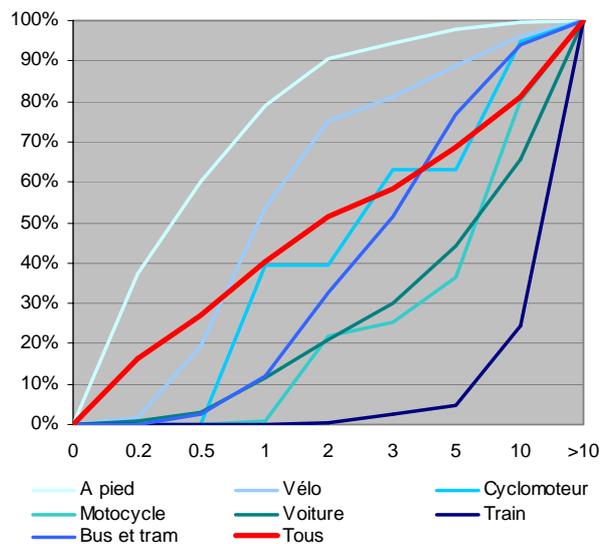
Illustr. 10 : Fréquences cumulées des distances des étapes selon le moyen de transport (en %)

#### A. SUISSE



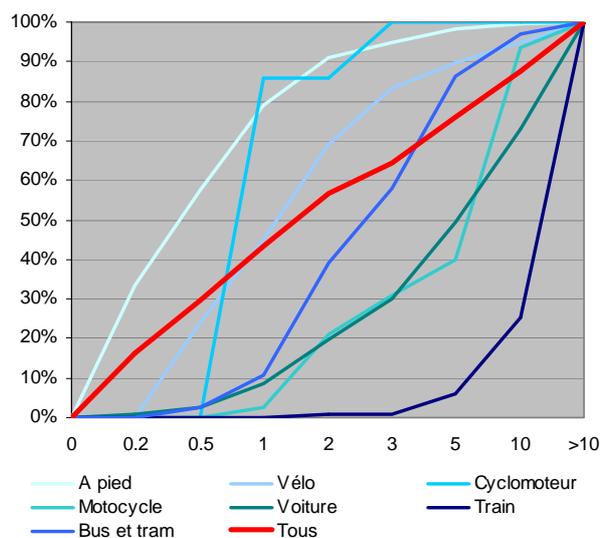
Base: étapes en Suisse

#### B. CANTON DE FRIBOURG



Base: étapes en Suisse

#### C. CUTAF



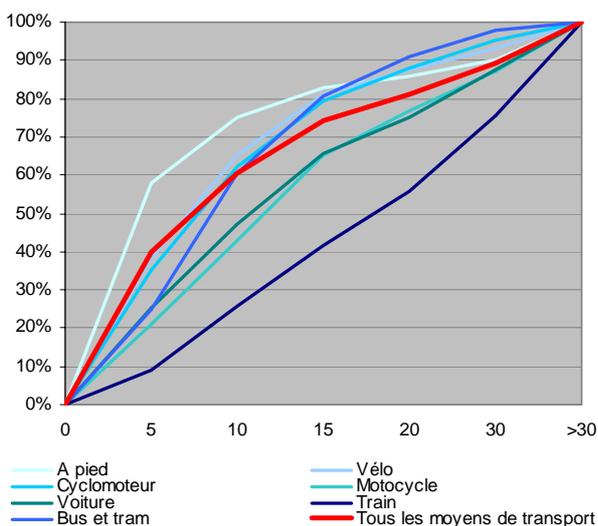
Base: étapes en Suisse

A peine plus de 50% de toutes les étapes dans le canton de Fribourg sont inférieures à 2 km. Ce sont surtout les étapes à pied ou à vélo qui ne dépassent que rarement les 2 km (à pied : 9,5%, à vélo : 24,7%). En revanche, le train est surtout utilisé pour des voyages plus longs : seulement 24,5% des étapes en train sont inférieures à 10 km. La voiture est utilisée par les Fribourgeois/es aussi bien pour des étapes courtes que pour des étapes plus longues, sachant que pratiquement une étape sur trois est inférieure à 3 km et qu'un tiers de toutes les étapes s'étend sur une distance de plus de 10 km (voir Illustr. 10).

Il n'existe pas de différences significatives, ni entre la Suisse et le canton de Fribourg, ni entre la Suisse et l'agglomération de Fribourg. Globalement, les étapes parcourues par la population de l'agglomération ont tendance à être légèrement plus courtes que celles parcourues par la population du canton. Le tracé légèrement modifié des courbes est essentiellement dû au plus petit nombre d'observations faites.

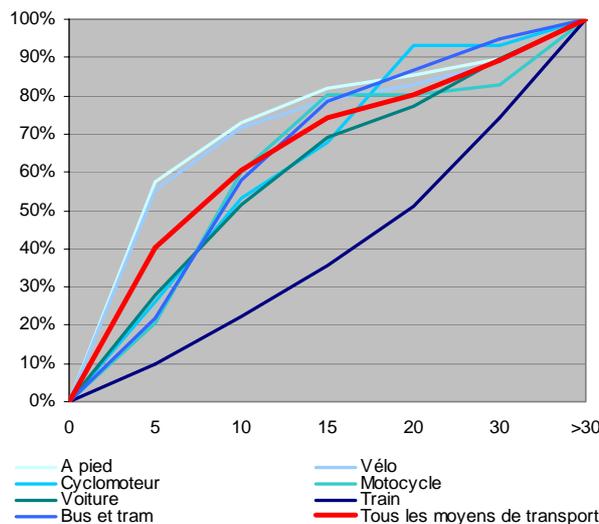
**Illustr. 11 : Fréquences cumulées de la durée des étapes selon le moyen de transport**

**A. SUISSE**



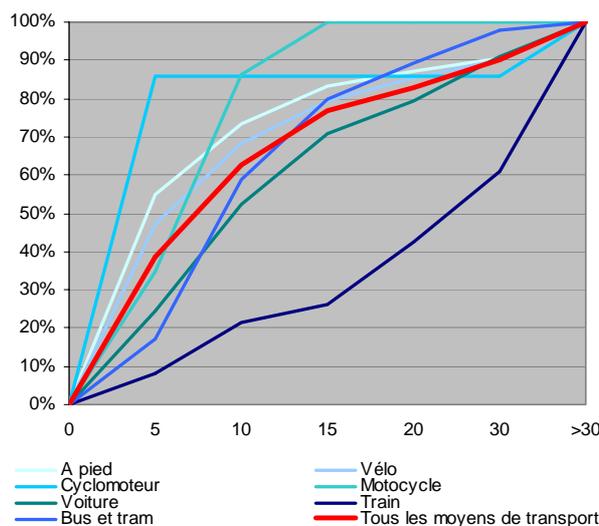
Base: étapes en Suisse

**B. CANTON DE FRIBOURG**



Base: étapes en Suisse

**C. CUTAF**



Base: étapes en Suisse

Les courbes des différents moyens de transport varient sensiblement moins l'une de l'autre pour les durées des étapes (voir Illustr. 11) que pour les distances des étapes. Seul le trafic ferroviaire affiche des étapes nettement plus longues que les autres moyens de transport. Dans le canton de Fribourg, 40,2% des étapes durent au maximum 5 minutes. A peine une étape sur quatre dure plus de 15 minutes.

Comparée à la valeur pour l'ensemble de la Suisse, la durée d'une étape en motocycle ou en voiture

est très légèrement inférieure à Fribourg ; mais là non plus, des différences sensibles ne sont pas identifiables. En raison du petit nombre de cas observés, les courbes des moyens de transport peu utilisés (p.ex. cyclomoteur) ont des tracés souvent curieux, notamment pour la population de la CUTAF.

**Illustr. 12 : Distance moyenne par déplacement (en km)**

#### A. SUISSE

Motif	Jour de la semaine			
	Lu-ve	Sa	Di	Tous
Travail	11.6	11.0	10.4	11.6
Formation	5.3	15.9	7.6	5.4
Achats	6.1	7.3	8.7	6.4
Activité professionnelle	29.2	23.5	29.2	28.8
Voyage de service	28.8	42.6	76.9	30.8
Loisirs	10.3	16.3	15.9	12.4
Services et accompagnement	6.3	12.2	17.1	7.7
<b>Total</b>	<b>10.3</b>	<b>14.0</b>	<b>16.8</b>	<b>11.4</b>

Base: déplacements en Suisse

#### B. CANTON DE FRIBOURG

Motif	Jour de la semaine			
	Lu-ve	Sa	Di	Tous
Travail	11.8	21.9	7.0	12.0
Formation	5.9	3.5	.	5.9
Achats	6.6	7.7	4.9	6.7
Activité professionnelle	30.9	10.4	16.3	30.1
Voyage de service	31.3	1.8	.	27.9
Loisirs	11.5	15.9	15.9	13.1
Services et accompagnement	7.3	7.0	14.2	7.7
<b>Total</b>	<b>11.1</b>	<b>14.1</b>	<b>16.2</b>	<b>12.0</b>

Base: déplacements en Suisse

#### C. CUTAF

Motif	Jour de la semaine			
	Lu-ve	Sa	Di	Tous
Travail	9.6	12.1	3.2	9.6
Formation	5.5	3.5	.	5.5
Achats	4.8	4.2	6.1	4.7
Activité professionnelle	30.6	6.0	37.1	30.5
Voyage de service	20.5	.	.	20.5
Loisirs	9.4	17.5	18.1	12.7
Services et accompagnement	6.1	11.7	10.1	6.8
<b>Total</b>	<b>9.7</b>	<b>14.3</b>	<b>18.7</b>	<b>11.2</b>

Base: déplacements en Suisse

Aussi bien dans le canton de Fribourg que dans la CUTAF, les déplacements les plus longs sont effectués pour les activités professionnelles et les voyages de service, alors que les déplacements les plus courts sont ceux pour la formation (voir Illustr. 12). Sur l'ensemble des motifs de déplacement, un Fribourgeois se déplace en moyenne sur une distance de 12,0 km. Avec 16,2 km, les déplacements effectués les dimanches sont quant à eux environ 5,1 km plus longs que ceux des jours ouvrables. Alors que des disparités importantes peuvent apparaître entre les distances du canton de Fribourg, de la CUTAF et de la Suisse lorsqu'on observe selon les jours de la semaine (p.ex. déplacements pour activités professionnelles le samedi), les distances en fonction du motif ne varient que de manière insignifiante sur l'ensemble de la semaine.

**Illustr. 13 : Durée moyenne par déplacement (en minutes)**

#### A. SUISSE

Motif	Jour de la semaine			
	Lu-ve	Sa	Di	Tous
Travail	20.3	19.2	19.1	20.2
Formation	17.1	26.2	19.8	17.2
Achats	16.4	18.6	17.8	16.9
Activité professionnelle	45.5	40.1	43.7	45.0
Voyage de service	73.5	58.3	65.0	72.0
Loisirs	30.8	38.0	45.3	34.7
Services et accompagnement	12.7	18.3	22.9	14.0
<b>Total</b>	<b>24.4</b>	<b>31.0</b>	<b>43.0</b>	<b>27.0</b>

Base: déplacements en Suisse

#### B. CANTON DE FRIBOURG

Motif	Jour de la semaine			
	Lu-ve	Sa	Di	Tous
Travail	18.2	32.9	14.3	18.6
Formation	18.3	15.0	.	18.3
Achats	15.0	17.1	19.1	15.6
Activité professionnelle	56.8	230.3	23.4	58.2
Voyage de service	106.5	180.0	.	114.9
Loisirs	30.6	37.4	43.4	34.2
Services et accompagnement	11.8	16.7	25.2	13.0
<b>Total</b>	<b>23.9</b>	<b>33.3</b>	<b>40.3</b>	<b>26.5</b>

Base: déplacements en Suisse

**C. CUTAF**

Motif	Jour de la semaine			
	Lu-ve	Sa	Di	Tous
Travail	18.8	23.0	9.4	18.8
Formation	17.3	15.0	.	17.3
Achats	16.1	15.0	23.5	16.2
Activité professionnelle	44.8	10.0	55.9	44.7
Voyage de service	19.9	.	.	19.9
Loisirs	27.9	36.4	47.2	33.5
Services et accompagnement	15.9	18.8	12.1	15.6
<b>Total</b>	<b>22.8</b>	<b>31.2</b>	<b>43.7</b>	<b>26.1</b>

Base: déplacements en Suisse

Tout comme les distances, la durée du déplacement augmente elle aussi les week-ends dans le canton de Fribourg (voir Illustr. 13). Le dimanche, un déplacement dure en moyenne 40,3 minutes et est avant tout consacré aux loisirs. Les jours ouvrables et les samedis, ce sont en revanche à nouveau les déplacements pour les services et pour les activités professionnelles qui prennent le plus de temps. Hormis quelques exceptions dues au petit nombre de données récoltées (p.ex. activités professionnelles et déplacements pour les services effectués les samedis dans le canton de Fribourg), la durée de déplacement dans le canton de Fribourg et dans la CUTAF ne varie guère de celle de la Suisse pour les différents motifs de déplacements.

## 4 Moyens de transport

### 4.1 Répartition modale

La répartition modale est un indicateur souvent utilisé dans le domaine des transports. Elle montre la répartition des trajets ou des déplacements entre différents moyens de transport selon la distance, la durée du trajet et le nombre d'étapes. Les données les plus caractéristiques concernant la répartition modale dans le canton de Fribourg, dans la CUTAF et en Suisse figurent dans l'illustr. 16. C'est principalement la question de la planification des transports qui détermine l'indicateur à utiliser.

**Illustr. 14 : Distance journalière moyenne par personne et par moyen de transport (en km)**

#### A. SUISSE

Distance journalière	Lu-ve	Sa	Di	Tous	Part (%)
A pied	2.0	2.1	2.3	2.1	5.5
Vélo	0.8	0.6	0.6	0.8	2.1
Cyclomoteur	0.1	0.0	0.0	0.1	0.2
Motocycle, motocycle léger	0.6	0.8	0.7	0.6	1.6
Voiture (conducteur)	18.8	19.0	12.6	17.9	48.1
Voiture (passager)	4.8	13.6	11.4	7.0	18.8
Train	6.5	5.0	4.6	6.0	16.1
Car postal	0.2	0.1	0.1	0.2	0.4
Tram/bus	1.6	1.6	0.7	1.5	4.0
Autres moyens de transport	1.2	1.3	1.0	1.2	3.2
<b>Total</b>	<b>36.5</b>	<b>44.2</b>	<b>33.9</b>	<b>37.3</b>	<b>100.0</b>

Base: personnes cible

#### B. CANTON DE FRIBOURG

Distance journalière	Lu-ve	Sa	Di	Tous	Part (%)
A pied	1.9	2.0	2.2	1.9	4.8
Vélo	0.4	0.8	0.3	0.4	1.0
Cyclomoteur	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1
Motocycle, motocycle léger	0.7	0.2	0.1	0.6	1.4
Voiture (conducteur)	24.3	15.2	13.7	21.6	53.4
Voiture (passager)	6.2	20.5	16.2	9.6	23.7
Train	4.7	1.2	2.1	3.9	9.6
Car postal	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1
Tram/bus	1.2	0.8	0.4	1.0	2.5
Autres moyens de transport	1.7	0.1	0.5	1.3	3.3
<b>Total</b>	<b>41.2</b>	<b>41.0</b>	<b>35.6</b>	<b>40.4</b>	<b>100.0</b>

Base: personnes cible

#### C. CUTAF

Distance journalière	Lu-ve	Sa	Di	Tous	Part (%)
A pied	2.3	2.3	2.9	2.4	6.3
Vélo	0.6	0.1	0.6	0.5	1.3
Cyclomoteur	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Motocycle, motocycle léger	0.5	0.3	0.2	0.4	1.1
Voiture (conducteur)	13.8	16.4	16.2	14.5	38.4
Voiture (passager)	6.4	20.7	21.8	10.6	28.1
Train	8.6	1.5	2.8	6.8	17.9
Car postal	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1
Tram/bus	1.8	2.6	0.2	1.7	4.4
Autres moyens de transport	1.2	0.3	0.1	0.9	2.3
<b>Total</b>	<b>35.3</b>	<b>44.1</b>	<b>44.7</b>	<b>37.9</b>	<b>100.0</b>

Base: personnes cible

Dans le canton de Fribourg, environ 77,1% (31,2 km) de la distance journalière de 40,4 km sont parcourus en voiture (comme conducteur ou passager) (voir Illustr. 14). Cela est nettement plus qu'en moyenne suisse (66,9%, 24,9 km). Les distances les plus importantes sont généralement parcourues en train. Sur ce point, le canton de Fribourg, avec 9,6% de la distance globale, se situe nettement en dessous de la moyenne nationale (16,1%). Les chiffres de la répartition modale confirment l'observation déjà faite dans le chapitre 2 concernant la préférence du TIM par rapport aux TP dans le canton de Fribourg.

En observant uniquement l'agglomération de Fribourg, les chiffres de la répartition modale correspondent grosso modo aux valeurs moyennes de la Suisse. La plus grande différence concerne les kilomètres parcourus en voiture : la distance journalière parcourue par les conducteurs et les conductrices est plus petite, le nombre de kilomètres parcourus en tant que passager est en revanche plus élevé que la moyenne.

