

Microrecensement mobilité et transports 2021

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

Service de la mobilité du canton de Fribourg (SMo)

Source des données

Office fédéral de la statistique: Microrecensement mobilité et transports 2021

Analyse des données, rédaction et traduction française

Mobitrends SA, Lugano TI

Mise en page

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

Table des matières

1	Introduction	5
1.1	Structure du rapport	5
1.2	Remarques	5
1.3	Contexte épidémiologique de l'enquête 2021	8
2	L'évolution de la mobilité et changements de comportement	10
2.1	Indicateurs de mobilité	10
2.2	Choix du moyen de transport	12
2.3	Opportunités de développement	14
2.4	Utilisation des infrastructures	15
3	Intensité des déplacements	17
3.1	Boucles et combinaisons de motifs de déplacement	17
3.2	Chiffres-clés de la mobilité	20
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	35
4.3	Déplacements à pied et à vélo	39
5	Motifs de déplacement	42
5.1	Vue d'ensemble des motifs de déplacement	42
5.2	Déplacements pour le travail	44
5.3	Déplacements pour la formation	46
5.4	Déplacements pour les achats	48
5.5	Déplacements pour les loisirs	49
6	Abonnements et véhicules	51
6.1	Possession d'abonnements des transports publics	51
6.2	Possession du permis de conduire	52
6.3	Possession de véhicules	54
7	Disparités territoriales de la mobilité	56
7.1	Degré d'urbanisation	56
7.2	Comparaison des agglomérations	59
8	Méthodologie	68
8.1	L'enquête du microrecensement mobilité et transports	68
8.2	Changements depuis le microrecensement 2015	68
8.3	Caractéristiques statistiques	69
A1	Glossaire	70
A2	Champs d'application du microrecensement mobilité et transports	74

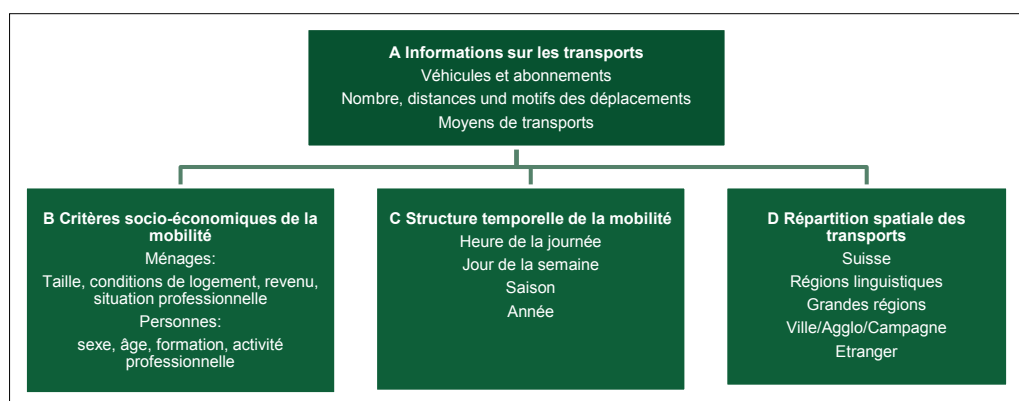
1. Introduction

1.1 Structure du rapport

La présente publication est basée sur l'enquête nationale «Microrecensement mobilité et transports 2021» (MRMT 2021), réalisée sur mandat de l'Office fédéral de la statistique (OFS) et du développement territorial (ARE) (OFS/ARE, 2023). L'objectif du rapport est de présenter des évaluations approfondies pour le canton de Fribourg et les agglomérations de Fribourg et de Bulle afin de décrire le comportement des habitant-e-s en matière de transports.

La structure du présent rapport s'inspire du rapport final national du MRMT 2021. Ce premier chapitre contient des informations sur l'enquête, notamment sur les caractéristiques de l'échantillon établi pour le canton de Fribourg et les agglomérations de Fribourg et de Bulle. Les nouveautés du MRMT 2021 sont également présentées, et le contexte de l'enquête 2021, réalisée pendant la pandémie de COVID-19, est décrit. Le chapitre 2 offre un aperçu de l'évolution de la mobilité et des changements de comportement entre 1994 et 2021. L'intensité des déplacements est traitée au chapitre 3, tandis que le chapitre 4 examine plus en détail les moyens de transport. Le chapitre 5 propose une analyse détaillée des motifs de déplacement. La disponibilité et l'utilisation des véhicules et des abonnements des transports publics est abordée au chapitre 6. Une comparaison entre les agglomérations de Fribourg et de Bulle et d'autres agglomérations ainsi qu'une comparaison entre le canton de Fribourg et d'autres cantons est présentée au chapitre 7.

G 1.1.1 Contenus du microrecensement mobilité et transports



1.2 Remarques

Les exigences élevées posées à la sphère politique nécessitent de bonnes bases décisionnelles. Cela est particulièrement vrai dans le domaine des transports. La croissance continue du trafic place les responsables politiques face à des défis complexes. Si, dans les années 1950 et 1960, on se contentait de comptages conventionnels pour développer les réseaux de transport, les exigences beaucoup plus complexes de la planification du système de transport et de la gestion du trafic nécessitent aujourd'hui de connaître plus 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, des moyens de transport et des 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 sont réalisés 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 science. Lors du microrecensement sur la mobilité et les transports réalisé en 2021 par l'OFS et l'ARE, d'autres offices fédéraux, les deux écoles polytechniques fédérales [EPF] ainsi que des cantons et des agglomérations ont également participé à l'enquête en cofinçant des interviews supplémentaires. L'échantillon comprenait quelque 55 000 personnes. Cette évolution favorise en outre la qualité des déclarations sur le comportement en matière de transports dans le canton de Fribourg (2252 personnes/ménages) ainsi que dans les agglomérations de Fribourg (1155 personnes/ménages) et de Bulle (543 personnes/ménages) selon la définition de l'OFS¹. Le canton de Fribourg a financé 850 interviews supplémentaires dans les agglomérations de Fribourg (600) et de Bulle (250) définies par l'OFS. Il est à noter que les agglomérations définies par l'OFS et les périmètres de l'agglomération politique de Fribourg et de l'association des communes de la région de Bulle (MOBUL) ne concordent pas.

Des analyses détaillées sur l'agglomération politique de Fribourg et l'association de communes MOBUL sont disponibles à la section 7.2.

Même si le MRMT est l'une des plus grandes enquêtes spéciales de Suisse, les résultats de l'enquête doivent être interprétés avec prudence, en particulier pour les petits groupes de population. Dans le cadre de la présente publication, cela vaut en particulier pour l'agglomération de Bulle.

Sauf indication contraire, les résultats du rapport reposent sur le principe du lieu de domicile. Cela signifie que toutes les distances parcourues par les habitant-e-s d'une certaine unité territoriale (p. ex. agglomération) ont été étudiées. Il n'a pas été tenu compte du fait que ces déplacements ont été effectués à l'intérieur ou à l'extérieur de l'unité territoriale considérée.

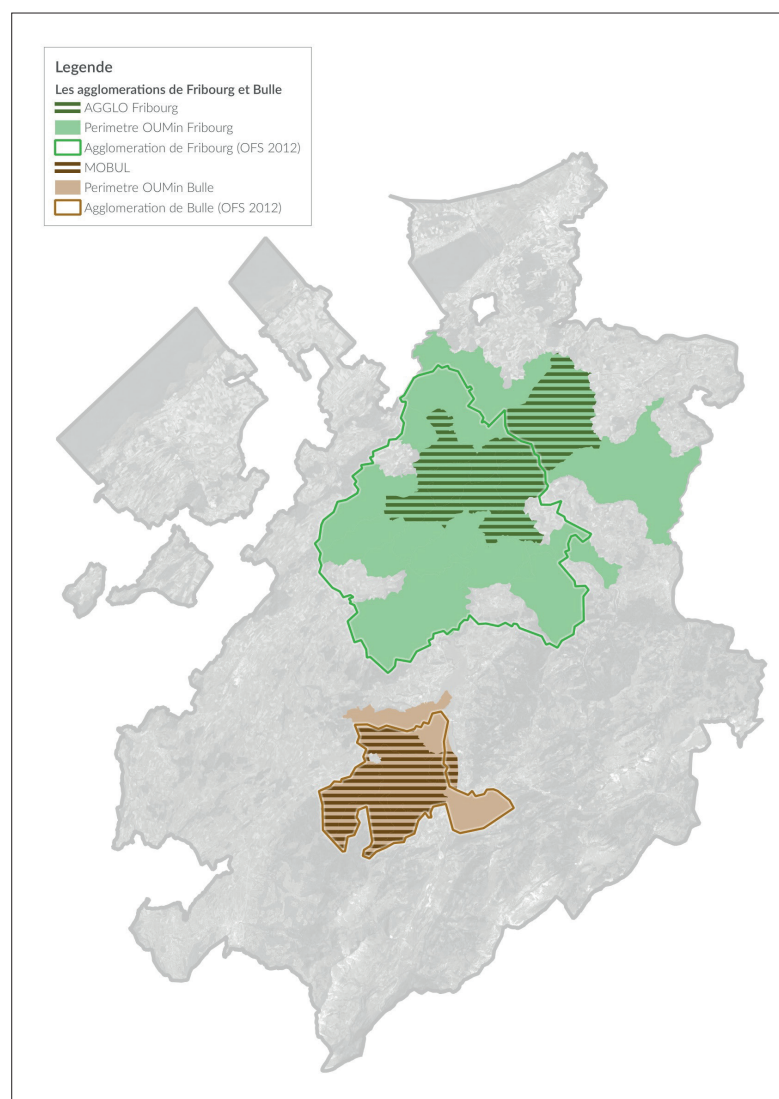
Le graphique G 1.2.1 représente sur une carte les différentes unités territoriales étudiées. Le canton de Fribourg, situé à l'ouest de la Suisse, à la frontière linguistique entre le suisse-allemand et le français, est représenté en gris. Il comprend, au nord, l'agglomération politique de Fribourg et, au sud, celle de Bulle, qui sont entourées par le périmètre de

¹ Selon la définition politique de l'agglomération de Fribourg, 738 personnes/ménages ont été interrogés. 477 personnes/ménages ont été interrogés au sein de l'association des communes MOBUL.

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. Ces définitions ont été utilisées pour le présent rapport afin de permettre une meilleure comparabilité avec le microrecensement 2010. Ce dernier reprenait la définition des agglomérations donnée en 2000 par l'OFS. Les différences constatées entre les deux 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 du périmètre OUMin correspondant, sauf en ce qui concerne le chapitre 7, qui traite de l'agglomération politique de Fribourg et de l'association de communes MOBUL.

G 1.2.1 Périmètres des agglomérations de Fribourg et Bulle (seront représentés sous forme de carte)

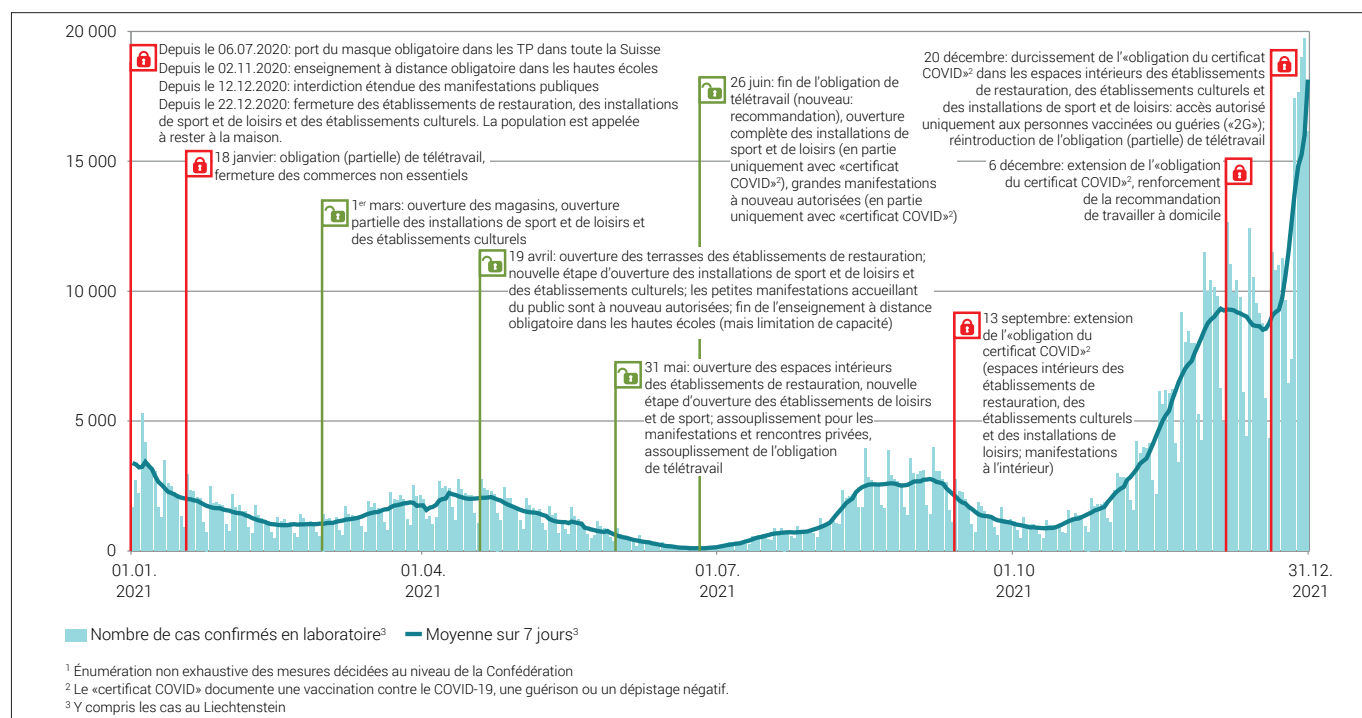


1.3 Contexte épidémiologique de l'enquête 2021

En 2021, les offres de transport et les possibilités de déplacement en Suisse étaient redevenues largement identiques à celles d'avant le début de la pandémie. Toutefois, tout au long de l'année, différentes mesures liées à la pandémie ont été en vigueur. Elles ont parfois restreint plus ou moins la vie publique et ont donc eu un impact sur la mobilité des personnes. Les restaurants et les bars de même que les établissements de loisirs, sportifs et culturels ont dû fermer totalement ou partiellement leurs portes pendant plusieurs mois. Durant le «deuxième confinement», entre le 18 janvier et le 28 février 2021, tous les magasins vendant des produits non essentiels sont également restés fermés. Sur le plan des transports, il convient par ailleurs de mentionner l'obligation ou la recommandation temporaire de télétravail, l'obligation d'enseignement à distance dans les hautes écoles (jusqu'au 18 avril) et l'interdiction ou la restriction des manifestations publiques. De nombreuses personnes ont réduit leur mobilité en raison de la pandémie indépendamment des mesures prises par les pouvoirs politiques, notamment dans les périodes où les cas étaient particulièrement nombreux (pour le nombre de cas au cours de l'année, voir graphique G 1.3.1).

L'interprétation des résultats du MRMT 2021 doit toujours prendre en considération l'impact de la pandémie sur le comportement en matière de mobilité de la population, en particulier pour ce qui concerne la comparaison avec les données des années précédentes. Le présent rapport aborde donc explicitement à de nombreuses reprises les effets (possibles) de la pandémie, que ce soit sous la forme d'évaluations et de graphiques spécifiques ou de remarques et d'explications succinctes dans le texte.

G 1.3.1 Évolution de la pandémie de COVID-19 en Suisse, 2021



Source: Office fédéral de la santé publique.

Le tableau T 1.3.1. présente la distance journalière moyenne en kilomètres selon le moyen de transport. Il est tenu compte du fait que les personnes ont renoncé à la mobilité en raison de la pandémie de COVID-19 (selon leurs propres déclarations). Dans le canton de Fribourg, les distances journalières moyennes parcourues par les personnes qui ont renoncé à leur mobilité sont nettement inférieures à celles des personnes qui n'ont pas renoncé à leur mobilité. Par exemple, la distance journalière moyenne en TIM des personnes qui ont renoncé à leur mobilité est de 19,7 km, contre 31,7 km pour les personnes n'y ayant pas renoncé. La distance journalière en train est de 0,7 km contre 3,2 km. Seule la distance journalière moyenne à pied est légèrement plus élevée (1,5 km) chez les personnes qui ont renoncé à leur mobilité que chez celles qui n'y ont pas renoncé (1,4 km). La réduction de la distance journalière due au renoncement à la mobilité de la population du canton est donc comparable à la réduction de la distance journalière au sein de la population suisse.

T 1.3.1 Distance journalière moyenne selon le moyen de transport utilisé (en km) et le renoncement à la mobilité en raison de la pandémie de COVID-19 déclaré

	Canton Fribourg				Suisse			
	Aucune information	Renoncement à la mobilité	Pas renoncé	Total	Aucune information	Renoncement à la mobilité	Pas renoncé	Total
A pied	()	1.5	1.4	1.4	1.2	1.5	1.7	1.6
Vélo (y compris e-bike)	()	0.2	0.5	0.5	0.1	0.5	1.0	0.9
TIM	()	19.7	31.7	30.5	12.4	14.4	22.1	21.1
Bus, car postal et tram	()	0.2	0.9	0.9	1.0	0.6	1.1	1.0
Train	()	0.7	3.2	3.0	1.2	2.3	5.3	4.9
Autres moyens de transport	()	0.0	1.1	1.0	0.1	0.2	0.4	0.4
Total	()	22.4	38.8	37.2	16.1	19.4	31.5	30.0

2. Evolution de la mobilité et changements de comportement

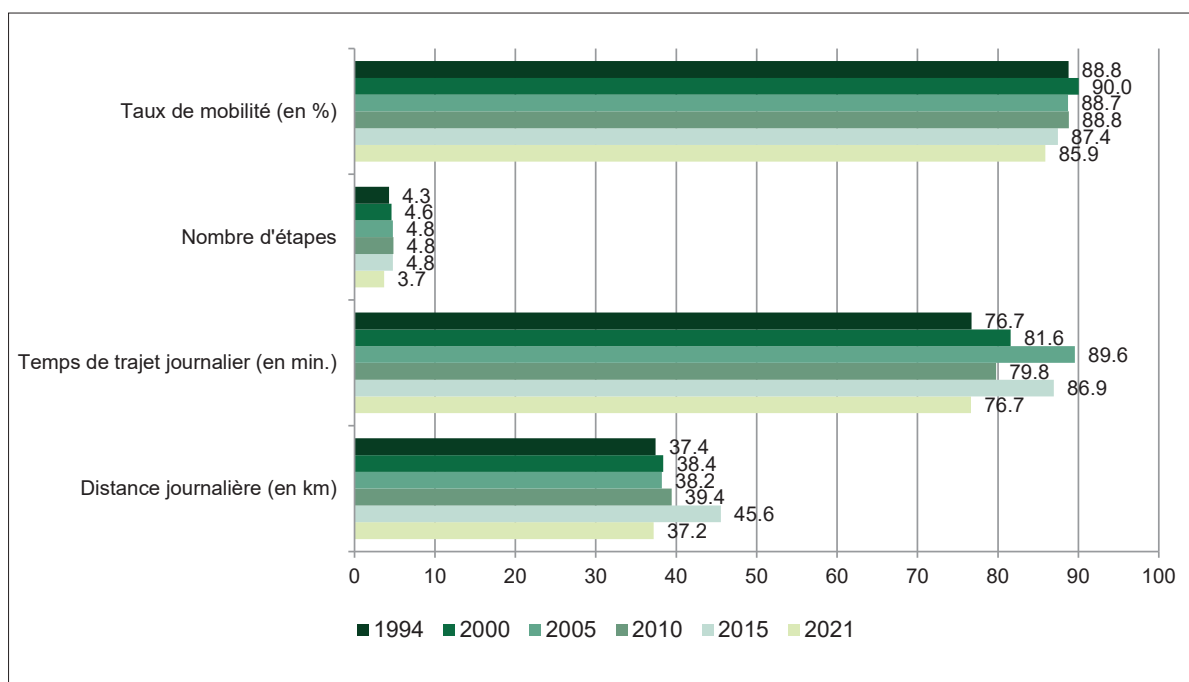
- En 2021, la mobilité journalière a diminué par rapport aux années précédentes, tous indicateurs confondus..
- Dans le canton de Fribourg, la majeure partie de la distance journalière moyenne est parcourue en voiture.
- La part des transports publics dans la distance journalière moyenne a reculé de 17,5% à 10,3%.
- Contrairement à la tendance observée dans la population suisse, la proportion de ménages sans voiture a diminué dans le canton de Fribourg.

2.1 Indicateurs de mobilité

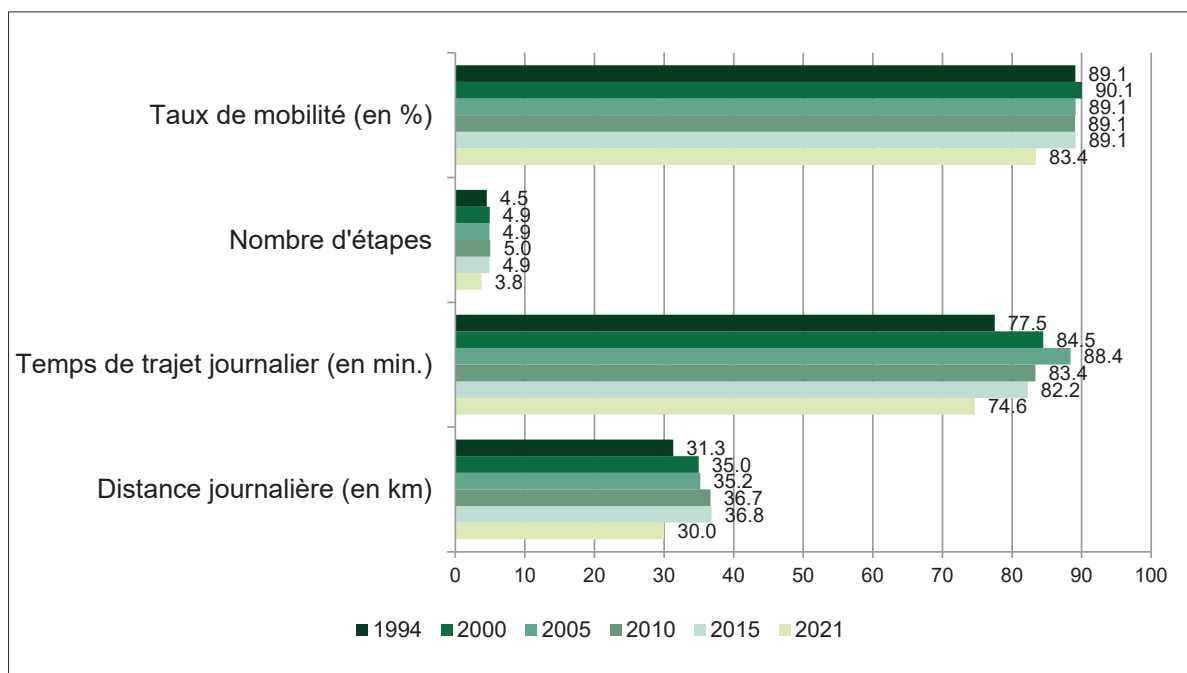
Comme en 2010 et 2015, les kilomètres parcourus par personne au jour de référence ont été calculés en 2021 à l'aide du routage. Les distances pour les relevés 1994, 2000 et 2005 ont été recalculées sur la base des connaissances relatives aux distances établies au moyen du routage et estimées par les personnes interrogées. Ces ajustements étaient nécessaires, car, jusqu'en 2005, il ne s'agissait que de distances estimées.

Les graphiques G 2.1.1 et G 2.1.2 présentent différents indicateurs de la mobilité comparés dans le temps entre 1994 et 2021: nombre d'étapes, temps de déplacement en minutes, distance journalière en kilomètres parcourue par une personne et degré de mobilité de la sous-région. Ce dernier désigne la part des personnes interrogées d'une unité territoriale qui ont pris part au trafic le jour de référence.

G 2.1.1 Évolution des indicateurs de la mobilité 1994–2021, canton de Fribourg



G 2.1.2 Évolution des indicateurs de la mobilité 1994–2021, Suisse



En 2021, tous indicateurs confondus, la mobilité journalière a diminué par rapport aux années précédentes.

Après avoir augmenté de manière continue entre 1994 et 2015, la distance journalière par personne dans le canton de Fribourg est retombée en 2021 au niveau de 1994 (37,2 km). Cette baisse est comparable à celle constatée au sein de la population suisse (baisse de 18%). Malgré tout, la distance journalière parcourue par la population du canton est très supérieure à celle de la population suisse (Suisse: 30 km).

