



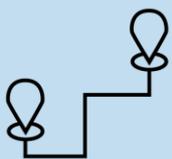
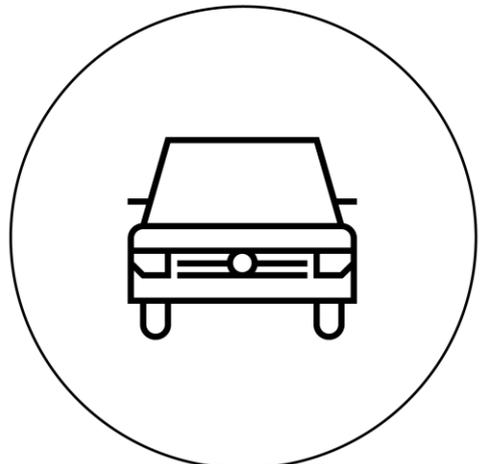
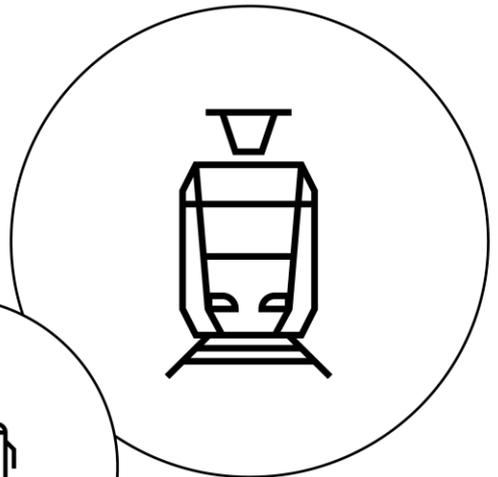
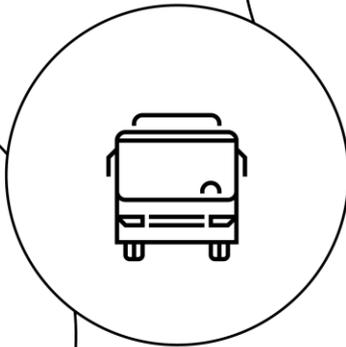
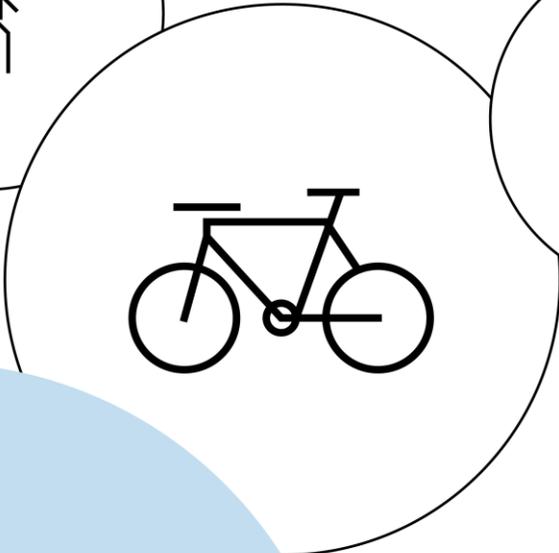
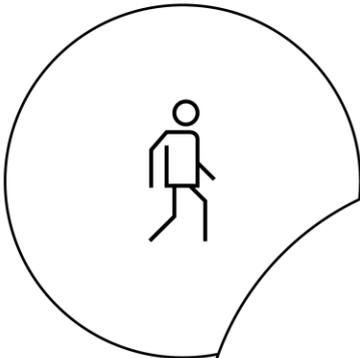
Temps de trajet
quotidien par
personne
75,5 minutes

Microrecensement 2021

Mobilité dans le canton de Berne : évaluation du microrecensement mobilité et transports 2021

Direction des travaux publics et des transports du canton de Berne

08/2023



Distance journalière par
personne
31,3 kilomètres

Impressum

Mode de citation recommandé

Direction des travaux publics et des transports du canton de Berne (2023), Mobilité dans le canton de Berne – Évaluation du microrecensement mobilité et transports 2021, Berne

Base de données

Microrecensement mobilité et transports 2021, 2015, 2010 et 2005, Office fédéral de la statistique / Office fédéral du développement territorial

Évaluation des données

Service statistique de la ville de Berne, Thomas Holzer, Urban Tinguely, Tobias Liechti

Direction du projet

Deborah Bösch, Office des transports publics et de la coordination des transports, Direction des travaux publics et des transports du canton de Berne

Erik Gorrengourt, Office des ponts et chaussées, Direction des travaux publics et des transports du canton de Berne

Rédaction

Ecoplan AG, Matthias Setz, Marc Funk, René Neuenschwander, Enzo Scavone

Traduction

Service de traduction de la Direction des travaux publics et des transports du canton de Berne

Conduite du projet

Arnold Trümpi, Office des ponts et chaussées, Direction des travaux publics et des transports du canton de Berne

Katja Bessire, Office des transports publics et de la coordination des transports, Direction des travaux publics et des transports du canton de Berne

Groupe de suivi

Barbara Kocher, Office des transports publics et de la coordination des transports, Direction des travaux publics et des transports du canton de Berne

Mathias Boss, Conférence régionale Oberland-Est

Ramon Schwab, Office des affaires communales et de l'organisation du territoire, Direction de l'intérieur et de la justice du canton de Berne

Rebekka Christ, Conférence régionale Berne-Mittelland

Édition

Direction des travaux publics et des transports du canton de Berne

Office des transports publics et de la coordination des transports, Reiterstrasse 11, 3013 Berne

Téléphone +41 31 633 37 11, info.aoev@be.ch

L'essentiel en bref

Dans de nombreux domaines, les résultats de l'enquête « Microrecensement mobilité et transports 2021 » sont marqués par la pandémie de COVID-19. Il convient dès lors de faire preuve de prudence lors de l'interprétation du présent rapport. Les évolutions observées au cours des six dernières années devront d'abord être confirmées par la prochaine enquête, prévue en 2025.

Les principaux indicateurs relatifs au volume de trafic montrent une nette diminution de la mobilité en 2021. Ainsi, les personnes domiciliées dans le canton de Berne parcourent en moyenne 31,3 kilomètres (2015 : 39,6 km), se déplacent pendant 75,5 minutes (2015 : 84,7 min) et effectuent 2,7 trajets (2015 : 3,3) par jour. Près de la moitié (46 %) des distances journalières sont motivées par les loisirs et environ un quart (27 %) correspondent à des déplacements pour le travail.

Deux tiers des distances journalières sont parcourus au moyen d'un transport individuel motorisé (TIM). Les transports publics (TP) viennent en seconde place (23 %), suivis par les déplacements à pied (5 %) et à vélo (4 %). En comparaison avec l'année 2015, la part des transports publics a diminué, tandis que celles du TIM et du vélo sont en hausse. La possession de véhicules par ménage a peu évolué par rapport à la dernière enquête, à l'exception des vélos électriques, en nette augmentation. Concernant les abonnements de transports publics, on observe une baisse du nombre des abonnements de parcours ou communautaires.

Indicateurs principaux

CH, BE, régions, agglomérations et types d'espace | par personne et par jour

Indicateurs principaux		Distance journalière [km]	Temps de trajet [Min]	Déplacements [nombre]	Modalsplit [% , distance journalière]				nombre de déplacement de loisirs [% , distance journalière]
					à pied	vélo	TIM	transport publics	
Suisse	2015	36.8	82.2	3.4	5%	2%	66%	24%	44%
	2021	30.0	74.6	2.8	5%	3%	70%	20%	43%
Canton de Berne	2015	39.6	84.7	3.3	5%	3%	63%	27%	48%
	2021	31.3	75.5	2.7	5%	4%	67%	23%	46%
Jura bernois	2021	31.6	64.4	2.6	4%	(1%)	84%	(11%)	41%
Biel/Bienne-Seeland	2021	32.5	73.9	2.7	5%	4%	68%	23%	44%
Haute-Argovie	2021	32.3	71.2	2.7	4%	5%	64%	27%	45%
Emmental	2021	29.7	70.9	2.6	4%	(4%)	74%	15%	41%
Berne-Mittelland	2021	30.8	79.1	2.7	6%	5%	61%	27%	49%
Thoune	2021	29.1	70.4	2.7	5%	3%	71%	20%	41%
Oberland-Ouest	2021	32.4	73.2	2.7	(5%)	(2%)	70%	(19%)	49%
Oberland-Est	2021	37.9	95.7	3.0	4%	4%	61%	29%	47%
Agglomérations									
Berne	2021	30.7	79.0	2.7	6%	5%	60%	28%	49%
Biel/Bienne-Lyss	2021	31.4	74.8	2.7	5%	4%	62%	28%	46%
Berthoud	2021	27.5	73.5	2.7	6%	5%	70%	19%	43%
Interlaken	2021	33.2	81.8	3.1	5%	7%	54%	(33%)	48%
Langenthal	2021	29.0	64.8	2.7	5%	5%	51%	39%	53%
Thoune	2021	29.5	71.3	2.8	5%	3%	69%	22%	43%
Types d'espace									
Centres urbains	2021	27.8	73.6	2.7	6%	5%	54%	34%	48%
Ceinture des agglomérations et axes de développement	2021	34.4	78.3	2.7	4%	4%	73%	19%	45%
Espaces ruraux à proximité d'un centre urbain	2021	32.5	73.3	2.6	4%	4%	76%	13%	46%
Régions de collines et de montagne	2021	36.8	80.5	2.4	4%	(1%)	78%	(14%)	32%

Table des matières

1	Introduction et remarques méthodologiques	6
1.1	Structure et objectifs du rapport.....	6
1.2	Microrecensement mobilité et transports 2021.....	6
1.3	Évaluation pour le canton de Berne et ses régions.....	7
1.4	Étapes, déplacements et boucles : concept de base	10
1.5	Intervalle de confiance	11
1.6	Principe du lieu de domicile	12
1.7	Remarques complémentaires.....	13
1.8	Le microrecensement face à la pandémie de COVID-19.....	13
2	Disponibilité et utilisation de véhicules et d'abonnements de transports publics.....	16
2.1	Possession de véhicules par ménage	16
2.2	Disponibilité de voitures et possession de permis de conduire.....	20
2.3	Disponibilité de vélos	27
2.4	Possession d'abonnements de transports publics	31
2.5	Disponibilité de places de stationnement pour voitures et vélos.....	34
3	Volume de trafic	38
3.1	Indicateurs du volume de trafic.....	38
3.2	Taux de mobilité.....	43
3.3	Volume de trafic au cours de la journée	44
3.4	Longueur des étapes et des déplacements dans le canton de Berne	47
4	Moyens de transport.....	51
4.1	Indicateurs du choix des moyens de transport.....	51
4.2	Répartition modale	59
4.3	Distance journalière selon le moyen de transport	62
4.4	Taux d'occupation des voitures	65
4.5	Utilisation du vélo dans le canton de Berne	66
5	Motifs de déplacement	69
5.1	Indicateurs des motifs de déplacement	69
5.2	Analyses des déplacements de loisirs.....	79
6	Différences sociodémographiques.....	82

6.1	Genre	82
6.2	Âge	84
6.3	Revenu	86
7	Opinions sur la politique des transports.....	88
8	Comparaisons et conclusions générales.....	94
8.1	Évolution des dernières années.....	94
8.2	Comparaison entre le canton de Berne et la Suisse	94
8.3	Comparaison entre les régions, les agglomérations et les types d'espace	95
8.4	Conclusions relatives à la politique des transports et de développement territorial	96
	Annexe A : Aperçu du contenu de l'annexe électronique.....	97
	Annexe B : Glossaire	106
	Annexe C : Périmètre d'étude VACo	110
	Bibliographie et sources des données.....	111

1 Introduction et remarques méthodologiques

1.1 Structure et objectifs du rapport

Le présent rapport se fonde sur l'enquête nationale « Microrecensement mobilité et transports 2021 » menée sur mandat de l'Office fédéral de la statistique (OFS) et de l'Office fédéral du développement territorial (ARE)¹. Il en synthétise les principaux résultats pour le canton de Berne, ses régions, ses agglomérations et ses types d'espace.

Ce chapitre introductif contient des informations générales sur l'enquête nationale « Microrecensement mobilité et transports » et les données utilisées dans le présent rapport, et traite notamment des caractéristiques de l'échantillon considéré pour le canton de Berne. Le sous-chapitre 1.8 s'intéresse en outre à l'influence de la pandémie de COVID-19 sur les résultats.

Les chapitres qui suivent présentent les résultats, assortis de commentaires, selon différents axes thématiques. Le rapport est structuré comme suit :

- Le chapitre 2 traite de la disponibilité et de l'utilisation de véhicules et d'abonnements.
- Le chapitre 3 analyse le volume de trafic dans le canton de Berne.
- Le chapitre 4 porte sur les moyens de transport choisis par la population bernoise.
- Le chapitre 5 s'intéresse aux motifs de déplacement propres à la population du canton de Berne.
- Le chapitre 6 aborde les différences sociodémographiques.
- Le chapitre 7 présente les opinions de la population bernoise sur la politique des transports.
- Le chapitre 8 propose des comparaisons et conclusions générales.
- Les annexes comportent la liste des figures de l'annexe électronique, un glossaire et une vue d'ensemble des périmètres VACo.

Dans la mesure du possible, les différents chapitres commencent par une comparaison avec les enquêtes précédentes. Les résultats du canton de Berne sont ensuite comparés à ceux de la Suisse dans sa globalité. Enfin, l'analyse est étendue aux régions, agglomérations et types d'espace du canton de Berne. Certains chapitres approfondissent en outre des axes thématiques spécifiques.

1.2 Microrecensement mobilité et transports 2021

Le microrecensement mobilité et transports constitue la principale base d'analyse du comportement de la population suisse en matière de déplacement. Ses résultats sont exploités dans des secteurs très divers, tels que la politique, l'étude et la planification des transports ou l'aménagement du territoire. La première enquête sur le comportement en matière de mobilité menée auprès de l'ensemble de la population suisse a été effectuée en 1974. Elle est depuis généralement réitérée tous les cinq ans.

¹ Voir OFS/ARE (2023), Comportement de la population en matière de mobilité – Résultats du microrecensement mobilité et transports 2021

Réalisée à l'aide de la technique des entretiens téléphoniques assistés par ordinateur (CATI), l'enquête comprenait un module de base soumis à toutes les personnes interrogées. Chaque participante ou participant s'est ensuite vu attribuer de manière aléatoire un module supplémentaire comportant des questions relatives soit à la mobilité douce (déplacements à pied ou à vélo) et à la situation professionnelle, soit aux voyages d'une journée, soit aux voyages avec nuitées, soit aux opinions sur la politique des transports. Par rapport à la dernière enquête menée en 2015, la méthode de relevé n'a subi que quelques modifications mineures, parmi lesquelles l'utilisation inédite du géoroutage pour les étapes accomplies à vélo et l'ajout de questions sur le partage de véhicules. Seul le module consacré aux opinions sur la politique des transports a été entièrement remanié.

Le microrecensement mobilité et transports 2021 a été mené auprès d'un échantillon de 55 018 personnes et ménages répartis dans toute la Suisse et sélectionnés de manière aléatoire pour une représentativité maximale.

Pour en savoir plus sur la méthode utilisée, consulter le rapport principal sur le microrecensement mobilité et transports 2021 de la Confédération².

1.3 Évaluation pour le canton de Berne et ses régions

Dans le cadre du microrecensement 2021, 5874 personnes (issues d'autant de ménages) ont été interrogées dans le canton de Berne. Parmi elles, 4296 possèdent un permis de conduire (voir Figure 1-2). C'est sur la base de ces échantillons (ménages, personnes cibles, personnes cibles possédant le permis de conduire) que le comportement de la population bernoise en matière de mobilité a été analysé et comparé à celui de la population suisse dans son ensemble. Outre le canton de Berne et la Suisse, les évaluations prennent en compte les périmètres suivants :

- les régions basées sur les périmètres des conférences régionales : Jura bernois, Biel/Bienne-Seeland, Haute-Argovie, Emmental, Berne-Mittelland, Thoue, Oberland-Ouest et Oberland-Est ;
- agglomérations VACo : Berne, Biel/Bienne-Lyss, Berthoud, Interlaken, Langenthal et Thoue³ ;
- les types d'espace, déterminés en fonction des catégories du plan directeur : centres urbains, ceinture des agglomérations et axes de développement, espaces ruraux à proximité d'un centre urbain, régions de collines et de montagne.

Dans ce cadre, il est à noter que le présent rapport s'appuie sur la définition des agglomérations telle que fixée pour les VACo et non telle qu'établie par l'OFS, ce qui peut donner lieu à certaines

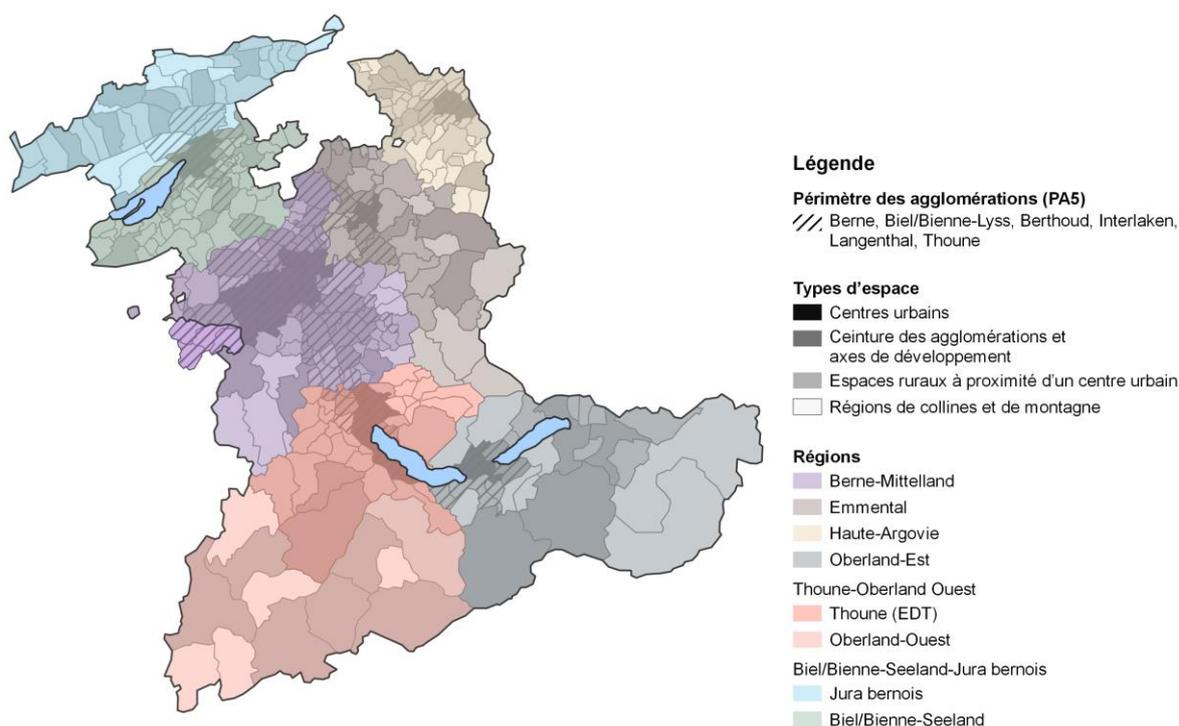
² Voir OFS/ARE (2023), Comportement de la population en matière de mobilité – Résultats du microrecensement mobilité et transports 2021

³ Conformément à la définition statistique des agglomérations et des villes 2012 de l'OFS, Berthoud et Langenthal sont classées parmi les communes-centres hors agglomération et ne constituent donc pas des agglomérations à part entière. Cette définition va à l'encontre de celle de l'OUMin, qui inclut Berthoud et Langenthal dans le périmètre des villes et agglomérations ayant droit aux contributions (VACo), lequel est déterminant pour les projets d'agglomération. Les communes ayant droit aux contributions sont énumérées par agglomération dans l'annexe à l'OPTA. S'écartant de la définition de l'OFS, le présent rapport considère Berthoud et Langenthal comme des agglomérations à part entière au sens de l'OUMin/OPTA.

différences entre l'évaluation pour le canton de Berne et le rapport national relatif au microrecensement mobilité et transports⁴.

La figure ci-après met en évidence les différents périmètres au sein du canton de Berne. L'Office des ponts et chaussées du canton de Berne étudie par ailleurs les déplacements à vélo dans des analyses complémentaires⁵.

Figure 1-1 : Périmètre des régions, agglomérations et types d'espace du canton de Berne⁶
BE, régions, agglomérations et types d'espace



Les échantillons varient considérablement d'une zone géographique à l'autre. La Figure 1-2 présente le nombre non pondéré d'observations au sein des différentes régions et le compare au nombre d'observations de 2005, 2010 et 2015. L'échantillon du canton de Berne n'a pas été densifié lors de l'enquête 2015, contrairement à celles de 2010 et 2021. En 2010, 8336 personnes cibles avaient été interrogées à la suite de la densification, contre 4606 en 2005.

⁴ Voir OFS/ARE (2023), Comportement de la population en matière de mobilité – Résultats du microrecensement mobilité et transports 2021

⁵ Office des ponts et chaussées du canton de Berne (2023), Zusatzauswertung Veloverkehr Mikrozensus Mobilität und Verkehr, Velonutzung 2005 – 2021 im Kanton Bern (« Évaluation complémentaire sur les déplacements à vélo – Microrecensement mobilité et transports, utilisation du vélo 2005 – 2021 dans le canton de Berne », en allemand), Berne

⁶ La commune de Clavaleyres n'apparaît pas sur la figure 1-1 ni sur aucune des cartes suivantes. Elle est cependant prise en compte dans les présentes évaluations. Clavaleyres a fusionné au 1^{er} janvier 2022 avec la commune de Morat et fait depuis partie du canton de Fribourg.

Figure 1-2 : Vue d'ensemble de l'échantillon
CH, BE, régions, agglomérations et types d'espace

Structure de l'échantillon	Personnes cibles				Personnes cibles possédant le permis de conduire			
	2005	2010	2015	2021	2005	2010	2015	2021
Suisse	33'390	62'868	57'090	55'018	23'073	43'993	40'799	40'210
Canton de Berne	4'606	8'336	4'484	5'874	3'131	5'790	3'245	4'296
Jura bernois			247	327			185	245
Biel/Bienne-Seeland	407	1'779	846	1'113	265	1'243	605	797
Haute-Argovie	154	497	273	410	101	379	219	325
Emmental	518	832	505	506	344	572	344	384
Berne-Mittelland	3'121	3'424	1'462	2'070	2'149	2'346	1'056	1'493
Thoune			586	924			427	679
Oberland-Ouest	305	1'284	212	152	203	904	162	117
Oberland-Est	101	520	353	372	69	346	247	256
Agglomérations								
Berne	2'959	3'082	1'490	1'894	2'032	2'100	1'082	1'355
Biel/Bienne-Lyss	188	892	576	766	121	595	412	537
Berthoud	382	367	-	187	245	248	-	136
Interlaken	47	370	179	267	37	245	131	184
Langenthal	23	87	-	153	15	61	-	119
Thoune	189	886	548	762	121	622	390	555
Types d'espace								
Centres urbains			1'971	2'557			1'401	1'791
Ceinture des agglomérations et axes de développement			1'522	2'044			1'092	1'513
Espaces ruraux à proximité d'un centre urbain			803	1'038			611	801
Régions de collines et de montagne			188	235			141	191

Pour garantir la fiabilité des conclusions, la structure de l'échantillon doit correspondre à celle de la population. À cet effet, l'échantillon a été soumis à une post-pondération selon des critères tels que l'âge et le genre⁷. Cette méthode permet de pallier la distorsion due au fait que certaines catégories de personnes (notamment les jeunes hommes actifs) sont plus difficiles à joindre que d'autres dans le cadre d'une participation à une enquête. La pondération appliquée est la même que celle de l'étude nationale. Dans le canton de Berne, cette post-pondération se traduit par un nombre plus élevé d'observations dans l'échantillon, comme le montre la Figure 1-3, à la colonne « Échantillon (pondéré) ».

Par ailleurs, il est essentiel pour l'évaluation cantonale que les régions soient correctement représentées. La Figure 1-3 met ainsi en évidence le fait que la répartition de l'échantillon correspond globalement à la répartition réelle de la population. Seules les régions de Thoune et de l'Oberland-Ouest présentent des écarts importants. Si la région de Thoune est surreprésentée dans l'échantillon, force est de constater que la région de l'Oberland-Ouest est, elle, largement sous-représentée.

⁷ La nationalité, l'état civil, le canton, l'agglomération, le jour de la semaine et la saison constituent d'autres critères appliqués dans ce cadre.

Figure 1-3 : Comparaison de la répartition au sein de l'échantillon (pondéré) et de la répartition réelle
BE et régions

	Populations (personnes à partir de 6 ans, état : fin 2020)		Échantillon (pondéré)		Différence [Points de pourcentage]
	[Nombre]	[%]	[Nombre]	[%]	
Canton de Berne	982'479	100.00	6'640	100.00	-
Jura bernois	50'668	5.16	369	5.55	-0.39
Biel/Bienne-Seeland	167'627	17.06	1'126	16.96	0.10
Haute-Argovie	77'589	7.90	535	8.06	-0.16
Emmental	92'068	9.37	634	9.55	-0.18
Berne-Mittelland	393'098	40.01	2'681	40.38	-0.37
Thoune	102'072	10.39	816	12.29	-1.90
Oberland-Ouest	53'983	5.49	188	2.83	2.66
Oberland-Est	45'374	4.62	291	4.38	0.24

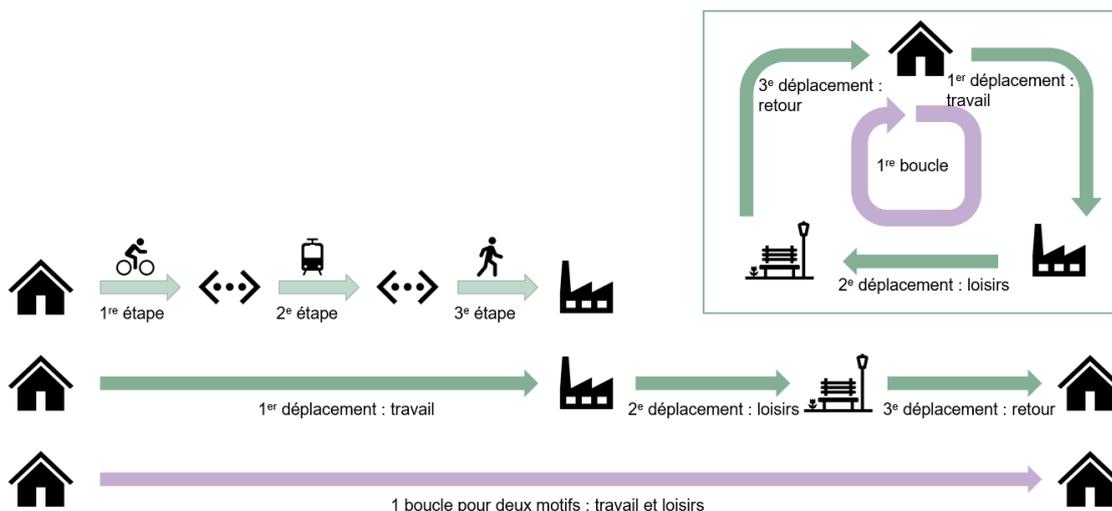
1.4 Étapes, déplacements et boucles : concept de base

Le microrecensement différencie les étapes, les déplacements et les boucles.

- Une étape est définie par l'utilisation d'un moyen de transport particulier : chaque changement de moyen de transport marque le début d'une nouvelle étape, sans que cela coïncide forcément avec le début d'un nouveau déplacement⁸.
- Un déplacement est constitué d'une ou de plusieurs étapes. Il est déterminé par le motif et/ou l'activité réalisée au lieu de destination. Le déplacement s'achève une fois la destination atteinte. Un nouveau déplacement commence une fois que la personne concernée se dirige vers une nouvelle destination. Le glossaire contient de plus amples informations sur le motif de déplacement.
- Une boucle correspond à une succession de déplacements commençant et se terminant à domicile.

Le schéma ci-après propose une représentation graphique de la définition des termes « étape », « déplacement » et « boucle » pour faciliter la compréhension.

⁸ Pour être prise en considération, une étape doit faire 25 mètres au minimum. Les changements de lieu à l'intérieur des bâtiments ne sont pas pris en compte.

Figure 1-4 : Étapes, déplacements et boucles : concept de base

Source : OFS/ARE (2023), Comportement de la population en matière de mobilité – Résultats du microrecensement mobilité et transports 2021, p. 23/infographie réalisée par nos soins

Une distinction est par ailleurs opérée entre le temps de trajet (sans temps d'attente et de correspondance) et le temps de déplacement (qui inclut les éventuels temps d'attente et de correspondance). Dans le présent rapport, il est invariablement question du « temps de trajet ».

1.5 Intervalle de confiance

La présente enquête ayant été réalisée sur la base d'un échantillon, il y a lieu d'en interpréter les résultats avec prudence pour des raisons méthodologiques, et l'indication complémentaire de l'intervalle de confiance est indispensable pour mesurer la pertinence des données. L'intervalle de confiance correspond à la fourchette – autour de la valeur observée – dans laquelle se situe la véritable valeur, avec 90 % de probabilité. Un exemple pour mieux comprendre :

- Distance journalière parcourue par les personnes actives occupées : 31,32 km
- Intervalle de confiance (de 90 %) : +/- 1,32 km

Cela signifie que la valeur moyenne effective (si l'on interrogeait toutes les personnes actives occupées plutôt qu'un simple échantillon) est comprise avec 90 % de probabilité autour de 31,32 km à +/- 1,32 km, soit entre 30,0 km et 32,64 km.

L'intervalle de confiance joue donc un rôle essentiel pour l'étude des différences entre plusieurs groupes. Pour les groupes de très petite taille, ces différences peuvent relever du hasard statistique, mais pour les groupes de grande taille, elles sont plutôt significatives. Dans le présent rapport, les valeurs dont l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée sont indiquées entre parenthèses, par exemple : (45,2). Si le groupe

étudié comprend moins de cinq observations, cette information est indiquée au moyen de doubles parenthèses, par exemple : ((54,3))⁹.

L'amplitude de l'intervalle de confiance dépend étroitement du nombre de personnes interrogées. La Figure 1-5 illustre ce point avec le cas de la distance journalière par personne : plus l'échantillon de la région observée est petit, plus l'intervalle de confiance indiqué sera étendu (voir p. ex. les données pour le Jura bernois par rapport à celles du canton de Berne).

Figure 1-5 : Exemples d'intervalle de confiance (IC), distance journalière
CH, BE et régions

	Base [nombre de personnes sondées]	Valeur moyenne [en km]	IC (90 %) +/-
Suisse	55'018	30.01	0.42
Canton de Berne	5'874	31.32	1.32
Jura bernois	327	31.63	5.62
Biel/Bienne-Seeland	1'113	32.54	3.23
Haute-Argovie	410	32.34	5.17
Emmental	506	29.73	4.01
Berne-Mittelland	2'070	30.81	2.18
Thoune	924	29.11	2.96
Oberland-Ouest	152	32.41	9.94
Oberland-Est	372	37.90	6.37

Les intervalles de confiance ne sont pas indiqués dans le présent rapport, mais figurent tous dans l'annexe électronique.

1.6 Principe du lieu de domicile

Le présent rapport traite uniquement des déplacements effectués et des distances parcourues sur le territoire national. L'ensemble des données se réfèrent au lieu de domicile des personnes interrogées (principe du lieu de domicile) : sont ainsi représentés les déplacements d'une personne résidant dans la région étudiée, que ses déplacements et sa destination se situent à l'intérieur ou à l'extérieur de la région. Dès lors, le trajet qu'une résidente bernoise effectuera de Coire à Zurich sera pris en compte, mais pas celui d'un résident genevois allant de Berne à Interlaken. De ce fait, le rapport ne fournit aucune évaluation territoriale des déplacements effectués dans le périmètre d'une région donnée (principe de territorialité). Ce principe vaut également pour les déclarations semblant se référer à un territoire, par exemple : « Dans la région de l'Emmental, une personne parcourt en moyenne 29,7 km par jour ». Une telle déclaration ne fait qu'indiquer qu'une personne domiciliée dans la région de l'Emmental parcourt quotidiennement 29,7 km en moyenne, sans que le lieu, la région ou le canton où le déplacement est effectué ait une quelconque incidence.

⁹ Dans le microrecensement national, les valeurs indiquées présentent un intervalle de confiance supérieur à la valeur moyenne et correspondent à un nombre d'observations supérieur à 10. Dans le présent rapport, les critères appliqués sont plus stricts au regard de la pertinence et plus souples pour ce qui concerne la taille des groupes, ce qui permet d'obtenir des données pour les groupes de petite taille également. Celles-ci doivent toutefois être interprétées avec prudence.

1.7 Remarques complémentaires

D'une manière générale, tous les chiffres du rapport sont arrondis à l'unité supérieure ou inférieure, quelle que soit la somme finale obtenue. Les totaux peuvent donc, dans certains cas, donner l'impression de différer de la somme des valeurs unitaires, voire de se situer légèrement au-dessus ou en dessous de 100 %. En outre, pour des raisons de lisibilité, les chiffres donnés dans le corps du texte sont souvent arrondis : on pourra ainsi lire « près de 80 % » lorsqu'il est fait référence à une valeur de « 79,6 % » tirée d'un tableau.