**Illustr. 15 : Temps de trajet moyen par personne et par moyen de transport (en minutes)****A. SUISSE**

Temps de trajet	Lu-ve	Sa	Di	Tous	Part (%)
A pied	32.7	39.5	42.8	35.1	39.7
Vélo	4.5	3.7	3.2	4.2	4.7
Cyclomoteur	0.2	0.1	0.2	0.2	0.2
Motocycle, motocycle léger	1.1	1.3	0.9	1.1	1.3
Voiture (conducteur)	27.3	25.2	15.3	25.3	28.6
Voiture (passager)	6.8	16.9	14.0	9.3	10.5
Train	5.6	4.2	4.2	5.2	5.9
Car postal	0.4	0.2	0.2	0.3	0.4
Tram/bus	5.0	3.6	2.0	4.3	4.9
Autres moyens de transport	3.2	3.3	4.2	3.4	3.8
<b>Total</b>	<b>86.7</b>	<b>98.0</b>	<b>87.1</b>	<b>88.4</b>	<b>100.0</b>

Base: personnes cible

**B. CANTON DE FRIBOURG**

Temps de trajet	Lu-ve	Sa	Di	Tous	Part (%)
A pied	31.8	43.5	43.2	35.0	39.1
Vélo	2.4	3.7	2.8	2.6	2.9
Cyclomoteur	0.1	0.4	0.7	0.2	0.3
Motocycle, motocycle léger	1.2	0.5	0.1	0.9	1.1
Voiture (conducteur)	32.1	21.7	16.4	28.4	31.7
Voiture (passager)	8.5	22.0	18.0	11.7	13.1
Train	4.1	1.0	1.3	3.3	3.6
Car postal	0.1	0.0	0.1	0.1	0.1
Tram/bus	3.3	1.5	0.9	2.7	3.1
Autres moyens de transport	4.8	2.6	5.2	4.6	5.1
<b>Total</b>	<b>88.3</b>	<b>97.0</b>	<b>88.7</b>	<b>89.6</b>	<b>100.0</b>

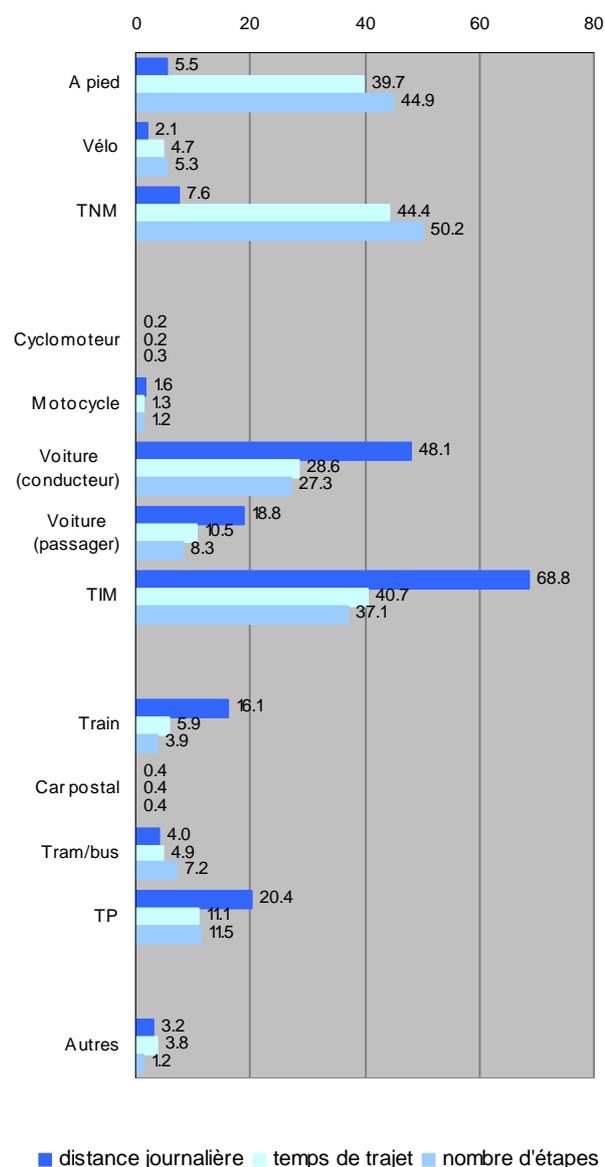
Base: personnes cible

**C. CUTAF**

Temps de trajet	Lu-ve	Sa	Di	Tous	Part (%)
A pied	33.1	42.5	55.1	37.7	42.7
Vélo	3.5	1.0	3.4	3.2	3.6
Cyclomoteur	0.1	0.0	0.0	0.1	0.1
Motocycle, motocycle léger	0.9	0.6	0.4	0.8	0.9
Voiture (conducteur)	21.1	18.6	18.4	20.4	23.1
Voiture (passager)	7.8	20.9	23.5	11.9	13.5
Train	6.7	1.0	1.8	5.2	5.9
Car postal	0.1	0.0	0.2	0.1	0.1
Tram/bus	6.4	5.1	0.8	5.4	6.1
Autres moyens de transport	3.7	6.2	1.1	3.6	4.1
<b>Total</b>	<b>83.4</b>	<b>96.1</b>	<b>104.5</b>	<b>88.3</b>	<b>100.0</b>

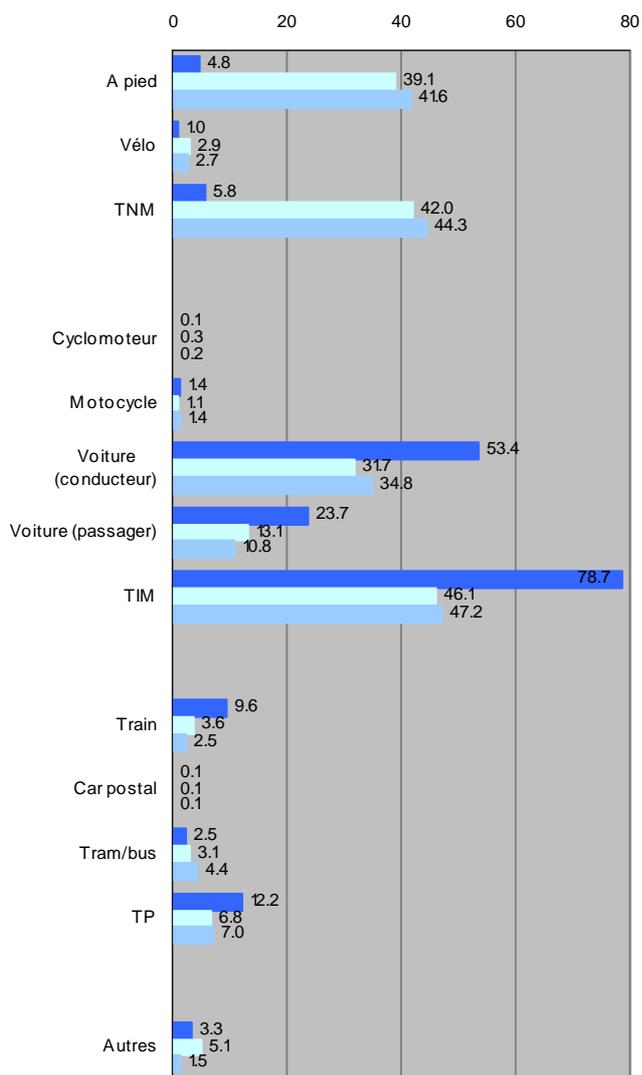
Base: personnes cible

Concernant le temps de trajet (voir Illustr. 15), la part des voitures est également plus importante dans le canton de Fribourg que dans l'ensemble de la Suisse. En additionnant le temps des conducteurs et des passagers, le temps de trajet journalier en voiture dépasse même celui des piétons.

**Illustr. 16 : Répartition modale (en %)****A. SUISSE**

Base: personnes-cible

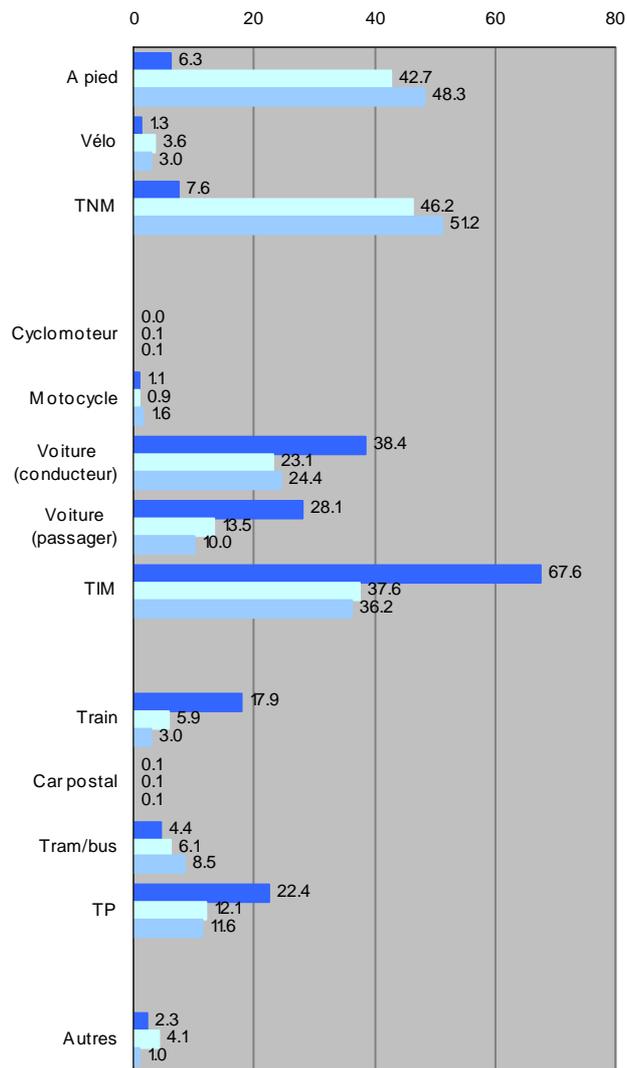
**B. CANTON DE FRIBOURG**



■ distance journalière ■ temps de trajet ■ nombre d'étapes

Base: personnes-cible

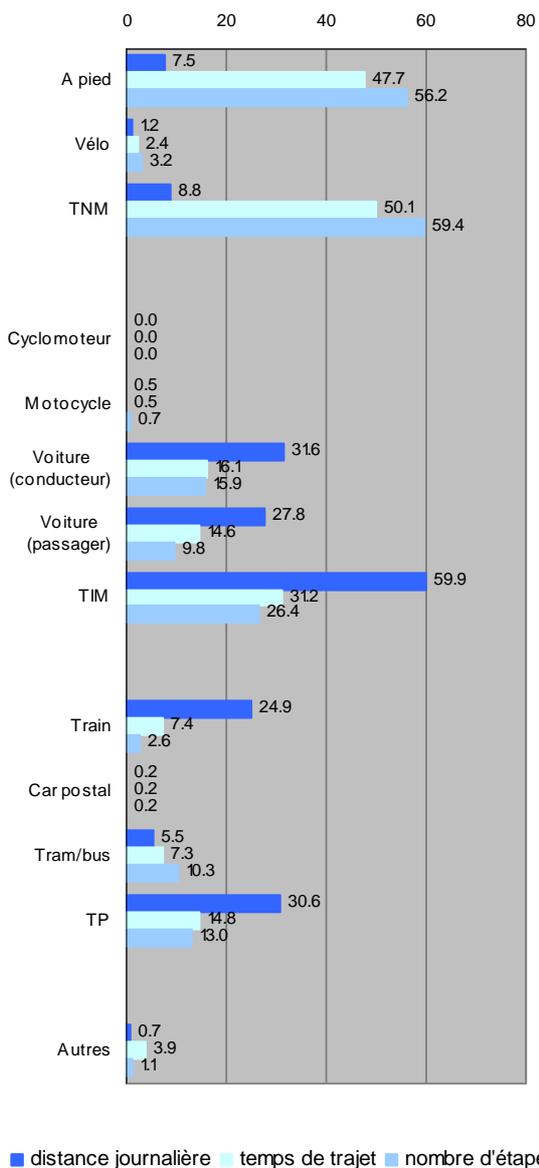
**C. CUTAF**



■ distance journalière ■ temps de trajet ■ nombre d'étapes

Base: personnes-cible

**D. VILLE DE FRIBOURG**

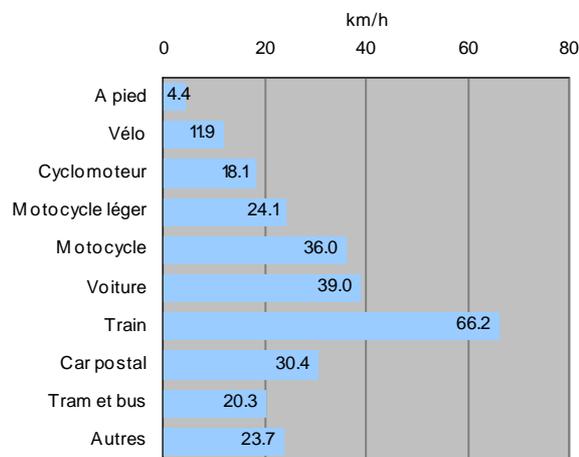


Base: personnes-cible

La grande importance du TIM concernant la distance, le temps de trajet et le nombre d'étapes par rapport aux TNM et aux TP est particulièrement visible dans l'illustr. 16. Alors que, comme cela a déjà été mentionné, le TIM occupe sur tous les points une place prépondérante dans le canton de Fribourg, au détriment des TP, les valeurs de l'agglomération de Fribourg correspondent quasiment à la moyenne nationale. Dans la ville de Fribourg, les parts des TP sont, comme prévu, légèrement plus élevées.

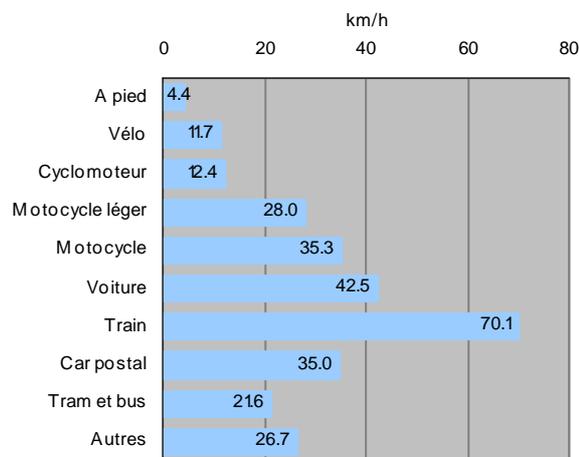
**Illustr. 17 : Vitesse moyenne des moyens de transport terrestres (en km/h)**

**A. SUISSE**



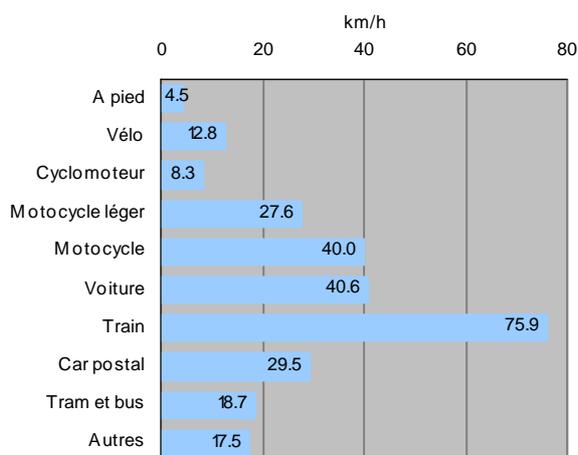
Base: personnes-cible ayant utilisé les moyens de transport correspondants

**B. CANTON DE FRIBOURG**



Base: personnes-cible ayant utilisé les moyens de transport correspondants

## C. CUTAF



Base: personnes-cible ayant utilisé les moyens de transport correspondants

Concernant les vitesses moyennes des différents moyens de transport, le canton de Fribourg ne se différencie que très peu de l'ensemble de la Suisse (voir Illustr. 17). La vitesse moyenne en voiture est de 42,1 km/h ; en train elle est de 70,1 km/h. La vitesse moyenne du train augmente lorsqu'on analyse uniquement la CUTAF. La vitesse moyenne du trafic ferroviaire est légèrement supérieure à la valeur nationale ce qui indique que les Fribourgeois et les Fribourgeois utilisent le train plus souvent pour des liaisons rapides (p.ex. liaisons InterCity).

## 4.2 Utilisation de la voiture

Illustr. 18 : Contribution de la voiture aux distances journalières et au temps de trajet (en %)

## A. SUISSE

	Dist. journalière	Temps de trajet
<b>Total*</b>	67.0	39.2
<b>Taille du ménage*</b>		
1 personne	60.8	35.0
2 personnes	68.6	41.2
3 personnes	68.7	42.1
4 personnes	68.7	39.2
5 personnes et plus	65.0	36.0
<b>Revenu mensuel du ménage*</b>		
Ne sait pas/pas d'indication	69.4	39.3
Jusqu' à 2000 francs	50.2	22.7
2001 - 6000 francs	64.7	35.5
6001 - 10000 francs	67.9	41.4
10001 - 14000 francs	66.2	41.7
Plus de 14000 francs	71.0	47.0
Total	67.0	39.2
<b>Age*</b>		
6-17 ans	53.4	19.9
18-25 ans	57.4	38.8
26-65 ans	71.4	45.3
66 ans et plus	61.6	28.7
<b>Sexe*</b>		
Hommes	68.4	42.7
Femmes	65.0	35.2
<b>Voiture à disposition**</b>		
Toujours	79.2	52.3
Sur demande	49.8	30.1
Jamais	30.0	15.1
<b>Position professionnelle***</b>		
Indépendant	79.0	56.1
Employé comme cadre supérieur	78.3	56.8
Employé comme cadre moyen ou inférieur	69.8	48.0
Employé avec une autre fonction	68.7	45.9

\* Base: personnes cible

\*\* Base: personnes cible avec permis de conduire

\*\*\* Basis: actifs

**B. CANTON DE FRIBOURG**

	Dist. journalière	Temps de trajet
<b>Total*</b>	77.2	44.8
<b>Taille du ménage*</b>		
1 personne	75.5	42.2
2 personnes	78.3	48.7
3 personnes	81.4	51.7
4 personnes	72.0	38.5
5 personnes et plus	79.2	43.8
<b>Revenu mensuel du ménage*</b>		
Ne sait pas/pas d'indication	76.8	41.2
Jusqu' à 2000 francs	48.0	34.1
2001 - 6000 francs	82.5	45.3
6001 - 10000 francs	72.9	43.1
10001 - 14000 francs	84.7	57.4
Plus de 14000 francs	73.4	49.8
Total	77.2	44.8
<b>Age*</b>		
6-17 ans	68.7	21.6
18-25 ans	63.9	41.9
26-65 ans	81.1	52.1
66 ans et plus	86.5	41.8
<b>Sexe*</b>		
Hommes	77.5	44.9
Femmes	76.8	44.7
<b>Voiture à disposition**</b>		
Toujours	84.7	54.0
Sur demande	60.6	39.0
Jamais	26.4	14.4
<b>Position professionnelle***</b>		
Indépendant	87.9	50.9
Employé comme cadre supérieur	64.1	49.8
Employé comme cadre moyen ou inférieur	77.7	54.3
Employé avec une autre fonction	83.9	59.2

\* Base: personnes cible

\*\* Base: personnes cible avec permis de conduire

\*\*\* Basis: actifs

Sur la moyenne de tous les jours de la semaine, des motifs de déplacements et des groupes de population, les Fribourgeois/es parcourent 77,2% des distances journalières en voiture. En l'occurrence, dans le canton de Fribourg, la part des voitures sur la distance globale dépasse d'environ 10 points celle de l'ensemble de la Suisse (voir Illustr. 18). Bien que les parts élevées du TIM soient typiques pour les distances journalières dans les cantons de Suisse romande, la part du TIM est plutôt élevée dans le canton de Fribourg avec 78,7% et elle se situe légèrement au-dessus des

**C. CUTAF**

	Dist. journalière	Temps de trajet
<b>Total*</b>	66.5	36.6
<b>Taille du ménage*</b>		
1 personne	68.0	39.5
2 personnes	60.9	37.5
3 personnes	82.8	41.1
4 personnes	56.7	31.8
5 personnes et plus	69.0	34.0
<b>Revenu mensuel du ménage*</b>		
Ne sait pas/pas d'indication	60.0	32.4
Jusqu' à 2000 francs	60.1	30.2
2001 - 6000 francs	76.1	36.8
6001 - 10000 francs	61.8	37.3
10001 - 14000 francs	83.5	49.9
Plus de 14000 francs	48.4	31.1
Total	66.5	36.6
<b>Age*</b>		
6-17 ans	76.9	21.8
18-25 ans	40.7	27.1
26-65 ans	71.2	43.4
66 ans et plus	79.4	33.5
<b>Sexe*</b>		
Hommes	71.1	40.2
Femmes	61.1	32.9
<b>Voiture à disposition**</b>		
Toujours	74.7	47.1
Sur demande	57.6	35.4
Jamais	11.7	8.8
<b>Position professionnelle***</b>		
Indépendant	75.5	46.0
Employé comme cadre supérieur	62.8	38.3
Employé comme cadre moyen ou inférieur	62.4	45.1
Employé avec une autre fonction	75.5	48.6

\* Base: personnes cible

\*\* Base: personnes cible avec permis de conduire

\*\*\* Basis: actifs

parts du TIM des cantons voisins de Neuchâtel (76,0%) et de Vaud (74,9% ; voir chapitre 6.3).