Dans le canton de Fribourg, le temps de déplacement par personne et par jour est supérieur de 2 minutes à la moyenne suisse, avec une moyenne de 77 minutes.

En moyenne, le nombre d'étapes par jour et par personne a diminué d'une étape dans le canton de Fribourg, comme dans toute la Suisse (canton de Fribourg: 3,7 étapes, Suisse: 3,8 étapes).

Un peu moins de personnes des unités territoriales étudiées ont participé au trafic le jour de référence de l'enquête en 2021 qu'en 2015 (Fribourg: 86%; Suisse: 83%).

2.2 Choix du moyen de transport

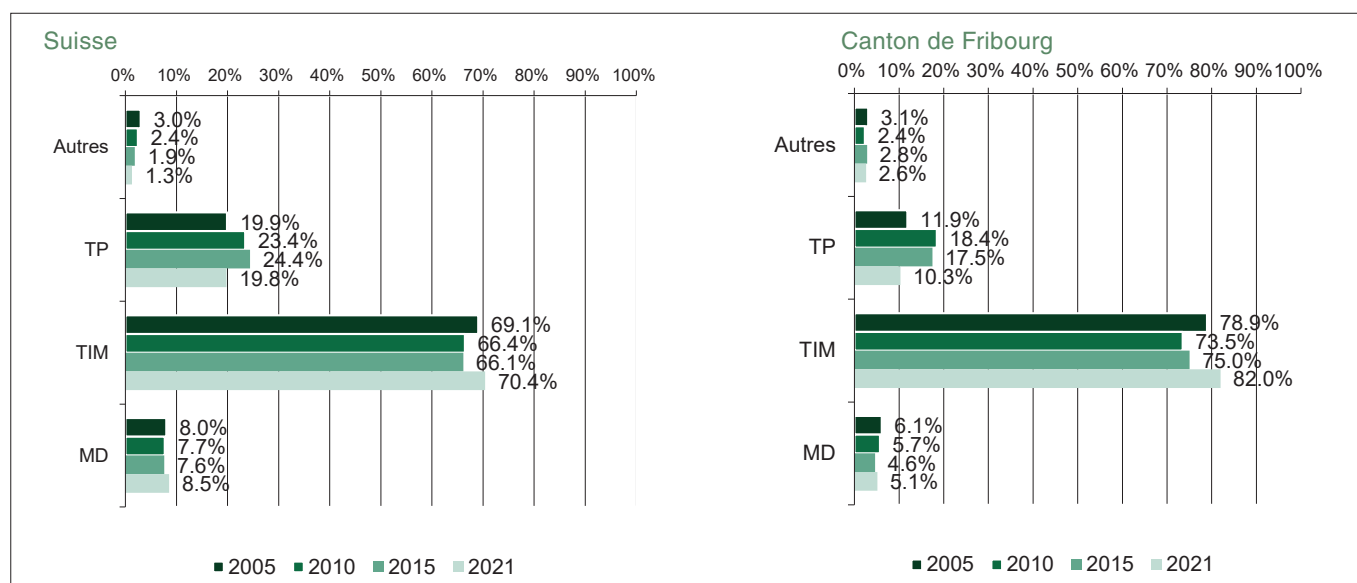
Dans le canton de Fribourg, la plus grande partie des distances journalières a été parcourue en voiture en 2021 (30 km sur un total de 37,2 km, soit 81%). La distance journalière moyenne parcourue en voiture a diminué par rapport à 2015, mais moins fortement que la distance journalière totale en pourcentage. La distance journalière parcourue en train a reculé de plus de moitié dans le canton de Fribourg par rapport à 2015 (de 6,8 km à 3 km). Seule la distance journalière parcourue à vélo a augmenté (de 0,3 km à 0,5 km).

La tendance à la baisse des transports individuels motorisés (TIM) dans la répartition modale observée entre 2005 et 2015 s'est interrompue en 2021: dans le canton de Fribourg, 75% des distances ont été parcourues en TIM en 2015, contre 82% en 2021. La part des distances parcourues en transports publics a diminué d'environ 7 points de pourcentage, passant de 17,5% à 10,3%. La part des distances couvertes en mobilité douce a légèrement progressé (de 4,6% à 5,1%). Cela s'explique par l'augmentation de la distance journalière parcourue à vélo (y compris à vélo électrique). La distance journalière à pied a marqué un léger recul, passant de 1,8 à 1,4 km par jour. Le temps de déplacement quotidien à vélo a donc augmenté et le temps de déplacement quotidien à pied diminué. Ces évolutions sont conformes à celles de la Suisse dans son ensemble.

T 2.2.1 Choix du moyen de transport 2005-2021

	Canton FR				Suisse			
	2005	2010	2015	2021	2005	2010	2015	2021
Distance journalière (en km)								
A pied	1.9	1.7	1.8	1.4	2.1	2.0	1.9	1.6
Vélo (y compris e-bike)	0.4	0.5	0.3	0.5	0.8	0.8	0.8	0.9
Cyclomoteur	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0
Motocycle	0.5	0.8	0.4	0.4	0.6	0.5	0.5	0.4
Voiture	29.6	28.1	33.8	30.0	23.7	23.8	23.8	20.8
Train	3.6	5.7	6.8	3.0	5.6	7.1	7.5	4.9
Car postal (dès 2021 avec bus)	0.0	0.0	0.0	0.9	0.1	0.1	0.1	0.8
Bus/tram (dès 2021 uniquement tram)	0.9	1.5	1.1	0.0	1.3	1.4	1.4	0.2
Autres	1.2	0.9	1.3	1.0	1.1	0.9	0.7	0.4
Total	38.2	39.4	45.6	37.2	35.2	36.7	36.8	30.0
Temps de trajet journalier (en min.)								
A pied	35.0	27.8	27.4	26.6	35.1	31.4	29.8	30.0
Vélo (y compris e-bike)	2.6	2.4	1.9	3.0	4.2	3.8	4.0	5.0
Cyclomoteur	0.2	0.1	0.1	0.3	0.2	0.2	0.1	0.1
Motocycle	0.9	1.3	0.7	0.8	1.1	0.9	1.0	0.8
Voiture	40.1	36.7	44.8	38.2	34.6	33.2	33.9	29.3
Train	3.3	5.0	5.6	3.0	5.2	6.4	6.7	4.5
Car postal (dès 2021 avec bus)	0.1	0.1	0.1	2.8	0.3	0.3	0.3	2.5
Bus/tram (dès 2021 uniquement tram)	2.7	4.0	3.3	0.0	4.3	4.8	4.6	0.9
Autres	4.6	2.3	3.1	2.1	3.4	2.4	1.8	1.5
Total	89.6	79.8	86.9	76.7	88.4	83.4	82.2	74.6
Vitesse moyenne (en km/h)								
A pied	4.4	4.8	4.6	4.1	4.4	4.9	4.7	4.2
Vélo (y compris e-bike)	11.7	12.4	11.7	13.4	11.9	13.4	13.3	13.2
Cyclomoteur	11.2	24.0	23.3	23.0	16.2	20.4	20.3	21.0
Motocycle	28.1	36.7	28.4	31.4	27.5	30.9	28.5	29.2
Voiture	39.5	41.1	39.9	42.3	36.2	38.6	37.1	38.1
Train	36.9	63.8	64.8	59.2	60.9	61.4	62.2	61.4
Car postal (dès 2021 avec bus)	31.0	21.0	32.0	19.4	26.8	26.7	26.0	19.9
Bus/tram (dès 2021 uniquement tram)	19.0	18.6	19.7	14.9	18.0	18.1	18.1	25.6
Autres	22.7	18.4	19.5	18.0	20.3	19.5	19.0	13.0

G 2.2.1 Parts des moyens de transport dans la distance journalière 2005–2021 (en %)



2.3 Opportunités de développement

Dans le canton de Fribourg, la proportion de ménages sans voiture est en léger recul par rapport à 2015 et s'élève désormais à environ 10%. La moyenne suisse a quant à elle légèrement augmenté et se situe à 22%, soit deux fois plus que dans le canton de Fribourg. Depuis 2015, la part des ménages du canton de Fribourg disposant d'une seule voiture a baissé de deux points de pourcentage pour s'établir à environ 47%. La tendance est à deux voitures ou plus par ménage: la part des ménages possédant deux voitures est passée à 34%, celle des ménages possédant trois voitures ou plus à 9%. Cette évolution n'est pas observable dans l'ensemble de la Suisse, où les chiffres ont stagné à un niveau plus bas.

Plus de 57% de tous les ménages du canton de Fribourg possèdent au moins un vélo. Cette part est en léger recul depuis 2015 et est inférieure à la moyenne suisse (61%).

T 2.3.1 Possession de véhicules par les ménages 1994-2021 (en %)

Véhicules dans le ménage	Canton FR						Suisse					
	1994	2000	2005	2010	2015	2021	1994	2000	2005	2010	2015	2021
Voitures												
Aucune voiture	17.4	13.7	10.3	10.4	11.6	10.3	24.7	19.9	18.8	20.8	21.8	22.1
1 voiture	49.2	46.4	47.9	45.5	49.5	46.7	53.2	50.3	50.6	48.7	48.8	49.2
2 voitures	29.1	32.9	34.9	36.4	30.4	34.3	18.5	24.4	25.1	24.8	23.3	22.8
3 voitures et plus	4.3	7.0	6.9	7.7	8.5	8.7	3.6	5.4	5.4	5.7	6.1	6.0
Vélos												
Aucun vélo	36.8	34.4	30.8	32.4	39.1	42.6	31.3	27.8	29.4	31.4	34.6	38.5
1 vélo	25.6	15.3	19.4	19.1	21.1	19.1	23.9	20.5	20.7	20.5	22.3	22.1
2 vélos	16.2	17.6	21.9	23.1	18.1	18.2	20.6	22.3	21.9	22.6	20.3	18.2
3 vélos et plus	21.4	32.7	28.0	25.4	21.7	20.2	24.1	29.4	28.0	25.5	22.8	21.2

2.4 Utilisation des infrastructures

Le tableau T 2.4.1 présente les prestations de transport sur le réseau ferroviaire et routier du canton de Fribourg en fonction du moyen de transport. Les évaluations ont été effectuées selon le principe territorial, ce qui signifie que seules les distances dans le canton de Fribourg ont été prises en compte pour les étapes. Les chiffres ont été extrapolés à l'année et à l'ensemble de la population suisse (à partir de 6 ans). Il convient de noter que la population a augmenté de 400 000 habitants entre 2015 et 2021.

Depuis 2015, les prestations de transport dans le canton de Fribourg ont légèrement augmenté, passant de 3023 millions de personnes-kilomètres à 3179 millions de personnes-kilomètres. La prestation de transport la plus importante concerne le trafic intérieur (1578 millions de km), suivi du trafic d'origine et de destination (1162 millions de km) et du trafic de transit (438 millions de km). Tous types de transport confondus, les prestations de transport les plus importantes sont fournies en voiture (88% des prestations de transport totales), suivies du train en deuxième position (9%), puis du bus et du car postal en troisième position (2%).

T 2.4.1 Prestations annuelles de transport sur le réseau ferroviaire et routier du canton de Fribourg (en millions de personnes-kilomètres)

	Trafic intérieur		Trafic d'origine et de destination		Trafic de transit		Trafic total	
	2015	2021	2015	2021	2015	2021	2015	2021
Distance (en km)								
Cyclomoteur et motocycle	17.1	16.0	8.2	25.3	0.0	2.0	25.3	43.3
Voiture	1'247.9	1'407.6	783.6	998.5	324.9	383.4	2'356.4	2'789.5
Train	93.3	92.7	180.5	134.1	227.8	52.2	501.6	279.0
Bus et car postal	91.1	62.2	1.7	3.6	1.8	0.8	94.6	66.6
Total	1'456.6	1'578.5	993.5	1'161.6	572.8	438.5	3'022.9	3'178.6

Le tableau T 2.4.2 indique le domicile et le moyen de transport des personnes auxquelles le volume de trafic dans le canton de Fribourg est imputable.

Les personnes domiciliées dans le canton de Fribourg sont à l'origine de la plus grande part du volume de trafic rapportée aux étapes (78%) et aux prestations de transport (68%). Les personnes domiciliées hors du canton de Fribourg sont responsables de la moitié des prestations de transport en cyclomoteur et motocycle (50%) et d'un peu moins de la moitié des prestations de transport en train (45%).

T 2.4.2 Prestations annuelles de transport sur le réseau ferroviaire et routier du canton de Fribourg selon le lieu de domicile (en %)

	Domicile dans le canton de FR				Domicile en dehors du canton de FR			
	Part des étapes en %		Part des prestations de transport (en %)		Part des étapes en %		Part des prestations de transport (en %)	
	2015	2021	2015	2021	2015	2021	2015	2021
Distance (en km)								
Cyclomoteur et motocycle	96.0	80.6	91.3	50.1	4.0	19.4	8.7	49.9
Voiture	81.1	78.3	71.7	69.1	18.9	21.7	28.3	30.9
Train	52.9	62.8	41.8	54.6	47.1	37.2	58.2	45.4
Bus et car postal	93.9	91.4	95.1	88.9	6.1	8.6	4.9	11.1
Total	80.1	78.4	67.6	67.9	19.9	21.6	32.4	32.1

3. Intensité des déplacements

Le présent chapitre traite de l'intensité des déplacements de la population de Fribourg et des distances qu'elle parcourt tous les jours. Les évaluations sont réalisées selon le principe du lieu de domicile. Elles témoignent donc du trafic généré par la population d'une unité territoriale. Concrètement, il s'agit de comparer l'intensité des déplacements de la population suisse, du canton de Fribourg et des agglomérations de Fribourg et de Bulle. Ce chapitre ne donne aucune indication sur l'intensité des déplacements dans la région, c'est-à-dire dans l'ensemble du canton de Fribourg ou des agglomérations.

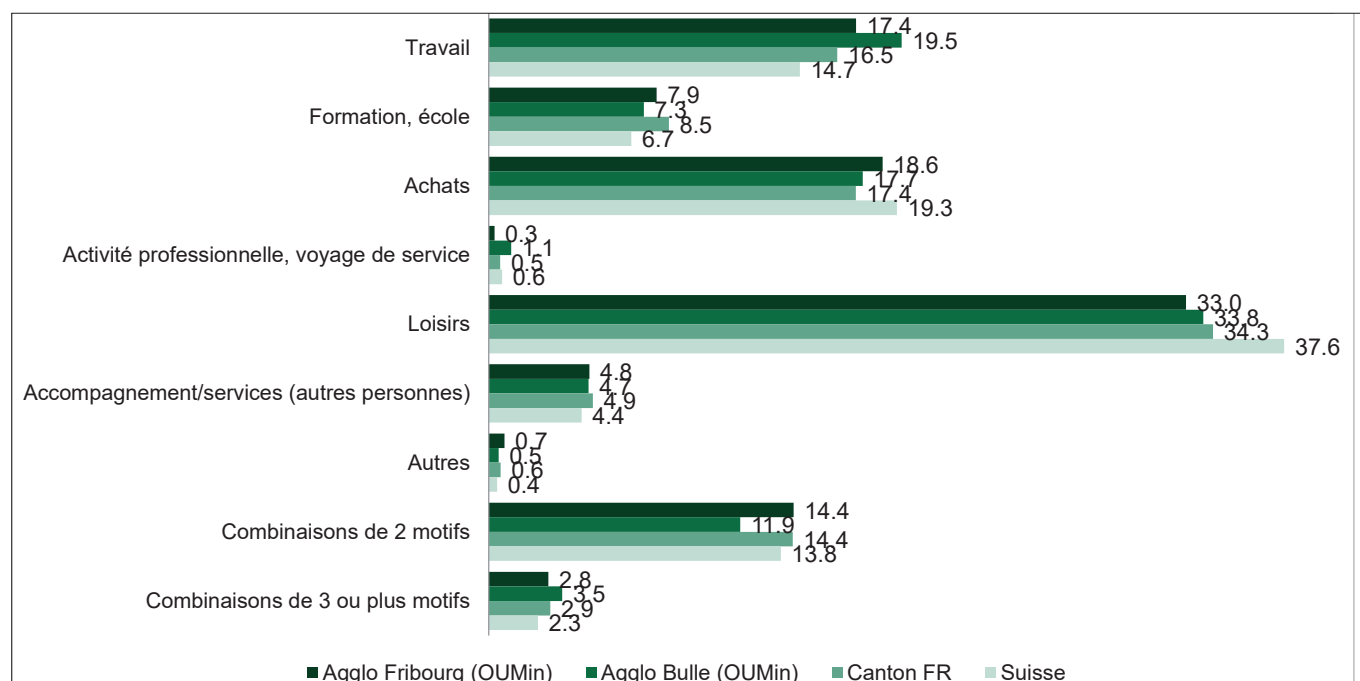
- Les boucles effectuées pour les loisirs constituent toujours la part la plus importante du trafic total.
- Les parts des boucles motivées par le travail et les achats dans le total ont légèrement augmenté par rapport à 2015, mais occupent toujours la deuxième place.
- Dans le canton, 17% des boucles combinent plusieurs motifs de déplacement, une proportion en baisse par rapport à 2015.
- La distance journalière moyenne de 37 km est supérieure à la moyenne suisse (30 km).
- Le temps de déplacement moyen et la distance journalière moyenne ont reculé par rapport à 2015.

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 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.

Le graphique G 3.1.1 présente les parts en pourcentage des motifs de déplacement par boucle pour la Suisse, le canton de Fribourg et les agglomérations de Fribourg et de Bulle.

G 3.1.1 Motifs de déplacement par boucle (en %)



Légende: OUMin = ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière.

Les boucles motivées par les loisirs représentent la plus grande part du trafic total, tant en Suisse (38%) que dans l'ensemble du canton (34%) et les agglomérations de Fribourg (34%) et de Bulle (33%).

Les boucles effectuées pour les achats occupent la deuxième position en Suisse (19%), dans l'ensemble du canton (17%) et dans l'agglomération de Fribourg (19%). Viennent ensuite les boucles motivées par le travail, avec 15% en Suisse, 17% dans le canton de Fribourg et 17% dans l'agglomération de Fribourg. On observe la situation inverse dans l'agglomération de Bulle: les boucles effectuées pour le travail y constituent la deuxième part la plus importante. Avec 20%, celle-ci est nettement supérieure à la moyenne suisse de 15%. Dans l'agglomération de Bulle, la part des boucles motivées par les achats, qui s'élève à 17%, est en revanche inférieure à la moyenne suisse (19,3%).

La part des boucles parcourues pour la formation est de 9% dans le canton, de 8% dans l'agglomération de Fribourg et de 7% dans l'agglomération de Bulle, comme en moyenne suisse.

Dans le canton (17%) et l'agglomération de Bulle (18%), la part des boucles motivées par les achats est légèrement inférieure à la moyenne suisse de 19%. Dans l'agglomération de Fribourg, elle est également de 19%.

Les boucles effectuées pour le motif de déplacement «services et accompagnement» dans le canton (environ 5%) ainsi que celles motivées par l'activité professionnelle et les voyages de service (environ 1%) se situent au même niveau que la moyenne nationale.

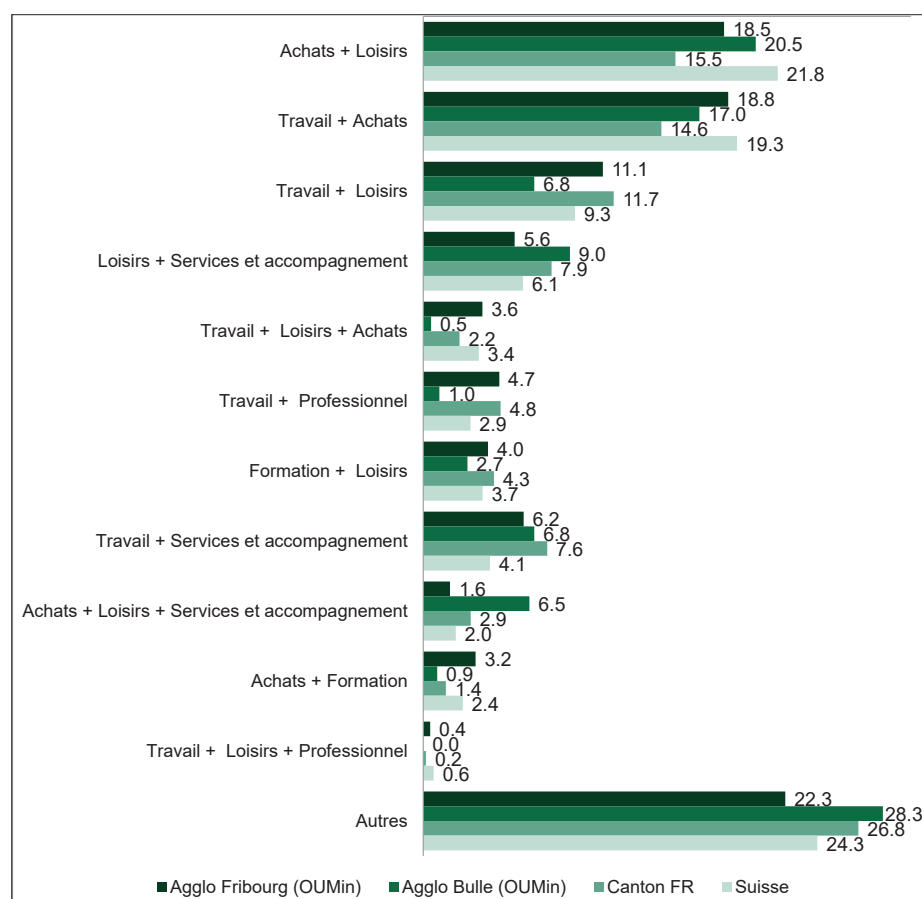
Dans le canton et l'agglomération de Fribourg, environ 17% des boucles combinent plusieurs motifs de déplacement, soit un peu plus que la moyenne suisse (16%). Dans l'agglomération de Bulle, cette part est légèrement inférieure à la moyenne du pays (15%).

Si l'on compare les parts en pourcentage relevées dans le cadre du MRMT 2021 avec celles du MRMT 2015, on remarque notamment les points suivants: premièrement, le motif de déplacement «travail» a nettement augmenté en 2021 par rapport à 2015 dans le canton de Fribourg, de même que dans les agglomérations de Fribourg et de Bulle (de 13% à 16% à 17% à 20%). En Suisse aussi, la part de ce motif de déplacement dans le trafic global a progressé, mais dans une moindre mesure (de 13% à 15%). Deuxièmement, les boucles motivées par les achats sont également en hausse. Cette augmentation concerne aussi bien le canton de Fribourg et les agglomérations de Fribourg et de Bulle que l'ensemble de la Suisse (de 15% à 16% à 17% à 19%). Troisièmement, les combinaisons de deux ou plusieurs motifs de déplacement ont diminué. La baisse est particulièrement marquée dans l'agglomération de Bulle (de 21% à 15%) et dans l'agglomération de Fribourg (de 23% à 17%). Ce recul suit une tendance similaire à celle observée à l'échelle nationale (de 22% à 16%). Dans le canton, les combinaisons de motifs de déplacement ont aussi reculé (de 21% à 17%).

Le graphique G 3.1.2 montre quels motifs de déplacement sont combinés et à quelle fréquence. En Suisse, ce sont les motifs de déplacement «achats» et «loisirs» qui sont le plus souvent combinés (22%). Cette combinaison est également la plus fréquente dans

le canton de Fribourg et dans les agglomérations de Fribourg et de Bulle, bien qu'à des niveaux différents: elle représente 16% de tous les déplacements combinés dans le canton, 21% dans l'agglomération de Fribourg et 19% dans l'agglomération de Bulle. Le classement des autres combinaisons de motifs de déplacement «travail» et «achats» et «travail» et «loisirs» correspond dans le canton de Fribourg – à l'exception de l'agglomération de Bulle – à celui de la moyenne suisse. Dans l'agglomération de Bulle, la combinaison de motifs de déplacement «services et accompagnement» et «loisirs» (9%) est plus fréquente que la combinaison «travail» et «loisirs» (7%).

G 3.1.2 Combinaison des motifs de déplacement (en %)



3.2 Chiffres-clés de la mobilité

En 2021, les personnes de 6 ans et plus domiciliées en Suisse ont parcouru en moyenne 30 km par jour en Suisse. Avec 37 km par jour et par personne, la distance journalière moyenne parcourue par la population du canton de Fribourg reste supérieure à la moyenne nationale. Avec respectivement 31 km et 35 km, les deux agglomérations de Fribourg et de Bulle sont plus proches de la moyenne suisse.