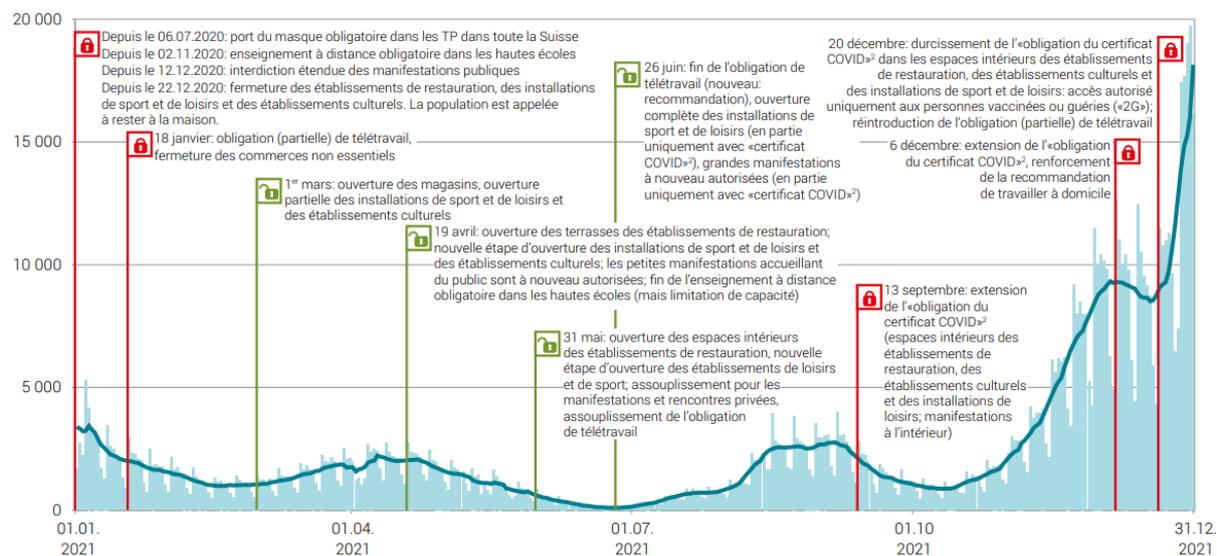
Par ailleurs, sauf mention explicite, les valeurs représentées font toujours référence à l'année 2021. Ainsi, si aucune année ne figure sur un tableau ou un graphique, cela signifie qu'il s'agit de données relevées dans le cadre du microrecensement 2021.

1.8 Le microrecensement face à la pandémie de COVID-19

L'enquête relative au microrecensement mobilité et transports était initialement prévue en 2020, conformément au rythme quinquennal normalement appliqué. En raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions qui en ont découlé dès mars 2020 dans la sphère publique, l'OFS et l'ARE ont décidé de reporter l'enquête d'une année.

La pandémie de COVID-19 a également exercé une influence déterminante sur la vie et partant, le comportement de la population suisse en matière de mobilité en 2021. Contrairement à l'année 2020, l'offre de transports fonctionnait sans restriction – du moins en Suisse – durant la période à laquelle l'enquête du microrecensement 2021 a été menée (à savoir du 11 janvier 2021 au 11 février 2022). Cela étant, de nombreuses restrictions s'appliquaient encore dans le domaine de la vie publique, et ont dès lors eu un impact sur le comportement de la population en matière de mobilité. Citons par exemple l'obligation ou la recommandation de télétravail, l'enseignement à distance obligatoire dans les hautes écoles jusqu'au 18 avril 2021, la fermeture des commerces non essentiels, des restaurants, des bars, des installations de sport et des établissements culturels ainsi que la limitation des manifestations publiques. Le graphique ci-après résume les moments clés de l'évolution de la pandémie en 2021.

Figure 1-6 : Évolution de la pandémie de COVID-19 en Suisse, 2021
 Nombre de contaminations (barres bleues)¹⁰ et représentation chronologique des principales mesures prises dans le cadre de la politique de lutte contre la pandémie du point de vue des transports¹¹



Source : OFS/ARE (2023), Comportement de la population en matière de mobilité – Résultats du microrecensement mobilité et transports 2021

Il est par conséquent impératif de tenir compte de l'influence éventuelle de la pandémie de COVID-19 lors de l'interprétation des résultats de la présente enquête, en particulier lors de comparaisons avec les enquêtes antérieures, mais également pour les analyses ne permettant pas de comparaison avec les précédentes enquêtes (telles que l'évaluation des opinions sur la politique des transports). Si le présent rapport aborde parfois de manière explicite les effets possibles de la pandémie, il faut néanmoins garder constamment à l'esprit, au moins en arrière-plan, la pandémie de COVID-19 pour interpréter ces résultats.

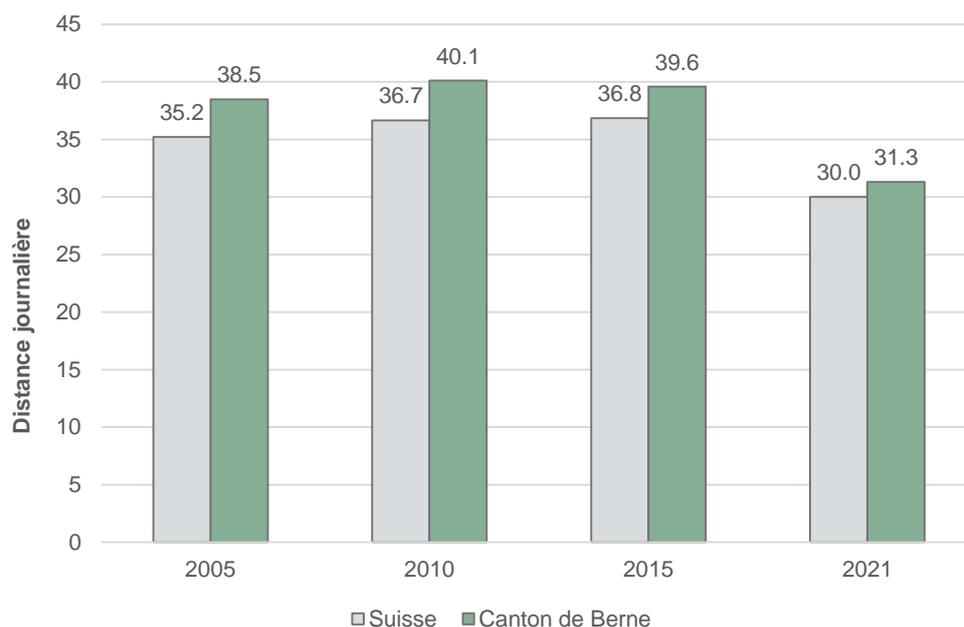
Concluons ce sous-chapitre sur la pandémie de COVID-19 par un exemple illustrant un effet imputable à cette crise sanitaire. La

¹⁰ La ligne bleu foncé correspond à la moyenne sur 7 jours des cas confirmés en laboratoire. Les chiffres du Liechtenstein sont inclus.

¹¹ Liste non exhaustive de mesures arrêtées au niveau fédéral.

Figure 1-7, ci-après, montre l'évolution de la distance journalière moyenne par personne depuis 2005. En 2021, on constate une nette diminution de la distance journalière par rapport aux enquêtes précédentes. Entre 2015 et 2021, le canton de Berne a enregistré un recul de 21 % et l'ensemble de la Suisse, un recul de 18,5 %.

Figure 1-7 : Série chronologique de la distance journalière
CH et BE | kilomètres par personne



Même si l'on ne peut affirmer avec certitude que l'effet observé est entièrement dû à la pandémie de COVID-19, celle-ci peut tout de même être identifiée comme le facteur principal. La prochaine enquête du microrecensement devrait permettre des conclusions plus approfondies au sujet de l'influence de la pandémie de COVID-19 sur le comportement de la population suisse en matière de mobilité. De premiers résultats concernant cette influence ont cependant d'ores et déjà été recueillis dans le cadre d'une analyse expérimentale réalisée par l'OFS et l'ARE¹².

¹² OFS/ARE (2021), Impact de la pandémie de COVID-19 sur le comportement en matière de mobilité – Analyse expérimentale (sans pondérations) des données du microrecensement recueillies de janvier à début mars en 2020 et en 2021

2 Disponibilité et utilisation de véhicules et d'abonnements de transports publics

2.1 Possession de véhicules par ménage

a) Évolution dans le canton de Berne et en Suisse

Figure 2-1 : Série chronologique de la possession de véhicules par ménage¹³

BE | nombre moyen de véhicules par ménage

Possession de véhicules par ménage	2005	2010	2015	2021
Voitures	1.11	1.08	1.08	1.08
Motocycles	0.15	0.15	0.13	0.13
Motocycles légers	0.06	0.04	0.04	0.03
Cyclomoteurs	0.09	0.07	0.05	0.04
Vélos	2.03	1.92	1.85	2.05
dont vélos électriques lents	compris ci-dessus	compris ci-dessus	0.07	0.25
dont vélos électriques rapides	compris ci-dessus	compris ci-dessus	0.03	0.07

Le nombre moyen de véhicules possédés par ménage a diminué depuis 2005, une baisse qui s'explique notamment par la réduction de la taille des ménages (voir Figure 2-2). Les catégories les plus fortement touchées par cette diminution sont les motocycles légers et les cyclomoteurs. Seuls les vélos présentent une tendance inverse à celle de 2015, malgré la baisse de la disponibilité de vélos (voir Figure 2-17). Cette tendance peut s'expliquer par l'augmentation du nombre de vélos électriques lents et rapides. En revanche, le nombre de vélos conventionnels continue de reculer. Ces chiffres, combinés à l'évolution des autres catégories de véhicules, laissent penser que les vélos électriques sont davantage achetés en remplacement ou en complément des vélos conventionnels qu'en remplacement d'autres catégories de véhicules.

Figure 2-2 : Tailles des ménages de l'échantillon

CH, BE et régions | nombre moyen de personnes par ménage

Tailles des ménages	2005	2010	2015	2021
Suisse	2.37	2.33	2.21	2.17
Canton de Berne	2.37	2.29	2.14	2.09
Jura bernois			2.12	2.11
Biel/Bienne-Seeland	2.42	2.31	2.16	2.18
Haute-Argovie	2.47	2.39	2.13	2.01
Emmental	2.54	2.51	2.36	2.11
Berne-Mittelland	2.24	2.20	2.12	2.07
Thoune			2.07	2.03
Oberland-Ouest	2.52	2.34	2.17	2.19
Oberland-Est	2.36	2.25	2.03	2.15

¹³ Les vélos électriques lents (assistance au pédalage inférieure à 25 km/h) et les vélos électriques rapides (jusqu'à 40 km/h) font l'objet d'un relevé séparé depuis 2015. Pour 2005 et 2010, les deux catégories de vélos électriques sont comprises dans la catégorie des vélos.

La Figure 2-2 montre que la taille moyenne des ménages a diminué ces dernières années. La tendance s'est poursuivie depuis 2015, tant au niveau national que cantonal. La plupart des régions du canton de Berne sont elles aussi concernées par cette baisse, à l'exception de Biel/Bienne-Seeland, de l'Oberland-Ouest et de l'Oberland-Est. Dans cette dernière région notamment, la taille des ménages a considérablement augmenté depuis 2015.

Figure 2-3 : Possession de véhicules par ménage
CH, BE, régions, agglomérations et types d'espace | nombre moyen par ménage

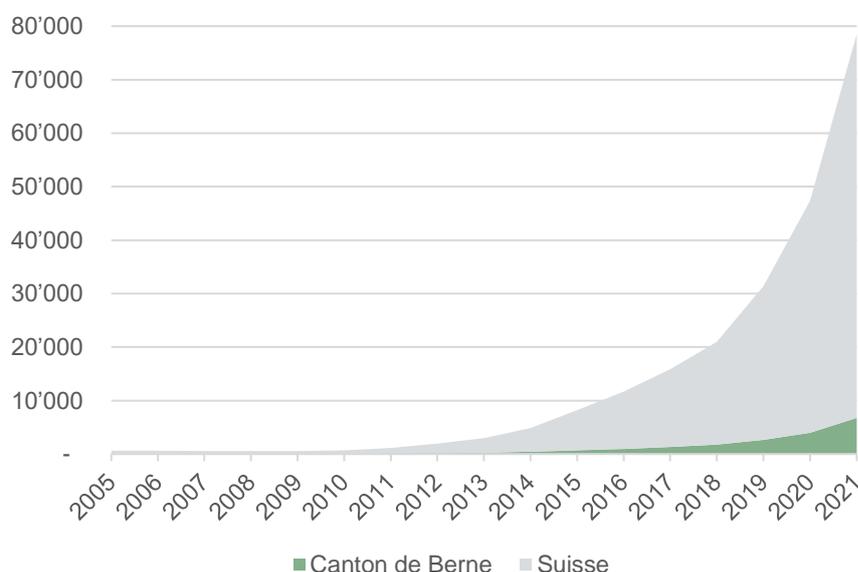
Possession de véhicules par ménage	Voitures	Motocycles	Motocycles légers	Cyclomoteurs	Vélos	dont vélos électriques lents	dont vélos électriques rapides
Suisse	1.15	0.15	0.02	0.03	1.74	0.24	0.03
Canton de Berne	1.08	0.13	0.03	0.04	1.78	0.25	0.07
Jura bernois	1.28	0.17	(0.01)	(0.02)	1.70	0.22	(0.01)
Biel/Bienne-Seeland	1.08	0.15	0.03	0.04	1.76	0.25	0.05
Haute-Argovie	1.24	0.11	0.05	0.05	1.84	0.29	0.09
Emmental	1.22	0.13	(0.03)	0.08	1.81	0.28	0.06
Berne-Mittelland	0.93	0.11	0.02	0.03	1.75	0.21	0.07
Thoune	1.13	0.14	0.04	0.04	1.81	0.25	0.10
Oberland-Ouest	(1.38)	0.15	(0.04)	(0.09)	1.91	0.42	(0.02)
Oberland-Est	1.17	0.14	(0.03)	(0.05)	1.81	0.33	(0.02)
Agglomérations							
Berne	0.89	0.10	0.02	0.02	1.89	0.19	0.07
Biel/Bienne-Lyss	0.95	0.13	(0.02)	0.02	1.88	0.22	0.03
Berthoud	1.07	(0.09)	(0.02)	(0.06)	1.92	0.25	(0.04)
Interlaken	1.01	0.16	(0.03)	(0.05)	1.97	0.31	(0.03)
Langenthal	1.08	(0.09)	(0.05)	(0.02)	1.99	0.25	(0.11)
Thoune	1.05	0.12	0.04	(0.03)	1.96	0.23	0.10
Types d'espace							
Centres urbains	0.82	0.10	0.02	0.01	1.83	0.17	0.05
Ceinture des agglomérations et axes de développement	1.20	0.12	0.04	0.05	1.96	0.27	0.08
Espaces ruraux à proximité d'un centre urbain	1.42	0.19	0.05	0.07	2.04	0.36	0.08
Régions de collines et de montagne	1.51	0.21	(0.04)	0.10	2.01	0.33	(0.07)

Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

Dans le canton de Berne, le nombre de vélos est supérieur à la moyenne suisse, tandis que le nombre de voitures y est inférieur. Ces catégories présentent toutefois de grandes disparités régionales. Ainsi, dans les régions de l'Oberland-Ouest et de l'Oberland-Est, le nombre de véhicules par ménage est généralement élevé, ce qui s'explique entre autres par la taille importante des ménages par rapport aux autres régions (voir Figure 2-2). En outre, la ventilation par type d'espace montre que plus le degré d'urbanisation est faible, plus le nombre de véhicules par ménage tend à augmenter.

b) Analyses de la mobilité électrique

Figure 2-4 : Parc de voitures électriques
CH et BE | nombre absolu



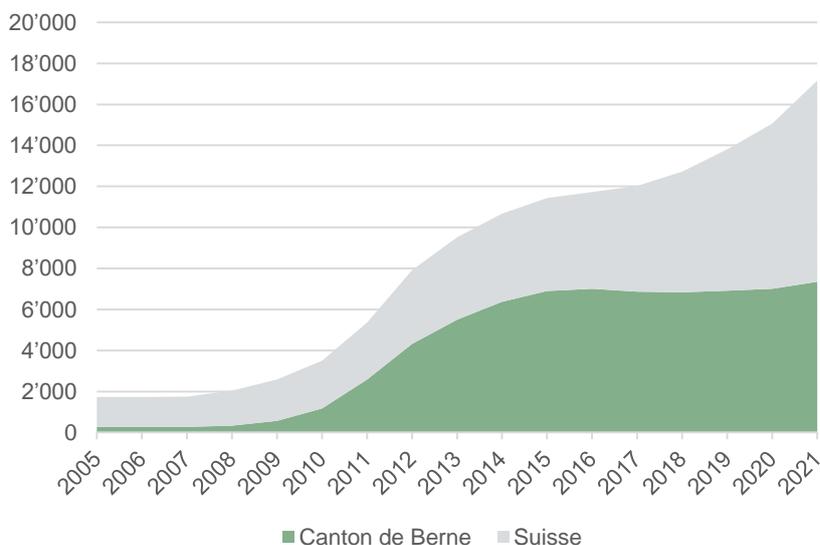
Exemple de lecture :
en 2021, un peu plus
de 70 000 voitures
électriques ont été
immatriculées en
Suisse.

Le rôle secondaire longtemps joué par la mobilité électrique se reflète dans le nombre très faible de voitures électriques que l'on trouvait en Suisse pendant une longue période. Depuis 2010 toutefois, le nombre de voitures électriques immatriculées a enregistré une forte augmentation. Alors que 665 voitures électriques étaient immatriculées dans toute la Suisse en 2010, plus de 7000 véhicules étaient déjà comptabilisés en 2015. En 2021, près de 72 000 véhicules sont immatriculés dans toute la Suisse et 7000 dans le canton de Berne. Depuis 2015, on observe des taux de croissance annuels compris entre 30 % et 70 %, la plus forte croissance ayant été constatée entre 2020 et 2021 : 70 % dans le canton de Berne et 65 % dans l'ensemble de la Suisse. Des taux de croissance quasiment identiques ont été relevés pour le canton de Berne et la Suisse au cours des années précédentes.

En dépit de cette forte croissance, les voitures électriques restent rares sur les routes suisses. En 2021, elles ne représentent en effet qu'environ 1,5 % du parc automobile global (uniquement voitures).¹⁴

¹⁴ Voir OFS (2022), Parc des véhicules routiers

Figure 2-5 : Parc de motos électriques
CH et BE | nombre absolu, y c. scooters, motos légers et triporteurs



Exemple de lecture :
en 2021, un peu plus de 7000 motos électriques ont été immatriculés dans le canton de Berne.

Le nombre de motos électriques affiche lui aussi une nette augmentation ces dernières années. Cette évolution s'explique avant tout par la forte hausse enregistrée dans le canton de Berne entre 2009 et 2015, dans laquelle la gestion de la flotte de La Poste Suisse a joué un rôle déterminant. En effet, le passage systématique aux scooters électriques pour la distribution du courrier constitue le facteur principal de cette augmentation. Cela étant, il faut tenir compte du fait que La Poste immatricule tous ses véhicules dans le canton de Berne, raison pour laquelle le canton présente un chiffre supérieur à la moyenne dans cette catégorie. L'annexe électronique présente une ventilation plus précise, faisant la distinction entre les véhicules des particuliers et ceux des entreprises.

La nouvelle hausse du parc de motos électriques que l'on constate depuis 2017 peut toutefois être imputée aux véhicules des particuliers.

Figure 2-6 : Parc de vélos électriques
CH et BE | nombre par ménage

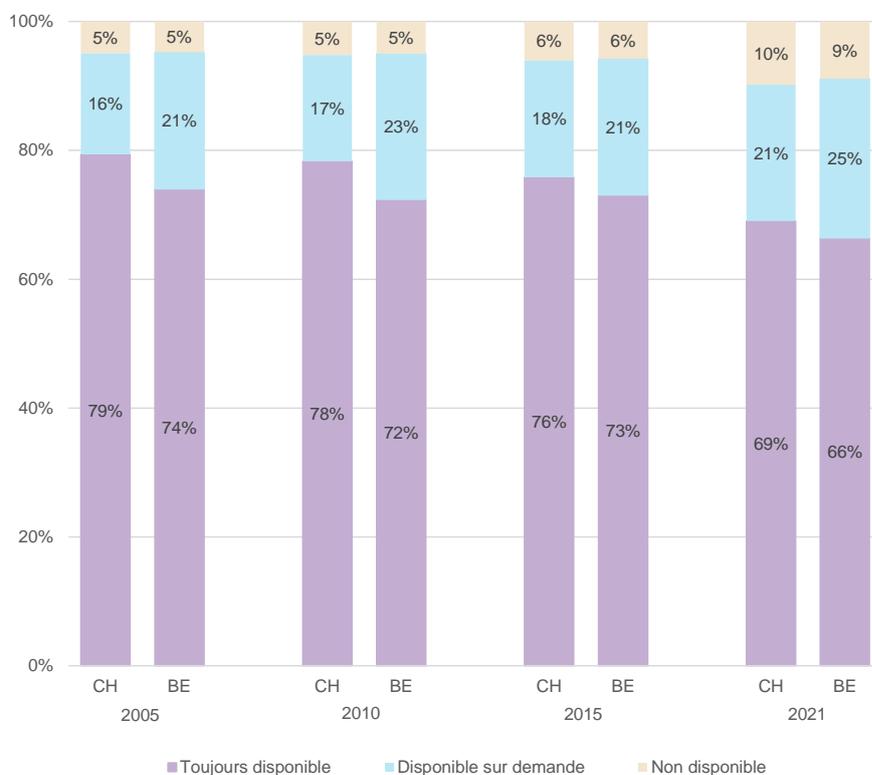
Part de vélos électriques	2010		2015		2021	
	CH	BE	CH	BE	CH	BE
Nombre de vélos électriques par ménage	0.03	0.04	0.09	0.10	0.28	0.37
Nombre de vélos électriques par personne	0.01	0.01	0.04	0.05	0.13	0.15
Nombre de vélos électriques (estimation)	76'682	14'362	330'665	48'984	1'069'539	151'496

L'importance croissante de la mobilité électrique se reflète également dans la catégorie des vélos électriques : depuis 2015, leur nombre a plus que triplé en Suisse et dans le canton de Berne.

2.2 Disponibilité de voitures et possession de permis de conduire¹⁵

a) Évolution dans le canton de Berne et en Suisse

Figure 2-7 : Série chronologique de la disponibilité de voitures
CH et BE | en % des personnes possédant un permis de conduire



Exemple de lecture :
en 2021, 66 % des personnes domiciliées dans le canton de Berne ont toujours une voiture à disposition. Un quart (25 %) des personnes ont la possibilité d'utiliser une voiture sur demande. Les personnes restantes (9 %) n'ont pas d'accès à une voiture.

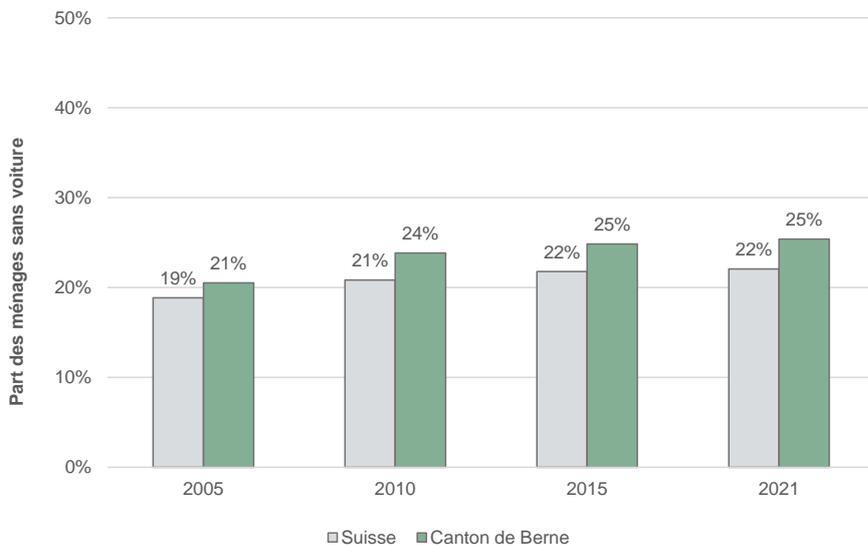
Depuis 2015, le pourcentage de disponibilité de voitures a sensiblement diminué en Suisse et dans le canton de Berne. La part des personnes disposant toujours d'une voiture a ainsi reculé de sept points de pourcentage, tant dans le canton de Berne que dans l'ensemble de la Suisse. À l'inverse, la part des personnes disposant d'une voiture sur demande a augmenté, une tendance particulièrement marquée chez les jeunes de 18 à 24 ans. En moyenne nationale, seuls 50 % des personnes de cette tranche d'âge ont toujours une voiture à disposition. En revanche, 41 % d'entre elles peuvent utiliser une voiture sur demande, ce qui signifie que la disponibilité totale de voitures (toujours disponible ou disponible sur demande) chez les 18-24 ans est identique à celle de l'ensemble de la population¹⁶.

À l'examen des données concernant l'ensemble de la population, on constate que le recul de la catégorie « Toujours disponible » est plus marqué que l'augmentation de la catégorie « Disponible sur demande ». En conséquence, la proportion de personnes n'ayant pas de voiture à disposition dans le canton de Berne s'est accrue pour atteindre 9 %. Cette évolution pourrait notamment s'expliquer par le fait que le nombre de voitures par ménage reste constant (voir Figure 2-1) alors que la taille moyenne des ménages est en baisse (voir Figure 2-2).

¹⁵ La population considérée pour l'enquête sur la disponibilité de voitures comprend toutes les personnes majeures possédant un permis de conduire. Voir Figure 1-2

¹⁶ OFS/ARE (2023), Comportement de la population en matière de mobilité – Microrecensement mobilité et transports 2021, p. 13 (G2.1.3.1)

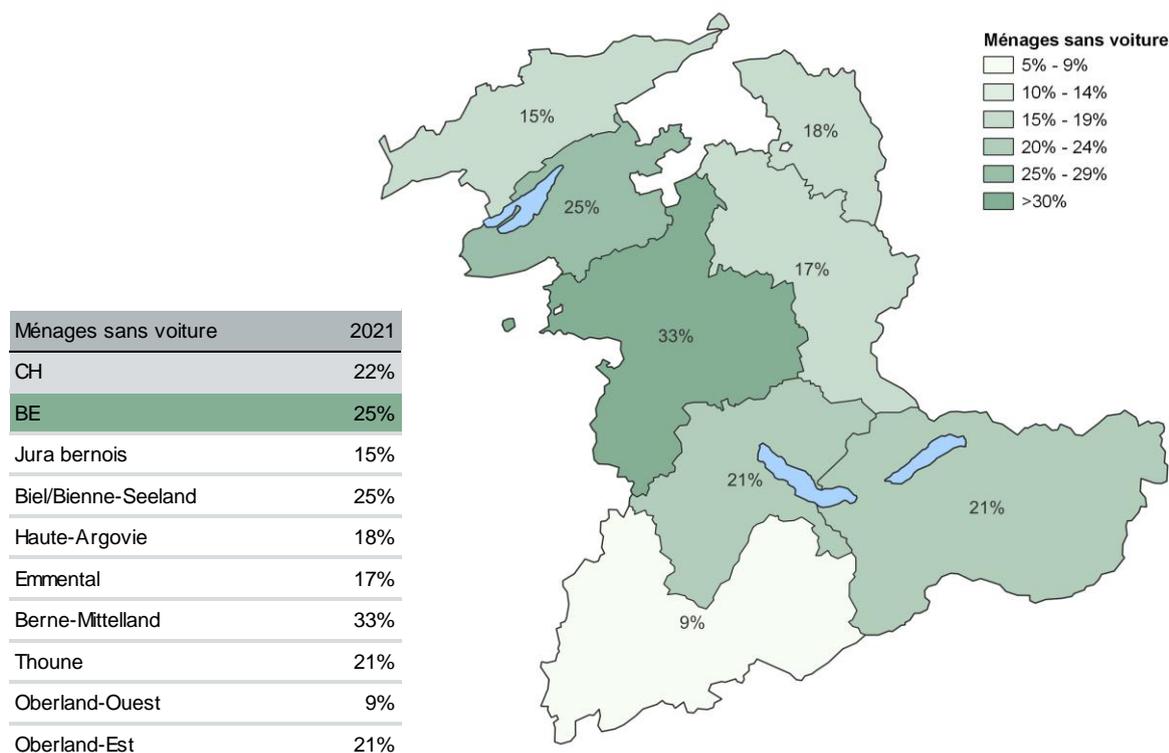
Figure 2-8 : Série chronologique des ménages sans voiture
CH et BE | en % des ménages



Exemple de lecture :
en 2021, 25 % des ménages bernois ne possèdent pas de voiture. En Suisse, la part des ménages sans voiture se monte à 22 %.

La part des ménages sans voiture a augmenté depuis 2005. Le nombre total comme l’amplitude de l’augmentation observée sont plus élevés pour le canton de Berne que pour la Suisse dans son ensemble. Dans le canton de Berne, la part des ménages sans voiture a particulièrement augmenté entre 2005 et 2010. Depuis, environ un quart des ménages du canton ne possède pas de voiture.

Figure 2-9 : Ménages sans voiture
Régions

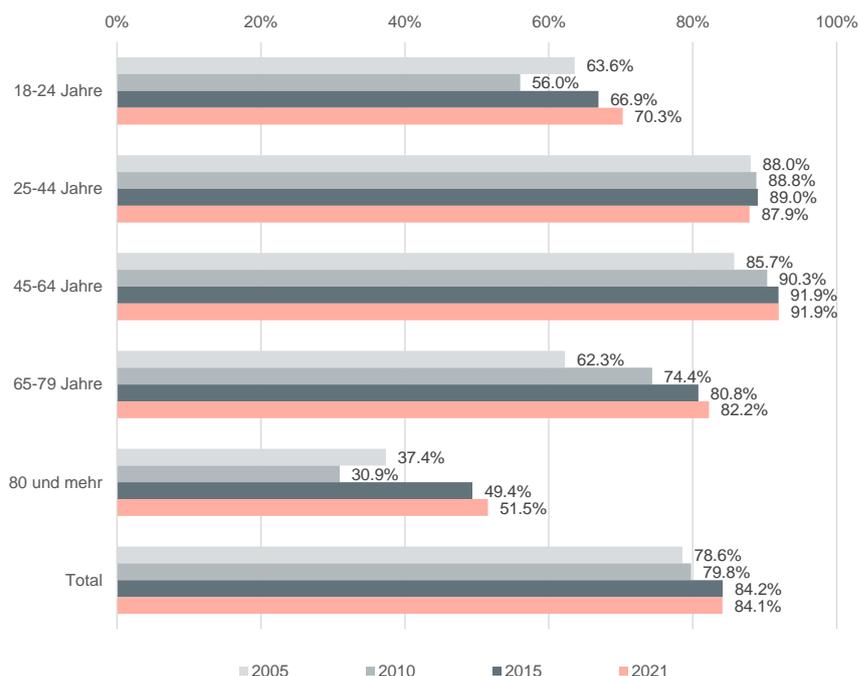


Ménages sans voiture	2021
CH	22%
BE	25%
Jura bernois	15%
Biel/Bienne-Seeland	25%
Haute-Argovie	18%
Emmental	17%
Berne-Mittelland	33%
Thoun	21%
Oberland-Ouest	9%
Oberland-Est	21%

Les proportions de ménages sans voiture varient fortement au sein même du canton de Berne. Ils sont peu nombreux dans les régions de l'Oberland-Ouest (9 %) et du Jura bernois (15 %), mais un tiers (33 %) dans la région de Berne-Mittelland.

b) Possession de permis de conduire

Figure 2-10 : Série chronologique de la possession de permis de conduire
BE | en % de chaque tranche d'âge

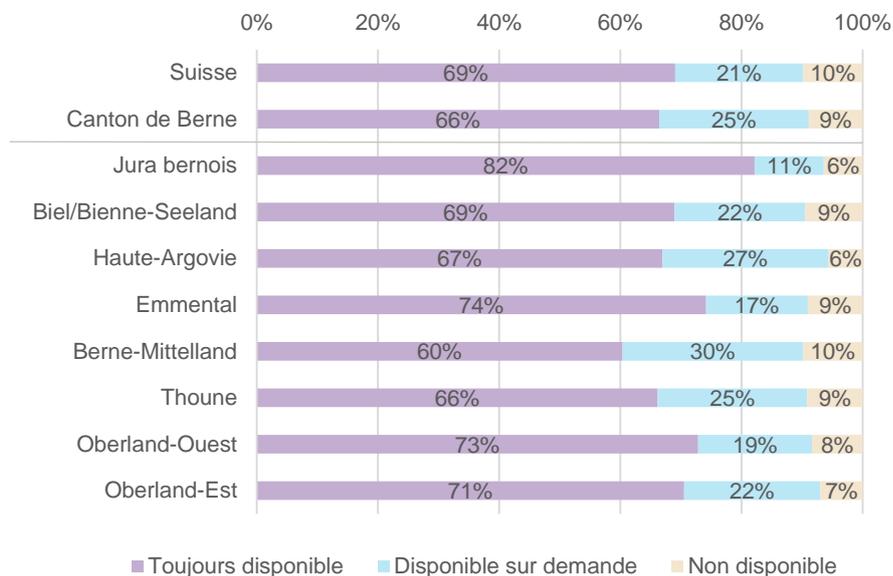


Exemple de lecture :
en 2021, 91,9 % des
45-64 ans résidant
dans le canton de
Berne ont un permis
de conduire.

