

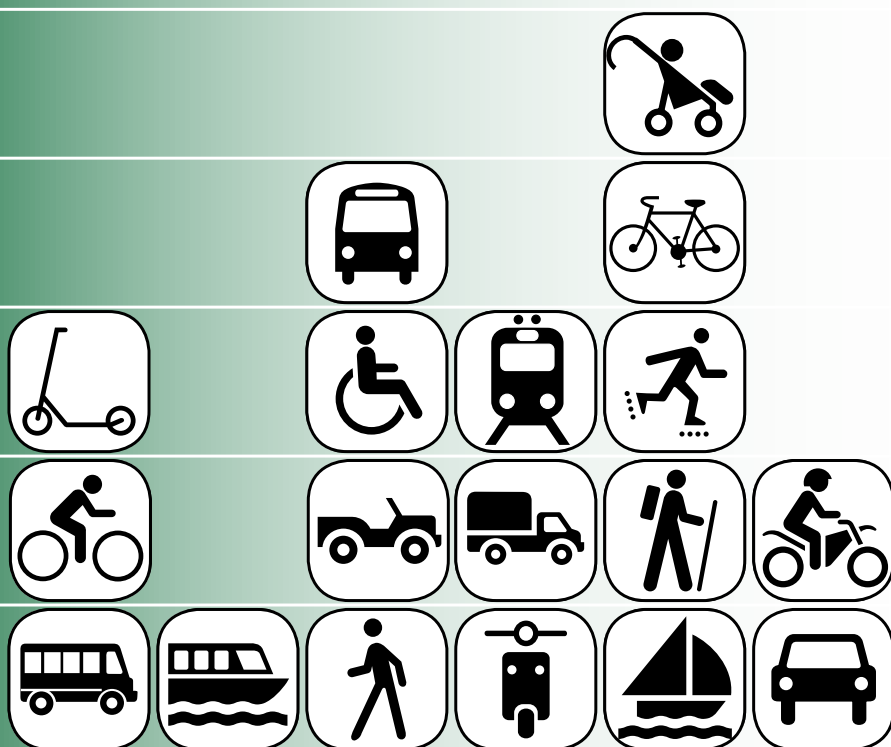
Microrecensement mobilité et transports 2015

—
Résultats sur le comportement de la
population fribourgeoise en matière
de transports



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Service de la mobilité SMO
Amt für Mobilität MobA



Impressum

Mandant et rédaction
Service de la mobilité du canton de Fribourg (SMo)

Source des données
Office fédéral de la statistique: Microrecensement mobilité et transports 2015

Analyse des données
Planidea SA, Canobbio TI

Mise en page
Service d'achat du matériel et des imprimés du canton du Fribourg (SAMI)

Traduction française
Chancellerie d'Etat du canton de Fribourg

Table des matières

Liste des graphiques	5
L'essentiel en bref	7
1 Introduction	9
2 L'évolution des transports	12
2.1 Indicateurs de mobilité	12
2.2 Répartition modale	13
2.3 Potentiel d'évolution	15
3 Intensité des déplacements	17
3.1 Boucles et combinaisons des motifs de déplacement	17
3.2 Chiffres-clés de la mobilité	19
3.3 Intensité des déplacements au fil de la journée	24
3.4 Distances et durées des étapes	26
4 Moyens de transport	29
4.1 Transports individuels motorisés (TIM)	29
4.2 Transports publics (TP)	34
4.3 Mobilité douce (MD)	37
5 Motifs de déplacement	41
5.1 Vue d'ensemble des motifs de déplacement	41
5.2 Déplacements pour le travail	42
5.3 Déplacements pour la formation	44
5.4 Déplacements pour les achats	45
5.5 Déplacements pour les loisirs	46
6 Abonnements et véhicules	47
6.1 Possession d'abonnements des transports publics (TP)	47
6.2 Possession du permis de conduire	48
6.3 Possession de véhicules	49
6.4 Disponibilité de places de stationnement	51
7 Disparités territoriales de la mobilité	52
7.1 L'espace urbain et l'espace rural	52
7.1.1 Indicateurs de mobilité selon le type de territoire du lieu de domicile	52
7.1.2 Choix du moyen de transport selon le type de territoire du lieu de domicile	54
7.2 Comparaison d'agglomérations	55
7.2.1 Comportement en matière de transports dans les agglomérations politiques du canton	55
7.2.2 Comportement en matière de transports par rapport à des agglomérations comparables	57
7.2.3 Comportement en matière de transports en comparaison nationale	60

8 Méthodologie	62
8.1 L'enquête du microrecensement mobilité et transports	62
8.2 Changements depuis le microrecensement 2010	62
8.3 Caractéristiques statistiques	63
<hr/>	
Glossaire	64
Champs d'application du microrecensement mobilité et transports	68
<hr/>	

Liste des graphiques

2	L'évolution des transports	12
	Modification des indicateurs de mobilité 1994-2015, canton de Fribourg	12
	Modification des indicateurs de mobilité 1994-2015, Suisse	12
	La répartition modale dans le canton de Fribourg	15
	La répartition modale en Suisse	15
<hr/>		
3	Intensité des déplacements	17
	Motifs de déplacement par boucle	17
	Combinaison des motifs de déplacement	18
	Indicateurs de mobilité: agglomération de Fribourg	21
	Indicateurs de mobilité: agglomération de Bulle	22
	Indicateurs de mobilité: canton de Fribourg	23
	Indicateurs de mobilité: Suisse	24
	Pointes de trafic selon les jours de la semaine:	
	Agglomération de Fribourg	25
	Agglomération de Bulle	25
	Canton de Fribourg	25
	Suisse	25
	Fréquences cumulées des distances des étapes selon le moyen de transport:	
	Agglomération de Fribourg	26
	Agglomération de Bulle	26
	Canton Fribourg	26
	Suisse	26
	Fréquences cumulées des durées des étapes selon le moyen de transport:	
	Agglomération de Fribourg	27
	Agglomération de Bulle	27
	Canton Fribourg	27
	Suisse	27
	Distance et durée moyennes des déplacements en fonction du motif de déplacement	28
<hr/>		
4	Moyens de transport	29
	Part des TIM dans les distances journalières et les temps de trajet	29
	Taux d'occupation moyen des voitures	31
	Déplacements en voiture impliquant des taxes de stationnement	32
	Utilisation du réseau selon les catégories de routes	33
	Réseau routier du canton de Fribourg	33
	Part des TP dans les distances journalières et les temps de trajet	34
	Part des TP dans les étapes	36
	Part de la mobilité à pied et à vélo dans les distances journalières	37
	Utilisation du vélo ou du vélo électrique selon le motif de déplacement	39
	Répartition des distances des étapes à pied de et vers un arrêt des TP	40

5 Motifs de déplacement	41
Distance journalière moyenne par personne selon le motif de déplacement et les jours de la semaine	41
Distance journalière parcourue en fonction du motif de déplacement	42
Motif de déplacement «pour le travail» dans toutes les unités territoriales	43
Motif de déplacement «pour la formation» dans toutes les unités territoriales	44
Motif de déplacement «pour les achats» dans toutes les unités territoriales	45
Motif de déplacement «pour les loisirs» dans toutes les unités territoriales	46
<hr/>	
6 Abonnements et véhicules	47
Possession d'abonnements des transports publics	47
Possession du permis de conduire en fonction de l'âge et du genre	48
Possession de véhicules par les ménages	49
Part des ménages qui possèdent au moins un vélo ou un vélo électrique	50
Disponibilité de places de stationnement sur le lieu de travail	51
<hr/>	
7 Disparités territoriales de la mobilité	52
Indicateurs de déplacements selon le type de territoire du lieu de domicile: canton de Fribourg/Suisse	52
Choix du moyen de transport selon le type de territoire du lieu de domicile: canton de Fribourg/Suisse	54
Comportement en matière de transports dans les agglomérations politiques du canton	55
Choix du moyen de transport dans l'AGGLO Fribourg et MOBUL	56
Indicateurs de mobilité de quelques cantons choisis	57
Comparaison avec le choix du moyen de transport dans quelques cantons choisis	58
Indicateurs de mobilité de quelques agglomérations choisies	58
Comparaison avec le choix du moyen de transport dans quelques agglomérations choisies	59
Choix du moyen de transport dans les grandes agglomérations suisses - comparaison	60
Comparaison entre les agglomérations de Fribourg et de Bulle	61

L'essentiel en bref

La distance journalière augmente et passe à 45,6 km (chapitre 2)

En 2015, la distance journalière parcourue dans le canton de Fribourg a augmenté pour atteindre 45,6 km (2010: 39,4 km). Par comparaison, la population suisse parcourt en moyenne tous les jours 36,8 km (2010: 36,7 km). La population du canton est plus mobile au quotidien, surtout pour le travail et la formation. On constate de plus longs déplacements pour se rendre au lieu travail situé dans les cantons voisins.

Toujours de nombreux déplacements de loisirs (chapitre 3)

En Suisse, la majeure partie des boucles¹, soit 36%, restent motivées uniquement par les loisirs. Ce pourcentage s'élève à 35% à la fois dans l'ensemble du canton et dans l'agglomération de Bulle et à 33% dans l'agglomération de Fribourg. La population suisse et celle du canton se déplacent, respectivement dans 23% et 21% des cas, pour deux motifs ou plus en enchaînant les trajets. Dans la population du canton, ces valeurs sont du même ordre qu'en 2010. Les motifs les plus fréquemment combinés dans le canton de Fribourg sont les achats et les loisirs (18% de toutes les boucles combinées).

La voiture reste le moyen de transport privilégié pour parcourir les distances journalières (chapitre 4)

En moyenne, la population du canton utilise la voiture pour 74,2% des distances journalières qu'elle parcourt (2010: 71,3%), soit 51,5% du temps de déplacement (2010: 46%). Les transports individuels motorisés (TIM) sont donc dans l'ensemble en augmentation. Les chiffres du canton et des deux agglomérations montrent, contrairement à ceux de la Suisse, que les femmes parcourent en moyenne plus de kilomètres en voiture que les hommes.

Répartition similaire à 2010 des motifs de déplacement (chapitre 5)

Le principal motif de déplacement reste les loisirs, qui représentent bien 40% des trajets en 2015. Dans le canton, il est suivi des déplacements pour le travail (24%), comme pour les loisirs, le plus souvent en TIM. Les déplacements pour la formation s'effectuent souvent à pied et représentent au niveau cantonal 6% de la distance journalière moyenne parcourue. Les déplacements pour les achats se font tant à pied qu'en voiture et génèrent 14% du trafic dans le canton de Fribourg.

Utilisation des transports individuels motorisés (TIM) et des transports publics (TP) (chapitre 6)

La part élevée de titulaires d'un abonnement aux transports publics (TP) dans l'agglomération de Fribourg résulte essentiellement de l'augmentation des abonnements communautaires régionaux. On constate en outre qu'un nombre croissant de personnes ont un abonnement général. En ce qui concerne la possession du permis de conduire, le microrecensement 2015 montre que le nombre de jeunes adultes qui conduisent des voitures est reparti à la hausse. Par comparaison avec l'ensemble de la Suisse, le canton de Fribourg et ses deux agglomérations comptent plus de femmes qui utilisent les TIM. De façon générale, la population des agglomérations possède plus rarement un vélo que le reste du canton.

¹ Le glossaire définit le lien entre étapes, trajets et boucles.

Distances courtes souvent parcourues à pied dans les agglomérations (chapitre 7)

Dans les agglomérations, la très grande proximité de nombreuses destinations permet de renoncer plus souvent aux trajets en voiture. La population se déplace en général plus à pied et utilise l'offre de TP. Les agglomérations politiques AGGLO Fribourg et MOBUL présentent cependant des différences: alors que MOBUL enregistre des résultats proches de la moyenne cantonale, le comportement en matière de transports dans l'AGGLO Fribourg reflète plutôt les valeurs relevées dans le reste de la Suisse.

1 Introduction

Les analyses relatives au microrecensement mobilité et transports constituent une base importante pour les décisions en matière de transports, de développement territorial, d'énergie et d'environnement. Cette base de données permet de tirer tous les cinq ans des conclusions sur le comportement de la population suisse en matière de mobilité dans différentes entités territoriales.

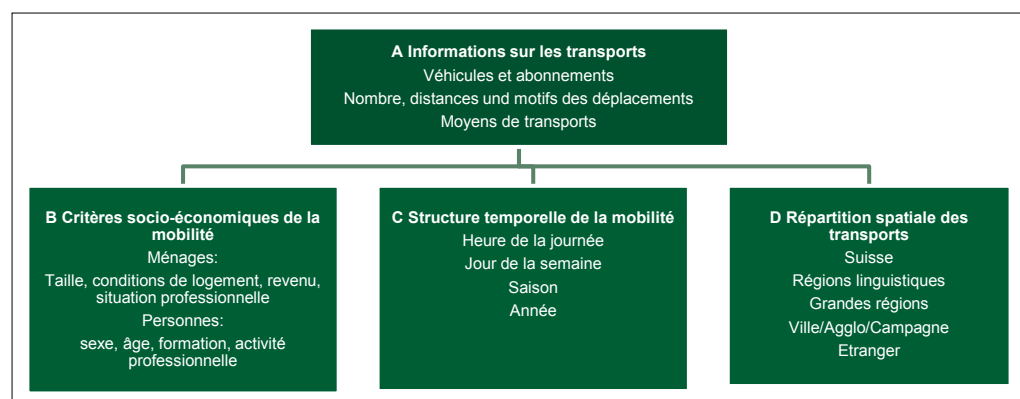
Structure du rapport

Le présent rapport se base sur le «microrecensement mobilité et transports 2015 (MRMT 2015)» effectué à l'échelle nationale sur mandat de l'Office fédéral de la statistique (OFS) et de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) (OFS/ARE, 2017, Comportement de la population en matière de transports, Résultats du microrecensement mobilité et transports 2015). Les analyses complémentaires confiées par le Service de la mobilité (SMo) au bureau d'études Planidea SA permettent de tirer des conclusions approfondies sur le comportement de la population fribourgeoise en matière de transports.

Le présent rapport présente des analyses effectuées aux niveaux du canton et des agglomérations de Bulle et de Fribourg.

Outre des informations de base relatives à la disponibilité des véhicules et à la possession d'abonnements des transports publics (TP) ainsi qu'aux trajets parcourus tous les jours, il indique la structure temporelle et la répartition spatiale du trafic. Les caractéristiques socio-économiques des personnes et des ménages recensés mettent en évidence les différences de comportement selon les groupes.

Contenus du microrecensement mobilité et transports



Le présent rapport cantonal est structuré de la même façon que la publication de 2010. L'ordre des chapitres a été légèrement modifié. L'introduction (chapitre 1) présente le sujet analysé et résume les conclusions les plus importantes (L'essentiel en bref). Le chapitre 2 donne un aperçu de l'évolution du comportement de la population en matière de transports depuis 1994 et comporte des contenus fondamentaux avec les résultats relatifs à la répartition modale. Le chapitre 3 traite de l'intensité des déplacements au fil de la journée tandis que le chapitre 4 examine de plus près les moyens de transports que sont les transports individuels motorisés (TIM), les transports publics (TP) et la mobilité douce (MD). Le chapitre 5 est consacré à une analyse approfondie des motifs de déplacement alors que le chapitre 6 étudie la disponibilité et l'utilisation de véhicules et d'abonnements de TP. Le chapitre 7 compare

les deux agglomérations cantonales entre elles et avec des agglomérations d'autres cantons. Le dernier chapitre informe sur la collecte des données par l'OFS. Il détaille les particularités de l'échantillon retenu pour le canton de Fribourg et les agglomérations et présente les nouveautés du MRMT 2015 par rapport aux précédentes enquêtes.

Précisions

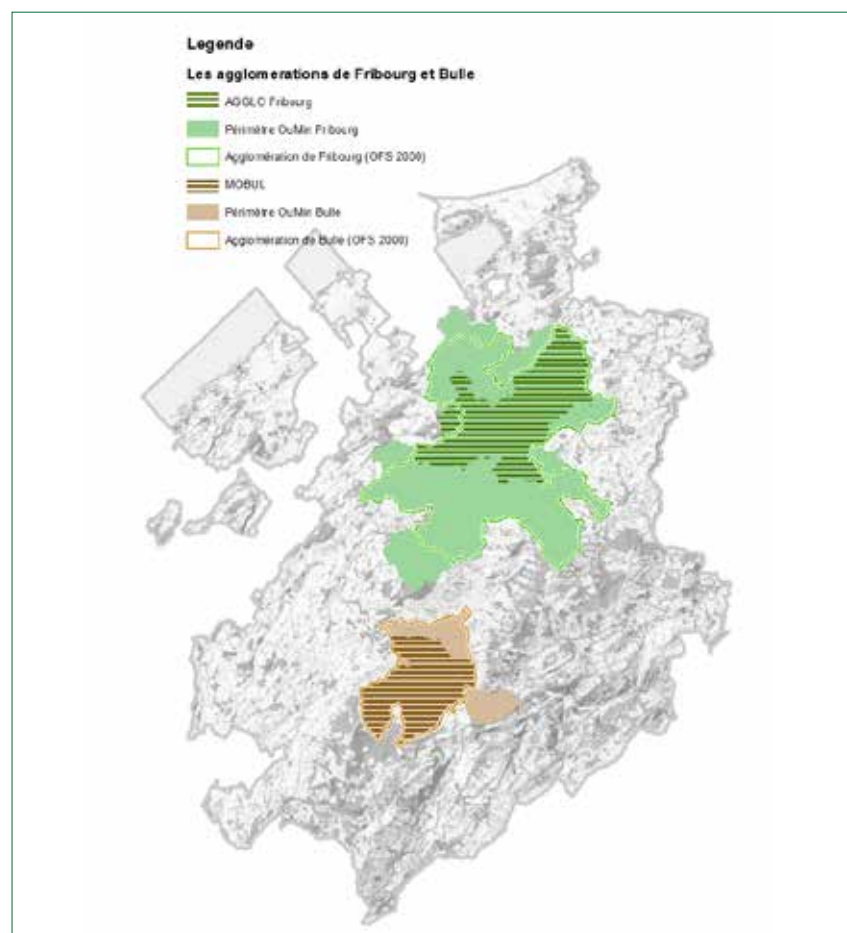
- › Même si le MRMT est l'une des plus grandes enquêtes sur un thème spécifique en Suisse, les résultats doivent être interprétés avec une prudence particulière pour les groupes de population de très petite taille. Cette remarque vaut dans le cadre de la présente publication notamment pour l'agglomération de Bulle. Si la significativité statistique des données est recherchée, l'intervalle de confiance de l'ensemble des données présentées peut être obtenu auprès du SMO.
- › Les résultats sont basés sur le principe de domicile. Sont analysées toutes les distances parcourues par la population d'une unité territoriale donnée (par ex. une agglomération), que ces déplacements soient effectués à l'intérieur de cette dernière ou non. Les déplacements effectués sur le territoire donné par des personnes domiciliées hors de celui-ci ne sont pas considérés.
- › Pour permettre la comparaison avec les précédentes enquêtes, les indications de distances du TIM et des TP obtenues dans les microrecensements des années 1994, 2000 et 2005 ont été recalculées. Une telle mise à jour permet de garantir que les résultats obtenus à partir des nouvelles distances calculées avec le programme sont comparables avec ceux des anciennes enquêtes, basées sur des estimations. Dans la représentation des données relatives aux distances depuis 1994, ce sont donc des séries chronologiques corrigées qui apparaissent.
- › Le rapport s'articule autour de tableaux d'évaluation en suivant la structure des analyses de l'OFS. Ces tableaux peuvent porter sur les ménages et le nombre de personnes qui les constituent, les voitures, les personnes cibles, les trajets ou les étapes. Le SMO peut fournir des indications statistiques spécifiques.
- › Tous les chiffres du rapport sont en principe arrondis sans tenir compte du total. C'est pourquoi leur somme peut parfois différer de ce total.
- › Toutes les données des personnes interrogées sont traitées de façon confidentielle et ont été anonymisées une fois l'enquête terminée. Les noms, notamment, ont été effacés. Les données collectées n'ont été utilisées qu'à des fins de statistique et de recherche.
- › Le chapitre 8 explique les changements méthodologiques intervenus depuis la publication de 2010. Toutes les données se réfèrent en principe à des trajets et à des distances parcourus en Suisse.
- › La dernière enquête de l'OFS sur la mobilité des pendulaires¹ montre que, entre 2010 et 2016, 25,5% des actifs du canton de Fribourg font la navette hors du canton pour travailler ailleurs. 89,8% d'entre eux ont leur lieu de travail dans les cantons de Berne ou de Vaud.
- › Un glossaire des abréviations et des termes techniques est disponible en fin rapport.

¹ Relevé structurel 2016 – Office fédéral de la statistique, Neuchâtel / Service de la statistique SStat

Agglomérations de Fribourg et de Bulle

Cette page montre les différentes unités territoriales sur lesquelles portent les enquêtes du présent rapport. Le canton de Fribourg, situé à l'ouest de la Suisse, sur la frontière linguistique entre l'allemand et le français, est représenté en gris. Il comprend, au nord, l'agglomération politique de Fribourg et, au sud, celle de Bulle, qui sont entourées par le périmètre de l'«ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (OUMin)» représenté en couleur. Cette surface a été établie par l'ordonnance de 2007, qui a défini des périmètres urbains pour l'attribution de moyens issus de l'impôt sur les huiles minérales. Ceux-ci ont été utilisés pour le présent rapport afin de mieux comparer le microrecensement 2015 avec celui de 2010. Ce dernier reprenait la définition des agglomérations donnée en 2000 par l'OFS. Les différences constatées entre les périmètres définis en 2000 par l'OFS et ceux définis par l'OUMin sont principalement dues aux fusions entre communes. Les données relatives aux agglomérations de Fribourg et de Bulle sont celles des périmètres OUMin correspondants, sauf en ce qui concerne le chapitre 7, qui traite des agglomérations politiques AGGLO Fribourg et MOBUL.

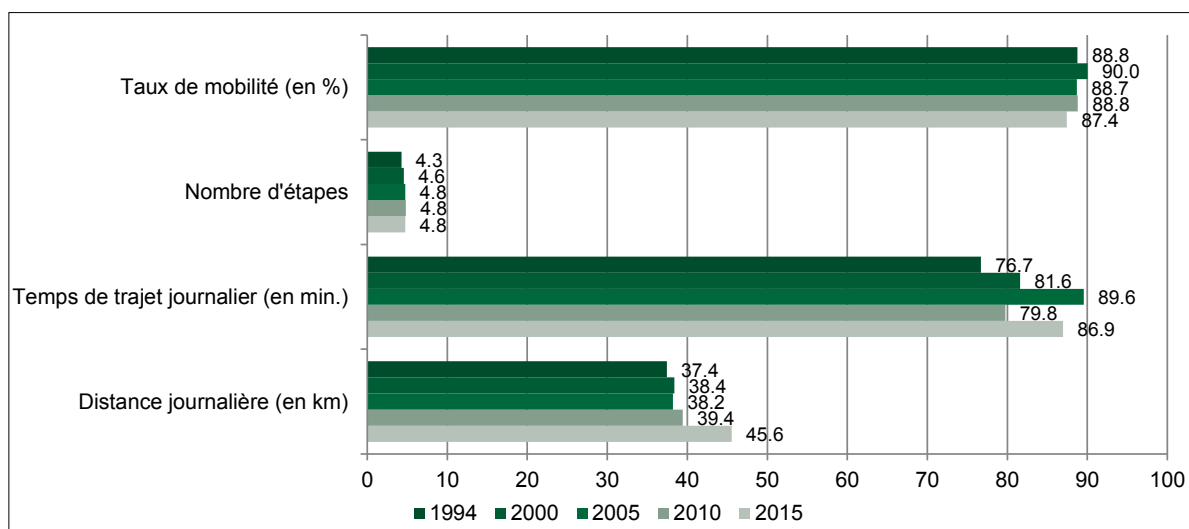
Cantons et agglomérations: unités territoriales des résultats sur le comportement en matière de transports



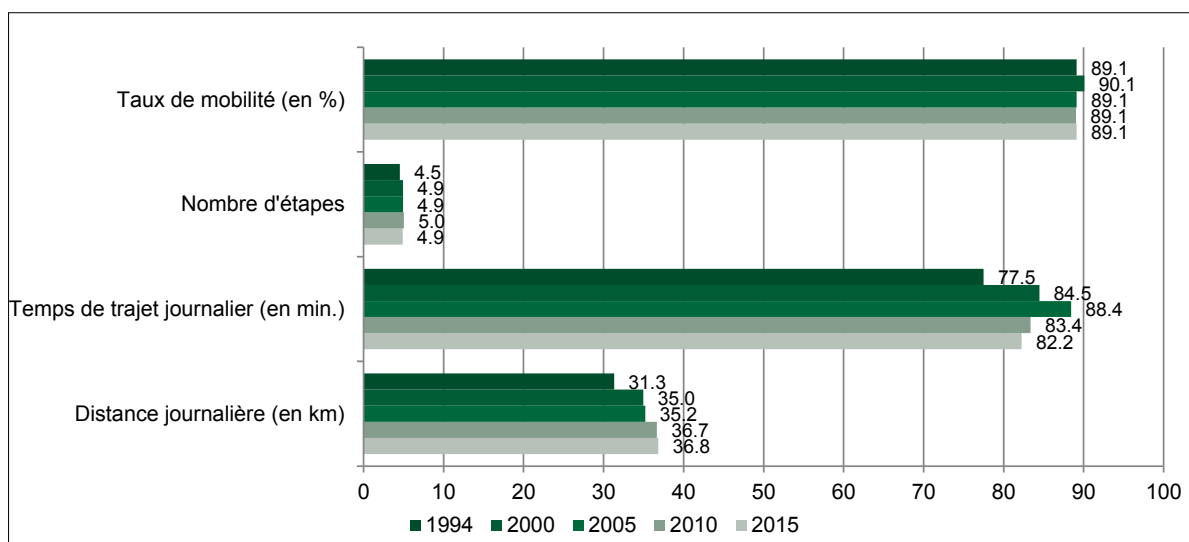
2 L'évolution des transports

2.1 Indicateurs de mobilité

Modification des indicateurs de mobilité 1994-2015, canton de Fribourg



Modification des indicateurs de mobilité 1994-2015, Suisse



Le taux de mobilité désigne le pourcentage de personnes interrogées d'une unité territoriale qui se sont déplacées le jour de référence. Dans le canton de Fribourg, il se situe en 2015 à un niveau inférieur à ceux des années de référence. Il indique qu'en moyenne au moins 87% de la population se déplace tous les jours. Pour la Suisse, il est stable depuis le début des enquêtes. Le nombre d'étapes ne varie guère non plus. La population du canton de Fribourg et celle de la Suisse en parcourent en moyenne cinq par jour. Il a été inférieur seulement lors de l'année de référence 1994.