Les parts élevées de voitures sur les distances parcourues ne peuvent pas être imputées à une couche de la population en particulier. A l'exception des cadres supérieurs, des personnes ayant un revenu de moins de 2000 francs et des personnes ne disposant jamais d'une voiture, la part de la voiture sur les distances journalières parcourues est, pour tous les groupes de personnes, plus élevée dans le canton de Fribourg que la moyenne nationale. Comparée à la Suisse, la part de la voi-

ture est particulièrement élevée chez les personnes de plus de 66 ans et chez les employés n'ayant pas le statut de cadre.

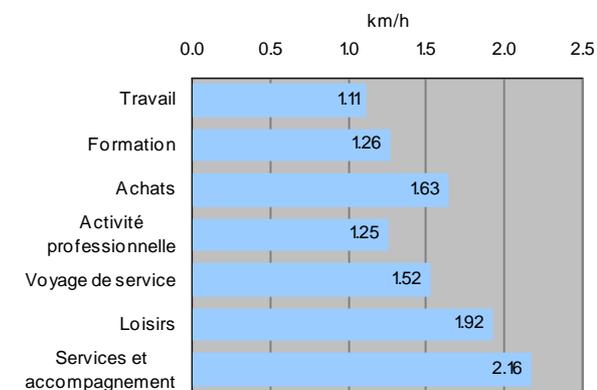
Comme c'est le cas pour la distance journalière, les parts des voitures sont également plus élevées que la moyenne nationale au niveau du temps de trajet. Au total, 44,8% du temps de trajet quotidien s'effectue en voiture.

Le faible nombre d'observations, notamment concernant la position professionnelle, rend plus difficile l'interprétation des données.<sup>9</sup> A ce sujet, une prudence toute particulière est de mise pour l'analyse de l'agglomération de Fribourg. La tendance montre que, concernant les distances et les temps de trajet journaliers, les parts des voitures sont quasiment les mêmes qu'au niveau national et qu'elles sont de ce fait inférieures à la moyenne cantonale. Dans la CUTAF, 66,5% de la distance globale et 36,6% du temps de trajet s'effectue en voiture. Sur la distance globale, les parts du TIM se situent légèrement au-dessus de la moyenne constatée par exemple dans les agglomérations germanophones de Berne et de Lucerne, mais avec seulement 67,6%, elles se situent nettement en dessous de celles des agglomérations francophones de Lausanne et de Neuchâtel (voir chapitre 6.3).

9 Un faible nombre d'observations entraîne des intervalles de confiance importants. Pour l'exemple cité, l'intervalle de confiance relatif à la distance journalière en voiture est de +/- 22,51 km pour les membres actifs d'une entreprise familiale et de +/- 14,83 km pour les employés ayant le statut de cadre supérieur.

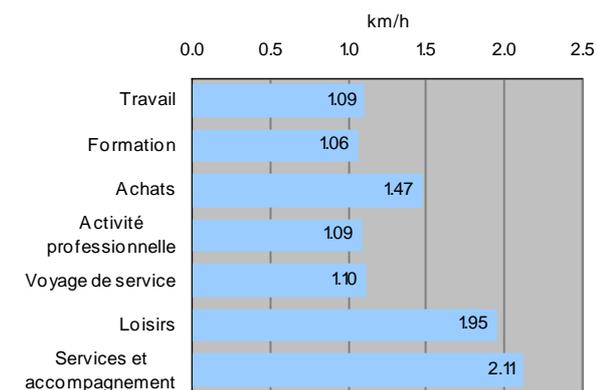
**Illustr. 19 : Taux d'occupation moyen des voitures (en nombre de personnes par voiture, pondéré selon la distance parcourue)**

#### A. SUISSE



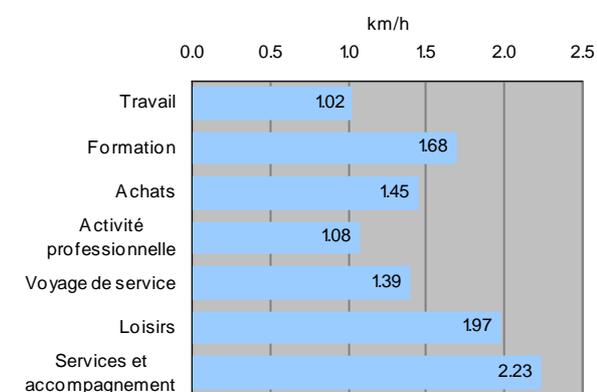
Base: étapes en voiture comme conducteur

#### B. CANTON DE FRIBOURG



Base: étapes en voiture comme conducteur

#### C. CUTAF



Base: étapes en voiture comme conducteur

Dans le canton de Fribourg, le taux d'occupation d'une voiture est en moyenne de 1,51 personnes (moyenne suisse : 1,57). Sur ce point, il existe néanmoins des différences significatives en fonction du motif du déplacement : tandis que les Fribourgeois/es se déplacent la plupart du temps seuls pour se rendre au travail (1,09), sur leur lieu de formation (1,06), pour leurs activités professionnelles (1,09) et leurs voyages de service (1,10), le taux d'occupation pour les déplacements liés aux achats est de 1,47 et même de 1,95 personnes par voiture pour les déplacements liés aux loisirs. De ce fait, le taux d'occupation est nettement plus bas comparé à la moyenne suisse, et ce notamment lors des déplacements consacrés aux services et à la formation (voir Illustr. 19).

Dans la CUTAF, les personnes se rendent encore plus souvent seules au travail (1,02 personnes par voiture). En revanche, le taux d'occupation y est plus élevé lors des déplacements consacrés aux services et à la formation; avec 1,68 personnes par voiture, les déplacements pour la formation dépassent même nettement la moyenne nationale.

#### Illustr. 20 : Déplacements en voiture impliquant des taxes de parage et une recherche de place à l'arrivée

##### A. SUISSE

	avec taxes de parage		avec recherches
	en % des étapes	en CHF en moyenne	en % des étapes
Achats	11.7	1.40	2.3
Loisirs	5.2	3.09	2.1
Services et accompagnement	2.6	2.61	1.6
Total	7.3	2.09	2.1

Base: étapes en voiture pour les motifs achats, loisirs et services/accomp.

##### B. CANTON DE FRIBOURG

	avec taxes de parage		avec recherches
	en % des étapes	en CHF en moyenne	en % des étapes
Achats	6.6	2.11	1.8
Loisirs	2.9	4.02	2.6
Services et accompagnement	2.3	2.39	1.6
Total	4.0	2.84	2.1

Base: étapes en voiture pour les motifs achats, loisirs et services/accomp.

##### C. CUTAF

	avec taxes de parage		avec recherches
	en % des étapes	en CHF en moyenne	en % des étapes
Achats	8.4	2.54	4.1
Loisirs	0.6	0.50	3.3
Services et accompagnement	3.3	1.00	7.3
Total	3.8	2.17	4.2

Base: étapes en voiture pour les motifs achats, loisirs et services/accomp.

Les personnes se déplaçant en voiture ne sont que très rarement obligées de chercher une place de stationnement à leur arrivée à destination. Seul 2,1% de tous les déplacements ayant pour motif les achats, les loisirs ou les services et les accompagnements nécessitent la recherche d'une place de stationnement. Pour 96% de toutes les étapes parcourues en voiture, il n'y a pas non plus de taxes de parage à payer. Ainsi, dans le canton de Fribourg on paye quasiment deux fois moins souvent des taxes de parage qu'en moyenne nationale; celles-ci sont en revanche en moyenne environ 80 centimes plus chères.

Pour les achats, la population de la CUTAF passe non seulement plus de temps à chercher une place de stationnement, mais elle doit généralement payer plus cher pour celle-ci<sup>10</sup> (voir Illustr. 20). Sur l'ensemble des motifs de déplacements et comparé aux moyennes cantonale et nationale, deux fois plus d'étapes (4,2%) se terminent avec la recherche d'une place de stationnement.

10 En raison de l'intervalle de confiance élevé pour les étapes liées aux achats (+/- 0,49), on ne peut parler que de tendances concernant les taxes de parage plus élevées. Aucune affirmation n'est en revanche possible concernant les taxes de parage pour les étapes liées aux loisirs et aux services et accompagnements, étant donné que la valeur indiquée n'est basée, pour ces cas de figure, que sur une seule déclaration.

### 4.3 Transports publics

**Illustr. 21 : Contribution des TP aux distances journalières et au temps de trajet (en %)**

#### A. SUISSE

	Dist. journalière		Durée de trajet	
	TP	dont train	TP	dont train
<b>Total*</b>	20.4	16.1	11.1	5.9
<b>Taille du ménage*</b>				
1 personne	25.7	20.4	13.5	6.9
2 personnes	19.1	15.2	10.2	5.5
3 personnes	21.0	17.1	11.7	6.7
4 personnes	17.5	13.0	10.1	5.0
5 personnes et plus	21.6	16.7	11.6	6.1
<b>Revenu mensuel du ménage *</b>				
Ne sait pas/pas d'indication	19.0	14.8	10.7	5.3
Jusqu'à 2000 francs	34.5	27.0	14.5	7.1
2001 - 6000 francs	20.7	15.2	10.9	5.2
6001 - 10000 francs	19.7	15.7	11.0	5.9
10001 - 14000 francs	23.2	20.0	12.4	8.0
Plus de 14000 francs	17.5	14.8	10.9	6.6
<b>Age*</b>				
6-17 ans	26.1	16.1	12.3	4.5
18-25 ans	31.5	26.0	19.6	11.4
26-65 ans	17.1	13.8	9.6	5.4
66 ans et plus	22.4	16.8	9.9	4.5
<b>Sexe*</b>				
Hommes	17.9	14.6	10.3	5.9
Femmes	23.8	18.0	12.2	5.8
<b>Voiture à disposition**</b>				
Toujours	10.6	9.0	5.9	3.7
Sur demande	36.3	30.5	17.8	10.7
Jamais	55.0	43.7	25.0	12.7
<b>Position professionnelle***</b>				
Indépendant	10.8	9.5	5.8	3.7
Employé comme cadre supérieur	13.1	11.3	8.8	6.0
Employé comme cadre moyen ou infé	20.7	18.1	11.4	7.4
Employé avec une autre fonction	19.5	15.3	11.8	6.5

\* Base: personnes cible

\*\* Base: personnes cible avec permis de conduire

\*\*\*Base: actifs

#### B. CANTON DE FRIBOURG

	Dist. journalière		Durée de trajet	
	TP	dont train	TP	dont train
<b>Total*</b>	12.2	9.6	6.8	3.6
<b>Taille du ménage*</b>				
1 personne	9.7	8.4	4.9	3.0
2 personnes	13.2	11.0	6.3	3.6
3 personnes	9.8	8.6	5.9	3.8
4 personnes	14.2	11.3	7.9	4.5
5 personnes et plus	11.9	6.7	7.9	2.6
<b>Revenu mensuel du ménage *</b>				
Ne sait pas/pas d'indication	14.3	8.9	8.3	3.1
Jusqu'à 2000 francs	45.0	43.0	17.8	13.7
2001 - 6000 francs	7.6	5.3	4.7	2.0
6001 - 10000 francs	13.9	12.2	7.5	4.8
10001 - 14000 francs	7.4	5.5	4.7	2.7
Plus de 14000 francs	15.8	15.3	7.9	7.1
<b>Age*</b>				
6-17 ans	15.2	7.1	9.6	3.0
18-25 ans	26.0	21.3	15.2	9.6
26-65 ans	8.9	7.6	4.8	2.8
66 ans et plus	3.7	2.7	2.1	1.0
<b>Sexe*</b>				
Hommes	9.0	6.9	5.5	2.9
Femmes	16.1	12.8	8.3	4.5
<b>Voiture à disposition**</b>				
Toujours	5.9	5.2	3.0	2.0
Sur demande	26.0	23.3	13.0	9.2
Jamais	63.2	47.7	29.3	14.0
<b>Position professionnelle***</b>				
Indépendant	5.3	4.3	1.9	1.0
Employé comme cadre supérieur	14.7	14.0	9.9	7.8
Employé comme cadre moyen ou infé	15.8	14.4	8.0	6.0
Employé avec une autre fonction	5.8	4.2	4.1	2.0

\* Base: personnes cible

\*\* Base: personnes cible avec permis de conduire

\*\*\*Base: actifs

## C. CUTAF

	Dist. journalière		Durée de trajet	
	TP	dont train	TP	dont train
<b>Total*</b>	22.4	17.9	12.1	5.9
<b>Taille du ménage*</b>				
1 personne	19.5	17.0	9.7	5.4
2 personnes	29.1	23.8	12.5	6.7
3 personnes	9.6	6.4	8.0	2.9
4 personnes	26.2	20.1	13.8	5.8
5 personnes et plus	22.6	18.0	15.8	8.3
<b>Revenu mensuel du ménage*</b>				
Ne sait pas/pas d'indication	29.8	20.8	13.1	5.4
Jusqu'à 2000 francs	30.9	26.0	15.5	7.1
2001 - 6000 francs	11.4	8.4	8.1	3.1
6001 - 10000 francs	26.8	22.8	14.3	7.4
10001 - 14000 francs	7.3	4.2	6.2	2.0
Plus de 14000 francs	42.1	40.3	27.7	25.0
<b>Age*</b>				
6-17 ans	12.7	5.4	13.8	3.9
18-25 ans	44.3	37.2	25.5	15.0
26-65 ans	19.2	15.7	9.9	5.0
66 ans et plus	6.4	4.2	3.4	1.5
<b>Sexe*</b>				
Hommes	16.7	12.7	9.9	4.4
Femmes	29.1	23.9	14.4	7.4
<b>Voiture à disposition**</b>				
Toujours	16.9	15.0	7.8	4.9
Sur demande	23.2	19.5	11.9	6.8
Jamais	76.5	61.6	29.8	15.7
<b>Position professionnelle***</b>				
Indépendant	16.5	15.3	7.1	3.9
Employé comme cadre supérieur	25.9	23.4	15.3	9.6
Employé comme cadre moyen ou infé	30.5	28.5	13.2	9.8
Employé avec une autre fonction	14.3	9.1	9.1	3.2

\* Base: personnes cible

\*\* Base: personnes cible avec permis de conduire

\*\*\*Base: actifs

## D. VILLE DE FRIBOURG

	Dist. journalière		Durée de trajet	
	TP	dont train	TP	dont train
<b>Total*</b>	30.6	24.9	14.8	7.4
<b>Taille du ménage*</b>				
1 personne	26.3	22.8	11.9	6.6
2 personnes	44.2	36.1	20.3	10.9
3 personnes	12.0	7.2	10.4	3.5
4 personnes	42.3	35.1	19.9	9.2
5 personnes et plus	3.8	3.1	3.2	1.9
<b>Revenu mensuel du ménage*</b>				
Ne sait pas/pas d'indication	46.4	33.4	20.3	9.3
Jusqu'à 2000 francs	42.4	38.1	21.5	12.2
2001 - 6000 francs	15.9	11.4	10.5	3.7
6001 - 10000 francs	32.8	28.6	16.1	9.0
10001 - 14000 francs	1.2	0.0	1.6	0.0
Plus de 14000 francs	73.5	72.7	30.5	28.7
<b>Age*</b>				
6-17 ans	5.7	1.4	6.0	0.4
18-25 ans	55.3	46.5	23.4	13.8
26-65 ans	29.4	24.3	15.5	7.7
66 ans et plus	18.2	11.9	8.1	3.5
<b>Sexe*</b>				
Hommes	22.7	17.2	11.2	4.9
Femmes	36.9	30.9	17.5	9.2
<b>Voiture à disposition**</b>				
Toujours	20.3	18.6	10.5	6.5
Sur demande	34.2	29.4	13.4	7.7
Jamais	81.6	66.2	35.3	19.9
<b>Position professionnelle***</b>				
Indépendant	45.2	42.2	20.7	11.8
Employé comme cadre supérieur	27.7	23.7	18.6	8.6
Employé comme cadre moyen ou infé	43.7	42.7	19.6	16.7
Employé avec une autre fonction	21.5	13.0	13.0	4.4

\* Base: personnes cible

\*\* Base: personnes cible avec permis de conduire

\*\*\*Base: actifs

Comme cela a déjà été évoqué, les Fribourgeois/es profitent de manière générale plutôt rarement de l'offre des transports publics comparé au Suisse moyen : au total, seul 12,2% de la distance journalière et 6,8% du temps de trajet journalier sont consacrés aux TP, dont respectivement 9,6 et 3,6 points reviennent alors au train (pour l'ensemble de la Suisse, la part des TP est de 20,4% pour la distance et de 11,1% pour le temps de trajet). Les TP sont surtout utilisés plus que la moyenne par les personnes ayant un revenu bas, par les personnes dont l'âge se situe entre 18 et 25 ans et le plus

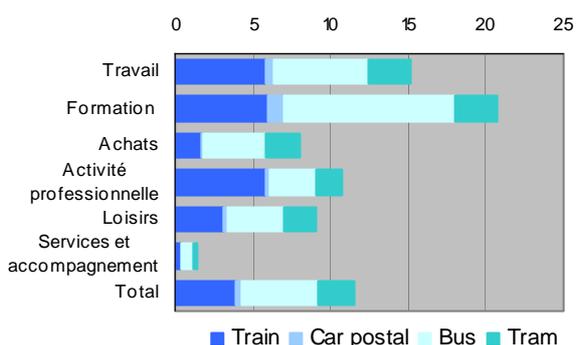
souvent par des personnes ne disposant pas de voiture (voir Illustr. 21).