Dans le canton de Berne, la part des personnes titulaires d'un permis de conduire n'a cessé de croître jusqu'en 2015, avant de globalement se stabiliser entre 2015 et 2021. Un peu plus de 84 % des personnes majeures domiciliées dans le canton de Berne possèdent un permis de conduire. Alors que depuis 2015, la part des personnes possédant un permis de conduire a diminué chez les 25-44 ans, elle a continué à augmenter chez les 18-24 ans et les personnes plus âgées. Les deux groupes d'âge moyen présentent une proportion de personnes possédant un permis de conduire supérieure à la moyenne et très constante. L'augmentation la plus importante de personnes possédant le permis de conduire s'observe chez les 18-24 ans et les plus de 65 ans.

c) Disponibilité de voitures

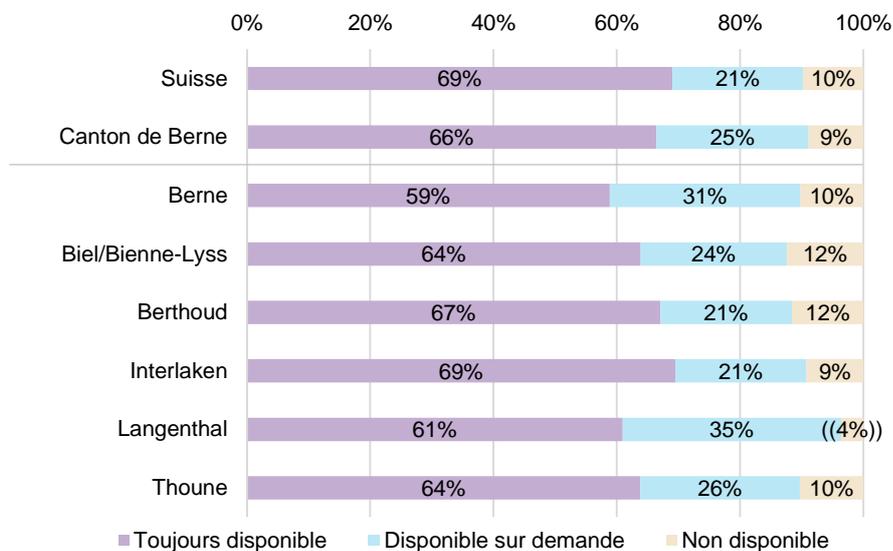
Figure 2-11 : Disponibilité de voitures
CH, BE et régions | en % de la population



Exemple de lecture :
en 2021, 82 % des personnes domiciliées dans le Jura bernois ont toujours une voiture à disposition, 11 % ont la possibilité d'utiliser une voiture sur demande, tandis que 6 % n'ont accès à aucune voiture.

Par rapport à l'ensemble de la Suisse, la population bernoise a plus souvent recours à une voiture disponible sur demande. La situation est particulièrement marquée dans la région de Berne-Mittelland, où 30 % des personnes peuvent utiliser une voiture sur demande et environ 60 % d'entre elles disposent toujours d'une voiture. C'est l'inverse dans le Jura bernois, où un nombre particulièrement élevé de personnes (82 %) a toujours une voiture à disposition.

Figure 2-12 : Disponibilité de voitures
CH, BE et agglomérations | en % de la population

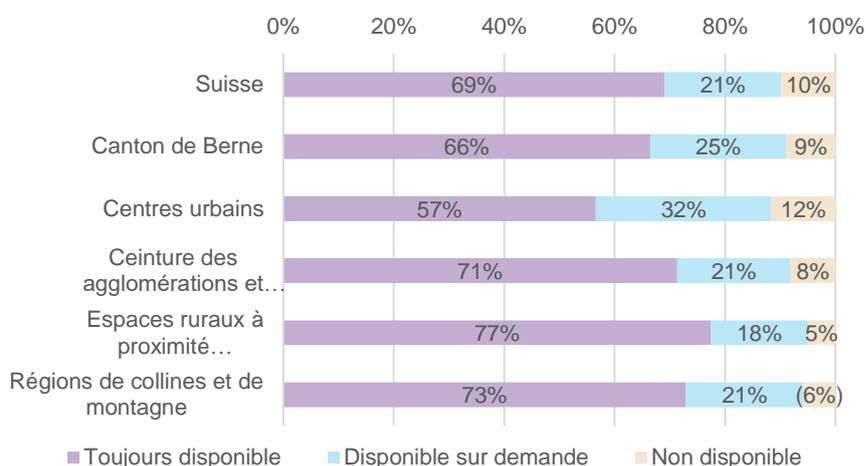


Exemple de lecture :
en 2021, 59 % des personnes domiciliées dans l'agglomération de Berne ont toujours une voiture à disposition et 31 % ont la possibilité d'utiliser une voiture sur demande, tandis que 10 % n'ont accès à aucune voiture.

Les valeurs entre doubles parenthèses ((...)) sont à interpréter avec prudence, le nombre d'observations étant inférieur à 5.

Dans la quasi-totalité des agglomérations, le nombre de personnes ayant toujours une voiture à disposition est inférieur à la moyenne cantonale, la seule exception étant l'agglomération d'Interlaken, où 69 % des personnes ont toujours une voiture à disposition.

Figure 2-13 : Disponibilité de voitures
CH, BE et types d'espace | en % de la population



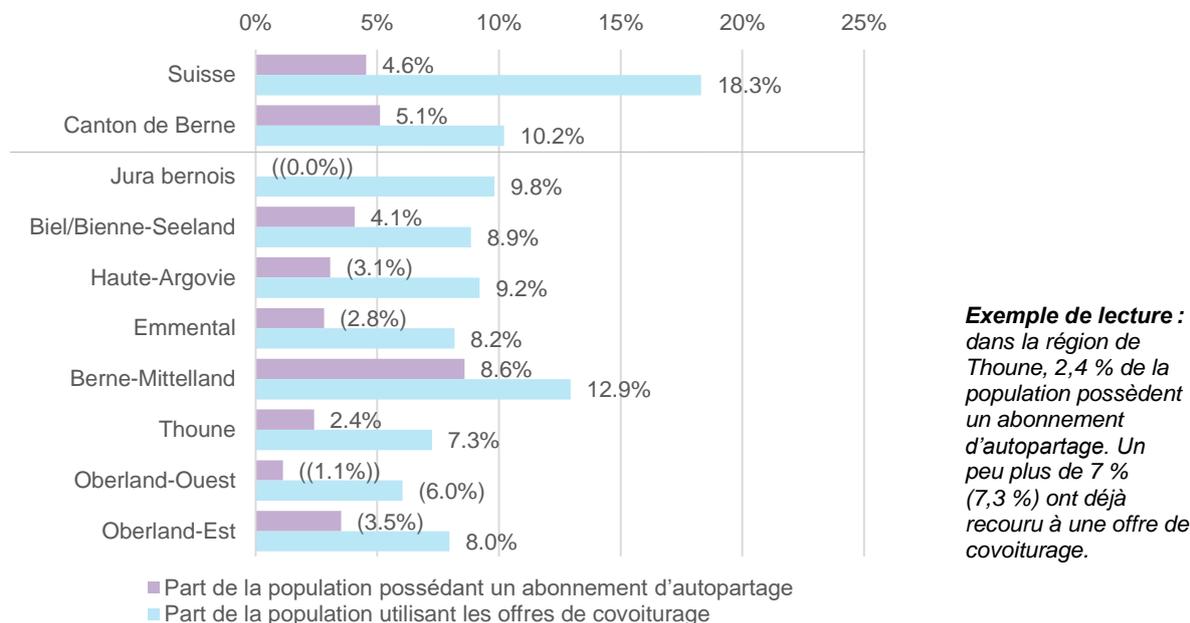
Exemple de lecture :
en 2021, 73 % des personnes résidant dans des régions de montagne et de collines ont toujours une voiture à disposition et 21 % ont la possibilité d'utiliser une voiture sur demande, tandis que 6 % n'ont accès à aucune voiture.

Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

La disponibilité de voitures est plus faible dans les zones urbaines que dans les zones rurales. Ici, la comparaison avec l'année 2015 est intéressante : alors que lors de la dernière enquête du microrecensement, les régions de collines et de montagne présentaient la disponibilité de voitures la plus forte, dans le microrecensement 2021, ce sont désormais les zones rurales situées à proximité d'un centre urbain qui arrivent en tête dans ce domaine.

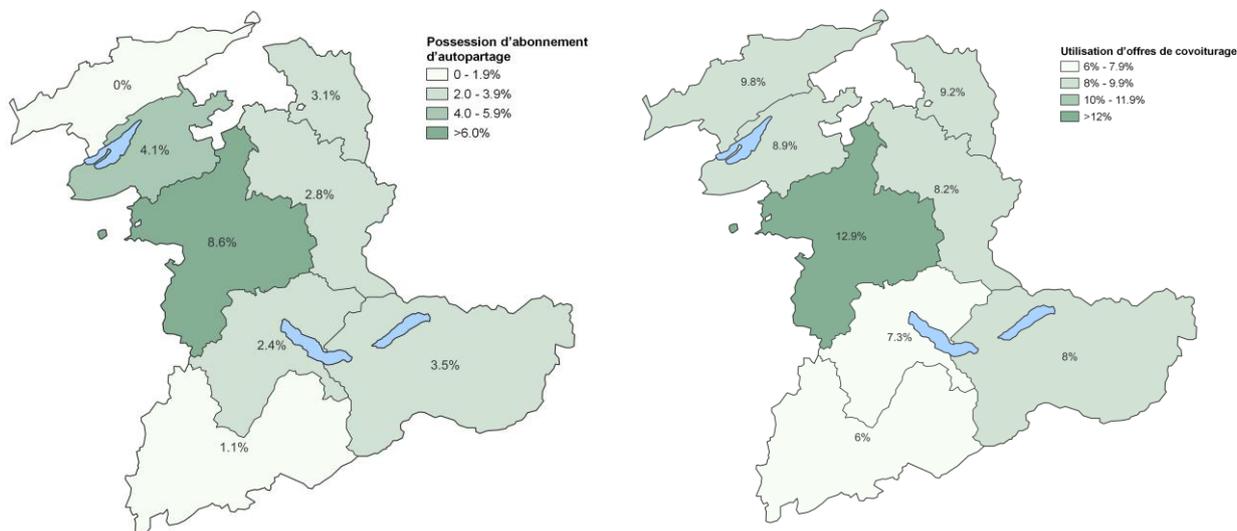
d) Possession d'abonnements d'autopartage et utilisation d'offres de covoiturage¹⁷

Figure 2-14 : Possession d'abonnement d'autopartage et utilisation d'offres de covoiturage
CH, BE et régions | en % de la population



Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

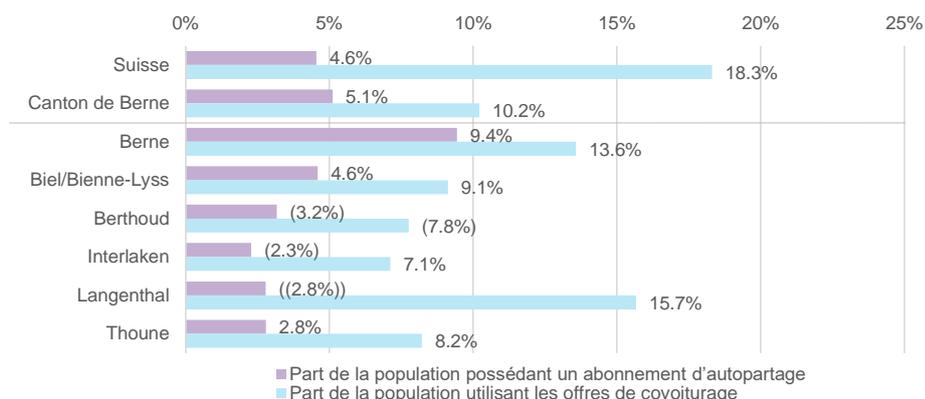
Les valeurs entre doubles parenthèses ((...)) sont à interpréter avec prudence, le nombre d'observations étant inférieur à 5.



Les personnes vivant dans le canton de Berne possèdent davantage d'abonnements d'autopartage que la moyenne suisse. À l'inverse, elles ont nettement moins recours aux offres de covoiturage en comparaison nationale. Au sein même du canton de Berne, on note que les offres de covoiturage sont particulièrement utilisées dans la région de Berne-Mittelland.

¹⁷ Les données relatives à l'utilisation des offres de covoiturage concernent uniquement les personnes cibles ayant déjà recouru à ce type d'offre. Par conséquent, aucun cadre temporel n'est indiqué.

Figure 2-15 : Possession d'abonnement d'autopartage et utilisation d'offres de covoiturage
CH, BE et agglomérations | en % de la population



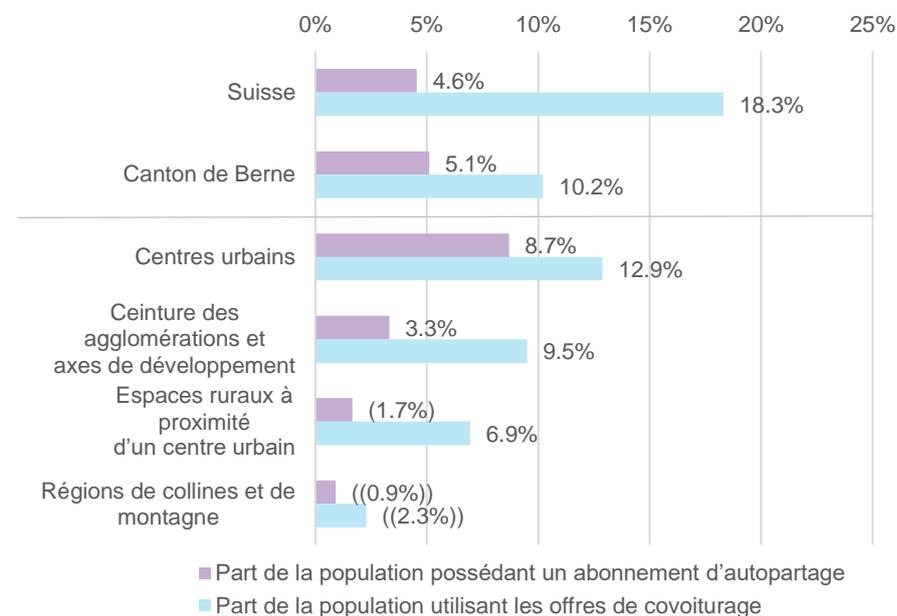
Exemple de lecture : dans l'agglomération de Biel/Bienne-Lyss, 4,6 % de la population possèdent un abonnement d'autopartage, et 9,1 % ont déjà recouru à une offre de covoiturage.

Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

Les valeurs entre doubles parenthèses ((...)) sont à interpréter avec prudence, le nombre d'observations étant inférieur à 5.

Seule la population de l'agglomération de Berne présente un nombre d'abonnements d'autopartage supérieur à la moyenne cantonale. Elle a également plus souvent recours aux offres de covoiturage que la moyenne cantonale. Cela étant, la part des personnes utilisant les offres de covoiturage est encore plus importante à Langenthal (15,7 %).

Figure 2-16 : Possession d'abonnement d'autopartage et utilisation d'offres de covoiturage
CH, BE et types d'espace | en % de la population



Exemple de lecture : dans les ceintures d'agglomération et le long des axes de développement, 3,3 % de la population possèdent un abonnement d'autopartage, et 9,5 % ont déjà eu recours à une offre de covoiturage.

Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

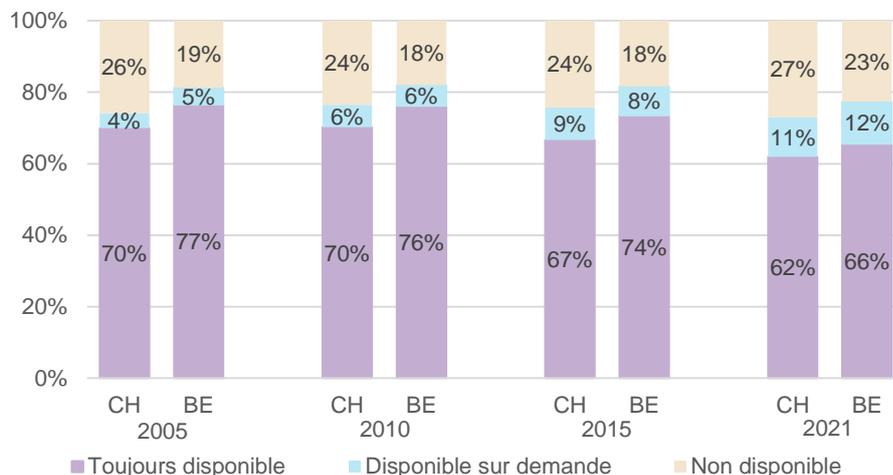
Les valeurs entre doubles parenthèses ((...)) sont à interpréter avec prudence, le nombre d'observations étant inférieur à 5.

Plus le degré d'urbanisation augmente, plus l'utilisation des abonnements d'autopartage et des offres de covoiturage est importante. Leur utilisation est ainsi supérieure à la moyenne cantonale dans les centres urbains, et inférieure dans tous les autres types d'espace.

2.3 Disponibilité de vélos¹⁸

a) Évolution dans le canton de Berne et en Suisse

Figure 2-17 : Série chronologique de la disponibilité de vélos
CH et BE | en % de la population



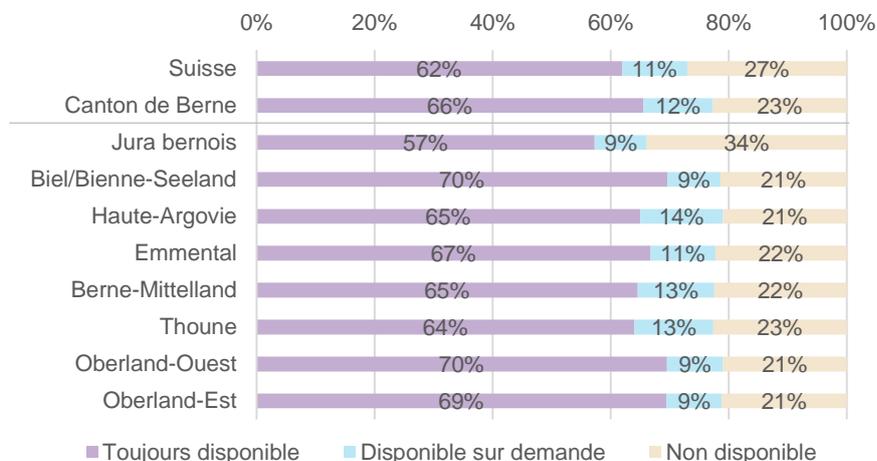
Exemple de lecture :
en 2021, 66 % des personnes résidant dans le canton de Berne ont toujours un vélo à disposition. Par ailleurs, 12 % peuvent utiliser un vélo sur demande. Les personnes restantes (23 %) n'ont pas accès à un vélo.

La disponibilité de vélos affiche une tendance à la baisse depuis quelques années. Ainsi, en 2021, deux tiers de la population bernoise ont toujours un vélo à disposition, contre un peu moins des trois quarts en 2015. Si la possibilité d'utiliser un vélo sur demande s'accroît, elle ne compense pas le recul du chiffre de la disponibilité permanente qui, par un effet de vases communicants, a entraîné une hausse de la proportion de personnes n'ayant pas de vélo à disposition. La disponibilité de vélos dans le canton de Berne est toutefois supérieure à la moyenne nationale.

¹⁸ La disponibilité de vélos est déterminée sur la base de l'ensemble des personnes interrogées (personnes cibles) et ne peut donc pas faire l'objet d'une comparaison directe avec la disponibilité de voitures, laquelle se réfère uniquement aux personnes de plus de 18 ans en possession d'un permis de conduire. La disponibilité de vélos englobe les vélos électriques.

b) Disponibilité de vélos

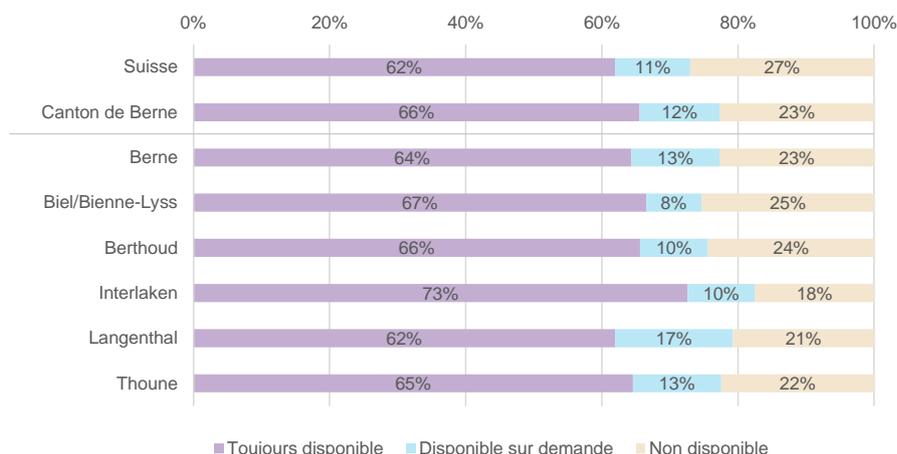
Figure 2-18 : Disponibilité de vélos
CH, BE et régions | en % de la population



Exemple de lecture : dans la région de l'Oberland-Ouest, sept personnes sur dix (70 %) ont toujours accès à un vélo, tandis que près d'une personne sur dix (9 %) peut utiliser un vélo sur demande. Les personnes restantes (21 %) n'ont pas accès à un vélo.

La disponibilité de vélos est plus élevée dans le canton de Berne que dans l'ensemble de la Suisse. Près des trois quarts de la population bernoise peuvent utiliser un vélo de façon permanente ou sur demande. On note également que la totalité des régions bernoises enregistre une disponibilité de vélos plus élevée que la moyenne suisse, à l'exception du Jura bernois, où seuls 57 % des personnes disposent toujours d'un vélo, tandis que 9 % peuvent utiliser un vélo sur demande.

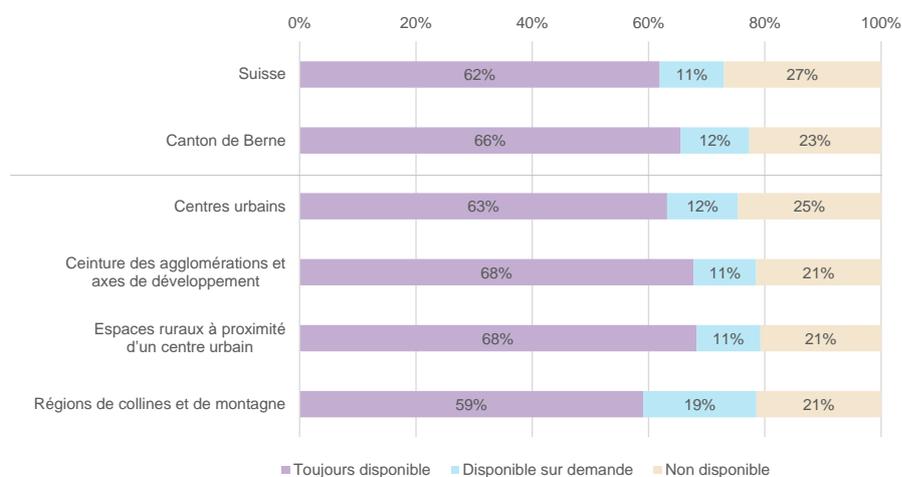
Figure 2-19 : Disponibilité de vélos
CH, BE et agglomérations | en % de la population



Exemple de lecture : dans l'agglomération d'Interlaken, près des trois quarts des personnes (73 %) ont toujours accès à un vélo et près d'une personne sur dix (10 %) peut utiliser un vélo sur demande. Les personnes restantes (18 %) n'ont pas accès à un vélo.

Dans l'ensemble des agglomérations bernoises, la disponibilité de vélos est comparable à la moyenne cantonale, bien que l'agglomération d'Interlaken se distingue par une valeur particulièrement élevée : 83 % des personnes y résidant ont la possibilité d'utiliser un vélo en permanence ou sur demande. Les agglomérations de Biel/Bienne-Lyss et de Berthoud présentent les taux de disponibilité les plus faibles (respectivement 75 % et 76 %), qui restent toutefois supérieurs à la moyenne suisse.

Figure 2-20 : Disponibilité de vélos
CH, BE et types d'espace | en % de la population



Exemple de lecture :
les trois quarts des personnes résidant dans les centres urbains ont un vélo à disposition, toujours pour 63 % et sur demande pour 12 % (soit 75 % cumulés). Les personnes restantes (25 %) n'ont pas accès à un vélo.

C'est dans les ceintures d'agglomération et les axes de développement ainsi que dans les zones rurales situées à proximité d'un centre urbain que la disponibilité de vélos est la plus élevée. Dans les régions de collines et de montagne, la disponibilité de vélos s'est fortement modifiée par comparaison au microrecensement 2015. Alors qu'en 2015, près de 73 % des personnes disposaient d'un vélo de façon permanente (65 %) ou sur demande (8 %), ce chiffre a bondi à 79 % en 2021, et ce en dépit de dénivelés importants et d'un terrain difficile pour les cyclistes.

c) Possession d'abonnements à des systèmes de vélos en libre-service

Figure 2-21 : Possession d'abonnements à des systèmes de vélos en libre-service
CH, BE, régions, agglomérations et types d'espace | en % de la population

Possession d'abonnement à des systèmes de vélos en libre service	Oui	Non
Suisse	2%	98%
Canton de Berne	3%	97%
Jura bernois	((0%))	100%
Biel/Bienne-Seeland	2%	98%
Haute-Argovie	((1%))	99%
Emmental	(2%)	98%
Berne-Mittelland	5%	95%
Thoune	(1%)	99%
Oberland-Ouest	((1%))	99%
Oberland-Est	((1%))	99%
Agglomérations		
Berne	6%	94%
Biel/Bienne-Lyss	(2%)	98%
Berthoud	((2%))	98%
Interlaken	((2%))	98%
Langenthal	((2%))	98%
Thoune	(2%)	98%
Types d'espace		
Centres urbains	5%	95%
Ceinture des agglomérations et axes de développement	1%	99%
Espaces ruraux à proximité d'un centre urbain	(1%)	99%
Régions de collines et de montagne	((1%))	99%

Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

Les valeurs entre doubles parenthèses ((...)) sont à interpréter avec prudence, le nombre d'observations étant inférieur à 5.

À l'heure actuelle, seules quelques personnes possèdent un abonnement à un système de vélos en libre-service : elles ne représentent que 3 % de la population en moyenne cantonale. Les propriétaires de ces abonnements se concentrent dans les centres urbains (5 %), une valeur élevée qui s'explique avant tout par la part très importante (par rapport aux autres territoires) de personnes possédant un abonnement à des systèmes de vélos en libre-service dans l'agglomération de Berne (6 %). Cette observation n'a rien de surprenant, étant donné que les offres de vélos en libre-service n'existent actuellement que dans les centres urbains.

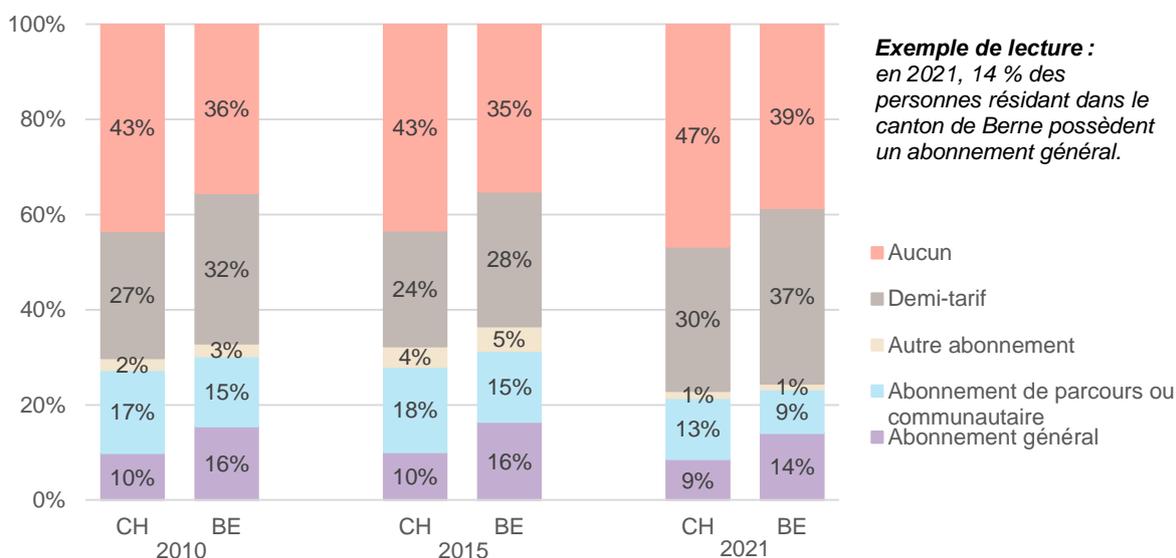
2.4 Possession d'abonnements de transports publics

Il faut tenir compte des points suivants pour évaluer les abonnements de transports publics :

- Les personnes possédant plusieurs abonnements de transports publics ne sont rattachées qu'à une seule catégorie afin d'obtenir un total de 100 %. Ainsi, les personnes bénéficiant à la fois d'un abonnement de parcours, abonnement communautaire ou autre et d'un abonnement demi-tarif ne sont pas comptabilisées dans les abonnements demi-tarif. De ce fait, la part réelle de la population possédant un demi-tarif est plus élevée que celle indiquée.
- La catégorie « Autre abonnement » comprend notamment la carte Junior, la carte Enfant accompagné et l'abonnement Voie 7 ou l'abonnement seven25¹⁹.

a) Évolution dans le canton de Berne et en Suisse

Figure 2-22 : Série chronologique de la possession d'abonnements de transports publics
CH et BE | en % de la population



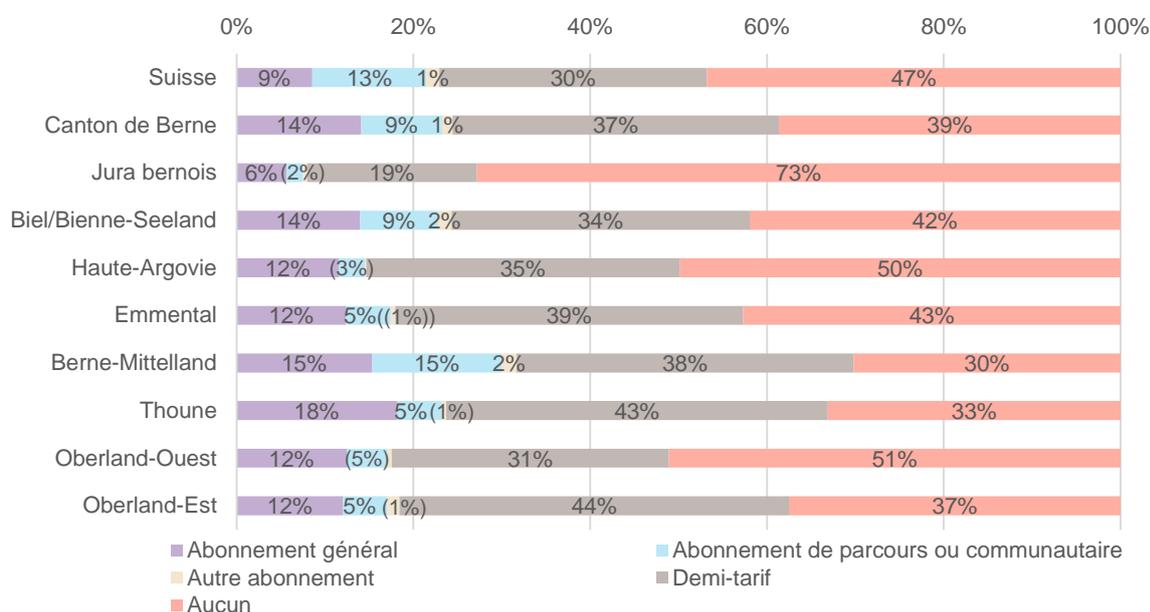
Plus de 60 % de la population bernoise possède un abonnement de transports publics, ce qui place le canton de Berne au-dessus de la moyenne suisse. Alors que la part de la population bénéficiant d'un abonnement général est restée plus ou moins stable ces dernières années (avec une légère baisse en 2021), la part des personnes possédant un abonnement de parcours ou communautaire a enregistré un net recul entre 2015 et 2021. On peut supposer qu'un grand nombre des personnes ayant abandonné leur abonnement de parcours ou communautaire entre 2015 et 2021 possédaient déjà un abonnement demi-tarif auparavant, comme la proportion plus élevée de personnes ayant un abonnement demi-tarif le laisse deviner²⁰.

¹⁹ Les abonnements Voie 7 et seven25 ont été remplacés par l'abonnement AG Night au 1^{er} juin 2023.