Par rapport à 2015, on constate une nette réduction des distances journalières moyennes en Suisse, dans le canton de Fribourg et dans les agglomérations de Fribourg et de Bulle. En pourcentage, c'est dans l'agglomération de Fribourg que la baisse a été la plus forte: la distance journalière moyenne a diminué de près d'un quart, passant de 40 km à 31 km. Mais les baisses sont également significatives dans l'agglomération de Bulle (de 44 km à 35 km) et dans l'ensemble du canton de Fribourg (de 46 km à 37 km).

Dans le canton de Fribourg, les différences de comportement en matière de transports observables entre les groupes de population suivent, à quelques différences près, le schéma de l'ensemble de la Suisse.

Âge: ce sont les personnes âgées de 18 à 24 ans qui parcourent les plus grandes distances journalières (agglomération de Fribourg: 47,1 km; agglomération de Bulle: 66 km; canton de Fribourg: 61,6 km).

Genre: dans toutes les unités territoriales, les hommes parcourent en moyenne de plus grandes distances journalières que les femmes. Dans l'ensemble du canton, le rapport entre les distances journalières moyennes correspond plus ou moins à la moyenne suisse: les distances parcourues par les hommes sont supérieures de près d'un tiers à celles couvertes par les femmes (hommes: 42,6 km, femmes: 31,1 km). Les différences sont encore plus marquées dans l'agglomération de Fribourg, où les hommes parcourent plus d'une fois et demie la distance des femmes. Dans l'agglomération de Bulle, la proportion est plus équilibrée: les hommes parcourent des distances journalières environ 17% plus grandes que les femmes.

Disponibilité d'une voiture: la disponibilité d'une voiture en Suisse reste un bon indicateur de la distance journalière parcourue: les personnes qui disposent d'une voiture en permanence ou sur demande effectuent des déplacements plus longs que les personnes qui n'ont pas de voiture à disposition. La disponibilité d'une voiture joue un rôle important, notamment en ce qui concerne l'intensité des déplacements dans l'ensemble du canton: les personnes qui ont toujours une voiture à disposition parcourent environ 43 km par jour (sans compter les distances parcourues à l'étranger). En Suisse, la distance est d'environ 35 km pour ce groupe de personnes.

Situation professionnelle: en Suisse, ce sont les personnes actives qui parcourent les plus grandes distances journalières et ont les temps de déplacement les plus longs (37,2 km; 1 heure 21 minutes). Viennent ensuite les personnes en formation, suivies des personnes non actives. Il en va de même dans le canton de Fribourg, où, en moyenne par rapport à

l'ensemble de la Suisse, toutes les personnes parcourent des distances plus grandes et ont des temps de déplacement plus longs. On remarque que dans l'agglomération de Bulle, les personnes en formation parcourent certes des distances moins grandes que les personnes actives, mais que leurs temps de déplacement sont plus longs (en moyenne, 11,5 km de moins et 4 minutes de plus).

Degré d'urbanisation de la commune de domicile: au sein de la population suisse, les personnes qui vivent dans une commune urbaine parcourent les distances journalières les plus faibles, suivies de celles qui habitent dans des communes intermédiaires. À l'exception de l'agglomération de Bulle, cette constatation s'applique également au canton de Fribourg. Dans l'agglomération de Bulle, ce sont les personnes résidant dans le centre de l'agglomération qui parcourent le plus de kilomètres par jour.

T 3.2.1 Chiffres-clés de la mobilité (par personne et par jour), agglomération de Fribourg

Agglomération Fribourg	Distance moyenne par jour (en km)		Temps de trajet moyen (en min.)		Nombre moyen (sans l'étranger)		
	Sans l'étranger	Avec l'étranger	Sans l'étranger	Avec l'étranger	Boucles	Déplacements	Etapas
Total	30.6	37.1	72.9	75.8	1.5	2.8	3.8
Jours							
Lundi-vendredi	31.4	37.7	70.9	73.0	1.6	3.1	4.2
Samedi	26.2	38.4	78.4	86.2	1.6	2.4	3.4
Dimanche	30.4	32.9	77.9	79.9	1.3	1.9	2.4
Âge							
6 à 17 ans	17.3	29.8	66.1	73.6	1.6	3.0	4.9
18 à 24 ans	47.1	47.1	86.3	86.3	1.5	3.2	4.8
25 à 44 ans	40.2	49.2	80.0	83.9	1.5	2.9	4.0
45 à 64 ans	29.5	33.8	71.0	71.8	1.5	2.8	3.5
65 à 79 ans	24.8	31.0	76.1	79.3	1.5	2.5	3.3
80 ans et plus	4.4	4.4	31.7	31.7	1.4	1.6	1.8
Genre							
Hommes	37.2	45.3	80.3	84.2	1.5	2.8	3.8
Femmes	23.5	28.4	65.1	66.9	1.5	2.8	3.9
Disponibilité d'une voiture							
Toujours disponible	36.4	41.2	74.2	76.4	1.5	2.8	3.3
Disponible sur demande	33.2	33.2	80.9	80.0	1.6	3.1	4.5
Jamais disponible	27.4	27.6	76.9	78.4	1.4	2.5	4.1
Situation professionnelle							
Personnes actives occupées	39.4	47.7	78.7	81.8	1.5	3.0	3.9
Personnes non actives	19.1	19.2	65.4	65.7	1.5	2.2	2.9
Personnes en formation	20.1	29.4	66.0	71.6	1.7	3.0	5.0
Degré d'urbanisation de la commune de domicile							
Communes urbaines	28.1	37.9	77.8	82.5	1.5	2.9	4.3
Communes intermédiaires	28.6	32.9	67.1	68.0	1.5	2.5	3.3
Communes rurales	39.0	41.5	70.4	72.2	1.6	3.0	3.6

T 3.2.2 Chiffres-clés de la mobilité (par personne et par jour), agglomération de Bulle

Agglomération Bulle	Distance moyenne par jour (en km)		Temps de trajet moyen (en min.)		Nombre moyen (sans l'étranger)		
	Sans l'étranger	Avec l'étranger	Sans l'étranger	Avec l'étranger	Boucles	Déplacements	Etapas
Total	34.9	37.5	76.5	79.3	1.6	3.0	3.7
Jours							
Lundi-vendredi	36.1	37.1	75.5	77.2	1.6	3.3	4.0
Samedi	16.4	29.8	69.1	80.2	1.7	2.6	3.0
Dimanche	44.4	45.2	86.2	87.0	1.3	2.3	2.8
Âge							
6 à 17 ans	22.1	22.1	69.1	69.1	1.8	3.2	4.3
18 à 24 ans	66.0	66.0	129.1	129.1	1.5	3.2	4.9
25 à 44 ans	42.3	49.1	77.7	83.9	1.6	3.4	3.8
45 à 64 ans	29.0	30.1	67.6	69.9	1.5	2.9	3.3
65 à 79 ans	18.5	18.5	64.4	64.4	1.5	2.3	2.6
80 ans et plus	17.4	17.4	46.7	46.7	1.3	1.5	1.9
Genre							
Hommes	37.3	41.3	82.3	85.6	1.6	3.2	3.8
Femmes	32.6	34.0	71.1	73.3	1.5	2.8	3.5
Disponibilité d'une voiture							
Toujours disponible	39.5	40.8	79.8	82.5	1.6	3.2	3.6
Disponible sur demande	50.4	77.7	106.8	129.4	1.3	2.8	4.0
Jamais disponible	31.5	31.5	59.6	61.8	1.6	2.5	2.8
Situation professionnelle							
Personnes actives occupées	42.8	46.9	79.4	83.3	1.6	3.3	3.6
Personnes non actives	18.6	19.8	63.9	66.6	1.4	2.3	2.8
Personnes en formation	31.3	31.3	82.5	82.5	1.7	3.3	4.8
Degré d'urbanisation de la commune de domicile							
Communes urbaines	35.1	38.4	77.7	81.1	1.6	3.0	3.6
Communes intermédiaires	33.5	33.5	70.5	70.5	1.6	3.3	3.9
Communes rurales	34.7	34.7	73.4	73.4	1.8	3.3	4.2

T 3.2.3 Chiffres-clés de la mobilité (par personne et par jour), canton de Fribourg

Canton de Fribourg	Distance moyenne par jour (en km)		Temps de trajet moyen (en min.)		Nombre moyen (sans l'étranger)		
	Sans l'étranger	Avec l'étranger	Sans l'étranger	Avec l'étranger	Boucles	Déplacements	Etapas
Total	37.2	42.4	76.7	80.0	1.5	2.9	3.7
Jours							
Lundi-vendredi	38.1	43.3	75.5	78.6	1.6	3.1	4.1
Samedi	36.1	43.2	75.2	80.3	1.6	2.6	3.1
Dimanche	33.9	37.6	83.7	86.3	1.3	2.0	2.4
Âge							
6 à 17 ans	16.1	21.4	67.7	71.1	1.7	3.1	4.6
18 à 24 ans	61.6	63.1	103.2	107.6	1.5	3.3	4.9
25 à 44 ans	47.0	53.9	81.2	85.5	1.6	3.1	3.7
45 à 64 ans	36.6	41.7	75.2	77.7	1.5	2.8	3.3
65 à 79 ans	26.9	32.6	71.0	74.2	1.5	2.4	2.9
80 ans et plus	8.0	8.0	30.7	30.7	1.3	1.5	1.7
Genre							
Hommes	42.6	49.2	80.9	85.1	1.5	2.9	3.6
Femmes	31.1	34.9	72.0	74.3	1.6	2.9	3.8
Disponibilité d'une voiture							
Toujours disponible	43.3	48.7	78.0	81.9	1.5	2.9	3.3
Disponible sur demande	53.2	56.8	102.8	108.7	1.5	3.3	4.8
Jamais disponible	30.2	30.3	66.8	67.7	1.6	2.7	3.7
Situation professionnelle							
Personnes actives occupées	45.5	52.9	81.1	85.7	1.5	3.1	3.7
Personnes non actives	25.3	26.4	66.9	68.1	1.5	2.2	2.7
Personnes en formation	27.2	30.8	74.8	77.2	1.6	3.1	4.7
Degré d'urbanisation de la commune de domicile							
Communes urbaines	31.4	38.6	78.7	82.8	1.5	3.0	4.1
Communes intermédiaires	34.8	37.6	69.8	72.2	1.5	2.8	3.5
Communes rurales	43.4	49.1	80.4	83.9	1.6	2.9	3.6

T 3.2.4 Chiffres-clés de la mobilité (par personne et par jour), Suisse

Suisse	Distance moyenne par jour (en km)		Temps de trajet moyen (en min.)		Nombre moyen (sans l'étranger)		
	Sans l'étranger	Avec l'étranger	Sans l'étranger	Avec l'étranger	Boucles	Déplacements	Etapas
Total	30.0	37.6	74.6	78.4	1.6	2.8	3.8
Jours							
Lundi-vendredi	30.1	37.0	73.0	76.2	1.6	3.0	4.1
Samedi	31.7	37.4	79.3	83.7	1.6	2.6	3.4
Dimanche	27.8	40.5	78.0	83.9	1.3	1.8	2.3
Âge							
6 à 17 ans	19.4	25.5	64.7	68.9	1.78	3.0	4.3
18 à 24 ans	40.2	49.4	83.2	87.6	1.5	2.9	4.9
25 à 44 ans	36.7	46.5	78.3	82.7	1.6	3.0	4.0
45 à 64 ans	32.8	41.4	79.9	83.8	1.6	2.8	3.7
65 à 79 ans	22.2	26.2	73.1	75.8	1.5	2.3	3.0
80 ans et plus	10.8	12.1	42.9	44.0	1.4	1.6	2.2
Genre							
Hommes	33.7	42.0	77.4	81.7	1.6	2.8	3.7
Femmes	26.4	33.3	71.9	75.2	1.6	2.7	3.8
Disponibilité d'une voiture							
Toujours disponible	35.6	42.4	78.8	83.3	1.6	2.9	3.5
Disponible sur demande	34.3	46.9	82.6	86.7	1.5	2.9	4.4
Jamais disponible	26.2	37.1	71.7	77.0	1.5	2.4	3.7
Situation professionnelle							
Personnes actives occupées	37.2	46.6	81.0	85.3	1.6	3.0	4.0
Personnes non actives	19.0	23.6	65.2	67.6	1.5	2.2	2.9
Personnes en formation	24.5	30.8	69.3	73.5	1.6	2.9	4.5
Degré d'urbanisation de la commune de domicile							
Communes urbaines	27.7	36.2	73.7	77.8	1.6	2.8	4.0
Communes intermédiaires	32.9	39.6	76.0	79.3	1.6	2.7	3.6
Communes rurales	35.4	40.4	76.4	79.5	1.6	2.7	3.4

3.3 Intensité des déplacements au fil de la journée

- Pendant les pointes de trafic, les participants au trafic représentent jusqu'à 40% de la population (sauf dans l'agglomération de Bulle le dimanche).
- La pointe du matin est courte et importante alors que celle du soir est plus étalée.
- Le trafic est le plus intense du lundi au vendredi entre 16 h et 18 h.

La répartition temporelle de l'intensité des déplacements est représentée par des courbes d'intensité dans les graphiques suivants. Les courbes d'intensité indiquent la répartition temporelle du trafic sur les différentes heures 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.

G 3.3.1 Pointes de trafic selon les jours de la semaine (en %)



Comme dans toute la Suisse, le canton de Fribourg et les agglomérations de Fribourg et de Bulle connaissent des pics de trafic en semaine du lundi au vendredi de 7 h à 8 h, de 13 h à 14 h et de 17 h à 18 h. Le week-end, le trafic n'augmente que plus tard, atteignant une première pointe plus faible peu après 10 heures et une seconde à 16 heures. Dans l'agglomération de Bulle, on observe le dimanche un phénomène qui diffère des courbes d'intensité cantonales et nationales pour ce jour. Les pics de trafic enregistrés le dimanche à 11 heures et à 17 heures sont plus importants que ceux observés en semaine: à 17 heures, jusqu'à 65% de la population se déplace à Bulle.

3.4 Distances et durées des étapes

- Les distances parcourues en voiture, à vélo ou à pied sont plutôt courtes.
- Les distances les plus longues sont couvertes en train.
- 70% des étapes ne durent pas plus de 15 minutes.

Le graphique G 3.4.1 présente les fréquences cumulées des distances des étapes selon le moyen de transport choisi. Il s'agit de la proportion de personnes qui parcourent en moyenne une certaine distance en une étape avec un moyen de transport donné.

En moyenne suisse, une étape parcourue en voiture ne dépasse pas 5 km dans 43% des cas. Les étapes sont en moyenne un peu plus longues dans le canton et dans l'agglomération de Fribourg (respectivement 37% et 38% ne dépassent pas 5 km) et un peu plus courtes en moyenne dans l'agglomération de Bulle (50% ne dépassent pas 5 km).

En Suisse, 52% des étapes parcourues à pied ne dépassent pas 500 m. L'agglomération de Fribourg est alignée sur la moyenne suisse (51%), tandis que dans l'ensemble du canton et dans l'agglomération de Bulle, les étapes à pied sont légèrement plus longues (respectivement 48% et 45% des étapes ne dépassent pas 500 m).

En Suisse, deux tiers des trajets à vélo (68%) ne font pas plus de 3 km. Cela correspond approximativement à la répartition constatée dans le canton de Fribourg (69%) ainsi que dans les agglomérations de Fribourg (63%) et de Bulle (71%).

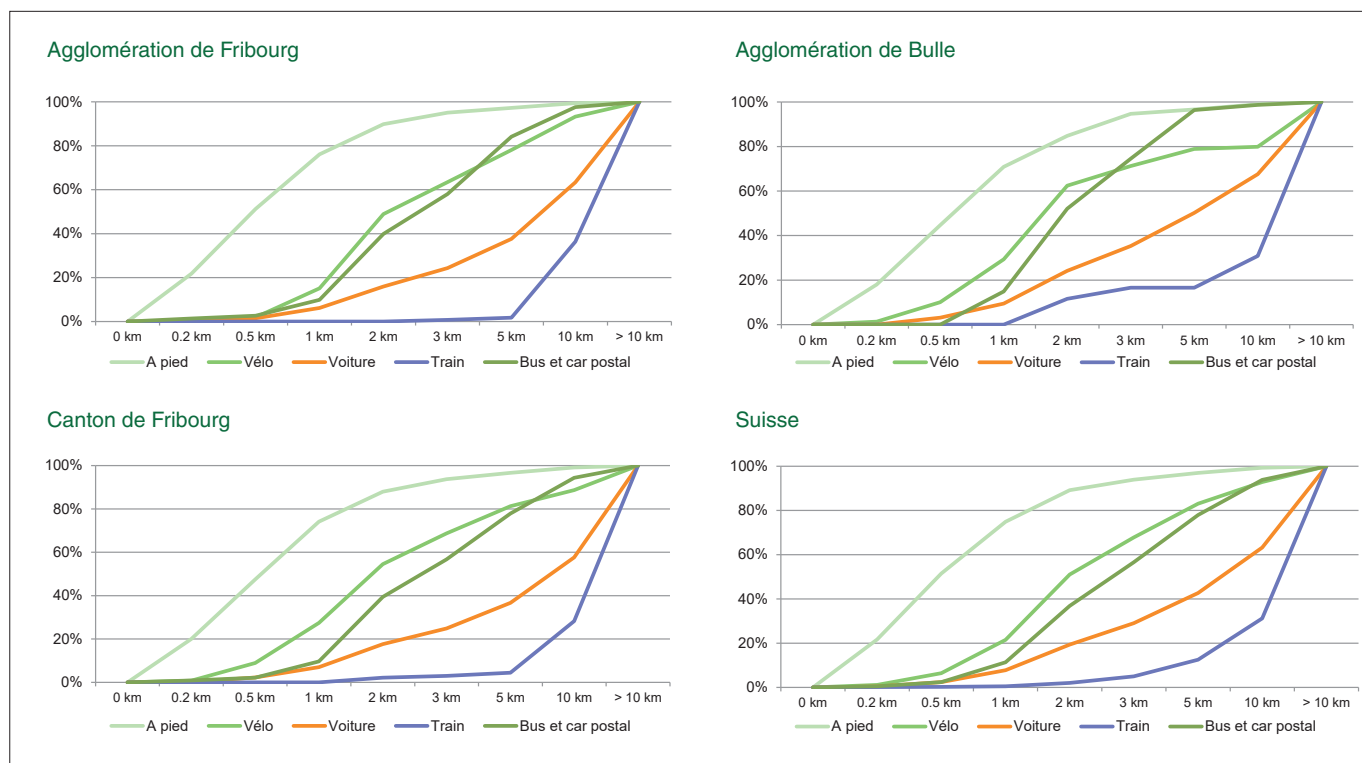
En Suisse, les plus longues distances sont parcourues en train, 69% des étapes couvrant plus de 10 km. Les étapes en train de la population dans l'ensemble du canton de Fribourg et l'agglomération de Bulle sont conformes à la moyenne suisse (respectivement 72% et 69% sont supérieures à 10 km). Dans l'agglomération de Fribourg, 64% des étapes en train sont supérieures à 10 km. Les étapes en train effectuées par les personnes résidant dans l'agglomération de Fribourg sont donc un peu plus courtes.

Le graphique G 3.4.2 présente les fréquences cumulées des durées des étapes selon le moyen de transport. Il s'agit de la proportion de personnes qui se déplacent en moyenne pendant une certaine durée en une étape avec un moyen de transport donné.

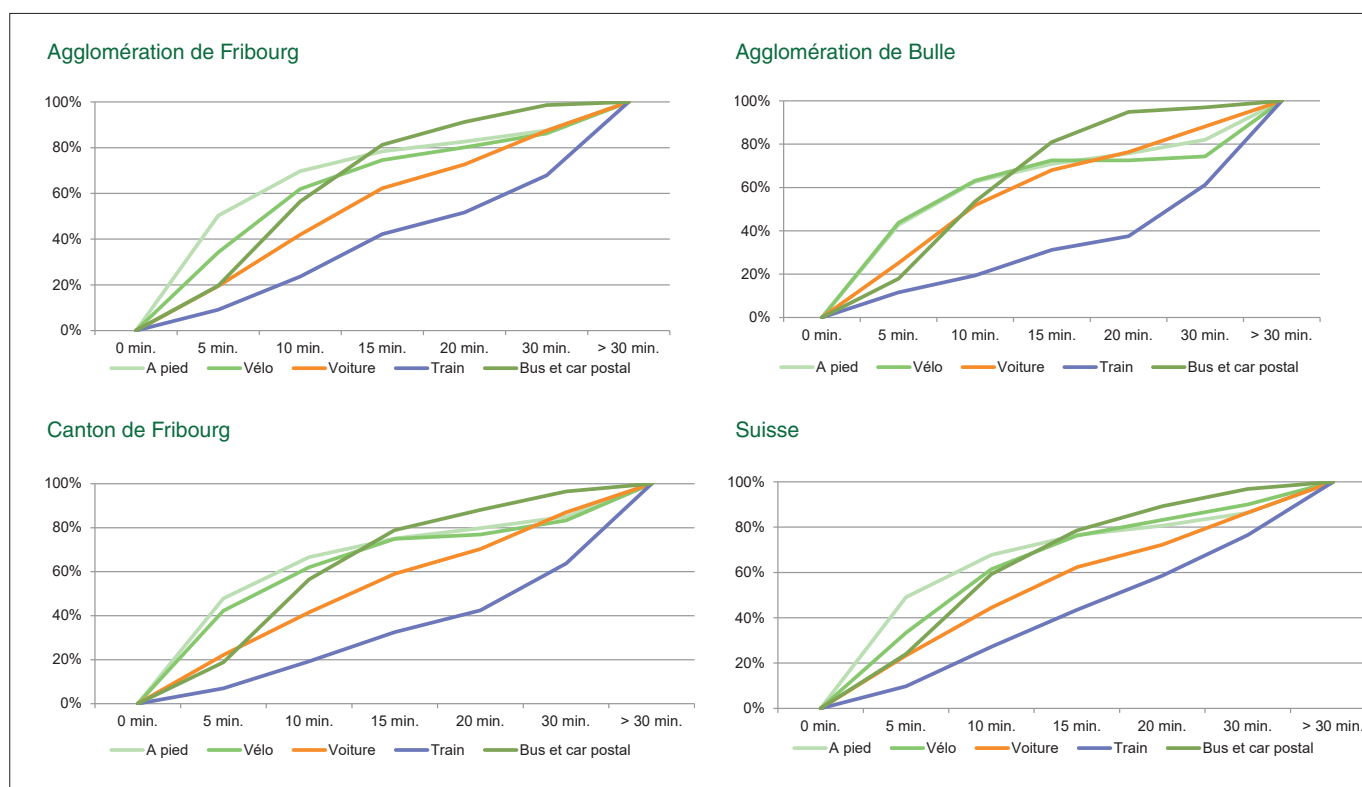
Pour la population suisse, tous moyens de transport confondus, seulement 30% de toutes les étapes durent plus de 15 minutes. Il en va de même pour les agglomérations de Fribourg et de Bulle (respectivement 29% et 31%). Dans l'ensemble du canton de Fribourg, les étapes sont en moyenne un peu plus longues: 35% ont une durée supérieure à 15 minutes.

En Suisse, ce sont non seulement les distances les plus grandes qui sont parcourues en train, mais aussi les trajets les plus longs. En moyenne suisse, un quart (23%) de toutes les étapes en train durent plus de 30 minutes. Dans le canton de Fribourg, la proportion des étapes en train de cette durée est plus élevée: elle est de 32% dans l'agglomération de Fribourg, de 39% dans l'agglomération de Bulle et de 36% dans le canton de Fribourg.

G 3.4.1 Fréquences cumulées des distances des étapes selon le moyen de transport choisi (en %)



G 3.4.2 Fréquences cumulées des durées des étapes selon le moyen de transport choisi (en %)



Le tableau T 3.4.1 indique la distance et la durée moyennes des déplacements selon le motif de déplacement.

En moyenne, les plus longs déplacements parcourus par la population du canton de Fribourg et des agglomérations de Fribourg et de Bulle sont imputables au retour à la maison et aux voyages de service, et les plus courts à la formation.

Tous motifs de déplacement confondus, la population parcourt des distances plus courtes dans les agglomérations de Fribourg (10,9 km) et de Bulle (11,5 km) que dans l'ensemble du canton de Fribourg (12,9 km). On peut en déduire que la population du canton de Fribourg parcourt en moyenne des distances plus importantes par déplacement hors agglomération.

Dans toutes les sous-régions du canton de Fribourg, la durée moyenne des déplacements est inférieure à la moyenne suisse, bien que les distances parcourues soient en moyenne plus longues. On peut en conclure que les trajets sont parcourus dans le canton de Fribourg à une vitesse supérieure à la moyenne suisse.