Les valeurs basses sont là aussi essentiellement dues aux personnes dont le domicile se situe à l'extérieur de la CUTAF, car à l'intérieur de l'agglomération de Fribourg, les parts des TP sont légèrement supérieures à la moyenne suisse. Toutefois, 22,4% de la distance journalière et 12,1% du temps de trajet est consacré aux TP. Ainsi, les habitants de la CUTAF utilisent les TP assez souvent, même comparé à la moyenne nationale (voir chapitre 6.3) : les valeurs se situent en effet en

dessous de celles de l'agglomération de Berne, mais elles sont quasiment au même niveau que celles de l'agglomération de Lucerne et nettement supérieures à celles des agglomérations de Neuchâtel et de Lausanne. Au niveau cantonal, les parts des TP de Fribourg sont inférieures à celles des cantons de Vaud et de Neuchâtel ; cela peut s'expliquer en partie par le fait que les agglomérations de ces deux cantons influent plus fortement sur les valeurs cantonales que l'agglomération fribourgeoise. Comme prévu, l'importance des TP est encore plus significative (30,6% de la distance journalière et 14,8% du temps de trajet) lorsqu'on observe uniquement la ville de Fribourg.

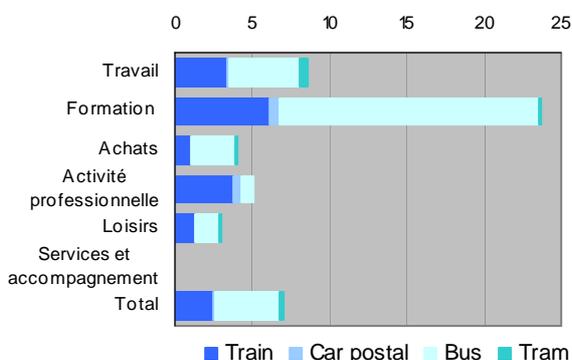
**Illustr. 22 : Part des étapes en transports publics par rapport au total des étapes parcourues en Suisse (en %)**

**A. SUISSE**



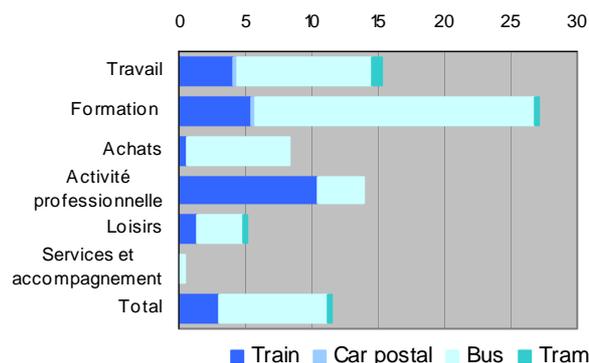
Base: étapes en Suisse; Remarque: La distinction entre 'car postal' et 'bus' a été faite en fonction des réponses fournies par les personnes interrogées ; une distinction plus précise, respectivement une délimitation n'existe pas.

**B. CANTON DE FRIBOURG**



Base: étapes en Suisse

**C. CUTAF**



Base: étapes en Suisse

Les TP sont le plus souvent utilisés pour les déplacements vers le lieu de formation : 23,7% des étapes pour la formation sont parcourues en transports publics (voir Illustr. 22), ce qui est donc plus que pour l'ensemble de la Suisse (20,7%). Ce résultat explique en grande partie pourquoi les valeurs concernant les personnes dont l'âge se situe entre 18 et 25 ans et celles ayant un revenu en dessous de 2000 francs sont effectivement particulièrement élevées.

Pour tous les autres motifs de déplacement, la part des TP est nettement plus faible pour la population fribourgeoise que celle constatée en moyenne suisse. Comme pour l'ensemble de la Suisse, le moyen de transport public le plus souvent utilisé dans le canton de Fribourg est le bus (les étapes en bus sont toutefois beaucoup plus courtes que les étapes en train).

Le réseau de bus bien adapté au trafic urbain de la ville de Fribourg entraîne, comme prévu, des parts de bus nettement plus élevées dans la CUTAF que dans le canton. De manière générale, les valeurs pour la CUTAF correspondent à celles de la moyenne nationale ; avec 27,3%, la part des TP pour les étapes liées à la formation y est cependant nettement plus élevée.

## 4.4 Déplacements à pied et à vélo

**Illustr. 23 : Contribution de la mobilité douce aux distances journalières (en %)**

### A. SUISSE

	Lu-ve		Di	
	A pied	Vélo	A pied	Vélo
<b>Total</b>	5.5	2.3	6.8	1.6
<b>Taille du ménage*</b>				
1 personne	6.0	2.2	7.4	1.5
2 personnes	5.5	1.9	7.6	1.2
3 personnes	5.2	2.0	6.8	2.1
4 personnes	5.4	2.8	6.7	2.1
5 personnes et plus	5.3	3.1	4.9	1.5
<b>Revenu mensuel du ménage*</b>				
Ne sait pas/pas d'indication	6.0	1.7	6.8	0.9
Jusqu'à 2000 francs	10.9	1.7	11.7	0.0
2001 - 6000 francs	6.8	2.4	7.3	2.1
6001 - 10000 francs	4.8	2.8	6.5	1.2
10001 - 14000 francs	4.1	1.7	6.8	3.5
Plus de 14000 francs	4.0	1.7	5.4	0.9
<b>Age*</b>				
6-17 ans	12.3	7.2	6.1	2.6
18-25 ans	4.3	1.5	3.3	1.4
26-65 ans	4.4	2.0	7.4	1.7
66 ans et plus	10.4	1.4	10.4	0.7
<b>Sexe*</b>				
Hommes	4.2	2.5	6.5	2.2
Femmes	7.4	2.0	7.2	1.0
<b>Voiture à disposition**</b>				
Toujours	3.8	1.4	6.9	1.4
Sur demande	5.5	3.4	6.6	1.8
Jamais	9.5	3.7	7.9	2.6
<b>Position professionnelle***</b>				
Indépendant	2.6	1.5	5.5	0.9
Employé comme cadre supérieur	2.4	0.9	5.2	5.4
Employé comme cadre moyen ou infé	3.2	2.6	6.5	1.4
Employé avec une autre fonction	4.2	2.1	6.5	1.7

\* Base: personnes cible

\*\* Base: personnes cible avec permis de conduire

\*\*\* Base: actifs

### B. CANTON DE FRIBOURG

	Lu-ve		Di	
	A pied	Vélo	A pied	Vélo
<b>Total</b>	4.5	0.9	6.2	1.0
<b>Taille du ménage*</b>				
1 personne	5.3	1.4	7.8	0.7
2 personnes	4.0	0.6	9.1	0.6
3 personnes	3.6	0.2	4.3	0.2
4 personnes	4.8	1.4	6.1	0.5
5 personnes et plus	5.2	0.8	2.9	2.8
<b>Revenu mensuel du ménage*</b>				
Ne sait pas/pas d'indication	4.7	0.3	6.0	1.9
Jusqu'à 2000 francs	8.3	1.3	1.7	0.0
2001 - 6000 francs	5.0	0.9	6.3	1.0
6001 - 10000 francs	4.5	1.2	6.9	0.7
10001 - 14000 francs	3.5	1.4	8.7	0.5
Plus de 14000 francs	2.3	0.3	2.2	0.0
<b>Age*</b>				
6-17 ans	12.0	2.2	5.3	2.5
18-25 ans	4.5	0.9	1.5	0.0
26-65 ans	3.3	0.7	7.7	0.8
66 ans et plus	7.8	0.6	9.3	0.0
<b>Sexe*</b>				
Hommes	3.7	1.1	6.0	1.3
Femmes	5.5	0.6	6.5	0.6
<b>Voiture à disposition**</b>				
Toujours	3.0	0.6	7.2	0.6
Sur demande	5.4	1.6	3.9	0.7
Jamais	7.9	2.0	3.8	0.0
<b>Position professionnelle***</b>				
Indépendant	3.0	0.7	2.1	0.0
Employé comme cadre supérieur	2.1	1.3	4.2	7.6
Employé comme cadre moyen ou infé	2.3	0.3	10.2	0.0
Employé avec une autre fonction	2.6	0.6	6.5	1.0

\* Base: personnes cible

\*\* Base: personnes cible avec permis de conduire

\*\*\* Base: actifs

## C. CUTAF

	Lu-ve		Di	
	A pied	Vélo	A pied	Vélo
Total	6.5	1.6	6.4	1.3
<b>Taille du ménage*</b>				
1 personne	7.1	0.9	3.5	1.5
2 personnes	6.0	1.4	9.5	1.5
3 personnes	7.5	1.2	5.8	0.3
4 personnes	7.2	2.8	7.3	0.9
5 personnes et plus	5.3	1.2	3.6	2.0
<b>Revenu mensuel du ménage*</b>				
Ne sait pas/pas d'indication	7.9	0.3	10.4	0.0
Jusqu'à 2000 francs	10.0	2.5	2.6	0.0
2001 - 6000 francs	7.8	1.4	7.7	3.9
6001 - 10000 francs	5.3	1.9	5.4	0.9
10001 - 14000 francs	5.7	3.9	5.1	0.5
Plus de 14000 francs	4.3	0.7	5.4	0.0
<b>Age*</b>				
6-17 ans	11.3	1.3	3.4	0.9
18-25 ans	6.6	1.0	3.2	0.0
26-65 ans	5.2	1.7	9.2	2.2
66 ans et plus	12.6	2.9	4.8	0.0
<b>Sexe*</b>				
Hommes	5.1	2.1	7.1	2.6
Femmes	8.4	0.8	5.8	0.2
<b>Voiture à disposition**</b>				
Toujours	4.3	1.4	7.2	1.7
Sur demande	6.2	1.9	8.3	1.7
Jamais	8.5	2.5	4.6	0.0
<b>Position professionnelle***</b>				
Indépendant	2.3	3.4	2.8	0.1
Employé comme cadre supérieur	4.8	5.8	4.8	8.0
Employé comme cadre moyen ou infé	3.5	0.2	17.1	0.0
Employé avec une autre fonction	5.0	1.6	8.0	2.9

\* Base: personnes cible

\*\* Base: personnes cible avec permis de conduire

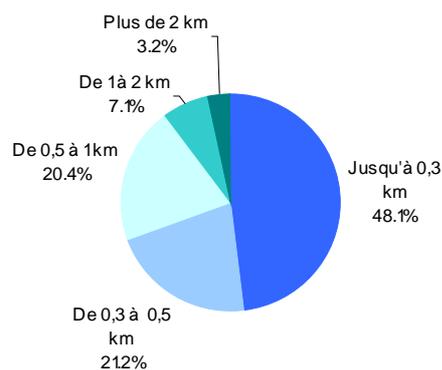
\*\*\* Base: actifs

Les déplacements à pied et à vélo sont très importants lorsqu'on en mesure le nombre et la durée. En revanche, concernant la distance, ces deux types de déplacements ne jouent qu'un rôle mineur (voir Illustr. 23). Les jours ouvrables, la population du canton effectue environ 4,5% de la distance globale à pied et 0,9% à vélo. Ainsi, la part des vélos est nettement plus faible dans le canton de Fribourg qu'en moyenne nationale. Pour les étapes à pied il n'y a en revanche que très peu de différences ; dans le canton de Fribourg, celles-ci sont également plus importantes le dimanche que lors des jours ouvrables.

Les personnes de moins de 17 ans et de plus de 66 ans parcourent proportionnellement les plus grandes distances à pied. Les personnes ayant un revenu bas ou ne disposant pas de voiture se déplacent également le plus souvent à pied. Cette observation est valable aussi bien pour l'évaluation cantonale que nationale et s'applique également à la CUTAF. Avec 6,5%, la part des étapes parcourues à pied du lundi au vendredi dans la CUTAF se situe au-dessus de la moyenne nationale, ce qui n'est pas le cas le dimanche. Les parts des vélos sur la distance globale sont également moins importantes dans la CUTAF que dans l'étude faite au niveau national.

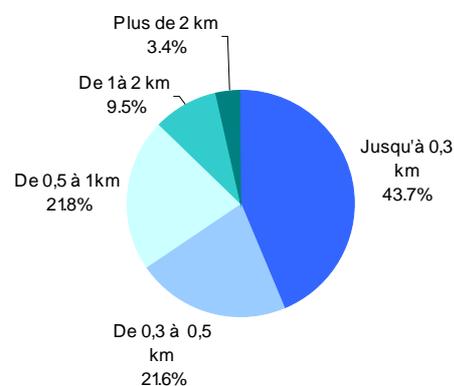
Illustr. 24 : Répartition des distances des étapes à pied depuis et vers un arrêt des TP (en %)

## A. SUISSE



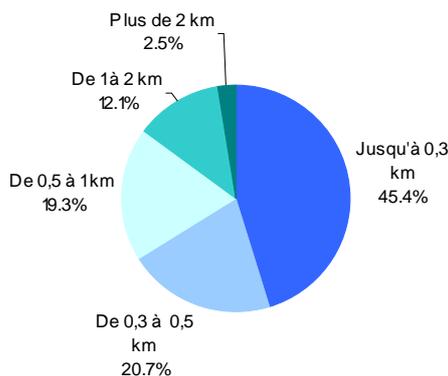
Base: étapes à l'intérieur du pays de ou vers un arrêt des TP

## B. CANTON DE FRIBOURG



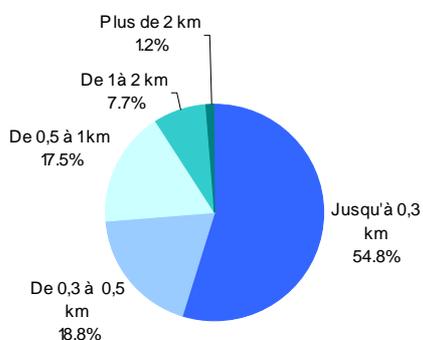
Base: étapes à l'intérieur du pays de ou vers un arrêt des TP

### C. CUTAF



Base: étapes à l'intérieur du pays de ou vers un arrêt des TP

### D. VILLE DE FRIBOURG



Base: étapes à l'intérieur du pays de ou vers un arrêt des TP

L'illustr. 24 montre que près de la moitié de toutes les étapes conduisant à des arrêts de TP mesurent moins de 300 mètres. Tandis que les TP sont utilisés plus souvent lorsque le réseau est dense, les longs trajets pour atteindre les arrêts des TP ne sont pas attractifs et sont donc en l'occurrence rares. Pour la population de la ville, 54,8% des trajets pour atteindre les arrêts des TP sont inférieures à 300 mètres. Les données relatives aux distances concernent cependant toutes les étapes parcourues par la population à l'intérieur ou à l'extérieur de la ville pour rejoindre les TP et ne fournissent de ce fait pas d'information sur la densité du réseau de bus urbain.<sup>11</sup>

11 La distance effective entre la porte du domicile et l'arrêt des TP le plus proche est comptabilisée dans le recensement fédéral de la population. Selon le recensement 2000, l'arrêt

des TP le plus proche se situe dans un rayon de moins de 300m pour 98,4% des habitants de la ville de Fribourg, pour 82,3% des habitants de la CUTAF et pour 60,1% des habitants du canton.

## 5 Motifs de déplacement

### 5.1 Tous les motifs

**Illustr. 25 : Distance moyenne par personne et par jour (en km)**

#### A. SUISSE

	Lu-ve	Sa	Di	Tous	Part (%)
Travail	11.4	2.9	1.2	8.7	23.4
Formation	2.0	0.3	0.1	1.5	4.0
Achats	4.3	7.2	1.3	4.3	11.4
Loisirs	12.5	28.0	25.6	16.6	44.7
Services et accompagnement	0.5	0.5	0.6	0.5	1.4
Activité prof., voyage de service	4.0	1.5	0.8	3.2	8.6
Autres motifs	1.8	3.7	4.4	2.5	6.6
<b>Total</b>	<b>36.5</b>	<b>44.2</b>	<b>33.9</b>	<b>37.3</b>	<b>100.0</b>

Base: personnes cible

#### B. CANTON DE FRIBOURG

	Lu-ve	Sa	Di	Tous	Part (%)
Travail	12.9	3.9	0.9	9.9	24.6
Formation	2.6	0.0	0.0	1.9	4.7
Achats	3.8	6.2	1.0	3.7	9.2
Loisirs	13.8	28.6	27.0	17.7	43.8
Services et accompagnement	1.1	0.4	0.8	1.0	2.4
Activité prof., voyage de service	5.4	0.2	0.5	4.0	9.9
Autres motifs	1.6	1.8	5.5	2.2	5.4
<b>Total</b>	<b>41.2</b>	<b>41.0</b>	<b>35.6</b>	<b>40.4</b>	<b>100.0</b>

Base: personnes cible

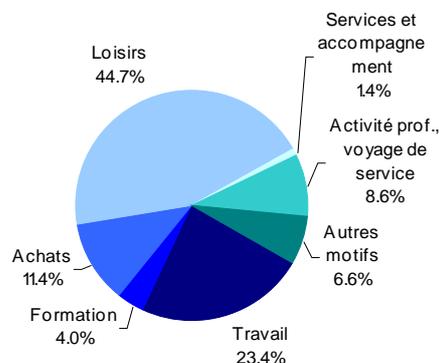
#### C. CUTAF

	Lu-ve	Sa	Di	Tous	Part (%)
Travail	9.5	2.3	0.3	7.1	18.8
Formation	3.0	0.0	0.0	2.2	5.7
Achats	3.0	3.9	1.1	2.8	7.4
Loisirs	11.1	31.7	35.7	17.6	46.5
Services et accompagnement	0.6	0.3	0.6	0.6	1.6
Activité prof., voyage de service	4.0	0.0	0.6	2.9	7.8
Autres motifs	4.0	5.8	6.2	4.6	12.2
<b>Total</b>	<b>35.3</b>	<b>44.1</b>	<b>44.7</b>	<b>37.9</b>	<b>100.0</b>

Base: personnes cible

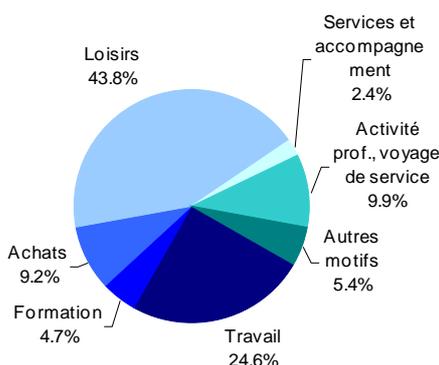
**Illustr. 26 : Distance journalière selon le motif (en %)**

#### A. SUISSE



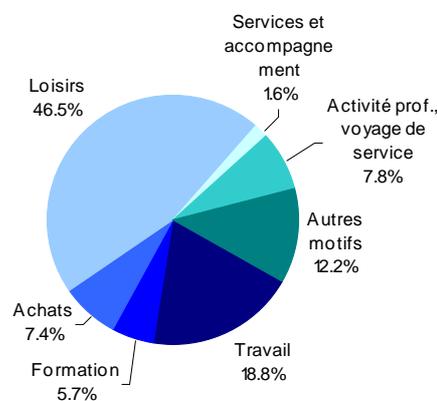
Base: personnes-cible; 'indéfini' comprend toutes les réponses des personnes interrogées pour lesquelles aucun des motifs proposés ne correspondait.