²⁰ Pour rappel : les personnes bénéficiant à la fois d'un abonnement de parcours ou communautaire et d'un abonnement demi-tarif sont uniquement comptabilisées dans la catégorie « Abonnement de parcours ou communautaire » pour obtenir un résultat de 100 %.

b) Possession d'abonnements de transports publics

Figure 2-23 : Possession d'abonnements de transports publics
CH, BE et régions | en % de la population



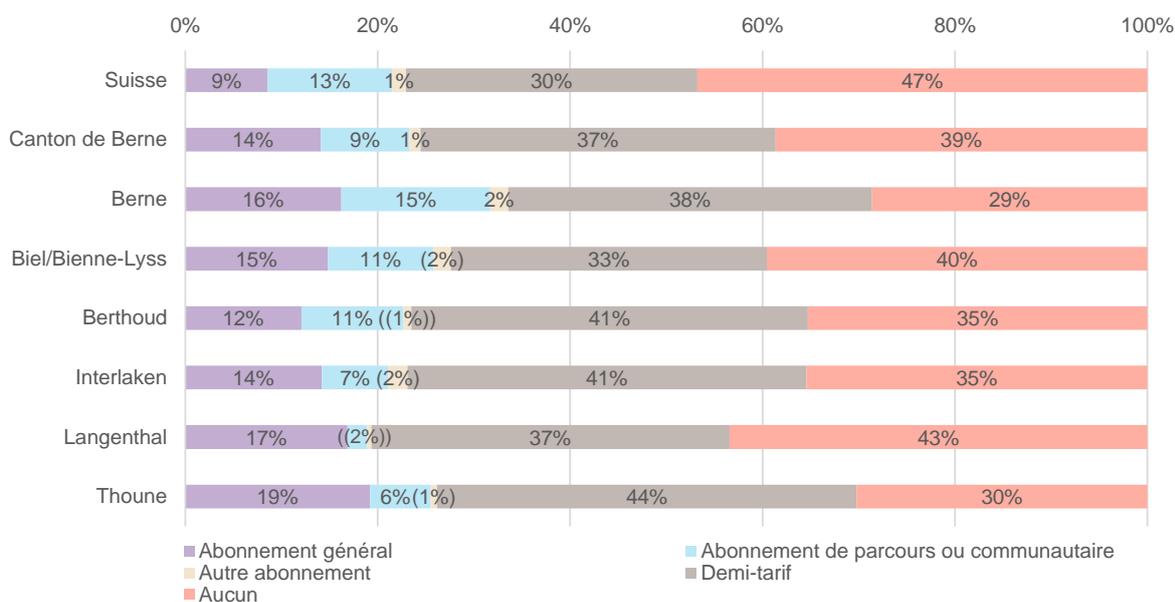
Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

Les valeurs entre doubles parenthèses ((...)) sont à interpréter avec prudence, le nombre d'observations étant inférieur à 5.

Exemple de lecture : dans la région de Biel/Bienne-Seeland, 14 % de la population possèdent un abonnement général, 9 % un abonnement de parcours ou communautaire, 2 % un autre type d'abonnement, 34 % un abonnement demi-tarif et 42 % ne bénéficient d'aucun abonnement.

Dans les régions de Berne-Mittelland, Thoune et Oberland-Est, le nombre de personnes possédant un abonnement de transports publics est particulièrement élevé. L'abonnement le plus répandu – dans toutes les régions du canton de Berne – est le demi-tarif. Les écarts entre les régions sont parfois très importants. Ainsi, tandis que dans la région de Berne-Mittelland, seul un tiers des personnes environ (30 %) ne possèdent pas d'abonnement de transports publics, cette proportion frôle les trois quarts dans le Jura bernois (73 %).

Figure 2-24 : Possession d'abonnements de transports publics
CH, BE et agglomérations | en % de la population



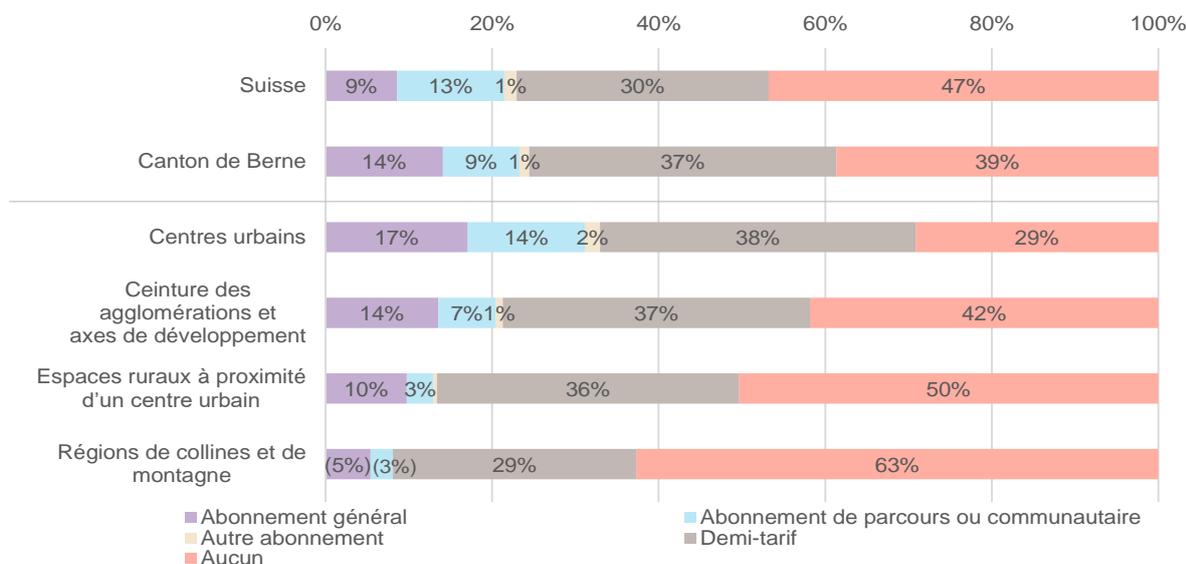
Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

Les valeurs entre doubles parenthèses ((...)) sont à interpréter avec prudence, le nombre d'observations étant inférieur à 5.

Exemple de lecture : dans l'agglomération de Langenthal, 17 % de la population possèdent un abonnement général, 2 % un abonnement de parcours ou communautaire, 0 % un autre type d'abonnement (voir remarque), 37 % un abonnement demi-tarif et 43 % ne bénéficient d'aucun abonnement.

Dans les agglomérations, le nombre de personnes détentrices d'un abonnement général tend à être plus élevé que la moyenne cantonale. L'agglomération de Berthoud, où la proportion est légèrement inférieure, représente la seule exception. Dans l'ensemble, les agglomérations de Berne et de Thoune comptent le plus grand nombre de personnes possédant un abonnement de transports publics. À Thoune, on constate en outre une proportion particulièrement importante de personnes possédant un abonnement général (19 %, soit une personne sur cinq).

Figure 2-25 : Possession d'abonnements de transports publics
CH, BE et types d'espace | en % de la population



Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

Les valeurs entre doubles parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, le nombre d'observations étant inférieur à 5.

Exemple de lecture : dans les ceintures d'agglomération et les axes de développement, 14 % de la population possèdent un abonnement général, 7 % un abonnement de parcours ou communautaire, 1 % un autre type d'abonnement, 37 % un abonnement demi-tarif et 42 % ne bénéficient d'aucun abonnement.

Plus le degré d'urbanisation est élevé, plus le nombre d'abonnements de transports publics au sein de la population augmente, et ce pour toutes les catégories d'abonnements. Il s'agit là du schéma inverse à celui observé pour la disponibilité de voitures selon le type d'espace (voir Figure 2-13).

2.5 Disponibilité de places de stationnement pour voitures et vélos

a) Disponibilité de places de stationnement pour voitures et vélos au domicile

Figure 2-26 : Série chronologique de la disponibilité de places de stationnement pour voitures et vélos au domicile
CH et BE

Places de stationnement pour voitures et vélos disponibles au domicile		2010		2015		2021	
		CH	BE	CH	BE	CH	BE
Places de stationnement ou de garage pour voitures au domicile	Nombre par ménage	1.74	1.66	1.77	1.71	1.82	1.72
Place de stationnement pour vélo au domicile	Oui	80%	81%	80%	82%	79%	83%
	Non	20%	19%	20%	18%	21%	17%

Ces dernières années, la disponibilité de places de stationnement pour voitures et vélos au domicile a augmenté dans le canton de Berne. Toutefois, cette augmentation se situant dans la fourchette de l'intervalle de confiance, elle n'est pas significative. Le canton de Berne dispose d'un nombre de places de stationnement ou de garage pour voitures moins élevé que la moyenne suisse, mais compte en revanche davantage de personnes ayant accès à une place de stationnement pour vélos au domicile.

Figure 2-27 : Disponibilité de places de stationnement pour voitures et vélos au domicile

CH, BE, régions, agglomérations et types d'espace

Disponibilité de places de stationnement pour les voitures [nombre par ménage] et les vélos [oui/non] au domicile	Nombre de places de stationnement ou de garage au domicile	Place de stationnement pour vélo au domicile	
		Oui	Non
Suisse	1.82	79%	21%
Canton de Berne	1.72	83%	17%
Jura bernois	1.91	76%	24%
Biel/Bienne-Seeland	1.81	83%	17%
Haute-Argovie	2.09	82%	18%
Emmental	1.80	81%	19%
Berne-Mittelland	1.46	84%	16%
Thoune	1.79	89%	11%
Oberland-Ouest	2.00	91%	((9%))
Oberland-Est	1.88	78%	22%
Agglomérations			
Berne	1.40	85%	15%
Biel/Bienne-Lyss	1.53	87%	13%
Berthoud	1.73	86%	(14%)
Interlaken	1.67	92%	(8%)
Langenthal	1.82	91%	((9%))
Thoune	1.72	89%	11%
Types d'espace			
Centres urbains	1.32	88%	12%
Ceinture des agglomérations et axes de développement	1.85	83%	17%
Espaces ruraux à proximité d'un centre urbain	2.12	74%	26%
Régions de collines et de montagne	2.11	77%	(23%)

Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

Les valeurs entre doubles parenthèses ((...)) sont à interpréter avec prudence, le nombre d'observations étant inférieur à 5.

La disponibilité de places de stationnement et de garage pour les voitures au domicile est particulièrement élevée dans les zones rurales situées à proximité d'un centre urbain et dans les régions de collines et de montagne. Cette disponibilité diminue sensiblement à mesure que le degré d'urbanisation augmente. Les places de stationnement pour vélos suivent le schéma inverse.

b) Disponibilité de places de stationnement pour voitures et vélos sur le lieu de travail/de formation

Figure 2-28 : Série chronologique de la disponibilité de places de stationnement pour voitures et vélos sur le lieu de travail/de formation

CH et BE

Places de stationnement pour voitures et vélos disponibles sur le lieu de travail/de formation		2010		2015		2021	
		CH	BE	CH	BE	CH	BE
Places de stationnement ou de garage pour voitures sur le lieu de travail/de formation	Oui, gratuites	59%	57%	52%	49%	48%	49%
	Oui, payantes	16%	18%	22%	24%	23%	22%
	Non	25%	24%	26%	27%	29%	28%
Place de stationnement pour vélo sur le lieu de travail/de formation	Oui	74%	81%	77%	83%	76%	82%
	Non	26%	19%	23%	17%	24%	18%

La disponibilité de places de stationnement pour voitures et vélos sur le lieu de travail ou de formation n'a guère évolué par rapport à 2015. Dans le canton de Berne, près de la moitié des personnes ont la possibilité d'utiliser gratuitement une place de stationnement pour voiture sur leur lieu de travail ou de formation, et un peu plus d'une personne sur cinq (22 %) d'une place payante. Par ailleurs, 82 % des personnes résidant dans le canton de Berne disposent d'une place de stationnement pour vélos sur leur lieu de travail ou de formation.

Figure 2-29 : Disponibilité de places de stationnement pour voitures et vélos sur le lieu de travail/de formation

CH, BE, régions, agglomérations et types d'espace

Disponibilité de places de stationnement pour voitures et vélos sur le lieu de travail/de formation	Place de stationnement pour voitures sur le lieu de travail/de formation			Place de stationnement pour vélo sur le lieu de travail/de formation	
	Oui, gratuites	Oui, payantes	Non	Oui	Non
Suisse	48%	23%	29%	76%	24%
Canton de Berne	49%	22%	28%	82%	18%
Jura bernois	74%	(16%)	(10%)	66%	34%
Biel/Bienne-Seeland	56%	23%	21%	83%	17%
Haute-Argovie	75%	(7%)	18%	87%	(13%)
Emmental	47%	27%	26%	85%	15%
Berne-Mittelland	37%	26%	37%	81%	19%
Thoune	49%	22%	28%	86%	14%
Oberland-Ouest	53%	((32%))	((15%))	91%	((9%))
Oberland-Est	64%	(8%)	28%	87%	(13%)
Agglomérations					
Berne	34%	26%	40%	81%	19%
Biel/Bienne-Lyss	49%	22%	29%	83%	17%
Berthoud	45%	(20%)	35%	84.1%	(16%)
Interlaken	55%	((6%))	40%	87%	(13%)
Langenthal	64%	((5%))	(32%)	92%	((8%))
Thoune	51%	20%	29%	88%	12%
Types d'espace					
Centres urbains	37%	24%	40%	84%	16%
Ceinture des agglomérations et axes de développement	57%	21%	22%	82%	18%
Espaces ruraux à proximité d'un centre urbain	59%	23%	18%	78%	22%
Régions de collines et de montagne	73%	(18%)	((10%))	80%	(20%)

Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

Les valeurs entre doubles parenthèses ((...)) sont à interpréter avec prudence, le nombre d'observations étant inférieur à 5.

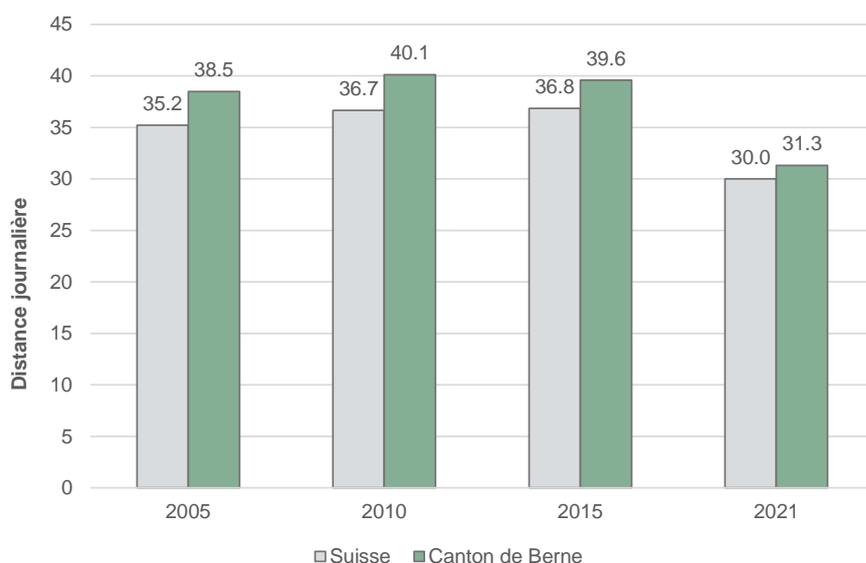
La disponibilité de places de stationnement pour voitures sur le lieu de travail/de formation suit le même schéma que la disponibilité au domicile : plus la zone où se trouve le lieu de travail ou de formation est rurale, plus la disponibilité augmente. Concernant les places de stationnement pour vélos sur le lieu de travail ou de formation, les écarts observés ne sont en revanche pas aussi importants que pour la disponibilité au domicile. Dans tous les types d'espace considérés, près de quatre personnes sur cinq peuvent utiliser une place de stationnement pour vélos sur leur lieu de travail ou de formation.

3 Volume de trafic

3.1 Indicateurs du volume de trafic

a) Évolution dans le canton de Berne et en Suisse

Figure 3-1 : Série chronologique de la distance journalière
CH et BE | kilomètres par personne

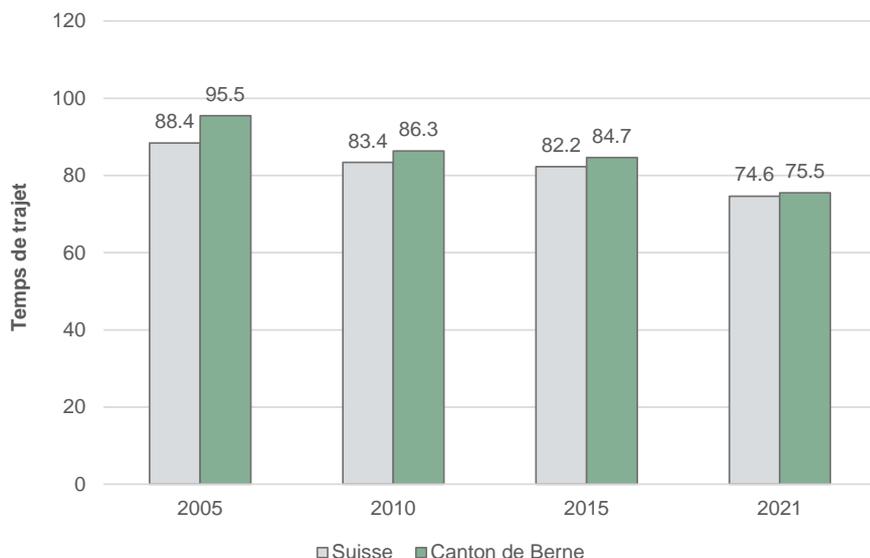


Exemple de lecture :
en 2021, une personne domiciliée dans le canton de Berne parcourt en moyenne 31,3 km par jour, contre 30,0 km pour une personne domiciliée en Suisse.

Entre 2015 et 2021, les distances journalières parcourues en Suisse par les personnes de 6 ans ou plus domiciliées dans le canton de Berne ont reculé de 8,3 km, soit un bon cinquième (21 %). La population du canton continue cependant dans l'ensemble à couvrir une distance légèrement supérieure à la moyenne nationale : la différence s'élève à 1,3 km en 2021, soit plus de moitié moins qu'en 2015 (2,8 km).

Au niveau cantonal, la distance journalière moyenne a enregistré une première baisse entre 2010 et 2015. Mais le recul constaté en 2021, plus marqué encore, est indéniablement dû à la pandémie de COVID-19 et non à une tendance générale au raccourcissement des distances journalières. Cette interprétation vaut également pour les figures ci-après, qui analysent les temps de trajet quotidiens (voir Figure 3-2) et le nombre de déplacements par jour (voir Figure 3-3).

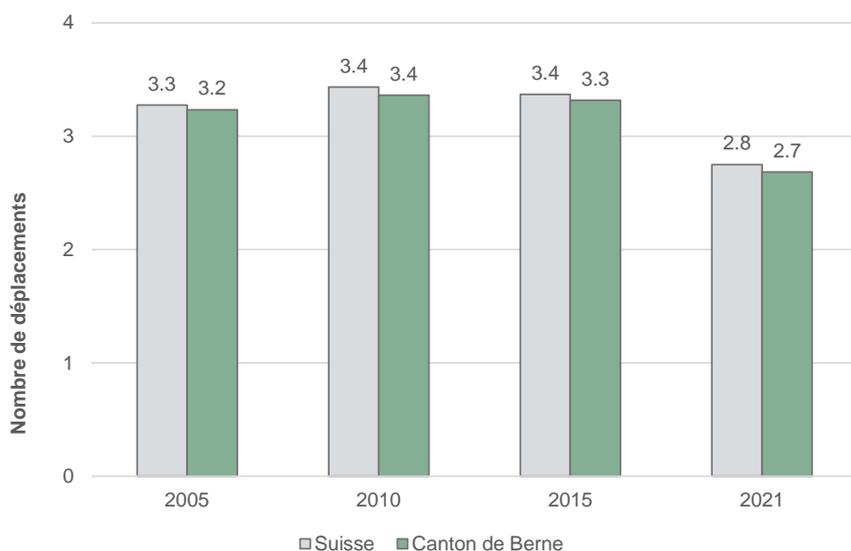
Figure 3-2 : Série chronologique du temps de trajet
CH et BE | minutes par personne et par jour



Exemple de lecture :
en 2021, une personne domiciliée dans le canton de Berne se déplace en moyenne 75,5 minutes par jour, contre 74,6 minutes pour une personne domiciliée en Suisse.

En 2021, les personnes domiciliées dans le canton de Berne se déplacent en moyenne pendant un peu plus de 75 minutes par jour, soit environ 9 minutes ou 11 % de moins qu'en 2015 et près d'une minute de plus que la moyenne nationale.

Figure 3-3 : Série chronologique des déplacements
CH et BE | nombre de déplacements par personne et par jour

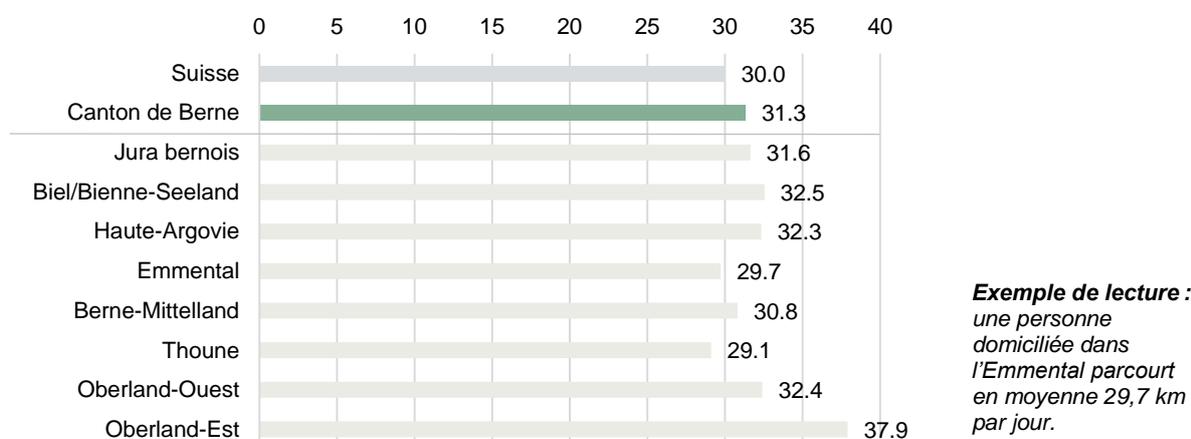


Exemple de lecture :
en 2021, une personne domiciliée dans le canton de Berne effectue environ 2,7 déplacements par jour, contre 2,8 pour une personne domiciliée en Suisse.

Les personnes résidant dans le canton de Berne effectuent en moyenne 2,7 déplacements par jour, un chiffre en recul de 19 % par rapport à 2015. Un déplacement sert par exemple à rejoindre le lieu de travail, à aller pratiquer une activité de loisir ou à rentrer chez soi.

b) Indicateurs des régions

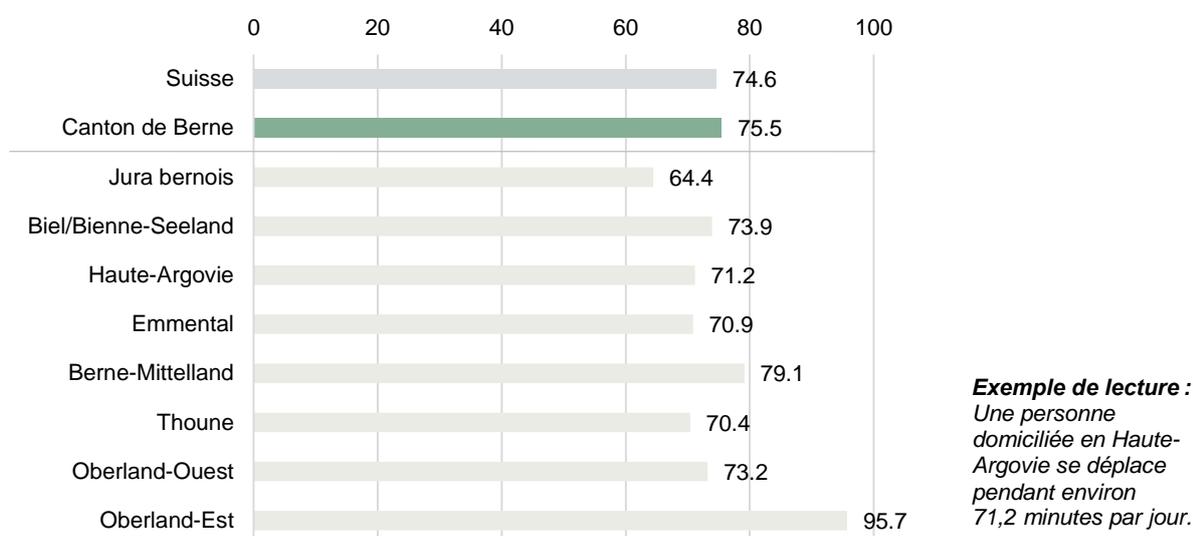
Figure 3-4 : Distance journalière
CH, BE et Régions | kilomètres par personne



Les distances journalières moyennes les plus longues ont été parcourues dans la région Oberland-Est et font environ 38 km. C'est près de 9 km de plus par personne et par jour qu'à Thoune.

Les distances journalières ont évolué de manière intéressante depuis 2015 : dans l'Emmental, la distance journalière moyenne a perdu près de 14 km, soit une baisse d'environ un tiers par rapport à 2015. Même constat à Thoune, où la distance journalière s'est là aussi réduite d'environ 13 km. Les distances journalières ont en revanche beaucoup moins diminué en Haute-Argovie (-2,3 km) et en particulier dans l'Oberland-Est (-0,4 km). Les régions de l'Emmental et de Thoune enregistrent par conséquent les distances journalières moyennes les plus courtes. Ainsi, la pandémie de COVID-19 a manifestement eu des répercussions différentes sur le comportement en matière de mobilité en fonction des régions.

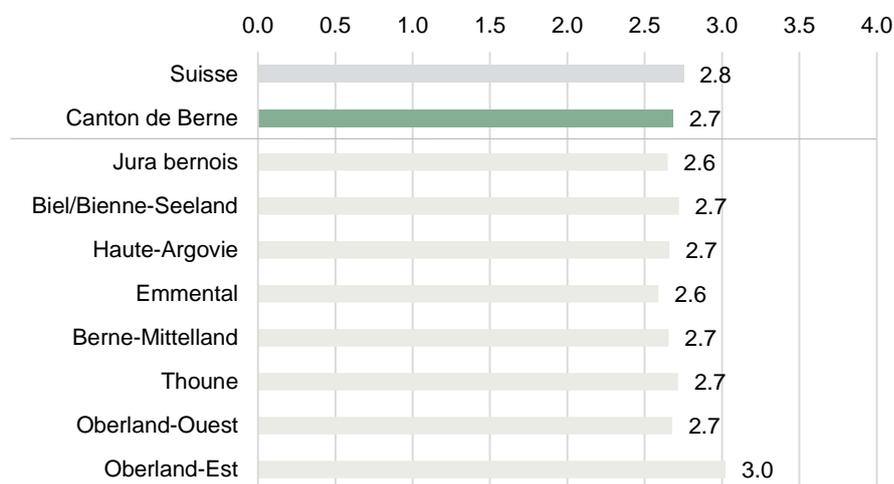
Figure 3-5 : Temps de trajet
CH, BE et régions | minutes par personne et par jour



La population de l'Oberland-Est est aussi celle qui passe le plus de temps à se déplacer (près de 96 minutes). Celle du Jura bernois, à l'autre bout du spectre, y consacre plus d'une demi-heure de moins (un peu plus de 64 minutes).

Figure 3-6 : Déplacements

CH, BE et régions | nombre de déplacements par personne et par jour



Exemple de lecture :
une personne domiciliée dans la région de Berne-Mittelland effectue en moyenne 2,7 déplacements par jour.

Dans la plupart des régions, le nombre moyen de déplacements par personne et par jour se situe entre 2,6 et 2,7. La région Oberland-Est est la seule à enregistrer un chiffre nettement plus élevé, avec en moyenne 3 déplacements par personne et par jour.

c) Indicateurs des agglomérations

Figure 3-7 : Distance journalière, temps de trajet et déplacements

CH, BE et agglomérations | par personne

Volume de trafic quotidien	Distance journalière [en km]	Temps de trajet [en min par jour]	Nombre de déplacements [par jour]
Suisse	30.0	74.6	2.8
Canton de Berne	31.3	75.5	2.7
Berne	30.7	79.0	2.7
Biel/Bienne-Lyss	31.4	74.8	2.7
Berthoud	27.5	73.5	2.7
Interlaken	33.2	81.8	3.1
Langenthal	29.0	64.8	2.7
Thoune	29.5	71.3	2.8

Parmi les agglomérations, Interlaken est celle qui enregistre le nombre de déplacements le plus élevé, la distance journalière la plus longue et le temps de trajet le plus important. Les distances journalières les plus courtes sont relevées dans les agglomérations de Berthoud, de Langenthal et de Thoune, où elles sont à chaque fois inférieures à 30 km.

d) Indicateurs des types d'espace

Figure 3-8 : Distance journalière, temps de trajet et déplacements
CH, BE et types d'espace | par personne

Volume de trafic quotidien	Distance journalière [en km]	Temps de trajet [en min par jour]	Nombre de déplacements [par jour]
Suisse	30.0	74.6	2.8
Canton de Berne	31.3	75.5	2.7
Centres urbains	27.8	73.6	2.7
Ceinture des agglomérations et axes de développement	34.4	78.3	2.7
Espaces ruraux à proximité d'un centre urbain	32.5	73.3	2.6
Régions de collines et de montagne	36.8	80.5	2.4

Les personnes habitant des régions de collines et de montagne affichent en moyenne la distance journalière la plus longue, le temps de trajet le plus important, mais aussi le nombre de loin le plus bas de déplacements par jour. Les populations des centres urbains parcourent des distances en moyenne plus courtes. En revanche, elles passent plus de temps dans les trajets que les populations des zones rurales situées à proximité d'un centre urbain, qui parcourent pourtant près de 5 km de plus par jour. Ces chiffres peuvent notamment s'expliquer par le choix des moyens de transport d'une part (la part modale de TIM étant plus importante dans les zones rurales et celle de la mobilité douce plus élevée dans les centres urbains), et par le volume de trafic variable et la structure des voies de circulation d'autre part (les espaces moins densément peuplés étant par exemple mieux dotés en routes cantonales et voies express).

3.2 Taux de mobilité

Figure 3-9 : Personnes non mobiles le jour de référence
CH et BE | en % de la population

Part des personnes ne s'étant pas déplacées le jour de l'enquête	Suisse	Canton de Berne
Genre		
Homme	15.2%	16.1%
Femme	17.9%	18.8%
Age		
6-17 ans	14.5%	14.6%
18-24 ans	14.1%	14.8%
25-44 ans	13.7%	15.9%
45-64 ans	14.4%	13.8%
65-79 ans	21.4%	21.0%
80 ans et plus	36.9%	39.8%
Activité professionnelle		
À temps plein	12.6%	13.4%
À temps partiel	12.8%	12.2%
En formation	14.7%	16.0%
Sans activité professionnelle	25.4%	27.0%
Autre (pas de réponse/ne sait pas/taux d'occupation inconnu)	22.6%	(38.6%)
Revenu mensuel du ménage		
jusqu'à CHF 4 000.– inclus	23.9%	25.8%
de CHF 4 001.– à CHF 8 000.– inclus	16.1%	17.6%
de CHF 8 001.– à CHF 12 000.– inclus	13.1%	12.6%
plus de CHF 12 000. –	12.8%	11.8%
Pas de réponse/ne sait pas	18.3%	19.6%
Total des personnes ne s'étant pas déplacées	16.6%	17.5%

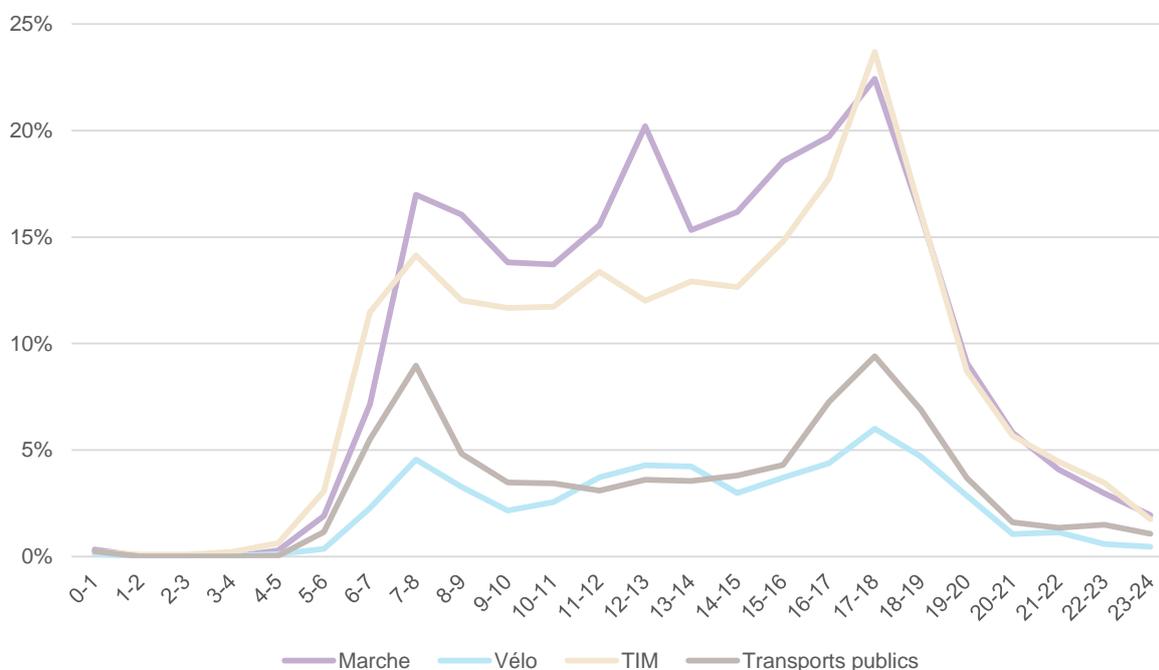
Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

Une personne « non mobile » est une personne n'ayant effectué aucun déplacement le jour de référence. Cette définition s'applique à 17,5 % des individus (contre 10,9 % seulement en 2015), qui peuvent cependant tout à fait se déplacer un autre jour. Les femmes sont moins mobiles que les hommes. L'écart entre les genres s'est accentué par rapport à 2015, passant 2,3 à 2,7 %. De même, les personnes sans emploi sont moins mobiles que celles en formation ou que les personnes actives occupées. Par ailleurs, la part des personnes non mobiles décroît à mesure que les revenus augmentent.