On constate que la distance journalière parcourue en 2015 s'est accrue dans le canton de Fribourg. Le précédent microrecensement mobilité et transports montrait que chaque personne se déplaçait en moyenne 39,4 km par jour. Ce chiffre, déjà plus élevé que lors des précédentes enquêtes, a augmenté pour atteindre 45,6 km. Par comparaison, la population suisse parcourt en moyenne 36,8 km par jour (2010: 36,7 km). Le microrecensement ne permet pas d'identifier avec certitude les causes de cette hausse dans la population du canton de Fribourg, mais il propose quelques pistes pour l'expliquer. L'augmentation de la distance journalière parcourue en TP concerne particulièrement le travail et la formation. Cette augmentation s'explique notamment par l'important développement du RER Fribourg | Freiburg qui a favorisé le pendularisme en train. Cette augmentation s'explique aussi par celle du nombre de personnes habitant le canton mais travaillant dans les cantons voisins. Le relevé structurel 2016 de l'OFS confirme en particulier que les emplois situés sur l'Arc lémanique et la région de Berne attirent beaucoup la population du canton de Fribourg

Les chapitres suivants montrent comment la hausse de l'intensité des déplacements se répartit entre les deux agglomérations étudiées (Fribourg et Bulle), dans la journée et entre les différents moyens de transports. Pour résumer, les déplacements pour les loisirs enregistrent une nouvelle hausse. La croissance de la distance journalière est principalement due aux trajets en voiture, quels qu'en soient les motifs.

Le chapitre 3.2 montre que le temps de trajet journalier a moins augmenté que la distance journalière. Ceci indique que des obstacles tels que les embouteillages ne compromettent pas trop les trajets journaliers de la population du canton et que le réseau ferroviaire amène relativement vite les voyageurs à destination. Alors que la population du canton de Fribourg passe en moyenne 87 minutes en déplacement, soit une durée à nouveau équivalente à celle constatée en 2005 (89,6 minutes), celle de la Suisse consacre, comme en 2010, moins de temps aux trajets, qui durent en moyenne 82 minutes.

2.2 Répartition modale

Les TIM ne sont pas les seuls à contribuer à la croissance de la distance journalière parcourue par personne. Avec 6.8 km, la distance en train augmente mais les TIM augmentent néanmoins de manière encore plus forte. Les trajets en voiture comptent aussi beaucoup dans le temps de déplacement journalier, avec 44,8 minutes par personne, contre une valeur nettement inférieure au niveau national de 33,9 minutes. Le temps que la population fribourgeoise passe quotidiennement dans les bus a baissé un peu plus qu'en moyenne suisse pour s'élever désormais à 3,3 minutes (trains: 5,6 minutes).

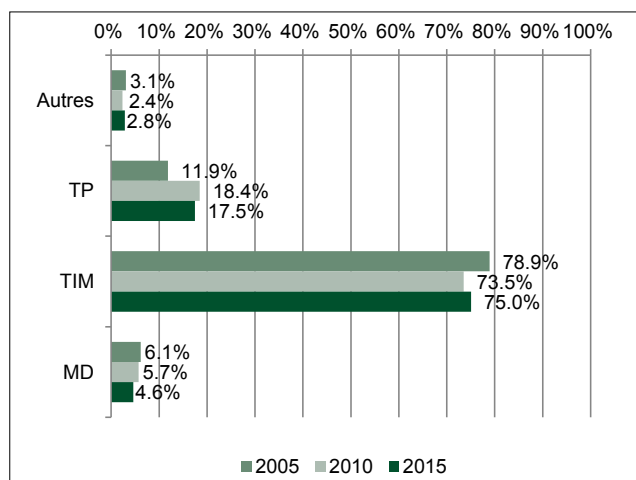
Concernant la vitesse moyenne, on constate que la population arrive en général plus vite à destination lorsqu'elle se déplace en voiture qu'au cours de ces dernières années et qu'en train, la vitesse moyenne n'a pas significativement changé: Il faut presque toujours autant de temps qu'en 2005 pour parcourir un nombre donné de kilomètres.

Choix du moyen de transport 2005-2015²

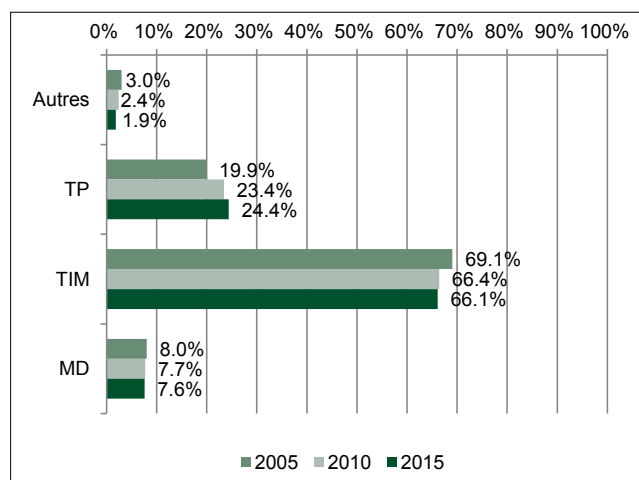
	Canton FR			Suisse		
	2005	2010	2015	2005	2010	2015
Distance journalière (en km)						
À pied	1.9	1.7	1.8	2.1	2.0	1.9
Vélo	0.4	0.5	0.3	0.8	0.8	0.8
Cyclomoteur	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0
motocycle	0.5	0.8	0.4	0.6	0.5	0.5
Voiture	29.6	28.1	33.8	23.7	23.8	23.8
Train	3.6	5.7	6.8	5.6	7.1	7.5
Car postal	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1
Bus/tram	0.9	1.5	1.1	1.3	1.4	1.4
Autre	1.2	0.9	1.3	1.1	0.9	0.7
Total	38.2	39.4	45.6	35.2	36.7	36.8
Temps de trajet journalier (en min.)						
À pied	35.0	27.8	27.4	35.1	31.4	29.8
Vélo	2.6	2.4	1.9	4.2	3.8	4.0
Cyclomoteur	0.2	0.1	0.1	0.2	0.2	0.1
motocycle	0.9	1.3	0.7	1.1	0.9	1.0
Voiture	40.1	36.7	44.8	34.6	33.2	33.9
Train	3.3	5.0	5.6	5.2	6.4	6.7
Car postal	0.1	0.1	0.1	0.3	0.3	0.3
Bus/tram	2.7	4.0	3.3	4.3	4.8	4.6
Autre	4.6	2.3	3.1	3.4	2.4	1.8
Total	89.6	79.8	86.9	88.4	83.4	82.2
Vitesse moyenne (en km/h)						
À pied	4.4	4.8	4.6	4.4	4.9	4.7
Vélo	11.7	12.4	11.7	11.9	13.4	13.3
Cyclomoteur	11.2	24.0	23.3	16.2	20.4	20.3
motocycle	28.1	36.7	28.4	27.5	30.9	28.5
Voiture	39.5	41.1	39.9	36.2	38.6	37.1
Train	36.9	63.8	64.8	60.9	61.4	62.2
Car postal	31.0	21.0	32.0	26.8	26.7	26.0
Bus/tram	19.0	18.6	19.7	18.0	18.1	18.1
Autre	22.7	18.4	19.5	20.3	19.5	19.0

² Le car postal ne représente qu'une faible part du transport public dans le canton de Fribourg, car les liaisons de bus régionales sont en majeure partie assurées par les Transports publics fribourgeois (TPF). Les lignes régionales figurent dans la catégorie Bus/tram du présent tableau.

Répartition modale dans le canton de Fribourg



Répartition modale en Suisse



Le graphique qui représente les parts des moyens de transport dans la distance journalière montre l'importance des TIM dans le trafic global du canton. L'augmentation marquée de la part des TP entre 2005 et 2010 se confirme en 2015 avec une stabilisation à environ 18%. Cette valeur reste néanmoins nettement inférieure à la valeur nationale (24%). En Suisse, la part de la mobilité douce est légèrement supérieure à celle du canton. Elle tend à perdre du terrain depuis 2005, tant dans le canton de Fribourg qu'au niveau national.

2.3 Potentiel d'évolution

Le précédent chapitre, qui portait sur le choix des moyens de transport, a clairement montré le rôle important des TIM dans le trafic cantonal. Même si la majorité des ménages du canton possède toujours au moins une voiture, le nombre de ceux sans voiture a augmenté quelque peu (11,6%). En 1994, ils étaient encore 17,4% à ne pas posséder de voiture dans le canton de Fribourg avant de diminuer jusqu'à 10,3% en 2005 pour finalement remonter à 11,6% en 2015. Au niveau national, cette proportion est de 21,8% (2015), un chiffre lui aussi en augmentation. Il n'y a jamais eu autant de ménages qui possèdent trois voitures et plus, tant au niveau cantonal (8,5%) que national (6,1%).

Possession de véhicules par ménage 1994-2015 (en %)

Nombre de véhicules dans le ménage	Canton FR					Suisse				
	1994	2000	2005	2010	2015	1994	2000	2005	2010	2015
Voiture										
Aucune voiture	17.4	13.7	10.3	10.4	11.6	24.7	19.9	18.8	20.8	21.8
1 voiture	49.2	46.4	47.9	45.5	49.5	53.2	50.3	50.6	48.7	48.8
2 voitures	29.1	32.9	34.9	36.4	30.4	18.5	24.4	25.1	24.8	23.3
3 voitures et plus	4.3	7.0	6.9	7.7	8.5	3.6	5.4	5.4	5.7	6.1
Vélo										
Aucun vélo	36.8	34.4	30.8	32.4	39.1	31.3	27.8	29.4	31.4	34.6
1 vélo	25.6	15.3	19.4	19.1	21.1	23.9	20.5	20.7	20.5	22.3
2 vélos	16.2	17.6	21.9	23.1	18.1	20.6	22.3	21.9	22.6	20.3
3 vélos et plus	21.4	32.7	28.0	25.4	21.7	24.1	29.4	28.0	25.5	22.8

Dans le canton de Fribourg, les TP ont pour rôle de proposer d'autres solutions notamment pour les trajets pour le travail et la formation. Grâce à l'extension du RER Fribourg | Freiburg, les distances parcourues en TP ont déjà augmenté. La part élevée des TP dans l'agglomération de Fribourg indique que le réseau de bus, dense, est apprécié.

Le chapitre 3.4. montre que la voiture est utilisée pour parcourir un grand nombre de petites distances, souvent inférieures à 3 km, qui pourraient aussi être couvertes à vélo. Dans le canton de Fribourg, le vélo présente ainsi un grand potentiel pour contribuer à réduire la pollution de l'environnement, à désengorger le trafic des TIM sur le réseau routier et à améliorer la santé des utilisateurs des transports. Vu l'échantillon trop petit, le rôle du vélo électrique n'apparaît pas encore très clairement dans la présente enquête. Les futures enquêtes montreront dans quelle mesure il représente une possibilité intéressante de substitution aux TIM. Dans les agglomérations avec des itinéraires et des infrastructures adaptés, le transport à pied pourra revêtir à l'avenir un rôle important. A l'instar des déplacements liés à la formation, la mobilité piétonne pourrait être toujours plus utilisée pour se rendre au travail.

3 Intensité des déplacements

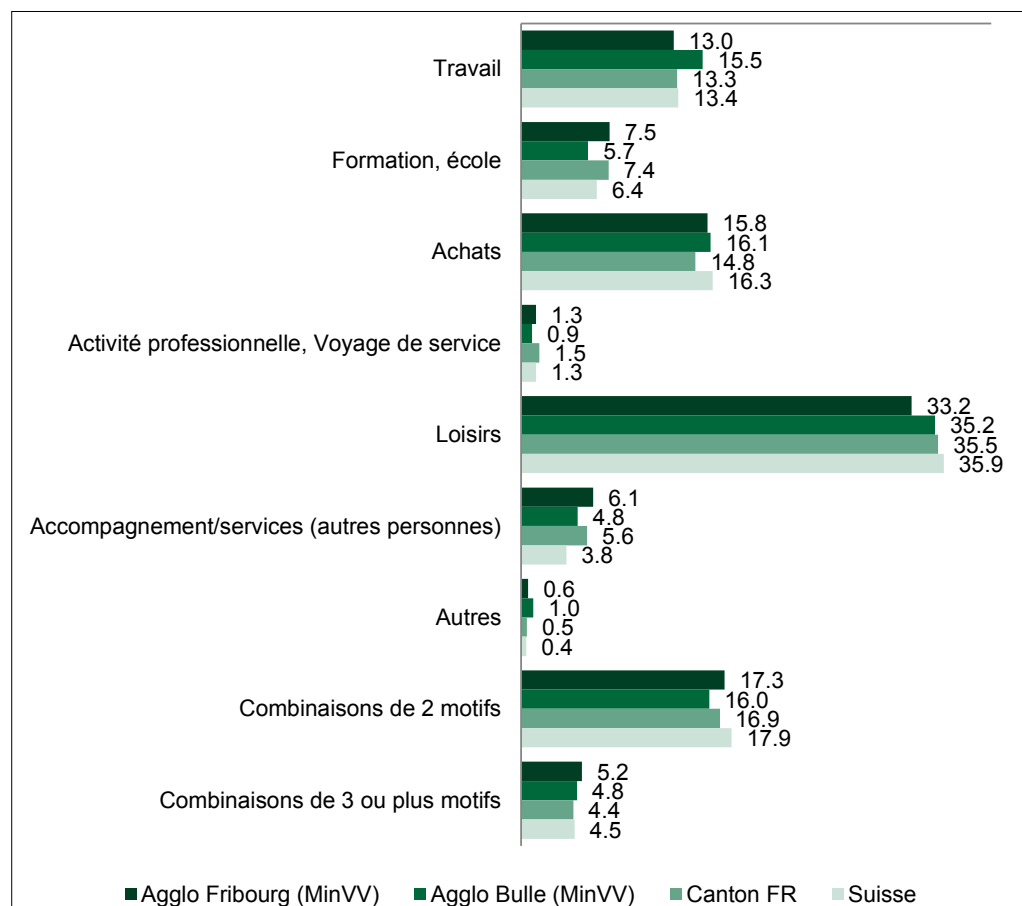
Le présent chapitre traite de l'intensité des déplacements de la population fribourgeoise et des distances qu'elle parcourt tous les jours. Les analyses sont réalisées selon le principe du domicile. Elles témoignent donc du trafic généré par la population du canton ou par celle d'une unité territoriale. Les données présentées ici ne tiennent donc pas compte du trafic généré dans le canton de Fribourg par des personnes domiciliées hors de celui-ci.

- Les déplacements pour les loisirs constituent toujours le principal motif des boucles.
- La part des boucles pour les achats et pour le travail reste en deuxième position à un niveau similaire à 2010.
- Dans le canton, 21% des boucles sont effectuées pour deux motifs ou plus.
- La distance journalière de 45,6 km est supérieure à la moyenne suisse (36,8 km).
- Le temps de trajet moyen augmente proportionnellement à la distance journalière moyenne.

3.1 Boucles et combinaisons de motifs de déplacement

On entend par boucle une suite de déplacements qui commence au domicile et qui se termine au domicile. Une même boucle peut comprendre un enchaînement de déplacements hors de chez soi; dans le cas le plus simple, elle se compose de l'aller vers le lieu de destination et du retour à la maison.

Motifs de déplacement par boucle (en %)



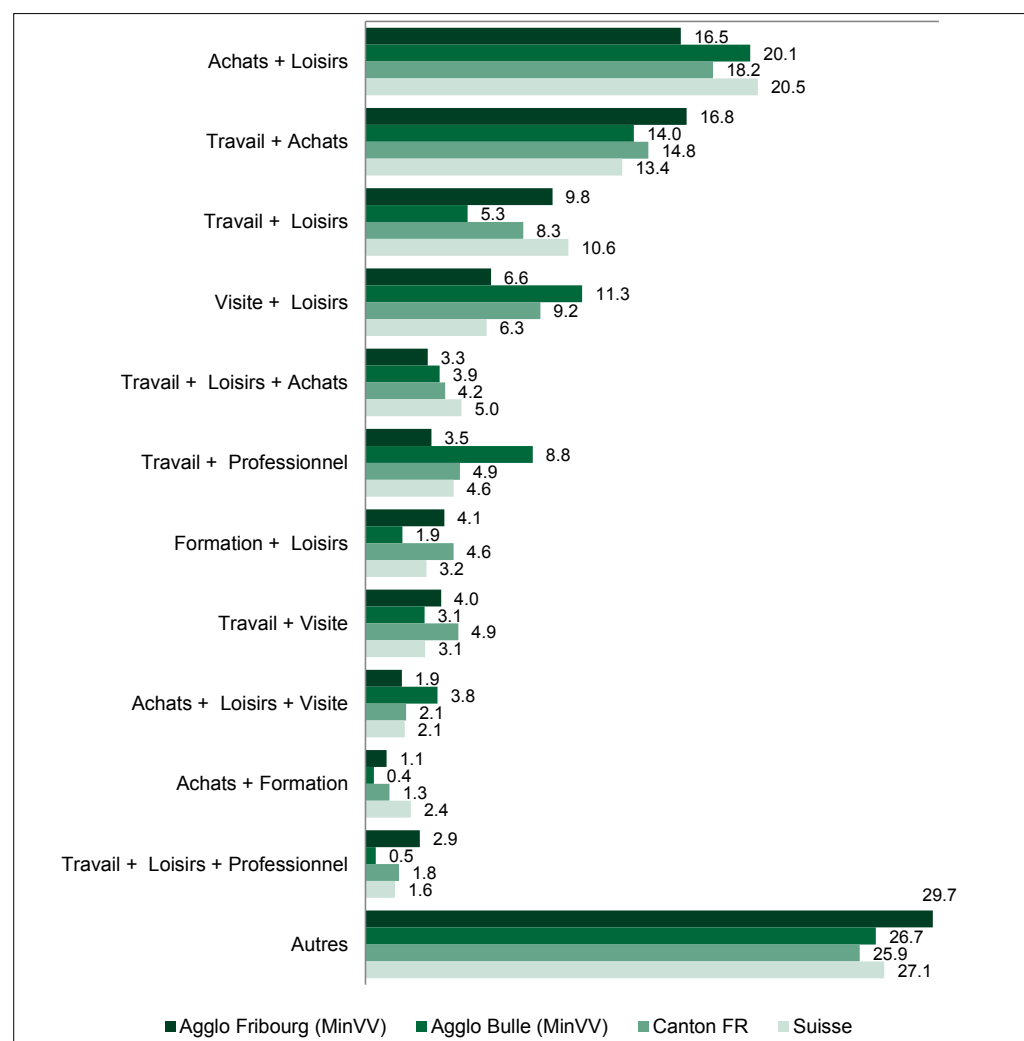
En Suisse, la plus grande partie des boucles, soit 36%, restent motivées uniquement par les loisirs. Les pourcentages se situent à un niveau similaire dans l'ensemble du canton de Fribourg (35%) et dans l'agglomération de Bulle (35%). Celui de l'agglomération de Fribourg est un peu plus faible (33%).

Les boucles effectuées pour les «achats» viennent en deuxième position, tant au niveau national (16%) que cantonal (15%). Les agglomérations enregistrent une légère augmentation des boucles pour les achats par rapport à 2010, de sorte que toutes les entités territoriales sont actuellement au même niveau.

Comme lors de l'année de référence 2010, les boucles motivées exclusivement par le travail occupent la troisième position et leur niveau est le même sur tous les territoires étudiés. On constate qu'elles ont augmenté dans l'agglomération de Bulle, passant de 13% à 15%.

Les boucles motivées par la formation ont tendance depuis 2010 à se rapprocher de la moyenne suisse (7%). Leur pourcentage a particulièrement chuté dans l'agglomération de Bulle, où il est passé de 11% à 6%.

Combinaison des motifs de déplacement (en %)³



³ La catégorie «Autres» comprend toutes les autres possibilités non représentées de combiner les motifs de déplacement mentionnés.

La population suisse et celle du canton se déplacent, respectivement dans 22,4% et 21,3% des cas, pour deux motifs ou plus en enchaînant les trajets. Ces chiffres se situent à un niveau comparable à celui de 2010. Les boucles à plusieurs motifs effectuées en Suisse sont le plus souvent motivées par les achats et les loisirs (20,5% de toutes les boucles combinées). Cette combinaison est aussi la plus fréquente en ce qui concerne la population du canton (agglomération de Bulle: 20%, en net recul par rapport à 2010, canton: 18%, agglomération de Fribourg: 16,5%). Les combinaisons de motifs de déplacement «travail + achats» et «travail + loisirs» occupent dans le canton de Fribourg les mêmes rangs qu'au niveau national. Les autres combinaisons gagnent clairement en importance. Dans l'agglomération de Fribourg et dans toute la Suisse, elles sont passées, respectivement de 22% (2010) à presque 30% et de 19% à plus de 27% des combinaisons.

3.2 Chiffres-clés de la mobilité

Alors que la distance journalière moyenne parcourue par personne en Suisse reste à un niveau similaire à celui de 2010, les distances parcourues dans le canton de Fribourg au cours des dernières années ont fortement augmenté. Elles ont atteint 45,6 km (du lundi au dimanche), un chiffre supérieur à la moyenne nationale de 36,8 km. Même dans les agglomérations, les distances s'accroissent, principalement du lundi au vendredi, atteignant 40,6 km à Fribourg et 47,7 km à Bulle.

Entre l'enquête de 2010 et celle de 2015, le temps de trajet moyen (+8,9%) n'a pas augmenté dans la même proportion que la distance journalière moyenne (+15,7%) dans le canton de Fribourg, alors qu'il est resté stable en Suisse. Quel que soit le moyen de transport utilisé, les trajets sont en conséquence de plus en plus rapides dans le canton, puisqu'ils se déroulent à une vitesse moyenne qui est passée de 29,6 km/h à 31,5 km/h.

Le présent chapitre structure les chiffres-clés de la mobilité selon les thèmes suivants:

Age: en 2015, dans l'agglomération de Bulle, ce sont les 18-24 ans qui, avec 72,2 km, parcourent les plus grandes distances journalières. En revanche dans celle de Fribourg et dans l'ensemble du canton, c'est le cas, respectivement, des 45-64 ans, avec 48,5 km, et des 25-44 ans, avec 56,9 km.

Genre: dans toutes les entités territoriales, les hommes parcourent de plus grandes distances journalières que les femmes. Les distances couvertes par ces dernières sont cependant nettement plus importantes dans les agglomérations qu'en 2010, alors qu'elles restent stables en moyenne dans le canton et en Suisse. C'est dans l'ensemble du canton que la différence mesurée est la plus grande, alors qu'elle est plus faible au niveau national. Elle se situe entre les deux dans les agglomérations de Bulle et de Fribourg.

Disponibilité d'une voiture:	au niveau national, les chiffres relatifs à la disponibilité d'une voiture sont restés stables depuis 2010. En règle générale, les personnes qui ont en permanence une voiture à disposition effectuent des déplacements plus longs. Dans l'agglomération de Bulle, le groupe qui dispose d'une voiture sur demande parcourt des distances journalières bien plus grandes qu'avant. On constate que le groupe des personnes sans voiture est si petit dans le canton qu'il est désormais impossible d'interpréter les données correspondantes.
Situation professionnelle:	les indicateurs, là aussi, sont stables en moyenne suisse alors que les distances ont augmenté dans les mêmes proportions dans l'ensemble du canton et dans les agglomérations. Seuls ceux qui concernent les personnes non actives dans l'agglomération de Fribourg et en moyenne cantonale sont restés à leur niveau de 2010.
Structure du territoire:	en règle générale, plus les personnes habitent loin d'une commune-centre d'agglomération, plus elles parcourent des distances journalières importantes. La présente analyse intègre dorénavant les indicateurs relatifs aux communes rurales, ce qui aboutit, pour la population de l'ensemble du canton de Fribourg, à une fourchette comprise entre 41,2 km (agglomérations Fribourg et Bulle) et 51,4 km (communes rurales). Alors que la distance parcourue n'a que faiblement augmenté dans les autres communes d'agglomération, elle a enregistré une forte hausse par rapport à 2010, où elle était de 33 km, dans les centres d'agglomération.