#### B. CANTON DE FRIBOURG



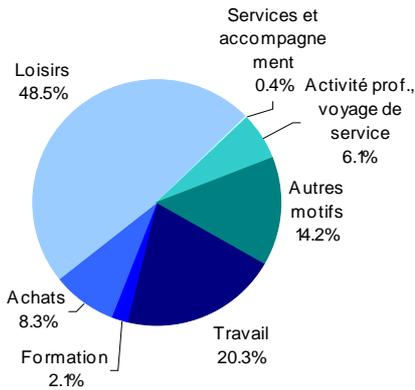
Base: personnes-cible

#### C. CUTAF



Base: personnes-cible

**D. VILLE DE FRIBOURG**



Base: personnes-cible

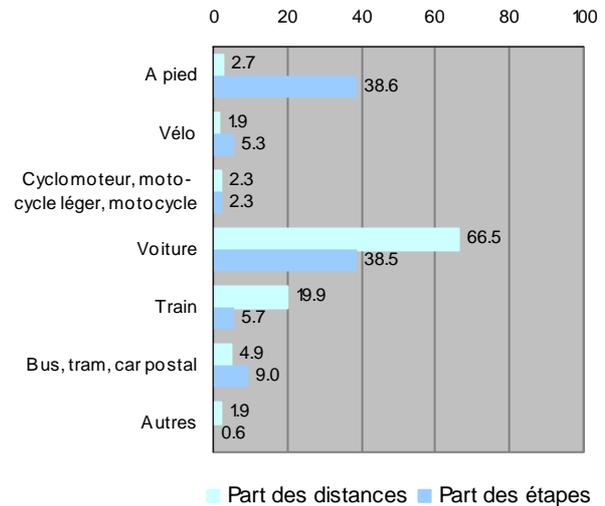
Dans le canton de Fribourg, ce sont également les loisirs qui prédominent sur l'ensemble des motifs de déplacement : sur tous les jours de la semaine, les déplacements pour les loisirs représentent 43,8% (17,7 km) des distances globales parcourues quotidiennement. Ce sont surtout les week-ends que les déplacements pour les loisirs représentent des parts importantes sur le trafic global (samedi : 70%, dimanche : 76%). Même lors des jours ouvrables, la distance parcourue pour les loisirs (13,8 km) est légèrement supérieure à la distance de 12,9 km parcourue pour le travail (voir Illustr. 25).

Les parts des motifs de déplacement sont également similaires dans la CUTAF ; les différences pour le motif « activité professionnelle et voyages de service » ne sont pas très significatives vu le petit nombre d'observations faites pour ce cas de figure (voir Illustr. 26).

**5.2 Déplacements pour le travail**

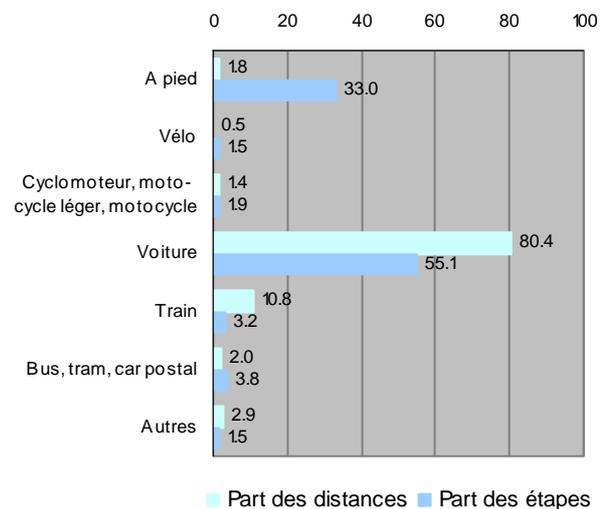
**Illustr. 27 : Choix du moyen de transport pour se rendre au travail (en %)**

**A. SUISSE**



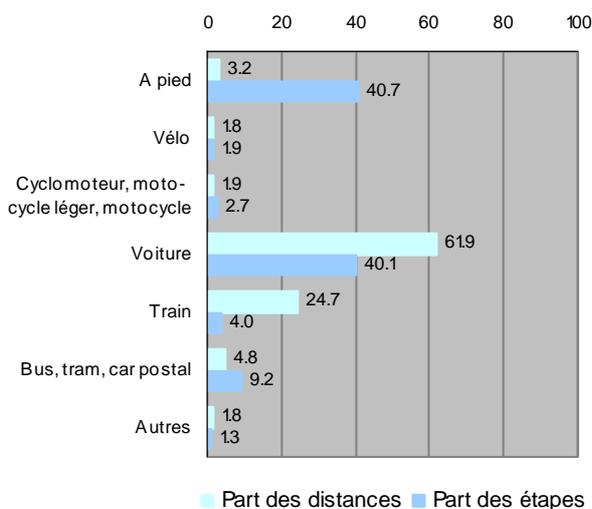
Base: étapes pour le travail effectuées les jours ouvrables par les actifs

**B. CANTON DE FRIBOURG**



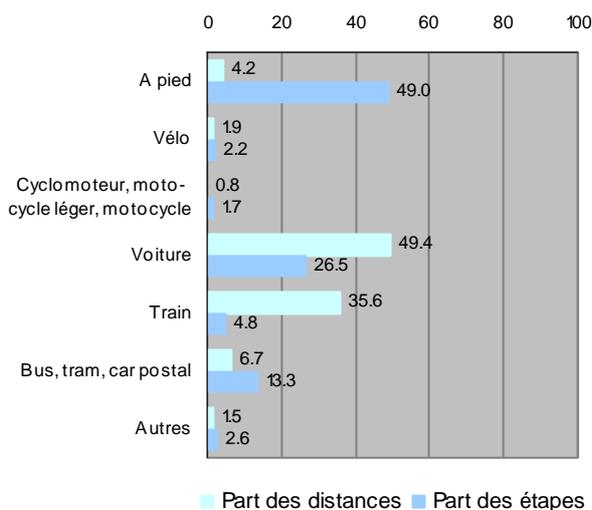
Base: étapes pour le travail effectuées les jours ouvrables par les actifs

**C. CUTAF**



Base: étapes pour le travail effectuées les jours ouvrables par les actifs

**D. VILLE DE FRIBOURG**



Base: étapes pour le travail effectuées les jours ouvrables par les actifs

Pour se rendre au travail, c'est la voiture qui est utilisée le plus souvent (voir Illustr. 27). Bien que la part des voitures sur les étapes ne représente que 55,1% dans le canton de Fribourg (33,0% des étapes se font à pied), la part des voitures sur la distance est quant à elle de 80,4%. Ce taux est nettement supérieur à la moyenne suisse (66,5%). Dans la CUTAF (61,9%) et surtout en ville de Fribourg (49,4%), les parts des voitures sur les distances parcourues par les actifs qui se déplacent les jours

ouvrables pour le travail, sont, comme prévu, moins importantes.

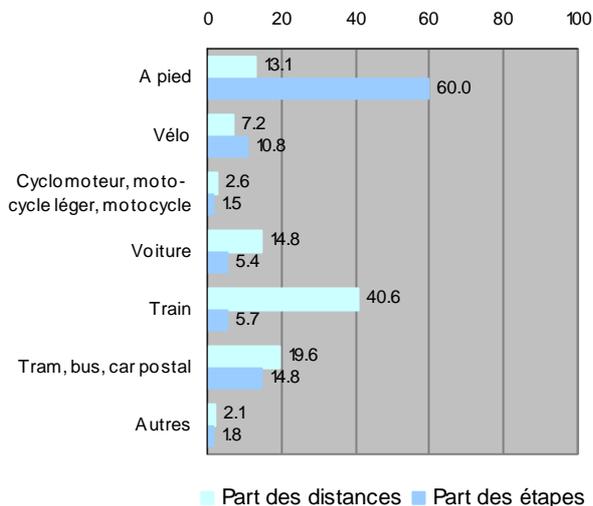
Comme c'est le cas pour l'ensemble de la Suisse, le train occupe également, avec une part de 10,8%, la deuxième position dans le canton de Fribourg concernant la distance parcourue par les moyens de transport pour les déplacements liés au travail. Toutefois, la part du train est nettement supérieure en moyenne nationale avec 19,9%. Alors que les moyens de transport bus, tram<sup>12</sup> et car postal ne jouent également qu'un rôle marginal pour la population de la CUTAF et de la ville de Fribourg, pour les déplacements liés au travail, le train revêt une importance assez grande pour la population de ces deux zones : pour la population de la ville, 35,6% des distances parcourues pour se rendre au travail se font en train ; cela ne peut s'expliquer que par une part élevée de pendulaires et les distances relativement longues que ceux-ci parcourent.

12 Bien qu'il n'existe pas de tram dans le canton de Fribourg, l'évaluation se fait cependant selon le principe du domicile (voir chap. 1.5). C'est pourquoi les statistiques comportent également les étapes que les Fribourgeois ont parcourues avec le tram, par exemple à Berne ou à Zurich.

### 5.3 Déplacements pour la formation

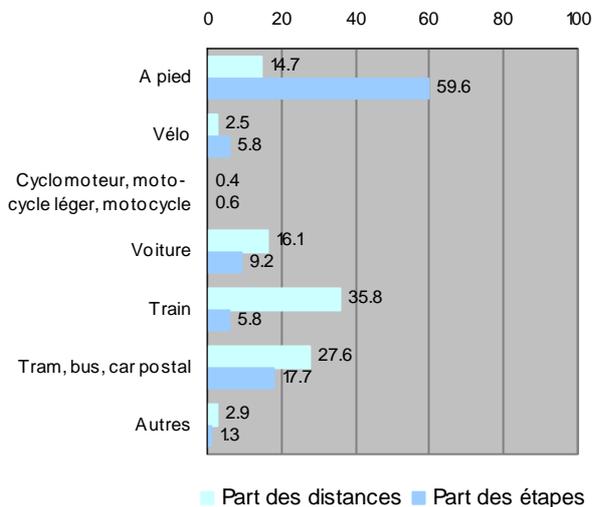
Illustr. 28 : Choix du moyen de transport pour se rendre au lieu de formation (en %)

#### A. SUISSE



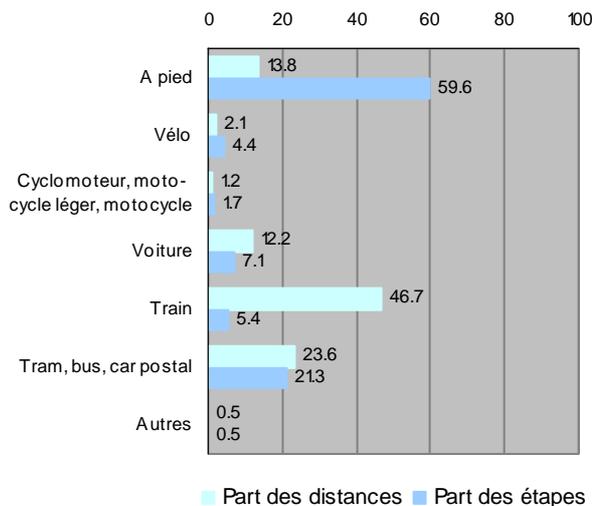
Base: étapes pour la formation effectuées les jours ouvrables par les personnes-cible en formation

#### B. CANTON DE FRIBOURG



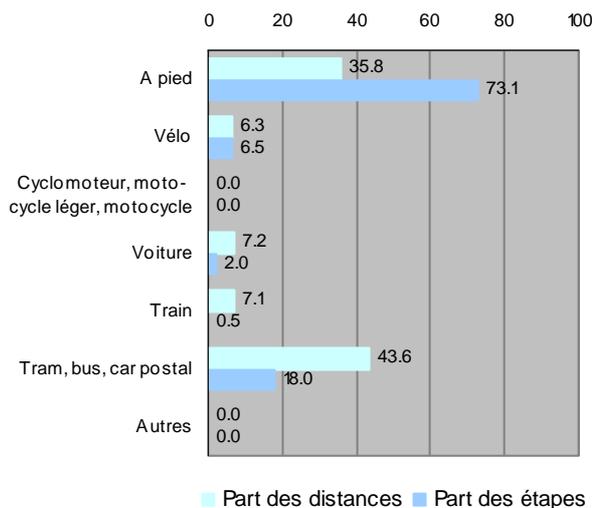
Base: étapes pour la formation effectuées les jours ouvrables par les personnes-cible en formation

#### C. CUTAF



Base: étapes pour la formation effectuées les jours ouvrables par les personnes-cible en formation

#### D. VILLE DE FRIBOURG



Base: étapes pour la formation effectuées les jours ouvrables par les personnes-cible en formation

Les habitants du canton de Fribourg parcourent à pied 59,6% de toutes les étapes pour la formation; ce qui représente de loin la plus grande part (voir Illustr. 28). Par rapport à la distance, la part des étapes à pied est nettement plus faible avec 14,7%, mais se place juste derrière la voiture (16,1%). La plus grande part des distances revient au train (35,8%), suivi des autres moyens de transport public (27,6%) et de la voiture. Cet ordre est identique

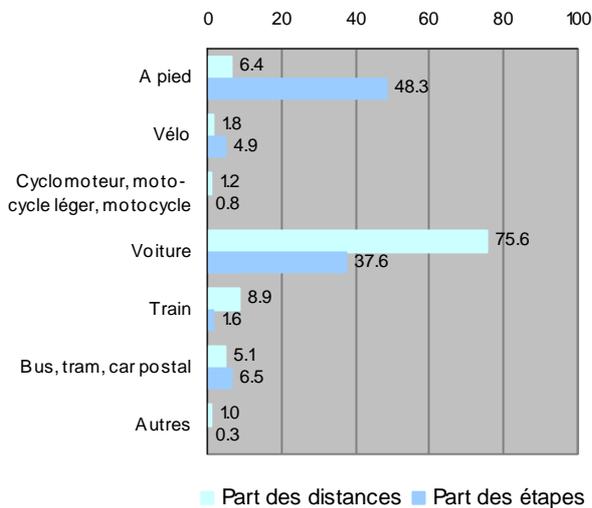
dans le canton de Fribourg et dans l'ensemble de la Suisse.

Contrairement aux chiffres observés au niveau cantonal, le train gagne en importance dans la CUTAF par rapport à la distance parcourue et ce principalement au détriment des autres moyens de transport public. Dans la ville de Fribourg, c'est exactement le contraire qui se produit, puisque avec 43,6% de la distance globale, la majorité de la distance des déplacements pour la formation est parcourue en tram, en bus ou en car postal. En revanche, avec 7,1%, le train perd du terrain et compte pratiquement la même part que la voiture et le vélo sur la distance globale. Toutefois, les habitants de la ville utilisent le plus souvent leurs propres pieds pour les déplacements liés à la formation : 73,1% de toutes les étapes et tout de même 35,8% de la distance globale se font à pied.

### 5.4 Déplacements pour les achats

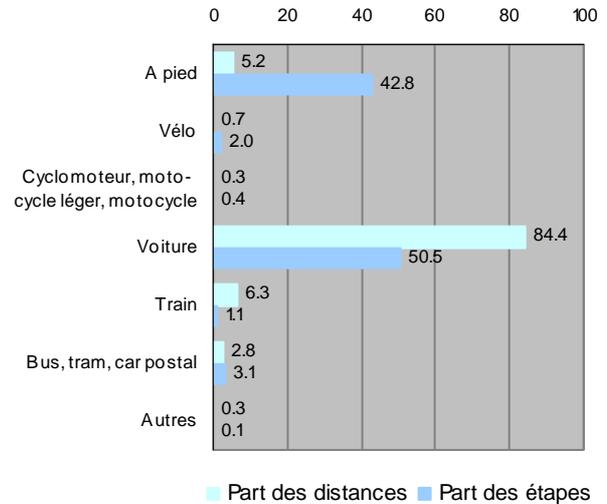
Illustr. 29 : Choix du moyen de transport pour aller faire des achats (en %)

#### A. SUISSE



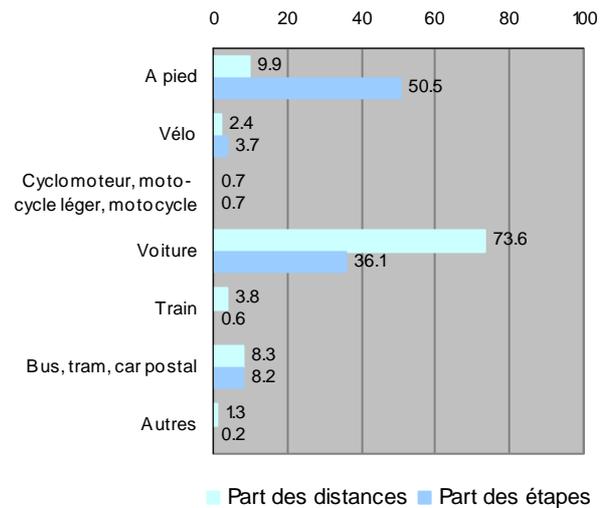
Base: étapes pour faire des achats les jours ouvrables et le samedi

#### B. CANTON DE FRIBOURG



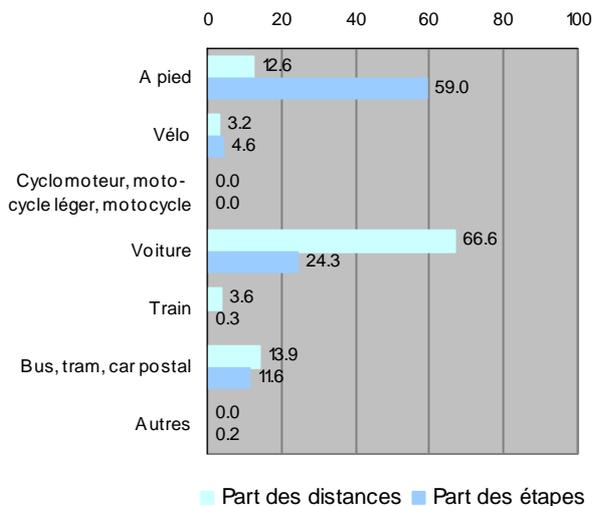
Base: étapes pour faire des achats les jours ouvrables et le samedi

#### C. CUTAF



Base: étapes pour faire des achats les jours ouvrables et le samedi

**D. VILLE DE FRIBOURG**



Base: étapes pour faire des achats les jours ouvrables et le samedi

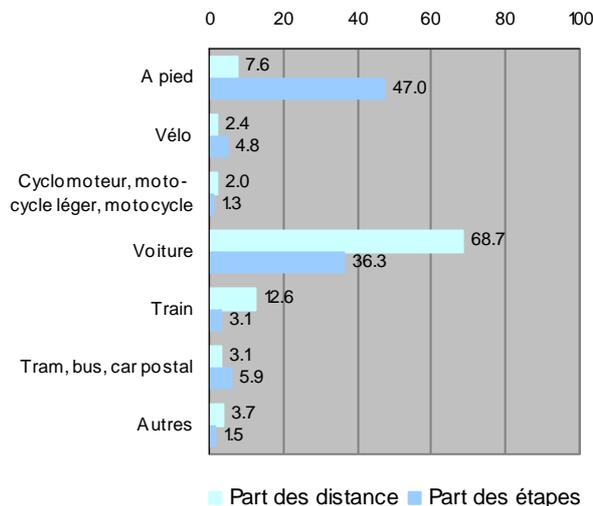
Pour effectuer leurs achats, les habitants du canton de Fribourg se déplacent en premier lieu en voiture (50,5% de toutes les étapes et 84,4% de la distance) ou à pied (42,8% de toutes les étapes et 5,2% de la distance). En observant uniquement la distance parcourue pour les déplacements liés aux achats, le train arrive alors en deuxième position, tout juste devant les déplacements à pied. Les déplacements en train sont en effet moins nombreux, mais servent à aller faire des achats dans des lieux plus éloignés, notamment dans d'autres villes. Concernant les parts des étapes, l'utilisation du train est, tout comme les autres moyens de transport à l'exception de la voiture et des pieds, plutôt insignifiante (voir Illustr. 29).