3.3 Volume de trafic au cours de la journée

a) Volume de trafic

Figure 3-10 : Volume de trafic au cours de la journée (jour ouvré) selon le moyen de transport
BE | pourcentage de l'ensemble de la population mobile



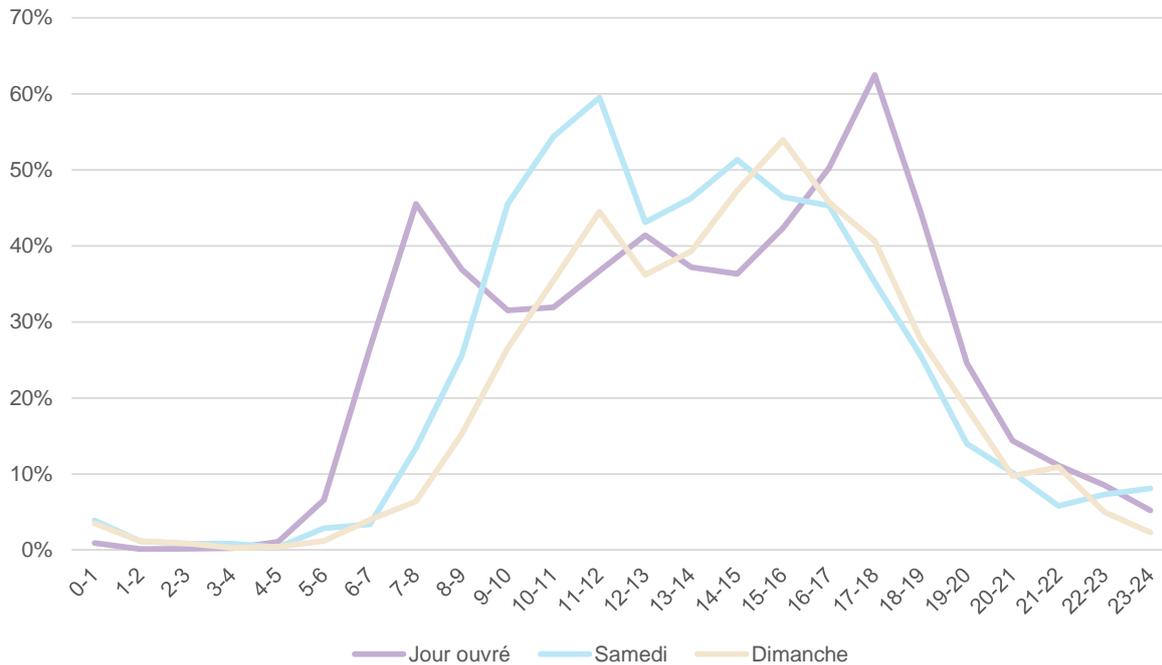
Exemple de lecture : entre 12 h et 13 h, près de 20 % des personnes mobiles dans le canton de Berne se déplacent à pied.

La Figure 3-10 présente les variations du volume de trafic au cours de la journée les jours ouvrés sous forme de courbes de variation journalière et reflète notamment les heures de pointe. Les courbes matérialisent la proportion de la population bernoise mobile en déplacement selon l'heure de la journée²¹.

L'utilisation des différents moyens de transport enregistre des variations plus ou moins fortes au cours de la journée. Globalement, le moyen de transport utilisé par la plus forte proportion de la population tout au long de la journée est la marche, suivie par le transport individuel motorisé (TIM). Le nombre de personnes se déplaçant en transports publics ou à vélo est nettement moins élevé. Le TIM enregistre un pic très marqué le soir. Les transports publics connaissent des pics d'égale importance le matin et le soir, mais celui du soir est nettement plus étendu. Les personnes résidant dans le canton de Berne sont particulièrement mobiles entre 17 h 00 et 18 h 00 : plus de 60 % de la population mobile effectuent un déplacement dans cette tranche horaire (voir Figure 3-10).

²¹ Est prise en compte toute personne effectuant un déplacement dans un intervalle d'une heure, indépendamment de la durée du déplacement ou des distances parcourues. Ainsi, une personne qui quitte son domicile à vélo à 6 h 55, prend le train 10 minutes plus tard, arrive en gare 20 minutes après et poursuit à pied pendant 10 minutes pour gagner son lieu de travail est comptabilisée quatre fois (une fois dans la tranche horaire 6 h-7 h avec son vélo, puis trois fois entre 7 et 8 h une fois à vélo, une à pied et une en transports publics). L'addition simple des courbes de variation journalière selon le moyen de transport ne donne donc pas le volume de trafic total, puisqu'une même personne peut employer plusieurs moyens de transport au cours d'une même heure.

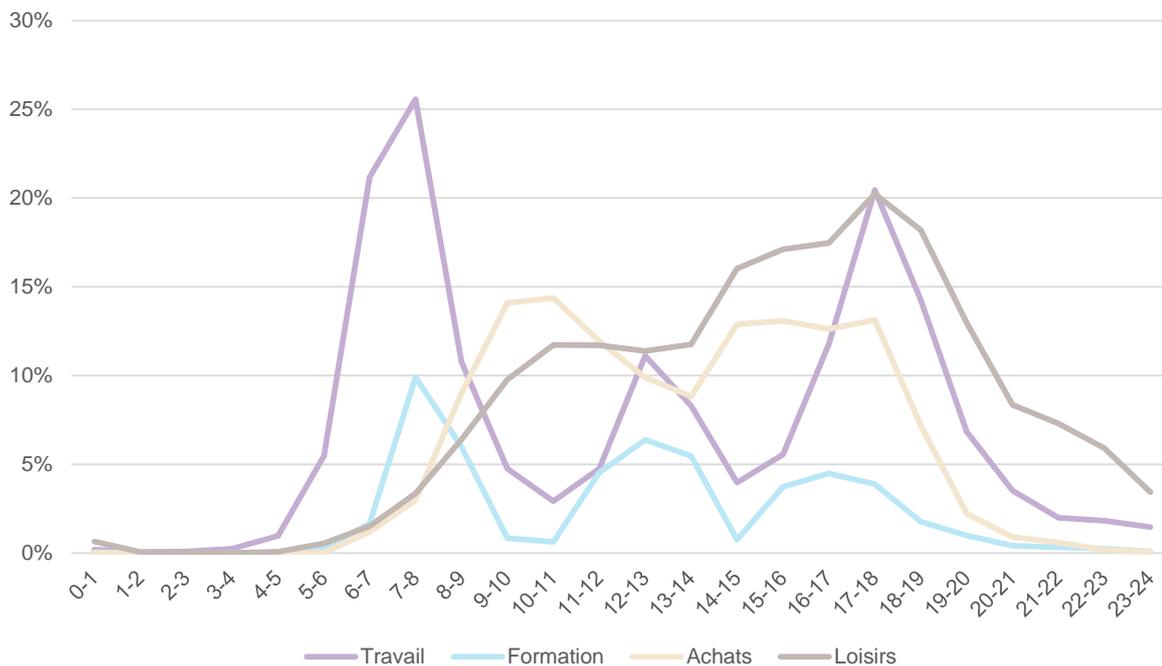
Figure 3-11 : Volume de trafic au cours de la journée selon le jour de la semaine
BE | pourcentage de l'ensemble de la population mobile



Exemple de lecture : le samedi, 60 % de la population mobile du canton de Berne effectuent un trajet entre 11 h et 12 h.

Les courbes de variation journalière selon les jours de la semaine mettent en lumière une caractéristique du week-end par rapport aux jours ouvrés : le samedi et le dimanche, le premier pic de trafic intervient plus tard, et d'une manière générale, la répartition du volume de trafic sur la journée est plus homogène que les jours ouvrés, qui enregistrent des pics particulièrement marqués le matin et le soir.

Figure 3-12 : Volume de trafic au cours de la journée (jour ouvré) selon le motif
BE | pourcentage de l'ensemble de la population mobile

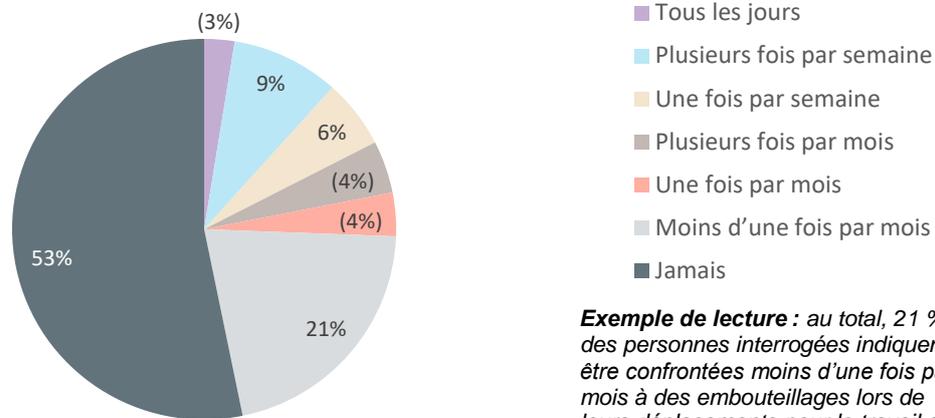


Exemple de lecture : entre 7 h et 8 h, près d'un quart de la population mobile du canton de Berne effectue un trajet pour se rendre au travail.

Le pic du matin est presque exclusivement dû à des déplacements pour le travail et la formation. En revanche, plusieurs motifs de déplacement se superposent lors du pic du soir (notamment le travail, les loisirs et les achats), ce qui explique que celui-ci soit au bout du compte plus élevé et plus long. À partir du début d'après-midi, les loisirs constituent le motif engendrant le plus de trafic : plus de 15 % de la population mobile du canton de Berne circulent pour les loisirs à partir de 14 h. Ce chiffre augmente jusqu'à 18 h avant d'amorcer une baisse continue.

b) Embouteillages lors des déplacements pour le travail et la formation

Figure 3-13 : Embouteillages lors des déplacements pour le travail/la formation
BE | en % des personnes disposant d'une voiture



Exemple de lecture : au total, 21 % des personnes interrogées indiquent être confrontées moins d'une fois par mois à des embouteillages lors de leurs déplacements pour le travail ou la formation.

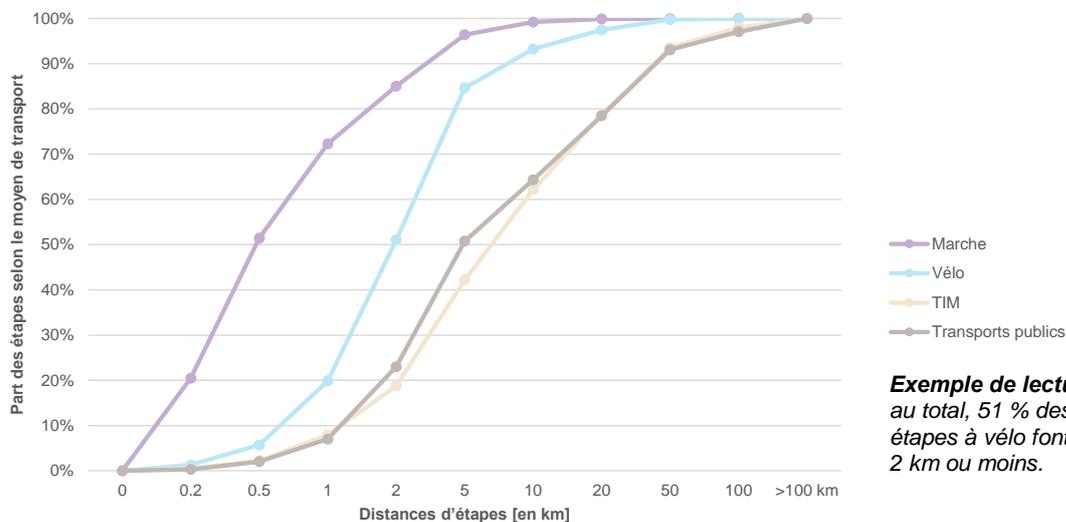
Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

Parmi les personnes interrogées disposant d'une voiture, 17 % ont déclaré avoir rencontré des embouteillages lors de leurs déplacements pour le travail ou la formation au moins une fois par semaine en 2021. À noter que 3 % y ont même été confrontés quotidiennement. À l'inverse, près de 75 % des personnes interrogées n'ont jamais, ou rarement, rencontré d'embouteillages lors de leurs déplacements pour le travail ou la formation.

3.4 Longueur des étapes et des déplacements dans le canton de Berne

a) Longueur des étapes

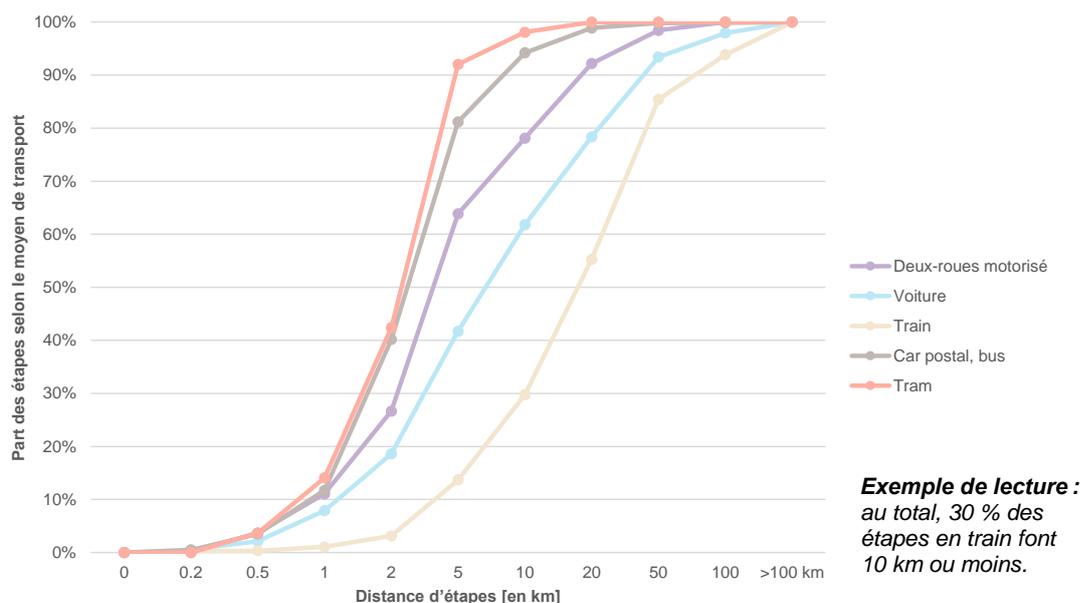
Figure 3-14 : Fréquence cumulée des longueurs d'étapes selon le moyen de transport
BE | en %, cumulé



Exemple de lecture : au total, 51 % des étapes à vélo font 2 km ou moins.

La fréquence cumulée permet une comparaison fine de la longueur des étapes selon les différents moyens de transport. La Figure 3-14 montre ainsi, entre autres, que la grande majorité des étapes parcourues à pied (85 %) font moins de 2 km. En TIM, 60 % des étapes font 10 km ou moins, et près de 20 % 2 km ou moins. Même constat pour les transports publics : près des deux tiers des étapes font moins de 10 kilomètres, et près d'un quart moins de 2 kilomètres.

Figure 3-15 : Fréquence cumulée des longueurs d'étapes selon le moyen de transport, transport motorisé uniquement
BE | en %, cumulé



La Figure 3-15 montre en outre que les étapes effectuées en train sont plus longues que la moyenne : au total, 70 % dépassent 10 km, alors que ce n'est le cas que de 38 % des étapes en voiture.

Figure 3-16 : Distance moyenne des étapes en fonction du moyen de transport
CH, BE et régions | en kilomètres

Distance moyenne des étapes [en km] en fonction du moyen de transport	Marche	Vélo		Cyclomoteur	Motocycle léger	Motocycle	Voiture	Train	Bus	Tram
		(hors vélo électrique)	Vélo électrique							
Suisse	1.03	3.60	5.18	4.29	6.16	10.91	14.79	26.82	4.00	2.77
Canton de Berne	1.06	3.37	5.39	3.74	8.87	9.29	15.72	28.26	3.95	2.82
Jura bernois	1.05	(2.57)	8.52	4.06	((0.00))	((12.58))	15.58	34.63	(7.80)	(1.65)
Biel/Bienne-Seeland	1.04	3.77	5.09	2.56	10.91	(8.35)	16.67	36.60	3.69	(3.70)
Haute-Argovie	1.20	2.77	(7.59)	1.36	((0.00))	5.08	14.03	26.96	4.62	((2.75))
Emmental	1.16	3.64	3.41	(4.67)	((0.00))	(28.28)	14.69	21.25	4.61	(4.59)
Berne-Mittelland	1.02	3.69	(5.38)	(5.60)	8.99	(11.18)	17.14	26.67	3.46	2.81
Thoune	1.11	2.13	4.72	3.08	2.83	3.35	14.30	29.03	3.14	2.15
Oberland-Ouest	1.28	4.95	((2.95))	1.39	((0.00))	((6.05))	13.81	27.89	7.18	((0))
Oberland-Est	1.09	2.44	((3.94))	0.00	20.43	(2.73)	13.93	30.78	10.42	((3.52))

Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

Les valeurs entre doubles parenthèses ((...)) sont à interpréter avec prudence, le nombre d'observations étant inférieur à 5.

Les indications relatives aux distances moyennes d'étapes se fondent sur les étapes des personnes ayant effectivement employé le moyen de transport concerné le jour de référence. Sans

surprise, la distance moyenne des étapes à pied, d'un peu plus de 1 km, est la plus courte, suivie par celle des étapes à vélo, d'un peu plus de 3 km. La distance des étapes effectuées à vélos électriques, de plus de 5 km, est déjà nettement plus élevée. Mais ce sont de loin les étapes en train qui enregistrent la distance moyenne la plus importante (28 km), suivies par les étapes en voiture (16 km en moyenne).

Figure 3-17 : Répartition des distances d'étapes selon le motif de déplacement

BE | en %, cumulé

Distances d'étapes agrégées selon le motif de déplacement	Déplacements pour le travail	Déplacements motivés par la formation	Déplacements motivés par des achats	Déplacements motivés par des loisirs
0 - 0,3 km	14%	14%	18%	12%
0 - 0,5 km	22%	27%	30%	18%
0 - 1 km	33%	50%	45%	29%
0 - 2 km	45%	72%	60%	43%
0 - 3 km	52%	78%	69%	56%
0 - 4 km	58%	82%	75%	62%
0 - 5 km	62%	84%	79%	67%
0 - 10 km	75%	89%	88%	79%
0 - 20 km	86%	94%	95%	87%
0 - 30 km	92%	96%	97%	91%
0 - 100 km	99%	99%	100%	98%
> 100 km	100%	100%	100%	100%

Exemple de lecture : au total, 45 % des étapes composant les déplacements pour le travail font 2 km ou moins.

Globalement, les déplacements pour la formation présentent les distances d'étapes les plus courtes. Près de 80 % des déplacements pour la formation font moins de 3 km, et 50 % moins de 1 km. Une grande part de la population concernée fréquente donc un institut de formation proche du domicile. Même constat pour les déplacements motivés par les achats, dont près de 70 % font moins de 3 km : lorsqu'il s'agit de faire des courses, 3 étapes sur 10 font moins de 500 mètres et seules 20 % des étapes environ dépassent les 5 km. Dans le cas des déplacements pour le travail, 25 % des étapes font plus de 10 km, un chiffre qui passe à 20 % pour les déplacements motivés par les loisirs.

b) Longueur des déplacements

Figure 3-18 : Distance moyenne des déplacements selon le motif

CH, BE et régions | en kilomètres

Distance moyenne des déplacements [en km] en fonction du motif	Déplacements pour le travail	Déplacements motivés par la formation	Déplacements motivés par des achats	Déplacements professionnels et de service	Déplacements motivés par des loisirs	Déplacements de services et d'accompagnement	Autres	Ensemble des motifs
Suisse	13.95	6.69	6.58	21.62	12.83	8.39	18.59	10.91
Canton de Berne	13.86	7.42	6.47	22.19	14.48	10.16	15.57	11.67
Jura bernois	11.78	9.92	9.01	((105.16))	14.56	(7.46)	((5.79))	11.94
Biel/Bienne-Seeland	12.82	7.19	7.60	27.23	14.44	11.51	(26.79)	11.96
Haute-Argovie	13.55	13.50	6.83	(12.26)	14.52	14.63	3.10	12.16
Emmental	14.58	10.53	6.62	19.31	12.41	8.35	((3.38))	11.48
Berne-Mittelland	14.30	6.05	5.72	22.85	15.28	8.55	12.39	11.61
Thoune	15.99	6.53	5.78	18.76	11.75	9.81	(23.29)	10.72
Oberland-Ouest	9.72	9.25	5.36	2.81	19.98	(18.05)	((0.00))	12.10
Oberland-Est	14.10	(4.53)	7.68	(28.92)	16.47	12.18	(14.00)	12.54

Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

Les valeurs entre doubles parenthèses ((...)) sont à interpréter avec prudence, le nombre d'observations étant inférieur à 5.

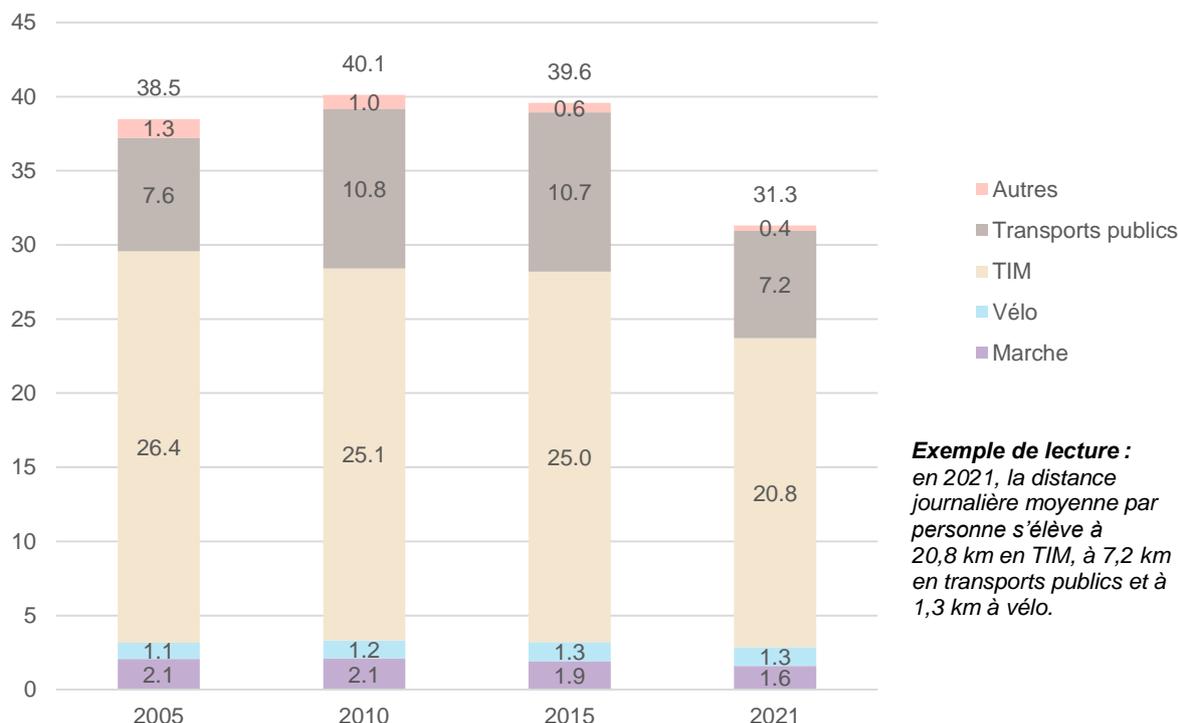
La distance moyenne des déplacements effectués par les personnes résidant dans le canton de Berne n'est que très légèrement supérieure à la moyenne nationale. Dans toutes les régions, les déplacements pour les achats et la formation sont plus courts que ceux motivés par les loisirs et le travail, tandis que les déplacements professionnels et les voyages de service sont en moyenne les plus longs.

4 Moyens de transport

4.1 Indicateurs du choix des moyens de transport

a) Évolution dans le canton de Berne

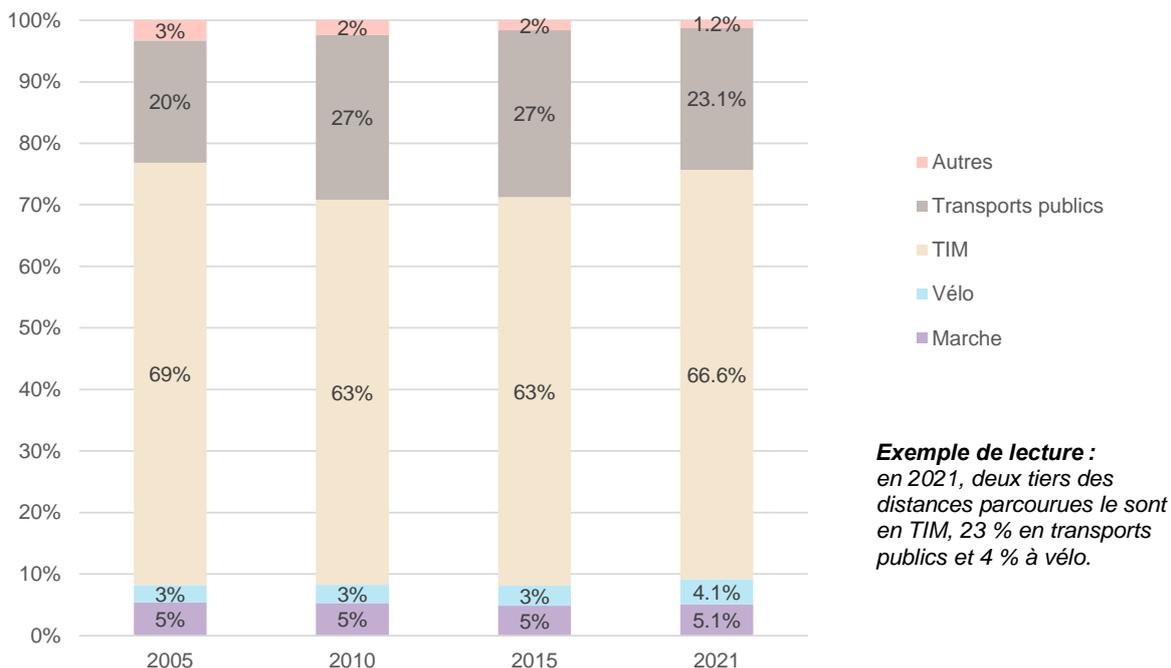
Figure 4-1 : Série chronologique de la distance journalière selon le moyen de transport
BE | kilomètres par personne



En 2021, les personnes de 6 ans ou plus domiciliées dans le canton de Berne parcourent en moyenne autour de 31 km par jour sur le territoire national. La distance journalière moyenne a ainsi baissé de plus de 8 km par rapport à 2015, soit une baisse de 21 %. Le recul est particulièrement net en ce qui concerne les transports publics (-33 %). Pour le TIM et la marche, tous deux en recul de 17 %, la baisse est également prononcée. La distance journalière moyenne à vélo reste en revanche quasi inchangée. Ces reculs s'expliquent principalement par la pandémie de COVID-19. Il convient cependant de souligner que les distances journalières moyennes en transports publics et en TIM ont globalement renoué avec la croissance au deuxième semestre 2021, suggérant que les effets de la pandémie de COVID-19 sur les distances journalières pourraient être limités dans le temps²².

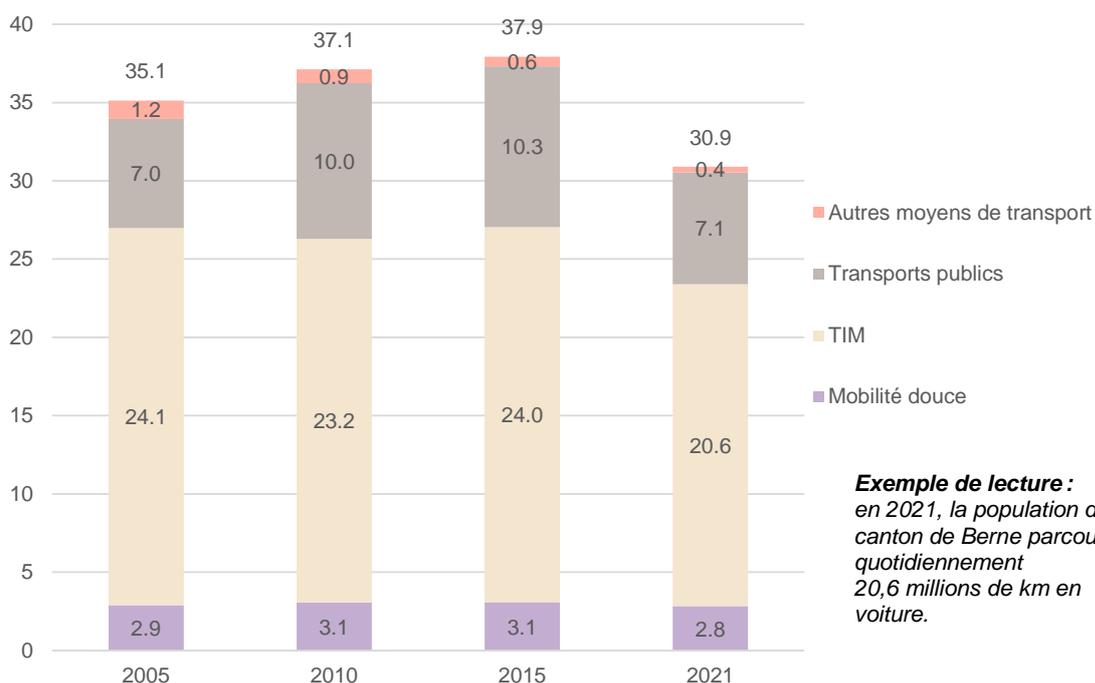
²² OFS/ARE (2023), Comportement de la population en matière de mobilité – Microrecensement mobilité et transports 2021, p. 20 (G3.2.1.3)

Figure 4-2 : Série chronologique de la répartition modale selon la distance journalière
BE | parts



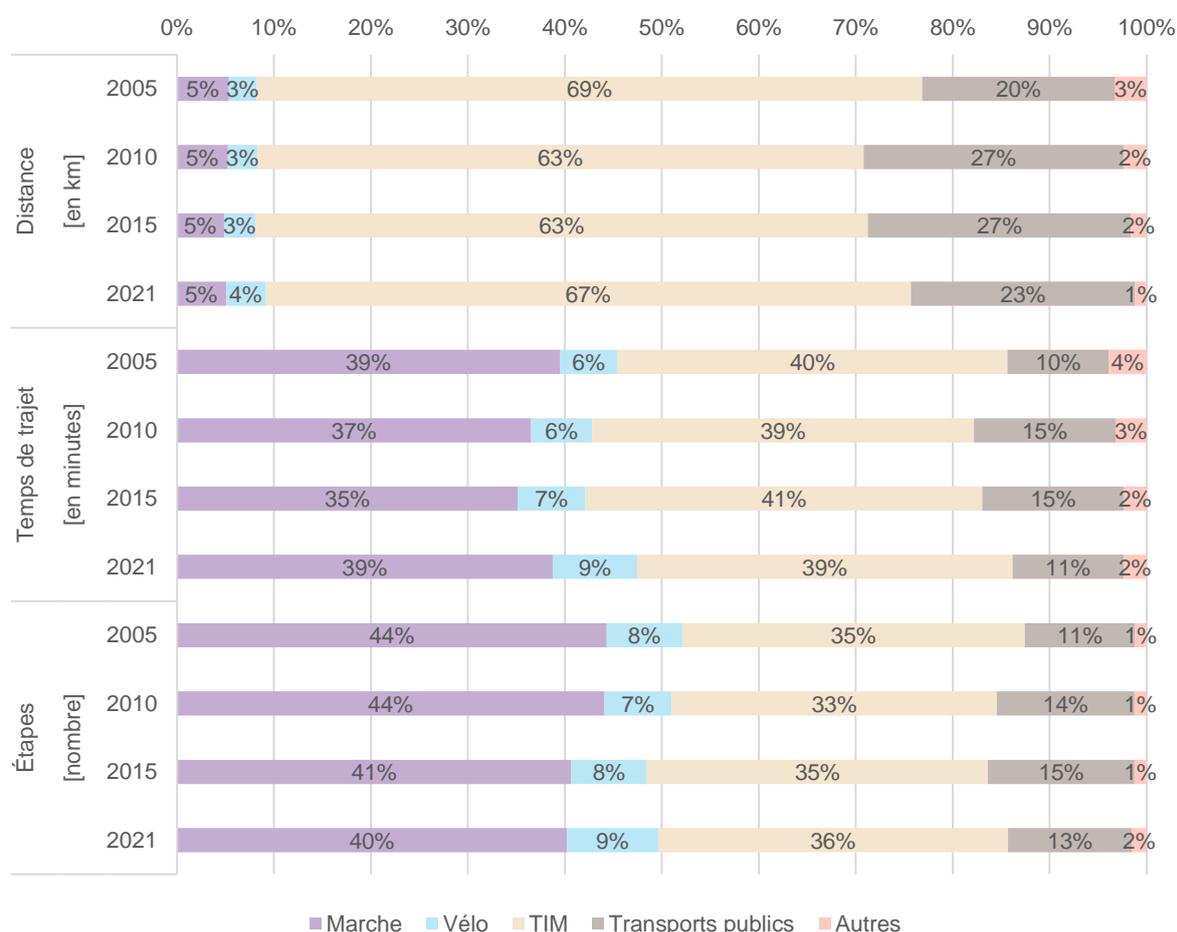
La répartition modale s’est sensiblement modifiée entre 2015 et 2021. La part des transports publics dans l’ensemble des kilomètres parcourus (23 %) a nettement baissé, mais reste cependant largement supérieure au niveau de 2005, et ce malgré la pandémie de COVID-19. En revanche, la part du TIM a de nouveau augmenté. Au total, plus des trois quarts des distances ont été parcourues en « transports individuels » (TIM, vélo ou marche).