Chiffres-clés: Agglomération de Fribourg (par personne et par jour)

Agglomération de Fribourg (OUMin)	Distance journalière moyenne (en km)		Temps de trajet moyen (en min.)		Nombre moyen		
	sans l'étranger	avec l'étranger	sans l'étranger	avec l'étranger	Boucles	Déplacements	Etapas
Total	40.2	56.9	83.4	87.8	1.7	3.5	5.1
Jours							
Lundi-vendredi	40.6	58.5	86.4	89.6	1.7	3.9	5.7
Samedi	38.9	47.9	74.0	81.9	1.6	3.0	4.1
Dimanche	39.2	57.7	77.8	84.9	1.4	2.2	3.0
Âge							
6-17 ans	23.7	35.8	70.5	80.0	1.9	3.6	5.8
18-24 ans	45.4	49.1	88.6	91.1	1.5	3.5	5.9
25-44 ans	46.0	68.1	84.6	88.9	1.7	3.8	5.4
45-64 ans	48.5	74.0	96.5	100.5	1.7	3.7	5.0
65-79 ans	27.2	30.1	66.0	70.2	1.7	2.8	3.8
80 ans et plus	10.2	10.2	53.8	53.8	1.2	2.0	2.7
Genre							
Hommes	47.4	70.7	89.9	96.2	1.7	3.5	5.2
Femmes	33.7	44.7	77.6	80.4	1.7	3.5	5.0
Disponibilité d'une voiture							
Toujours disponible	47.4	73.0	90.8	95.9	1.7	3.7	4.9
Disponible sur demande	43.4	51.3	85.1	88.7	1.5	3.7	5.7
Jamais disponible	36.5	36.5	81.6	82.4	1.6	3.1	5.0
Situation professionnelle							
Personnes actives occupées	48.3	66.0	91.7	95.4	1.7	3.9	5.4
Personnes non actives	24.0	43.7	65.9	69.2	1.7	2.7	3.7
Personnes en formation	39.8	49.7	84.6	92.5	1.7	3.6	6.0
Structure du territoire							
Communes-centres d'aggl. et villes isolées	38.6	59.8	87.1	91.3	1.7	3.6	5.7
Autres communes d'agglomération	41.0	55.6	81.6	86.0	1.7	3.4	4.8
Communes rurales	40.8	49.7	86.6	96.6	1.8	4.1	6.1

Chiffres-clés: Agglomération de Bulle (par personne et par jour)

Agglomération de Bulle (OUMin)	Distance journalière moyenne (en km)		Temps de trajet moyen (en min.)		Nombre moyen		
	sans l'étranger	avec l'étranger	sans l'étranger	avec l'étranger	Boucles	Déplacements	Etapas
Total	44.4	51.0	86.6	90.1	1.7	3.6	4.6
Jours							
Lundi-vendredi	47.7	49.7	87.9	92.0	1.8	3.9	5.0
Samedi	39.8	40.2	93.6	94.5	1.7	3.3	4.0
Dimanche	30.9	73.0	69.3	73.1	1.4	2.3	2.8
Âge							
6-17 ans	22.7	22.7	67.8	68.2	1.8	3.4	4.5
18-24 ans	72.2	127.9	116.5	121.7	1.6	3.9	5.2
25-44 ans	53.5	57.1	88.8	98.9	1.7	3.8	4.9
45-64 ans	44.0	44.0	94.3	94.3	1.8	3.9	4.7
65-79 ans	27.6	29.4	66.6	69.5	1.6	2.8	3.5
80 ans et plus	18.9	21.6	39.9	43.0	1.4	1.7	2.2
Genre							
Hommes	55.1	55.7	95.0	99.9	1.7	3.8	4.9
Femmes	35.7	47.2	79.7	82.1	1.7	3.4	4.3
Disponibilité d'une voiture							
Toujours disponible	49.0	59.5	86.8	90.4	1.7	3.8	4.7
Disponible sur demande	79.9	81.9	118.5	140.4	1.8	4.0	5.0
Jamais disponible	28.5	28.5	71.3	71.3	1.7	3.2	3.8
Situation professionnelle							
Personnes actives occupées	53.8	64.5	94.8	97.0	1.7	3.9	5.0
Personnes non actives	26.1	27.5	70.7	79.5	1.7	2.9	3.5
Personnes en formation	39.5	40.3	81.8	82.8	1.7	3.7	4.7
Structure du territoire							
Communes-centres d'aggl. et villes isolées	45.6	55.4	87.6	92.5	1.8	3.7	4.7
Autres communes d'agglomération	43.4	44.1	85.9	87.2	1.7	3.6	4.4
Communes rurales	37.0	37.0	79.0	79.0	1.4	2.9	4.3

Chiffres-clés: Canton de Fribourg (par personne et par jour)

Canton de Fribourg	Distance journalière moyenne (en km)		Temps de trajet moyen (en min.)		Nombre moyen		
	sans l'étranger	avec l'étranger	sans l'étranger	avec l'étranger	Boucles	Déplacements	Etapas
Total	45.6	55.0	86.9	90.4	1.7	3.5	4.8
Jours							
Lundi-vendredi	46.5	54.5	88.6	91.1	1.8	3.8	5.3
Samedi	49.1	52.9	90.6	94.4	1.7	3.2	4.1
Dimanche	38.0	59.1	76.2	83.5	1.4	2.2	2.8
Âge							
6-17 ans	28.4	35.4	73.9	77.9	1.9	3.6	5.6
18-24 ans	55.4	62.3	95.3	96.8	1.5	3.3	5.4
25-44 ans	56.9	68.8	94.4	98.7	1.7	3.9	5.2
45-64 ans	50.2	62.0	94.4	97.5	1.8	3.6	4.7
65-79 ans	26.0	30.1	68.2	72.4	1.7	2.4	3.2
80 ans et plus	9.3	9.5	45.2	45.5	1.3	1.9	2.3
Genre							
Hommes	56.8	70.5	97.2	102.7	1.7	3.6	4.9
Femmes	35.5	41.0	77.8	79.4	1.7	3.4	4.7
Disponibilité d'une voiture							
Toujours disponible	53.1	65.3	94.9	98.6	1.7	3.6	4.7
Disponible sur demande	48.1	52.1	86.3	90.6	1.7	3.6	5.5
Jamais disponible	47.8	59.7	87.9	97.8	1.6	3.0	4.3
Situation professionnelle							
Personnes actives occupées	56.0	66.4	95.9	99.1	1.7	3.9	5.1
Personnes non actives	25.3	35.0	66.1	70.0	1.7	2.4	3.2
Personnes en formation	40.9	46.9	87.6	91.3	1.8	3.7	5.8
Structure du territoire							
Communes-centres d'aggl. et villes isolées	41.2	58.2	87.2	91.8	1.7	3.7	5.3
Autres communes d'agglomération	41.2	53.8	80.0	84.6	1.7	3.4	4.6
Communes rurales	51.4	54.6	93.1	95.0	1.7	3.5	4.7

Chiffres-clés: Suisse (par personne et par jour)

Suisse	Distance journalière moyenne (en km)		Temps de trajet moyen (en min.)		Nombre moyen		
	sans l'étranger	avec l'étranger	sans l'étranger	avec l'étranger	Boucles	Déplacements	Etapas
Total	36.8	57.6	82.2	89.6	1.6	3.4	4.9
Jours							
Lundi-vendredi	36.8	54.9	81.9	87.6	1.7	3.7	5.4
Samedi	39.5	71.0	85.4	97.1	1.7	3.2	4.5
Dimanche	34.5	57.7	80.6	91.6	1.4	2.1	2.9
Âge							
6-17 ans	24.2	45.7	70.4	77.3	1.8	3.5	5.2
18-24 ans	48.0	70.8	92.8	99.9	1.5	3.5	6.3
25-44 ans	44.9	72.3	88.7	97.5	1.6	3.7	5.3
45-64 ans	39.7	60.2	86.8	94.5	1.7	3.5	4.8
65-79 ans	27.2	40.4	76.6	82.7	1.6	2.8	3.9
80 ans et plus	13.3	15.2	46.7	48.7	1.4	2.0	2.9
Genre							
Hommes	42.0	64.3	87.2	95.3	1.6	3.5	4.9
Femmes	31.8	51.1	77.4	83.9	1.6	3.3	4.9
Disponibilité d'une voiture							
Toujours disponible	43.2	64.7	87.5	95.9	1.7	3.5	4.6
Disponible sur demande	40.6	65.4	88.8	97.7	1.6	3.5	5.9
Jamais disponible	29.1	63.2	80.2	89.3	1.5	2.9	5.2
Situation professionnelle							
Personnes actives occupées	44.9	67.9	89.6	97.6	1.6	3.7	5.2
Personnes non actives	24.4	41.6	70.9	76.9	1.6	2.7	3.8
Personnes en formation	30.8	50.2	77.0	83.8	1.7	3.5	5.7
Structure du territoire							
Communes-centres d'agglomération et villes isolées	32.6	60.2	81.5	90.3	1.6	3.4	5.4
Autres communes d'agglomération	36.1	58.7	81.3	89.3	1.6	3.4	4.9
Communes rurales	42.8	53.0	84.8	89.2	1.7	3.3	4.3

3.3 Intensité des déplacements au fil de la journée

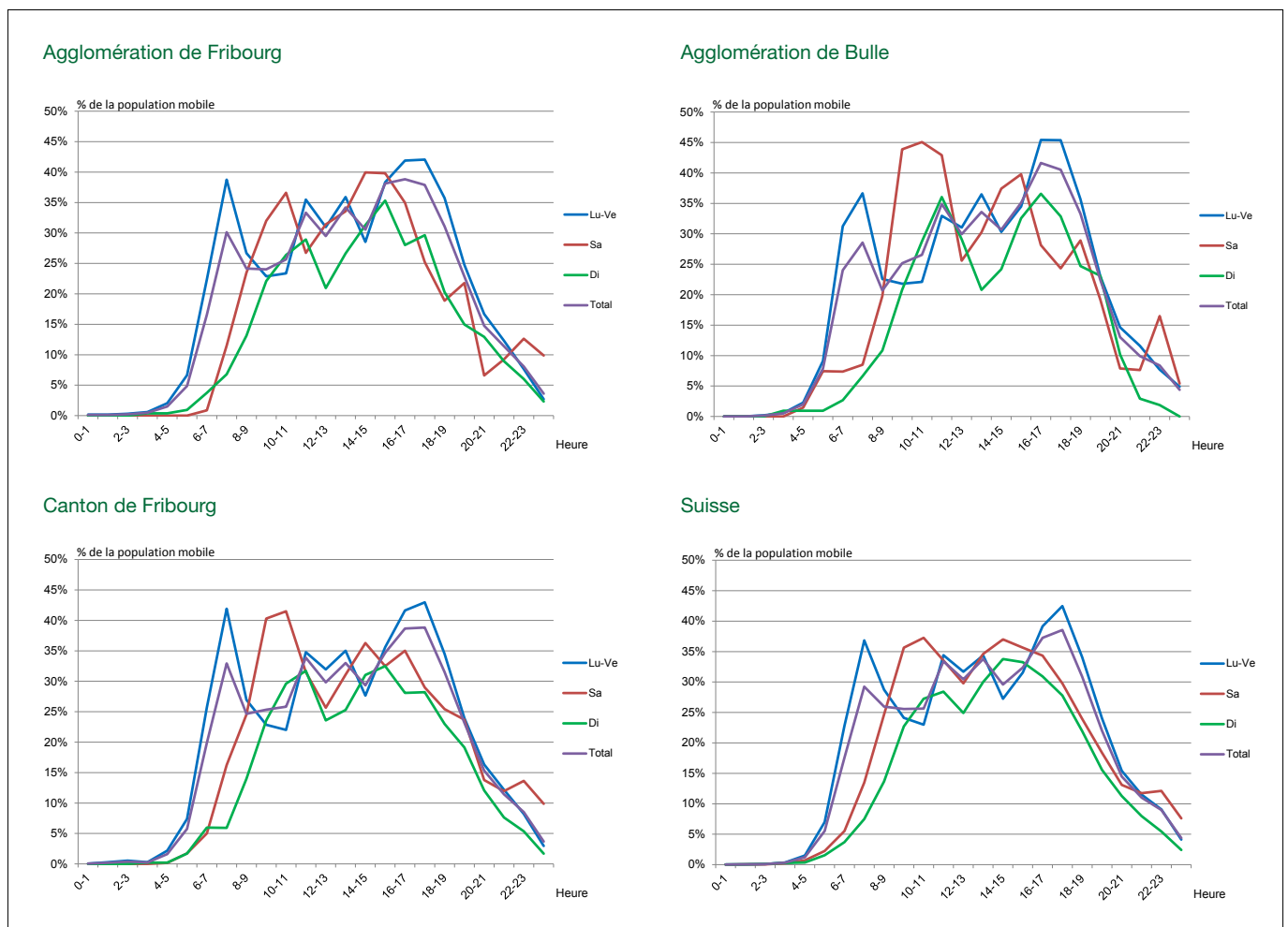
Les courbes ci-après illustrent la répartition temporelle de l'intensité des déplacements au cours de la journée. Elles doivent être interprétées de la façon suivante: elles montrent la part de la population (en %) domiciliée dans l'unité territoriale considérée qui se déplace à un moment donné. Les graphiques donnent des indications concernant la charge de trafic totale sur les réseaux de transports en fonction du jour de la semaine.

Dans le canton et les deux agglomérations, les pics de trafic apparaissent du lundi au vendredi entre 7 et 8 heures, entre 13 et 14 heures et entre 17 et 18 heures. Les diagrammes ci-après permettent d'identifier clairement ces différents pics. Au cours des dernières années, les déplacements se sont intensifiés le samedi matin. Ce pic de trafic apparaît clairement pour l'agglomération de Bulle entre 9 et 11 heures. De façon générale, les déplacements commencent plus tard le week-end.

Ce décalage est aussi important le matin que l'après-midi. Dans l'agglomération de Bulle, la pause de midi est par exemple décalée le dimanche de 12 heures à 14 heures. De façon générale, le trafic est plus intense en deuxième partie de journée que jusqu'à 13 heures dans toutes les unités territoriales.

- Pendant les pointes de trafic, les participants au trafic représentent jusqu'à 40% de la population.
- La pointe du matin est courte et importante alors que celle du soir est plus étalée.
- Le samedi matin, le trafic est intense entre 9 et 11 heures.
- Le trafic est partout le plus intense du lundi au vendredi entre 16 et 17 heures.

Pointes de trafic selon les jours de la semaine (en %)



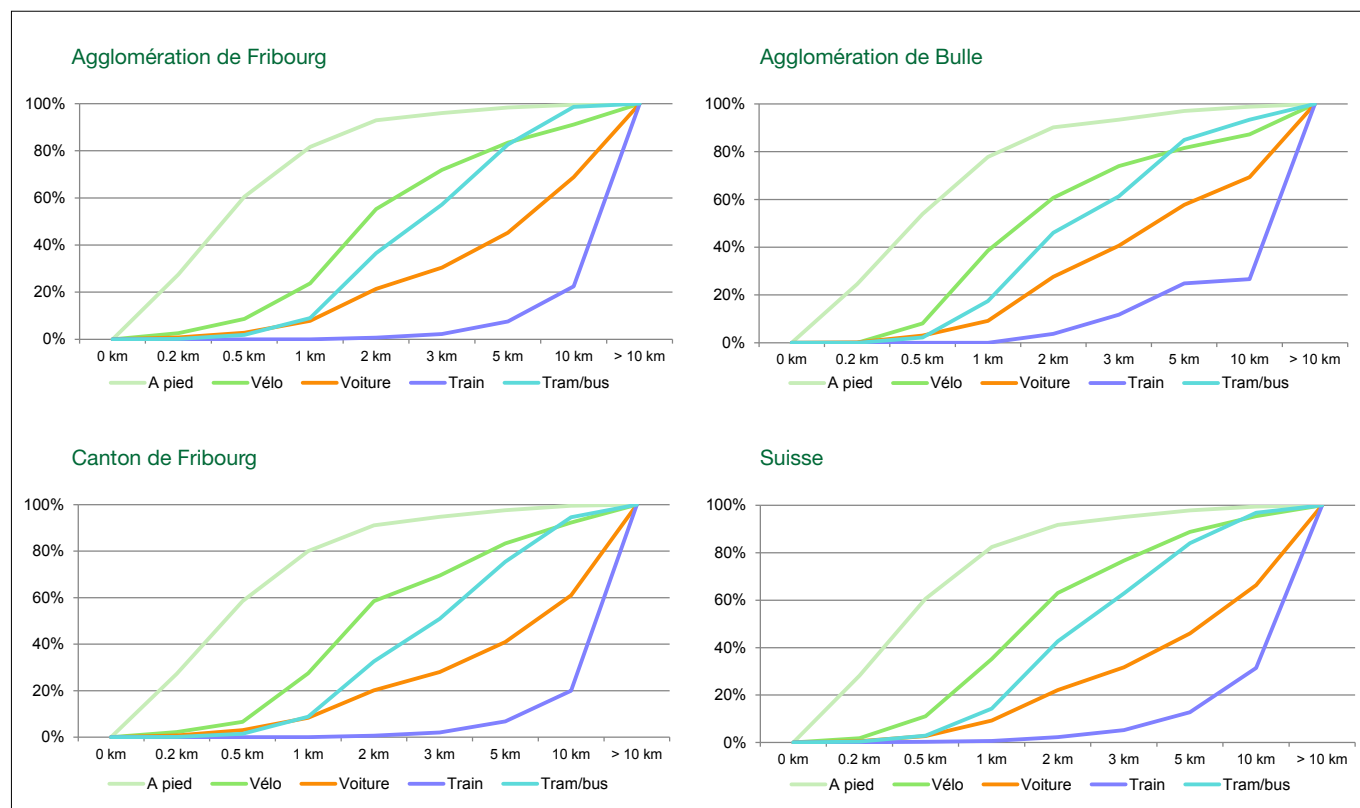
3.4 Distances et durées des étapes

- Nombreuses distances courtes dans le canton; distances plus longues en train.
- Potentiel pour la mobilité douce sur les distances inférieures à 3 km.
- Durée de 60% des étapes inférieure à 10 minutes.

Les étapes se font dans toutes les entités territoriales principalement sur de courtes distances, sauf lorsqu'elles sont parcourues en train. Dans le canton de Fribourg, les étapes de moins de cinq kilomètres représentent plus de 40% des déplacements en voiture⁴. Dans les agglomérations, ce sont même plus de 30% (agglomération de Fribourg) et plus de 40% (agglomération de Bulle) des distances inférieures à trois kilomètres qui sont effectuées en voiture. Ces distances relativement courtes offrent un potentiel pour la mobilité douce, car elles peuvent être rapidement parcourues à vélo. Les distances couvertes en mobilité douce sont d'ailleurs courtes. Le chapitre 4 les analyse en détail.

Le train est en revanche un moyen de transport pour couvrir des distances plus longues. En Suisse, 70% des trajets en train dépassent ainsi les dix kilomètres. Dans l'ensemble du canton comme dans l'agglomération de Fribourg, cette valeur atteint même 80%. Dans l'agglomération de Bulle, elle se rapproche plutôt de la moyenne nationale.

Fréquences cumulées des distances des étapes selon le moyen de transport (en %)

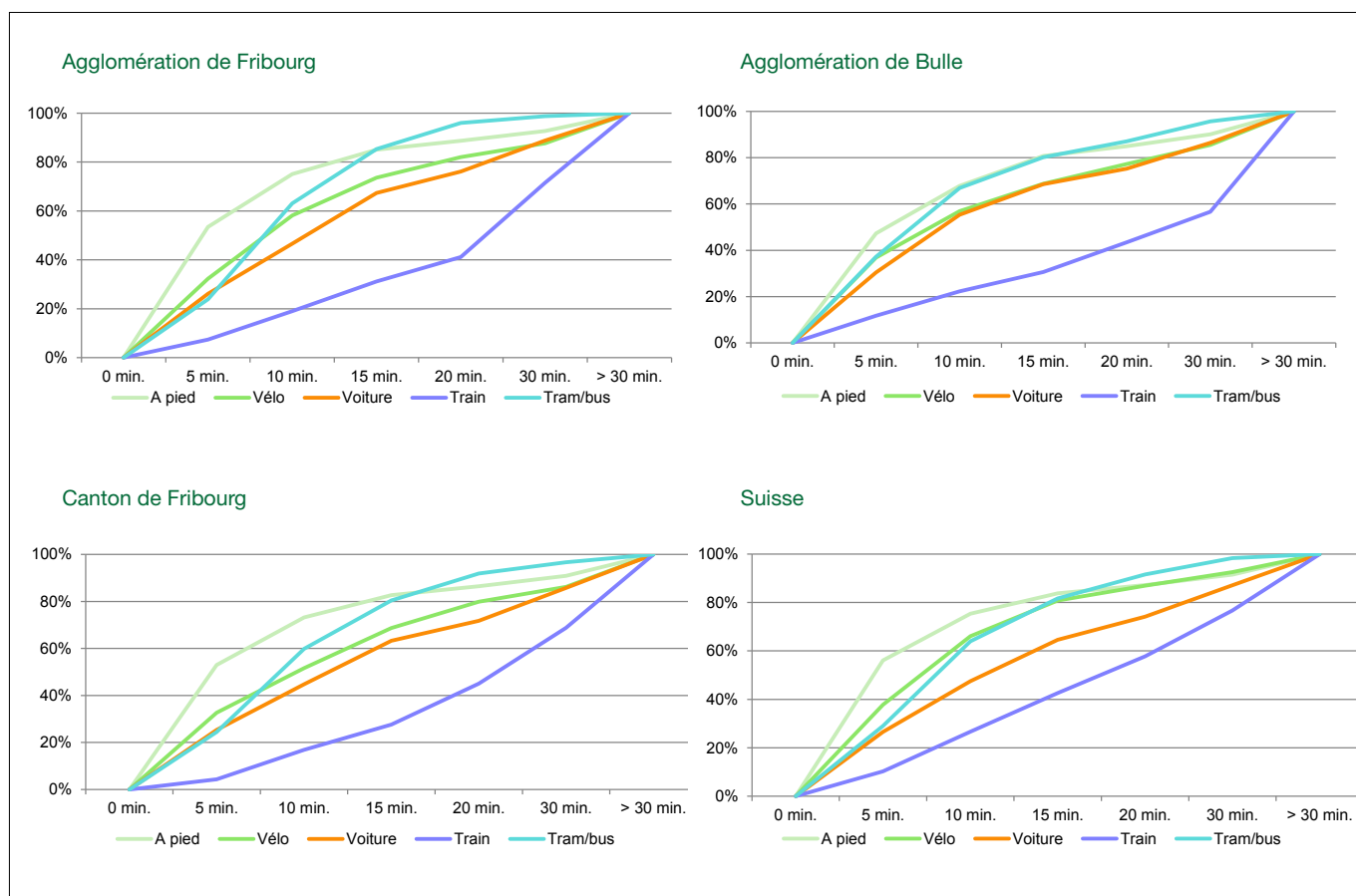


⁴ Aide à la lecture: chaque moyen de transport doit être pris en compte séparément. Les pourcentages représentent la part de ce moyen de transport dans l'ensemble des étapes. Les distances indiquent la longueur de chaque étape.

Comme dans l'enquête de 2010, environ 60% des étapes font moins de dix minutes en Suisse. Les chiffres des agglomérations de Fribourg et de Bulle, autour de 59%, se rapprochent de cette durée, tandis que celui de l'ensemble du canton est d'environ 56%.

25% au moins des étapes parcourues en train durent plus de 30 minutes en Suisse. Dans l'agglomération de Fribourg, la part des étapes en train de plus de 30 minutes, qui représente près de 30%, a enregistré un plus grand repli que dans l'agglomération de Bulle où elle atteint environ 43%, alors qu'elle est restée plutôt stable au niveau cantonal, à près de 31%. On constate en 2015 que le nombre d'étapes de moins de 10 minutes parcourues en train a globalement baissé dans l'ensemble du canton et que les trajets en train de plus de 30 minutes ont aussi enregistré un léger recul dans les agglomérations.

Fréquences cumulées des durées des étapes selon le moyen de transport (en %)



Distance et durée moyennes des déplacements en fonction du motif de déplacement

Motif	Distance (km)				Temps de trajet (min.)			
	Agglo Fribourg (OUMin)	Agglo Bulle (OUMin)	Canton FR	Suisse	Agglo Fribourg (OUMin)	Agglo Bulle (OUMin)	Canton FR	Suisse
Travail	12.2	12.6	15.1	12.4	20.6	18.5	22.4	21.7
Formation, école	7.5	7.7	9.1	7.7	20.8	17.6	22.4	19.0
Achats, prestations de services	7.0	9.0	9.1	6.3	15.6	15.6	16.5	15.4
Activité professionnelle	23.8	25.2	20.9	20.6	34.0	36.0	30.7	29.4
Voyage de service	32.8	39.9	47.9	25.9	42.2	71.4	56.5	46.6
Loisirs	13.9	12.9	14.3	12.5	32.3	32.2	32.7	32.6
Services et accompagnement	8.9	11.3	11.9	9.0	15.3	16.4	17.8	16.4
Retour à la maison	8.1	-	15.7	38.5	32.4	-	29.3	61.9
Autre	13.5	14.1	13.3	16.9	19.9	20.4	18.9	28.3
Total	11.4	12.2	13.2	10.9	23.6	23.9	25.1	24.4

Comme lors de la dernière enquête de 2010, les plus longs déplacements parcourus par la population de l'ensemble du canton de Fribourg et de ses agglomérations sont imputables aux activités professionnelles et aux voyages de service, et les plus courts à la formation et aux achats, ce dans toutes les entités territoriales. La distance moyenne d'un déplacement, tous motifs confondus, est plus faible dans les agglomérations de Fribourg et de Bulle (resp. 11,4 km et 12,2 km) qu'en moyenne cantonale (13,2 km). Elle a cependant augmenté depuis 2010, comme en témoignent les indicateurs présentés au chapitre 3.2. Cette différence montre clairement que les déplacements effectués par la population vivant en dehors des deux agglomérations sont plus longs que ceux des habitants des agglomérations. L'agglomération de Fribourg se distingue par de courts déplacements pour les achats. Avec 7 km, ils sont cependant proches de la moyenne suisse, qui est de 6,3 km. Les déplacements pour la formation et les loisirs sont supérieurs à la moyenne suisse dans le canton et se situent à un niveau similaire dans les agglomérations.

Ce qui a changé depuis 2010, c'est que le temps de trajet pour le canton de Fribourg a désormais légèrement dépassé la moyenne suisse (22,8 min. en 2010 et 25,1 min. en 2015). Cela s'explique aussi par le fait que la distance parcourue est dans l'ensemble nettement plus grande.

Le temps de trajet est plus court pour les agglomérations que l'ensemble du canton, sans s'écarter fortement des valeurs pour l'ensemble de la Suisse.

4 Moyens de transport

Le présent chapitre se réfère à la répartition modale définie au chapitre 2.2 et présente des données plus détaillées sur les moyens de transports suivants: TIM, TP et mobilité douce.

4.1 Transports individuels motorisés (TIM)

- La voiture reste le moyen de transport privilégié pour parcourir les distances journalières.
- Les distances et les temps de trajet ont augmenté en pourcentage depuis 2010.
- Dans le canton, le taux d'occupation moyen des voitures est de 1,6 personne.
- Les femmes continuent à y parcourir plus de kilomètres en voiture.
- La voiture est utilisée différemment dans les agglomérations de Fribourg et de Bulle.