T 3.4.1 Distance et durée moyennes des déplacements selon le 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	15.59	15.53	16.45	13.95	23.42	20.14	22.79	23.7
Formation, école	4.58	4.44	6.32	6.69	17.51	14.33	18.23	18.85
Achats et courses	6.55	5.84	8.26	6.58	16.88	14.60	17.01	16.28
Activité professionnelle	16.46	18.14	17.51	20.42	25.08	19.13	22.82	30.54
Voyage de service	37.98	-	26.89	22.95	83.26	-	69.95	52.64
Loisirs	12.44	14.87	15.15	12.83	39.13	41.65	39.87	39.60
Services et accompagnement	7.48	6.96	11.68	8.39	15.13	13.05	17.20	16.28
Retour à la maison	30.45	-	44.70	34.24	45.00	-	32.25	41.94
Autres	7.45	18.19	14.11	16.05	18.04	26.75	19.21	28.19
Total	10.87	11.54	12.91	10.89	25.97	25.32	26.59	27.09

() Statistiquement non représentatif

4. Moyens de transport

- Dans le canton de Fribourg, les parts de la distance journalière (81%) et du temps de déplacement (50%) couvertes en voiture sont supérieures à la moyenne suisse.
- La population du canton utilise les transports publics pour 10% des distances journalières qu'elle parcourt, soit environ la moitié de la moyenne suisse (20%).
- La mobilité douce représente 5,1% des distances journalières parcourues.
- Le taux d'occupation moyen des voitures dans le canton de Fribourg est de 1,47 personne.
- Dans le canton de Fribourg, seulement 8,3% des étapes en voiture impliquent le paiement d'une taxe de stationnement en arrivant à destination.

4.1 Transports individuels motorisés (TIM)

T 4.1.1 Part des TIM dans les distances journalières et les temps de trajet (en %)

	Distance (en km)				Temps de trajet (en min.)			
	Agglo Fribourg (OUMin)	Agglo Bulle (OUMin)	Canton FR	Suisse	Agglo Fribourg (OUMin)	Agglo Bulle (OUMin)	Canton FR	Suisse
Taille du ménage								
1 personne	71.2	87.5	72.6	64.2	41.2	44.8	46.3	34.1
2 personnes	80.3	86.4	85.7	71.4	46.5	51.6	51.4	40.6
3 personnes	73.3	86.9	85.0	69.9	42.4	61.3	53.1	40.7
4 personnes	98.3	89.7	80.1	71.2	50.2	47.2	52.3	41.3
5 personnes et plus	92.1	()	75.1	66.6	46.2	64.9	42.2	37.8
Revenu mensuel du ménage								
Ne sait pas/pas d'indication	71.9	71.7	81.4	65.0	42.1	51.1	48.8	37.6
Jusqu'à 2 000 fr. inclus	63.8	()	94.7	59.6	17.1	()	46.5	30.6
2 001-6 000 fr.	64.3	86.6	75.0	69.7	39.5	41.6	46.9	36.9
6 001-10 000 fr.	85.2	92.9	84.9	73.6	51.8	64.2	60.8	43.9
10 001-14 000 fr.	88.5	92.6	84.8	73.3	50.7	56.8	55.1	46.1
Plus de 14 000 fr.	82.2	()	85.0	67.1	54.6	()	58.6	42.4
Âge								
6-17 ans	()	71.4	57.7	57.7	37.6	23.5	21.2	24.2
18-24 ans	61.0	()	68.3	58.7	39.7	()	48.2	39.3
25-64 ans	80.3	()	85.9	72.6	50.1	65.9	57.6	43.8
65 ans et plus	83.3	73.5	80.0	66.6	36.2	34.7	41.8	32.0
Genre								
Hommes	88.6	96.9	82.2	71.8	48.4	57.4	52.0	42.6
Femmes	72.2	86.8	78.6	65.8	41.6	49.3	47.2	35.7
Disponibilité d'une voiture								
Toujours disponible	89.6	92.7	89.1	80.2	56.9	61.0	60.6	503.7
Disponible sur demande	64.0	()	67.1	55.0	37.0	()	44.3	31.1
Jamais disponible	35.9	()	61.3	55.7	28.1	()	41.8	30.3

() Statistiquement non représentatif

	Distance (en km)				Temps de trajet (en min.)			
	Agglo Fribourg (OUMin)	Agglo Bulle (OUMin)	Canton FR	Suisse	Agglo Fribourg (OUMin)	Agglo Bulle (OUMin)	Canton FR	Suisse
Situation professionnelle								
Indépendant(e) avec employé(e)	99.0	()	96.0	84.4	85.0	()	72.7	59.9
Indépendant(e) sans employé(e)	()	()	92.2	74.6	64.0	()	59.4	46.0
Collaborateur/trice familial/e	98.7	()	94.6	83.9	94.5	()	57.1	50.8
Salarié(e) membre de la direction	80.0	()	84.5	75.0	50.2	()	61.0	46.5
Salarié(e) avec personnel sous ses ordres	91.3	()	92.8	73.8	59.7	()	66.2	47.9
Salarié(e) sans personnel sous ses ordres	74.8	90.5	79.9	69.6	46.4	61.2	54.6	43.2
Enseignant / Apprenti	44.6	()	60.6	44.9	35.0	()	41.2	29.7
Sans emploi	70.9	()	90.8	63.7	27.4	()	53.9	29.8
Inactif	64.1	78.4	75.0	63.1	32.6	38.0	40.2	30.3
Situation professionnelle								
Indépendant(e)	()	()	94.1	79.1	73.3	()	65.6	51.3
Collaborateur/trice familial/e	98.7	()	94.6	83.9	94.5	()	57.1	50.8
Salarié(e) membre de la direction avec ou sans personnel sous ses ordres	89.6	()	91.5	74.1	58.2	()	65.4	47.6
Salarié(e) sans personnel sous ses ordres	74.8	90.5	79.9	69.6	46.4	61.2	54.6	43.2
Autre	62.7	70.2	74.1	60.6	32.3	36.1	41.5	30.2
Type de ménage								
Ménage d'une personne	71.2	87.5	72.6	64.2	41.2	44.8	46.3	34.1
Ménage non familial	69.9	()	74.4	60.3	31.6	42.1	36.5	35.9
Couple sans enfant	79.1	90.2	84.9	72.2	48.2	51.9	51.8	41.1
Couple avec enfant(s)	92.0	99.6	80.3	70.8	47.2	58.8	49.5	40.9
Ménage monoparental avec enfant(s)	82.7	()	89.3	66.4	50.1	45.0	59.5	38.7
Total	82.6	92.0	80.8	69.1	45.6	53.5	49.9	39.2

() Statistiquement non représentatif

Le tableau T 4.1.1 indique les parts du trafic automobile dans les distances journalières et les temps de trajet par sous-région, ventilées selon différentes caractéristiques socio-économiques.

En moyenne, les habitant-e-s du canton de Fribourg parcourent 81% des distances journalières et près de 50% des temps de trajet en voiture. L'utilisation de la voiture est ainsi supérieure à la moyenne suisse (70% des distances journalières et 40% des temps de trajet sont parcourus en voiture). Il existe des différences entre les groupes de population. Elles sont examinées plus en détail ci-après.

L'âge influence fortement l'utilisation de la voiture dans le canton de Fribourg. Par rapport aux adultes, les enfants et les adolescents, qui dépendent de leurs parents ou de leurs connaissances pour prendre la voiture, parcourent en moyenne une part plus faible des distances journalières en voiture (58%). Parmi les adultes, les jeunes adultes (jusqu'à 24 ans)

parcourent la plus petite part des distances journalières en voiture (68%, 25-64 ans: 86%). Pour les personnes du canton de Fribourg titulaires du permis de conduire, la disponibilité d'une voiture est déterminante. Si la voiture est disponible en permanence, 89% des distances journalières et 61% des temps de trajet sont parcourus avec ce moyen de transport, contre respectivement 67% et 44% si la voiture n'est disponible que sur demande.

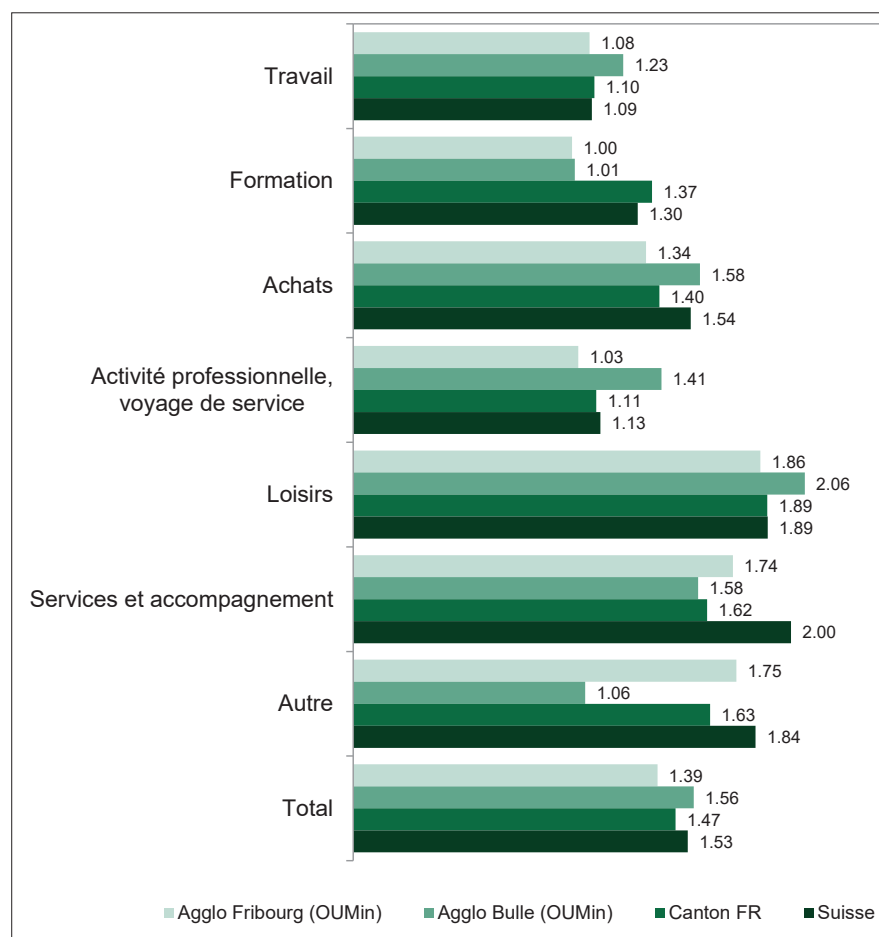
Dans le canton de Fribourg, on observe une corrélation en cloche entre la taille des ménages et l'utilisation de la voiture. Les ménages composés d'une personne utilisent moins souvent la voiture (73% des distances journalières) que les ménages composés de deux personnes (86%). À partir de trois personnes dans le ménage, les distances journalières parcourues proportionnellement en voiture diminuent légèrement par personne supplémentaire. Cela diffère de la moyenne suisse, où il n'existe pas de lien clair entre la taille des ménages et l'utilisation de la voiture.

Dans le canton de Fribourg comme dans toute la Suisse, les hommes utilisent plus souvent la voiture que les femmes. Quelle que soit la situation professionnelle, la voiture est plus utilisée dans le canton de Fribourg qu'en moyenne suisse, tant en ce qui concerne les distances journalières que les temps de déplacement. L'utilisation de la voiture par les salarié-e-s sans personnel sous leurs ordres correspond à la moyenne cantonale, tandis qu'elle se situe légèrement au-dessus de la moyenne cantonale (84%) chez les salarié-e-s membres de la direction de leur entreprise. Dans tous les autres groupes, à l'exception des apprenti-e-s et des personnes non actives, l'utilisation de la voiture est très élevée (au moins 92% des distances journalières).

Le graphique G 4.1.1 illustre le taux d'occupation moyen des voitures pour toutes les étapes en Suisse selon le motif de déplacement et la région de domicile des personnes. Dans le canton de Fribourg, on dénombre en moyenne 1,47 personne par voiture et par étape (Suisse: 1,53 personne). Le taux d'occupation le plus faible concerne les trajets effectués pour se rendre au travail, les activités professionnelles et les voyages de service (1,1 personne). Il est également assez faible pour les déplacements en lien avec la formation (1,36 personne). Comme dans l'ensemble de la Suisse, le taux d'occupation des déplacements motivés par les loisirs dans le canton de Fribourg est supérieur à la moyenne (1,89 au niveau cantonal et national). Les déplacements liés aux services ou à l'accompagnement ainsi qu'aux achats sont plus ou moins conformes à la moyenne suisse.

Dans les agglomérations de Fribourg et de Bulle, le faible taux d'occupation des voitures lors des déplacements liés à la formation est particulièrement frappant: avec une personne par voiture en moyenne, il est inférieur à la moyenne cantonale et suisse.

G 4.1.1 Taux d'occupation moyen des voitures (en nombre de personnes par voiture, pondéré par la distance parcourue)



Le tableau T 4.1.2 présente, par sous-région, les motifs de déplacement pour lesquels les trajets en voiture impliquent le paiement d'une taxe de stationnement en arrivant à destination.

La population du canton doit s'acquitter d'une taxe de stationnement à destination dans 8,3% de toutes les étapes des trajets en voiture qu'elle effectue. Cette valeur est légèrement inférieure à la moyenne suisse, où une taxe doit être payée pour 10,8 % de toutes les étapes. Contrairement à la moyenne suisse, la population du canton de Fribourg doit payer le plus souvent des taxes de stationnement non pas pour faire ses achats, mais lors de ses déplacements de loisirs (11,3%). Pour les trajets liés aux services ou à l'accompagnement, aucune taxe de stationnement n'est généralement exigible à destination. Ainsi, selon le motif de déplacement, la grande majorité des stationnements (95% à 99%) sont gratuits.

En raison du faible nombre de cas, seules les taxes de stationnement de l'agglomération de Fribourg peuvent être comparées à la moyenne suisse. Elles sont un peu moins élevées dans l'agglomération de Fribourg, avec une moyenne à 2.10 francs (Suisse: 2.30 francs)

T 4.1.2 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	10.5	1.9	10.9	()	10.0	2.0	13.6	1.7
Loisirs	14.5	2.4	10.6	()	11.3	2.8	10.4	3.5
Services et accompagnement	2.3	2.0	2.1	()	1.4	2.2	5.3	3.1
Total	9.5	2.1	8.2	1.9	8.3	2.4	10.8	2.3

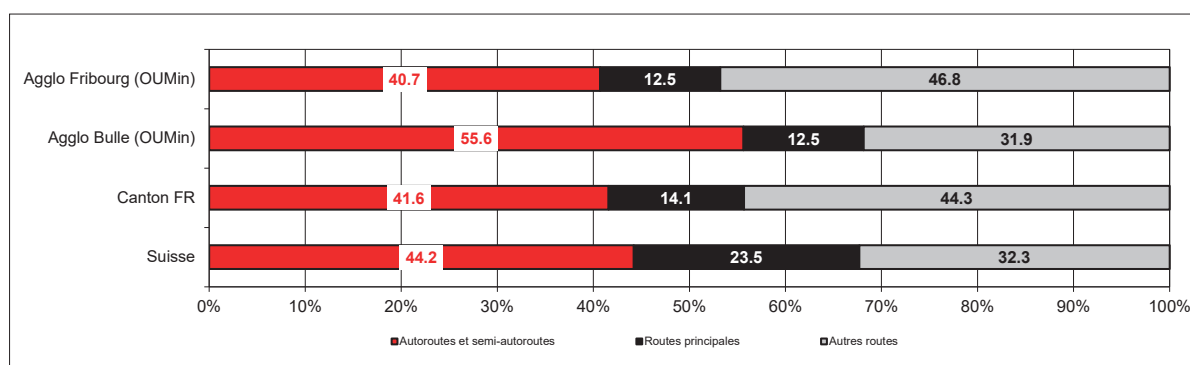
Comme le montre le graphique G 4.1.2, la population du canton de Fribourg, lorsqu'elle se déplace en TIM, parcourt la majeure partie des distances sur les autoroutes et semi-autoroutes (42%) ainsi que sur les autres routes (44%). 14% des distances en TIM sont parcourues sur les routes principales. En moyenne en Suisse, 44% des distances en TIM sont parcourues sur les autoroutes et semi-autoroutes, 24% sur les routes principales et seulement 32% sur les autres routes.

La définition des types de routes est celle donnée par le fournisseur de la banque de données Teletlas. Elle diffère de la définition de l'Office fédéral des routes (OFROU).

L'utilisation des autoroutes et semi-autoroutes par la population de l'agglomération de Bulle est supérieure à la moyenne (56% de tous les déplacements). 13% des déplacements en TIM sont effectués sur les routes principales et 32% sur les autres routes.

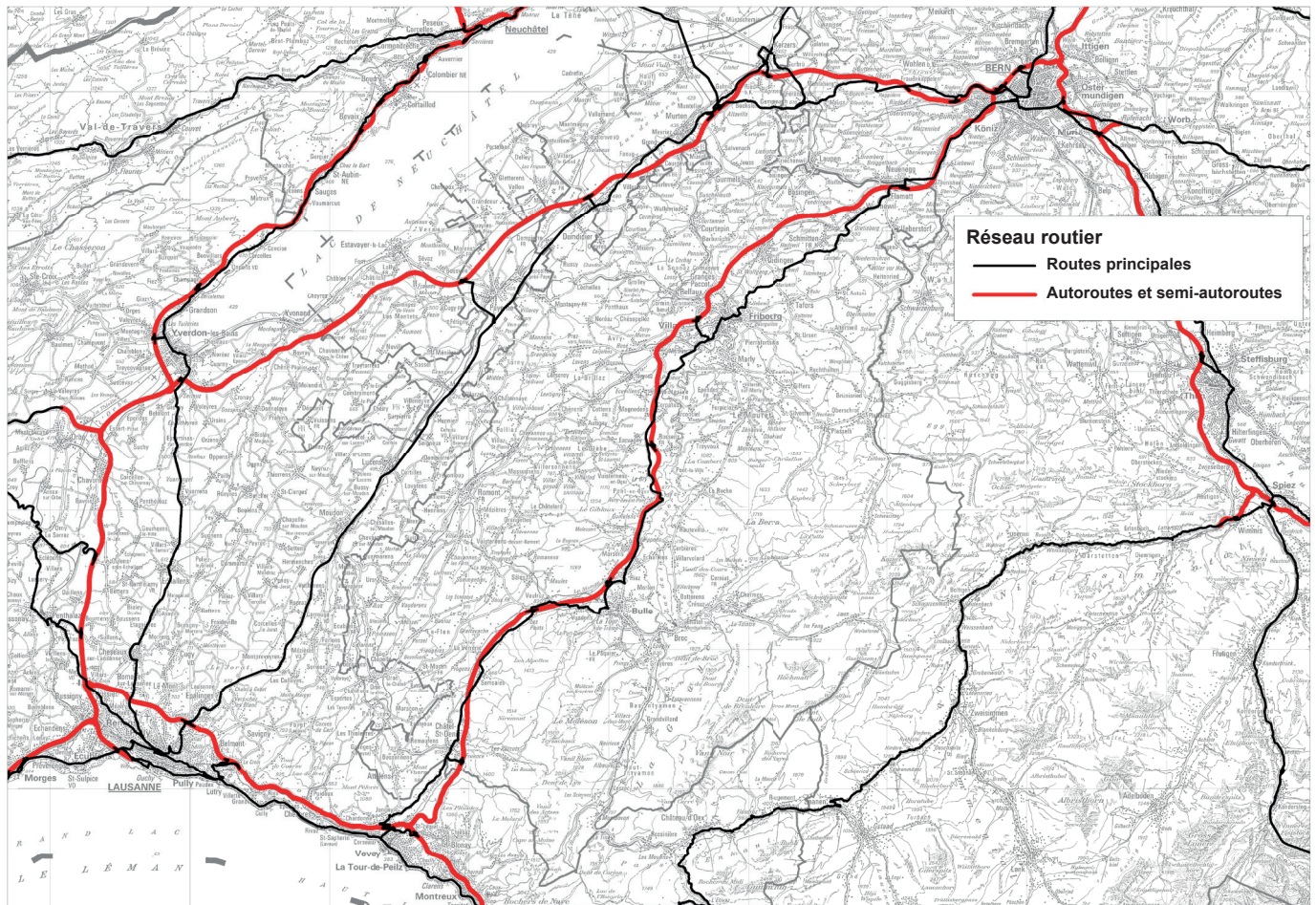
Les valeurs de l'agglomération de Fribourg correspondent approximativement aux valeurs de l'ensemble du canton.

G 4.1.2 Utilisation du réseau selon les catégories de routes (en % des distances en TIM)

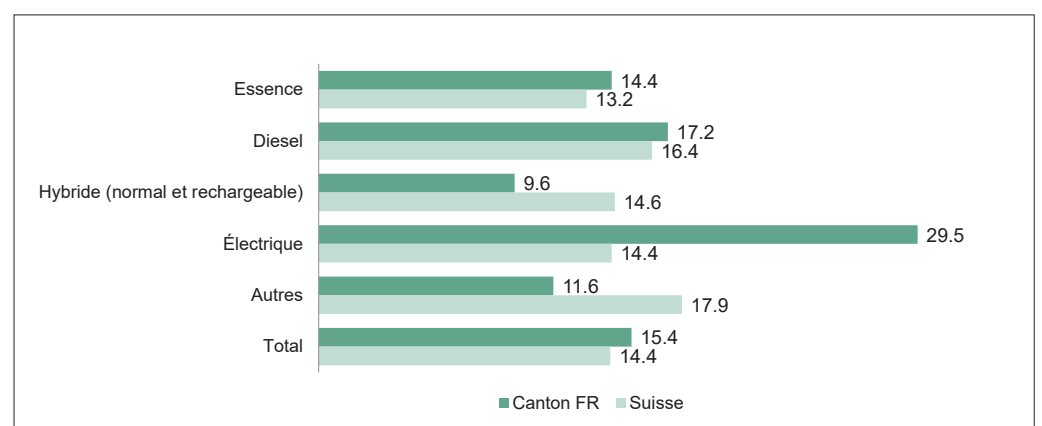


Le graphique suivant G 4.1.3 présente le réseau routier du canton de Fribourg avec l'ensemble des autoroutes, semi-autoroutes et routes principales.

G 4.1.3 Réseau routier du canton de Fribourg



G 4.1.4 Longueur moyenne des étapes en voiture selon le type de carburant (en km)



Dans le canton de Fribourg, 15 kilomètres sont parcourus en moyenne par étape en voiture, soit 1 kilomètre de plus que la moyenne suisse. La longueur des étapes en voiture effectuées avec les carburants essence (14,4 km) et diesel (17,2 km) s'écarte légèrement de la moyenne de toutes les étapes parcourues en voiture dans le canton.

Dans le canton de Fribourg, les étapes en voiture les plus longues sont parcourues avec un moteur électrique (29,5 km), soit environ le double de la longueur moyenne couverte avec la même motorisation dans l'ensemble de la Suisse.

4.2 Transports publics (TP)

En moyenne, 10% des distances journalières et 8% des temps de trajet de la population du canton se font avec les transports publics. Ces valeurs sont très inférieures à la moyenne suisse: dans toute la Suisse, 20% des distances journalières et 11% des temps de trajet sont effectués avec les transports publics.

C'est chez les 25-65 ans que l'écart avec la moyenne suisse est le plus important. Alors que dans l'ensemble de la Suisse, la part des transports publics dans les distances journalières est de 17% dans cette tranche d'âge, elle n'est que de 6% au sein de la même tranche d'âge dans le canton de Fribourg. Les valeurs du canton se situent au même niveau que la moyenne suisse pour un seul groupe de population: les personnes de 18 ans et plus qui ne disposent pas d'une voiture parcourent un tiers des distances journalières (31%; moyenne suisse: 30%) et un cinquième (19%; moyenne suisse: 15%) des temps de trajet en transports publics.

Les valeurs de la population de l'agglomération de Fribourg sont plus proches de la moyenne suisse que celles de la population du canton. Pour cette dernière, la part des transports publics est cependant inférieure à la moyenne suisse, tant en termes de distances journalières que de temps de trajet. La disponibilité d'une voiture est également un facteur déterminant pour la population de l'agglomération de Fribourg: si la voiture est toujours disponible, seulement 5% des distances journalières et 4% des temps de trajet sont parcourus en transports publics. Si aucune voiture n'est disponible, 54% des distances journalières et un quart des temps de déplacement sont effectués en transports publics.