Le constat est différent lorsqu'on observe les déplacements pour les achats effectués par la population de la CUTAF ou de la ville de Fribourg : les habitants de ces zones utilisent encore moins souvent le train pour leurs achats, mais empruntent en revanche beaucoup plus souvent les autres transports publics (bus, tram, car postal) que les habitants du canton. Concernant les distances, la part des bus, tram et car postal est de 8,3% dans la CUTAF et de 13,9% dans la ville de Fribourg ; concernant les étapes, les parts sont respectivement de 8,2 et de 11,6%. Bien que l'importance de la voiture diminue avec l'urbanisation croissante, les habitants de la ville et de l'agglomération parcourent eux aussi la majorité des distances en voiture lors de leurs déplacements pour les achats.

**5.5 Déplacements pour les loisirs**

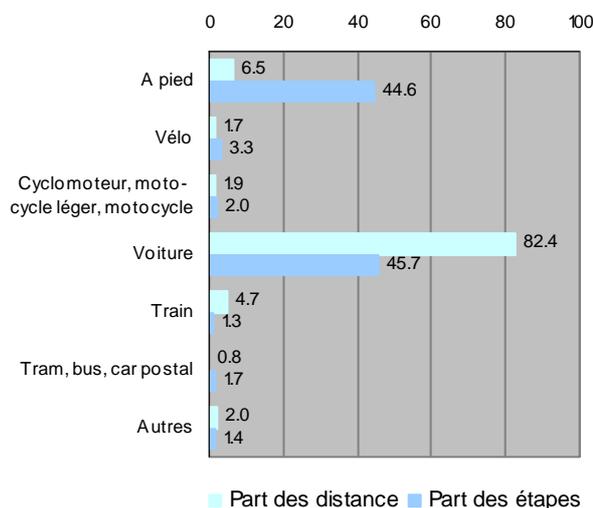
**Illustr. 30 : Choix du moyen de transport pour les loisirs (en %)**

**A. SUISSE**



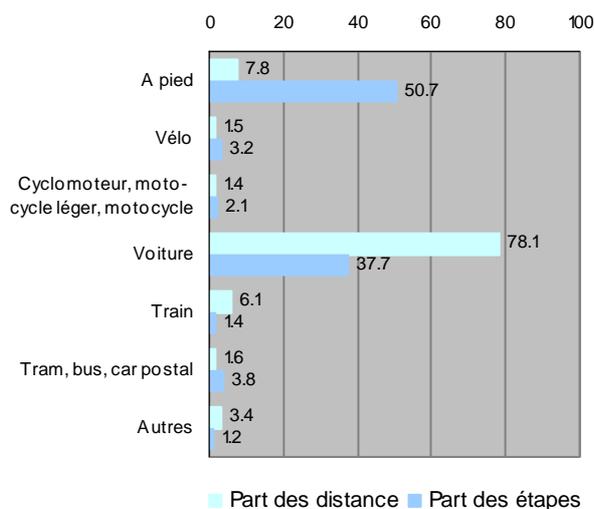
Base: étapes pour les loisirs

**B. CANTON DE FRIBOURG**



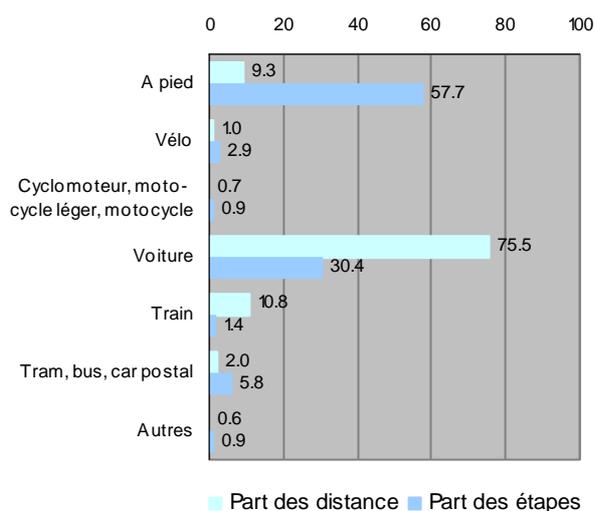
Base: étapes pour les loisirs

### C. CUTAF



Base: étapes pour les loisirs

### D. VILLE DE FRIBOURG



Base: étapes pour les loisirs

Les loisirs représentent le motif de déplacement le plus important. Comme c'est le cas pour les déplacements liés au travail et aux achats, les déplacements pour les loisirs effectués par les habitants du canton se font essentiellement avec la voiture (82,4% des distances et 45,7% des étapes). Mis à part l'utilisation de la voiture, les déplacements pour les loisirs se font surtout à pied : environ 44,6% des étapes et 6,5% des distances sont parcourues à pied. Contrairement aux déplacements pour les achats, les autres moyens de transport et notamment les TP, sont utilisés de temps à autres pour

les loisirs ; mais leur importance reste toutefois marginale et se situe largement en dessous de la moyenne constatée en Suisse (voir illustr. 30).

Ce constat est quasiment identique lorsqu'on analyse les déplacements pour les loisirs effectués par les personnes domiciliées dans la CUTAF. La part du train représente toutefois 6,1% de la distance globale, mais c'est à pied (7,8%) que la majorité des distances est parcourue ; les TP représentent quant à eux 7,7%. Concernant les distances, ce n'est qu'au niveau de la population de la ville que la part du train (10,8%) est supérieure à celle des étapes à pied (9,3%) ; cette observation ne s'applique toutefois pas aux étapes. Aussi bien les habitants de la ville que ceux de l'agglomération effectuent la plupart des déplacements pour les loisirs en voiture.

## 6 Disparités spatiales de la mobilité

### 6.1 Régions urbaines et régions rurales

Illustr. 31 : Panorama des données selon le type d'espace

#### A. SUISSE

	Espace urbain				Espace rural			Suisse
	Communes-centres d'agglomération <sup>2</sup>	Autres communes de la zone-centre	Autres communes d'agglomération <sup>4</sup>	Villes isolées	Communes rurales périurbaines	Centres touristiques alpins	Communes rurales périphériques	
<b>Indicateurs de la mobilité *</b>								
Nombre de déplacements par jour	3.3	3.3	3.3	3.2	3.3	3.4	3.2	3.3
Distance journalière (en km)	33.0	34.6	39.0	35.9	41.7	41.3	40.7	37.3
Durée de déplacement par jour (en min.)	98.5	92.1	98.2	85.9	99.2	110.0	97.9	97.6
Taux de mobilité (en %)	90.3	88.7	89.3	91.2	88.2	85.5	86.8	89.2
<b>Motif de déplacement (en % de la distance totale)*</b>								
Travail	23.5	23.3	24.9	24.0	22.1	24.4	18.8	23.4
Formation	4.0	4.1	3.5	5.8	4.3	1.9	4.8	4.0
Achats	10.4	11.7	11.8	27.3	11.2	13.4	12.3	11.4
Loisirs	46.4	45.6	43.9	26.6	43.5	38.4	49.6	44.7
Services et accompagnement	1.3	1.5	1.3	0.2	1.6	0.1	1.3	1.4
Activité professionnelle, voyage de service	6.9	9.1	8.4	1.3	10.3	11.3	9.2	8.6
Autres motifs	7.5	4.8	6.1	14.8	7.1	10.5	4.1	6.6
<b>Disponibilité de véhicules et d'abonnements (en %)</b>								
Avec voiture**	66.9	83.9	87.8	81.4	89.8	85.3	86.9	81.2
Avec vélo**	63.7	70.4	73.4	76.9	77.0	69.6	70.8	70.6
Avec AG***	8.8	5.3	5.5	3.8	5.0	4.8	6.2	6.2
Avec abo. demi-tarif***	29.1	26.6	27.0	33.9	23.2	27.7	21.7	26.5
Avec autres abo. annuels TP***	9.6	7.1	6.0	2.8	2.8	2.1	3.1	6.2

\* Base: personnes cible avec géocodage valable

\*\* Base: ménages avec géocodage valable

\*\*\* Base: personnes, avec géocodage valable

## B. CANTON DE FRIBOURG

	Espace urbain <sup>1</sup>				Espace rural <sup>1</sup>			Suisse
	Communes-centres d'agglomération <sup>2</sup>	Autres communes de la zone-centre <sup>3</sup>	Autres communes d'agglomération <sup>4</sup>	Villes isolées	Communes rurales périurbaines	Centres touristiques alpins	Communes rurales périphériques	
<b>Indicateurs de la mobilité *</b>								
Nombre de déplacements par jour	3.4	3.6	3.3	.	3.4	.	3.8	3.4
Distance journalière (en km)	34.1	39.3	43.6	.	41.1	.	35.3	40.4
Durée de déplacement par jour (en min.)	94.0	92.2	97.7	.	99.8	.	80.7	97.1
Taux de mobilité (en %)	89.3	91.6	87.5	.	88.4	.	93.0	88.7
<b>Motif de déplacement (en % de la distance totale)*</b>								
Travail	20.1	17.8	23.8	.	27.9	.	31.9	24.6
Formation	5.2	5.8	5.7	.	3.7	.	1.2	4.7
Achats	9.9	6.3	9.4	.	9.5	.	10.6	9.2
Loisirs	45.8	45.4	47.8	.	40.0	.	42.7	43.8
Services et accompagnement	0.7	2.0	1.5	.	3.7	.	0.0	2.4
Activité professionnelle, voyage de service	6.8	11.2	8.4	.	11.4	.	12.7	9.9
Autres motifs	11.5	11.5	3.4	.	3.8	.	0.9	5.4
<b>Disponibilité de véhicules et d'abonnements (en %)</b>								
Avec voiture**	74.4	89.4	94.2	.	93.3	.	89.6	89.7
Avec vélo**	53.9	66.0	72.9	.	73.2	.	86.0	69.2
Avec AG***	10.6	4.6	4.4	.	4.4	.	1.4	5.3
Avec abo. demi-tarif**	16.5	15.9	14.0	.	14.2	.	11.5	14.6
Avec autres abo. annuels TP***	7.8	8.4	5.9	.	4.2	.	5.5	5.7

1 Répartition selon l'OFS (également agglomération)

2 Commune-centre d'agglomération selon l'OFS: Fribourg und Bulle

3 selon définition de l'OFS: Châtel-St-Denis, Düdingen, Givisiez, Granges-Paccot, Les Paccots, Villars sur Glâne

4 autres communes d'agglomération selon définition OFS (cf. annexe B)

\* Base: personnes cible avec géocodage valable

\*\* Base: ménages avec géocodage valable

\*\*\* Base: personnes, avec géocodage valable

L'analyse des indicateurs de mobilité en fonction des types d'espace (voir Illustr. 31) accentue l'influence de la situation géographique de la commune d'habitation sur le comportement de la personne-cible dans les transports.

Dans le canton de Fribourg, concernant les indicateurs de mobilité, la différence la plus significative entre les types d'espaces se situe au niveau de la distance journalière. Dans les communes-centre d'agglomération (ville de Fribourg et Bulle), la distance journalière est nettement inférieure à celle des autres communes. En comparaison avec la moyenne suisse, ce sont surtout les distances journalières élevées du type d'espace « autres communes d'agglomération » qui surprennent. Le fait que les autres communes d'agglomération ne se distinguent quant à elles que très peu des commu-

nes rurales périurbaines, n'est en revanche pas une surprise.

Les parts des motifs de déplacement ne varient que très peu entre les différents espaces du canton de Fribourg,<sup>13</sup> mais l'on remarque par exemple que dans les communes rurales périurbaines, les déplacements pour le travail représentent une part plus importante sur l'ensemble des déplacements qu'en zone urbaine (souvent au détriment des déplacements pour les loisirs). Cette même observa-

13 Les résultats de l'espace rural périphérique ne sont pas significatifs en raison du petit nombre de cas observés et ne revêtent de ce fait qu'une petite importance dans cette analyse.

tion ne s'applique pas au niveau national, où les disparités les plus significatives concernent essentiellement les villes isolées et les centres touristiques alpins.

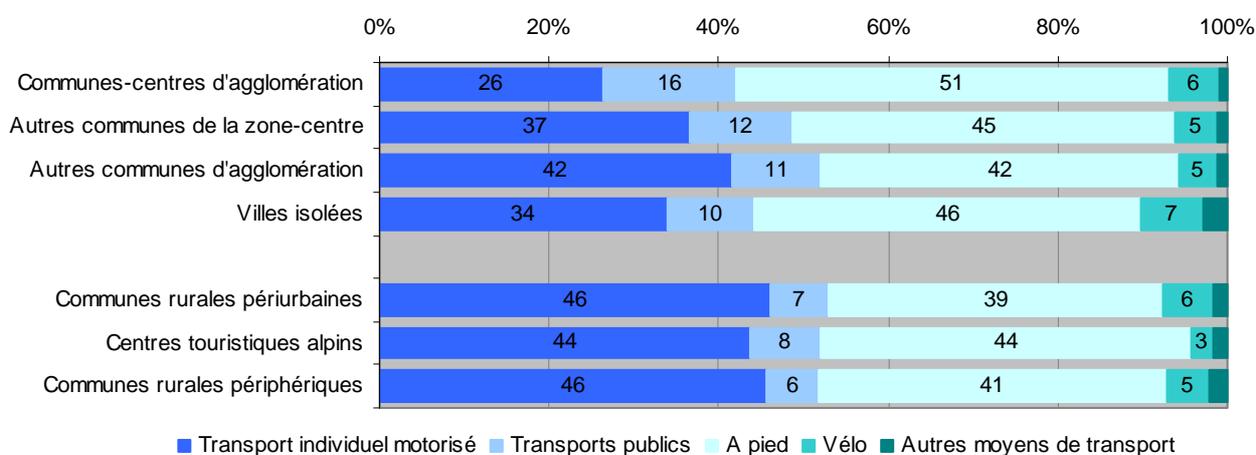
Concernant l'équipement en voitures et la possession d'abonnements, les communes-centre d'agglomération se distinguent clairement: comme sur l'ensemble de la Suisse, les habitants des communes-centre d'agglomération (Fribourg et Bulle) possèdent eux aussi nettement moins de voitures et de vélos que les habitants des autres communes. Les abonnements, notamment les abonnements généraux, sont en revanche plus répandus dans ces deux communes. La comparaison avec les chiffres de l'ensemble de la Suisse montre cependant qu'indépendamment du type d'espace, la voiture est utilisée nettement plus souvent dans le canton de Fribourg et que la part de la population possé-

dant un abonnement demi-tarif ou un abonnement général y est nettement inférieure.

Une situation comparable apparaît également concernant le choix du moyen de transport (voir illustr. 32) : les transports publics sont plus souvent utilisés dans les agglomérations que dans les espaces ruraux et c'est notamment dans les communes-centre d'agglomération que le nombre d'étapes parcourues en voiture est plus faible. Mais dans le canton de Fribourg également, la part des étapes en voitures se situe, indépendamment du type d'espace, nettement au-dessus de la moyenne nationale, alors que la part des étapes des TP est plutôt inférieure à la moyenne.

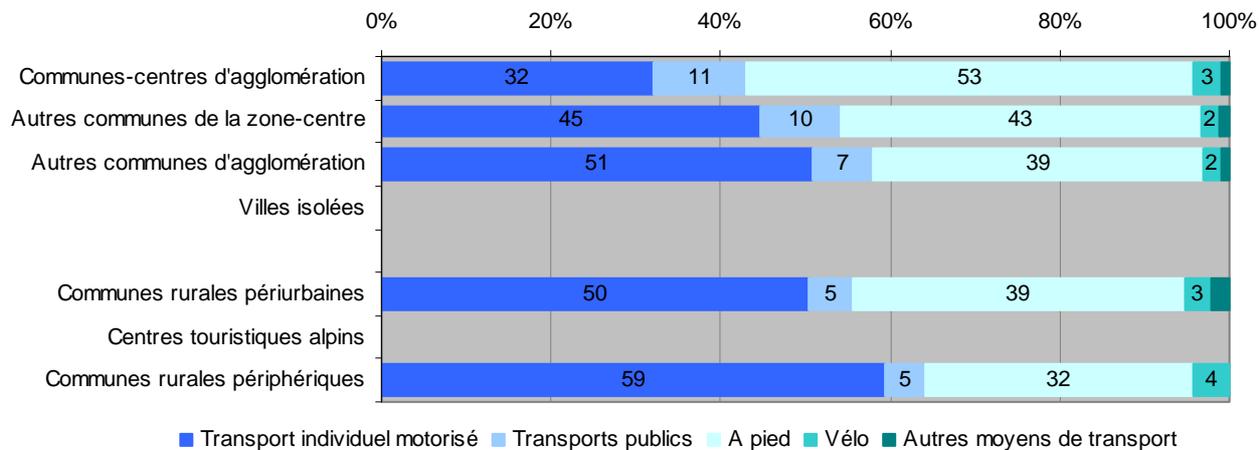
Illustr. 32: Choix du moyen de transport selon le type d'espace (nombre d'étapes en %)

A. SUISSE



Base: étapes en Suisse, avec géocodage valable

**B. CANTON DE FRIBOURG**



Base: étapes en Suisse, avec géocodage valable; Répartition des communes, voir indication dans l'illustr. 31/B.