Part des TIM dans les distances journalières et les temps de trajet (en %)

	Distance journalière				Temps de trajet			
	Agglo Fribourg (OUMin)	Agglo Bulle (OUMin)	Canton FR	Suisse	Agglo Fribourg (OUMin)	Agglo Bulle (OUMin)	Canton FR	Suisse
Taille du ménage								
1 personne	69.9	74.7	78.9	59.3	40.7	51.2	50.0	36.0
2 personnes	69.4	85.2	70.5	65.4	49.4	53.7	50.1	42.0
3 personnes	67.6	64.5	78.2	66.1	46.2	43.2	52.9	43.2
4 personnes	57.1	88.8	79.6	65.7	42.6	54.2	56.6	42.4
5 personnes et plus	59.3	74.4	61.0	66.3	40.7	47.1	44.2	42.1
Revenu mensuel du ménage								
Ne sait pas/pas d'indication	62.0	72.4	77.1	62.4	42.7	42.4	53.7	40.3
Jusqu'à 2 000 fr. inclus	78.2	63.6	82.0	49.4	40.4	10.4	40.9	26.1
2 001-6 000 fr.	75.8	69.3	81.0	64.1	46.5	45.6	52.7	37.9
6 001-10 000 fr.	72.3	82.1	74.8	68.9	52.7	55.4	54.2	46.0
10 001-14 000 fr.	54.6	89.8	70.0	66.2	42.5	64.8	55.1	46.5
Plus de 14 000 fr.	56.5	78.8	76.0	65.1	45.1	68.5	60.0	47.8
Âge								
6-17 ans	52.5	72.2	58.0	53.5	24.8	30.8	29.2	25.5
18-24 ans	56.5	72.1	57.3	50.4	41.1	47.6	44.1	37.0
25-64 ans	67.2	80.5	78.7	69.3	49.9	54.6	57.9	46.5
65 ans et plus	71.0	77.6	76.7	59.4	36.4	45.4	42.9	32.8
Genre								
Hommes	61.6	74.9	72.8	67.4	44.0	54.3	52.9	45.0
Femmes	69.5	83.0	76.2	61.2	45.5	46.4	49.9	37.1
Disponibilité d'une voiture								
Toujours disponible	73.7	84.5	80.1	77.0	54.2	57.6	59.5	53.7
Disponible sur demande	52.5	67.7	58.1	43.0	38.1	55.6	41.4	27.9
Jamais disponible	39.4	73.5	71.2	38.1	28.2	42.9	43.1	20.0

	Distance journalière				Temps de trajet			
	Agglo Fribourg (OUMin)	Agglo Bulle (OUMin)	Canton FR	Suisse	Agglo Fribourg (OUMin)	Agglo Bulle (OUMin)	Canton FR	Suisse
Situation professionnelle								
Indépendant/e avec salarié(s)	64.2	99.3	79.0	79.9	54.8	92.9	60.7	57.1
Indépendant/e sans salarié	72.3	63.9	81.7	70.0	68.2	42.9	66.6	48.5
Collaborateur/trice familial/e	77.0	98.5	90.0	77.9	43.8	65.7	63.5	48.5
Salarié/e membre de la direction	79.8	40.7	91.9	72.8	49.7	40.5	77.4	52.3
Salarié/e avec personnel sous ses ordres	66.0	82.6	81.1	72.3	51.5	59.6	65.5	53.1
Salarié/e sans personnel sous ses ordres	69.6	79.9	72.1	64.9	50.4	56.2	53.3	45.0
Apprenti/e	48.3	53.7	60.2	41.3	31.7	31.4	40.2	29.4
Personne sans emploi	87.2	67.2	86.6	63.2	41.7	32.2	55.2	35.3
Personnes non actives	55.1	82.9	69.0	56.3	34.4	42.2	40.4	30.2
Situation professionnelle								
Indépendant//e	67.8	83.9	80.2	74.4	61.2	65.6	63.5	52.1
Collaborateur/trice familial/e	77.0	98.5	90.0	77.9	43.8	65.7	63.5	48.5
Salarié/e membre de la direction avec ou sans personnel sous ses ordres	67.4	75.1	83.4	72.4	51.2	56.9	67.6	53.0
Salarié/e sans personnel sous ses ordres	69.6	79.9	72.1	64.9	50.4	56.2	53.3	45.0
Autre	56.6	76.2	69.4	55.0	34.7	39.8	41.4	30.5
Type de ménage								
Ménage d'une personne	69.9	74.7	78.9	59.3	40.7	51.2	50.0	36.0
Ménage non familial (avec ou sans membres de la parenté)	50.8	85.1	76.2	61.9	47.0	72.6	55.6	42.4
Couple sans enfant	71.4	85.0	75.4	66.7	47.4	57.9	51.5	42.4
Couple avec enfant(s)	61.1	76.9	74.8	67.0	44.2	48.0	52.7	43.3
Ménage monoparental avec enfant(s)	75.5	73.3	61.5	57.3	47.0	34.5	43.8	36.7
Total	65.1	78.5	74.2	64.7	44.7	50.3	51.5	41.2

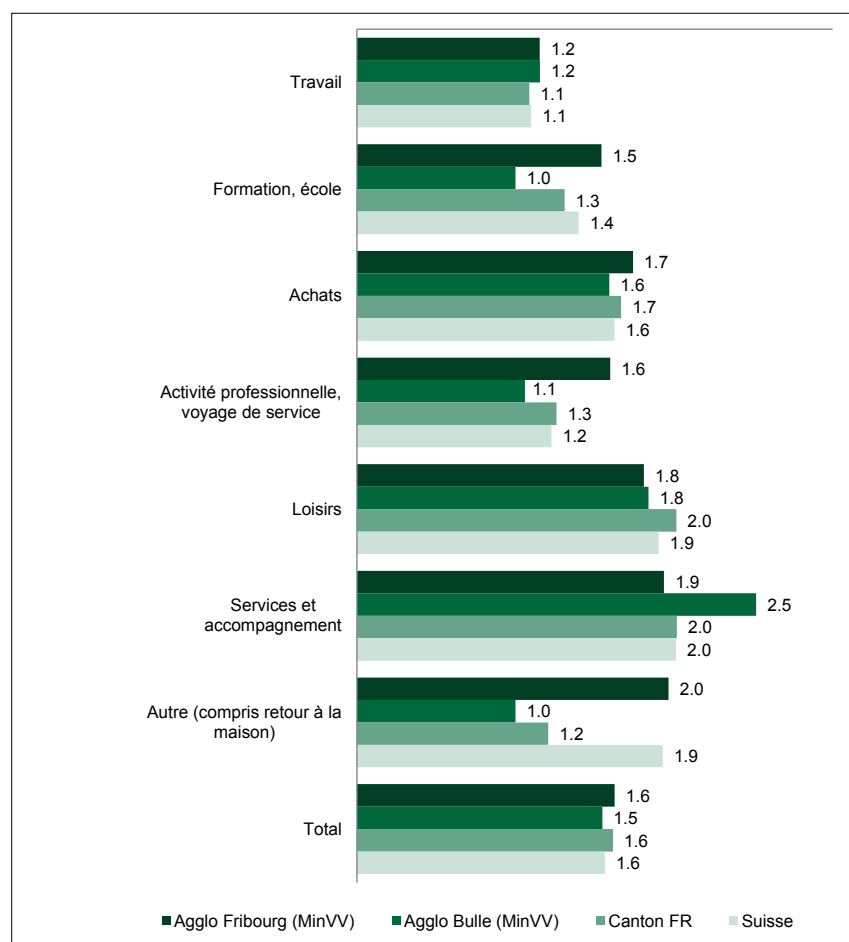
En moyenne, la population du canton utilise la voiture pour 74,2% des distances journalières qu'elle parcourt (2010: 71,3%), soit 51,5% du temps de déplacement (2010: 46%) les TIM sont donc en augmentation. Ces chiffres sont largement supérieurs dans celle de Bulle (73,5%) et dans tout le canton (71,2%). Les voitures sont utilisées en fonction, non seulement de leur disponibilité, mais aussi de la taille des ménages, de leurs revenus, de l'âge, de la proportion entre hommes et femmes et de la situation professionnelle.

En ce qui concerne la taille des ménages, on constate que seuls les ménages de trois personnes de l'agglomération de Bulle parcourent en TIM une distance journalière inférieure à la population de l'agglomération de Fribourg et même à la moyenne suisse. On remarque aussi que les distances parcourues en TIM par les ménages baissent à mesure que leur revenu mensuel augmente dans l'ensemble du canton comme dans l'agglomération de Fribourg, alors que c'est l'inverse dans l'agglomération de Bulle et en moyenne suisse.

À l'exception de l'agglomération de Fribourg, dans toutes les unités territoriales étudiées, c'est le groupe des 25-64 ans qui contribue le plus aux TIM, avec des pourcentages compris entre 70% et 80%. Les chiffres du canton et des deux agglomérations montrent, contrairement à ceux de la Suisse, que les femmes parcourent plus de kilomètres en voiture que les hommes.

Dans les agglomérations de Fribourg et de Bulle, ce sont, respectivement, les personnes non actives et les indépendants avec salariés qui parcourent les plus grandes distances journalières en TIM. À l'échelle suisse, les indépendants utilisent aussi beaucoup les TIM. Dans l'agglomération de Bulle, les ménages non familiaux et les couples sans enfants sont particulièrement nombreux à parcourir des distances journalières importantes en TIM tandis que, dans celle de Fribourg, ce sont surtout les ménages monoparentaux. En moyenne suisse, les résultats sont proches pour les différents types de ménages.

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



Dans le canton de Fribourg, le taux d'occupation moyen des voitures est de 1,6 personne. Ce chiffre est égal à celui constaté pour la Suisse (1,6) mais reste faible et relativement stable par rapport aux résultats du microrecensement 2010 (1,66). C'est sur le chemin du travail qu'il est le plus bas (1,1 personne). Il est aussi plutôt faible pour les autres déplacements professionnels et pour ceux en lien avec la formation. L'agglomération de Fribourg constitue sur ces points une exception, avec 1,6 personne (déplacement de service) et 1,5 personne (formation).

Les voitures sont en revanche mieux occupées dans l'ensemble du canton pour les déplacements liés aux loisirs (2,0) et aux achats (1,7). Elles le sont cependant moins bien pour les loisirs dans les agglomérations. Par activité, c'est dans la catégorie «Services et accompagnement» que les chiffres sont les plus élevés, avec 2,0 personnes par voiture en moyenne cantonale.

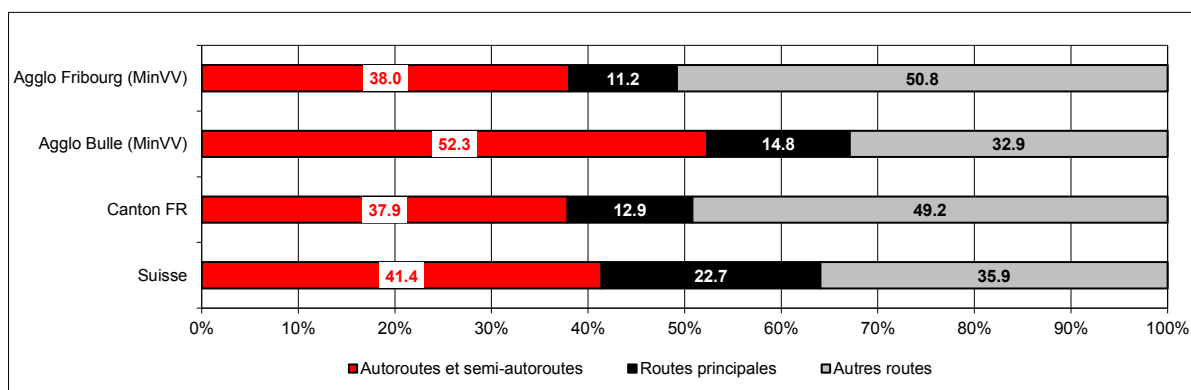
Depuis l'enquête de 2010, la part des étapes des trajets en voiture qui impliquent le paiement d'une taxe de stationnement en arrivant à destination est passée, en moyenne cantonale, de 3,8% (2010) à 5,5%, tandis que les taxes moyennes de stationnement par étape ont diminué de 4,81 francs à 2,55 francs. Cette baisse pourrait s'expliquer par un raccourcissement des durées de stationnement par étape. Ces deux chiffres sont inférieurs à ceux de la Suisse. Comme en 2010, la population de l'agglomération de Fribourg (12,1%) et de l'ensemble du canton (8,2%) paye plus souvent des taxes de stationnement pour faire ses achats que pour d'autres motifs. Il en va de même en moyenne nationale, mais pas dans l'agglomération de Bulle.

Déplacements en voiture impliquant des taxes de stationnement à destination

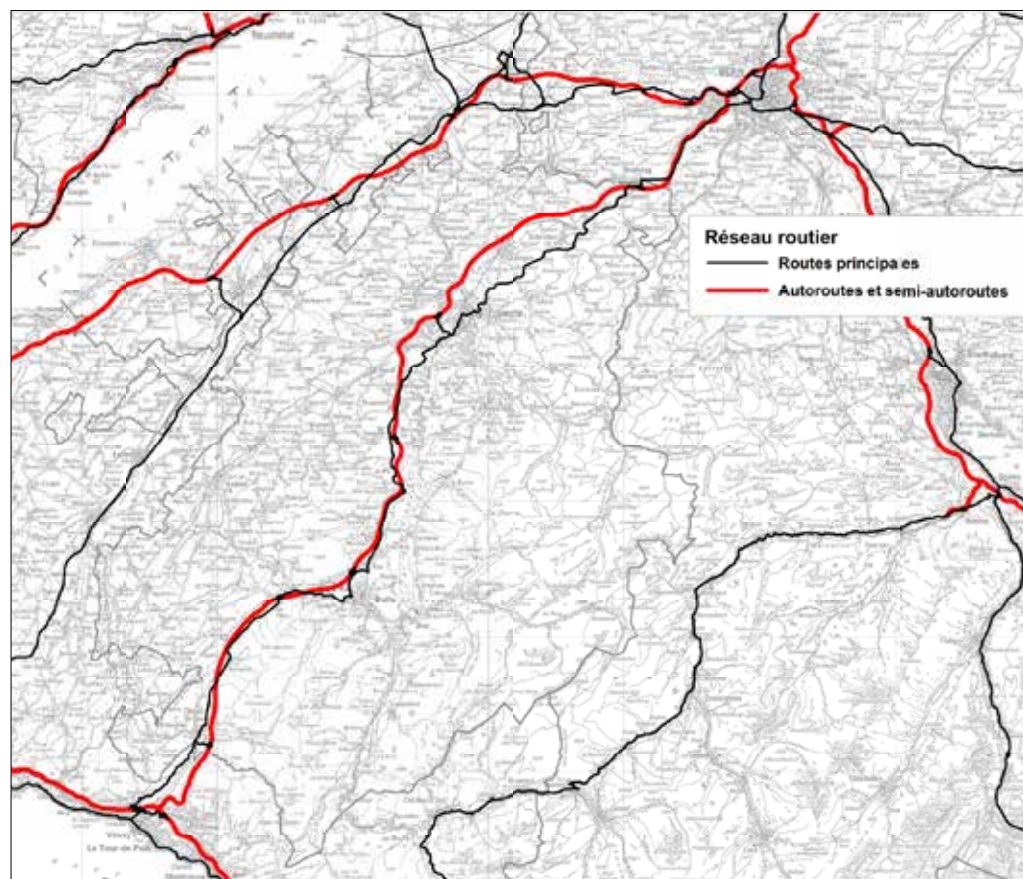
Motif	Etapas avec stationnement payant, Agglo Fribourg (OUMin)		Etapas avec stationnement payant, Agglo Bulle (OUMin)		Etapas avec stationnement payant, Canton FR		Etapas avec stationnement payant, Suisse	
	en % des étapes	en Fr., en moyenne	en % des étapes	en Fr., en moyenne	en % des étapes	en Fr., en moyenne	en % des étapes	en Fr., en moyenne
Achats	12.1	2.46	3.7	1.31	8.2	1.98	16.0	2.48
Loisirs	6.2	4.26	3.5	1.73	5.0	3.18	9.4	6.33
Services	2.6	1.15	3.9	11.44	2.3	3.58	3.6	3.06
Total	7.4	2.81	3.7	4.28	5.5	2.55	10.8	3.82

Utilisation du réseau selon les catégories de routes (en % des distances en TIM)⁵

La population du canton de Fribourg, lorsqu'elle se déplace en TIM, parcourt environ la moitié des distances sur les autoroutes, les semi-autoroutes et les routes principales. C'est toujours par les habitants de l'agglomération de Bulle que les autoroutes et les semi-autoroutes sont les plus utilisées (plus de 67%). En ce qui concerne l'agglomération de Fribourg, plus de 50% des distances sont parcourues sur les autres routes.



Réseau routier du canton de Fribourg



⁵ Définition des types de routes donnée par le fournisseur de la banque de données Teletlas. Pas d'harmonisation avec l'OFROU ou avec les plans cantonaux.

4.2 Transports publics (TP)

- La part des TP dans le trafic global stagne, mais les distances augmentent toujours en valeur absolue.
- Le temps de trajet en TP reste stable.

La part des distances parcourues en TP dans le canton de Fribourg s'est stabilisée entre 2010 et 2015 autour de 18%. Ce pourcentage est nettement inférieur au niveau national, où il a augmenté depuis 2010 à plus de 24% (voir chapitre 2).

On constate un léger transfert des étapes en bus vers les trajets en train depuis 2010.

Alors qu'en 2010, la population parcourait en moyenne 5,7 km en train tous les jours, ce chiffre a atteint 6,8 km en 2015. Dans le même temps, les distances parcourues en bus ont baissé, passant de 1,5 km (2010) à 1,1 km (2015). De même, la population cantonale passe aussi en moyenne moins de temps dans le bus et plus dans le train. La distance parcourue aujourd'hui dans le canton, tous moyens de TP confondus, soit 7,9 km, n'a guère augmenté (2010: 7,2 km), tandis que la durée des trajets en TP est restée stable.

Alors que les parts des TP se situent au même niveau dans l'agglomération de Fribourg et dans toute la Suisse, elles sont inférieures dans l'agglomération de Bulle et au niveau cantonal.

Part des TP dans les distances journalières et les temps de trajet (en %)

	Distance journalière				Temps de trajet			
	Agglo Fribourg (OUMin)	Agglo Bulle (OUMin)	Canton FR	Suisse	Agglo Fribourg (OUMin)	Agglo Bulle (OUMin)	Canton FR	Suisse
Taille du ménage								
1 personne	20.5	19.1	13.6	29.1	9.7	10.4	7.0	15.6
2 personnes	22.6	5.5	22.3	23.5	11.5	3.7	10.7	12.7
3 personnes	25.0	15.2	13.6	24.6	14.5	8.7	8.1	14.8
4 personnes	32.3	5.6	15.0	23.0	17.0	4.5	11.2	14.2
5 personnes et plus	33.2	16.7	20.4	22.4	19.1	6.8	14.1	13.9
Revenu mensuel du ménage								
Ne sait pas/pas d'indication	31.6	20.6	10.9	27.4	13.9	7.7	6.0	15.8
Jusqu'à 2 000 fr. inclus	6.6	0.0	3.8	36.1	7.0	0.0	3.4	16.9
2 001 - 6 000 fr.	13.0	8.4	8.8	23.9	8.3	4.7	5.4	12.6
6 001 - 10 000 fr.	20.8	11.2	19.0	20.6	11.2	6.6	10.1	11.9
10 001 - 14 000 fr.	37.5	4.8	24.8	25.0	19.1	2.6	13.8	15.0
Plus de 14 000 fr.	33.3	14.2	17.3	25.6	18.7	9.7	10.4	15.3

	Distance journalière				Temps de trajet			
	Agglo Fribourg (OUMin)	Agglo Bulle (OUMin)	Canton FR	Suisse	Agglo Fribourg (OUMin)	Agglo Bulle (OUMin)	Canton FR	Suisse
Âge								
6-17 ans	36.6	11.5	29.4	29.0	21.6	9.2	21.6	17.1
18-24 ans	37.3	22.2	27.4	39.9	21.2	12.4	17.1	25.4
25-64 ans	24.8	9.3	15.3	20.8	12.6	5.3	8.3	12.3
65 ans et plus	12.8	7.1	8.5	27.1	6.9	3.0	4.3	11.9
Genre								
Hommes	27.9	12.7	17.2	21.1	15.1	7.5	10.4	12.5
Femmes	24.1	9.4	17.8	28.6	12.5	5.4	10.3	15.7
Disponibilité d'une voiture								
Toujours disponible	17.4	6.9	11.9	13.9	8.6	4.0	6.1	7.7
Disponible sur demande	41.1	20.5	34.6	44.0	21.8	12.0	20.6	23.6
Jamais disponible	53.3	17.8	23.3	48.9	22.5	6.2	12.0	24.0
Situation professionnelle								
Indépendant/e avec avec salarié(s)	17.0	0.0	11.4	11.4	12.2	0.0	6.9	7.0
Indépendant/e sans salarié	12.4	0.0	5.3	19.8	5.2	0.0	1.9	10.1
Collaborateur/trice familial/e	9.0	0.0	3.7	11.9	6.5	0.0	3.3	7.3
Salarié/e membre de la direction	11.7	57.9	6.1	19.0	7.5	44.7	5.4	11.0
Salarié/e avec personnel sous ses ordres	28.0	0.6	14.1	19.4	14.2	0.5	8.6	12.0
Salarié/e sans personnel sous ses ordres	23.7	12.9	19.1	24.7	12.9	7.9	10.4	14.9
Apprenti/e	45.2	32.0	28.5	45.6	30.3	13.9	16.5	31.0
Personne sans emploi	4.5	25.8	9.1	25.6	8.3	14.5	9.7	15.2
Personnes non actives	33.9	4.6	20.6	30.6	15.4	2.2	10.3	14.6
Situation professionnelle								
Indépendant//e	14.9	0.0	8.7	16.1	8.8	0.0	4.5	8.8
Collaborateur/trice familial/e	9.0	0.0	3.7	11.9	6.5	0.0	3.3	7.3
Salarié/e membre de la direction avec ou sans personnel sous ses ordres	26.4	10.9	12.5	19.3	13.4	6.7	8.0	11.9
Salarié/e sans personnel sous ses ordres	23.7	12.9	19.1	24.7	12.9	7.9	10.4	14.9
Autre	33.2	11.3	20.7	32.0	16.3	4.9	11.0	16.2
Type de ménage								
Ménage d'une personne	20.5	19.1	13.6	29.1	9.7	10.4	7.0	15.6
Ménage non familial (avec ou sans membres de la parenté)	45.8	13.5	20.9	28.5	24.6	7.8	11.7	16.7
Couple sans enfant	18.4	6.5	16.4	22.3	9.0	4.8	8.4	11.9
Couple avec enfant(s)	29.7	9.2	15.5	22.4	16.6	5.5	10.8	13.8
Ménage monoparental avec enfant(s)	18.8	16.8	33.0	31.1	13.5	7.1	17.5	18.2
Total	26.2	11.2	17.5	24.4	13.9	6.4	10.3	14.0

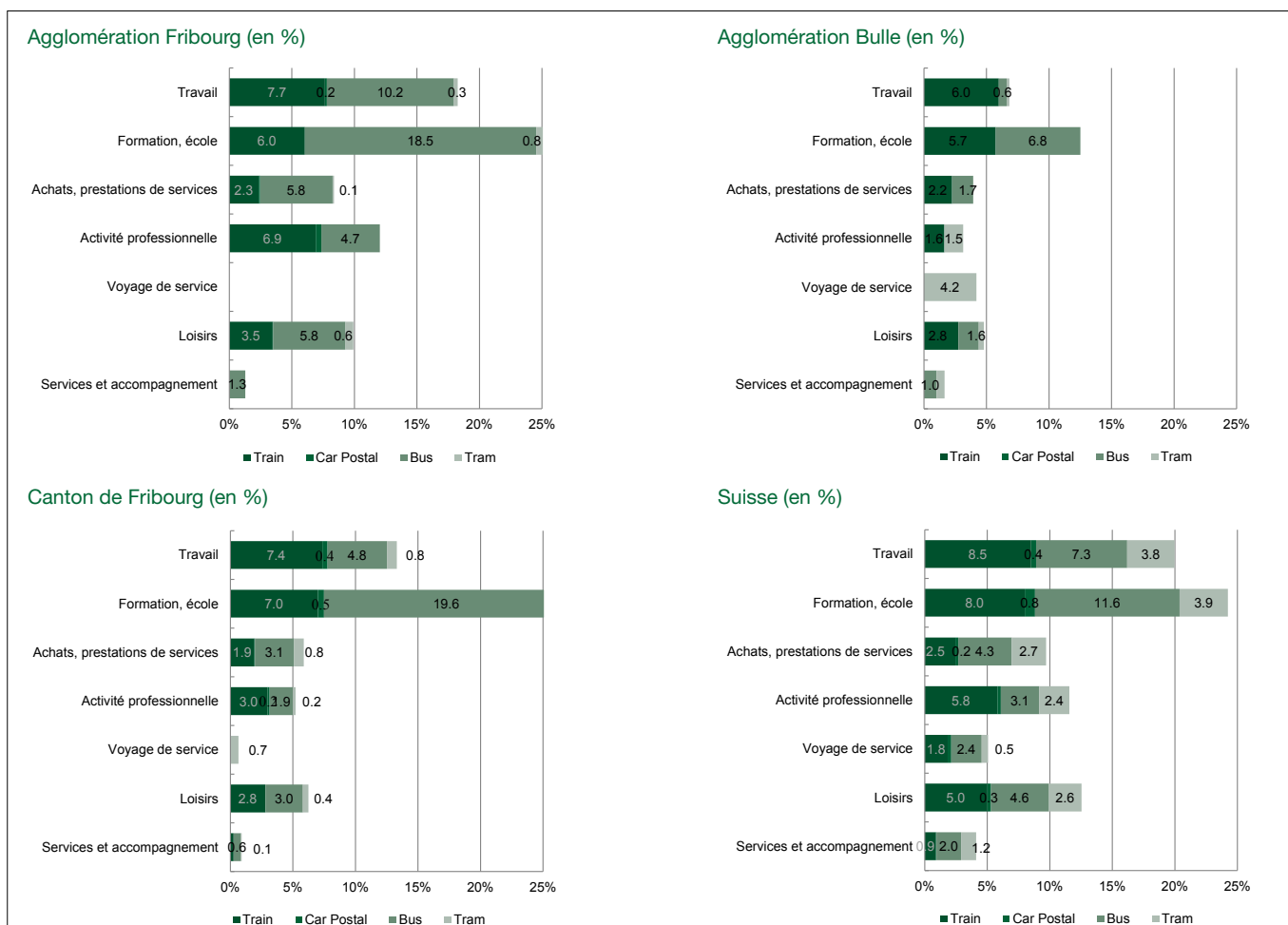
La part des TP dans les étapes

On constate que, dans toutes les unités territoriales, la plupart des étapes en TP sont parcourues pour la formation parce que les apprentis et les élèves ont moins de voitures à disposition et que les trajets pour ce motif sont réguliers. Le canton de Fribourg prend ce phénomène en compte en mettant en place une planification des bus et du RER Fribourg|Freiburg en tenant compte autant que possible des besoins des élèves.

Le train contribue de façon notable aux transports professionnels, mais les chiffres des agglomérations (Bulle 6%, Fribourg 7.7%) et de l'ensemble du canton (7.4%) sont inférieurs à la moyenne suisse (8.5%).

Dans l'agglomération de Fribourg, les trajets en bus, grâce à la densité du réseau, représentent une part élevée des étapes en TP (déplacements pour la formation: 18,5%). C'est encore plus le cas dans l'ensemble du canton, où les bus assurent 19,6% des déplacements pour la formation. Ces chiffres sont supérieurs à ceux de l'ensemble de la Suisse, même en ajoutant la part du tram.

La part des TP dans les déplacements pour les loisirs a fortement augmenté dans les deux agglomérations et dans l'ensemble de la Suisse depuis 2010. Elle est restée stable en moyenne cantonale. Alors que la population de l'agglomération de Bulle se déplace plus en train pour ce motif (train 2,8% et bus 1,6%), celle de Fribourg s'appuie sur son réseau de bus (5,8%), qui est bien développé.



4.3 Mobilité douce (MD)

- Les parts de la mobilité douce ont baissé depuis 2010.
- La population continue à parcourir plus de kilomètres à pied qu'à vélo.
- Les analyses réalisées pour le microrecensement mobilité et transports intègrent désormais le vélo électrique.

Le chapitre 3.4 ci-dessus (la distance et la durée des étapes) montre que, comme auparavant, près de 60% des distances parcourues à pied sont inférieures à 500 m et qu'il n'y a à cet égard pas de différence significative avec le chiffre suisse.

Ce n'est que dans l'agglomération de Bulle que seulement 50% des étapes parcourues à pied sont inférieures à 500 m. Ces courtes distances font qu'au niveau cantonal, la population parcourt au moins 73% des étapes à pied en 10 minutes au plus. Elle se déplace moins à pied dès que les étapes durent plus de 15 minutes.

Il faut à nouveau signaler le grand potentiel des déplacements à vélo pour les étapes courtes. En regardant plus attentivement, on constate que le vélo reste utilisé relativement souvent lorsque les distances sont très courtes (de 1 à 2 km) alors qu'il l'est déjà moins pour les trajets compris entre 3 et 5 km. Aujourd'hui, environ la moitié de l'ensemble des étapes parcourues à vélo durent moins de 10 minutes.

L'enquête réalisée pour le microrecensement mobilité et transports 2015 a permis d'analyser plus précisément l'utilisation du vélo électrique. Les résultats obtenus en la matière montrent cependant que les chiffres sont proches de zéro (par ex. distance journalière par personne) tant dans la population du canton que dans celle des autres unités territoriales.