T 4.2.1 Part des TP dans les distances journalières et les temps de trajet (en %)

	Distance (en km)				Temps de trajet (en min.)			
	Agglo Fribourg (OUMin)	Agglo Bulle (OUMin)	Canton FR	Suisse	Agglo Fribourg (OUMin)	Agglo Bulle (OUMin)	Canton FR	Suisse
Taille du ménage								
1 personne	18.6	()	10.4	23.1	9.3	()	6.1	11.4
2 personnes	12.5	9.6	8.1	17.7	7.5	5.2	5.5	9.2
3 personnes	21.0	()	9.4	20.6	15.6	()	8.2	11.6
4 personnes	14.4	7.8	11.6	18.4	9.1	7.3	9.0	10.8
5 personnes et plus	16.0	()	14.1	22.0	17.5	()	10.5	12.4
Revenu mensuel du ménage								
Ne sait pas / pas de réponse	19.5	24.0	12.5	23.8	9.8	12.4	6.8	12.5
Jusqu'à 2 000 fr. inclus	()	()	()	25.4	()	()	()	11.1
2 001 - 6 000 fr.	21.2	7.1	9.5	18.0	10.9	3.8	5.8	9.5
6 001 - 10 000 fr.	12.4	6.5	10.6	16.1	11.8	3.6	8.6	8.9
10 001 - 14 000 fr.	9.0	()	6.6	17.4	6.1	()	5.7	9.9
Plus de 14 000 fr.	11.9	()	7.3	23.0	8.6	()	5.2	12.1
Âge								
6-17 ans	25.2	14.0	21.6	26.0	17.5	13.6	13.6	13.8
18-24 ans	21.2	25.7	23.4	32.2	17.3	14.0	17.2	20.7
25-64 ans	14.1	1.8	6.0	17.3	9.4	1.3	4.5	9.6
65 ans et plus	15.1	17.5	11.5	19.2	7.0	6.4	6.6	7.8
Genre								
Hommes	12.3	5.8	7.4	16.6	10.5	4.5	6.6	9.4
Femmes	22.2	11.5	14.8	23.7	11.4	6.8	8.9	12.0
Disponibilité d'une voiture								
Toujours disponible	5.0	4.5	4.7	10.9	4.2	2.6	3.5	5.9
Disponible sur demande	26.9	()	16.1	31.9	14.0	()	10.3	15.9
Jamais disponible	53.6	()	31.0	30.3	25.1	()	18.6	15.0
Situation professionnelle								
Indépendant(e) avec employé(e)	()	()	()	7.7	()	()	()	4.5
Indépendant(e) sans employé(e)	()	()	()	15.7	()	()	()	7.1
Collaborateur/trice familial/e	()	()	()	8.7	()	()	()	5.5
Salarié(e) membre de la direction	()	()	()	15.7	()	()	()	8.2
Salarié(e) avec personnel sous ses ordres	4.4	()	1.6	16.7	3.0	()	1.2	9.0
Salarié(e) sans personnel sous ses ordres	17.3	4.1	10.0	20.2	13.5	2.3	7.9	11.8
Enseignant / apprenti	()	()	33.3	44.7	()	()	20.2	28.1
Sans emploi	()	()	()	23.3	()	()	()	11.4
inactif	24.3	19.3	16.0	22.7	11.5	9.3	9.7	10.2

() Statistiquement non représentatif

	Distance (en km)				Temps de trajet (en min.)			
	Agglo Fribourg (OUMin)	Agglo Bulle (OUMin)	Canton FR	Suisse	Agglo Fribourg (OUMin)	Agglo Bulle (OUMin)	Canton FR	Suisse
Situation professionnelle								
Indépendant/e	5.9	()	2.1	12.0	2.4	()	1.1	6.1
Collaborateur/trice familial/e	()	()	()	8.7	()	()	()	5.5
Salarié(e) membre de la direction avec ou sans personnel sous ses ordres	4.9	0.9	2.7	16.5	3.2	0.4	1.6	8.8
Salarié(e) sans personnel sous ses ordres	17.3	4.1	10.0	20.2	13.5	2.3	7.9	11.8
Autre	25.4	25.4	17.6	25.7	11.8	12.6	10.5	11.9
Type de ménage								
Ménage d'une personne	18.6	()	10.4	23.1	9.3	()	6.1	11.4
Ménage non familial	()	()	()	28.6	()	()	14.3	14.9
Couple sans enfant	13.7	5.7	8.7	17.1	8.1	2.7	5.9	8.6
Couple avec enfant(s)	15.2	8.4	11.3	18.6	11.7	6.2	8.7	10.7
Ménage monoparental avec enfant(s)	10.1	()	5.6	22.7	9.3	()	5.4	13.5
Total	15.9	8.6	10.3	19.8	10.8	5.6	7.6	10.7

() Statistiquement non représentatif

Le graphique G 4.2.1 présente la part des transports publics dans les étapes en fonction du motif de déplacement, ventilée selon le moyen de transport (train, bus/car postal, tram) pour les quatre régions.

On relève d'autres différences dans l'utilisation des transports publics entre les agglomérations, le canton et l'ensemble de la Suisse.

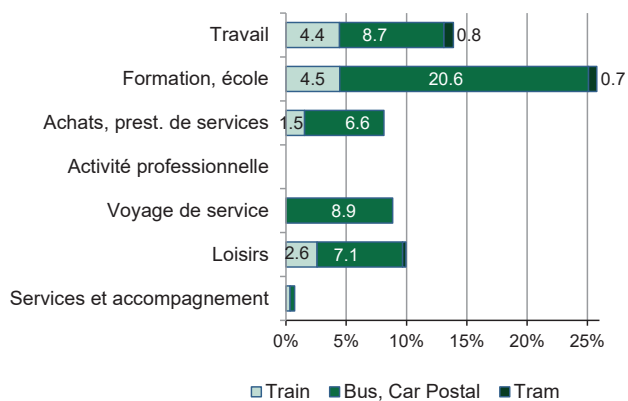
Dans le canton de Fribourg, c'est la part des transports publics dans les étapes liées à la formation ou à l'école qui est la plus importante, avec un total de 24%. La part des transports publics y est ainsi légèrement supérieure à la moyenne suisse de 21% pour ce motif de déplacement. Pour tous les autres motifs de déplacement, la part des transports publics est inférieure à la moyenne suisse. Pour le motif de déplacement «travail», la part des transports publics dans le canton n'est que de 9%, soit 8 points de pourcentage de moins que la moyenne suisse.

Dans les deux agglomérations de Fribourg et de Bulle, on observe des valeurs similaires à celles du canton de Fribourg. La part des transports publics dans l'agglomération de Bulle est, avec 6%, légèrement inférieure à celle du canton uniquement pour le motif de déplacement «travail».

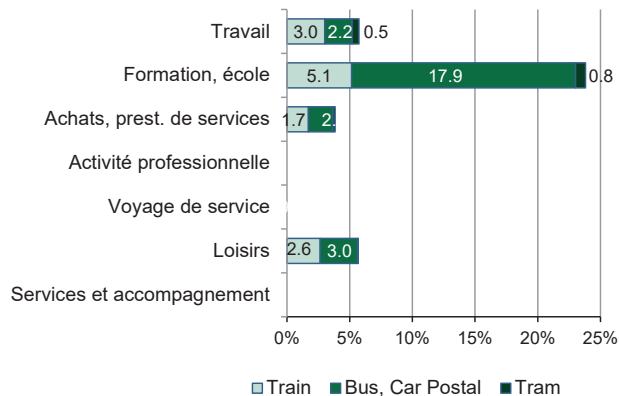
Le bus est le moyen de transport public le plus utilisé dans le canton de Fribourg et dans les deux agglomérations. En raison de la densité du réseau de bus de l'agglomération de Fribourg, la part des trajets en bus est jusqu'à deux fois plus élevée que la moyenne suisse (p. ex. pour le motif de déplacement «formation et école»: 21% en agglomération de Fribourg, contre 12% en moyenne suisse).

G 4.2.1 Part des TP dans les étapes

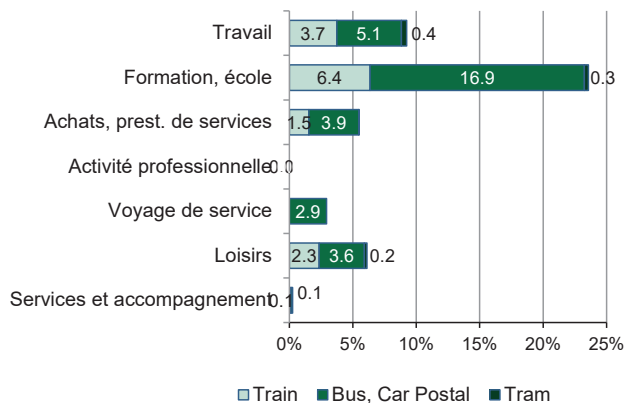
Agglomération Fribourg (en %)



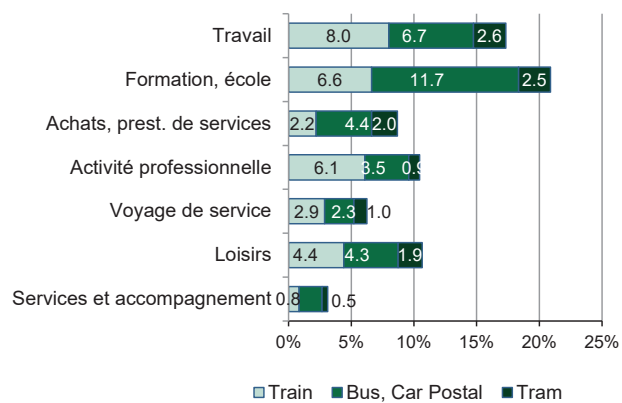
Agglomération Bulle (en %)



Canton de Fribourg (en %)



Suisse (en %)



4.3 Déplacement à pied et à vélo

5,1% des distances journalières sont parcourues à pied, à vélo ou à vélo électrique par la population du canton, la majeure partie (75%) étant parcourue à pied. Dans le canton de Fribourg et dans les deux agglomérations, les parts de la mobilité douce dans l'ensemble des déplacements sont inférieures à la moyenne suisse.

Les personnes de moins de 18 ans ou de plus de 65 ans ainsi que les personnes dont le revenu mensuel du ménage est inférieur ou égal à 2000 francs parcourent à pied une part des distances journalières supérieure à la moyenne.

Dans toute la Suisse, y compris dans le canton de Fribourg et dans les deux agglomérations, les femmes parcourent une plus grande part des distances journalières à pied que les hommes. À l'inverse, les hommes effectuent une plus grande partie de leurs déplacements à vélo que les femmes.

Dans toutes les régions, il existe un lien clair entre la disponibilité permanente ou sur demande d'une voiture et la part des distances journalières parcourues à pied ou à vélo. Moins cette disponibilité est élevée, plus les parts des déplacements à pied ou à vélo sont importantes. Cette corrélation n'a pas été observée pour le vélo électrique.

T 4.3.1 Part de la mobilité douce dans les distances journalières (en %)

	Distance à pied (en km)				Distance à vélo (en km)				Distance en e-bike (en km)			
	Agglo Fribourg (OUMin)	Agglo Bulle (OUMin)	Canton FR	Suisse	Agglo Fribourg (OUMin)	Agglo Bulle (OUMin)	Canton FR	Suisse	Agglo Fribourg (OUMin)	Agglo Bulle (OUMin)	Canton FR	Suisse
Taille du ménage												
1 personne	5.2	5.0	3.0	6.6	0.7	6.7	0.8	2.4	0.5	0.0	0.5	0.6
2 personnes	5.1	3.3	4.6	5.6	0.2	1.1	0.3	2.1	0.3	0.3	0.4	0.9
3 personnes	4.6	2.8	3.1	4.9	1.6	0.0	1.0	2.6	0.1	0.3	0.8	0.6
4 personnes	5.2	5.1	3.1	4.7	1.3	2.2	1.2	2.5	0.5	0.0	0.1	0.7
5 personnes et plus	6.2	4.1	5.5	5.2	1.5	1.0	1.1	2.9	0.0	0.2	1.1	0.5
Revenu mensuel du ménage												
Ne sait pas / pas de réponse	5.0	3.0	3.5	5.6	1.3	3.9	0.8	2.1	0.5	0.0	0.3	0.6
Jusqu'à 2 000 fr. inclus	25.0	1.3	4.7	9.4	0.0	0.0	0.0	2.0	0.0	0.0	0.0	1.0
2 001 - 6 000 fr.	5.2	5.5	3.7	6.7	0.6	0.4	0.2	1.9	0.3	0.3	0.3	0.7
6 001 - 10 000 fr.	3.9	3.7	2.7	4.8	0.9	1.7	0.7	2.4	0.3	0.2	0.7	0.7
10 001 - 14 000 fr.	4.6	2.8	3.5	4.0	0.5	2.7	0.9	2.3	0.2	0.5	0.1	0.9
Plus de 14 000 fr.	5.2	2.7	3.1	4.3	0.9	0.9	1.2	2.7	0.5	0.0	1.4	0.8

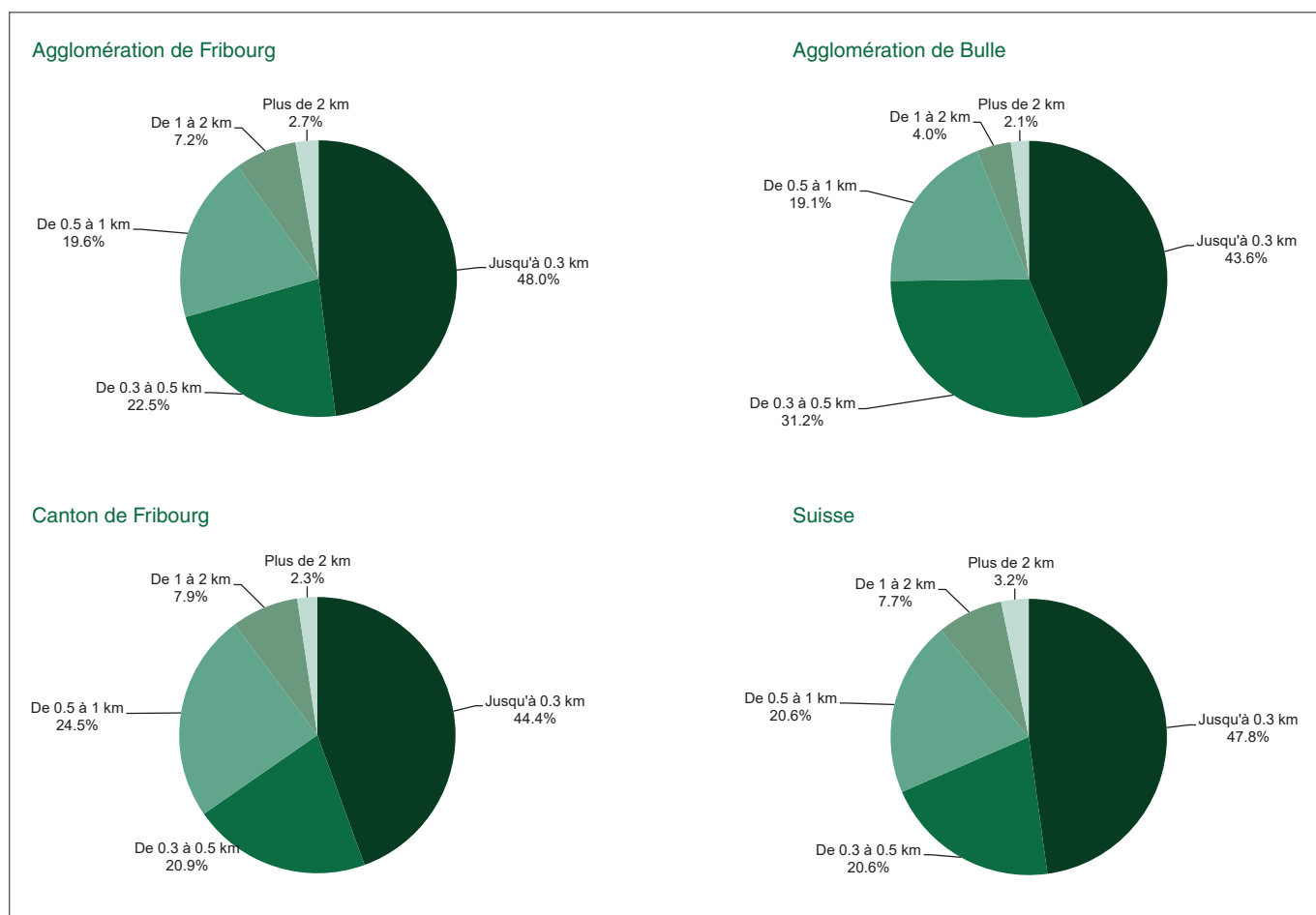
	Distance à pied (en km)				Distance à vélo (en km)				Distance en e-bike (en km)			
	Agglo Fribourg (OUMin)	Agglo Bulle (OUMin)	Canton FR	Suisse	Agglo Fribourg (OUMin)	Agglo Bulle (OUMin)	Canton FR	Suisse	Agglo Fribourg (OUMin)	Agglo Bulle (OUMin)	Canton FR	Suisse
Âge												
6-17 ans	10.1	7.4	11.6	8.4	2.1	0.9	2.4	4.0	0.0	0.0	0.2	0.2
18-24 ans	3.8	3.5	2.6	4.0	2.2	0.0	1.0	1.8	0.2	0.0	0.0	0.4
25-64 ans	4.3	3.2	3.0	4.7	0.7	2.7	0.7	2.4	0.3	0.2	0.6	0.7
65 ans et plus	8.5	8.1	6.3	8.7	0.2	0.1	0.3	1.9	0.7	0.7	1.2	1.3
Genre												
Hommes	4.1	3.5	3.0	4.6	1.0	3.1	1.0	2.7	0.3	0.3	0.7	0.7
Femmes	6.9	4.5	5.0	6.5	0.9	0.5	0.5	2.0	0.3	0.0	0.3	0.7
Voiture à disposition												
Toujours	3.8	3.3	2.9	4.2	0.4	2.1	0.6	1.8	0.3	0.2	0.6	0.7
Sur demande	5.8	4.0	3.4	5.8	2.2	0.0	1.0	3.7	0.5	0.4	0.2	0.8
Jamais	6.0	4.1	4.6	6.7	1.5	5.5	1.1	2.8	0.1	0.0	0.2	0.4
Situation professionnelle												
Indépendant(e) avec avec employé(e)	1.0	1.4	1.9	3.1	0.0	0.0	2.0	2.1	0.0	1.8	0.1	0.5
Indépendant(e) sans employé(e)	4.0	1.8	3.1	5.0	1.2	0.0	0.4	2.5	0.2	0.0	0.0	0.8
Collaborateur/trice familial/e	1.3	27.9	5.3	5.0	0.0	3.2	0.1	0.9	0.0	0.0	0.0	0.6
Salarié(e) membre de la direction	2.5	0.2	2.1	3.9	2.7	29.1	3.3	3.6	0.2	0.0	0.1	0.8
Salarié(e) avec personnel sous ses ordres	3.2	2.6	2.7	4.0	0.5	2.7	0.6	2.5	0.5	0.0	1.6	0.9
Salarié(e) sans personnel sous ses ordres	4.3	3.0	2.9	4.4	0.6	1.5	0.6	2.2	0.3	0.1	0.4	0.7
Enseignant / apprenti	6.3	2.0	1.9	4.8	0.5	1.7	0.3	1.5	0.8	0.7	0.2	0.3
Sans emploi	9.2	11.4	3.4	8.6	4.8	0.0	0.8	2.3	0.0	0.0	0.0	0.1
Inactif	8.7	6.7	5.8	8.5	1.4	0.0	0.8	2.3	0.3	0.3	0.6	0.9
Situation professionnelle												
Indépendant(e)	2.3	1.6	2.5	4.1	0.5	0.0	1.2	2.3	0.1	0.8	0.1	0.7
Collaborateur/trice familial/e	1.3	27.9	5.3	5.0	0.0	3.2	0.1	0.9	0.0	0.0	0.0	0.6
Salarié(e) membre de la direction avec ou sans personnel sous ses ordres	3.1	2.3	2.6	4.0	0.9	6.0	1.0	2.8	0.5	0.0	1.3	0.9
Salarié(e) sans personnel sous ses ordres	4.3	3.0	2.9	4.4	0.6	1.5	0.6	2.2	0.3	0.1	0.4	0.7
Autres	8.5	6.2	4.9	8.0	1.5	0.3	0.7	2.2	0.3	0.4	0.5	0.8
Type de ménage												
Ménage d'une personne	5.2	5.0	3.0	6.6	0.7	6.7	0.8	2.4	0.5	0.0	0.5	0.6
Ménage non familial	4.0	6.1	5.3	5.0	1.2	0.2	0.9	2.8	0.1	0.0	0.1	0.3
Couple sans enfant	5.0	3.4	4.5	5.6	0.2	1.3	0.3	2.1	0.3	0.4	0.5	1.0
Couple avec enfant(s)	5.4	3.8	3.7	4.9	1.4	1.4	1.0	2.6	0.3	0.2	0.6	0.7
Ménage monoparental avec enfant(s)	5.4	4.4	3.5	5.7	1.4	0.3	1.3	2.2	0.3	0.0	0.1	0.4
Total	5.2	4.0	3.8	5.4	0.9	1.8	0.8	2.4	0.3	0.2	0.5	0.7

Le graphique G 4.3.1 illustre la répartition des distances des étapes à pied de et vers un arrêt de transports publics par unité territoriale. Il indique quelles sont les distances parcourues de ou vers les arrêts des transports publics par quelle proportion de la population.

Il n'y a pas de grandes différences entre le canton de Fribourg et l'ensemble de la Suisse. Dans le canton de Fribourg, 44% de toutes les étapes de ou vers les arrêts des transports publics sont inférieures à 300 m, contre 48% en moyenne nationale. Près d'un dixième de toutes les étapes à pied de ou vers un arrêt sont supérieures à un kilomètre (Suisse: 11,1%).

Les écarts entre les deux agglomérations étudiées étant faibles, il n'est pas possible de tirer des conclusions sur l'accessibilité des transports publics dans les régions considérées.

G 4.3.1 Répartition des distances des étapes à pied de et vers un arrêt des TP (en %)

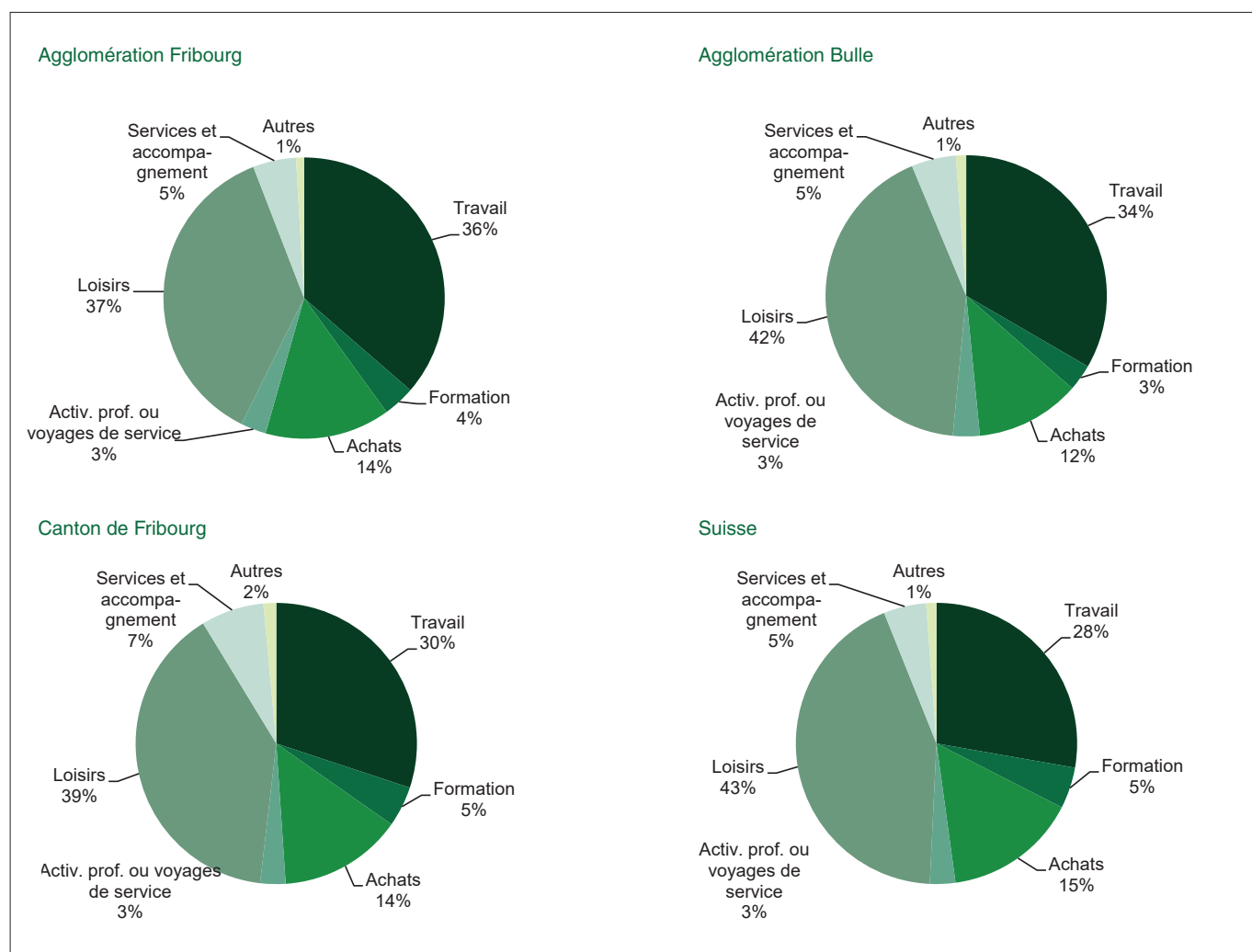


5. Motifs de déplacement

- La majeure partie des 37 km parcourus chaque jour en moyenne dans le canton de Fribourg est effectuée à des fins de loisirs (39%).
- La population du canton de Fribourg se rend majoritairement en voiture au travail: 80% des distances et 62% des étapes.
- Parmi les motifs de déplacement, seuls les trajets effectués pour la formation sont plus souvent parcourus à pied qu'en voiture.