Figure 4-3 : Distance journalière moyenne parcourue par l’ensemble de la population du canton de Berne de 6 ans et plus
BE | en millions de kilomètres



Avec 20,6 millions de km, le TIM concentre la part majoritaire de la distance totale parcourue chaque jour par la population bernoise. Les transports publics couvrent encore 7,1 millions de km. S'ils enregistraient une croissance supérieure à la moyenne au cours des périodes d'observation précédentes, ils connaissent aujourd'hui l'évolution inverse, le volume de trafic reculant plus fortement que la moyenne en raison de la pandémie de COVID-19. Par rapport à 2015, la distance parcourue chaque jour par l'ensemble de la population a reculé de 7 millions de km, ce qui équivaut à une baisse de 18,5 %. La baisse du volume de trafic global est un peu moins importante que celle de la distance journalière par personne (-21 %, voir Figure 4-1), ce qui s'explique par la croissance démographique.

Figure 4-4 : Séries chronologiques des indicateurs de la répartition modale : distance journalière, temps de trajet, étapes
BE | parts



Exemple de lecture : en 2021, 67 % de la distance journalière totale est parcourue en TIM.

La répartition modale peut être analysée au prisme de la distance, des temps de trajet et du nombre d'étapes. Au regard de ces deux dernières dimensions, les parts de la marche et du vélo se révèlent nettement plus importantes qu'avec une analyse en fonction des distances.

Quel que soit l'indicateur retenu, on ne peut que constater que les transports publics perdent du terrain par rapport à 2010 et 2015. Le vélo, en revanche, enregistre les plus fortes parts jamais

mesurées dans chacune de ces trois dimensions. Les parts du TIM ont légèrement augmenté, sauf dans le cas des temps de trajet : cette évolution pourrait suggérer une augmentation de la vitesse moyenne (due peut-être à un recul des embouteillages). Enfin, les parts de la marche restent globalement stables au fil du temps.

b) Indicateurs dans le canton de Berne et en Suisse

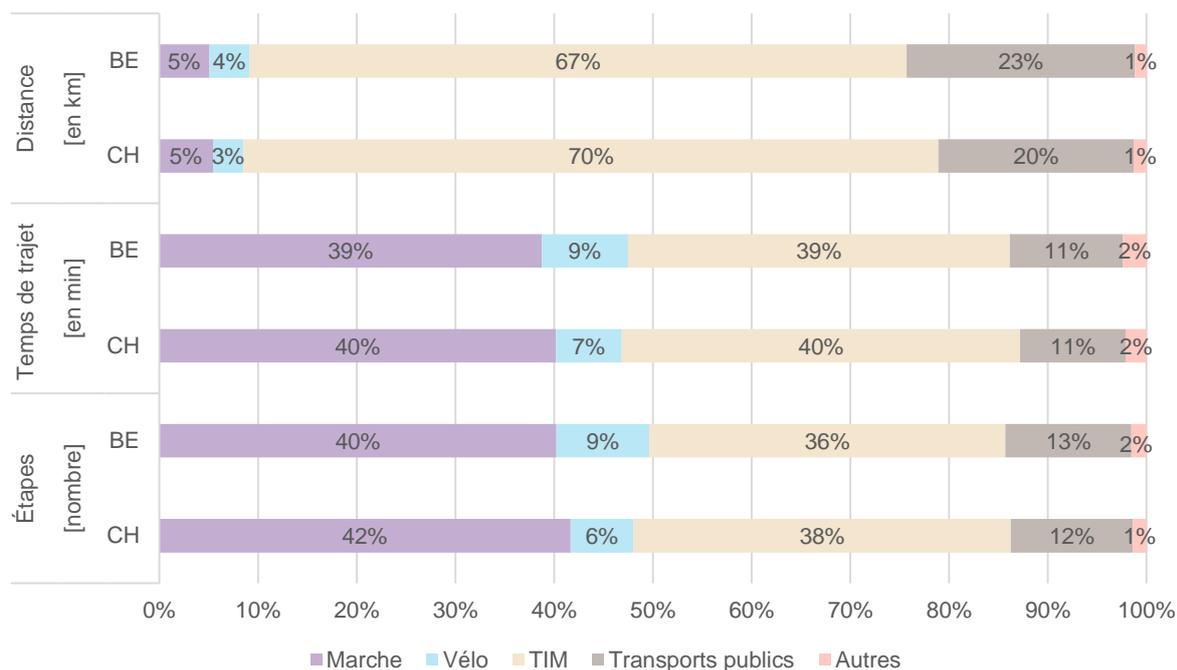
Figure 4-5 : Indicateurs de la répartition modale : distance journalière, temps de trajet et étapes
CH et BE | valeur moyenne par personne et par jour

Indicateurs de la répartition modale	Distance [en km]		Temps de trajet [en min]		Étapes [nombre]	
	CH	BE	CH	BE	CH	BE
Marche	1.63	1.59	29.99	29.24	1.57	1.50
Vélo	0.94	1.28	4.97	6.59	0.24	0.35
TIM	21.13	20.84	30.13	29.20	1.44	1.34
Transports publics	5.93	7.24	7.98	8.64	0.47	0.47
Autres	0.39	0.37	1.58	1.80	0.05	0.06
Total	30.01	31.32	74.64	75.48	3.78	3.72

La distance journalière moyenne par personne (voir aussi Figure 3-1) dans le canton de Berne est un peu plus élevée que la moyenne suisse. Cette différence est essentiellement due à la distance moyenne parcourue en transports publics, plus élevée dans le canton de Berne. Néanmoins, les distances journalières à vélo sont également supérieures à la moyenne nationale. Les personnes domiciliées dans le canton de Berne passent donc plus de temps à vélo. À l'inverse, les distances journalières et temps de trajet en TIM sont légèrement plus courts que la moyenne nationale.

L'analyse des données à l'aune des temps de trajet et des étapes met clairement en lumière l'importance de la marche. Ce moyen de locomotion comptabilise le plus grand nombre d'étapes par personne ; il arrive également en tête lorsque l'on s'intéresse au temps de trajet, au coude à coude avec le TIM. Les déplacements à pied remplissent en outre un important rôle de charnière, en permettant d'accéder aux moyens de transport et de passer de l'un à l'autre.

Figure 4-6 : Répartition modale selon la distance journalière, le temps de trajet et les étapes
CH et BE | parts



Exemple de lecture : en Suisse, les personnes se déplacent à pied pendant en moyenne 40 % de leur temps de trajet quotidien.

La part du TIM dans le canton de Berne est légèrement inférieure à celle enregistrée dans l'ensemble de la Suisse, quel que soit l'indicateur retenu (distance, temps de trajet et étapes). Les parts des transports publics sont en revanche légèrement plus élevées dans le canton de Berne. La part du vélo dans le canton de Berne est, elle, nettement supérieure à la moyenne nationale. En termes d'étapes, la part de la marche à pied s'élève en moyenne cantonale à un peu moins de 40 %, dépassant ainsi celles du TIM (36 %) et des transports publics (13 %). La marche concentre aussi une part non négligeable des temps de trajet, à savoir près de 40 %, soit un peu moins de 30 minutes par jour.

Figure 4-7 : Vitesse moyenne selon le moyen de transport
CH et BE | kilomètres-heure

Vitesse moyenne	Suisse	Canton de Berne
Marche	3.3	3.3
Vélo	11.3	11.6
TIM	42.1	42.8
Transports publics	44.6	50.3
Autres	14.8	12.3
Total	24.1	24.9

La vitesse moyenne selon le moyen de transport équivaut à la distance journalière divisée par le temps de trajet (voir Figure 4-8). Dans l'ensemble, les personnes résidant dans le canton de Berne sont un peu plus rapides que les autres Suisses, ce qui s'explique entre autres par la longueur

des étapes et des déplacements qu'ils effectuent, globalement plus importante que la moyenne nationale. La vitesse moyenne a baissé par rapport à 2015 (CH : 26,9 km/h ; BE : 27,1 km/h).

Figure 4-8 : Indicateurs de l'utilisation des moyens de transport : distance journalière, temps de trajet et étapes

CH et BE | valeur moyenne par personne et par jour

Indicateurs de la répartition modale	Distance [en km]		Temps de trajet [en min]		Étapes [nombre]	
	CH	BE	CH	BE	CH	BE
Marche	1.63	1.59	29.99	29.24	1.57	1.50
Vélo (hors vélo électrique)	0.73	1.01	4.00	5.50	0.20	0.30
Vélo électrique	0.21	0.27	0.97	1.09	0.04	0.05
Cyclomoteur	0.02	(0.03)	0.08	(0.16)	0.00	0.01
Motocycle léger	0.03	(0.02)	0.10	(0.03)	0.00	(0.00)
Motocycle	0.32	0.19	0.66	0.36	0.03	0.02
Voiture	20.76	20.61	29.28	28.65	1.40	1.31
Train	4.89	6.32	4.54	5.68	0.18	0.22
Bus	0.83	0.76	2.53	2.30	0.21	0.19
Autres	0.61	0.54	2.48	2.46	0.13	0.12
Total	30.01	31.32	74.64	75.48	3.78	3.72

Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

La Figure 4-8 subdivise le TIM, les transports publics et le vélo en catégories plus fines. On peut ainsi constater que la population domiciliée dans le canton de Berne parcourt en train des distances globalement bien plus longues que la moyenne nationale, ce que reflète notamment le temps de trajet. Cette analyse nuancée montre également qu'une part prépondérante des distances journalières est effectuée en voiture.

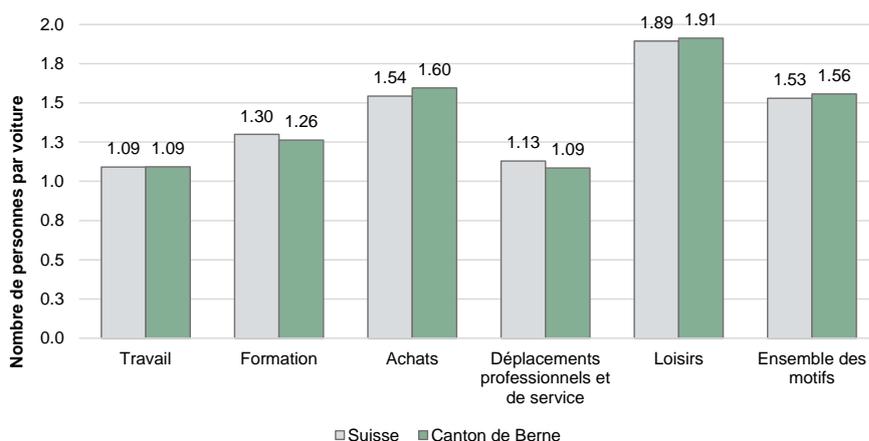
Figure 4-9 : Parts modales des moyens de transport selon la distance journalière, le temps de trajet et les étapes

CH et BE | parts

Indicateurs de la répartition modale	Distance [en km]		Temps de trajet [en min]		Étapes [nombre]	
	CH	BE	CH	BE	CH	BE
Marche	5.4%	5.1%	40.2%	38.7%	41.6%	40.2%
Vélo (hors vélo électrique)	2.4%	3.2%	5.4%	7.3%	5.3%	8.1%
Vélo électrique	0.7%	0.9%	1.3%	1.4%	1.1%	1.3%
Cyclomoteur	0.1%	0.1%	0.1%	0.2%	0.1%	0.2%
Motocycle léger	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	0.1%	0.1%
Motocycle	1.1%	0.6%	0.9%	0.5%	0.8%	0.5%
Voiture	69.2%	65.8%	39.2%	38.0%	37.1%	35.3%
Train	16.3%	20.2%	6.1%	7.5%	4.8%	6.0%
Bus	2.8%	2.4%	3.4%	3.1%	5.5%	5.2%
Autres	2.0%	1.7%	3.3%	3.3%	3.4%	3.1%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

La Figure 4-9 convertit les indicateurs de la Figure 4-8 en parts de l'utilisation des différents moyens de transport. La part de la voiture dans le canton de Berne est ainsi légèrement inférieure à la moyenne suisse, mais représente tout de même près des deux tiers de la distance totale parcourue. Le train couvre 20 % de la distance journalière, ce qui correspond à quatre points de pourcentage de plus que la moyenne suisse. Deux étapes sur cinq se font à pied et un peu plus d'une sur trois en voiture.

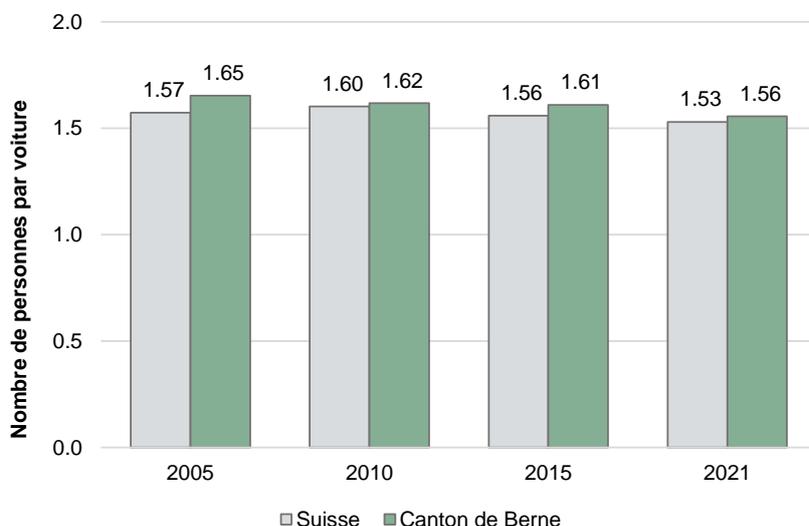
Figure 4-10 : Taux d'occupation des voitures en fonction du motif
CH et BE | nombre de personnes par voiture, pondéré selon la distance parcourue



Exemple de lecture :
dans le canton de Berne, les voitures accueillent en moyenne 1,09 personne lors de déplacements professionnels et de voyages de service.

Dans le canton de Berne, on dénombre en moyenne un peu moins de 1,6 personne par voiture, soit un taux d'occupation légèrement supérieur à la moyenne suisse. C'est lors des déplacements pour se rendre au travail que le taux d'occupation est le plus bas, avec en moyenne un peu plus d'une personne seulement par voiture, et c'est lors des loisirs qu'il est le plus élevé (près de deux personnes).

Figure 4-11 : Série chronologique du taux d'occupation des voitures
CH et BE | nombre de personnes par voiture, pondéré selon la distance parcourue



Exemple de lecture :
lors des trajets en voiture réalisés en 2021 dans le canton de Berne, on compte en moyenne 1,56 personne par voiture.

Le taux d'occupation des voitures est en baisse constante depuis 15 ans.

Figure 4-12 : Trajets en voiture avec frais de stationnement (FS) à destination
CH et BE

Part des étapes avec frais de stationnement à destination selon le motif ; montant moyen des frais de stationnement	Part des étapes [en %] avec frais de stationnement à destination		Frais [en CHF]	
	CH	BE	CH	BE
Déplacements pour le travail	4.2%	3.2%	6.57	7.87
Déplacements motivés par la formation	19.7%	(15.20%)	6.09	(6.28)
Déplacements motivés par des achats	13.1%	15.8%	1.71	1.52
Déplacements professionnels et de service	4.4%	((1.5%))	5.00	((30.00))
Déplacements motivés par des loisirs	8.2%	7.7%	3.90	3.73
Déplacements de services et d'accompagnement	3.6%	3.8%	3.12	2.74
Autres	18.7%	21.5%	4.92	4.12
Total	9.2%	9.7%	3.56	3.16

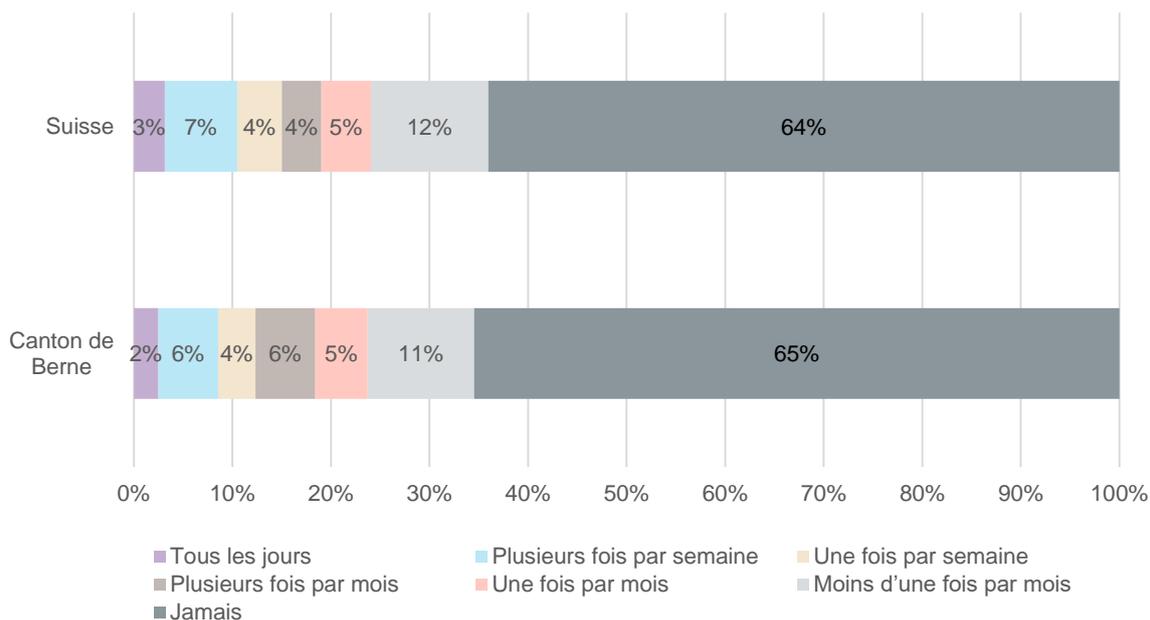
Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

Les valeurs entre doubles parenthèses ((...)) sont à interpréter avec prudence, le nombre d'observations étant inférieur à 5.

Exemple de lecture : dans 9,7 % des étapes réalisées en voiture dans le canton de Berne, les automobilistes doivent s'acquitter de frais de stationnement d'un montant moyen de 3,16 francs.

Dans un peu moins de 10 % des étapes réalisées en voiture, les personnes doivent, à destination, s'acquitter de frais de stationnement dont le montant moyen s'élève à un peu plus de 3 francs. Dans seulement 3,2 % des étapes relevant des déplacements pour le travail, les personnes résidant dans le canton de Berne doivent régler des frais de stationnement sur leur lieu de travail. Les étapes liées aux achats sont plus nombreuses à aboutir à des destinations soumises à des frais de stationnement, mais ceux-ci sont en l'occurrence relativement bas.

Figure 4-13 : Disponibilité de places assises dans les transports publics pour les personnes possédant un abonnement de transports publics
CH et BE | fréquence des jours sans place assise libre

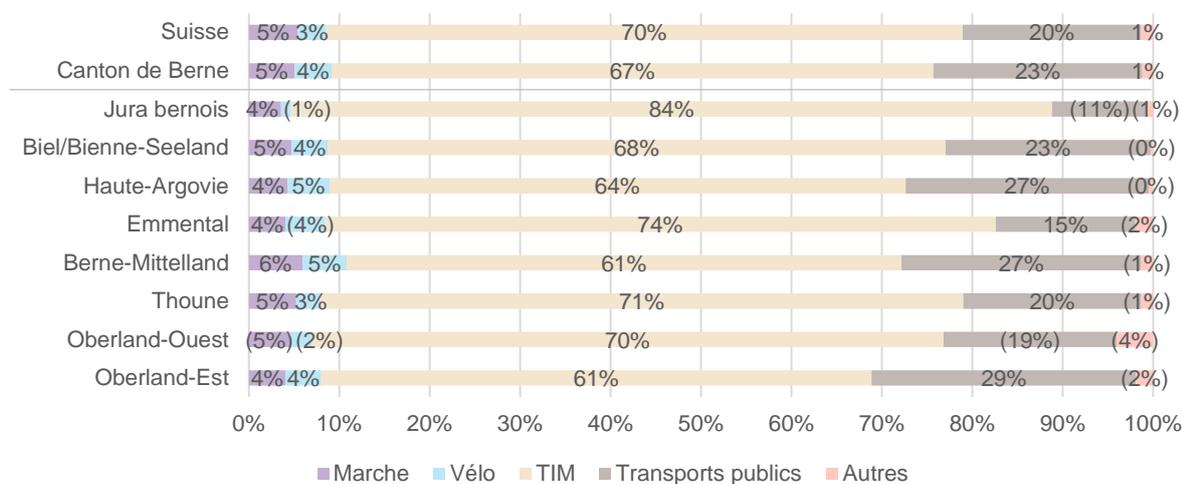


Les personnes disposant d'un AG ou d'un abonnement communautaire trouvent toujours à s'asseoir sur deux tiers des trajets. D'un autre côté, dans le canton de Berne, 8 % des titulaires d'abonnements de transports publics doivent rester debout plusieurs fois par semaine, voire quotidiennement. Le canton de Berne affiche ainsi des résultats légèrement supérieurs au reste de la Suisse, où la moyenne est de 10 %.

4.2 Répartition modale

a) Suisse, canton de Berne et ses régions

Figure 4-14 : Répartition modale
CH, BE et régions | parts, selon la distance journalière



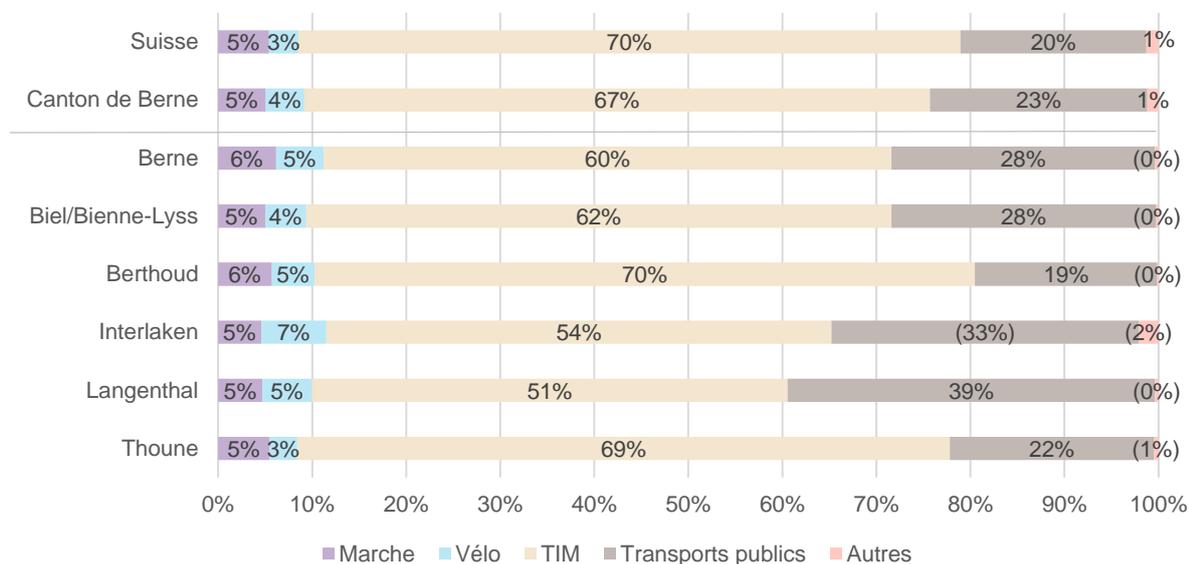
Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

Exemple de lecture : les personnes domiciliées dans la région de Biel/Bienne-Seeland effectuent 5 % de leurs distances journalières à pied.

Le rapport entre la part du TIM et celle des transports publics varie assez fortement d'une région à l'autre. Ainsi, une part importante des populations du Jura bernois et de l'Emmental se déplace en TIM. Les habitantes et habitants des régions de Haute-Argovie, de Berne-Mittelland et de l'Oberland-Est empruntent davantage les transports publics que la moyenne du canton. Comparée aux résultats de 2015, la répartition modale s'est fortement modifiée dans certaines régions : la part de TIM en Haute-Argovie, de 72 % en 2015, n'est par exemple plus que de 64 % en 2021. Les raisons de ces évolutions ne sont pas parfaitement limpides et sont peut-être à chercher du côté de l'offre et de la demande. De même, la part du vélo varie assez fortement d'une région à l'autre. C'est dans les régions de Haute-Argovie et de Berne-Mittelland qu'elle est la plus élevée (5 % de la distance journalière).

b) Suisse, canton de Berne et ses agglomérations

Figure 4-15 : Répartition modale
CH, BE et agglomérations | parts, selon la distance journalière



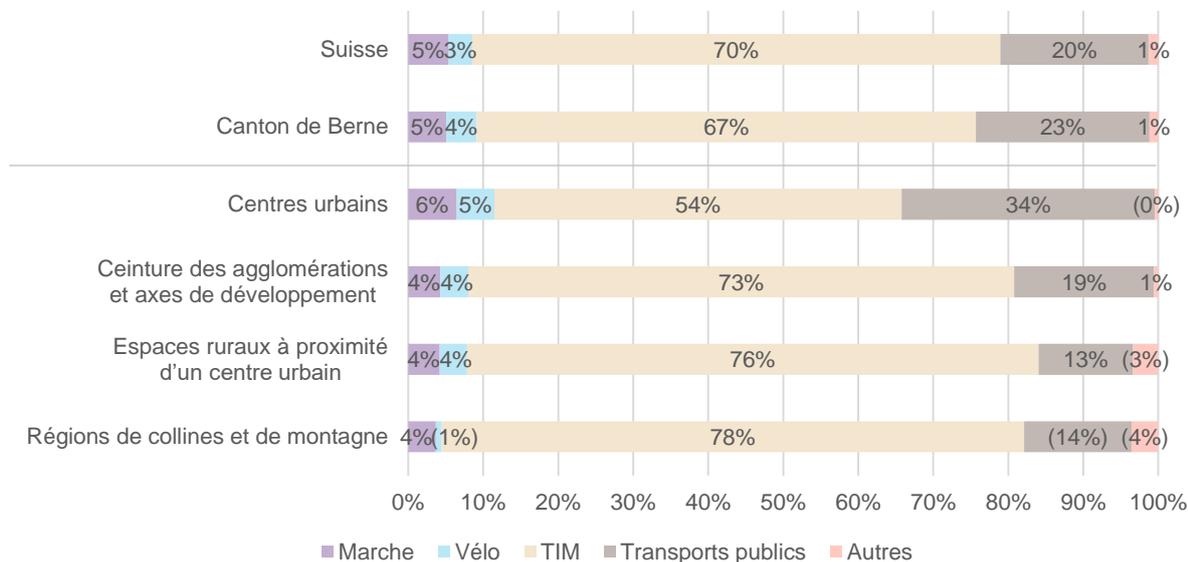
Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

Exemple de lecture : les personnes domiciliées dans la région de Thoune couvrent 22 % de leurs distances journalières en transports publics.

Le rapport entre la part du TIM et celle des transports publics varie lui aussi assez fortement entre les six agglomérations du canton de Berne. Seule l'agglomération de Berthoud présente une part de TIM supérieure à la moyenne du canton. Les agglomérations de Langenthal et d'Interlaken (relativement petites) se distinguent par une part de TIM particulièrement faible et une part de transports publics élevée. De même, les agglomérations de Berne et de Biel/Bienne-Lyss ont une part de TIM assez basse (autour de 60 %) pour une part de transports en commun supérieure à la moyenne (un peu moins de 30 %).

c) Suisse, canton de Berne et ses types d'espace

Figure 4-16 : Répartition modale
CH, BE et types d'espace | parts, selon la distance journalière



Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

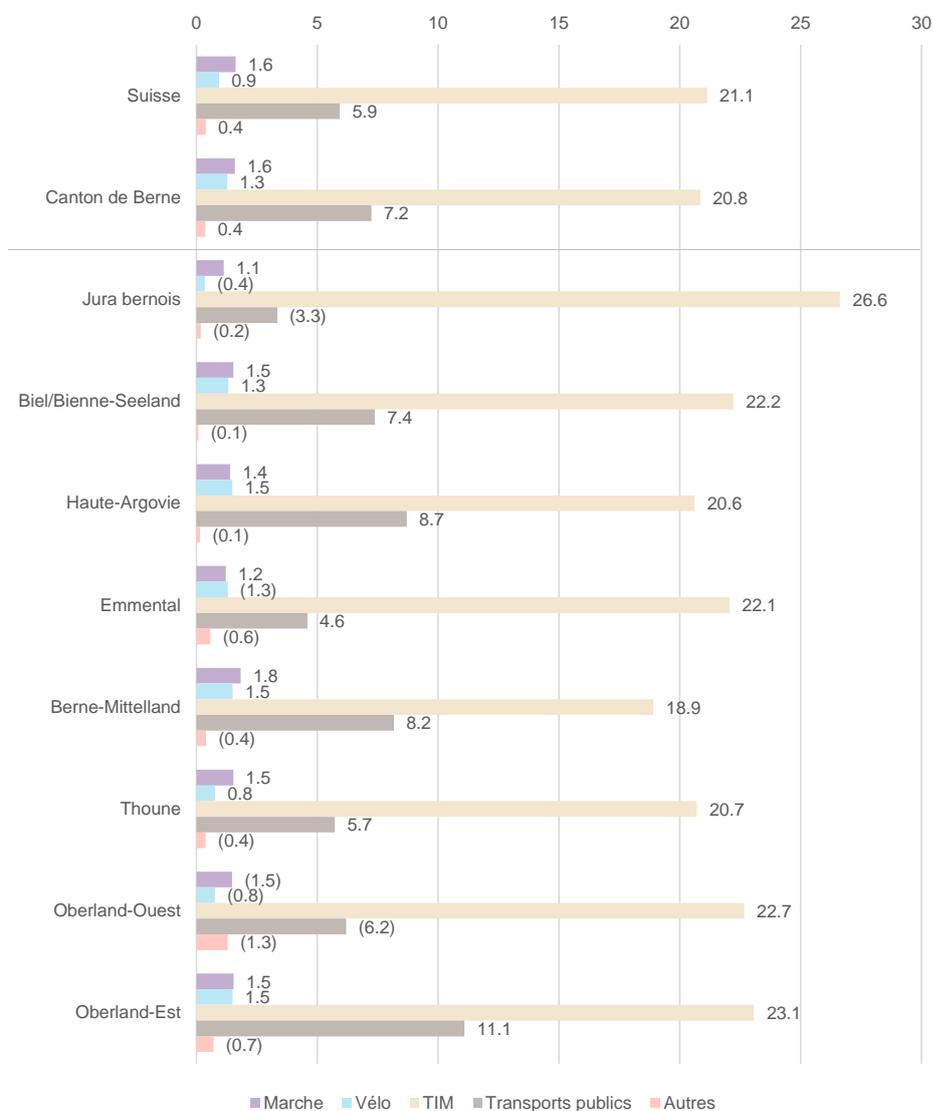
Exemple de lecture : les personnes résidant dans les ceintures des agglomérations et les axes de développement parcourent 4 % de leurs distances journalières à vélo.

L'analyse de la répartition modale par type d'espace montre que c'est parmi les populations des centres urbains que l'on observe les parts de TIM les plus faibles (54 %) et les parts de transports publics les plus élevées (34 %). À l'inverse, dans les zones plus rurales et les régions de collines et de montagne, la part du TIM dans la distance journalière dépasse 75 %, tandis que celle des transports publics plonge sous la barre des 15 %.