Part de la mobilité à pied et à vélo dans les distances journalières (en %)

	Distance journalière à pied (en km)				Distance journalière à vélo (en km)			
	Agglo Fribourg (OUMin)	Agglo Bulle (OUMin)	Canton FR	Suisse	Agglo Fribourg (OUMin)	Agglo Bulle (OUMin)	Canton FR	Suisse
Taille du ménage								
1 personne	6.1	4.3	5.1	6.1	1.9	1.5	1.5	2.1
2 personnes	4.3	5.0	3.9	5.3	1.0	0.3	0.7	2.2
3 personnes	4.0	4.4	3.9	4.8	1.8	1.3	1.0	1.9
4 personnes	5.0	4.5	3.3	4.9	0.4	0.8	0.3	2.3
5 personnes et plus	5.6	5.4	4.0	4.9	0.3	2.1	0.6	2.6
Revenu mensuel du ménage								
Ne sait pas/pas d'indication	5.4	6.6	3.4	5.2	0.3	0.0	0.6	1.8
Jusqu'à 2 000 fr. inclus	7.6	36.4	9.9	9.4	7.6	0.0	4.4	1.8
2 001 - 6 000 fr.	5.3	6.1	4.6	6.6	1.9	1.5	1.0	2.0
6 001 - 10 000 fr.	3.9	3.5	3.3	4.6	1.4	0.7	0.8	2.1
10 001 - 14 000 fr.	3.8	3.1	3.2	4.1	0.6	0.2	0.2	2.1
Plus de 14 000 fr.	3.8	1.6	3.0	3.7	0.3	1.7	0.3	2.4

	Distance journalière à pied (en km)				Distance journalière à vélo (en km)			
	Agglo Fribourg (OUMin)	Agglo Bulle (OUMin)	Canton FR	Suisse	Agglo Fribourg (OUMin)	Agglo Bulle (OUMin)	Canton FR	Suisse
Âge								
6-17 ans	9.9	11.4	7.7	8.1	0.4	4.1	1.4	3.8
18-24 ans	4.5	3.8	3.7	4.5	0.6	0.0	0.2	1.6
25-64 ans	4.0	4.0	3.1	4.5	1.2	1.1	0.7	2.2
65 ans et plus	7.9	6.5	7.1	8.1	1.4	0.0	1.5	1.7
Genre								
Hommes	4.2	3.2	3.0	4.4	1.5	1.3	1.0	2.6
Femmes	5.6	6.5	5.1	6.2	0.4	0.8	0.3	1.7
Disponibilité d'une voiture								
Toujours disponible	3.8	3.8	3.0	4.0	1.2	1.0	0.7	1.7
Disponible sur demande	4.7	2.1	4.3	5.8	1.0	0.3	0.7	3.4
Jamais disponible	5.1	6.5	4.2	8.6	0.9	1.1	0.4	2.9
Situation professionnelle								
Indépendant/e avec avec salarié(s)	2.2	0.7	3.0	3.6	0.1	0.0	0.0	2.3
Indépendant/e sans salarié	1.8	7.7	3.4	4.8	1.0	3.0	0.6	2.0
Collaborateur/trice familial/e	8.7	1.5	4.1	5.8	0.8	0.0	0.3	1.3
Salarié/e membre de la direction	8.1	1.4	1.8	3.9	0.4	0.0	0.0	1.8
Salarié/e avec personnel sous ses ordres	3.1	3.4	2.2	3.3	0.3	2.8	0.6	2.3
Salarié/e sans personnel sous ses ordres	4.5	3.5	3.6	4.3	1.0	0.5	0.5	2.2
Apprenti/e	4.5	7.9	3.9	4.9	0.1	5.1	1.3	1.4
Personne sans emploi	5.9	6.5	3.5	6.6	2.4	0.5	0.8	2.1
Personnes non actives	6.0	7.8	5.8	8.1	2.0	0.0	1.3	1.9
Situation professionnelle								
Indépendant//e	2.0	3.7	3.1	4.2	0.5	1.3	0.3	2.1
Collaborateur/trice familial/e	8.7	1.5	4.1	5.8	0.8	0.0	0.3	1.3
Salarié/e membre de la direction avec ou sans personnel sous ses ordres	3.6	3.0	2.1	3.4	0.3	2.3	0.5	2.2
Salarié/e sans personnel sous ses ordres	4.5	3.5	3.6	4.3	1.0	0.5	0.5	2.2
Autre	5.8	7.7	5.3	7.5	1.8	1.0	1.3	1.8
Type de ménage								
Ménage d'une personne	6.1	4.3	5.1	6.1	1.9	1.5	1.5	2.1
Ménage non familial (avec ou sans membres de la parenté)	2.9	1.5	2.7	4.4	0.2	0.0	0.1	2.1
Couple sans enfant	4.9	3.9	4.1	5.4	1.3	0.0	0.7	2.3
Couple avec enfant(s)	4.6	4.9	3.6	4.8	1.0	1.5	0.7	2.2
Ménage monoparental avec enfant(s)	5.1	8.8	4.1	5.6	0.3	1.0	0.4	2.3
Total	4.8	4.7	3.9	5.2	1.1	1.1	0.7	2.2

Dans le canton, la mobilité douce (MD) représente 4,6% des distances journalières. Ce chiffre a légèrement diminué depuis 2010 (5,7%). L'intégration des trajets en vélo électrique dans les analyses n'augmente pas cette proportion de la MD.

Les déplacements à pied restent le type de MD le plus important. Les chiffres de la mobilité piétonne sont cependant inférieurs à la moyenne suisse dans toutes les unités territoriales étudiées. Toutes les unités territoriales ont malgré tout un point commun: les femmes y sont plus nombreuses à se déplacer à pied que les hommes.

C'est surtout dans l'agglomération de Bulle que la part des distances parcourues à vélo a le plus diminué. Elle est maintenant à peu près au même niveau que dans l'agglomération de Fribourg. Dans ces agglomérations, la population parcourt ainsi deux fois moins de kilomètres à vélo qu'au niveau national. Ce chiffre est encore plus bas (0,7 km) dans l'ensemble du canton. On constate que, contrairement à ce qu'indiquait l'enquête de 2010, il n'y a plus de lien évident entre utilisation d'un vélo et disponibilité d'une voiture.

Utilisation du vélo et du vélo électrique selon le motif de déplacement

		Canton de Fribourg		Suisse	
		Vélo	Vélo électrique ⁶	Vélo	Vélo électrique
Travail	Étapes	41	3	3700	213
	% ⁷	1.6	0.1	5.8	0.3
Formation, école	Étapes	22	0	2458	31
	%	1.5	0.0	8.2	0.1
Achats, prestations de services	Étapes	30	3	2493	211
	%	1.0	0.1	4.2	0.3
Activité professionnelle	Étapes	2	2	232	27
	%	0.4	0.3	2.8	0.3
Voyage de service	Étapes	0	0	36	21
	%	0.0	0.0	2.1	1.0
Loisirs	Étapes	87	2	5134	265
	%	2.1	0.1	4.8	0.2
Services et accompagnement	Étapes	7	0	279	35
	%	0.5	0.0	2.0	0.3
Retour à la maison	Étapes	0	0	3	0
	%	0.0	0.0	2.8	0.0
Autres	Étapes	0	0	82	2
	%	0.0	0.0	3.3	0.0
Total	Étapes	189	10	14417	805
	%	1.5	0.1	5.0	0.3

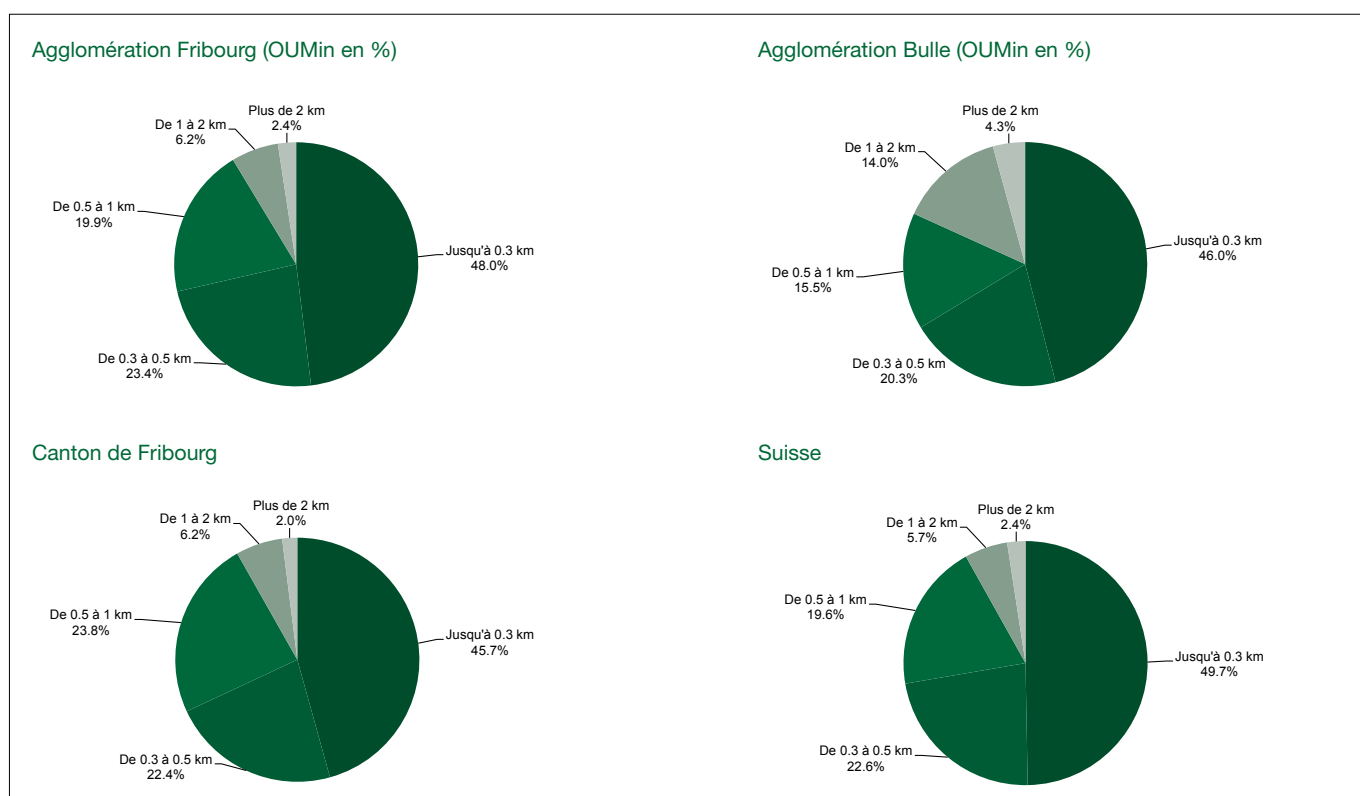
Le tableau montre comment les vélos et les vélos électriques sont utilisés pour les différents motifs de déplacement dans le canton et en moyenne suisse. Il présente, d'une part, le nombre d'étapes journalières et, d'autre part, la part (en %) de chaque moyen de transport dans l'ensemble du trafic. Comme indiqué dans le précédent chapitre, la population du canton de Fribourg parcourt en moyenne environ un km à vélo et à vélo électrique. La répartition entre ces deux moyens de transport révèle que le vélo électrique est surtout

⁶ Vélos électriques lents, distincts de ceux qui ont un moteur puissant.

⁷ Part dans les étapes de tous les moyens de transport de l'ensemble du trafic.

utilisé pour le travail et les achats. Dans le canton de Fribourg, ce sont en premier lieu les salariés de l'agglomération de Bulle qui recourent au vélo électrique. Ce moyen de transport étant peu répandu en valeur relative, le présent tableau n'indique pas comment il est utilisé dans les agglomérations. Le chapitre 6.3 consacré à la possession de véhicules montre les pourcentages de ménages qui possèdent des vélos et met clairement en évidence la difficulté d'obtenir des résultats susceptibles d'être présentés étant donné le faible nombre de personnes interrogées entrant dans cette catégorie. Il est possible de s'adresser au SMO pour connaître plus précisément toutes les données mentionnées de la présente publication, par exemple la façon dont sont utilisés, les vélos électriques dans toutes les unités territoriales étudiées.

Répartition des distances des étapes à pied de et vers un arrêt des TP (en %)



La répartition des distances parcourues à pied n'a pas radicalement changé depuis 2010. Cependant, dans le canton de Fribourg, le pourcentage des arrêts situés à moins de 300 m des lieux de domicile de la population est maintenant plus faible qu'au niveau national. Cela signifie que, dans tout le canton, moins de la moitié des arrêts se trouvent désormais dans un rayon de 300 m. Ce constat s'applique aussi aux agglomérations de Fribourg (2010: 52,4%, 2015: 48%) et de Bulle (2010: 48,3%, 2015: 46%). Il s'explique peut-être par le fait que des zones à bâtir plus éloignées des arrêts des TP existants ont été construites au cours des dernières années. Cependant dans le canton, seul 8,2% des étapes vers les arrêts font plus d'un km, pourcentage qui a baissé depuis 2010. Les TP sont aussi accessibles dans l'agglomération de Bulle que dans celle de Fribourg.

5 Motifs de déplacement

- Déplacements les plus intenses pour les loisirs (plus de 40% de la distance journalière moyenne parcourue dans le canton).
- Part importante des TIM dans les trajets pour le travail (24% de la distance journalière moyenne).
- Trajets pour la formation souvent effectués à pied (6% de la distance journalière moyenne).
- Achats effectués le plus souvent à pied ou en voiture (déplacements pour les achats: 14% de la distance journalière moyenne).

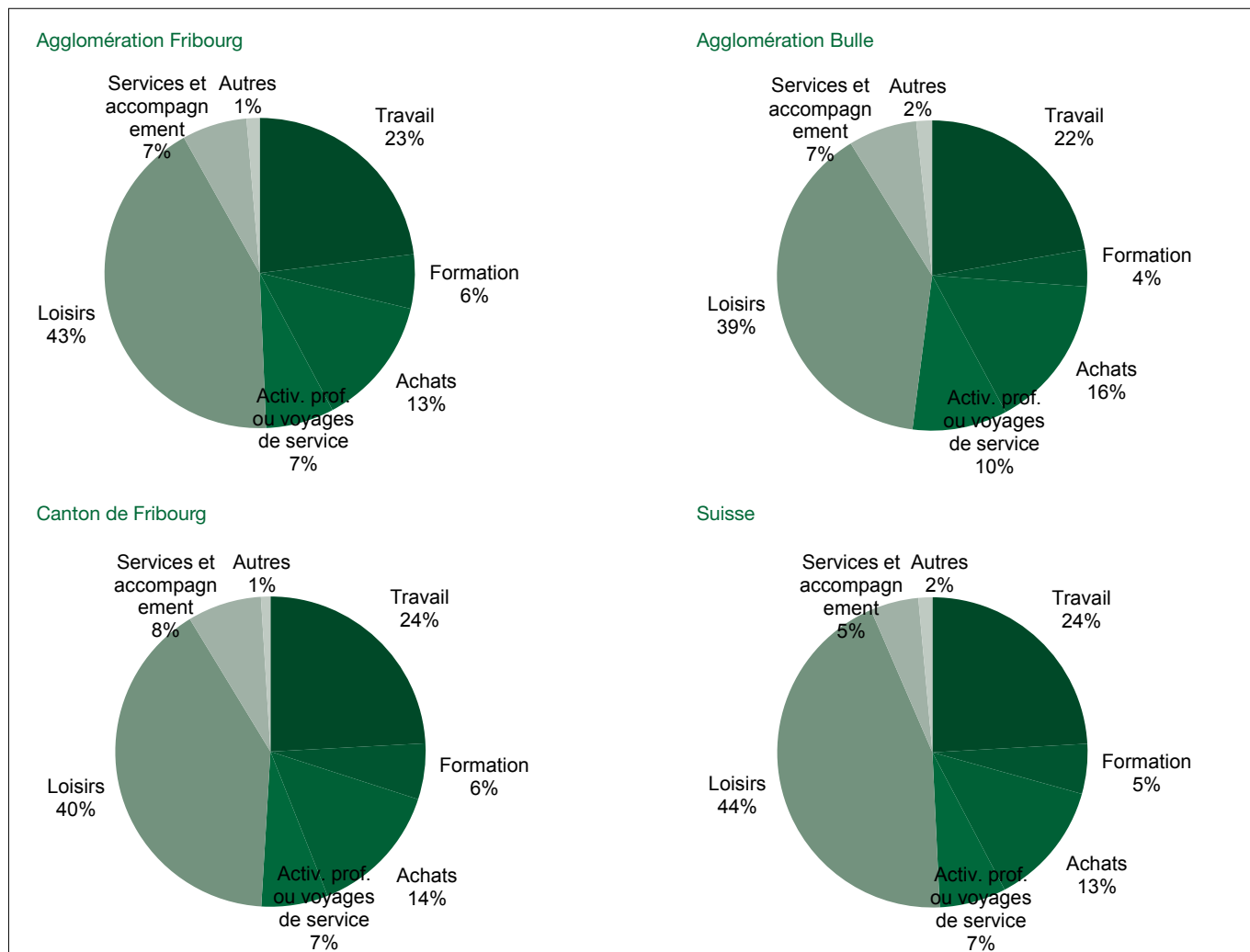
5.1 Vue d'ensemble des motifs de déplacement

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

Motif	Agglo Fribourg (OUMin)				Agglo Bulle (OUMin)				Canton FR				Suisse			
	Lu-Ve	Sa	Di	Total	Lu-Ve	Sa	Di	Total	Lu-Ve	Sa	Di	Total	Lu-Ve	Sa	Di	Total
Travail	12.1	1.8	2.5	9.2	12.7	3.9	0.8	9.8	14.4	3.6	1.6	11.0	11.7	2.2	1.2	8.9
Formation	3.2	0.1	0.0	2.3	1.8	2.3	0.0	1.7	3.5	1.0	0.0	2.6	2.4	0.9	0.5	1.9
Achats	5.3	11.0	1.1	5.4	8.5	5.7	0.4	7.1	6.9	9.4	1.4	6.4	5.0	7.0	1.3	4.8
Activité professionnelle, voyage de service	4.0	0.3	0.1	2.8	5.8	0.8	0.5	4.4	4.4	0.2	0.1	3.2	3.3	0.8	0.4	2.6
Loisirs	13.1	22.4	30.0	17.0	14.7	23.3	25.1	17.3	13.6	29.4	30.7	18.3	11.9	25.3	28.5	16.3
Services et accompagnement	2.3	2.0	5.2	2.7	3.3	2.0	4.0	3.2	3.2	4.7	4.0	3.5	1.8	2.3	1.8	1.8
Autre	0.5	1.4	0.2	0.5	0.6	1.8	0.0	0.7	0.5	0.8	0.1	0.4	0.4	0.9	0.7	0.5
Total	40.6	38.9	39.2	40.2	47.7	39.8	30.9	44.4	46.5	49.1	38.0	45.6	36.8	39.5	34.5	36.8

Les loisirs représentent toujours une part importante des déplacements. Dans le canton, 40% des quelques 45 km parcourus en moyenne chaque jour par la population sont effectués à des fins de loisirs. Dans les agglomérations de Fribourg et de Bulle, les pourcentages sont, respectivement, de 39% et de 43%. Comme en 2010, 24% de la distance journalière est parcourue pour le travail et 14% pour les achats. La distance journalière parcourue pour les loisirs est deux fois plus élevée le week-end qu'en semaine. Au niveau cantonal, elle est passée le dimanche à 30 km, contre 25 km en 2010. Seule la population de l'agglomération de Fribourg parcourt encore nettement plus de kilomètres pour les achats le samedi que les autres jours de la semaine. La part des déplacements effectués pour le travail dans les distances journalières est restée stable dans cette agglomération alors qu'elle a chuté dans celle de Bulle, passant de 30% en 2010 à environ 23%. Dans les deux agglomérations, la population parcourt maintenant en semaine environ 12 km par jour pour le travail.

Distance journalière parcourue en fonction du motif de déplacement (en %)

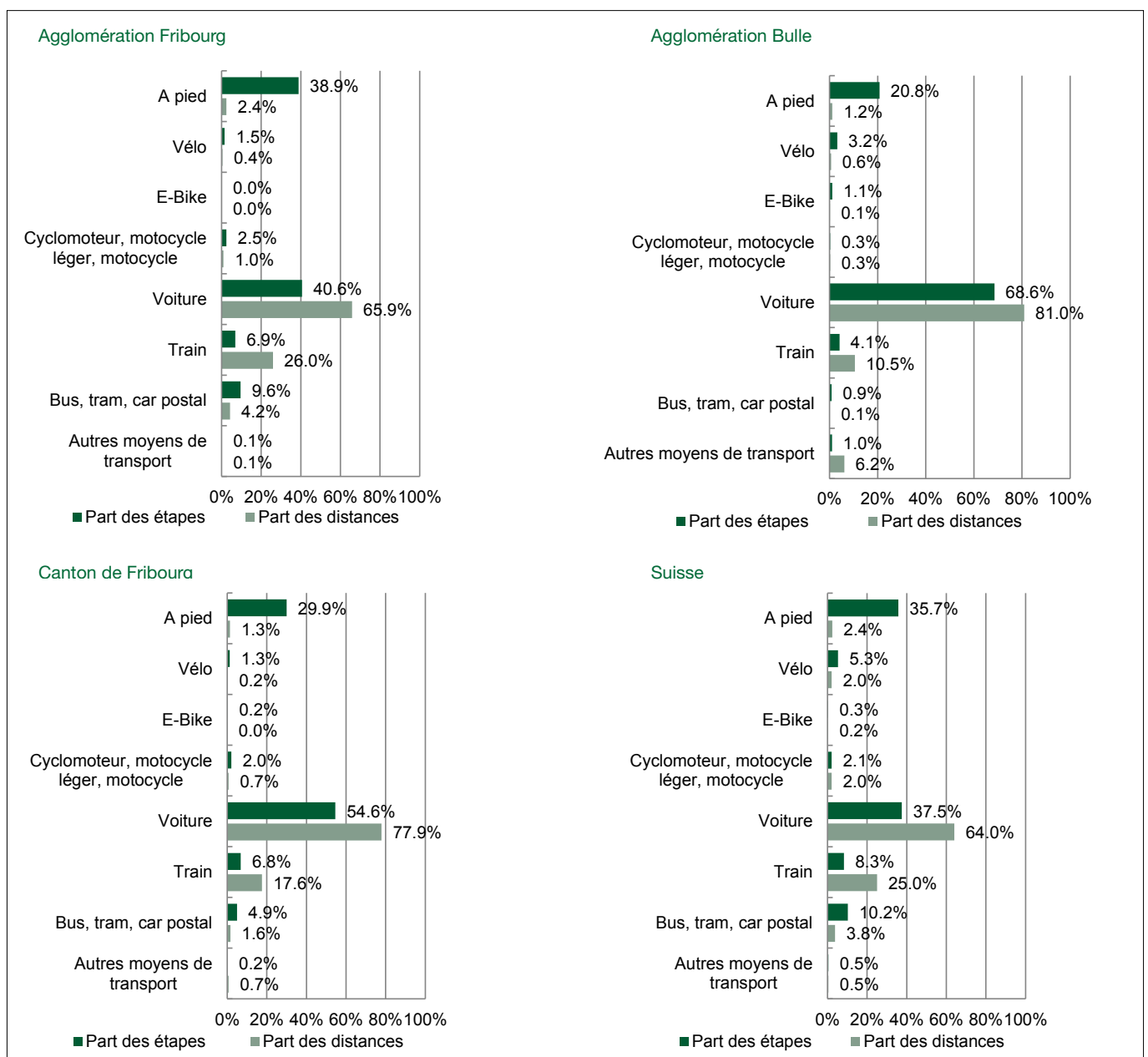


5.2 Déplacements pour le travail

La voiture reste le moyen de transport le plus utilisé pour les déplacements liés au travail. Elle contribue dans le canton à 77% de la distance journalière et à près de 55% des étapes parcourues. Le premier chiffre, stable, et le second, en augmentation par rapport à 2010 (49,6%), sont supérieurs à la moyenne suisse (part distance: 64% et part étapes: 37,5%). La population fribourgeoise parcourt à pied près de 30% des étapes pour le travail. La part de la mobilité piétonne correspondante dans la distance journalière a cependant encore diminué depuis 2010 (36,8%), car les étapes à pied représentent à chaque fois de très courtes distances et sont souvent combinées avec des déplacements en voiture ou en TP. Environ 19% des distances journalières sont assurées dans le canton de Fribourg par les TP. Ce chiffre n'a que faiblement augmenté depuis 2010 (16,7%). La majeure partie des distances couvertes en TP le sont en train, qui est plutôt utilisé pour les longs trajets. Les parts des autres moyens de transport ont diminué. Ces chiffres montrent que les TP sont utilisés dans le canton de

Fribourg d'une façon qui se rapproche quelque peu de la moyenne nationale (25,8%). Les agglomérations se différencient en outre par la part de la voiture dans les déplacements pour le travail et par celle des étapes à pied. Dans celle de Bulle, la part de la voiture dans la distance journalière parcourue a baissé alors que celle du train a augmenté. Le train permet d'y effectuer plus de 10% des trajets pour le travail, contre moins de 3% en 2010. Cette augmentation s'explique probablement par l'introduction en décembre 2011 du RegioExpress Bulle – Fribourg/Freiburg circulant à la cadence 30 minutes avec prolongement jusqu'à Berne une fois par heure.

Motif de déplacement «pour le travail» dans toutes les unités territoriales

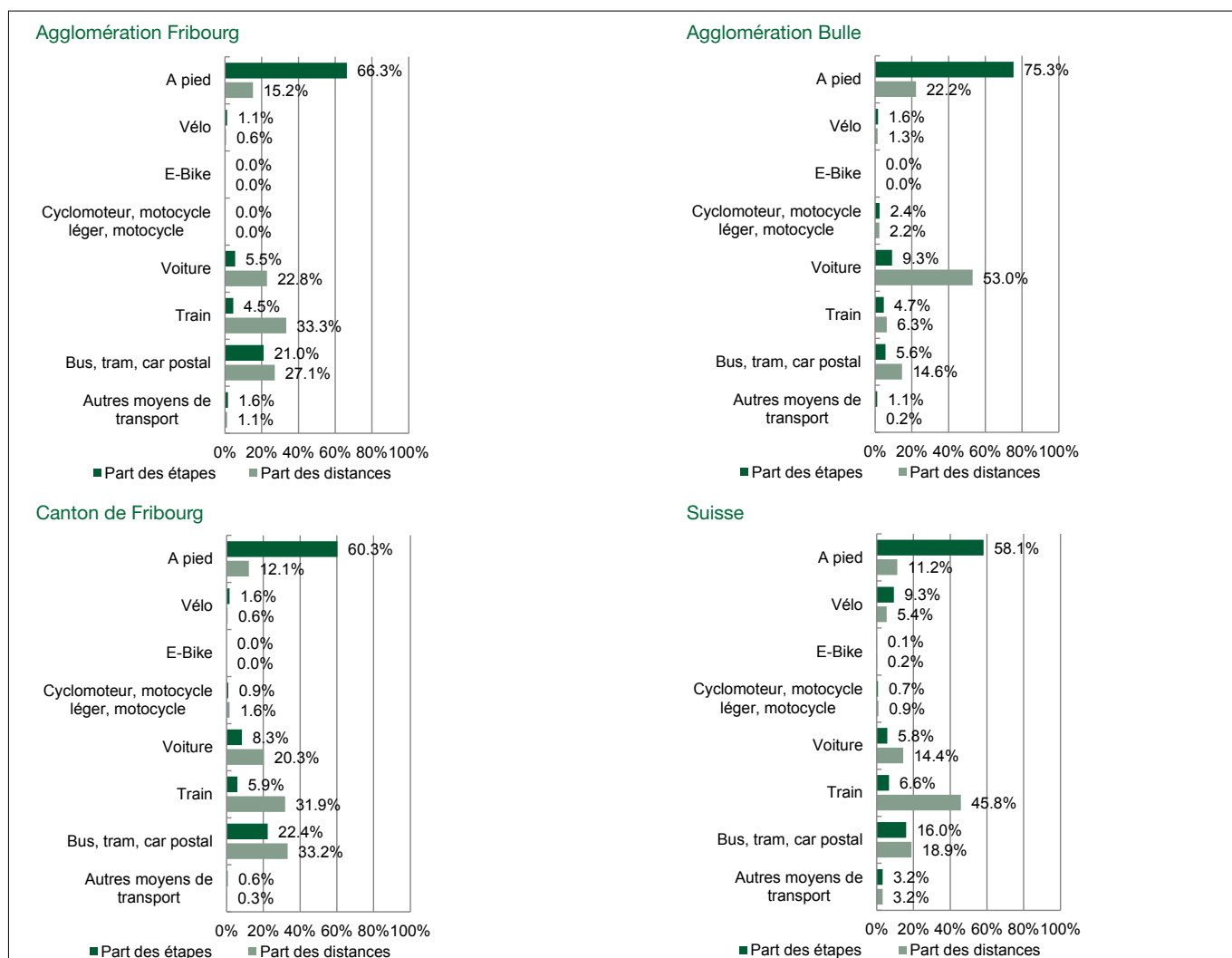


5.3 Déplacements pour la formation

Les analyses réalisées pour le microrecensement mobilité et transports sont effectuées auprès de la population suisse âgée de 6 ans et plus. Si l'on considère la part des étapes pour la formation, on voit clairement que la plupart d'entre elles sont parcourues à pied dans toutes les unités territoriales. Les TP couvrent une grande partie des distances journalières parcourues pour la formation. Ils sont cependant suivis de près par la voiture. Dans le canton de Fribourg, celle-ci continue à contribuer plus qu'au niveau national (part des étapes 5,8%, part des distances 14,4%) aux étapes (8,3%) et aux distances journalières (20,3%), même si les chiffres ont baissé depuis 2010 (8,7% et 28,1% pour le canton).