5.1 Vue d'ensemble des motifs de déplacement

G 5.1.1 Distance journalière parcourue en fonction du motif de déplacement (en %)



Le graphique G 5.1.1 présente, pour chaque unité territoriale, les parts moyennes des distances journalières parcourues pour les différents motifs de déplacement.

Avec 39%, la majeure partie des 37 km parcourus chaque jour en moyenne dans le canton de Fribourg est effectuée à des fins de loisirs. 30% des distances journalières sont parcourues pour le motif de déplacement «travail» et 14% pour les «achats». La répartition des parts en fonction du motif de déplacement ne diffère que très peu de la moyenne suisse. Par rapport au microrecensement 2015, on observe une augmentation de 6 points de pourcentage de la part des déplacements liés au travail.

Si l'on considère les distances journalières moyennes en kilomètres par motif de déplacement, il ressort que les déplacements pour les loisirs sont particulièrement importants le week-end et que les distances journalières parcourues pour les loisirs sont deux fois plus grandes qu'en semaine (dimanche: 25 km par personne). Dans l'agglomération de Bulle, les distances moyennes journalières en lien avec les loisirs sont même trois fois plus grandes qu'en semaine (34 km contre 10 km du lundi au vendredi). Dans le canton de Fribourg, les distances journalières moyennes couvertes pour les achats dépassent également les valeurs relevées du lundi au vendredi (8 km le samedi contre 5 km du lundi au vendredi). Ce modèle ne s'observe pas dans les agglomérations de Fribourg et de Bulle, où les distances journalières moyennes liées aux achats en semaine sont plus grandes que le samedi.

Dans le canton et les agglomérations de Fribourg et de Bulle, les distances journalières parcourues pour le travail sont en moyenne supérieures à la moyenne suisse.

T 5.1.1 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	14.3	4.3	1.4	11.1	16.0	0.6	3.1	11.6	14.7	4.5	1.0	11.2	10.9	2.4	1.2	8.3
Formation	1.5	0.1	0.0	1.1	1.5	0.0	0.0	1.1	2.4	0.0	0.1	1.7	1.8	0.5	0.4	1.4
Achats	5.1	3.8	1.5	4.4	4.5	2.2	4.6	4.2	5.4	7.8	2.0	5.3	4.9	6.6	1.2	4.6
Activité professionnelle, voyages de service	1.0	0.0	1.0	0.9	1.6	0.0	0.0	1.1	1.4	0.0	0.6	1.1	1.1	0.3	0.2	0.9
Loisirs	7.2	17.7	25.1	11.2	10.2	13.0	33.5	14.7	10.9	22.6	24.6	14.6	9.5	20.2	22.6	12.9
Services et accompagnement	1.8	0.1	1.2	1.5	2.1	0.4	1.7	1.8	2.8	1.0	4.0	2.7	1.5	1.3	1.5	1.5
Autres	0.3	0.2	0.2	0.3	0.2	0.2	1.5	0.4	0.4	0.1	1.5	0.5	0.3	0.3	0.6	0.4
Total	31.4	26.2	30.4	30.6	36.1	16.4	44.4	34.9	38.1	36.1	33.9	37.2	30.1	31.7	27.8	30.0

5.2 Déplacements pour le travail

Le graphique G 5.2.1 présente la répartition modale pour le motif de déplacement «travail» en indiquant la part dans les étapes et la part dans les distances journalières, selon l'unité territoriale.

La population du canton de Fribourg se rend majoritairement en voiture au travail: 80% des distances et 62% des étapes sont réalisées en voiture. Ces valeurs sont nettement supérieures à la moyenne suisse (73% des distances et 45% des étapes en voiture). Depuis 2010, on observe une hausse de ces deux parts dans le canton de Fribourg.

Les déplacements à pied représentent la deuxième part la plus importante de toutes les étapes dans le canton (21%). La part des déplacements à pied dans les distances journalières est toutefois faible (1%). Il s'agit souvent d'étapes plus courtes, associées à un autre moyen de transport. Si l'on considère l'ensemble des transports publics, on constate que 7% des distances journalières et 7% des étapes sont parcourues en transports publics. Dans le canton de Fribourg, par rapport à la moyenne suisse, les transports publics occupent une place moins importante dans les déplacements liés au travail.

Il existe des différences nettes entre les deux agglomérations en ce qui concerne le choix du moyen de transport pour les trajets en lien avec le travail. Comme la population du canton, la population de l'agglomération de Fribourg parcourt une grande partie des distances journalières en voiture (79%). Dans l'agglomération de Fribourg, davantage d'étapes (30%) sont cependant couvertes à pied, et une part plus importante des étapes et des distances journalières est effectuée en transports publics que dans le canton (11% des étapes et 11% des distances journalières dans l'agglomération de Fribourg). En revanche, la population de l'agglomération de Bulle parcourt 98% des distances journalières et 79% des étapes liées au travail en voiture. Seulement 17% des étapes sont parcourues à pied. Les transports publics jouent un rôle très faible dans les déplacements pour le travail de la population de l'agglomération de Bulle: 3% des étapes et 1% des distances journalières sont effectuées en transports publics.

G 5.2.1 Choix du moyen de transport dans les déplacements pour le travail (en %)



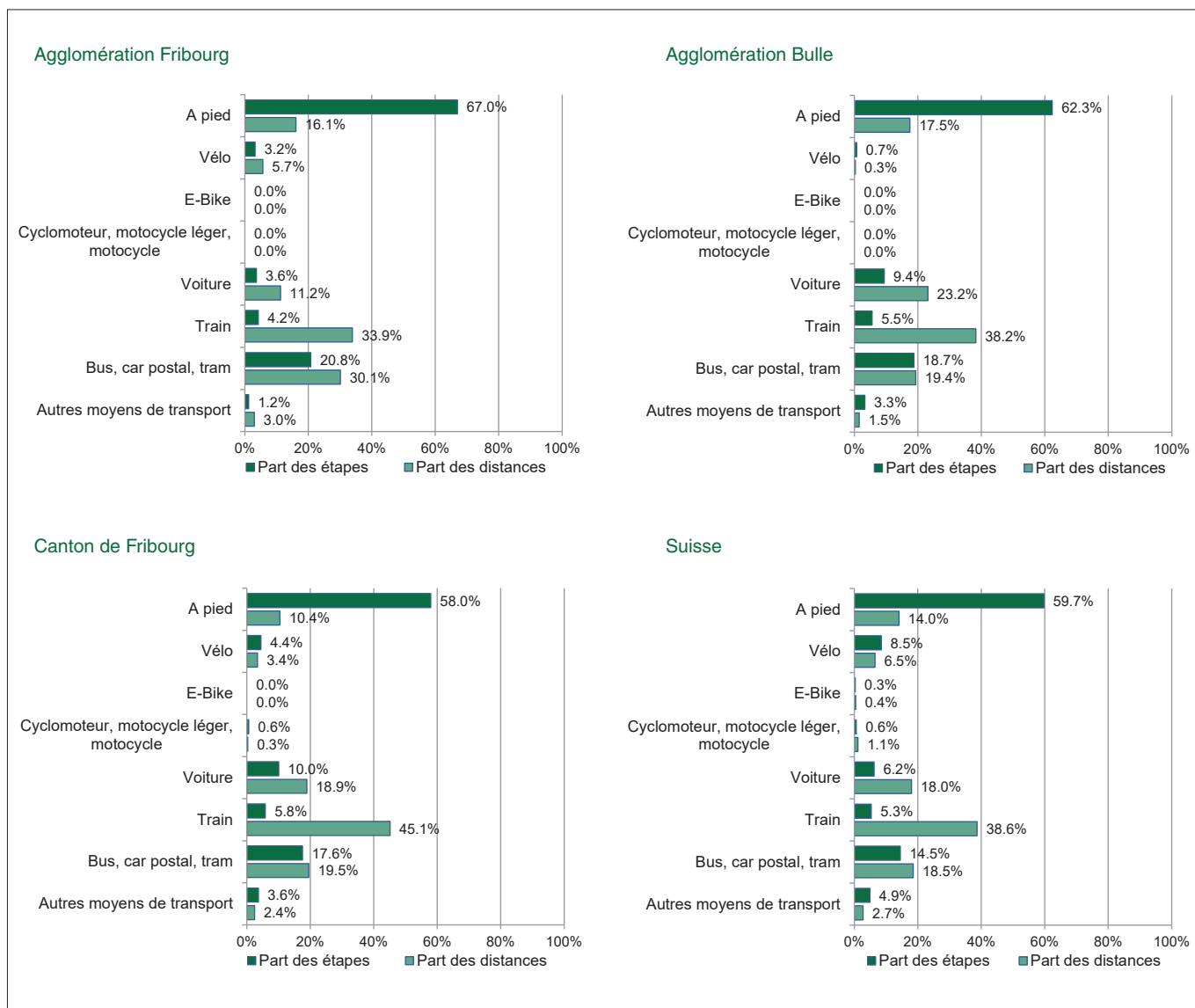
5.3 Déplacements pour la formation

Le graphique G 5.3.1 présente, pour chaque unité territoriale, les parts des distances journalières et des étapes en lien avec la formation qui ont été effectuées avec les différents moyens de transport.

La majorité (58%) de toutes les étapes liées à la formation sont parcourues à pied par la population du canton. Viennent ensuite les transports publics avec 23%. Avec 10%, la voiture est le troisième moyen de transport le plus utilisé pour les déplacements destinés à la formation. S'agissant des parts dans les distances journalières pour les déplacements liés à la formation, les transports publics sont, avec 65%, le moyen de transport le plus utilisé (le train représentant près de la moitié des distances journalières). Proportionnellement à la distance journalière, la voiture arrive en deuxième position avec 19%. La troisième plus grande distance journalière est parcourue à pied par la population du canton (10%). Le classement des moyens de transport utilisés pour la formation est pratiquement identique à celui de la population suisse. En moyenne suisse, le vélo est plus important pour le motif de déplacement «formation»: 9% des étapes sont parcourues à vélo en moyenne en Suisse, contre seulement 4% en moyenne cantonale. En moyenne suisse, les transports publics occupent également la part la plus élevée dans les distances journalières parcourues pour la formation, mais à un niveau moindre que dans le canton de Fribourg (57%).

Au sein de la population de l'agglomération de Fribourg, la part des transports publics dans les déplacements en lien avec la formation s'établit au même niveau que dans le canton, tant en termes d'étapes qu'en termes de distances. La proportion d'étapes à pied est comparativement élevée: 67% des étapes sont parcourues à pied dans l'agglomération de Fribourg. La part des étapes (4%) ou des distances journalières (11%) effectuées en voiture est environ deux fois moins élevée que dans l'ensemble du canton. Le classement des moyens de transport utilisés dans l'agglomération de Bulle est identique à celui du canton de Fribourg, mais les distances parcourues sont proportionnellement plus longues en voiture et plus courtes en transports publics (23% en voiture; 58% en transports publics).

G 5.3.1 Choix du moyen de transport dans les déplacements pour la formation (en %)

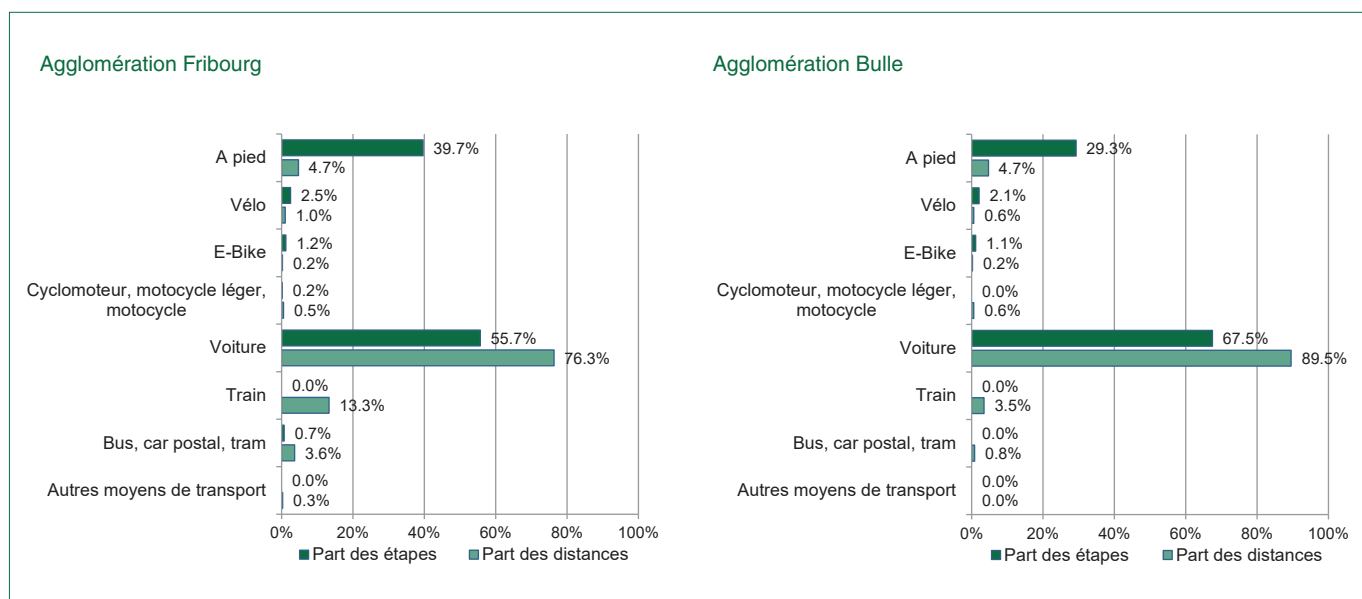


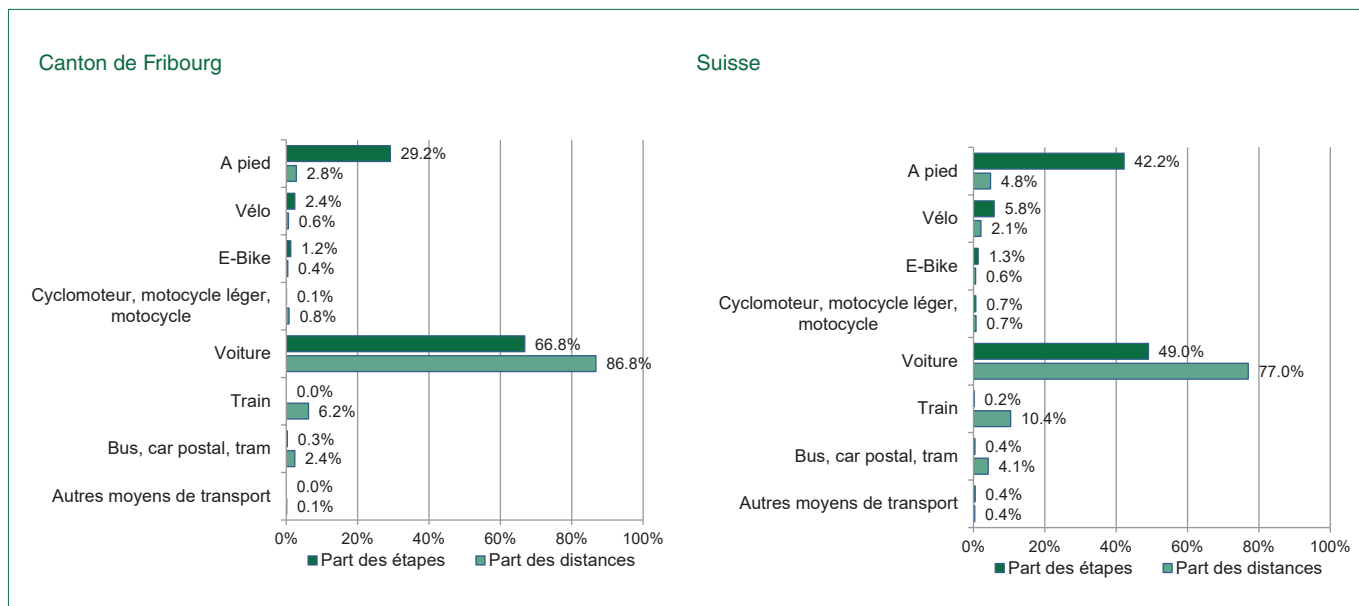
5.4 Déplacements pour les achats

Le graphique G 5.4.1 présente les parts des différents moyens de transport dans les étapes et les distances journalières parcourues pour les déplacements liés aux achats.

La population du canton choisit de loin le plus souvent la voiture pour faire ses achats, tant en termes d'étapes (67%) qu'en termes de distances journalières (87%). Les déplacements à pied représentent la deuxième part la plus importante de toutes les étapes (29%). Ces valeurs se rapprochent de la moyenne suisse, mais la voiture est beaucoup plus souvent choisie dans le canton de Fribourg (au détriment des déplacements à pied). Dans le canton de Fribourg, les transports publics jouent un rôle secondaire dans les déplacements motivés par les achats, à l'instar de la moyenne suisse. Les transports publics représentent une part supérieure à la moyenne (17% des distances journalières) uniquement dans l'agglomération de Fribourg, à caractère plutôt urbain. L'agglomération de Bulle ne se distingue pas du canton de Fribourg pour ce qui est des déplacements liés aux achats.

G 5.4.1 Choix du moyen de transport dans les déplacements pour les achats (en %)





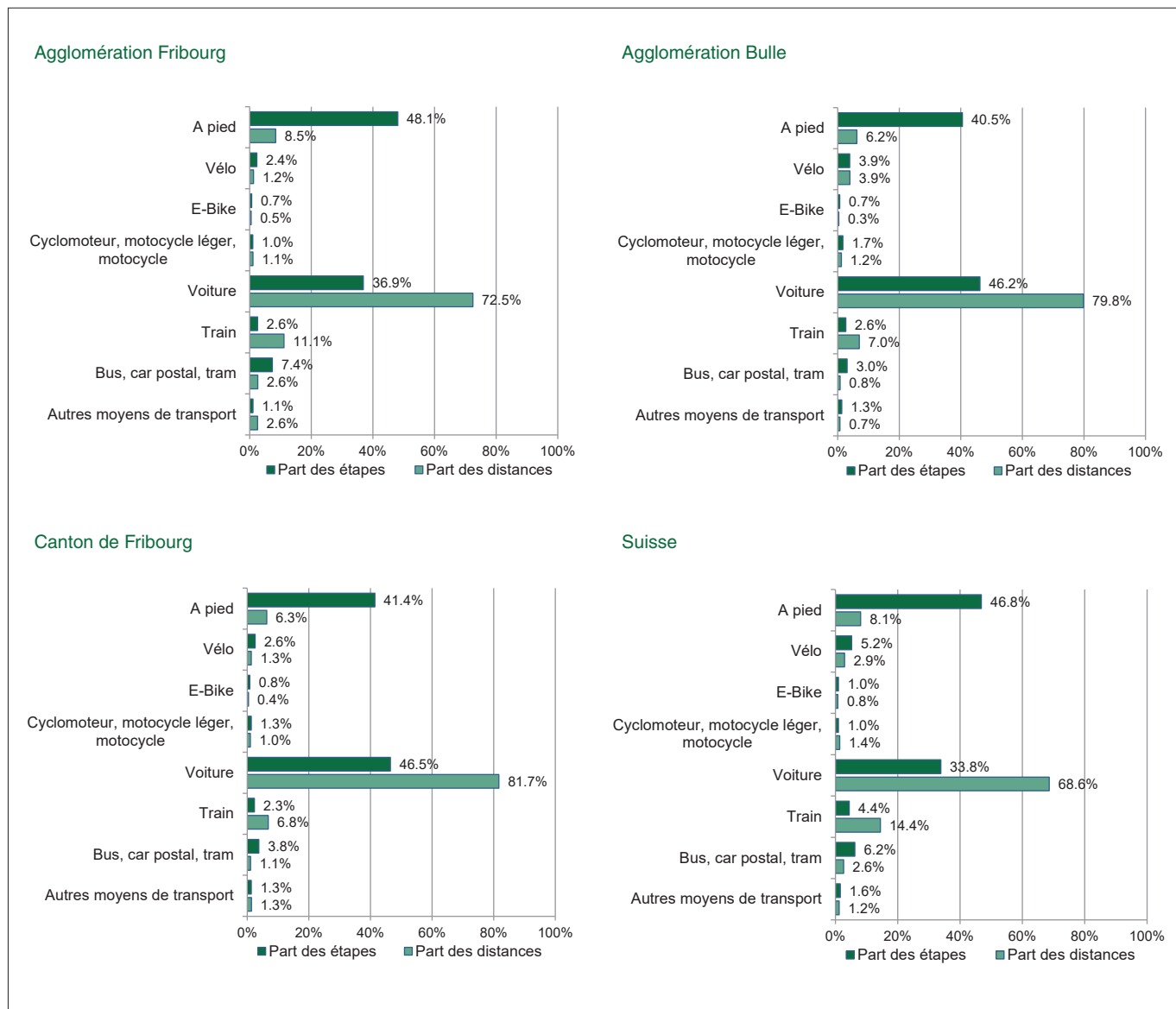
5.5 Déplacements pour les loisirs

Le graphique G 5.5.1 indique les parts des différents moyens de transport dans toutes les étapes et les distances journalières pour les déplacements liés aux loisirs.

La population du canton effectue 47% des étapes des déplacements motivés par les loisirs en voiture et 42% à pied. Rapportée aux distances journalières, la part des trajets effectués en voiture est toutefois bien plus importante (82%). La part de la voiture dans les distances journalières parcourues pour les loisirs est ainsi supérieure de 13 points de pourcentage à la moyenne suisse. Les transports publics sont deux fois moins utilisés par la population du canton à des fins de loisirs que par la population suisse et ne représentent qu'environ la moitié des distances (canton de Fribourg: 6% des étapes et 8% des distances journalières; Suisse: 11% des étapes et 17% des distances journalières).

La population de l'agglomération de Bulle présente une répartition modale similaire à celle de l'ensemble de la population du canton de Fribourg pour le choix du moyen de transport durant ses loisirs. Le comportement de la population de l'agglomération de Fribourg en matière de déplacements liés aux loisirs est plus proche de celui de la population suisse, car elle effectue davantage de trajets à pied (48% des étapes) et parcourt de plus grandes distances en transports publics (14% des distances journalières).

G 5.5.1 Choix du moyen de transport dans les déplacements pour les loisirs (en %)

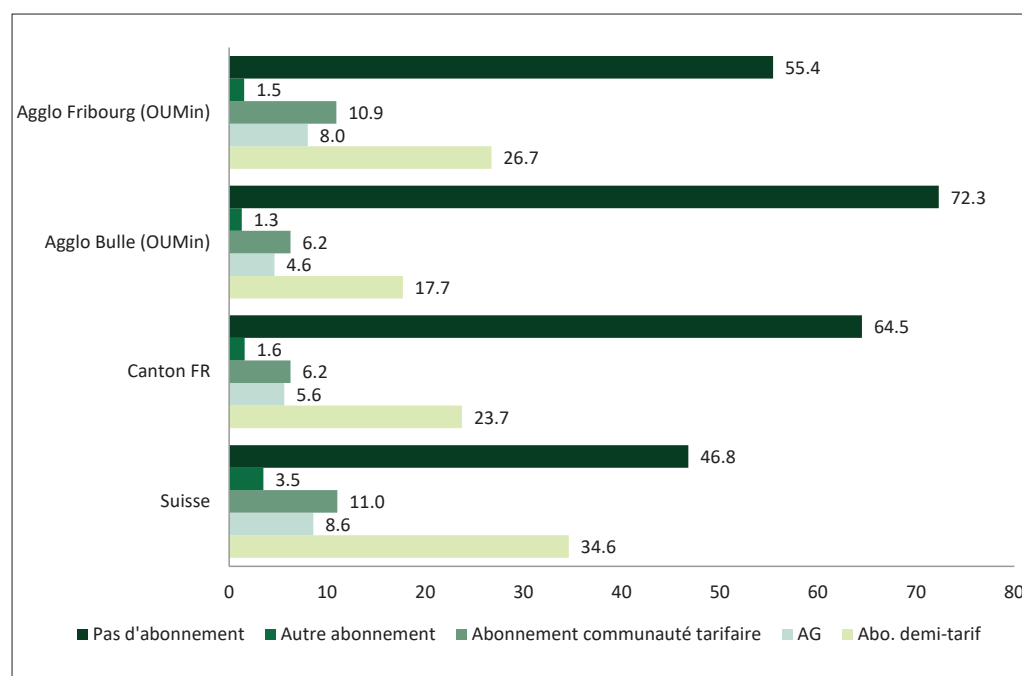


6. Abonnements et véhicules

- Environ un tiers de la population du canton de Fribourg âgée de 16 ans et plus (36%) possède au moins un abonnement de transports publics.
- Dans le canton de Fribourg, 87% des femmes et 94% des hommes sont titulaires du permis de conduire.
- 9 ménages sur 10 du canton de Fribourg possèdent au moins une voiture.