## 6.2 Agglomérations : comparaison générale

### Illustr. 33 : Panorama des données selon les agglomérations

#### A. AGGLOMERATION DE FRIBOURG (CUTAF) COMPAREE AUX 5 GRANDES AGGLOMERATIONS

	Grandes agglomérations					
	Zurich	Bâle	Genève	Berne	Lausanne	Fribourg (CUTAF)
<b>Indicateurs de la mobilité *</b>						
Nombre de déplacements par jour	3.2	3.3	3.4	3.2	3.3	3.4
Distance journalière (en km)	37.6	28.6	24.6	41.0	38.4	38.3
Durée de déplacement (en min.)	102.8	97.6	81.6	106.1	95.7	99.0
Taux de mobilité (en %)	89.5	89.7	89.1	90.3	88.8	90.9
<b>Motif de déplacement (en % de la distance totale)*</b>						
Travail	25.4	27.9	22.3	20.9	22.4	18.8
Formation	3.7	2.0	5.2	3.4	4.9	5.8
Achats	10.9	13.9	14.3	9.5	10.8	7.4
Loisirs	45.7	44.4	42.3	48.6	41.8	46.6
Services et accompagnement	0.8	1.4	2.9	0.7	2.7	1.5
Activité professionnelle, voyage de service	7.6	5.0	5.7	9.5	10.4	7.7
autres motifs	5.9	5.5	7.3	7.5	7.1	12.3
<b>Disponibilité de véhicules et d'abonnements (en %)</b>						
Avec voiture**	75.4	69.1	77.8	72.6	78.5	81.9
Avec vélo**	68.6	69.7	57.0	72.6	50.4	60.4
Avec AG***	7.8	4.7	3.7	11.8	5.2	8.2
Avec abo. demi-tarif***	35.8	28.3	12.5	37.8	18.0	17.2
Avec autres abo. annuels TP***	9.8	11.3	11.1	8.9	7.6	8.1

Les agglomérations sont considérées ici exceptionnellement avec leurs communes-centres

\* Base: personnes cible domiciliées dans une agglomération

\*\* Base: ménages domiciliés dans une agglomération

\*\*\* Base: personnes domiciliées dans une agglomération

**B. AGGLOMERATION DE FRIBOURG (CUTAF) COMPAREE A D'AUTRES AGGLOMERATIONS**

	Ville de Fribourg	Suisse		
	CUTAF	Agglo. moyennes	Petites agglo.	Toutes les agglo.
<b>Indicateurs de la mobilité *</b>				
Nombre de déplacements par jour	3.4	3.3	3.3	3.3
Distance journalière (en km)	38.3	36.9	39.0	35.8
Durée de déplacement (en min.)	99.0	97.5	94.4	97.1
Taux de mobilité (en %)	90.9	89.7	89.5	89.6
<b>Motif de déplacement (en % de la distance totale)*</b>				
Travail	18.8	23.6	24.6	24.1
Formation	5.8	3.6	4.4	3.8
Achats	7.4	10.5	12.1	11.3
Loisirs	46.6	46.4	42.5	45.1
Services et accompagnement	1.5	1.1	1.7	1.3
Activité professionnelle, voyage de service autres motifs	7.7 12.3	8.2 6.5	8.9 5.8	8.0 6.4
<b>Disponibilité de véhicules et d'abonnements (en %)</b>				
Avec voiture**	81.9	81.6	86.1	78.6
Avec vélo**	60.4	71.6	75.7	68.9
Avec AG***	8.2	7.1	5.3	6.7
Avec abo. demi-tarif***	17.2	28.1	23.8	27.7
Avec autres abo. annuels TP***	8.1	5.6	3.6	7.5

Les agglomérations sont considérées ici exceptionnellement avec leurs communes-centres

\* Base: personnes cible domiciliées dans une agglomération

\*\* Base: ménages domiciliés dans une agglomération

\*\*\* Base: personnes domiciliées dans une agglomération

Il a été démontré à plusieurs reprises dans les chapitres précédents qu'il existe des différences significatives entre l'agglomération de Fribourg et le canton de Fribourg concernant le comportement dans les transports. Dans ce chapitre, la comparaison est faite entre la CUTAF et d'autres agglomérations (y compris les communes-centre d'agglomération). Certaines différences peuvent alors être constatées. En ce qui concerne les indicateurs de la mobilité, cela n'est toutefois pas le cas : sur ce point, les cinq plus grandes agglomérations, les agglomérations moyennes (plus de 50'000 habitants), les petites agglomérations et la CUTAF ne varient guère l'une de l'autre.<sup>14</sup>

Les disparités concernent surtout l'équipement en véhicules et la possession d'abonnements. Comme c'est le cas dans les agglomérations de Genève et Lausanne - les deux grandes agglomérations de Suisse romande - le taux de possession de voitures est nettement plus élevé dans la CUTAF que dans les grandes agglomérations de Suisse alémanique et correspond, avec 81,9% des ménages, à peu près à celui des agglomérations moyennes. L'illustr. 33 met en avant, comme cela a déjà été fait à plusieurs reprises auparavant, la faible part des personnes qui possèdent un abonnement des TP dans le canton de Fribourg. Ce sont notamment les abonnements demi-tarif qui sont moins répandus dans l'agglomération de Fribourg, mais également dans les autres agglomérations francophones.

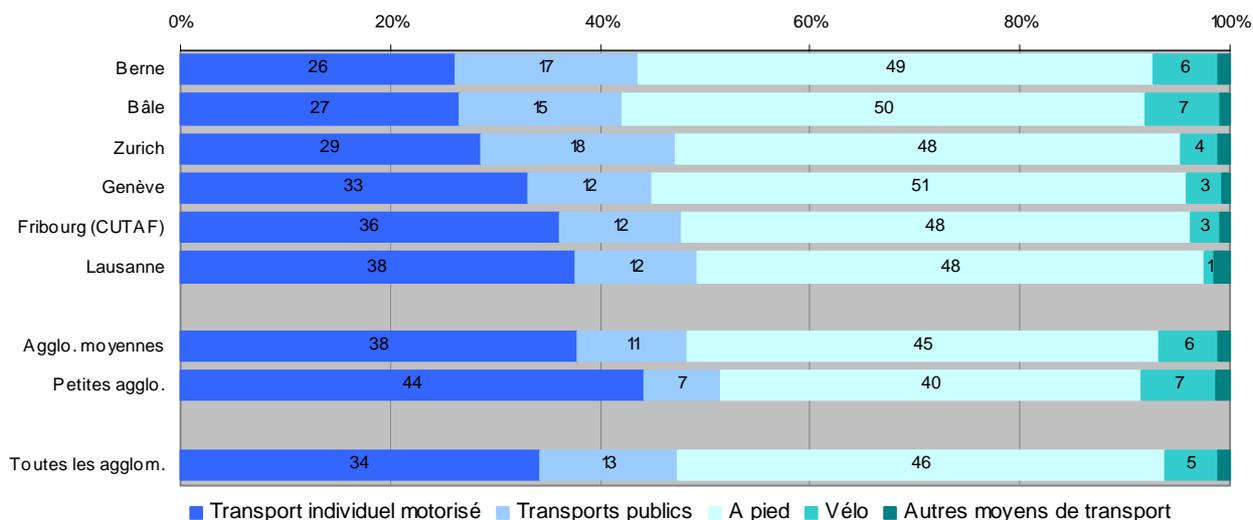
14 La distance journalière relativement basse à Genève et à Bâle est due notamment à la situation frontalière des deux villes, étant donné que seules les distances parcourues à l'intérieur du pays sont représentées ici.

La part des étapes parcourues en voiture est par conséquent plus élevée dans ces agglomérations qu'en Suisse alémanique (voir illustr. 34). Avec 36%, la part de la CUTAF se situe là aussi au niveau des agglomérations moyennes, tout en res-

tant sensiblement inférieure à la part des voitures des petites agglomérations. Dans les cinq grandes agglomérations et dans la CUTAF, une étape sur deux est parcourue à pied.

**Illustr. 34 : Choix du moyen de transport selon les agglomérations (nombre d'étapes en %)**

**A. AGGLOMERATION DE FRIBOURG EN COMPARAISON**



Base : étapes en Suisse effectuées par des personnes domiciliées dans une agglomération

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

**Illustr. 35 : Comparatif entre différents moyens de transport**

**A. CANTON DE FRIBOURG COMPARE A UNE SELECTION DE CANTONS**

		Canton de Fribourg	Canton de Neuchâtel	Canton de Vaud	Canton de Berne	Canton de Lucerne	Suisse
Distance journalière Total	[km]	40.38	36.08	40.51	40.60	36.12	37.26
Distance journalière TNM	[km]	2.35	2.29	2.20	3.16	2.95	2.82
Distance journalière TIM	[km]	31.77	27.41	30.33	27.73	24.54	25.62
Distance journalière TP	[km]	4.93	5.74	6.74	8.27	6.90	7.61
Part du TNM sur la distance	[%]	5.81	6.34	5.43	7.78	8.16	7.58
Part du TIM sur la distance	[%]	78.67	75.97	74.86	68.29	67.95	68.77
Part des TP sur la distance	[%]	12.20	15.91	16.63	20.37	19.09	20.42
Disponibilité d'une voiture	[%]	96.20	95.30	94.15	95.19	95.32	95.03
Possession d'abonnements des TP	[%]	31.40	36.47	37.10	55.85	48.66	47.70

Base: personnes-cible; disponibilité d'une voiture: personnes-cible âgées de 18 ans et plus possédant un permis de conduire

**B. AGGLOMERATION DE FRIBOURG (CUTAF) COMPAREE A UNE SELECTION D'AGGLOMERATIONS**

		l'agglo de Fribourg (CUTAF)	l'agglo de Neuchâtel	l'agglo de Lausanne	l'agglo de Berne	l'agglo de Lucerne
Distance journalière Total	[km]	37.88	37.50	38.41	41.01	36.68
Distance journalière TNM	[km]	2.88	2.15	2.34	3.42	3.21
Distance journalière TIM	[km]	25.62	27.97	27.93	24.13	22.48
Distance journalière TP	[km]	8.50	7.08	7.12	12.66	8.65
Part du TNM sur la distance	[%]	7.61	5.73	6.09	8.35	8.75
Part du TIM sur la distance	[%]	67.64	74.58	72.71	58.84	61.30
Part des TP sur la distance	[%]	22.44	18.87	18.55	30.86	23.59
Disponibilité d'une voiture	[%]	91.15	94.80	91.53	92.00	92.88
Possession d'abonnements des TP	[%]	41.98	42.87	41.45	66.83	58.40

Base: personnes-cible; disponibilité d'une voiture: personnes-cible âgées de 18 ans et plus possédant un permis de conduire

Il a été indiqué à plusieurs reprises dans les chapitres précédents que, comparée à l'ensemble de la Suisse, la population du canton de Fribourg et de la CUTAF avait tendance à privilégier la voiture par rapport aux TP. Il a également été observé qu'il s'agissait là d'une situation typique de la Suisse romande. Une comparaison avec les cantons voisins de Fribourg (Vaud, Neuchâtel et Berne), un autre canton germanophone (Lucerne) et leurs agglomérations importantes (voir Illustr. 35) renforce encore plus ce constat et permet une hiérarchisation plus précise des chiffres observés dans le canton de Fribourg.

Alors que, concernant la distance journalière parcourue et la disponibilité de voitures, il n'existe pratiquement pas de disparités entre les différentes agglomérations et les cantons, il n'y a pas non plus de « Röstigraben » entre la Suisse alémanique et la Suisse romande ; des schémas spécifiques apparaissent en revanche concernant la répartition de la distance globale sur les différents moyens de transport (aussi bien au niveau des pourcentages que dans l'absolu).

Les cantons de Suisse romande ont des parts de TIM nettement plus importantes et des parts de TP plus faibles sur les distances globales que les cantons germanophones. Les valeurs observées dans le canton de Fribourg se situent en dessous de celles des cantons de Vaud et de Neuchâtel, ce qui est dû en partie à l'influence des agglomérations sur les cantons respectifs.

En comparant les agglomérations entre elles, le résultat est tout autre : dans ce cas, les parts des TP de la CUTAF sont nettement supérieures à celles des agglomérations de Lausanne et de Neuchâtel. Toutefois, la manière dont est délimitée et composée l'agglomération a évidemment son importance.<sup>15</sup>

15 Comme indiqué à plusieurs reprises auparavant, c'est la CUTAF (légèrement plus petite et plus urbaine) qui a été analysée, et non l'agglomération définie par l'OFS.

### 6.4 Comportement en matière de transports dans les villes

**Illustr. 36 : Indicateurs de la mobilité et motifs de déplacement**

**A. SUISSE**

	5 grandes villes		Autres com.-centres d'agglom.	
	avec voiture	sans voiture	avec voiture	sans voiture
<b>Indicateurs de la mobilité</b>				
Nombre de déplacements par jour	3.4	3.2	3.4	3.0
Distance journalière (en km)	31.1	28.6	36.9	28.9
Durée de déplacement (en min.)	98.7	103.6	96.6	98.0
Taux de mobilité (en %)	91.4	89.2	90.8	86.4
<b>Motif de déplacement (en % de la distance totale)</b>				
Travail	21.4	19.8	25.1	27.1
Formation	3.5	4.1	4.2	4.6
Achats	11.0	11.0	9.9	10.0
Services et accompagnement	1.9	0.2	1.4	0.5
Activité prof., voyage de service	7.3	3.8	8.1	4.4
Loisirs	47.6	52.4	44.9	41.4
Autres motifs	7.3	8.6	6.5	11.9

Base: personnes cible domiciliées dans une commune-centre d'agglomération

d'agglomération font apparaître quelques disparités, faibles pour la plupart, concernant le comportement lié à la mobilité (voir Illustr. 36). Celles-ci sont toutefois difficiles à interpréter.

- Les habitants de la ville de Fribourg parcourent des distances journalières plus longues que les habitants des cinq grandes villes, mais leurs déplacements durent moins longtemps.
- Pour les habitants de Fribourg sans voiture, la part des déplacements pour le travail est plus importante sur la distance globale que pour ceux qui possèdent une voiture; en revanche, la part des déplacements pour les loisirs est nettement inférieure. Dans les cinq grandes villes, c'est exactement le contraire.
- Dans la ville de Fribourg, la part du TIM est nettement supérieure à celle des cinq autres grandes communes-centre d'agglomération, et ce pour tous les motifs de déplacement (à l'exception des déplacements pour la formation), mais reste en dessous du niveau des autres communes-centre d'agglomération (voir Illustr. 37).

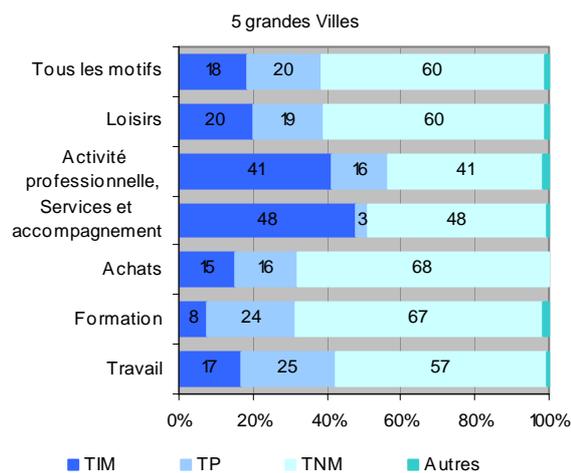
**B. CUTAF ET CANTON DE FRIBOURG**

	Com.-centres d'agglomération CUTAF (Ville de Fribourg)		Com.-centres d'agglomération du Canton de Fribourg (ville de Fribourg et ...)	
	avec voiture	sans voiture	avec voiture	sans voiture
<b>Indicateurs de la mobilité</b>				
Nombre de déplacements par j	3.3	3.3	3.5	3.2
Distance journalière (en km)	36.8	30.2	35.6	28.9
Durée de déplacement (en min.)	94.0	102.6	93.0	97.7
Taux de mobilité (en %)	90.5	84.3	91.3	82.4
<b>Motif de déplacement (en % de la distance totale)</b>				
Travail	19.5	23.3	19.5	22.7
Formation	1.8	3.0	5.7	3.0
Achats	7.9	9.6	10.0	9.5
Services et accompagnement	0.5	0.1	0.9	0.1
Activité prof., voyage de servic	7.9	0.0	8.4	0.0
Loisirs	51.3	39.1	47.1	40.4
Autres motifs	11.1	24.9	8.5	24.3

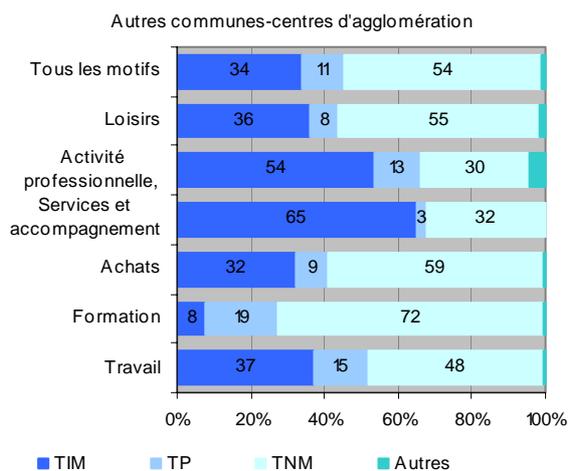
Base: personnes cible domiciliées dans une commune-centre d'agglomération