Dans l'agglomération de Bulle, le train reste moins utilisé (part des distances 6,3%) que dans celle de Fribourg (33,3%), bien qu'il le soit beaucoup plus qu'en 2010 (Bulle 0.5%). Les trajets à vélo pour la formation ont en revanche fortement diminué dans l'agglomération de Bulle (2010: 12,4%, 2015: 1,6%, part des étapes). Dans celle de Fribourg, le bus reste très utilisé pour les étapes effectuées à des fins de formation.

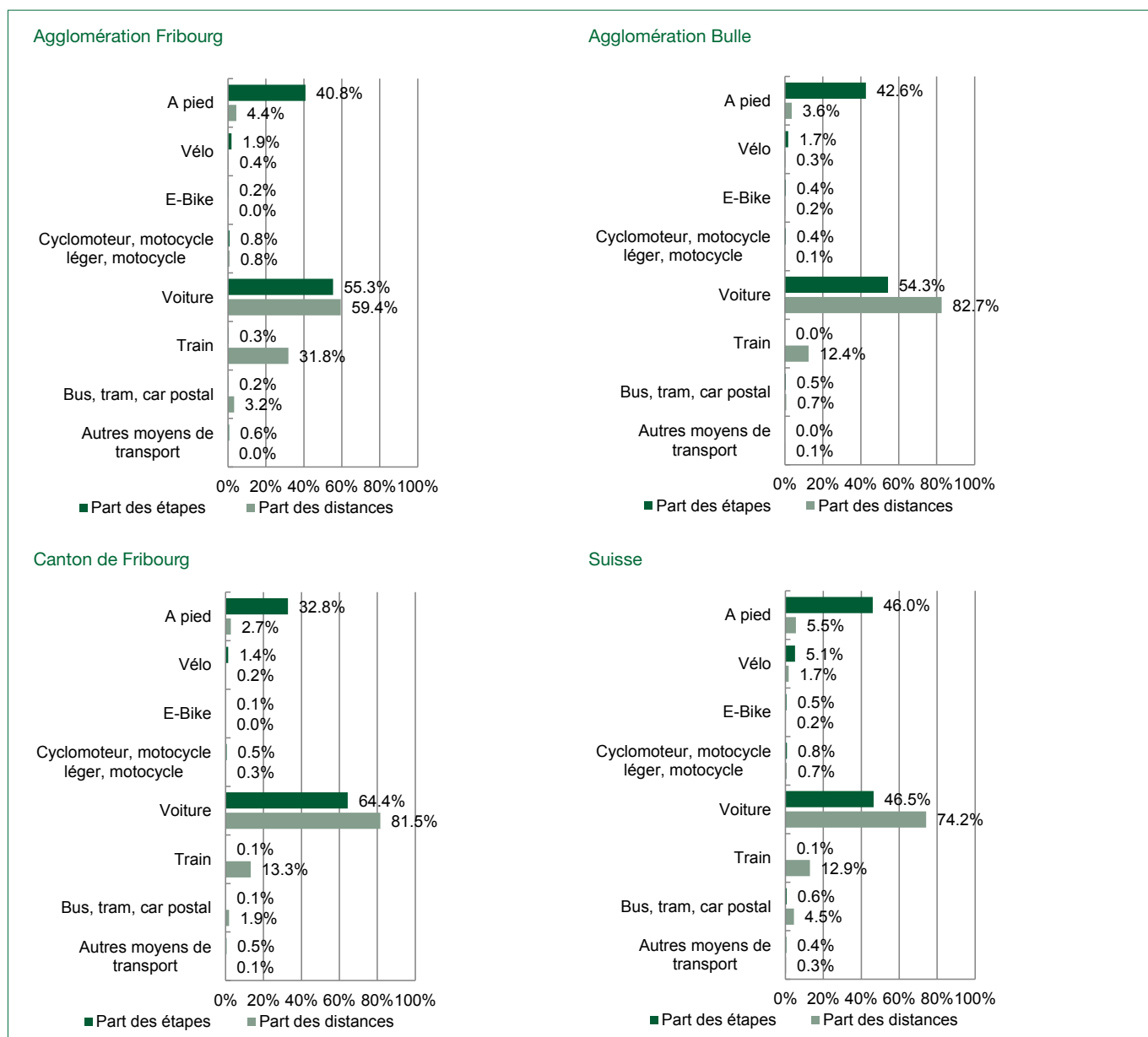
Motif de déplacement «pour la formation» dans toutes les unités territoriales



5.4 Déplacements pour les achats

La population continue à effectuer ses achats le plus souvent à pied ou en voiture et les distances parcourues varient donc fortement. Les distances parcourues en voiture pour ce motif sont en moyenne supérieures dans le canton (81,5%) que dans le reste de la Suisse (74,2%). Comme en moyenne suisse, les TP jouent un rôle secondaire dans les déplacements pour les achats. Une partie des distances parcourues en train est probablement imputable à des achats effectués dans une ville plus grande. Dans l'agglomération de Fribourg, les TP couvrent plus de 30% des distances journalières pour les achats, contre près de 60% pour les voitures.

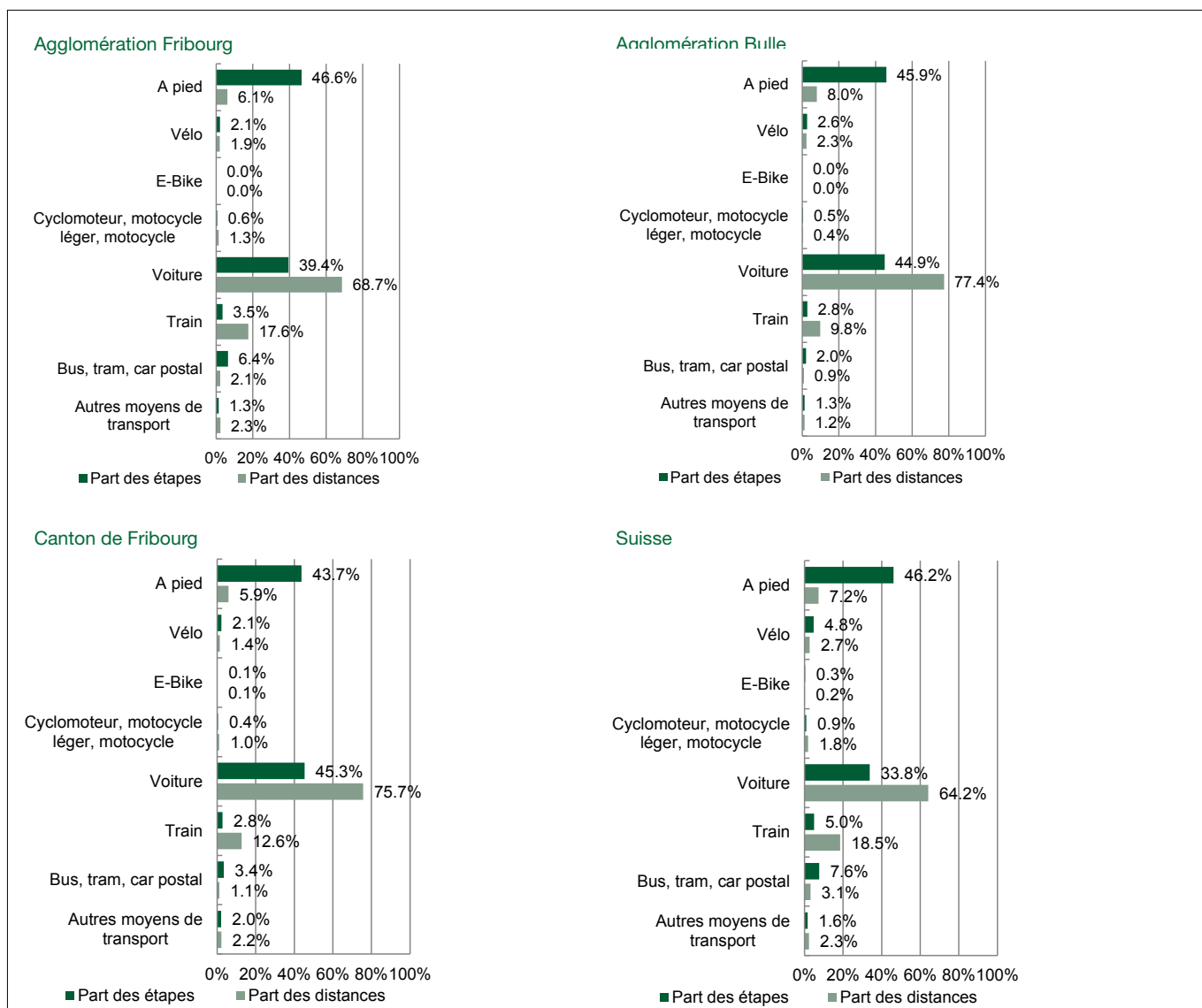
Motif de déplacement «pour les achats» dans toutes les unités territoriales



5.5 Déplacements pour les loisirs

Les déplacements pour les loisirs représentent dans le canton de Fribourg plus de 40% des distances journalières parcourues. Ils restent ainsi le motif de déplacement le plus important. Comme pour les achats, la plus grande partie des étapes sont parcourues à pied ou en voiture, les distances couvertes étant nettement plus longues dans le second cas. C'est surtout par les habitants de l'agglomération de Bulle et en moyenne cantonale que les distances parcourues en voiture durant les loisirs sont plus élevées qu'en Suisse. Le nombre d'étapes parcourues à pied pour les loisirs est cependant à peu près comparable dans toutes les unités territoriales. Pour l'agglomération de Bulle, il faut relever que le train assure aussi de plus en plus de déplacements pour les loisirs (2015: 9,8%, 2010: 1,8%); cet accroissement s'explique à nouveau par l'étoffement de l'offre et la mise en service du RegioExpress Bulle-Fribourg/Freiburg.

Motif de déplacement «pour les loisirs» dans toutes les unités territoriales

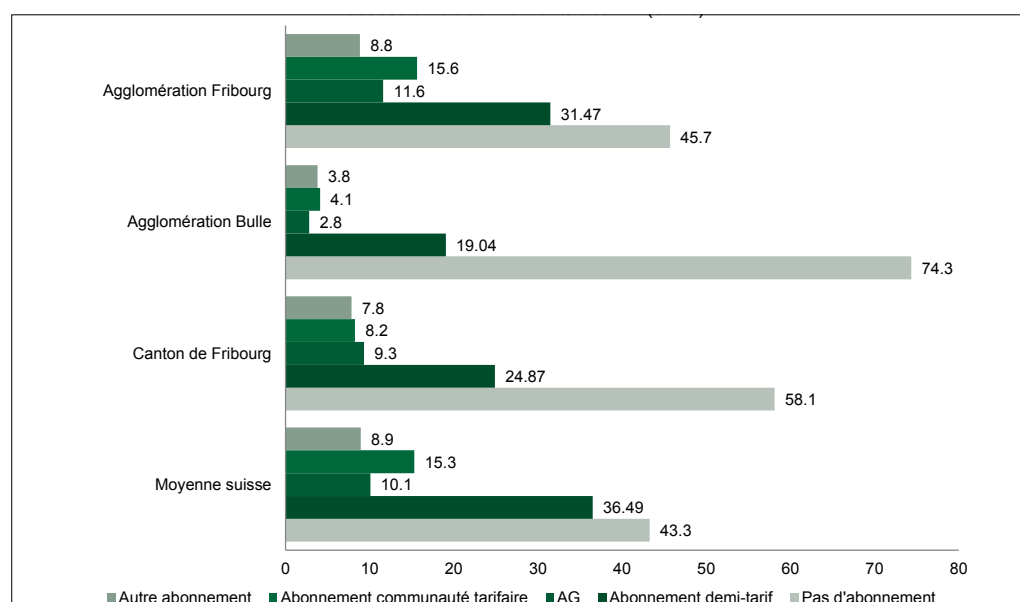


6 Abonnements et véhicules

- Possession élevée d'abonnements dans l'agglomération de Fribourg, en particulier d'abonnements de communauté tarifaire.
- Augmentation du nombre de jeunes adultes titulaires du permis de conduire.
- Diminution du nombre de vélos par habitant dans les agglomérations.

6.1 Possession d'abonnements des transports publics (TP)

Possession d'abonnements des TP (en %)

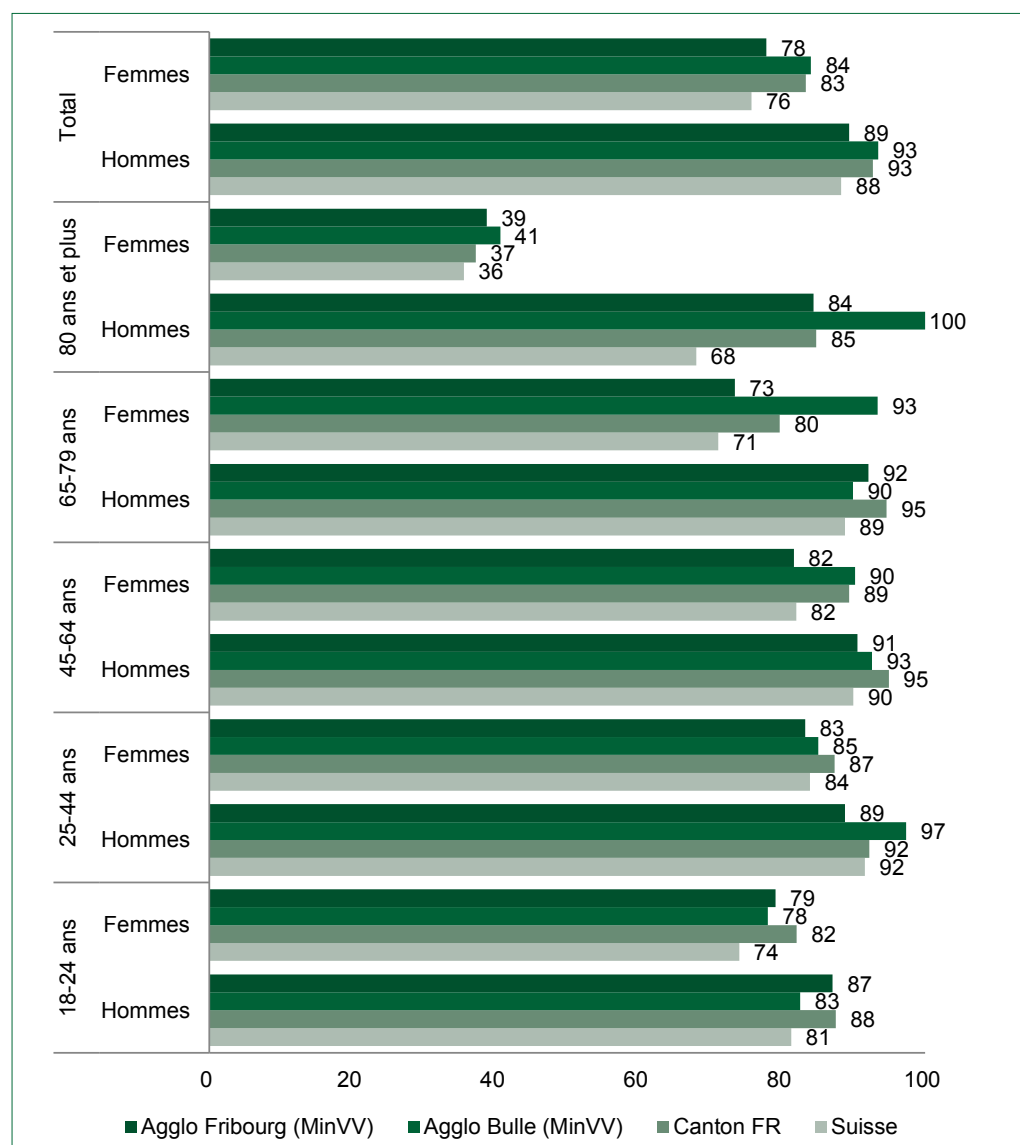


Comme en 2010, environ 40% de la population du canton de plus de 16 ans est titulaire d'un des différents abonnements des TP. Ceux-ci restent répartis de façon à peu près identique dans les différentes unités territoriales depuis la dernière enquête du microrecensement mobilité et transports. L'abonnement demi-tarif est toujours le plus apprécié. Il a enregistré une légère progression dans les agglomérations. Les abonnements généraux (AG) sont à nouveau un peu plus répandus dans l'agglomération de Fribourg qu'en moyenne suisse. Leur nombre a clairement augmenté depuis 2010 dans toutes les unités territoriales. Les abonnements de communauté tarifaire ont aussi crû, passant à 15,6% depuis la dernière enquête (2010: 12,8%). Cette hausse est encouragée par le développement de l'offre du réseau de bus et des lignes du RER Fribourg|Freiburg. La part des abonnements de communautés tarifaires reste cependant faible dans l'agglomération de Bulle.

La population fribourgeoise est moins abonnée aux TP (environ 40%) que celle de l'ensemble de la Suisse. Au niveau national, les abonnés aux TP représentent plus de 56% de la population âgée de plus de 16 ans. 36,5% d'entre eux ont un demi-tarif. Ces chiffres n'ont guère changé depuis 2010. En moyenne 46% de la population des cantons romands est abonnée aux TP (OFS/ARE 2017). Ce pourcentage est inférieur à celui des cantons alémaniques mais supérieur à celui de Fribourg.

6.2 Possession du permis de conduire

Possession du permis de conduire en fonction de l'âge et du genre (en %)



Les différences en matière de possession du permis de conduire entre tranches d'âges se sont encore un peu estompées depuis la dernière enquête du microrecensement. Ceci s'explique par l'évolution temporelle. Les valeurs basses de la tranche d'âge des 18-24 de l'enquête 2010 (55%-72%) sont maintenant comprises dans la tranche d'âge 25-44 ans.

La part des femmes sans permis de conduire qui ont entre 65 et 79 ans recule. Les différences entre hommes et femmes dans cette tranche d'âge se sont donc amenuisées. En tout, 93% des hommes et 83% des femmes ont le permis de conduire dans le canton de Fribourg. Ces valeurs restent stables depuis 2010 et dépassent toujours la moyenne suisse en ce qui concerne les femmes.

Dans l'agglomération de Fribourg, le pourcentage de titulaires du permis de conduire est un peu plus faible qu'en moyenne cantonale.

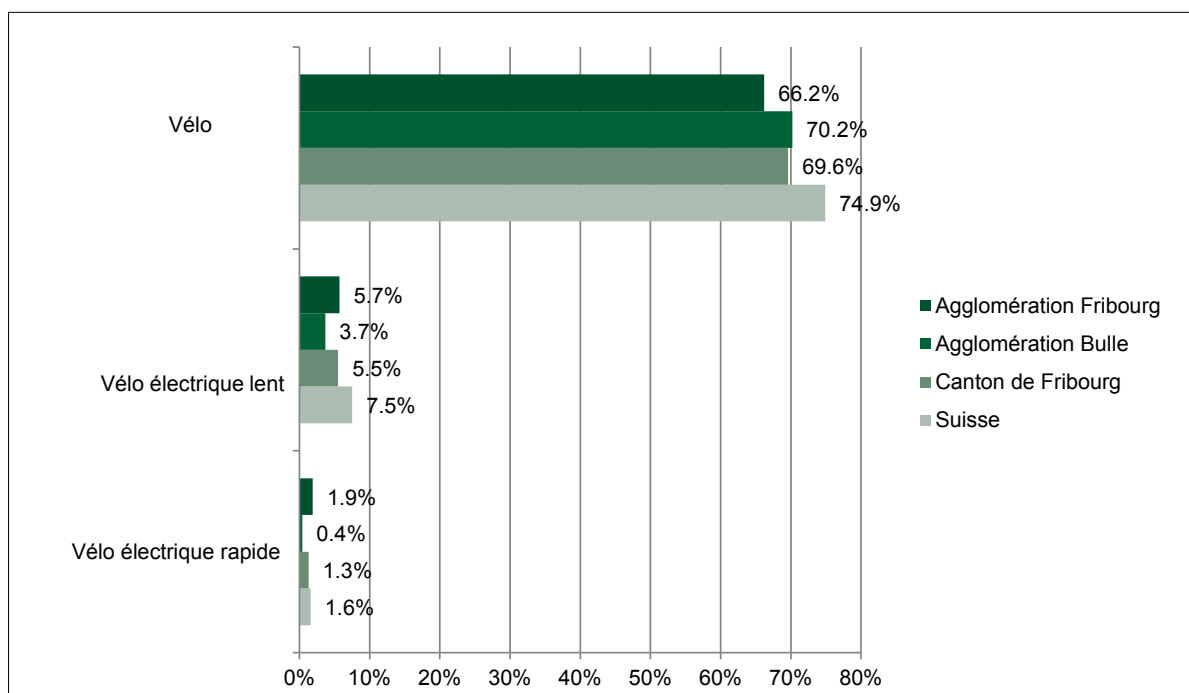
6.3 Possession de véhicules

Possession de véhicules par les ménages (en %)

		Agglo Fribourg (OUMin)	Agglo Bulle (OUMin)	Canton FR	Suisse
Nombre de voitures dans le ménage	Aucune voiture	18.4	8.6	11.6	21.8
	1 voiture	53.7	52.1	49.5	48.8
	2 voitures	23.3	32.1	30.4	23.3
	3 voitures et plus	4.6	7.2	8.5	6.1
Nombre de vélos dans le ménage	Aucun vélo	45.5	41.2	39.1	34.6
	1 vélo	21.6	20.4	21.1	22.3
	2 vélos	15.2	21.1	18.1	20.3
	3 vélos et plus	17.6	17.3	21.7	22.8
Nombre de vélos électriques lents dans le ménage	Aucun vélo électrique lent	95.3	97.3	94.9	94.0
	1 vélo électrique lent	3.5	2.2	3.9	4.6
	2 vélos électriques lents	1.2	0.5	1.2	1.3
	3 vélos et plus	0.0	0.0	0.0	0.1
Nombre de vélos électriques rapides dans le ménage	Aucun vélo électrique rapide	98.4	99.9	99.0	98.8
	1 vélo électrique rapide	1.4	0.1	0.9	1.0
	2 vélos électriques rapides	0.2	-	0.1	0.2
	3 vélos électriques rapides et plus	-	-	-	0.0
Nombre de motocycles dans le ménage	Aucun motocycle	87.1	89.9	87.7	88.3
	1 motocycle	11.4	8.8	10.7	9.8
	2 motocycles	1.1	1.3	1.3	1.5
	3 motocycles et plus	0.4	-	0.3	0.3
Nombre de motocycles légers dans le ménage	Aucun motocycle léger	98.3	97.6	97.2	97.4
	1 motocycle léger	1.7	2.4	2.7	2.4
	2 motocycles légers	0.0	-	0.1	0.2
	3 motocycles légers et plus	0.0	-	0.0	0.0
Nombre de cyclomoteurs dans le ménage	Aucun cyclomoteur	97.6	99.0	96.1	97.0
	1 cyclomoteur	2.1	0.8	3.5	2.6
	2 cyclomoteurs	0.2	0.3	0.4	0.3
	3 cyclomoteurs et plus	0.1	-	0.0	0.1

Le canton de Fribourg compte beaucoup moins de ménages (11,6%) qui ne possèdent pas de voiture que l'ensemble de la Suisse (21,8%). Le taux le plus élevé se trouve dans l'agglomération de Fribourg, où il atteint 18,4%. Ceci est notamment dû à la proximité des services et à l'offre attrayante des TP. Au moins 30% des ménages possèdent deux voitures, tant dans l'ensemble du canton que dans l'agglomération de Bulle (Suisse: 23,3%). La possession de vélos est répartie de façon à peu près homogène dans toutes les unités territoriales. Les agglomérations comptent un peu plus de ménages qui n'en possèdent pas qu'en moyenne cantonale et nationale.

Part des ménages qui possèdent au moins un vélo ou un vélo électrique (en %)



Le graphique ci-dessus indique que près de 70% des ménages du canton de Fribourg possèdent au moins un vélo. Ce chiffre est similaire pour l'agglomération de Bulle, alors qu'il est légèrement inférieur, avec 66,2%, pour celle de Fribourg. Au niveau suisse, plus de 70% des ménages possèdent au moins un vélo.