6.1 Possession d'abonnements des transports publics

G 6.1.1 Possession d'abonnements des TP (en %)



36% de la population du canton de Fribourg de 16 ans et plus possèdent au moins un abonnement des transports publics. La majorité (24%) est titulaire d'un abonnement demi-tarif. 6% de la population possèdent un abonnement de communauté tarifaire et 6% un abonnement général (AG).

Les abonnements des transports publics sont moins répandus dans le canton de Fribourg que dans l'ensemble de la Suisse. En Suisse, 53% des personnes âgées de 16 ans et plus sont titulaires d'au moins un abonnement des transports publics. Plus d'un tiers de la population (35%) possède un abonnement demi-tarif, 11% un abonnement de communauté tarifaire et 9% un abonnement général.

Dans l'agglomération de Fribourg, les abonnements des transports publics sont plus répandus que dans l'ensemble du canton. Avec 45%, la part des abonnements est néanmoins inférieure de 8 points de pourcentage à la moyenne suisse. Si les abonnements de communauté tarifaire et les abonnements généraux atteignent presque la moyenne suisse, l'abonnement demi-tarif est moins courant.

Avec une part de 28%, la population de l'agglomération de Bulle est nettement moins abonnée aux transports publics que la population du canton de Fribourg et de l'ensemble de la Suisse. Il n'y a aucune différence dans la part des abonnements entre l'agglomération de Bulle et le canton de Fribourg uniquement en ce qui concerne l'abonnement de communauté tarifaire.

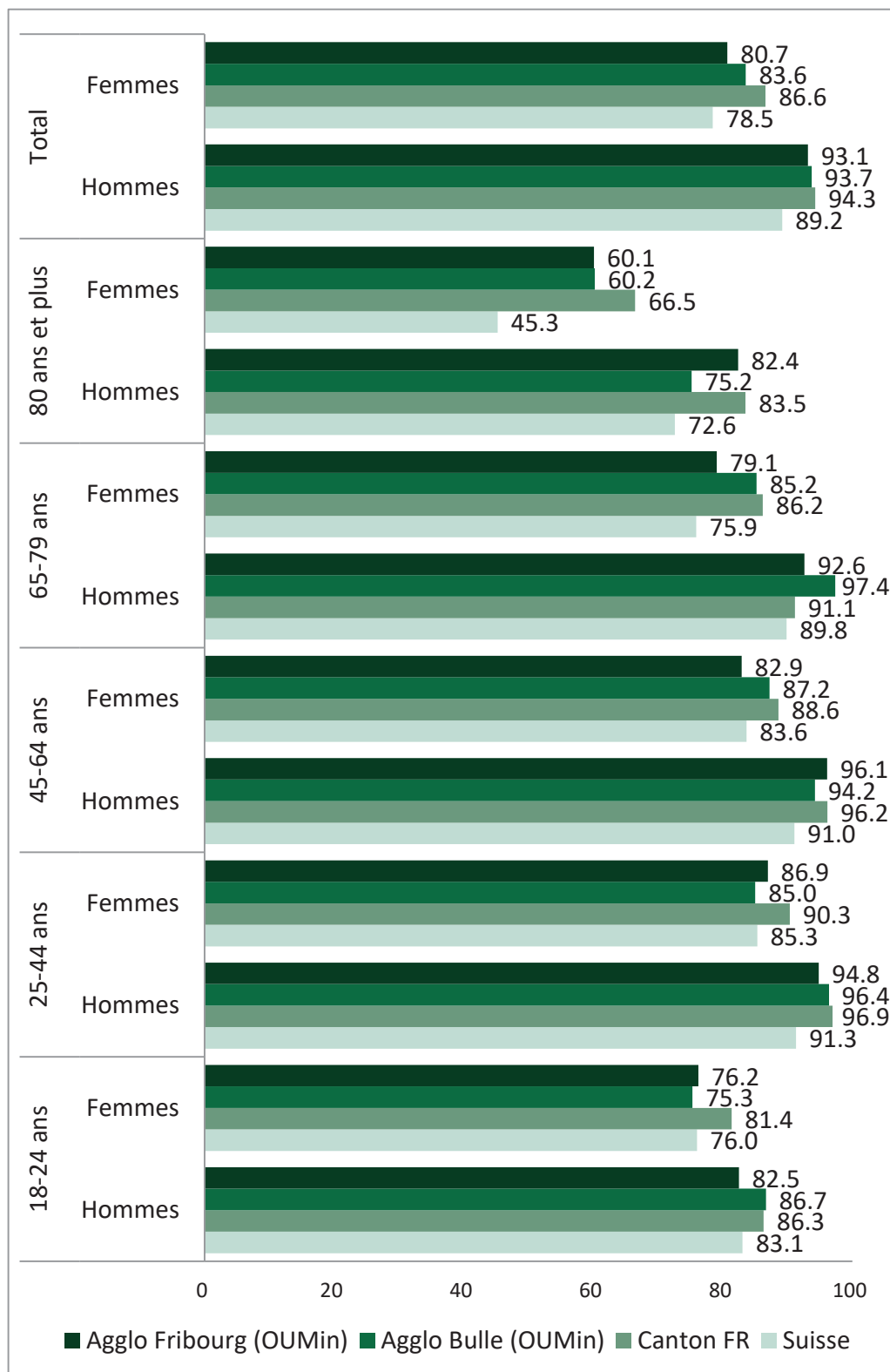
6.2 Possession du permis de conduire

La proportion de personnes titulaires du permis de conduire dans le canton de Fribourg varie selon le genre et la classe d'âge. Alors que 81% des femmes et 86% des hommes âgés de moins de 25 ans possèdent un permis de conduire, ce chiffre est de 90% chez les femmes et de 97% chez les hommes dans la tranche d'âge des 25-44 ans. Cette proportion diminue légèrement tant chez les femmes que chez les hommes dans la tranche d'âge des 65-79 ans. Le recul est plus marqué chez les plus de 80 ans. On constate une différence entre les genres dans toutes les classes d'âge, l'écart le plus important concernant les plus de 80 ans. Au total, 87% des femmes et 94% des hommes sont titulaires du permis de conduire dans le canton de Fribourg.

La proportion de personnes titulaires du permis de conduire dans le canton de Fribourg est supérieure à la moyenne suisse, mais, avec 9 points de pourcentage, la différence est un peu plus importante chez les femmes (moyenne suisse des femmes: 78%) que chez les hommes, avec 5 points de pourcentage (moyenne suisse des hommes: 89%).

La proportion de personnes titulaires du permis de conduire dans l'agglomération de Fribourg est légèrement inférieure à la moyenne cantonale (6 points de pourcentage pour les femmes et 1 point de pourcentage pour les hommes). Dans l'agglomération de Bulle, la proportion de possession du permis de conduire chez les femmes est légèrement inférieure à la moyenne cantonale (3 points de pourcentage de moins), mais aucune différence n'est constatée chez les hommes. Dans l'agglomération de Fribourg comme dans l'agglomération de Bulle, ces parts restent supérieures à la moyenne suisse chez les femmes et chez les hommes.

G 6.2.1 Possession du permis de conduire en fonction de l'âge et du genre (en %)



6.3 Possession de véhicules

T 6.3.1 Possession de véhicules et utilisation des offres de partage (en %)

	Agglo Fribourg (OUMin)	Agglo Bulle (OUMin)	Canton FR	Suisse
Nombre de voitures dans le ménage				
Aucune voiture	18.2	7.2	10.3	22.1
1 voiture	48.6	55.1	46.7	49.2
2 voitures	27.8	28.9	34.3	22.8
3 voitures et plus	5.5	8.8	8.7	6.0
Nombre de vélos dans le ménage				
Aucun vélo	49.3	37.4	42.6	38.5
1 vélo	20.9	21.1	19.1	22.1
2 vélos	14.2	21.0	18.2	18.2
3 vélos et plus	15.6	20.6	20.2	21.2
Nombre de e-bikes lents dans le ménage				
Aucun e-bike lent	87.8	90.5	87.6	82.2
1 e-bike lent	8.2	6.0	8.1	12.0
2 e-bikes lents	3.8	3.4	4.0	5.3
3 e-bikes lents et plus	0.2	0.1	0.3	0.5
Nombre de e-bikes rapides dans le ménage				
Aucun e-bike rapide	98.2	98.8	97.9	97.2
1 e-bike rapide	1.5	1.1	1.6	2.3
2 e-bikes rapides	0.3	0.1	0.5	0.4
3 e-bike rapides et plus	0.0	0.0	0.0	0.0
Nombre de motocycles dans le ménage				
Aucun motocycle	88.0	88.5	87.4	87.9
1 motocycle	10.4	10.3	10.7	9.9
2 motocycles	1.3	1.1	1.6	1.8
3 motocycles et plus	0.3	0.1	0.2	0.4
Nombre de motocycles légers dans le ménage				
Aucun motocycle léger	99.0	99.1	98.8	98.0
1 motocycle léger	0.9	0.6	0.9	1.8
2 motocycles légers	0.1	0.1	0.1	0.2
3 motocycles légers et plus	0.0	0.0	0.0	0.0
Nombre de cyclomoteurs dans le ménage				
Aucun cyclomoteur	97.8	98.5	97.5	97.5
1 cyclomoteur	1.9	1.5	2.1	2.1
2 cyclomoteurs	0.2	0.0	0.3	0.3
3 cyclomoteurs et plus	0.0	0.0	0.1	0.1
Recours aux offres de partage de véhicules				
Affiliation à une organisation de partage de vélo (bikesharing)	()	()	1.3	1.5
Affiliation à une organisation d'autopartage (carsharing)	()	()	1.9	4.5
Utilisation d'un système de ridesharing ou covoiturage	()	()	9.7	18.0

Dans le canton de Fribourg, 90% des ménages possèdent au moins une voiture et 58% au moins un vélo. Les motocycles (13%), les motocycles légers (2%) et les cyclomoteurs (3%) sont en revanche moins répandus.

En ce qui concerne les deux-roues, on ne constate pas de différences significatives entre le canton de Fribourg et l'ensemble de la Suisse. La situation est différente pour la voiture: alors qu'en Suisse, 22% des ménages ne possèdent pas de voiture, cette proportion n'est que de 10% dans le canton de Fribourg. Une autre différence concerne le nombre de voitures: en Suisse, 29% des ménages possèdent plus d'une voiture, contre 43% dans le canton de Fribourg.

La possession de voitures dans l'agglomération de Fribourg (82%) est légèrement inférieure à la moyenne cantonale et légèrement supérieure à la moyenne suisse (78%). Il est également moins courant de posséder deux voitures ou plus dans cette agglomération que dans le canton. Seule la moitié environ de tous les ménages (51%) y possèdent au moins un vélo, une proportion faible par rapport au canton (57%) et à la Suisse (62%).

Parmi les régions comparées, c'est dans l'agglomération de Bulle que la possession de véhicules est la plus élevée (93%), la majorité (55%) possédant une voiture et 38% deux ou plus. Avec 63% des ménages possédant au moins un vélo, la possession de vélos dans l'agglomération de Bulle est légèrement supérieure à la moyenne cantonale et suisse.

7. Disparités territoriales de la mobilité

- La mobilité des habitant-e-s est très différente dans les zones rurales et dans les zones urbaines du canton de Fribourg. En moyenne, chaque personne parcourt 43 km par jour en zone rurale, contre 31 km en zone urbaine.
- La population a plus souvent recours aux transports publics et à la mobilité douce dans les zones urbaines que dans les territoires ruraux ou intermédiaires.
- Une comparaison avec quelques cantons choisis montre que c'est dans le canton de Fribourg que les distances journalières les plus grandes (37 km) sont parcourues en moyenne.

7.1 Degré d'urbanisation

Les tableaux T 7.1.1 et T 7.1.2 présentent différents indicateurs de mobilité selon le degré d'urbanisation (niveau de l'urbanisation selon l'OFS) du lieu de domicile pour le canton de Fribourg et la Suisse.

T 7.1.1 Indicateurs de mobilité selon le degré d'urbanisation du lieu de domicile, canton de Fribourg

	Degré d'urbanisation de la commune de domicile			Canton FR
	Communes urbaines	Communes intermédiaires	Communes rurales	Total
Données concernant les déplacements				
Nombre de déplacements par jour	3.0	2.8	2.9	2.9
Distance journalière (en km)	31.4	34.8	43.4	37.2
Temps de déplacement journalier (en min.)	85.4	72.9	86.1	81.8
Nombre de boucles par jour	1.5	1.5	1.6	1.5
Taux de mobilité (en %)	88.3	85.5	84.4	85.9
Motif de déplacement (en % de la distance totale)				
Travail	30.6	31.0	29.2	30.1
Formation	3.4	5.2	5.0	4.7
Achats	12.5	15.7	14.2	14.2
Activité professionnelle, voyage de service	2.5	3.2	2.9	2.9
Loisirs	46.2	35.2	38.4	39.5
Services et accompagnement	3.7	7.4	9.1	7.2
Indéterminés / autres	1.1	2.2	1.2	1.5
Équipement en véhicules et abonnements (en %)				
Avec voiture	77.5	93.7	97.0	89.7
Avec vélo	53.5	57.5	60.8	57.4
Avec abonnement général	8.1	4.3	3.6	5.2
Avec abonnement demi-tarif	24.8	26.9	20.5	23.7
Avec abonnement communauté tarifaire	13.8	6.4	5.6	8.3
Avec un autre abonnement	4.1	4.6	3.6	4.0

La mobilité des habitant-e-s est très différente dans les zones rurales et dans les zones urbaines du canton de Fribourg: en moyenne, chaque personne parcourt 43 km par jour en zone rurale, contre 31 km en zone urbaine. La moyenne cantonale est de 37 km, soit 7 km de plus que la moyenne suisse. Ce sont les personnes vivant dans les zones intermédiaires qui se déplacent le moins longtemps par jour (73 minutes). Les habitant-e-s des zones rurales et urbaines se déplacent chaque jour 4 respectivement 3 minutes de plus que la moyenne cantonale, qui est de 82 minutes. Cela signifie que les temps de déplacement de la population du canton sont à peu près équivalents à ceux de la population suisse (81 minutes). On ne constate guère de différences entre les degrés d'urbanisation et, en comparaison nationale, en ce qui concerne le nombre de déplacements (environ 3), les boucles (1,5) et le degré de mobilité (environ 85%).

La population urbaine du canton de Fribourg parcourt une part plus faible des distances totales que les autres groupes de population pour les déplacements liés à la formation et aux achats ainsi que pour ceux liés aux services et à l'accompagnement. Une part supérieure à la moyenne (46%) des distances totales est parcourue par la population urbaine pour des déplacements en lien avec les loisirs. À l'exception d'une part légèrement plus faible pour ces derniers, les parts des motifs de déplacement dans les distances totales sont similaires dans le canton et en Suisse.

Il existe des différences géographiques s'agissant de la possession de véhicules et d'abonnements des transports publics. Dans les zones rurales et intermédiaires du canton de Fribourg, le nombre de personnes possédant une voiture est plus élevé que dans les zones urbaines. 97% des habitant-e-s des zones rurales, 94% des zones intermédiaires et 78% des zones urbaines possèdent une voiture. La possession d'un vélo est plus faible dans les zones urbaines (54%) que dans les zones intermédiaires (58%) ou rurales (61%). Plus le lieu de domicile des habitant-e-s du canton de Fribourg est urbain, plus ils sont susceptibles d'être titulaires d'un abonnement général, d'un abonnement demi-tarif ou d'un abonnement de communauté tarifaire. En comparaison nationale, la proportion de personnes possédant une voiture est supérieure à la moyenne dans tous les types de territoires du canton, et la proportion de personnes possédant un abonnement des transports publics est inférieure à la moyenne.

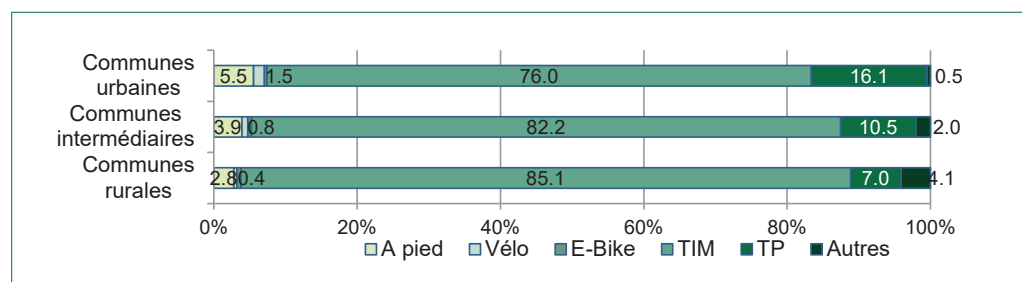
T 7.1.2 Indicateurs de mobilité selon le degré d'urbanisation du lieu de domicile, Suisse

	Degré d'urbanisation de la commune de domicile			Suisse
	Communes urbaines	Communes intermédiaires	Communes rurales	Total
Données concernant les déplacements				
Nombre de déplacements journaliers	2.8	2.7	2.7	2.8
Distance journalière (en km)	27.7	32.9	35.4	30.0
Durée de déplacement journalier (en min.)	79.8	80.9	81.0	80.2
Nombre de boucles journalières	1.6	1.6	1.6	1.6
Taux de mobilité (en %)	83.7	83.0	82.7	83.4
Motif de déplacement (en % de la distance totale)				
Travail	27.3	28.6	28.2	27.8
Formation	4.7	4.9	4.8	4.7
Achats	14.5	16.5	16.5	15.3
Activité professionnelle, voyage de service	2.7	3.2	3.4	2.9
Loisirs	45.0	40.7	40.7	43.2
Services et accompagnement	4.5	5.3	5.4	4.9
Indéterminé / autres	1.4	0.9	0.9	1.2
Équipement en véhicules et abonnements (en %)				
Avec voiture	71.3	88.9	90.9	77.9
Avec vélo	60.9	63.8	60.9	61.5
Avec abonnement général	8.8	6.7	6.2	7.9
Avec abonnement demi-tarif	35.2	35.0	31.8	34.6
Avec abonnement communauté tarifaire	14.1	7.1	4.9	11.2
Avec un autre abonnement	7.0	5.7	5.0	6.4

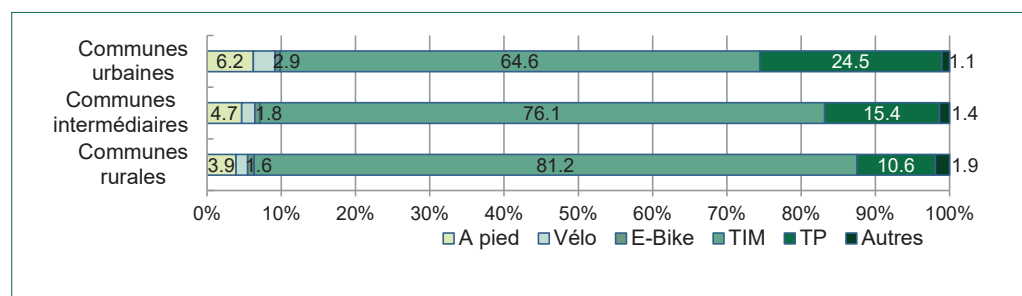
Comme le montrent les graphiques G 7.1.1 et G 7.1.2, le degré d'urbanisation du lieu de domicile joue un rôle dans le choix du moyen de transport dans le canton de Fribourg, même s'il n'est pas aussi important que dans l'ensemble de la Suisse.

Plus le lieu de domicile est urbain, plus la mobilité douce ou les transports publics sont utilisés (part de 7% de la mobilité douce et de 16% des transports publics dans les zones urbaines, part de 4% de la mobilité douce et de 7% des transports publics dans les zones rurales). Les TIM sont toutefois l'option privilégiée dans tous les types de territoires: 76% (zones urbaines), 82% (zones intermédiaires) et 85% (zones rurales) des distances journalières sont couvertes en TIM. Par rapport à la population suisse, la part des distances journalières parcourues en TIM dans le canton de Fribourg est plus importante dans les trois types de territoires que la part imputable aux transports publics, et la mobilité douce se situe à un niveau comparativement bas.

G 7.1.1 Choix du moyen de transport selon le degré d'urbanisation du lieu de domicile (en % de la distance journalière), canton de Fribourg



G 7.1.2 Choix du moyen de transport selon le degré d'urbanisation du lieu de domicile (en % de la distance journalière), Suisse



7.2 Comparaison des agglomérations

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

Jusqu'à présent, les agglomérations étaient étudiées selon la définition 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). Parallèlement, le canton de Fribourg a sa propre définition (politique) de ses agglomérations. La différence réside dans la définition des périmètres: dans l'agglomération politique de Fribourg et au sein de l'association des communes MOBUL, ces périmètres sont un peu plus étroits, et le comportement en matière de transports y est par conséquent «plus urbain». Les tableaux et les graphiques ci-après présentent les résultats pour ces deux agglomérations politiques.

T 7.2.1 Indicateurs de mobilité dans l'agglomération politique de Fribourg et au sein de l'association des communes MOBUL

	Domicile: agglomération politique			
	Fribourg	Bulle	Reste du canton FR	Reste de la Suisse
Données concernant les déplacements				
Nombre de déplacements journaliers	2.8	3.0	2.9	2.7
Distance journalière (en km)	27.4	34.8	41.3	29.7
Durée de déplacement journalier (en min.)	82.6	79.9	81.9	80.2
Nombre de boucles journalières	1.5	1.6	1.6	1.6
Taux de mobilité (en %)	86.5	88.8	85.1	83.3
Motif de déplacement (en % de la distance totale)				
Travail	32.5	32.4	29.1	27.7
Formation	3.5	2.9	5.2	4.7
Achats	15.0	11.7	14.4	15.4
Activité professionnelle, voyage de service	1.9	3.0	3.1	2.9
Loisirs	41.9	44.0	38.1	43.3
Services et accompagnement	3.7	4.9	8.5	4.8
Indéterminé / autres	1.5	1.1	1.5	1.2
Équipement en véhicules et abonnements (en %)				
Avec voiture	73.5	93.0	95.7	77.5
Avec vélo	46.6	63.1	60.8	61.6
Avec e-bike lent	10.5	9.4	13.8	18.0
Avec e-bike rapide	1.2	1.2	2.6	2.8
Avec abonnement général	9.8	4.3	3.6	8.0
Avec abonnement demi-tarif	3.1	3.1	2.5	0.4
Avec abonnement communauté tarifaire	17.4	8.0	5.0	11.3
Avec un autre abonnement	4.6	4.3	3.8	6.5

Le tableau T 7.2.1 présente une comparaison des deux agglomérations de Fribourg et de l'association des communes MOBUL avec le reste du canton de Fribourg et la Suisse pour différents indicateurs de mobilité.

La population de l'agglomération de Fribourg parcourt la distance journalière la plus courte (27 km). Avec 35 km par jour, la population de l'association des communes MOBUL parcourt également des distances plus courtes que le reste de la population du canton (41 km), mais plus grandes que la moyenne suisse (30 km).

Malgré les faibles distances journalières parcourues par la population de l'agglomération de Fribourg, les temps de déplacement dans ce périmètre (83 minutes) sont similaires à ceux des habitant-e-s d'autres unités territoriales. On peut en déduire que la population de l'agglomération de Fribourg utilise des moyens de transport plus lents. Le nombre de déplacements et de boucles effectués quotidiennement varie très faiblement entre les unités territoriales. Le degré de mobilité au sein de l'association des communes MOBUL (89%) est légèrement supérieur à celui du reste du canton de Fribourg (85%) et de la Suisse (83%).