4.3 Distance journalière selon le moyen de transport

a) Suisse, canton de Berne et ses régions

Figure 4-17 : Distance journalière selon le moyen de transport
CH, BE et régions | kilomètres par personne



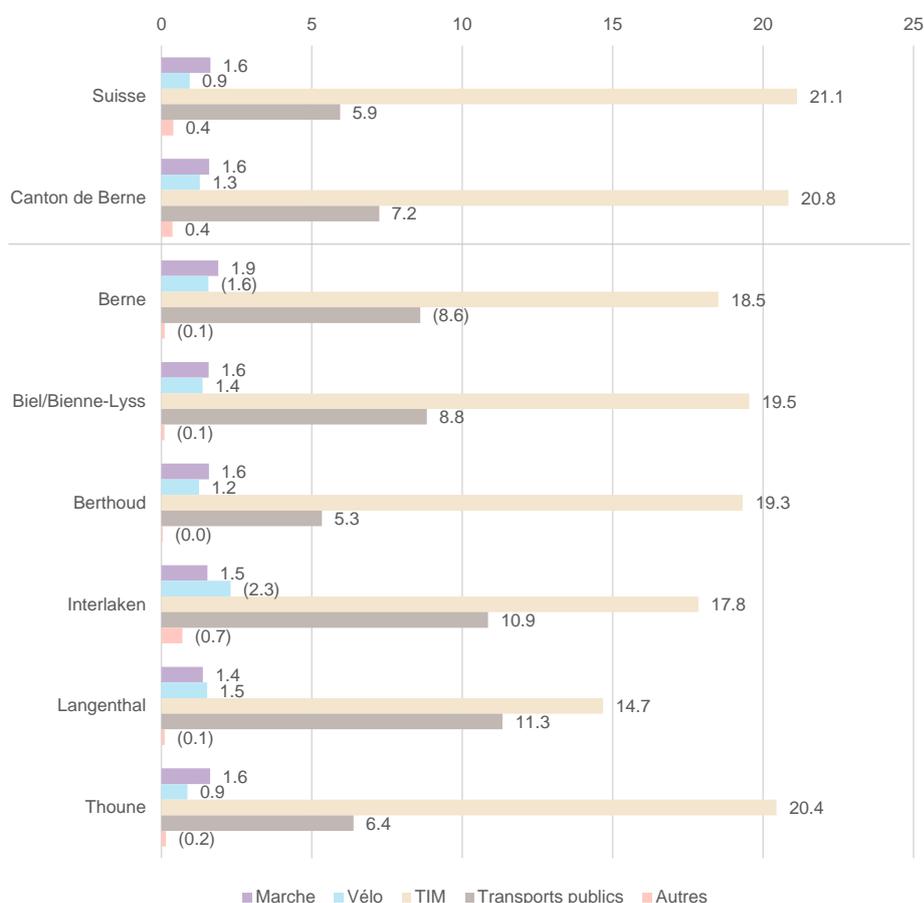
Exemple de lecture :
les personnes domiciliées dans la région de l'Oberland-Ouest parcourent en moyenne 22,7 km par jour en TIM.

Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

La Figure 4-17 montre la distance journalière en kilomètres que parcourt en moyenne une personne dans les différentes régions et selon les différents moyens de transport. Là encore, la situation est très contrastée d'une région à l'autre. Le Jura bernois enregistre ainsi les plus longues distances parcourues en TIM dans le canton de Berne (26,6 km), la région de Berne-Mittelland les plus courtes (18,9 km).

b) Suisse, canton de Berne et ses agglomérations

Figure 4-18 : Distance journalière selon le moyen de transport
CH, BE et agglomérations | kilomètres par personne



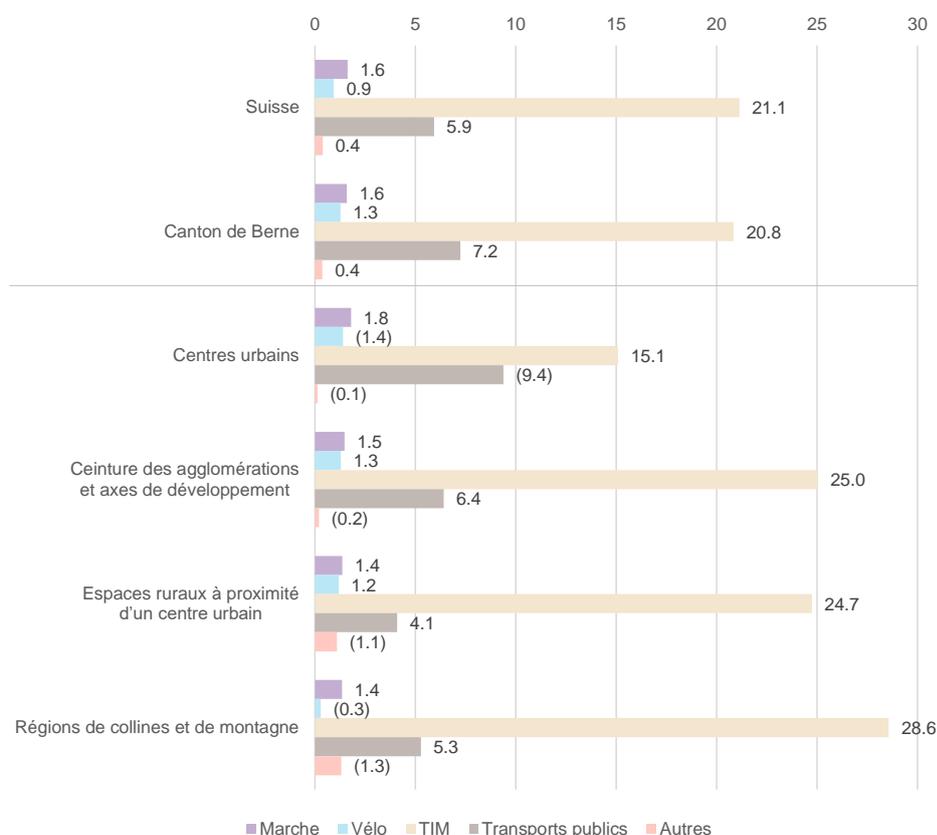
Exemple de lecture :
les personnes domiciliées dans l'agglomération de Berne parcourent environ 1,9 km à pied par jour et par personne.

Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

Les distances journalières varient également d'une agglomération à l'autre en fonction du moyen de transport. C'est à Interlaken et à Langenthal que les distances en transports publics sont les plus longues, tandis qu'elles sont relativement courtes à Berthoud et à Thoune. Les plus longues distances en TIM sont enregistrées dans l'agglomération de Thoune, suivie par Biel/Bienne-Lyss et Berthoud. À vélo, les distances les plus longues sont effectuées dans l'agglomération d'Interlaken, devant Berne et Langenthal.

c) Suisse, canton de Berne et ses types d'espace

Figure 4-19 : Distance journalière selon le moyen de transport
CH, BE et types d'espace | kilomètres par personne



Exemple de lecture :
les personnes résidant dans les centres urbains parcourent en moyenne 15,1 km par jour et par personne en TIM.

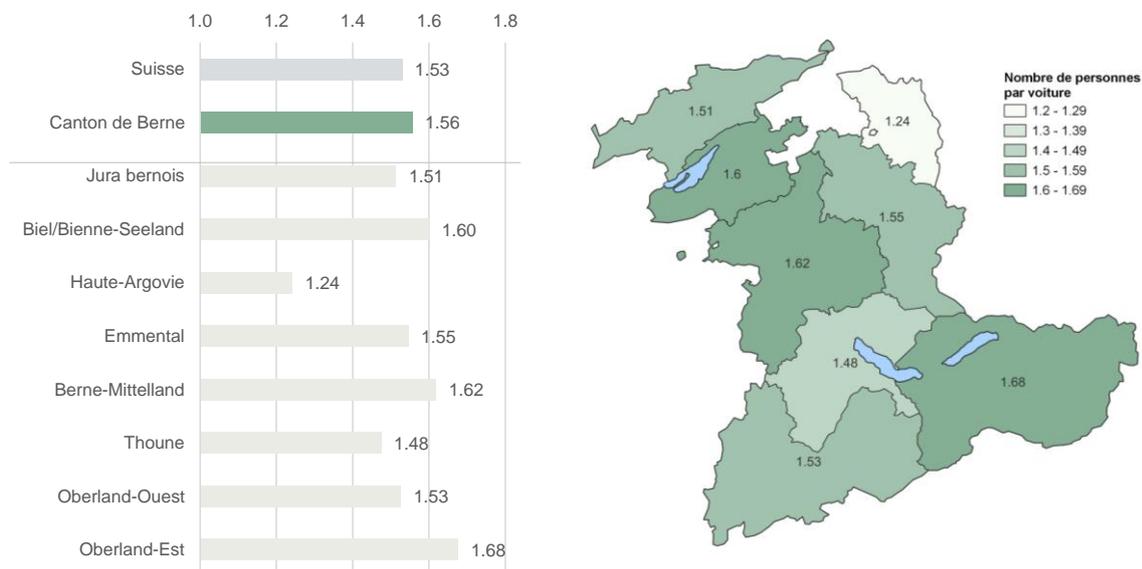
Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

L'analyse par type d'espace montre clairement que c'est dans les centres urbains que les distances journalières parcourues en TIM sont de loin les plus faibles, et celles en transports publics et à vélo les plus longues.

4.4 Taux d'occupation des voitures

a) Suisse, canton de Berne et ses régions

Figure 4-20 : Taux d'occupation des voitures
CH, BE et régions | nombre de personnes par voiture, pondéré selon la distance parcourue

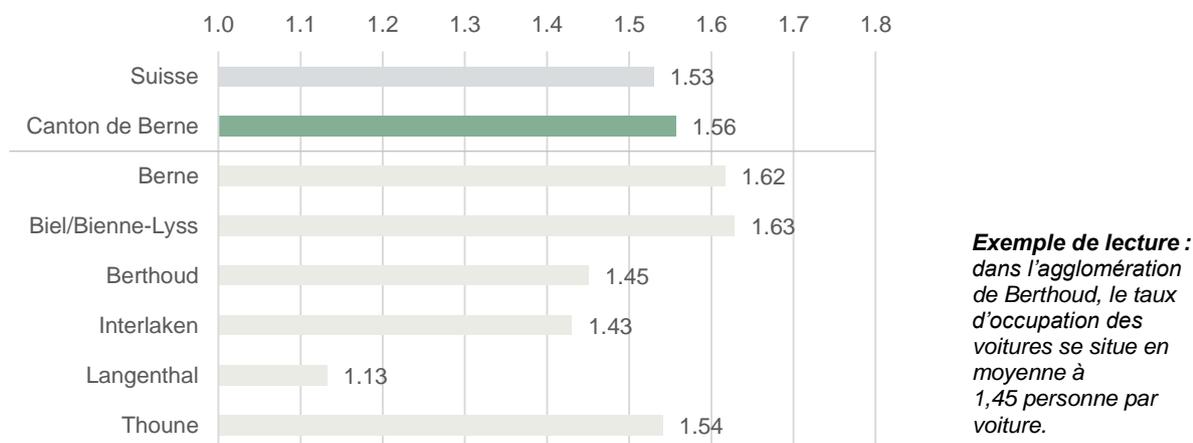


Exemple de lecture : le taux d'occupation national moyen lors des trajets en voiture se monte à 1,53 personne par véhicule.

Seules les régions de Biel/Bienne-Seeland, du Mittelland bernois et de l'Oberland-Est présentent un taux d'occupation supérieur à la moyenne cantonale. La Haute-Argovie enregistre le taux le plus bas, avec 1,24 personne par voiture.

b) Suisse, canton de Berne et ses agglomérations

Figure 4-21 : Taux d'occupation des voitures
CH, BE et agglomérations | nombre de personnes par voiture, pondéré selon la distance parcourue



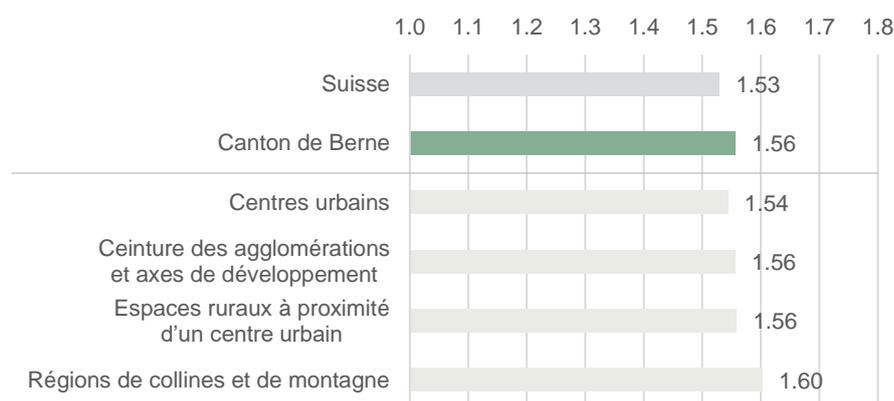
Exemple de lecture : dans l'agglomération de Berthoud, le taux d'occupation des voitures se situe en moyenne à 1,45 personne par voiture.

Seules les agglomérations de Berne et de Biel/Bienne-Lyss enregistrent un taux d'occupation supérieur à la moyenne cantonale (1,56), tandis que celui de Langenthal est de loin le plus bas (1,13).

c) Suisse, canton de Berne et ses types d'espace

Figure 4-22 : Taux d'occupation des voitures

CH, BE et types d'espace | nombre de personnes par voiture, pondéré selon la distance parcourue



Exemple de lecture :
dans les régions de collines et de montagne, le taux d'occupation des voitures s'élève en moyenne à 1,6 personne par voiture.

Les régions de collines et de montagne sont le seul type d'espace présentant un taux d'occupation des voitures nettement supérieur à la moyenne cantonale.

4.5 Utilisation du vélo dans le canton de Berne

Comme lors de l'enquête de 2015, l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne a analysé avec soin le microrecensement mobilité et transports, dans l'idée d'en tirer des données précises sur l'utilisation du vélo au sein de la population du canton de Berne et sur son évolution ces quinze dernières années. Le présent chapitre en restitue les principaux résultats.

Après avoir perdu du terrain dans le canton de Berne jusqu'en 2010, en termes aussi bien relatifs qu'absolus, l'utilisation du vélo voit nombre de ses indicateurs repartir à la hausse depuis 2015. Ce renouveau est dû entre autres au succès croissant du vélo électrique, qui permet de couvrir de plus grandes distances en un temps équivalent. Alors que les précédentes enquêtes relevaient une tendance à la baisse du nombre de vélos par ménage, la diffusion du vélo électrique, que possèdent de plus en plus de personnes, a généré une très nette rupture (voir Figure 2-1).

Figure 4-23 : Série chronologique de l'utilisation du vélo : distance journalière, temps de trajet et étapes

BE | valeur moyenne par personne et par jour

Utilisation du vélo	2005	2010	2015	2021
Distance [en km]	1.10	1.20	1.29	1.28
Temps de trajet [en min]	5.71	5.45	5.91	6.59
Nombre d'étapes par jour	0.39	0.35	0.38	0.35

Figure 4-24 : Série chronologique de la part relative du vélo dans le trafic total : distance journalière, temps de trajet et étapes

BE | parts

Part modale du vélo	2005	2010	2015	2021
dans la distance journalière	2.9%	3.0%	3.3%	4.1%
dans le temps de trajet journalier	6.0%	6.3%	7.8%	8.7%
dans le nombre d'étapes	7.8%	7.0%	7.0%	9.4%

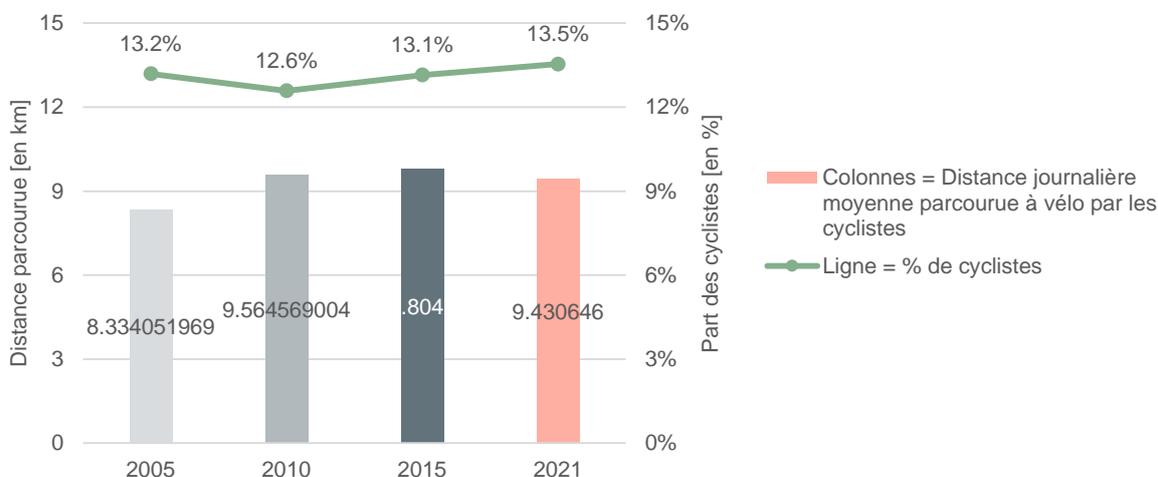
Par rapport à 2015, la distance journalière moyenne à vélo s'est stabilisée à un peu moins de 1,3 km par personne. Cependant, en proportion de la distance journalière totale, le vélo enregistre une nette progression.

La part du vélo dans le temps de trajet journalier a atteint un nouveau pic en 2021 (8,7 %). Ce chiffre est également le plus haut jamais enregistré en termes absolus (6,6 minutes).

Les étapes quotidiennes à vélo se sont en revanche légèrement raccourcies depuis 2015. Malgré cela, la part du vélo dans le nombre total d'étapes a fortement augmenté pour atteindre 9,4 % en 2021, un nouveau record²³.

Figure 4-25 : Part de la population ne s'étant pas déplacée à vélo le jour de référence et distance journalière moyenne parcourue à vélo

BE

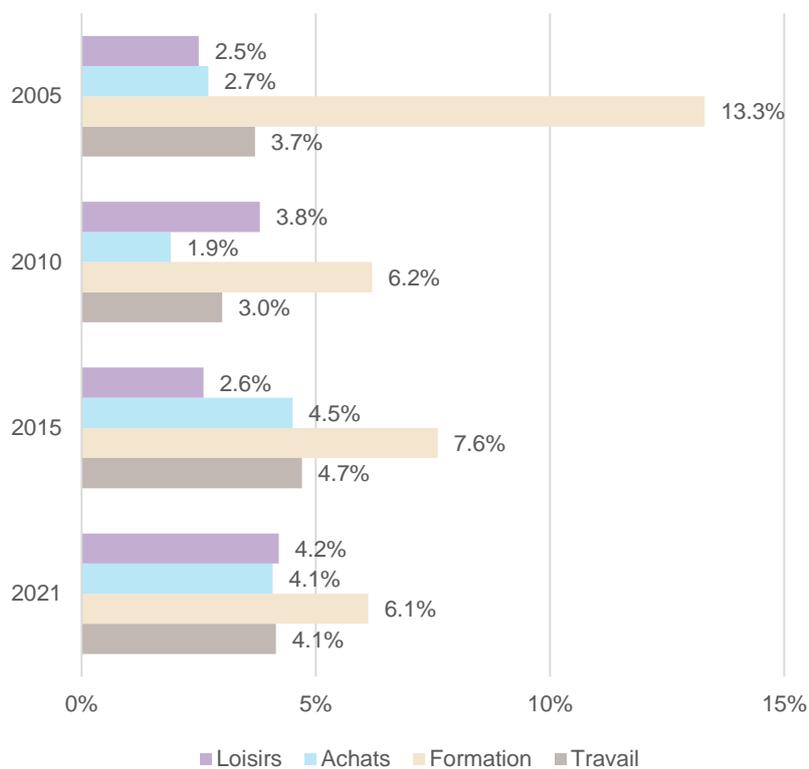


Exemple de lecture : en 2021, 13,5 % des personnes interrogées dans le canton de Berne se sont déplacés à vélo le jour de référence, parcourant en moyenne 9,43 km à vélo.

La part de la population bernoise ayant effectué au moins une étape à vélo le jour de référence progresse constamment depuis 2010. La distance journalière moyenne à vélo, en revanche, a de nouveau quelque peu baissé par rapport à 2015 : elle est aujourd'hui de 9,43 km, soit légèrement moins qu'en 2010.

²³ Le nombre d'étapes total a reculé beaucoup plus fortement que le nombre d'étapes à vélo.

Figure 4-26 : Série chronologique des parts du vélo selon les différents motifs de déplacement
 BE | parts, selon la distance journalière



Exemple de lecture :
 en 2021, la population
 du canton de Berne
 réalise en moyenne
 6 % des
 déplacements vers et
 depuis le lieu de
 formation à vélo.

Le nombre de déplacements de loisirs effectués à vélo a sensiblement augmenté par rapport à 2015. La part du vélo dans les trajets pour le travail, la formation et les achats est en revanche inférieure à son niveau de 2015.

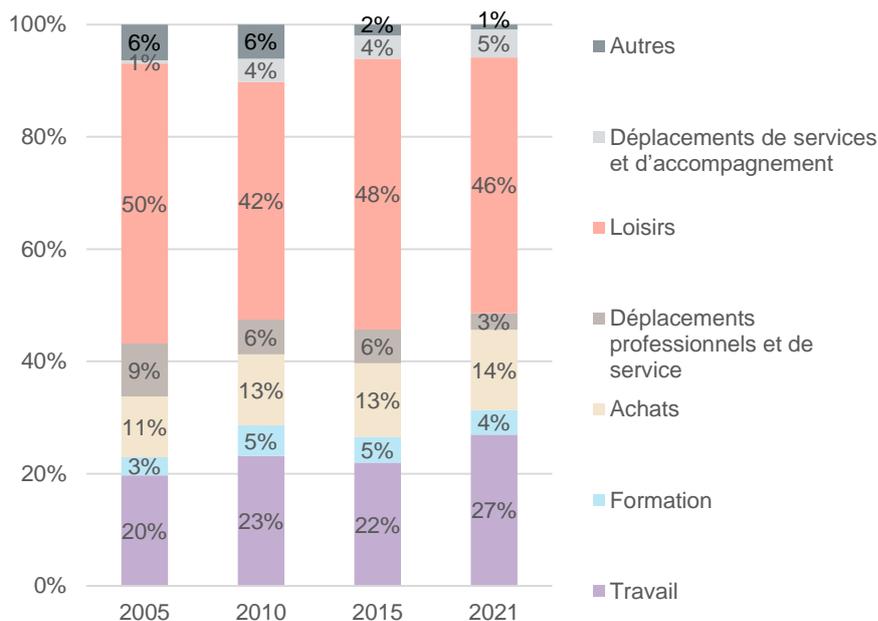
5 Motifs de déplacement

5.1 Indicateurs des motifs de déplacement

a) Évolution dans le canton de Berne

Figure 5-1 Série chronologique des parts des motifs de déplacement

BE | parts, selon la distance journalière



Exemple de lecture :
en 2021, 46 % des distances journalières parcourues concernent des déplacements pour les loisirs.

En termes de distance journalière, les loisirs restent de loin le premier motif de mobilité. La part des déplacements de loisirs a cependant légèrement baissé par rapport à 2015, tandis que celle de la mobilité pour le travail a progressé. De même, la part des déplacements pour les achats (14 %) et celle des déplacements visant à rendre service et à accompagner des tiers (5 %) ont légèrement augmenté.

L'analyse chronologique de la Figure 5-2 **Fehler! Textmarke nicht definiert.** montre qu'en 2021, les distances journalières ont diminué par rapport à 2015, et ce indépendamment du motif de mobilité. C'est notamment le cas des déplacements à des fins de loisirs, qui sont passés d'une moyenne de 19,1 km en 2015 à 14,3 km en 2021. De même, le nombre de déplacements de loisirs réalisés chaque jour a considérablement baissé, une évolution cohérente avec le constat précédent. En comparaison, la distance journalière et le nombre de déplacements des trajets pour le travail et les achats n'ont que légèrement baissé.

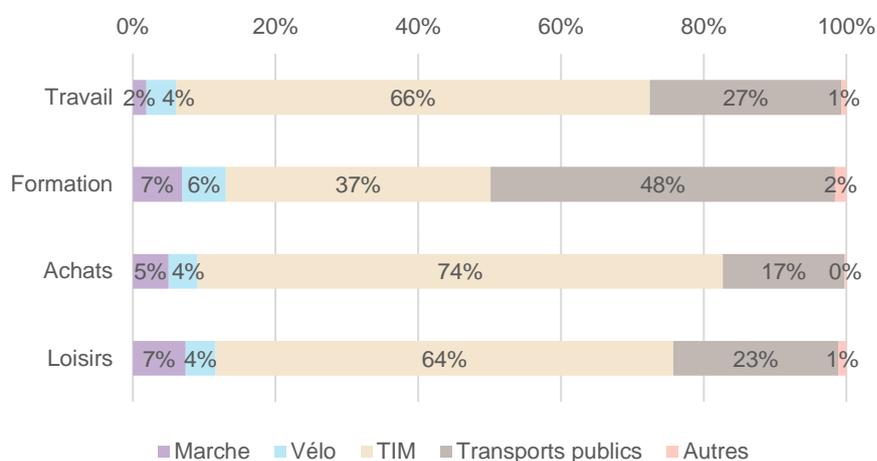
Figure 5-2 Fehler! Textmarke nicht definiert. : **Série chronologique de la distance journalière, du temps de trajet et des déplacements selon le motif de déplacement**
BE | valeurs par jour

Distance journalière, temps de trajet et déplacements	Distance [en km]				Temps de trajet [en min]				Déplacements [nombre]			
	2005	2010	2015	2021	2005	2010	2015	2021	2005	2010	2015	2021
Travail	7.6	9.3	8.7	8.5	15.2	15.3	15.1	14.2	0.7	0.8	0.7	0.6
Formation	1.2	2.2	1.8	1.4	4.5	4.9	4.3	3.4	0.2	0.3	0.2	0.2
Achats	4.2	5.1	5.2	4.5	11.3	12.4	12.6	11.1	0.7	0.8	0.8	0.7
Loisirs	19.2	17.0	19.1	14.3	52.1	43.3	45.1	41.4	1.4	1.2	1.3	1.0
Total	38.5	40.1	39.6	31.3	95.5	86.3	84.7	75.5	3.2	3.4	3.3	2.7

En 2021, les déplacements de loisirs continuent de représenter l'essentiel des trajets, et ce quel que soit l'aspect considéré (distance journalière, temps de trajet et nombre de déplacements). Les différentes séries chronologiques montrent nettement l'impact de la pandémie de COVID-19. Ainsi, la distance journalière moyenne des déplacements à des fins de loisirs a diminué de 25 % par rapport à 2015. Le recul est moins prononcé pour les autres motifs de déplacement. Les distances journalières des déplacements pour le travail, par exemple, ont enregistré une baisse beaucoup moins importante (-2,5 % environ).

b) Indicateurs dans le canton de Berne et en Suisse

Figure 5-3 Fehler! Textmarke nicht definiert. : **Répartition modale selon le motif de déplacement**
BE | parts, selon la distance journalière



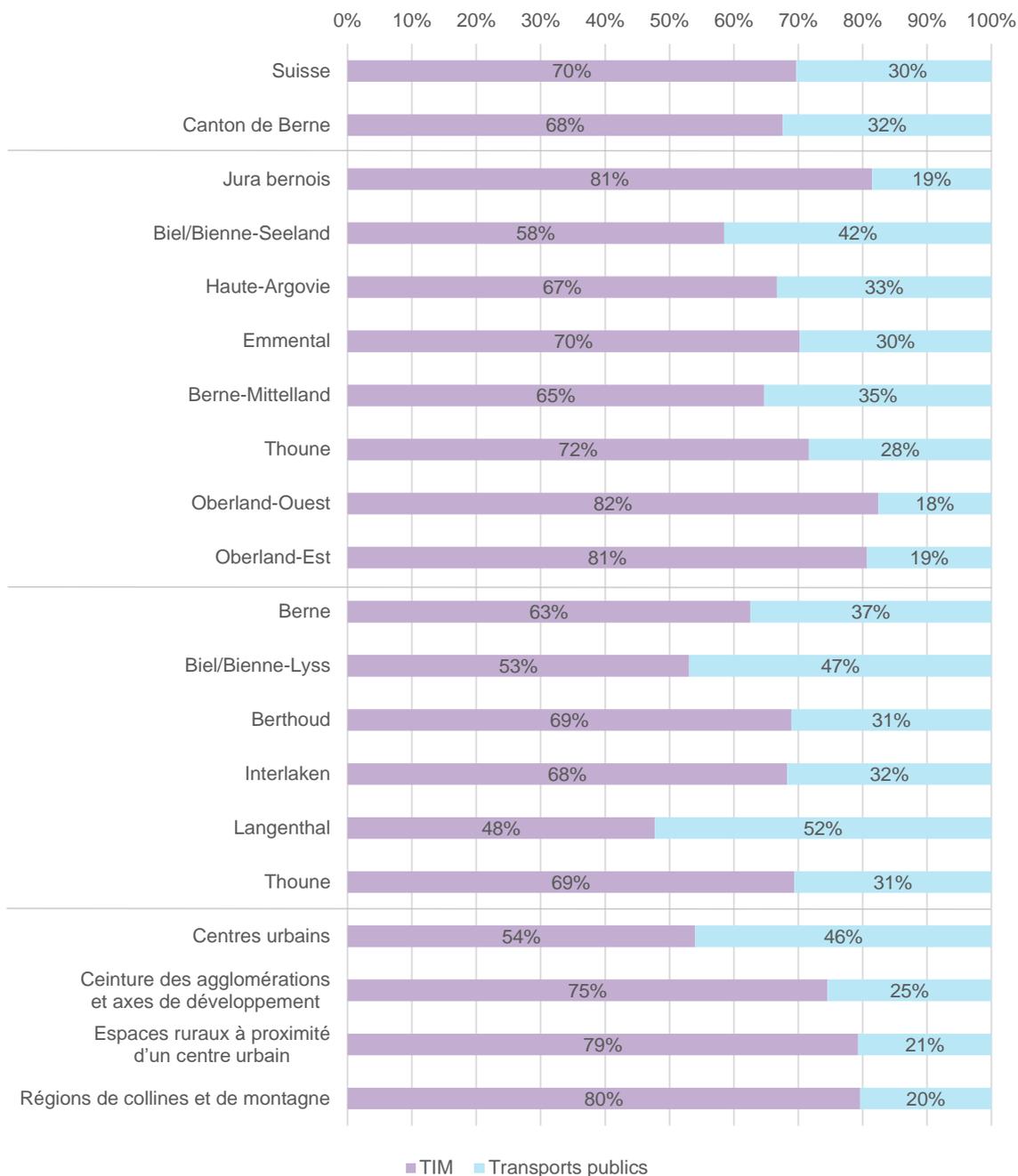
Exemple de lecture :
au total, 37 % des déplacements réalisés chaque jour pour la formation sont effectués en TIM.

Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

Le TIM est utilisé dans près de deux tiers des déplacements quotidiens pour les loisirs et le travail, et davantage encore pour les achats. Sans surprise, le constat est un peu différent en ce qui concerne les déplacements pour la formation, où la part des transports publics, de la marche et du vélo est relativement élevée.

Figure 5-1 : Répartition modale TIM/transports publics dans les déplacements pour le travail et la formation

CH, BE, régions, agglomérations et types d'espace | parts, selon la distance journalière



Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

Exemple de lecture : les déplacements pour le travail et la formation effectués en TIM par les personnes habitant les régions de collines et de montagne sont quatre fois plus longs qu'en transports publics. Parmi les déplacements pour le travail et la formation effectués en TIM ou transports publics, 20 % sont réalisés en transports publics et 80 % en TIM.

La comparaison au niveau régional des parts respectives du TIM et des transports publics dans les déplacements pour le travail et la formation révèle des différences importantes entre les régions, les agglomérations et les différents types d'espace. La part relativement basse du TIM dans les agglomérations de Langenthal, de Biel/Bienne-Lyss et plus généralement dans les centres urbains est frappante. En dehors de l'agglomération de Langenthal, cependant, la part du

TIM s'élève à plus de 50 % dans toutes les régions étudiées, et même à 80 % environ dans les zones rurales situées à proximité d'un centre urbain et dans les régions de collines et de montagne.

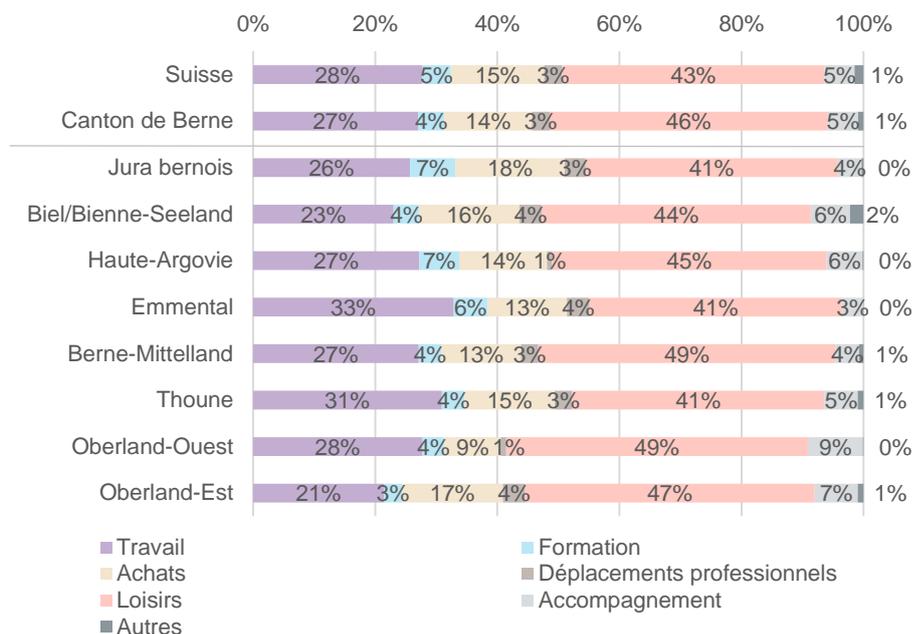
Figure 5-2 : Distance journalière, temps de trajet et déplacements selon le motif de déplacement
CH et BE | valeur moyenne par personne et par jour

Distance journalière, temps de trajet et déplacements	Distance [en km]		Temps de trajet [en min]		Déplacements [nombre]	
	CH	BE	CH	BE	CH	BE
	Travail	8.3	8.5	14.1	14.2	0.6
Formation	1.4	1.4	4.0	3.4	0.2	0.2
Achats	4.6	4.5	11.3	11.1	0.7	0.7
Déplacements professionnels et de service	0.9	0.9	1.7	1.9	0.0	0.0
Loisirs	12.9	14.3	39.9	41.4	1.0	1.0
Déplacements de services et d'accompagnement	1.5	1.6	2.8	2.7	0.2	0.2
Autres	0.4	0.3	0.8	0.7	0.0	0.0
Total	30.0	31.3	74.6	75.5	2.8	2.7

Les distances parcourues par les personnes domiciliées dans le canton de Berne sont en moyenne plus importantes que celles parcourues par la population suisse. Cette différence est essentiellement due à la distance journalière couverte lors des déplacements de loisirs, plus longue dans le canton de Berne que dans le reste de la Suisse. De même, ce sont principalement les déplacements à des fins de loisirs qui enregistrent les temps de trajet les plus longs. En revanche, le nombre de déplacements est pratiquement identique à la moyenne suisse.

c) Suisse, canton de Berne et ses régions

Figure 5-3 : Parts des motifs de déplacement
CH, BE et régions | parts, selon la distance journalière



Exemple de lecture :
les déplacements pour le travail représentent près d'un tiers des distances journalières parcourues par les personnes domiciliées dans la région de l'Emmental.