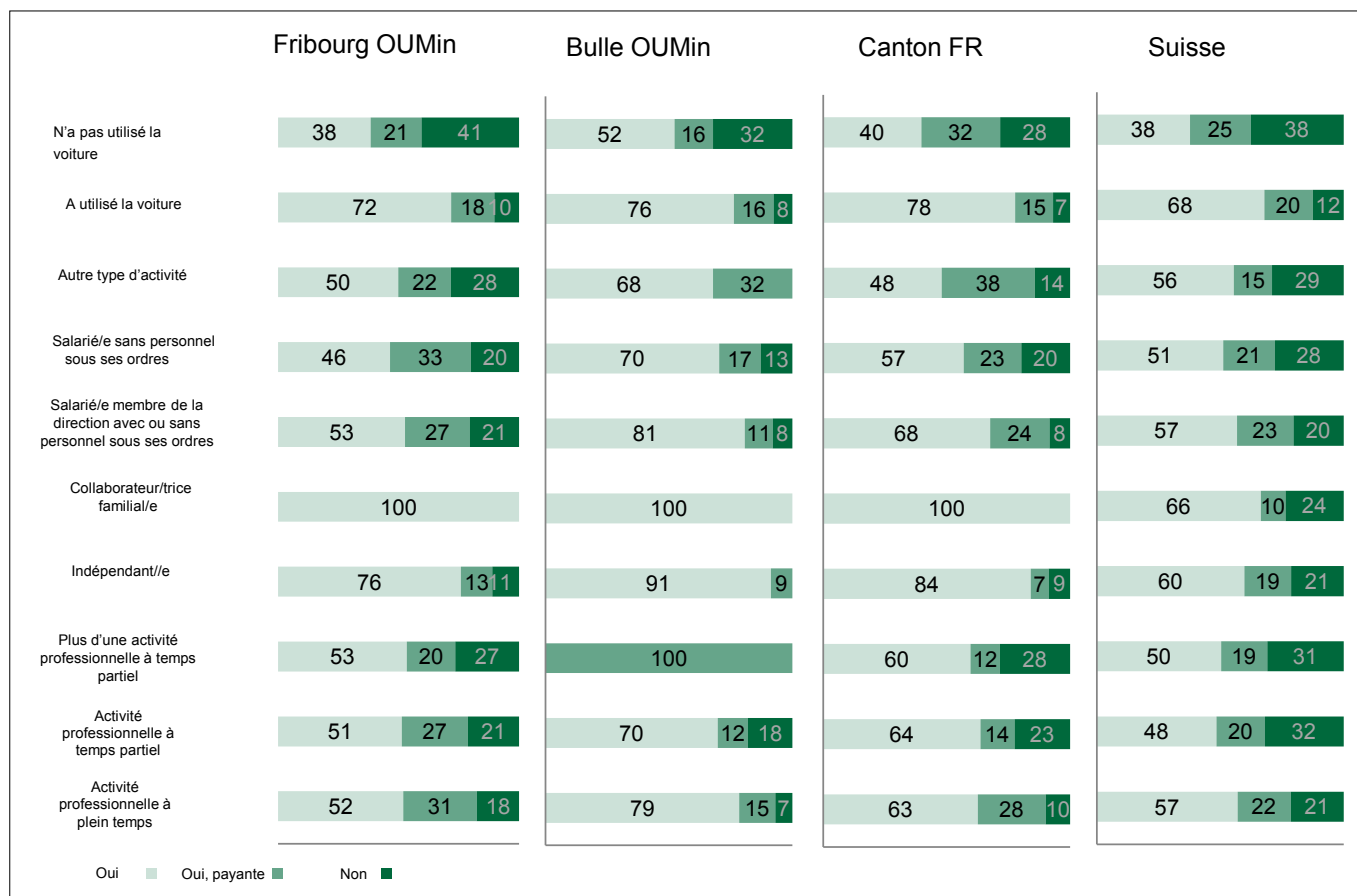
Le graphique indique en outre la répartition des vélos électriques dans les différentes unités territoriales. Les vélos électriques lents sont plus répandus que les rapides⁸. C'est dans l'agglomération de Fribourg et en moyenne nationale que les parts de ces deux catégories de vélos électriques sont les plus élevées.

Les vélos électriques étant peu répandus en valeur relative, les résultats y afférents n'ont volontairement pas été présentés dans le chapitre 4.3 sur la mobilité douce (MD). Les participants à l'enquête menée pour le MRMT ont été interrogés pour la première fois sur leur utilisation de vélos électriques en 2015. Dans le cadre des prochaines enquêtes, il faudra observer l'évolution de la possession de vélos électriques par les ménages du canton de Fribourg.

⁸ Dans le présent rapport, les vélos électriques lents sont aussi appelés «vélos électriques sans plaque d'immatriculation». Ils se différencient des vélos électriques rapides, qui disposent d'un moteur relativement puissant et d'une assistance au pédalage même pour une vitesse supérieure à 25 km/h et nécessitent donc une plaque d'immatriculation jaune pour cyclomoteurs.

6.4 Disponibilité de places de stationnement

Disponibilité de places de stationnement sur le lieu de travail



Dans le canton de Fribourg, 91% des personnes qui travaillent à plein temps disposent d'une place de stationnement. 28% de ces places sont payantes. Les personnes qui travaillent à temps partiel sont 78% à disposer d'une place de stationnement. Ce chiffre est en hausse depuis la dernière enquête (2010: 66%). Dans l'agglomération de Fribourg, les salariés, qu'ils aient du personnel sous leurs ordres ou non, ont presque aussi souvent une place de stationnement à disposition et le rapport entre places gratuites et places payantes se situe à un niveau similaire pour ces catégories. Les salariés qui ont du personnel sous leurs ordres continuent à bénéficier plus souvent d'une place de stationnement sur leur lieu de travail dans les autres unités territoriales. Les indépendants sont nombreux à utiliser des places de stationnement gratuites sur leur lieu de travail dans les agglomérations (Fribourg: 91%, Bulle 76%) et dans l'ensemble du canton de Fribourg (84%). En moyenne suisse, ils sont nettement moins nombreux, (60%).

La valeur atteint plusieurs fois 100% à cause de la très faible taille de l'échantillon pour la catégorie correspondante.

7 Disparités territoriales de la mobilité

- Les agglomérations de Fribourg et de Bulle se différencient des grandes agglomérations suisses en ce qui concerne la mobilité douce, la possession d'abonnements des TP et la part des TIM.
- Plus un lieu est central (centre d'agglomération), plus la part des TIM est faible.
- C'est en Suisse alémanique que la mobilité douce et les TP sont les plus répandus.

7.1 L'espace urbain et l'espace rural

Comme auparavant, la mobilité de la population suisse diffère selon qu'elle habite en territoire rural ou urbain. Plus elle habite à la campagne, plus les distances journalières qu'elle parcourt croissent. Le temps nécessaire pour couvrir ces distances augmente lui aussi, mais pas dans les mêmes proportions, car les moyens de transport se répartissent aussi autrement. Concernant la disponibilité des abonnements et des véhicules, on constate que la population des communes urbaines possède plus d'abonnements aux TP et moins de voitures et de vélos.

7.1.1 Indicateurs de mobilité selon le type de territoire du lieu de domicile:

	Type de territoire du lieu de domicile			Canton FR
	Ville-centre d'une agglomération	Autre commune d'agglomération	Commune rurale	Total
Données concernant les déplacements				
Nombre de déplacements journaliers	3.7	3.4	3.5	3.5
Distance journalière (en km)	41.2	41.2	51.4	45.6
Temps de déplacement journalier (en min.)	96.2	88.9	100.1	95.1
Nombre de boucles journalières	1.7	1.7	1.7	1.7
Taux de mobilité (en %)	89.8	87.1	86.7	87.4
Motif de déplacement (en % de la distance totale)				
Travail	24.5	22.9	24.9	24.1
Formation	3.2	6.4	6.3	5.8
Achats	18.3	11.1	14.6	14.0
Activité professionnelle, voyage de service	7.7	6.4	7.1	6.9
Loisirs	41.5	43.4	37.7	40.4
Services et accompagnement	3.4	8.3	8.8	7.7
Autre	1.3	1.4	0.6	1.0
Équipement en véhicules et abonnements (en %)				
Avec voiture	73.2	92.3	92.4	88.4
Avec vélo	49.4	61.1	66.4	60.9
Avec abonnement général	11.7	7.6	8.5	8.8
Avec abonnement demi-tarif	31.2	27.8	19.3	24.9
Avec abonnement communauté tarifaire	15.3	12.0	4.9	9.6
Avec un autre abonnement	12.4	8.6	10.6	10.2

Dans le canton, le nombre des trajets et boucles et le taux de mobilité sont quasiment identiques selon les types de territoires du lieu de domicile: ville-centre d'une agglomération, autre commune d'agglomération, commune rurale. On constate en revanche

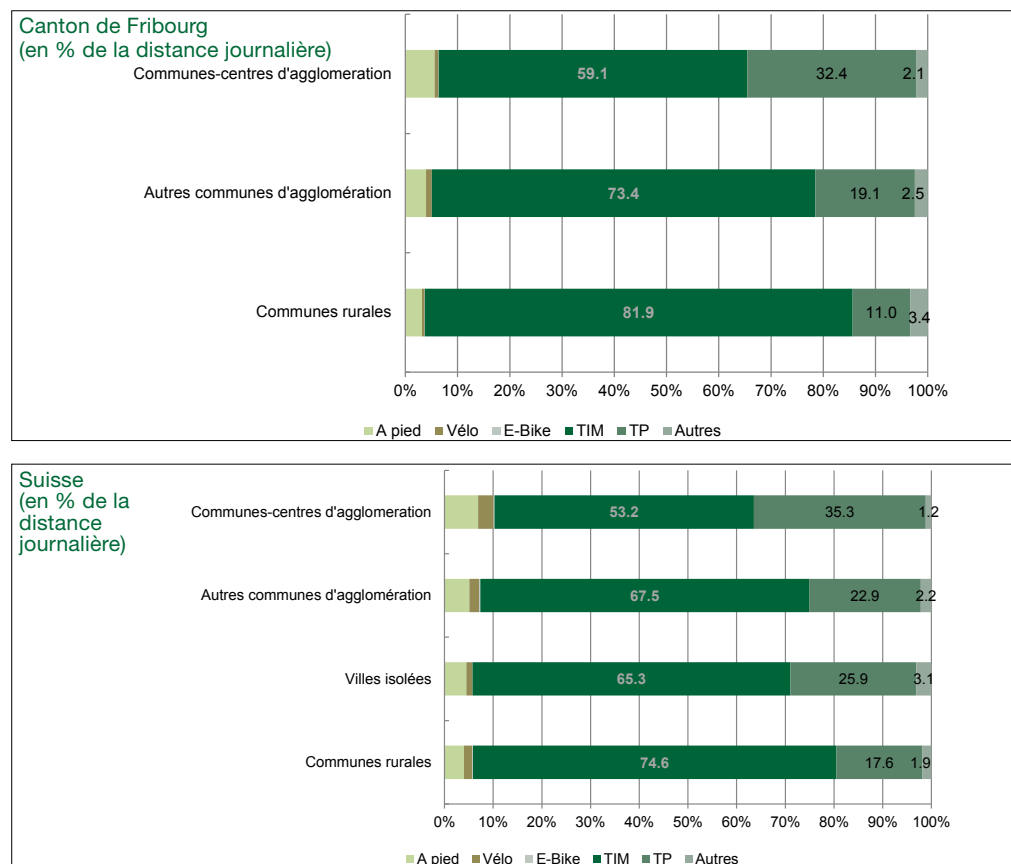
que les distances journalières sont plus longues pour les communes rurales. Les distances parcourues par la population des agglomérations du canton de Fribourg sont tout de même également supérieures en comparaison suisse. On constate que les déplacements durent un peu plus longtemps dans les villes-centres des agglomérations en partie parce que la part de la mobilité douce y est plus importante. Dans les communes rurales, les trajets se font en revanche plus souvent en TIM et ont donc tendance à être plus rapides.

Les types de territoires étudiés se différencient aussi par les motifs de déplacement. Dans les centres d'agglomération de Fribourg et de Bulle, l'offre de formations est concentrée. Les déplacements de la population locale pour la formation y sont donc les plus courts. Les centres d'agglomération présentent en outre les pourcentages les plus élevés de déplacements pour les achats. Cela pourrait être lié à la fréquence à laquelle leur population se déplace pour ce motif et au fait qu'elle n'achète à chaque fois que de petites quantités pour ses besoins journaliers. En ce qui concerne la part des services et de l'accompagnement, les centres d'agglomération se différencient aussi (3,4%) du reste du canton (autre commune d'agglomération 8,3% et commune rurale 8,8%).

	Type de territoire du lieu de domicile				Suisse
	Ville-centre d'une agglomération	Autre commune d'agglomération	Ville isolée	Commune rurale	Total
Données concernant les déplacements					
Nombre de déplacements journaliers	3.7	3.4	3.3	3.3	3.4
Distance journalière (en km)	41.2	41.2	40.7	42.8	36.8
Temps de déplacement journalier (en min.)	96.2	88.9	89.3	91.6	90.4
Nombre de boucles journalières	1.7	1.7	1.6	1.7	1.6
Taux de mobilité (en %)	89.8	87.1	90.3	87.6	89.1
Motif de déplacement (en % de la distance totale)					
Travail	24.5	22.9	26.1	23.7	24.1
Formation	3.2	6.4	4.1	5.9	5.2
Achats	18.3	11.1	9.9	13.5	13.0
Activité professionnelle, voyage de service	7.7	6.4	6.7	7.7	6.9
Loisirs	41.5	43.4	39.8	42.8	44.3
Services et accompagnement	3.4	8.3	3.4	5.1	5.0
Autre	1.3	1.4	9.8	1.3	1.5
Équipement en véhicules et abonnements (en %)					
Avec voiture	73.2	92.3	82.5	88.4	78.2
Avec vélo	49.4	61.1	76.9	67.9	65.4
Avec abonnement général	11.7	7.6	11.7	7.9	9.4
Avec abonnement demi-tarif	31.2	27.8	36.3	33.4	36.5
Avec abonnement communauté tarifaire	15.3	12.0	6.5	6.2	15.1
Avec un autre abonnement	12.4	8.6	13.0	11.5	12.2

Les valeurs moyennes pour la Suisse entière se rapprochent dans de nombreux domaines des résultats des communes d'agglomération (sans ville-centre). Ceux-ci se situent souvent, en ce qui concerne les comportements en matière de transports, entre ceux des communes des centres d'agglomération et ceux des communes rurales. A noter que les territoires appelés «Autres communes d'agglomérations» sont très répandus en Suisse et regroupent une grande partie de la population du pays.

7.1.2 Choix du moyen de transport selon le type de territoire du lieu de domicile⁹



Les types de territoires étudiés se différencient aussi selon le choix du moyen de transport. La population des centres d'agglomération de Fribourg et de Bulle continue à moins se déplacer en TIM (59,1%), même si elle le fait un peu plus depuis 2010. Les parts des TIM dans le reste du canton sont restées stables, à près de 74% pour les autres communes d'agglomération et de 81% pour les communes rurales. La part des distances parcourues à pied dans les communes-centres d'agglomération est plus importante que dans le reste du canton. Mais les résultats de la MD sont inférieurs sur tous les types de territoires du canton à ceux des régions suisses.

Même si les périmètres d'agglomération ont été adaptés depuis la publication de 2010 en raison de l'évolution de la typologie des territoires établie par l'OFS, on constate que les TP sont désormais utilisés différemment dans les régions situées hors des villes-centres des agglomérations cantonales. Alors que les parts des TP ont augmenté dans les communes d'agglomération (à l'exclusion des centres) pour dépasser 19% en 2015, elles ont baissé dans les communes rurales pour s'établir à 11%. Les analyses réalisées pour le microrecensement 2010 montrent encore autre chose: dans les communes d'agglomération (à l'exclusion des centres), cette part était seulement de 14% alors qu'elle restait supérieure à 17% dans les communes rurales. La part des TP dans les communes-centres de Fribourg et de Bulle se maintient autour de 33%.

Celle des TIM est supérieure aux chiffres suisses dans l'ensemble des territoires.

⁹ Les parts des déplacements à pied et à vélo figurent dans les diagrammes des chapitres 7.1.2 et 7.2.1. Leur somme est inférieure à 10%. Elles ne sont pas chiffrées mais il est possible de connaître les pourcentages en s'adressant au SMO.

7.2 Comparaison des agglomérations

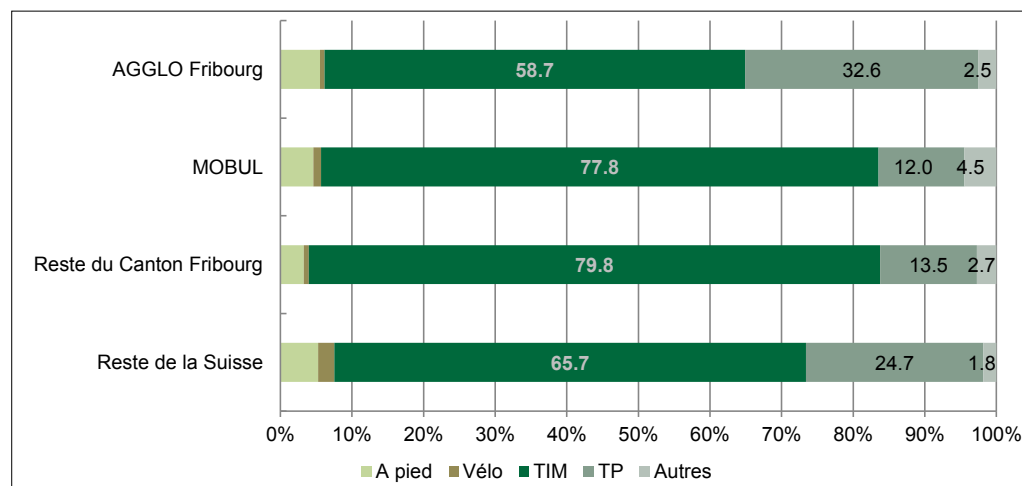
7.2.1 Comportement en matière de transports dans les agglomérations politiques du canton

La carte figurant au début du présent rapport montre les différentes unités territoriales. Les précédents chapitres faisaient référence aux périmètres de l'«ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (OUMin)». Les communes comprises dans ces périmètres forment les entités entourant les villes de Bulle et de Fribourg. Celles-ci peuvent être comparées au périmètre selon la définition de l'OFS utilisée dans la publication cantonale sur le microrecensement 2010. Cette adaptation s'est imposée après la redéfinition, en 2012, de la notion d'espace à caractère urbain par l'OFS et l'évolution de l'unité territoriale correspondante de la publication précédente.

La carte figurant au début du présent rapport inclut les unités territoriales AGGLO Fribourg et MOBUL dans les deux périmètres OUMin des agglomérations du canton. Les caractéristiques de la mobilité dans ces deux agglomérations politiques sont résumées ci-dessous dans le cadre des enquêtes menées pour le microrecensement 2015.

	Lieu de domicile: agglomération politique			
	Fribourg	Bulle	Reste du canton	Reste de la Suisse
Données concernant les déplacements				
Nombre de déplacements journaliers	3.6	3.7	3.4	3.4
Distance journalière (en km)	37.5	45.3	48.9	36.5
Temps de déplacement journalier (en min.)	92.3	92.1	96.6	90.2
Nombre de boucles journalières	1.7	1.7	1.7	1.6
Taux de mobilité (en %)	88.4	91.1	86.6	89.2
Motif de déplacement (en % de la distance totale)				
Travail	22.9	20.7	25.0	24.1
Formation	3.6	3.8	6.8	5.2
Achats	14.4	16.4	13.6	12.9
Activité professionnelle, voyage de service	6.2	9.8	6.8	6.9
Loisirs	45.3	40.9	38.8	44.5
Services et accompagnement	6.0	6.7	8.4	4.9
Indéterminé/autre	1.5	1.8	0.7	1.5
Équipement en véhicules et abonnements (en %)				
Avec voiture	76.9	91.2	92.9	77.9
Avec vélo	51.9	57.4	65.3	65.6
Avec vélo électrique lent	5.2	2.5	5.4	6.0
Avec vélo électrique rapide	1.9	0.1	0.8	1.2
Avec abonnement général	13.1	3.0	7.8	9.5
Avec abonnement demi-tarif	33.7	19.8	21.9	36.9
Avec abonnement communauté tarifaire	19.3	6.4	6.1	15.3
Avec un autre abonnement	14.2	5.9	9.2	12.3

Choix du moyen de transport dans l'AGGLO Fribourg et MOBUL
(en % de la distance journalière)



En ce qui concerne les indicateurs de déplacements, on observe que les comportements des populations de ces deux agglomérations politiques sont très similaires dans de nombreux domaines des transports et ne se différencient que pour la catégorie «Équipement en véhicules et abonnements (en %)».

On constate ici que la part de la population des agglomérations qui possède une voiture se situe dans l'agglomération de Fribourg (76,9%) au niveau du reste de la Suisse (77,9%), alors qu'elle est très supérieure dans celle de Bulle (91,2%) où elle est proche de celle du reste du canton (92,9%). A l'inverse, il résulte des indicateurs de déplacements des deux agglomérations politiques que la population de l'agglomération de Fribourg possède plus souvent un abonnement aux TP. La population des deux communes politiques possède plus rarement un vélo que dans le reste du canton et de la Suisse. 1,9% de la population de l'agglomération de Fribourg possède cependant un vélo électrique rapide. Ce pourcentage est plus élevé qu'en moyenne nationale.

Le canton ne se distingue pas par le nombre de boucles journalières qui y sont réalisées (1,7; Suisse: 1,6), mais celles-ci tendent à comprendre plus de déplacements combinés dans les agglomérations. Ces déplacements et ces boucles sont à chaque fois plus courts que dans le reste du canton. Dans l'agglomération de Fribourg, leur niveau reste similaire à celui de l'ensemble de la Suisse alors que, dans celle de Bulle, il est proche de celui de l'ensemble du canton.

Il faut parcourir des parts moins importantes (en %) de la distance totale pour le travail et la formation dans les agglomérations que dans l'ensemble du canton. En revanche, les loisirs constituent des motifs de déplacement plus importants dans les deux agglomérations que dans le reste du canton. Dans l'agglomération de Bulle, les achats représentent toujours une part très élevée des déplacements. Les voyages de service y sont aussi plus nombreux. L'agglomération politique de Bulle a un taux de mobilité de 91,1%. Celui-ci est supérieur à la moyenne suisse hors canton de Fribourg, alors que celui de l'agglomération de Fribourg est inférieur à la moyenne cantonale hors agglomérations de Fribourg et de Bulle.

Concernant le choix du moyen de transport, les deux agglomérations utilisent la MD de façon relativement similaire. On constate un écart du comportement en matière de transports lorsque les TIM et les TP sont utilisés de façon complémentaire: la part des TP, plus faible dans l'agglomération de Bulle que dans le canton (sans les agglomérations) est compensée par celle des TIM, qui est de 77,8%. Dans l'agglomération de Fribourg, au contraire, la part des TIM a baissé parce que celle des TP est supérieure à 30%.

7.2.2 Comportement en matière de transports par rapport à des agglomérations comparables

La présente section met d'abord le canton de Fribourg en regard d'autres cantons comparables avant de comparer les agglomérations de Bulle et de Fribourg avec d'autres agglomérations suisses similaires. Les comparaisons réalisées sont identiques à celles de la publication cantonale sur le MRMT 2010.

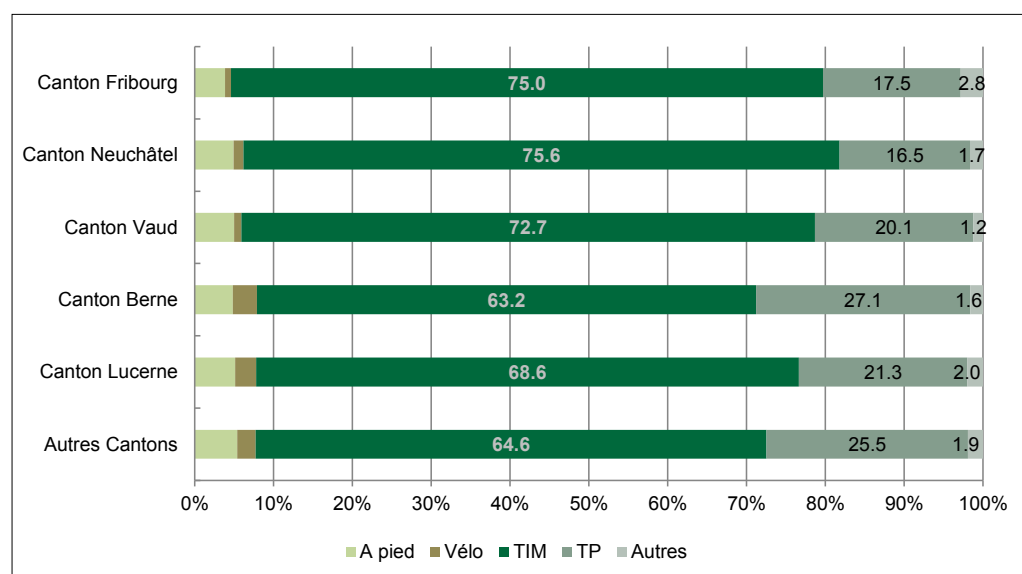
Indicateurs de mobilité de quelques cantons choisis

	Canton de Fribourg	Canton de Neuchâtel	Canton de Vaud	Canton de Berne	Canton de Lucerne	Autres cantons
Distance journalière moyenne selon le moyen de transport (en km)						
À pied	1.8	1.9	1.9	1.9	2.0	1.9
Vélo	0.3	0.5	0.3	1.2	1.0	0.8
TIM	34.2	29.1	27.8	25.0	26.4	23.0
TP	8.0	6.4	7.7	10.7	8.2	9.0
Autres moyens de transport	1.3	0.6	0.5	0.6	0.8	0.7
Total	45.6	38.5	38.2	39.6	38.4	35.5
Équipement en véhicules et abonnements (en %)						
Avec voiture	88.4	79.0	79.2	75.1	79.8	78.0
Avec vélo	60.9	53.6	54.2	69.3	69.5	66.6
Avec vélo électrique lent	5.1	3.4	3.4	6.0	7.7	6.3
Avec vélo électrique rapide	1.0	0.5	0.6	2.2	1.8	1.1
Avec abonnement général	8.8	6.1	7.2	15.4	9.1	8.8
Avec abonnement demi-tarif	24.9	26.1	30.0	42.6	40.3	36.9
Avec abonnement communauté tarifaire	9.6	15.3	15.2	11.6	12.7	16.2
Avec un autre abonnement	10.2	9.8	10.9	14.0	13.6	12.2

Les parts de la MD tendent à être plus faibles dans le canton de Fribourg que dans les cantons comparables. Les différences ne sont cependant pas frappantes. En revanche, la mise en regard permet de constater que ce canton est celui où la distance journalière parcourue en TIM est la plus importante. Il est dans la moyenne en ce qui concerne les distances parcourues en TP. Les chiffres relatifs aux TP dans les cantons alémaniques comparés ont tendance à être plus élevés que dans les cantons romands. Le canton de Fribourg est celui où la part des ménages qui disposent d'une voiture est la plus élevée. Celle des ménages qui ont au moins un vélo est plus faible que dans les cantons alémaniques considérés, mais plus forte que dans les cantons romands voisins. Il en va de même pour les vélos électriques. Les AG sont certes plus répandus dans le canton de Fribourg que dans les cantons de Vaud et de Neuchâtel, mais ils le sont moins que dans ceux de Lucerne et de Berne. La possession d'un abonnement demi-tarif est plus fréquente dans les cantons comparables. Avec 24,9%, le

canton de Fribourg est nettement au-dessous des valeurs des autres cantons. Les différents pourcentages relatifs à la possession de voitures et d'abonnements des TP se reflètent aussi dans la comparaison faite ci-dessous de la répartition modale des cantons présentés.