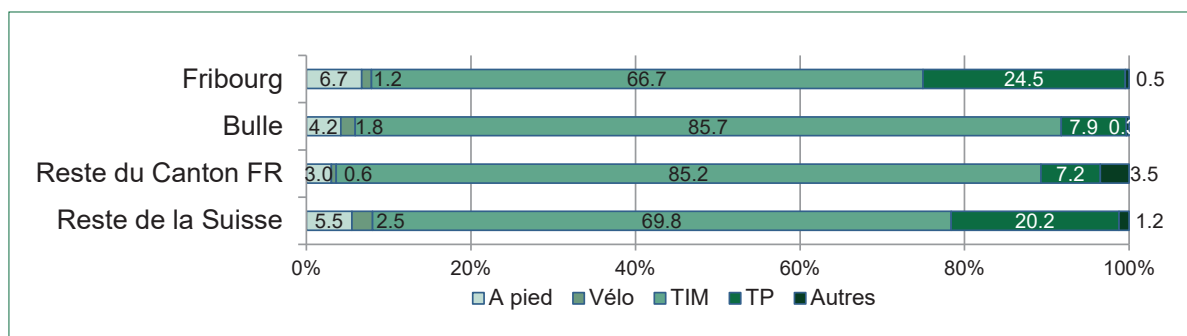
Les parts des motifs de déplacement dans les distances totales diffèrent très peu entre le canton, l'agglomération politique de Fribourg, l'association des communes MOBUL et la Suisse. Les déplacements motivés par les loisirs représentent la plus grande part des distances totales (38-44%), suivis des déplacements pour le travail (28-33%). La part des achats (15%) dans les distances totales est plus importante dans l'agglomération politique de Fribourg que dans l'association des communes MOBUL et le canton de Fribourg, tandis que les parts des déplacements liés à l'activité professionnelle et aux voyages de service (2%) ainsi qu'aux services et à l'accompagnement (4%) sont moins importantes.

La possession de véhicules est inférieure de 4 points de pourcentage à la moyenne suisse de 78% dans l'agglomération politique de Fribourg et nettement supérieure dans l'association des communes MOBUL (93%) et dans le reste du canton de Fribourg (96%).

La possession de vélos au sein de la population de l'agglomération politique de Fribourg est inférieure à la moyenne (47%). En revanche, les abonnements des transports publics, tels que les abonnements généraux (10%), les abonnements demi-tarif (3%) et les abonnements de communauté tarifaire (17%), y sont plus répandus que dans les autres unités territoriales.

Le graphique G 7.2.1 présente la répartition modale par unité territoriale.

G 7.2.1 Choix du moyen de transport dans l'agglomération politique de Fribourg et au sein de l'association des communes MOBUL (en % de la distance journalière)



Dans toutes les unités territoriales, la part des TIM dans les distances journalières est la plus importante (au moins 67%). L'agglomération politique de Fribourg affiche la part de transports publics la plus élevée avec 25%, soit légèrement au-dessus de la moyenne suisse (20%). L'association des communes MOBUL (86%) et le reste du canton de Fribourg (85%) affichent une part de TIM supérieure à la moyenne. Les parts de la mobilité douce sont marginales dans toutes les unités territoriales.

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

Le tableau T 7.2.2 présente les distances journalières par moyen de transport et les parts de la population possédant des véhicules et des abonnements des transports publics en regard d'autres cantons (Fribourg, Neuchâtel, Vaud, Berne, Lucerne et autres cantons).

T 7.2.2 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	1.4	1.5	1.5	1.6	1.9	1.6
Vélo	0.3	0.3	0.4	1.0	0.8	0.7
TIM	30.5	25.4	24.1	20.8	23.1	20.0
TP	3.8	5.6	5.4	7.2	6.6	5.9
Autres	1.0	0.1	0.5	0.4	0.5	0.3
Total	37.2	33.1	32.1	31.3	33.1	28.8
Équipement en véhicules et abonnements (en %)						
Avec voiture	89.7	79.2	78.7	74.6	77.8	77.8
Avec vélo	57.4	55.2	49.8	65.1	63.8	62.7
Avec e-bike lent	12.4	12.8	12.5	18.5	22.2	18.5
Avec e-bike rapide	2.1	0.9	1.3	5.2	4.4	2.6
Avec abonnement général	5.2	6.1	5.4	13.0	8.5	7.5
Avec abonnement demi-tarif	23.7	24.4	28.8	41.2	42.7	34.5
Avec abonnement communauté tarifaire	8.3	13.8	12.9	7.6	9.6	11.7
Avec un autre abonnement	4.0	4.5	5.0	6.4	6.2	6.8

Avec une moyenne de 37 km, c'est dans le canton de Fribourg que sont parcourues les distances journalières les plus importantes en comparaison avec les autres cantons choisis. C'est aussi le canton de Fribourg qui enregistre les distances les plus grandes (31 km) couvertes en TIM. Il en va autrement des transports publics: le canton de Fribourg présente la distance la plus faible en comparaison avec les cantons susmentionnés.

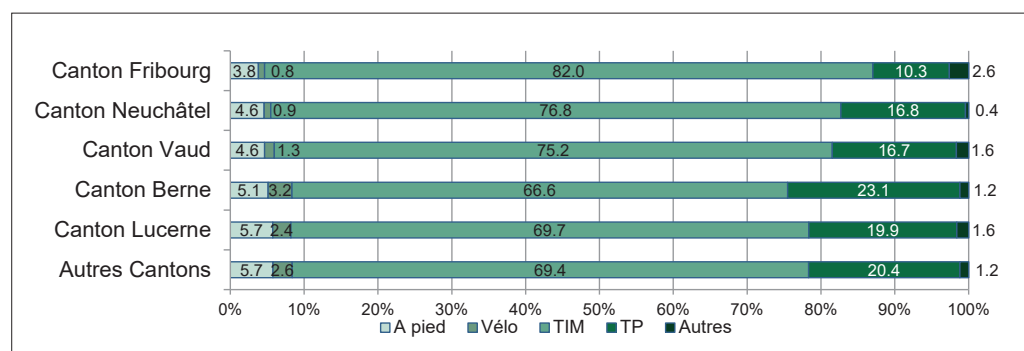
La part des ménages possédant une voiture est la plus élevée (90%) parmi les cantons sélectionnés, devançant ainsi de 10 points de pourcentage le canton de Neuchâtel qui se place en deuxième position². Par ailleurs, les ménages du canton de Fribourg sont plus nombreux à posséder des vélos (57%) que ceux des cantons romands de Neuchâtel (55%) et de Vaud (50%), mais moins nombreux que ceux des cantons de Berne (65%), de Lucerne (64%) et des autres cantons (63%).

En comparaison avec les autres cantons, il apparaît que le nombre de titulaires d'un abonnement des transports publics est inférieur à la moyenne dans le canton de Fribourg (abonnement général: 5%; abonnement demi-tarif: 24%; abonnement de communauté tarifaire: 8%).

Le graphique G 7.2.2 présente la répartition modale par rapport aux cantons susmentionnés.

² Selon une évaluation de l'OFS, le canton de Fribourg affiche en outre la plus forte possession de véhicules de Suisse. <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/personenverkehr/verkehrsverhalten/tabellen-2021/kantone.assetdetail.24025429.html> [consulté le 06.08.2024]

G 7.2.2 Comparaison avec le choix du moyen de transport dans quelques cantons choisis (en % de la distance journalière)



La forte proportion de ménages possédant une voiture s'accompagne d'une utilisation importante des TIM: le canton de Fribourg présente la part des TIM dans les distances journalières la plus élevée (82%). Les TIM constituent également une part supérieure à la moyenne des distances journalières dans les cantons romands comparés (Neuchâtel: 77%; Vaud: 75%). Dans le canton de Fribourg, les transports publics représentent moins de la moitié des distances journalières (10%) du canton voisin de Berne (23%).

T 7.2.3 Indicateurs de mobilité de quelques agglomérations choisies

	Agglo Fribourg	Agglo Bulle	Agglo Neuchâtel	Agglo Lausanne	Agglo Berne	Agglo Bienne	Agglo Lucerne	Autres agglos	Région rurale
Distance journalière moyenne selon le moyen de transport (en km)									
À pied	1.6	1.4	1.5	1.6	1.8	1.6	2.0	1.7	1.4
Vélo	0.3	0.6	0.4	0.5	1.2	1.0	0.8	0.8	0.6
TIM	23.4	29.6	24.8	22.5	19.5	18.6	19.1	18.9	27.2
TP	5.4	3.0	7.1	5.3	8.3	8.7	8.0	6.3	4.3
Autres	1.0	0.1	0.1	0.4	0.1	0.1	0.2	0.3	0.6
Total	31.8	34.8	34.1	30.3	31.2	30.2	30.3	28.1	34.4
Équipement en véhicules et abonnements (en %)									
Avec voiture	80.4	92.6	78.0	74.3	66.7	69.0	69.1	75.4	89.7
Avec vélo	50.0	61.3	55.4	46.3	66.0	66.6	61.6	62.4	62.1
Avec e-bike lent	11.6	9.4	12.6	11.7	15.2	16.7	19.1	16.9	23.0
Avec e-bike rapide	2.0	1.2	1.0	1.5	6.0	2.4	4.5	2.5	3.2
Avec abonnement général	7.4	4.7	8.9	4.8	14.1	14.0	10.4	7.8	6.9
Avec abonnement demi-tarif	25.1	16.8	29.8	30.6	45.4	35.4	43.2	34.6	33.0
Avec abonnement communauté tarifaire	14.8	7.3	16.5	18.3	12.4	10.3	13.6	12.9	4.1
Avec un autre abonnement	4.2	4.0	3.7	4.5	7.3	5.5	6.7	7.1	5.0

Le tableau T 7.2.3 et le graphique suivant G 7.2.3 se réfèrent à la définition des agglomérations selon l'OFS. Le tableau indique les distances journalières par moyen de transport et les parts de la population possédant le moyen de transport correspondant ou un abonnement des transports publics par agglomération. Quelques agglomérations choisies (Fribourg, Bulle, Neuchâtel, Lausanne, Biel/Bienne et Lucerne) sont comparées à toutes les autres agglomérations et à l'ensemble de la région rurale.

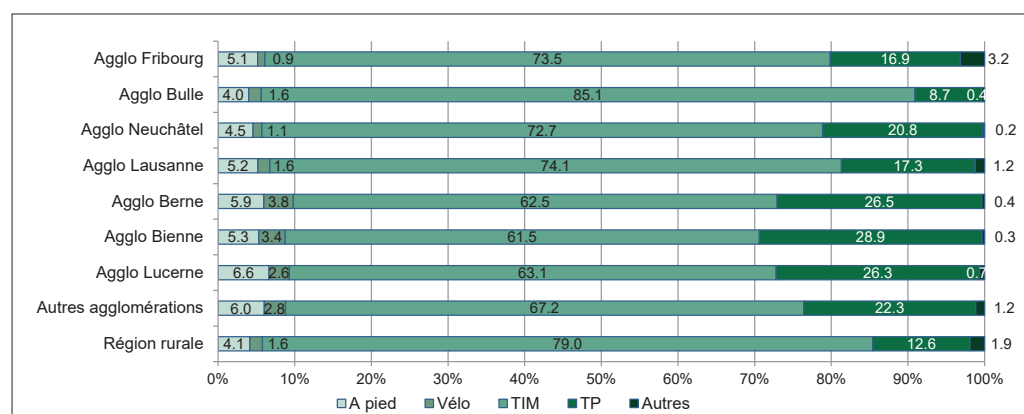
C'est l'agglomération de Bulle qui affiche les plus grandes distances journalières, avec 35 km par personne. Les distances journalières parcourues sont similaires dans l'agglomération de Fribourg et dans l'agglomération de Berne (Fribourg: 31,8 km; Berne: 31,2 km). Les distances parcourues à vélo dans les agglomérations alémaniques sont au moins deux fois plus élevées que dans les agglomérations romandes incluses à la comparaison. Dans les deux agglomérations de Fribourg et de Bulle, on observe des valeurs plus faibles que dans d'autres agglomérations en ce qui concerne les distances couvertes en transports publics (Fribourg: 5,4 km; Bulle: 3 km).

C'est l'agglomération de Bulle qui compte le plus de ménages possédant une voiture (92,6%), suivie de l'agglomération de Fribourg (80,4%). Les deux agglomérations romandes de Neuchâtel (78%) et de Lausanne (74,3%) se situent dans la moyenne en termes de disponibilité de véhicules et affichent des valeurs plus élevées que les agglomérations alémaniques (67-69%).

La proportion de la population de l'agglomération de Bulle possédant un vélo (61%) est comparable à celle des agglomérations alémaniques (67-69%). Les valeurs sont très inférieures dans l'agglomération de Fribourg (50%) et les autres agglomérations romandes (46-53%).

La possession d'un abonnement des transports publics est plus répandue dans la population de l'agglomération de Fribourg (51,5%) que dans celle de l'agglomération de Bulle (32,8%), mais la valeur est inférieure à celle de toutes les autres agglomérations de référence.

G 7.2.3 Comparaison avec le choix du moyen de transport dans quelques agglomérations choisies (en % de la distance journalière)



La comparaison de la répartition modale des agglomérations mentionnées sur le graphique G 7.2.3 confirme cette tendance: dans les agglomérations romandes, en particulier dans l'agglomération de Bulle, la part des TIM est plus élevée, et la part des TP est plus faible qu'en Suisse alémanique et que dans toutes les autres agglomérations.

7.2.3 Comportement en matière de transports en comparaison nationale

Le tableau T 7.2.4 élargit la comparaison des agglomérations de Fribourg et de Bulle par une comparaison nationale des indicateurs de mobilité, des parts dans la distance totale selon le motif de déplacement et de la possession de véhicules et d'abonnements des transports publics.

Les agglomérations de Fribourg et de Bulle affichent l'une des plus grandes distances journalières par personne en comparaison nationale (Fribourg: 30,6 km; Bulle: 34,9 km). Néanmoins, les temps de déplacement par jour et par personne sont à peu près au même niveau que ceux des autres agglomérations (Fribourg: 83,7 minutes; Bulle: 80,5 minutes). Cela signifie que la population des agglomérations de Fribourg et de Bulle se déplace plus rapidement.

En comparaison nationale, il est frappant de constater que les habitant-e-s des agglomérations de Fribourg et de Bulle consacrent une part plus importante de la distance totale aux déplacements pour le travail que les habitant-e-s des autres agglomérations (Fribourg: 36%; Bulle: 33%). La part des déplacements liés aux loisirs dans la distance totale est relativement faible dans l'agglomération de Fribourg par rapport aux autres agglomérations.

La très forte proportion de ménages possédant une voiture dans les agglomérations de Fribourg et de Bulle est également remarquable (Fribourg: 82%; Bulle: 93%). Dans les deux agglomérations, la possession d'un abonnement des transports publics est inférieure à la moyenne des petites ou moyennes agglomérations.

T 7.2.4 Comparaison entre les agglomérations de Fribourg et de Bulle

	Lieu de domicile: Agglomération														
	Zürich	Bâle	Genève	Berne	Lausanne	Winterthour	Saint-Gall	Lucerne	Lugano	Bienne	Fribourg (OUMin)	Bulle (OUMin)	Moyennes	Petites	Toutes
Données concernant les déplacements															
Nombre de déplacements journaliers	2.6	2.8	2.9	2.7	2.9	2.8	2.7	2.7	2.6	2.7	2.8	3.0	2.8	2.7	2.7
Distance journalière (en km)	29.1	23.2	20.1	31.2	30.3	26.0	29.0	30.3	22.9	30.2	30.6	34.9	32.6	34.2	29.9
Durée de déplacement journalier (en min.)	82.1	78.4	77.5	85.3	81.5	81.8	78.4	87.0	73.0	80.7	83.7	80.5	80.3	80.1	80.7
Nombre de boucles journalières	1.5	1.6	1.6	1.5	1.5	1.5	1.5	1.6	1.5	1.5	1.5	1.6	1.6	1.6	1.6
Taux de mobilité (en %)	83.2	84.2	84.6	84.1	84.8	85.1	82.2	83.3	83.7	82.2	86.4	88.4	83.3	82.7	83.5
Motif de déplacement (en % de la distance totale)															
Travail	28.5	26.1	23.1	26.4	24.9	27.1	24.5	25.8	30.1	27.0	36.2	33.4	28.8	28.7	27.7
Formation	5.2	3.0	5.3	3.7	5.2	6.2	7.9	5.3	3.8	3.4	3.7	3.0	4.5	5.0	4.8
Achats	14.2	18.0	16.7	13.0	15.2	19.7	11.9	13.9	13.5	13.5	14.3	12.0	14.8	16.3	15.3
Activité professionnelle, voyage de service	2.3	1.9	1.9	1.8	2.6	3.5	2.1	3.2	4.6	4.8	2.9	3.1	3.7	3.5	2.9
Loisirs	44.0	45.3	44.3	50.5	43.6	40.6	48.7	47.1	43.8	45.4	36.6	42.2	41.8	40.4	43.1
Services et accompagnement	4.5	4.1	6.1	4.0	6.3	2.9	4.1	2.6	3.4	4.3	4.9	5.1	5.0	5.4	4.9
Indéterminé / autres	1.3	1.6	2.5	0.6	2.1	0.1	0.8	2.0	0.8	1.5	0.9	1.2	1.5	0.8	1.2
Équipement en véhicules et abonnements (en %)															
Avec voiture	71.1	66.8	74.8	66.7	74.3	67.4	78.1	69.1	79.0	69.0	81.8	92.8	82.4	88.2	77.6
Avec vélo	64.5	64.0	54.7	66.0	46.3	74.6	59.5	61.6	37.2	66.6	50.7	62.6	65.5	62.8	61.4
Avec e-bike lent	15.6	14.9	13.3	15.2	11.7	18.4	22.4	19.1	11.6	16.7	12.2	9.5	19.2	22.7	17.8
Avec e-bike rapide	2.2	4.2	2.5	6.0	1.5	3.2	2.9	4.5	0.5	2.4	1.8	1.2	1.9	3.2	2.9
Avec abonnement général	8.6	5.7	3.8	14.1	4.8	11.1	7.2	10.4	1.9	14.0	8.0	4.6	9.2	7.3	7.7
Avec abonnement demi-tarif	41.4	31.2	17.4	45.4	30.6	44.3	42.8	43.2	12.8	35.4	26.7	17.7	36.9	34.1	34.7
Avec abonnement communauté tarifaire	16.2	22.9	22.0	12.4	18.3	13.3	13.2	13.6	11.8	10.3	10.9	6.2	4.4	4.0	11.8
Avec un autre abonnement	7.4	9.4	8.9	7.3	4.5	7.2	7.1	6.7	3.5	5.5	1.5	1.3	5.7	5.2	6.5

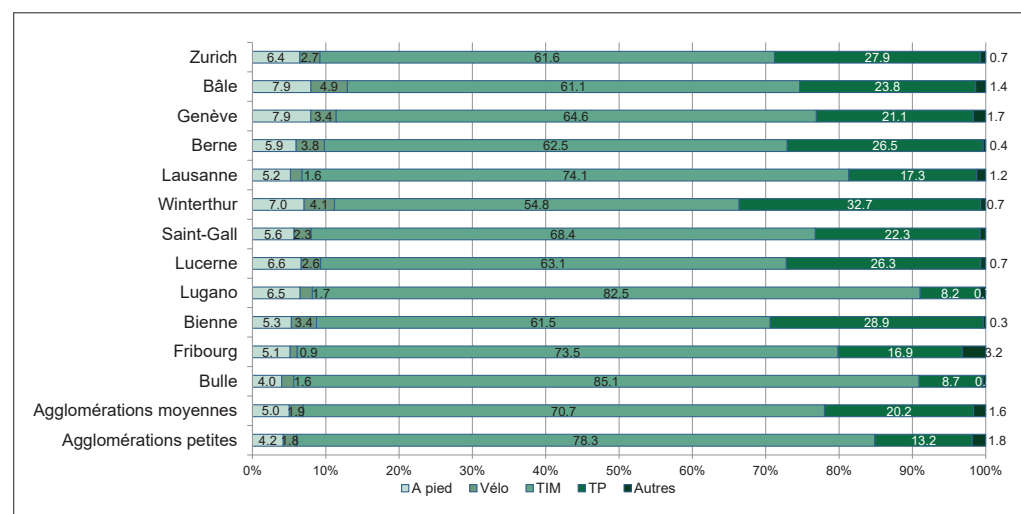
Légende: OUMin = ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière.

Le graphique G 7.2.4 présente la répartition modale dans les plus grandes agglomérations suisses, dans celles de Fribourg et de Bulle, ainsi que les valeurs moyennes des petites et moyennes agglomérations.

Les TIM représentent la plus grande part dans toutes les agglomérations suisses. Celle de Fribourg (73,5%) et celle de Bulle (85,1%) comptent parmi les agglomérations présentant la part la plus importante. On relève des parts similaires à celle de Lausanne (74,1%) et à celle de Lugano (82,5%).

C'est dans l'agglomération de Bulle que l'on trouve la plus faible part des transports publics (8,7%) dans les distances journalières, après l'agglomération de Lugano.

G 7.2.4 Choix du moyen de transport dans les grandes agglomérations suisses – comparaison



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 2021, l'échantillon national s'élève à 55 018 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 2252 personnes dans tout le canton. Les enquêtes se sont déroulées entre janvier 2021 et février 2022. Le bureau d'études mandaté a réalisé au printemps 2024 environ 800 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 2015

Un nouvel élément a dû être ajouté: les questions sur l'impact de la pandémie à Covid-19 sur le comportement en matière de mobilité. Dans les évaluations, l'accent a été mis davantage sur les vélos et les voitures électriques, qui ont pris beaucoup d'importance au cours des dernières années. Les évaluations selon le principe de territorialité ont été ajoutées. Comme déjà mentionné au chapitre 7, les données des agglomérations de Fribourg et de Bulle ont à nouveau été évaluées selon le périmètre OUMin. Celui-ci permet une comparaison avec les publications cantonales de 2010 et 2015.

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 et le MRMT 2015.

Agglomération 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, Düdingen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, 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, Bois-d'Amont, Corminboeuf, Cottens (FR), Courtepin, Düdingen, Ferpicloz, Fribourg, Gibloux, Giffers, Givisiez, Granges-Paccot, Grolley, Hauterive (FR), La Brillaz, La Sonnaz, Le Mouret, Marly, Matran, Misery-Courtion, Neyruz (FR), Prez-vers-Noréaz, Senèdes, Tavers, Tentlingen, Villars-sur-Glâne, Villarsel-sur-Marly.

Agglomération 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, Vuadens.

Périmètre d'agglomération de la publication sur le MRMT 2021

(Rapport «L'espace à caractère urbain 2012», OFS 2014)

Fribourg: Arconciel, Autafond, Autigny, Avry, Barberêche, Belfaux, Chénens, Chésopelloz, Corminboeuf, Corpataux-Magnedens, Cottens (FR), Ependes (FR), Farvagny, Ferpicloz, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Grolley, Hauterive (FR), La Brillaz, La Sonnaz, Le Mouret, Marly, Matran, Misery-Courtion, Neyruz (FR), Noréaz, Pierrafortscha, Ponthaux, Prez-vers-Noréaz, Rossens (FR), Senèdes, Tentlingen, Treyvaux, Villarsel-sur-Marly, Villars-sur-Glâne.

Bulle: Broc, Bulle, Echarlens, Le Pâquier (FR), Morlon, Riaz, Vuadens

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.

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 et 2015, ce qui facilite la comparaison avec le présent rapport.

Pandémie de Covid-19

Propagation mondiale de la maladie infectieuse COVID-19 (abréviation pour Coronavirus disease 2019, en français maladie à coronavirus). Les premières infections en Suisse ont été enregistrées en février 2020. La pandémie de COVID-19 et les mesures s'y rapportant ont eu en partie une forte influence sur la mobilité de la population, cela également pendant l'année d'enquête du MRMT 2021 (voir aussi chapitre 1.3). Dans le présent rapport, la pandémie de COVID-19 est parfois abrégée en pandémie.

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 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.

Taux d'occupation

Nombre moyen d'occupants par véhicule.

Taux de mobilité

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

Voyage de service

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

Vélo électrique (E-Bike)

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.

Répartition modale

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

Transports individuels motorisés (TIM)

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

Taux de motorisation

Nombre de voitures pour 1'000 habitants.

Transports publics (TP)

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

Trafic pendulaire

Trafic lié aux déplacements pour le travail et la formation

Unité territoriale

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

Retour à la maison

Déplacement recensé à titre indicatif.

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.

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.

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.

A2. Champs d'application du micro-recensement 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