**Illustr. 37 : Choix du moyen de transport (nombre d'étapes en %)**

**A. SUISSE**



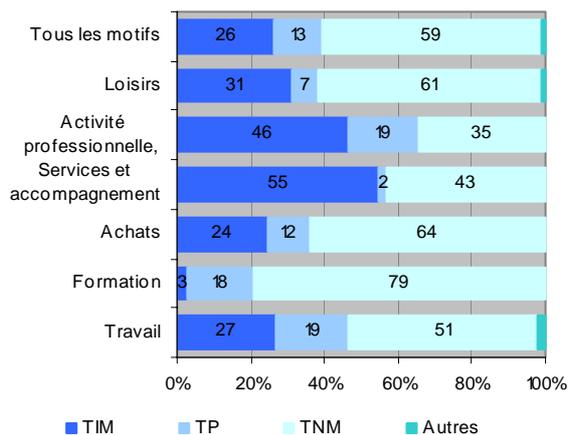
Les comparaisons entre la ville de Fribourg, les cinq grandes villes (Zurich, Bâle, Genève, Berne et Lausanne) et les autres communes-centre



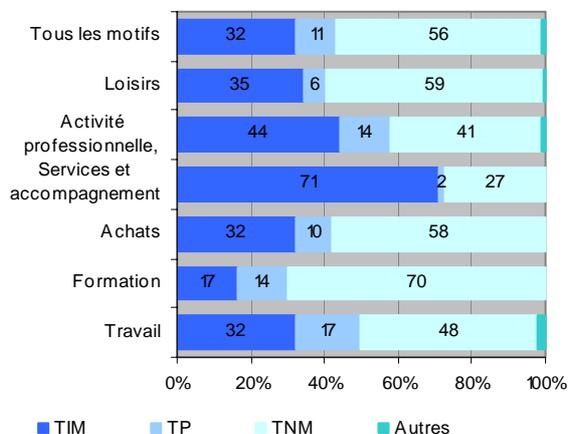
Base: étapes en Suisse effectuées par des personnes-cible domiciliées dans une commune-centre d'agglomération

**B. CANTON DE FRIBOURG**

communes-centres d'agglomération CUTAF (ville de Fribourg)



communes-centres d'agglomération canton de Fribourg



Base: étapes en Suisse effectuées par des personnes-cible domiciliées dans une commune-centre d'agglomération

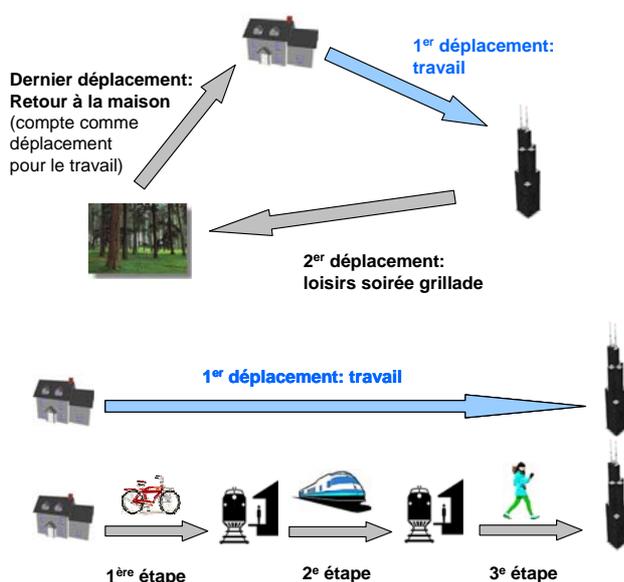
## 7 Annexes A : Glossaire

Le texte figurant dans l'annexe A est extrait du rapport national et n'a été que très légèrement remanié pour le présent rapport.

### 7.1 Déplacements et étapes

Ce texte est extrait du rapport national.

Que faut-il entendre par «déplacements» et «éta-  
pes»? Ce concept, introduit depuis le microrecen-  
sement de 1994, permet de saisir les divers dépla-  
cements de manière plus fine, notamment en re-  
gard de l'utilisation des moyens de transport.



Un déplacement se compose d'une ou de plusieurs étapes et se définit par le motif, c'est-à-dire par l'activité entreprise au lieu de destination. Une fois ce dernier atteint, le déplacement est terminé. Si le motif change en cours de route, un nouveau déplacement commence. Les motifs de déplacement

suivants ont été répertoriés (cf. glossaire pour une définition des catégories):

- travail,
- formation,
- achats,
- activité professionnelle,
- voyage de service,
- loisirs,
- services à une personne,
- accompagnement d'une personne.

Dans l'analyse, le «retour à la maison» a été attribué au motif de déplacement de l'activité la plus longue au lieu de destination.

Pour les déplacements d'accompagnement, on distingue entre l'accompagnement d'un enfant ou d'un adulte. Dans la suite du rapport, on regroupe par ailleurs toujours les déplacements pour accompagner une personne (enfants ou adultes) et ceux pour rendre service (cf. glossaire).

Chaque **étape** (d'une longueur minimale de 25 m, sans les déplacements à l'intérieur des bâtiments) est définie par l'utilisation d'un moyen de transport déterminé; chaque changement de moyen de transport marque le début d'une nouvelle étape, mais non pas d'un nouveau déplacement.

En ce qui concerne la **durée**, on distingue entre le temps de trajet (sans les temps d'attente et de changement de moyen de transport) et la **durée de déplacement** (qui comprend les éventuels temps d'attente et de correspondance).

### 7.2 Termes importants

Abonnements	Les personnes ont été interrogées sur les abonnements suivants : abonnement demi-tarif, abonnement général 1ère classe, abonnement général 2ème classe, abonnement hebdomadaire, abonnement mensuel, abonnement annuel, abonnement de parcours, Voie7, carte junior, autre abonnement.
Activité professionnelle	Trajet visant à régler une affaire professionnelle (réunion, visite à un mandataire).

Agglomération	<p>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 détermine les agglomérations après chaque recensement de la population selon des critères bien établis (continuité de la zone bâtie, forte densité combinée de population et de places de travail, développement démographique supérieur à la moyenne, faible proportion de terres agricoles, interdépendances pendulaires avec le centre). Lorsqu'il est question d'agglomération ou de communes d'agglomération dans le présent rapport, la commune-centre n'est pas comprise. Les exceptions sont explicitement signalées. La définition utilisée se base sur le recensement de la population 2000.</p> <p>Grande agglomération : &gt; 250'000 habitants.          Agglomération moyenne : 50'000 à 250'000 habitants.          Petite agglomération : &lt; 50'000 habitants.</p> <p>La définition pour l'agglomération de Fribourg utilisée dans le présent rapport ne correspond pas tout à fait à la répartition officielle de l'Office fédérale de la statistique, mais s'appuie sur l'appartenance à la „Communauté Urbaine des Transports de l'Agglomération Fribourgeoise“ (CUTAF) (cf. liste dans le chapitre 8, p. 60 et carte dans illustr. 7, p. 8)</p>
ARE	Office fédéral du développement territorial.
Autres moyens de transport	En l'absence d'autre indication, on entend sous cette désignation les camions, les autocars, les taxis, les bateaux, les trains de montagne, les transports à câble, les avions, les appareils apparentés à des véhicules, etc.
Boucle	Un déplacement ou une série de déplacements qui commence au domicile et se termine au domicile.
CATI	Interview téléphonique assisté par ordinateur (Computer Assisted Telephone Interview).
Centre	Notion utilisée exceptionnellement pour commune-centre d'agglomération ou pour ville isolée.
Chiffres arrondis	En principe, tous les chiffres du rapport sont arrondis individuellement vers le haut ou vers le bas. Dans certains cas, les totaux peuvent donc s'écarter de la somme des valeurs individuelles (légèrement supérieurs ou inférieurs à 100%).
Commune-centre d'agglomération	Centre d'une agglomération. Il s'agit généralement d'une ville (cf. Agglomération).
Commune d'agglomération	Commune d'une agglomération, à l'exclusion de la commune-centre d'agglomération (sauf mention contraire).
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 de voiture du prochain centre urbain; 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 qui se situent à plus de 20 minutes en voiture de la prochaine agglomération et hors du Plateau Suisse.
CUTAF	Communauté Urbaine des Transports de l'Agglomération Fribourgeoise
Déplacement	Un déplacement commence au moment où une personne se met en mouvement dans un certain but (p. ex. se rendre à son lieu de travail) ou avec une certaine intention (p. ex. se promener). Un déplacement se termine lorsque l'objectif est atteint, 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 obligation / sans notion de service (p. ex. accompagner ses parents à l'aéroport).

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 en l'occurrence des 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.
Déplacement pour rendre service	Amener quelqu'un, aller chercher quelqu'un (p. ex. conduire ou aller chercher un enfant à l'école enfantine, donner une leçon privée d'auto-école).
Destinations des vols	Précisions quant à la répartition utilisée pour le Illustr. T9.10: Scandinavie: Finlande, Norvège, Suède; Europe de l'Est: Estonie, Lettonie, Lituanie, Pologne, Slovaquie, République tchèque, Hongrie; Europe du Sud-est: Albanie, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Grèce, Macédoine, Roumanie, Serbie et Monténégro, Slovénie, Turquie; Europe de l'Ouest: tous les autres pays européens; CEI: Russie, Ukraine; Afrique et Proche-Orient: Afrique et Péninsule arabique; Australie: y compris reste de l'Océanie; Amérique du Sud: y compris les Etats d'Amérique centrale.
Disponibilité de véhicules	Cette notion décrit si la personne interrogée dispose librement d'un véhicule, si elle en dispose sur demande ou si elle n'en dispose pas du tout.
Distance journalière	Distance moyenne parcourue par personne et par jour (sauf précision contraire, seulement sur le territoire national).
Durée de déplacement	Cette durée couvre un déplacement entre le moment du départ et le moment de l'arrivée, y compris les temps d'attente et de transbordement (contrairement au temps de trajet). Durée de déplacement et temps de déplacement sont synonymes.
Durée de trajet	Cf. 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.
Grandes régions	Selon la nomenclature NUTS2 (nomenclature des unités territoriales statistiques d'Eurostat), la Suisse est subdivisée en sept grandes régions comprenant les cantons mentionnés entre parenthèses:  Région lémanique (GE, VS, VD); Espace Mittelland (BE, FR, JU, NE, SO); Suisse du Nord-Ouest (AG, BL, BS); Zurich (ZH); Suisse orientale (AR, AI, GL, GR, SG, SH, TG); Suisse centrale (LU, NW, OW, SZ, UR, ZG); Tessin (TI).
Grandes villes	Zurich, Bâle, Genève, Berne, Lausanne.
Intervalle de confiance	Mesure de la précision statistique d'une valeur estimée sur la base d'un échantillon. Exemple: la distance journalière parcourue par les actifs est de 47,8 km en moyenne sur l'ensemble des personnes interrogées. L'intervalle de confiance à 90% est de +/-1,0 km. Cette valeur signifie que la moyenne réelle (si tous les actifs occupés étaient interrogés et non pas seulement un échantillon) est comprise entre 46,8 km et 48,8 km (47,8 km +/-1 km) avec une probabilité de 90%. Voir également le chapitre 1.4.
Jours ouvrables	Lundi à vendredi.

Mobilité annuelle	Distance globale moyenne parcourue en un an sur le territoire national et à l'étranger par une personne résidant en Suisse. La mobilité annuelle se compose de la mobilité au quotidien, des voyages d'une journée et des voyages avec nuitées. Méthode de calcul: la mobilité le jour de référence (mobilité journalière), qui s'applique à l'ensemble du rapport à l'exception des chapitres 9 et 10, comprend les voyages d'une journée et les retours des voyages avec nuitées s'ils sont survenus le jour de référence. Elle ne comprend pas en général le voyage aller des voyages avec nuitées, car la personne sélectionnée n'est généralement pas joignable à son domicile le lendemain de son départ. Ainsi, la mobilité annuelle équivaut à la mobilité le jour de référence complétée des trajets aller des voyages avec nuitées.
Mobilité au quotidien	La mobilité au quotidien est la mobilité annuelle à laquelle sont retranchés les voyages d'une journée et les voyages avec nuitées (cf. explications sous Mobilité annuelle).
Mobilité douce	Cf. Transport non motorisé.
Mobilité journalière	Mobilité le jour de référence (cf. explications sous Mobilité annuelle).
Mobilité occasionnelle	Voyages d'une journée et voyages avec nuitées (cf. explications sous Mobilité annuelle).
Motif de déplacement	Les déplacements sont accomplis pour un motif déterminé. Dans le microrecensement, les motifs suivants ont été distingués: travail, formation, achats/approvisionnement, activité professionnelle, voyage de service, loisirs, déplacements pour rendre service, déplacement pour accompagner, retour à la maison ou hébergement à l'extérieur (variable auxiliaire). Les motifs de déplacement pour les loisirs ont fait l'objet d'une différenciation plus détaillée.
Motocycle léger	Dans le présent rapport, les motocycles légers (autorisés dès l'âge de 16 ans) ont généralement été regroupés avec les motocycles.
Moyen de transport	Le relevé du microrecensement 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 et le premier moyen de transport utilisé selon l'ordre suivant: avion, train, car postal, bateau, tram, bus, autres TP, autocar, voiture, camion, taxi, motocycle/motocycle léger, cyclomoteur, bicyclette, marche, engins assimilés à des véhicules, autres. En ce qui concerne les voyages d'une journée et les voyages avec nuitées, le moyen de transport principal est celui avec lequel a été parcourue la plus grande distance du voyage.
OFS	Office fédéral de la statistique.
Personne de référence	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, au jour de référence, ont entrepris au minimum un déplacement.
Possession de véhicules	Nombre de véhicules par ménage.
Prestation kilométrique	Total des kilomètres parcourus en une unité de temps (généralement en un an) par les véhicules à moteur. Les données comprennent les distances parcourues en Suisse et à l'étranger.
Région linguistique	Région définie selon la langue majoritaire de la commune: Suisse alémanique (D-CH), Suisse romande (F-CH), Suisse italophone (I-CH).
Répartition modale	Répartition des trajets ou des déplacements entre différents moyens de transport selon la distance, la durée de trajet ou le nombre d'étapes.
Retour à la maison	Ce déplacement est recensé à titre indicatif, mais il est attribué dans l'exploitation au motif du déplacement de l'aller (en cas de combinaison de déplacements, le retour est attribué au motif entraînant le plus long séjour à la destination; si les séjours sont d'égale durée, le retour est

	associé au motif du premier déplacement aller).
Taux de mobilité	Pourcentage de la population qui se déplace un jour déterminé.
Taux d'occupation Temps de déplacement	Nombre moyen d'occupants (conducteur et passagers) par véhicule. Cf. Durée de déplacement.
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 changement (contrairement à la durée du déplacement). Temps de trajet et durée de trajet sont synonymes.
TIM	Cf. Transport individuel motorisé.
TNM	Cf. Transport non motorisé.
TP	Cf. Transports publics.
Trafic pendulaire	Cf. Déplacement pour le travail, 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.
Transport non motorisé	A pied et à vélo (les appareils apparentés à des véhicules sont compris sous «autres moyens de transport»).
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 (classés tantôt TP, tantôt TIM), les téléphériques (TP spécifiques) et les avions (classés tantôt TP, tantôt TIM) ont été attribués lors des exploitations à la catégorie «autres moyens de transport», en raison de leurs propriétés spécifiques ou de la difficulté à les classer de manière claire.
	La distinction entre 'car postal' et 'bus' a été faite en fonction des réponses fournies par les personnes interrogées : une distinction, ou une délimitation plus précise, n'existe pas. Il n'est donc pas exclu qu'un trajet en 'car postal' ait été désigné comme étant un trajet en 'bus' et vice-versa.
Ville isolée	Ville sans commune périphérique, c'est-à-dire sans agglomération (selon définition de l'agglomération).
Voiture Voyage avec nuitées	Voiture de tourisme. Voyage impliquant au moins une nuit passée hors du domicile (indépendamment de la distance couverte).

## 8 Annexes B : Communes de la CUTAF et d'Agglomération selon l'OFS

### 8.1 Communes de la CUTAF

N° OFS	Commune
2174	Avry-sur-Matran
2175	Belfaux
2183	Corminboeuf
2196	Fribourg
2197	Givisiez
2198	Granges-Paccot
2206	Marly
2208	Matran
2228	Villars-sur-Glâne
2293	Düdingen
2304	St. Ursen
2306	Tafers

Source : Service des transports et de l'énergie (STE)

### 8.2 Communes d'Agglomération selon l'OFS

N° OFS	Commune	N° OFS	Commune
2171	Arconciel	2204	Lovens
<b>2174</b>	<b>Avry-sur-Matran</b>	<b>2206</b>	<b>Marly</b>
<b>2175</b>	<b>Belfaux</b>	<b>2208</b>	<b>Matran</b>
2176	Bonnefontaine	2210	Montévraz
2180	La Corbaz	2211	Neyruz (FR)
2181	Corjolens	2214	Oberried (FR)
2182	Cormagens	2215	Onnens (FR)
<b>2183</b>	<b>Corminboeuf</b>	2219	Posieux
2184	Corpataux-Magnedens	2220	Praroman
2186	Cottens (FR)	2222	Rossens (FR)
2188	Ecuvillens	2225	Senèdes
2189	Ependes (FR)	<b>2228</b>	<b>Villars-sur-Glâne</b>
2190	Essert (FR)	2230	Villarsel-sur-Marly
2192	Farvagny	2232	Zénauva
2194	Ferpicloz	2253	Courtaman
<b>2196</b>	<b>Fribourg</b>	2254	Courtepin
<b>2197</b>	<b>Givisiez</b>	2272	Misery-Courtion
<b>2198</b>	<b>Granges-Paccot</b>	<b>2293</b>	<b>Düdingen</b>
2200	Grolley	2294	Giffers
2202	Lentigny	<b>2306</b>	<b>Tafers</b>
2203	Lossy-Formangueries	2307	Tentlingen

Source : Office fédéral de la statistique (OFS) ; en gras = communes qui font également partie de la CUTAF ; St. Ursen fait partie de la CUTAF, mais ne fait pas partie de l'agglomération OFS.

## Références bibliographiques

ARE/OFS - Office fédéral du développement territorial/Office fédéral de la statistique (2001)

La mobilité en Suisse : Résultats du microrecensement 2000 sur le comportement de la population en matière de transports, Berne et Neuchâtel.

ARE/OFS - Office fédéral du développement territorial/Office fédéral de la statistique (2007)

La mobilité en Suisse, Résultats du microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports, Berne et Neuchâtel.

OFS - Office fédéral de la statistique (2005)

Eidgenössische Volkszählung 2000: Erwerbsleben, Pendlermobilität und Ausbildung, Neuchâtel.

*(Recensement de la population 2000 : activité professionnelle, mobilité des pendulaires et formation ; Neuchâtel)*

Ecoplan (2007)

Auswertung Mikrozensus 2005 für den Kanton Bern, Bern.

*(Résultats du microrecensement 2005 pour le canton de Berne, Berne.)*

Des informations supplémentaires sont disponibles sur internet :

<http://www.portal-stat.admin.ch/mz05/index.html>

<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/11.html>

<http://www.are.admin.ch>