Comparaison avec le choix du moyen de transport dans quelques cantons choisis (en % de la distance journalière)

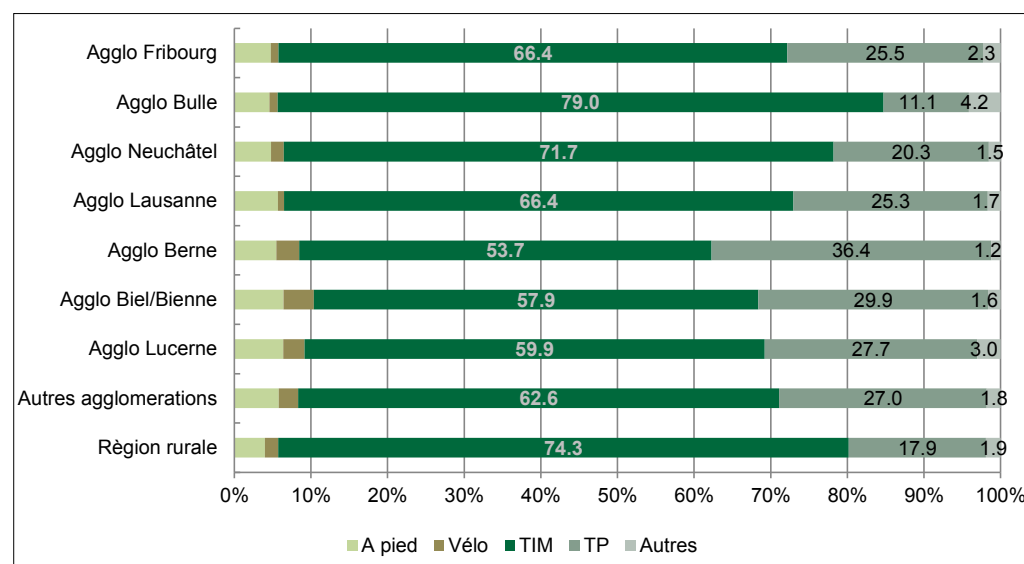


Indicateurs de mobilité de quelques agglomérations choisies

	Agglo Fribourg	Agglo Bulle	Agglo Neuchâtel	Agglo Lausanne	Agglo Berne	Agglo Bienne	Agglo Lucerne	Autres agglos	Espace rural
Distance journalière moyenne selon le moyen de transport (en km)									
À pied	1.9	2.1	2.0	2.0	2.1	2.0	2.2	2.0	1.7
Vélo	0.4	0.5	0.7	0.3	1.2	1.2	1.0	0.9	0.7
TIM	26.6	35.5	30.2	23.6	21.0	17.9	20.6	21.3	31.7
TP	10.2	5.0	8.5	9.0	14.2	9.3	9.5	9.2	7.6
Autres moyens de transport	0.9	1.9	0.6	0.6	0.5	0.5	1.0	0.6	0.8
Total	40.1	44.9	42.1	35.6	39.1	31.0	34.4	34.0	42.7
Équipement en véhicules et abonnements (en %)									
Avec voiture	82.1	91.8	78.7	72.6	65.2	69.8	70.8	75.7	88.2
Avec vélo	54.6	58.1	52.7	46.1	69.8	66.5	64.2	65.9	68.2
Avec vélo électrique lent	4.7	2.7	2.9	3.5	5.8	5.1	6.3	5.8	7.1
Avec vélo électrique rapide	1.6	0.2	0.5	0.7	3.5	0.8	2.0	1.1	1.1
Avec abonnement général	10.9	2.8	9.6	8.0	18.8	15.3	11.1	9.3	8.0
Avec abonnement demi-tarif	31.2	19.7	29.5	31.2	49.7	37.3	42.5	37.3	33.5
Avec abonnement communauté tarifaire	16.4	6.5	18.0	22.2	21.8	11.9	18.8	18.1	6.2
Avec un autre abonnement	11.5	6.8	12.3	10.8	15.4	12.7	13.0	12.4	11.6

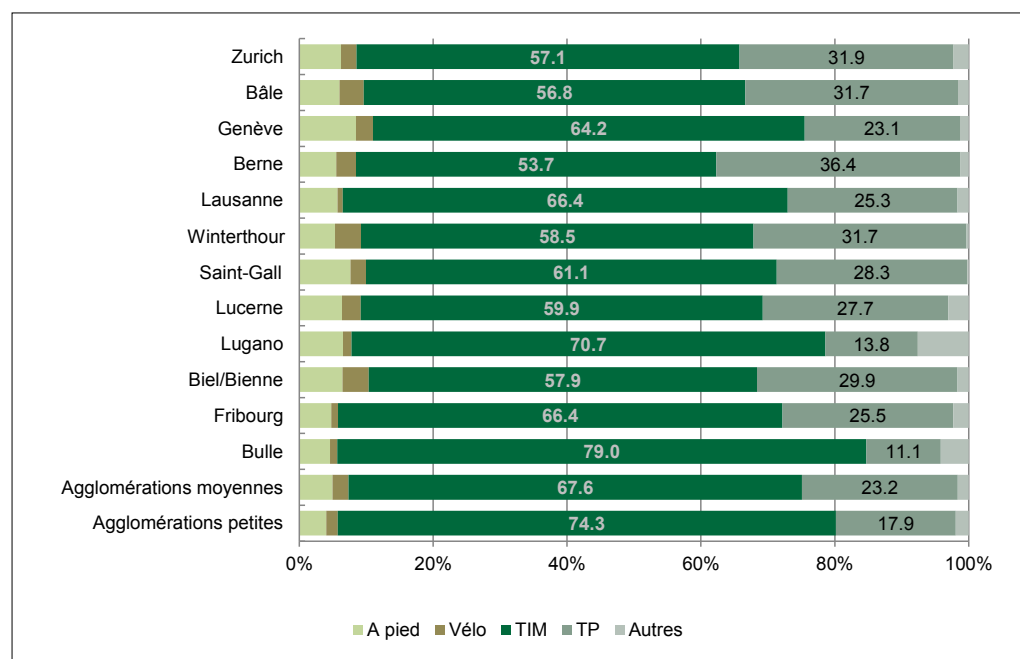
Le nombre de kilomètres parcourus à pied tous les jours est similaire dans les agglomérations comparées ici même s'il est plutôt faible dans celle de Fribourg. La population des agglomérations de Suisse alémanique se déplace plus à vélo alors que celle des agglomérations de Suisse romande parcourt plus de kilomètres en TIM. En comparaison, les distances parcourues en TP sont plutôt grandes dans l'agglomération de Fribourg alors qu'elles sont courtes dans celle de Bulle. Les pourcentages de ménages qui disposent d'une voiture sont plus élevés dans les agglomérations de Fribourg (82,1%) et de Bulle (91,8%) que dans le groupe de comparaison. Les chiffres cantonaux relatifs à la possession de vélos se situent à nouveau entre ceux de la Suisse alémanique et ceux des agglomérations romandes étudiées. La part des titulaires d'abonnements des TP est relativement faible dans l'agglomération de Bulle alors que dans l'agglomération de Fribourg elle ne diffère guère de celle des autres agglomérations. La population des agglomérations de Suisse alémanique est en général plus abonnée aux TP. La répartition modale ci-dessous met en évidence la part comparativement élevée des TIM dans les agglomérations de Fribourg et de Bulle. On constate aussi que, dans l'agglomération de Bulle, la part des TP, de 11,1%, est inférieure à la moyenne suisse pour les espaces ruraux. Les agglomérations du canton de Fribourg disposent aussi, par rapport aux autres, d'un fort potentiel en matière de MD.

Comparaison avec le choix du moyen de transport dans quelques agglomérations choisies (en % de la distance journalière)



7.2.3 Comportement en matière de transports en comparaison nationale

Comparaison du choix du moyen de transport dans les grandes agglomérations suisses



La comparaison nationale met elle aussi en évidence la part élevée des TIM dans l'agglomération de Bulle. Cette part est supérieure à la moyenne observée dans les petites agglomérations, alors qu'elle est inférieure à la moyenne des agglomérations de taille moyenne dans l'agglomération de Fribourg. Le tableau ci-dessous montre cependant qu'en comparaison avec la population des autres cantons, celle des agglomérations de Fribourg et de Bulle parcourt des distances journalières importantes en un temps relativement court. Ceci dénote une part importante des TIM dans les distances journalières pour les deux agglomérations. Ces chiffres montrent en revanche que la MD joue un rôle plus important dans les grandes agglomérations suisses. Les trajets à vélo ou à pied accroissent cependant les temps de déplacement moyens sur des distances journalières relativement courtes. Les TP occupent en outre une place plus importante dans l'agglomération de Fribourg que dans les grandes agglomérations de Genève, de Lausanne et de Lugano. De plus, leur part est supérieure à la moyenne observée dans les agglomérations de taille moyenne. Elle est cependant plus faible dans les agglomérations de Fribourg et de Bulle que dans l'ensemble des agglomérations de Suisse alémanique étudiées. Dans les agglomérations de Fribourg et de Bulle, la MD contribue moins aux déplacements que dans le groupe de comparaison, mais à peu près autant que dans la moyenne des petites et moyennes agglomérations.

Les agglomérations de Fribourg et de Bulle en comparaison

	Lieu de domicile: Agglomération														
	Zurich	Bâle	Genève	Berne	Lausanne	Winterthour	Saint-Gall	Lucerne	Lugano	Bienne	Fribourg (OU/Min)	Bulle (OU/Min)	Moyennes	Petites	Toutes
Données concernant les déplacements															
Nombre de déplacements journaliers	3.3	3.3	3.5	3.4	3.6	3.4	3.3	3.3	3.6	3.4	3.5	3.6	3.4	3.3	3.4
Distance journalière (en km)	34.3	31.6	24.9	39.1	35.6	37.7	30.1	34.4	26.2	31.0	40.2	44.4	37.0	42.7	36.6
Temps de déplacement journalier (en min.)	92.9	86.8	84.4	96.7	91.7	93.5	89.5	95.5	82.1	86.6	83.4	86.6	87.2	91.5	90.5
Nombre de boucles journalières	1.6	1.6	1.7	1.5	1.6	1.6	1.7	1.6	1.7	1.6	1.7	1.7	1.7	1.7	1.6
Taux de mobilité (en %)	90.3	89.2	89.9	90.6	90.4	90.1	88.2	89.7	89.7	89.3	88.4	90.7	89.1	87.7	89.1
Motif de déplacement (en % de la distance totale)															
Travail	25.7	24.7	20.7	22.4	22.8	28.0	23.6	20.6	17.0	22.6	23.1	22.3	24.9	23.8	23.9
Formation	5.0	4.0	5.0	4.8	4.5	4.7	6.8	4.1	5.4	3.6	5.6	3.8	5.7	5.8	5.3
Achats	12.9	11.8	15.1	10.7	13.1	13.9	11.6	12.6	17.0	17.9	13.5	16.0	12.1	13.4	13.1
Activité professionnelle, voyage de service	6.4	5.4	6.2	4.3	8.1	7.6	6.4	7.2	14.1	3.4	7.1	9.9	7.1	7.7	7.0
Loisirs	44.3	48.1	46.1	53.7	43.2	39.6	48.2	49.6	39.7	45.8	42.5	39.2	43.4	42.7	44.4
Services et accompagnement	4.5	4.9	5.6	3.4	6.8	4.0	2.8	4.0	6.8	5.2	6.8	7.2	5.1	5.1	4.9
Indéterminé/autre	1.3	1.0	1.3	0.6	1.5	2.2	0.6	1.9	0.0	1.5	1.4	1.6	1.7	1.6	1.4
Équipement en véhicules et abonnements (en %)															
Avec voiture	70.5	67.7	74.7	65.2	72.6	69.2	69.7	70.8	80.3	69.8	81.6	91.4	83.2	88.2	77.7
Avec vélo	67.8	65.2	56.4	69.8	46.1	74.0	66.7	64.2	38.7	66.5	54.5	58.8	68.4	68.2	65.1
Avec vélo électrique lent	4.9	5.5	5.8	5.8	3.5	6.6	7.1	6.3	3.3	5.1	4.7	2.7	6.3	7.1	5.9
Avec vélo électrique rapide	1.0	1.6	1.2	3.5	0.7	1.5	0.4	2.0	0.1	0.8	1.6	0.1	0.7	1.1	1.2
Avec abonnement général	11.2	8.4	6.5	18.8	8.0	12.1	8.8	11.1	1.5	15.3	11.1	3.1	8.3	8.0	9.3
Avec abonnement demi-tarif	45.6	37.5	22.1	49.7	31.2	45.9	41.8	42.5	14.8	37.3	31.5	19.0	33.3	33.5	36.1
Avec abonnement communauté tarifaire	24.3	30.9	26.4	21.8	22.2	16.8	18.7	18.8	17.2	11.9	16.6	6.8	8.2	6.2	16.1
Avec un autre abonnement	13.0	13.9	11.8	15.4	10.8	15.4	13.6	13.0	6.5	12.7	11.8	6.3	10.9	11.6	12.2

8 Méthodologie

8.1 L'enquête du microrecensement mobilité et transports

La croissance toujours continue du trafic place les responsables de la planification des transports devant des défis importants. Les comptages conventionnels ne suffisant plus pour répondre aux exigences actuelles de la planification des transports, il est nécessaire de connaître en détail le comportement de la population en matière de transports. Il convient par exemple de faire une distinction aussi précise que possible des différents motifs de déplacement et des moyens de transport et de mettre en évidence, entre autres, les critères géographiques et temporels des transports. En 1974 a eu lieu le premier recensement de la population en matière de transports à l'échelle nationale en Suisse. Depuis, de tels recensements ont eu lieu tous les cinq ans; ils s'appuient sur le mandat du Conseil fédéral inscrit dans l'ordonnance concernant l'exécution des relevés statistiques fédéraux (RS 431.012.1). Depuis 2010, le microrecensement sur la mobilité et les transports est la première enquête thématique qui fait partie du nouveau recensement de la population suisse. Depuis 1974, la taille de l'échantillon, les méthodes de relevé et les contenus de l'enquête ont évolué. Cette évolution s'explique, d'une part, par les nouvelles méthodes de relevé et par le progrès du traitement des données et, d'autre part, par les exigences croissantes de la politique et de la recherche. Ainsi en 2015, l'échantillon national s'élève à 57'090 personnes interrogées. Pour cette même année, le canton de Fribourg a financé 850 interviews supplémentaires dans les périmètres selon la définition de l'OFS des agglomérations de Fribourg (600) et de Bulle (250), ce qui a permis d'interroger 2'422 personnes dans tout le canton. Les enquêtes se sont déroulées entre janvier 2015 et février 2016. Le bureau d'études mandaté a réalisé à l'automne 2017 environ 750 tableaux et diagrammes pour les analyses cantonales. Les questions relatives à des thèmes spécifiques doivent être adressées au SMO.

8.2 Changements depuis le microrecensement 2010

Les vélos électriques ont été inclus dans les enquêtes mais sont trop peu nombreux pour avoir une grande influence sur les résultats actuels. Comme indiqué dans le chapitre 7, les données relatives aux agglomérations de Fribourg et de Bulle sont désormais analysées en fonction du périmètre OUMin, qui permet une comparaison avec le périmètre selon la définition de l'OFS utilisée dans la publication cantonale de 2010.

8.3 Caractéristiques statistiques

Les informations sur le comportement de la population en termes de mobilité devant être recensées de manière aussi représentative que possible, les ménages et les personnes à interroger ont été sélectionnées de façon aléatoire en deux temps.

- Dans un premier temps, l'OFS a sélectionné de manière aléatoire les ménages invités à participer à l'étude. Ces ménages ont reçu une information écrite sur l'objectif et le déroulement de l'enquête. Dans la première partie de l'enquête, une personne du ménage choisie au hasard a été interrogée par téléphone, notamment sur des questions touchant l'ensemble du ménage.
- Dans un deuxième temps, une personne du ménage âgée de plus de six ans a été choisie au hasard et interrogée sur son comportement concret en matière de transports, un jour de référence donné.

L'enquête a été menée en recourant à la technique des interviews téléphoniques assistées par ordinateur (CATI). La distance parcourue a été évaluée pendant l'interview, à l'aide de coordonnées géographiques, en fonction des informations fournies par les personnes interrogées sur les itinéraires choisis (réseau digitalisé).

Les ménages et les personnes ont été pondérés afin que les résultats soient représentatifs de la structure de la population. D'une part, les échantillons de grande taille prélevés dans les agglomérations ont été compensés.

D'autre part, le fait que les jeunes sont souvent plus difficiles à joindre pour ce type d'enquête parce qu'ils sont mobiles au quotidien a été pris en compte.

A1 Glossaire

Agglomération

L'agglomération comprend une commune-centre (dans le canton de Fribourg, Fribourg et Bulle,) et les communes d'agglomération environnantes ayant un lien géographique et fonctionnel avec la commune-centre. L'OFS fixe les critères correspondants et détermine à nouveau les agglomérations après chaque recensement. Les définitions actuelles de l'OFS se trouvent dans le rapport explicatif intitulé «L'espace à caractère urbain 2012», qui indique en outre qu'une agglomération est un groupe de communes totalisant plus de 20'000 habitants. Le présent rapport donne une partie des résultats concernant les deux agglomérations politiques AGGLO Fribourg et MOBUL. La plupart des tableaux et des diagrammes a cependant été établie en fonction du périmètre OUMin qui entoure les deux agglomérations et qui a été choisi parce qu'il est comparable au périmètre selon la définition de l'OFS utilisée dans la publication cantonale sur le MRMT 2010. Les périmètres d'agglomération utilisés alors, qui avaient été définis par l'OFS en 2000, figurent sur la carte de l'introduction.

Agglomération de Fribourg

Cette expression désigne, selon ce qui est indiqué, soit l'agglomération politique AGGLO Fribourg, soit le périmètre OUMin qui se rapproche le plus de l'unité territoriale définie par l'OFS.

AGGLO Fribourg

L'agglomération politique de Fribourg regroupe les communes d'Avry, Belfaux, Corminboeuf, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Guin, Marly, Matran et Villars-sur-Glâne.

Agglomération de Fribourg, périmètre OUMin

Le périmètre OUMin de la ville et de l'agglomération de Fribourg regroupe les communes d'Arconciel, Avry, Belfaux, Chevrières, Corminboeuf, Cottens (FR), Courtepin, Ependes (FR), Ferpicloz, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Grolley, Guin, Hauterive (FR), La Brillaz, La Sonnaz, Le Gibloux, Le Mouret, Marly, Matran, Misery-Courtion, Neyruz (FR), Prez-vers-Noréaz, Senèdes, Tavel, Tinterin, Villars-sur-Glâne et Villarsel-sur-Marly.

Agglomération de Bulle

Cette expression désigne, selon ce qui est indiqué, soit l'agglomération politique MOBUL, soit le périmètre OUMin qui se rapproche le plus de l'unité territoriale définie par l'OFS.

Agglomération MOBUL

L'agglomération politique de Bulle regroupe les communes de Bulle, Morlon, Le Pâquier, Riaz et Vuadens.

Agglomération de Bulle, périmètre OUMin

Le périmètre de la ville et de l'agglomération de Bulle regroupe les communes de Broc, Bulle, Echarlens, Le Pâquier (FR), Marsens, Morlon, Riaz et Vuadens.

Périmètre d'agglomération de la publication sur le MRMT 2010

(Agglomérations et villes isolées, OFS 2000)

Fribourg Arconciel, Avry-sur-Matran, Belfaux, Bonnefontaine, Chevrières, Corjolens, Cormagens, Corminboeuf, Corpataux-Magnedens, Cottens (FR), Courtaman, Courtepin, Ecuwillens, Ependes (FR), Essert (FR), Farvagny, Ferpicloz, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Grolley, Guin, La Corbaz, Lentigny, Lossy-Formangueires, Lovens, Marly, Matran, Misery-Courtion, Montévraz, Neyruz (FR), Oberried (FR), Onnens (FR), Posieux, Praroman, Rossens (FR), Senèdes, Tavel, Tinterin, Villarsel-sur-Marly, Villars-sur-Glâne et Zénauva,

Bulle, Echarlens, La Tour-de-Trême, Le Pâquier (FR), Marsens, Morlon, Riaz, Vuadens, Vuippens

Commune d'agglomération

Commune d'une agglomération, à l'exclusion de la commune-centre d'agglomération.

Commune-centre d'agglomération

Centre d'une agglomération, qui lui donne souvent son nom.

Activité professionnelle

Motif de déplacement comprenant le règlement d'affaires professionnelles hors du lieu de travail mais pas le déplacement pour le travail.

ARE

Office fédéral du développement territorial

Autres moyens de transport

Camions, autocars, taxis, bateaux, téléphériques, avions et appareils apparentés à des véhicules.

Boucle

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

CATI

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

Courbe d'intensité

Représentation de l'évolution temporelle de l'intensité des déplacements sur une durée déterminée. Elle permet donc d'identifier les heures d'affluence et les périodes creuses.

Cyclomoteur

Motocycle dont la vitesse maximale est limitée à 30 km/h et la cylindrée à 50 cm³. Age minimal requis pour la conduite: 14 ans.

Déplacement

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

Déplacement pour les achats

Déplacement pour faire ses achats, s'approvisionner et bénéficier d'une prestation (p. ex. chez le coiffeur ou chez le médecin).

Déplacement pour la formation

Déplacement pour se rendre au lieu de formation et en revenir, qui se traduit souvent par du trafic pendulaire.

Déplacement pour les loisirs

Tous les déplacements accomplis durant les loisirs.

Déplacement pour le travail

Déplacement pour se rendre au travail et en revenir, qui se traduit souvent par du trafic pendulaire.

Disponibilité de véhicules

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

Distance journalière

Distance moyenne parcourue par personne et par jour.

Durée de déplacement

Cette durée englobe un déplacement (uniquement en Suisse, sauf mention contraire) entre le moment du départ et le moment de l'arrivée, y compris les temps d'attente et de correspondance (contrairement au temps de trajet).

Étape

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 ici considérée comme un moyen de transport. Chaque changement de moyen de transport ou chaque correspondance marque le début d'une nouvelle étape. La distance minimale d'une étape est de 25 mètres.

Espace rural

Communes suisses situées hors d'une agglomération et qui ne sont pas des villes isolées.

Intensité des déplacements

Nombre d'étapes ou de déplacements effectués dans un laps de temps donné.

Intervalle de confiance

Les données recueillies le jour de référence ne concernent qu'une partie de la population de référence. Les résultats qu'elles permettent d'obtenir comprennent donc toujours une incertitude. Celle-ci peut être déterminée en calculant un intervalle de confiance pour les pourcentages et les valeurs moyennes de l'échantillon. Plus la conclusion de l'échantillon de référence dans la population est incertaine, plus les valeurs limites sont éloignées. Le degré d'incertitude dépend entre autres de la taille de l'échantillon et de la variation des caractéristiques considérées. Les intervalles de confiance du présent rapport sont de 90%. Cela signifie que la vraie valeur est comprise avec une probabilité de 90% dans l'intervalle donné. Les intervalles de confiance ne figurent pas dans les tableaux d'analyse mais peuvent être obtenus auprès du Service de la mobilité pour des renseignements plus précis.

Mobilité

Changement de lieu d'une personne.

Mobilité douce (MD)

Déplacements à pied et à vélo.

Motif de déplacement

Les étapes, de même que les déplacements (agrégation d'étapes), ont un motif déterminé.

Motocycle léger

Motocycle dont la vitesse maximale est limitée à 45 km/h et la cylindrée à 50 cm³. Age minimal requis pour la conduite: 16 ans.

Moyen de transport

Moyen pour se déplacer en TIM, en TP et en MD.

Moyenne

Valeur moyenne arithmétique obtenue en divisant la somme de toutes les valeurs observées par le nombre de valeurs. On utilise une moyenne pondérée par ménage ou par personne cible pour s'assurer de la représentativité des résultats des échantillons.

MRMT

Microrecensement mobilité et transports

OFS

Office fédéral de la statistique

OUMin

Périmètres regroupant des communes urbaines et mentionnés dans l'«ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (OUMin)». Pour les villes de Fribourg et de Bulle, ces périmètres se rapprochent du périmètre selon la définition de l'OFS utilisée dans la publication de 2010, ce qui facilite la comparaison avec le présent rapport.

Personne cible

Personne de 6 ans et plus, choisie dans un ménage de façon aléatoire et qui répond au questionnaire sur le comportement en matière de transports un jour de référence. Dans les ménages comptant au moins quatre personnes, deux personnes sont interrogées.

Personnes mobiles

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

Possession de véhicules

Nombre de véhicules par ménage.

Principe de territorialité

Principe utilisé pour décrire le comportement en matière de transports. Sont étudiées les distances parcourues sur le territoire d'une unité territoriale donnée (par ex. un canton), que ce soit par la population dudit territoire ou par des personnes extérieures.

Principe du lieu de domicile

Principe utilisé pour la description du comportement en matière de transports. Sont analysées toutes les distances parcourues par la population d'une unité territoriale donnée (par ex. une région), que ces déplacements soient effectués à l'intérieur de cette dernière ou non.

Répartition modale

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

Réseau digitalisé

Précision de l'itinéraire emprunté à l'aide d'un réseau de transports numérisé et géoréférencé, ce qui permet une détermination plus précise des distances couvertes.

Retour à la maison

Déplacement recensé à titre indicatif.

Services et accompagnement

Fait d'accompagner une personne sans que cette démarche ait une dimension de service, de l'amener ou de la chercher quelque part: ne comprend pas les services d'ordre professionnel.

Taux de mobilité

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

Taux de motorisation

Nombre de voitures pour 1'000 habitants.

Taux d'occupation

Nombre moyen d'occupants par véhicule.

Temps du trajet

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

Trafic pendulaire

Trafic lié aux déplacements pour le travail et la formation.

Transports individuels motorisés (TIM)

Catégorie regroupant les voitures, les motocycles, les motocycles légers et les cyclomoteurs.

Transports publics (TP)

Catégorie regroupant les trams, les bus, les cars postaux et les trains.

Unité territoriale

Terme générique utilisé dans le présent rapport pour les différents périmètres d'analyse (Suisse, canton et agglomérations).

Vélo électrique

Vélo avec assistance électrique au pédalage. Les données des tableaux regroupent aussi bien les vélos électriques «rapides» que les vélos électriques «lents». Les premiers disposent d'un moteur relativement puissant et d'une assistance au pédalage même pour une vitesse supérieure à 25 km/h et nécessitent donc une plaque d'immatriculation jaune. Seules les personnes âgées de 14 ans et plus peuvent conduire des vélos électriques (avec un permis de conduire M). Ces vélos entrent dans la catégorie de la mobilité douce.

Ville isolée

Ville sans communes d'agglomération.

Voyage de service

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

A2 Champs d'application du microrecensement mobilité et transports

- › Détermination des prestations kilométriques et des prestations de transports.
- › Planification des infrastructures de transport au niveau de la Confédération, des cantons et des agglomérations:
 - fonds d'infrastructure;
 - projets d'agglomération;
 - financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire;
 - capacité du réseau des routes nationales.
- › Modélisation des transports: données utilisées dans les modèles nationaux et cantonaux de transport de personnes.
- › Aménagement du territoire et planification des transports:
 - bases du Projet de territoire Suisse;
 - plans sectoriels de la Confédération;
 - plans directeurs cantonaux;
 - plans directeurs communaux des transports.
- › Conceptions du développement des transports:
 - données sur la mobilité dans les différents types de territoires;
 - potentiel de certains moyens de transport et de certaines offres de transport.
- › Avenir des transports en Suisse: prévisions, perspectives et scénarios
- › Comportement de la population en matière de transports:
 - mise au point d'indicateurs de mobilité au fil du temps;
 - identification de facteurs d'influence importants;
 - analyse longitudinale par groupes d'âges (cohortes) pour identifier de façon précoce les changements de comportement.
- › Analyses du marché: p. ex. répartition modale lors de déplacements de loisirs, pendulaires, d'achats ou d'affaires.

Service de la mobilité SMO
Grand-Rue 32, 1701 Fribourg
T +41 26 304 14 33, www.fr.ch/smo