En comparaison régionale, c'est dans le Jura bernois, l'Oberland-Est et la région de Biel/Bienne-Seeland que les déplacements pour des achats concentrent la plus grande part de la distance journalière totale. L'Oberland-Ouest et la région de Berne-Mittelland enregistrent, eux, la plus forte proportion de déplacement de loisirs. Les chiffres des déplacements pour le travail révèlent eux aussi des disparités régionales. Ainsi, c'est dans l'Emmental et à Thoune que leurs parts sont les plus élevées.

Figure 5-4 : Distance journalière selon le motif de déplacement
CH, BE et régions | kilomètres par personne

Distance journalière [en km]	Travail	Formation	Achats	Déplacements professionnels et de service	Loisirs	Déplacements de services et d'accompagnement	Autres	Total
Suisse	8.31	1.42	4.59	0.88	12.92	1.46	0.45	30.01
Canton de Berne	8.45	1.37	4.48	0.91	14.28	1.55	0.27	31.32
Jura bernois	8.12	(2.35)	5.67	(1.07)	13.07	(1.23)	(0.11)	31.63
Biel/Bienne-Seeland	7.49	1.35	5.34	(1.21)	14.34	2.09	(0.72)	32.54
Haute-Argovie	8.80	(2.12)	(4.65)	(0.27)	14.54	(1.90)	(0.06)	32.34
Emmental	9.76	(1.64)	3.88	(1.10)	12.29	(1.03)	(0.02)	29.73
Berne-Mittelland	8.35	1.15	4.02	(0.87)	15.00	1.20	(0.22)	30.81
Thoune	9.00	(1.09)	4.29	(0.83)	12.03	1.60	(0.27)	29.11
Oberland-Ouest	8.99	(1.18)	(2.97)	(0.29)	(16.03)	(2.92)	(0.04)	32.41
Oberland-Est	8.12	(1.12)	6.26	(1.39)	17.96	2.68	(0.36)	37.90

Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

Même si l'étendue des intervalles de confiance incite à interpréter bon nombre des chiffres de la Figure 5-4 avec prudence, l'étude des distances journalières permet d'identifier certaines différences régionales. Les déplacements pour le travail sont ainsi plus longs que la moyenne dans les régions de l'Emmental, de Thoune et de l'Oberland-Ouest, de même que ceux pour les achats dans l'Oberland-Est et le Jura bernois.

Figure 5-5 : Temps de trajet selon le motif de déplacement
CH, BE et régions | minutes par personne et par jour

Temps de trajet [en min]	Travail	Formation	Achats	Déplacements professionnels et de service	Loisirs	Déplacements de services et d'accompagnement	Autres	Total
Suisse	14.10	4.00	11.34	1.66	39.88	2.84	0.82	74.64
Canton de Berne	14.23	3.43	11.05	1.92	41.37	2.75	0.74	75.48
Jura bernois	12.31	4.99	9.60	(1.43)	33.45	(2.47)	(0.18)	64.43
Biel/Bienne-Seeland	11.95	3.11	11.83	(2.67)	39.69	2.89	(1.76)	73.91
Haute-Argovie	13.11	(3.63)	9.39	(0.71)	41.07	2.85	(0.43)	71.19
Emmental	15.75	3.18	9.18	(1.63)	39.26	(1.80)	(0.05)	70.85
Berne-Mittelland	15.44	3.40	11.67	2.23	43.22	2.63	0.54	79.14
Thoune	13.07	3.08	10.75	(1.17)	38.85	2.69	(0.76)	70.38
Oberland-Ouest	20.16	(4.47)	8.51	(0.74)	33.83	(4.29)	(1.21)	73.20
Oberland-Est	12.35	3.57	13.81	(2.38)	57.93	4.59	(1.04)	95.67

Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

D'après la Figure 5-5, la région Oberland-Est est celle où les temps de trajet dévolus aux déplacements de loisirs sont de loin les plus importants. De même, les temps de trajet consacrés

aux déplacements pour le travail sont nettement plus longs dans l'Oberland-Est que dans les autres régions.

Figure 5-6 : Déplacements selon le motif
CH, BE et régions | nombre de déplacements par personne et par jour

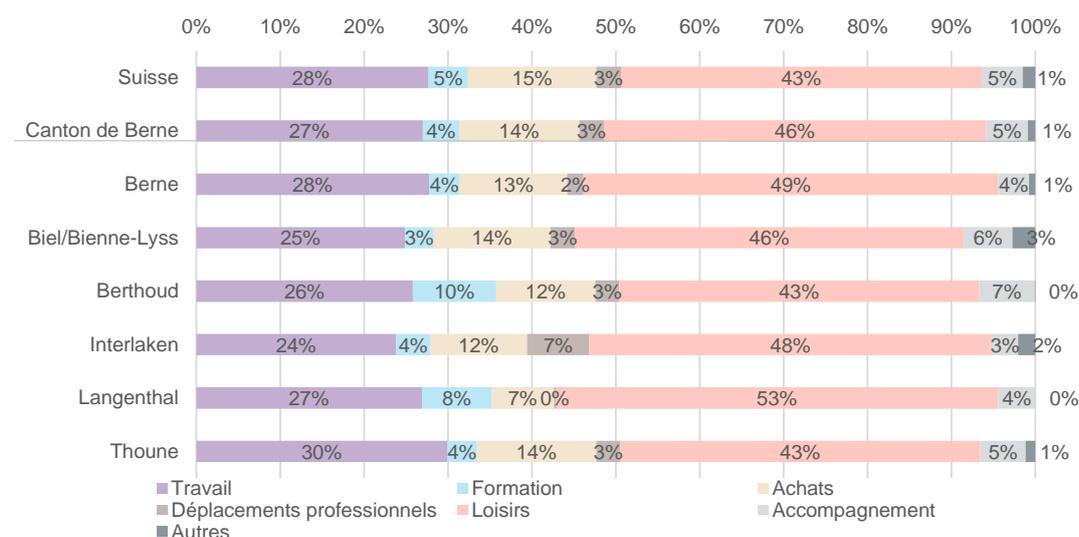
Déplacements [nombre]	Travail	Formation	Achats	Déplacements professionnels et de service	Loisirs	Déplacements de services et d'accompagnement	Autres	Total
Suisse	0.60	0.21	0.70	0.04	1.01	0.17	0.02	2.75
Canton de Berne	0.61	0.18	0.69	0.04	0.99	0.15	0.02	2.68
Jura bernois	0.69	0.24	0.63	(0.01)	0.90	(0.17)	(0.02)	2.65
Biel/Bienne-Seeland	0.58	0.19	0.70	(0.04)	0.99	0.18	(0.03)	2.72
Haute-Argovie	0.65	(0.16)	0.68	(0.02)	1.00	0.13	(0.02)	2.66
Emmental	0.67	0.16	0.59	(0.06)	0.99	(0.12)	(0.01)	2.59
Berne-Mittelland	0.58	0.19	0.70	0.04	0.98	0.14	0.02	2.65
Thoune	0.56	0.17	0.74	(0.04)	1.02	0.16	(0.01)	2.72
Oberland-Ouest	0.92	(0.13)	0.55	(0.10)	0.80	(0.16)	(0.00)	2.68
Oberland-Est	0.58	0.25	0.82	(0.05)	1.09	0.22	(0.03)	3.02

Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

Les disparités régionales observées en ce qui concerne le nombre de déplacements doivent elles aussi être analysées avec prudence. Ainsi, dans la région de l'Oberland-Est, le nombre de déplacements par personne et par jour est nettement plus élevé qu'ailleurs. Les raisons d'un tel écart (qui n'apparaissait pas dans l'enquête de 2015) sont obscures. Peut-être est-il dû à des différences dans les réactions suscitées par la pandémie de COVID-19. Mais il se peut aussi que ces divergences découlent d'incertitudes statistiques.

d) Suisse, canton de Berne et ses agglomérations

Figure 5-7 : Parts des motifs de déplacement
CH, BE et agglomérations | parts, selon la distance journalière



Exemple de lecture : les déplacements pour le travail représentent un quart des distances journalières couvertes par les personnes domiciliant dans l'agglomération de Biel/Bienne-Lyss.

L'analyse par agglomération révèle elle aussi une prépondérance des déplacements de loisirs dans la mobilité globale. Ceux-ci représentent de loin la majeure partie de la distance journalière, et sont suivis par les déplacements pour le travail et les achats.

Figure 5-8 : Distance journalière selon le motif de déplacement
CH, BE et agglomérations | kilomètres par personne

Distance journalière [en km]	Travail	Formation	Achats	Déplacements professionnels et de service	Loisirs	Déplacements de services et d'accompagnement	Autres	Total
Suisse	8.31	1.42	4.59	0.88	12.92	1.46	0.45	30.01
Canton de Berne	8.45	1.37	4.48	0.91	14.28	1.55	0.27	31.32
Berne	8.52	1.11	3.93	0.60	15.17	1.11	(0.23)	30.67
Biel/Bienne-Lyss	7.81	(1.08)	4.37	(0.91)	14.56	(1.81)	(0.86)	31.40
Berthoud	7.10	(2.73)	3.26	(0.78)	11.81	(1.81)	(0.02)	27.51
Interlaken	7.91	(1.36)	3.82	(2.47)	15.94	(1.04)	(0.67)	33.22
Langenthal	7.80	(2.41)	(2.16)	(0.08)	15.29	(1.28)	(0.00)	29.02
Thoune	8.82	(1.03)	4.19	(0.84)	12.64	(1.59)	(0.34)	29.46

Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

L'importance des déplacements de loisirs dans les distances journalières se reflète notamment dans les chiffres absolus.

Figure 5-9 : Temps de trajet selon le motif de déplacement
CH, BE et agglomérations | minutes par personne et par jour

Temps de trajet [en min]	Travail	Formation	Achats	Déplacements professionnels et de service	Loisirs	Déplacements de services et d'accompagnement	Autres	Total
Suisse	14.10	4.00	11.34	1.66	39.88	2.84	0.82	74.64
Canton de Berne	14.23	3.43	11.05	1.92	41.37	2.75	0.74	75.48
Berne	15.84	3.37	11.99	1.56	43.11	2.59	0.56	79.02
Biel/Bienne-Lyss	12.47	2.42	11.72	(2.86)	40.50	2.63	(2.18)	74.78
Berthoud	14.61	(4.30)	8.80	(0.92)	41.98	(2.79)	(0.05)	73.47
Interlaken	10.94	3.74	12.12	(3.54)	47.36	2.21	(1.92)	81.84
Langenthal	12.40	(3.80)	7.50	(0.98)	38.35	(1.74)	(0.00)	64.77
Thoune	12.32	2.86	11.12	(1.26)	40.07	2.80	(0.87)	71.31

Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

La population de l'agglomération d'Interlaken consacre nettement plus de temps aux déplacements de loisirs que celle des autres agglomérations.

Figure 5-10 : Déplacements selon le motif
CH, BE et agglomérations | nombre de déplacements par personne et par jour

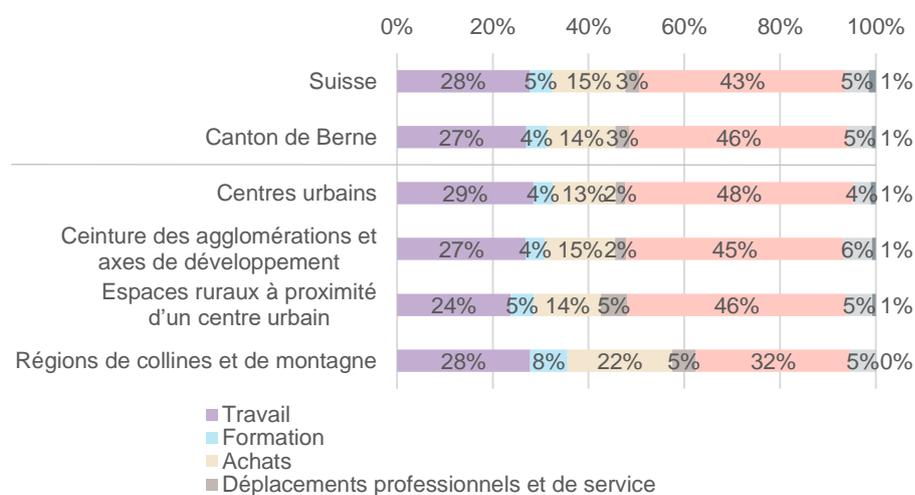
Déplacements [nombre]	Travail	Formation	Achats	Déplacements professionnels et de service	Loisirs	Déplacements de services et d'accompagnement	Autres	Total
Suisse	0.60	0.21	0.70	0.04	1.01	0.17	0.02	2.75
Canton de Berne	0.61	0.18	0.69	0.04	0.99	0.15	0.02	2.68
Berne	0.59	0.19	0.72	0.04	0.98	0.14	0.02	2.68
Biel/Bienne-Lyss	0.58	0.16	0.70	(0.04)	0.99	0.17	0.03	2.66
Berthoud	0.59	(0.18)	0.69	(0.02)	1.03	0.15	(0.01)	2.67
Interlaken	0.62	0.24	0.81	(0.04)	1.07	0.22	(0.05)	3.06
Langenthal	0.58	(0.15)	0.80	(0.03)	1.07	(0.06)	(0.00)	2.68
Thoune	0.56	0.15	0.81	0.05	1.03	0.17	(0.01)	2.78

Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

Le nombre de déplacements par motif est à peu près le même dans toutes les agglomérations (à l'exception d'Interlaken, où les chiffres sont un peu plus élevés). Là encore, les loisirs constituent le principal motif de déplacement.

e) Suisse, canton de Berne et ses types d'espace

Figure 5-11 : Parts des motifs de déplacement
CH, BE et types d'espace | parts, selon la distance journalière



Exemple de lecture :
près de la moitié (48 %) des distances journalières parcourues par la population des centres urbains correspondent à des déplacements de loisirs.

La part des déplacements de loisirs est plus faible dans les régions de collines et de montagne que dans les autres types d'espace. En revanche, la part des déplacements motivés par les achats y est nettement plus forte qu'ailleurs. Les centres urbains enregistrent les parts de déplacements pour le travail et les loisirs les plus élevées. Il convient toutefois de tenir compte de la distance journalière absolue pour interpréter ces chiffres (voir

Figure 5-12). Ainsi, les distances journalières des personnes habitant les centres urbains sont dans l'ensemble plus courtes que celles des personnes vivant dans les autres types d'espace, ce qui peut facilement influencer sur les parts des divers motifs de déplacement.

Figure 5-12 : Distances journalières selon le motif de déplacement
CH, BE et types d'espace | kilomètres par personne

Distance journalière [en km]	Travail	Formation	Achats	Déplacements professionnels et de service	Loisirs	Déplacements de services et d'accompagnement	Autres	Total
Suisse	8.31	1.42	4.59	0.88	12.92	1.46	0.45	30.01
Canton de Berne	8.45	1.37	4.48	0.91	14.28	1.55	0.27	31.32
Centres urbains	7.92	1.13	3.64	(0.57)	13.20	1.03	(0.30)	27.79
Ceinture des agglomérations et axes de développement	9.25	1.38	5.04	0.81	15.57	2.06	(0.29)	34.40
Espaces ruraux à proximité d'un centre urbain	7.70	1.58	4.55	(1.76)	14.88	1.75	(0.25)	32.47
Régions de collines et de montagne	10.23	(2.88)	8.04	(1.82)	11.89	(1.92)	(0.02)	36.80

Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

La distance journalière moyenne consacrée aux déplacements de loisirs dans les régions de collines et de montagne confirme l'affirmation formulée plus haut. Les personnes vivant dans ce type d'espace parcourent un peu moins de 12 km pour leurs loisirs, soit un écart d'un peu plus de 2 km par rapport à la moyenne cantonale (14 km). Leurs déplacements pour le travail et les achats sont en revanche nettement plus longs, si bien que ce sont elles qui, en fin de compte, parcourent la distance journalière la plus importante.

Figure 5-13 : Temps de trajet selon le motif de déplacement
CH, BE et types d'espace | minutes par personne et par jour

Temps de trajet [en min]	Travail	Formation	Achats	Déplacements professionnels et de service	Loisirs	Déplacements de services et d'accompagnement	Autres	Total
Suisse	14.10	4.00	11.34	1.66	39.88	2.84	0.82	74.64
Canton de Berne	14.23	3.43	11.05	1.92	41.37	2.75	0.74	75.48
Centres urbains	13.80	3.07	12.20	1.34	40.50	2.12	0.54	73.56
Ceinture des agglomérations et axes de développement	15.24	3.24	10.75	2.13	42.55	3.39	(0.99)	78.29
Espaces ruraux à proximité d'un centre urbain	12.55	3.88	8.77	(2.82)	41.49	2.90	(0.88)	73.30
Régions de collines et de montagne	16.95	(7.04)	11.24	(2.30)	39.77	(3.11)	(0.04)	80.46

Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

Le constat est à peu près le même pour les temps de trajet : dans les régions de collines et de montagne, ils sont un peu plus courts lorsque les déplacements concernent les loisirs et un peu plus longs quand il s'agit du travail.

Figure 5-14 : Déplacements selon le motif
CH, BE et types d'espace | nombre de déplacements par personne et par jour

Déplacements [nombre]	Travail	Formation	Achats	Déplacements professionnels et de service	Loisirs	Déplacements de services et d'accompagnement	Autres	Total
Suisse	0.60	0.21	0.70	0.04	1.01	0.17	0.02	2.75
Canton de Berne	0.61	0.18	0.69	0.04	0.99	0.15	0.02	2.68
Centres urbains	0.59	0.17	0.77	0.03	1.00	0.13	0.02	2.72
Ceinture des agglomérations et axes de développement	0.61	0.19	0.68	0.04	1.00	0.15	0.02	2.70
Espaces ruraux à proximité d'un centre urbain	0.63	0.21	0.57	0.05	0.96	0.20	(0.03)	2.64
Régions de collines et de montagne	0.66	0.21	0.45	(0.10)	0.83	0.15	(0.01)	2.42

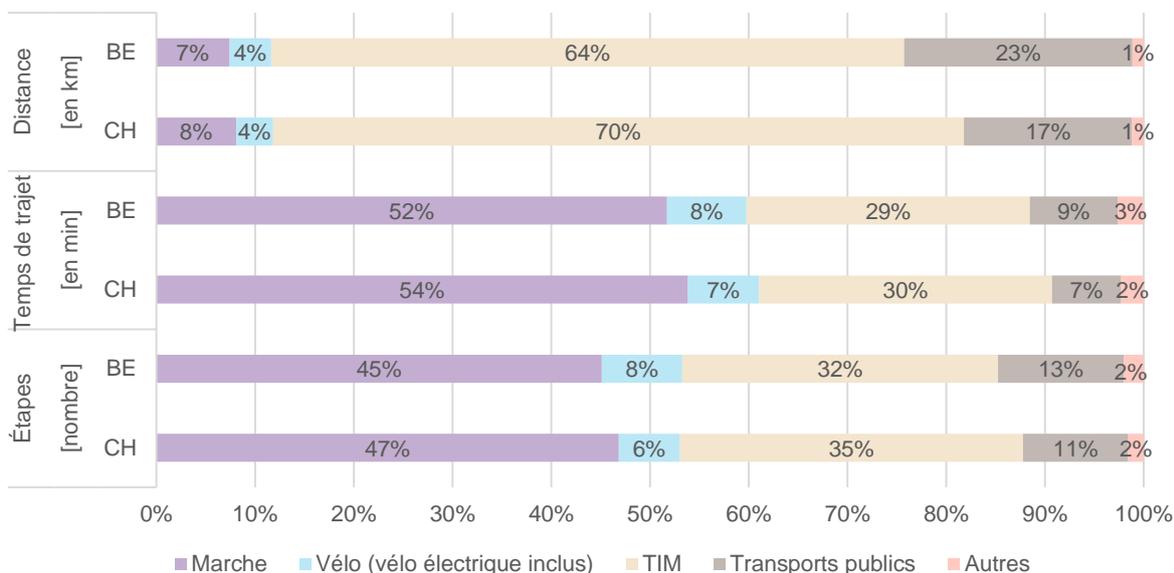
Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

Les personnes vivant dans les régions de collines et de montagne effectuent au total moins de déplacements par jour, essentiellement parce qu'elles effectuent moins de déplacements pour les loisirs et les achats.

5.2 Analyses des déplacements de loisirs

Les déplacements de loisirs constituent de loin le principal motif de mobilité, raison pour laquelle ils font l'objet d'un sous-chapitre spécifique.

Figure 5-15 : Choix du moyen de transport pour les déplacements de loisirs
CH et BE | parts

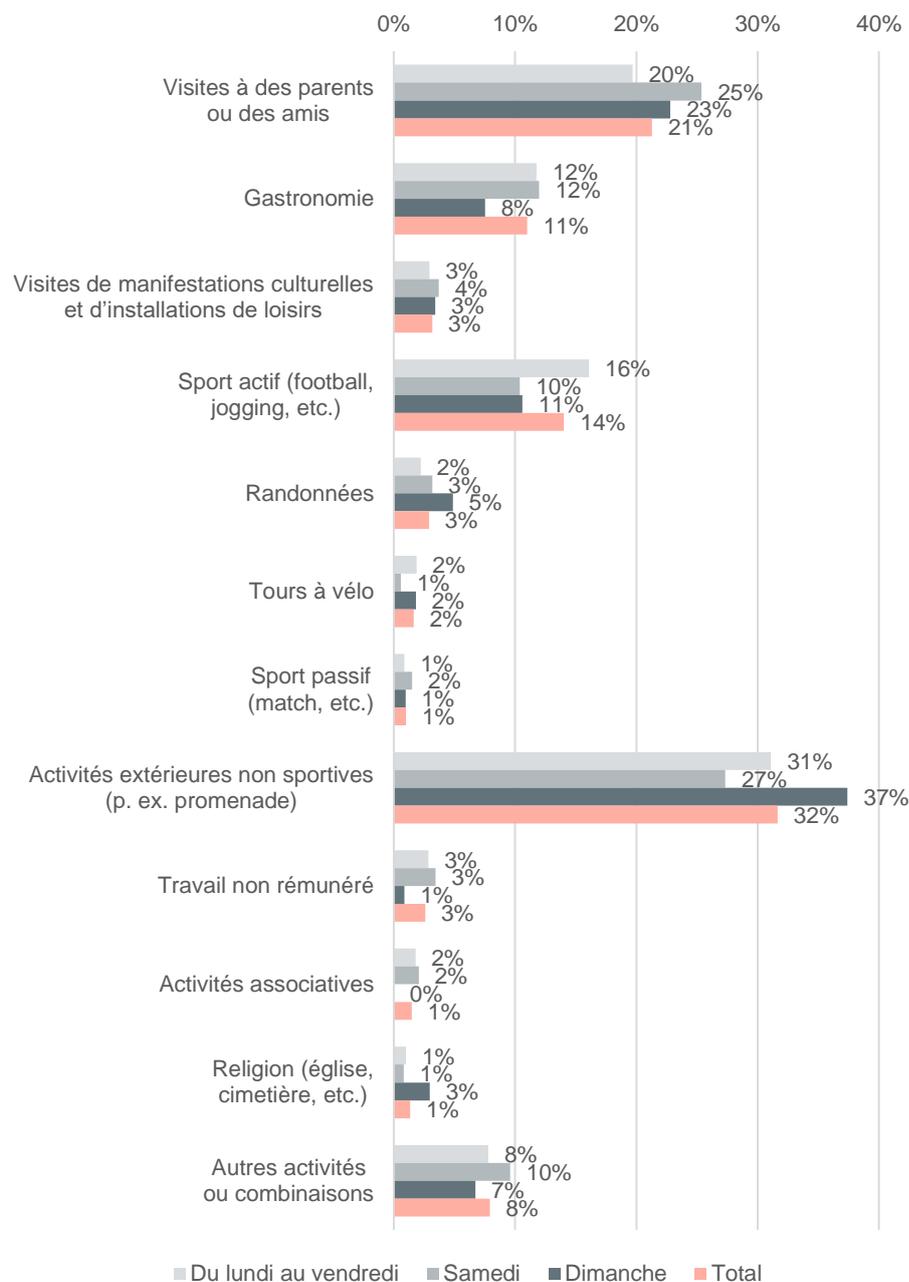


Exemple de lecture : au total, 8 % des étapes effectuées quotidiennement par la population du canton de Berne à des fins de loisirs sont réalisées à vélo.

Dans le canton de Berne, 64 % des distances parcourues dans le cadre des loisirs sont couvertes en TIM, soit 6 % de moins que la moyenne nationale. Cet écart est compensé par les transports publics, dont la part (23 %) est de 6 points supérieure à la moyenne suisse.

Les temps de trajet et le nombre d'étapes reflètent l'importance de la marche, qui en représente à chaque fois près de la moitié. Elle est suivie dans les deux cas par la voiture, qui occupe la deuxième position avec une part d'environ 30 %.

Figure 5-16 : Déplacements de loisirs selon le type d'activité et le jour de la semaine
BE | parts, selon la distance journalière

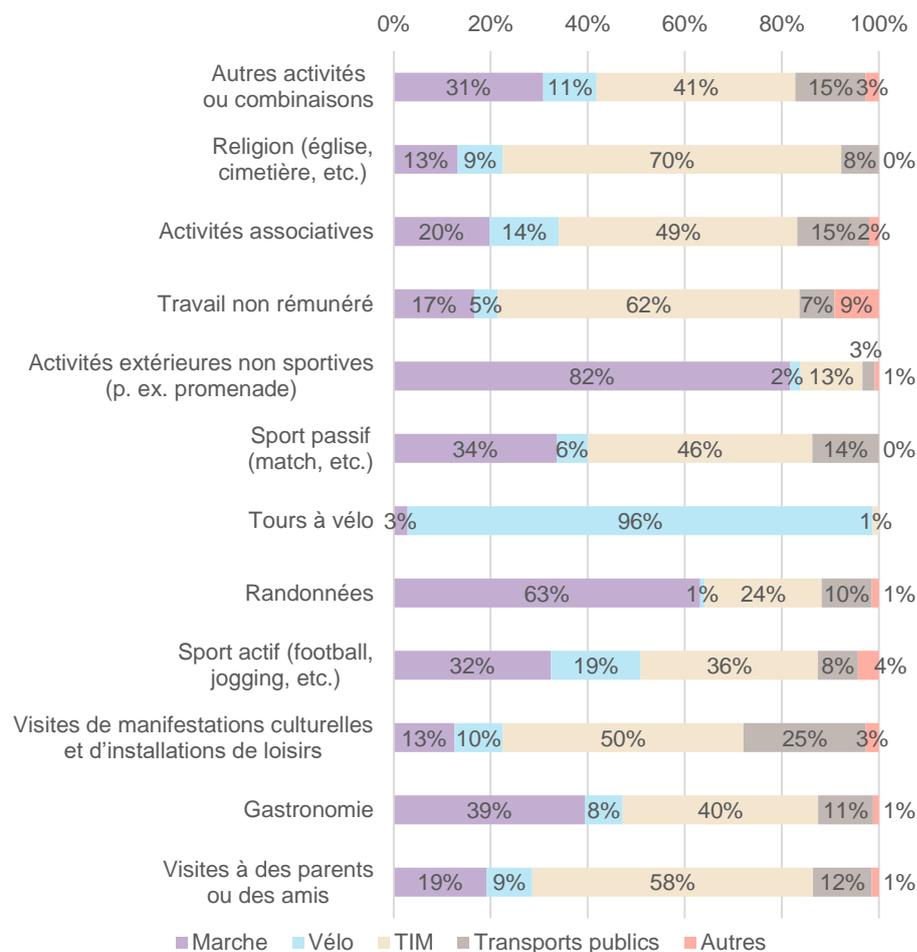


Exemple de lecture :
le dimanche, 8 % des déplacements de loisirs concernent des sorties gastronomiques.

Les déplacements de loisirs peuvent aussi être analysés selon les différents types d'activité et les jours de la semaine. Près d'un tiers des déplacements de loisirs réalisés dans le canton de Berne en 2021 concernaient des activités extérieures non sportives (p. ex. des promenades), 21 % des visites à des parents ou amis et 14 % des activités sportives. Par rapport à 2015, la part des sorties gastronomiques a été quasiment divisée par deux, passant de 20 % à 11 % en 2021, une conséquence très claire de la pandémie de COVID-19.

Les activités non sportives en plein air constituent une part importante des déplacements à des fins de loisirs, en particulier le dimanche (37 %), alors que les activités sportives actives sont surtout pratiquées la semaine. Les visites à des parents et amis sont plus nombreuses le samedi (25 %).

Figure 5-17 : Choix du moyen de transport pour les déplacements de loisirs selon le type d'activité
BE | parts, selon la distance journalière



Exemple de lecture :
au total, 19 % des déplacements effectués pour rendre visite à des parents et amis se font à pied.

Les parts des différents moyens de transport varient selon les activités de loisirs pratiquées. Logiquement, la marche est majoritaire dans les activités extérieures non sportives (comme la promenade) et la randonnée, et le vélo dans le cyclisme. Les parts respectives des différents moyens de transport varient ensuite selon les activités de loisirs, mais la voiture constitue en général le moyen le plus utilisé.

6 Différences sociodémographiques

6.1 Genre

Figure 6-1 : Distance journalière, temps de trajet et déplacements selon le genre
CH et BE | valeurs moyennes par personne et par jour

Distance journalière, temps de trajet et déplacements	CH	BE
Distance journalière [en km]		
Homme	33.7	34.2
Femme	26.4	28.7
Temps de trajet [en min]		
Homme	77.4	76.3
Femme	71.9	74.7
Déplacements [nombre]		
Homme	2.79	2.72
Femme	2.71	2.65

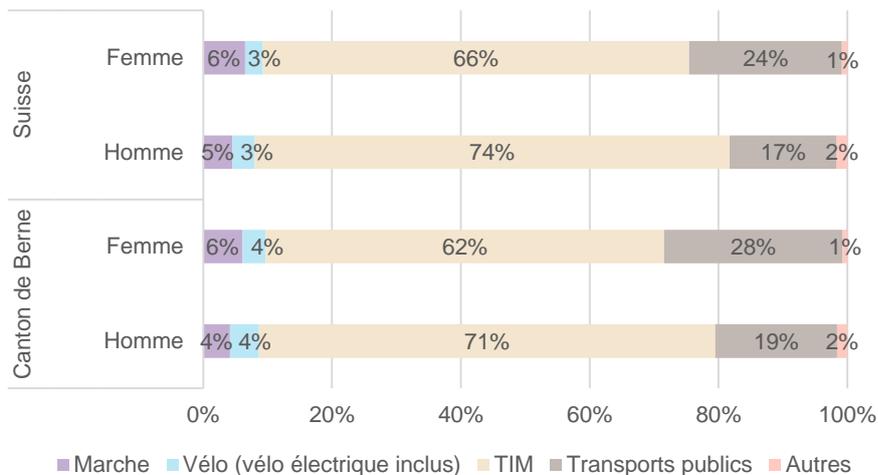
Les hommes couvrent en moyenne des distances plus étendues (5,5 km de plus par jour), sur des durées plus longues (1,6 minute de plus par jour) et se déplacent un peu plus fréquemment (0,07 déplacement de plus par jour) que les femmes. Par rapport à 2015, les distances journalières ont raccourci, de 8,1 km pour les femmes et de 8,3 km pour les hommes et les temps de trajet des hommes ont baissé de 11,2 minutes, un recul nettement plus marqué que pour les femmes (-7,3 minutes).

Figure 6-2 : Distance journalière selon le genre et le moyen de transport
CH et BE | kilomètres par personne

Distance [en km]	CH		BE	
	Homme	Femme	Homme	Femme
Marche	1.5	1.7	1.4	1.7
Vélo	1.2	0.7	1.5	1.0
TIM	24.9	17.5	24.2	17.8
Transports publics	5.6	6.3	6.5	8.0
Autres	0.6	0.2	0.5	0.2
Total	33.7	26.4	34.2	28.7

Les femmes parcourent de plus longues distances à pied et en transports publics que les hommes. Ces derniers, en revanche, couvrent beaucoup plus de kilomètres en TIM et à vélo que leurs homologues féminins.

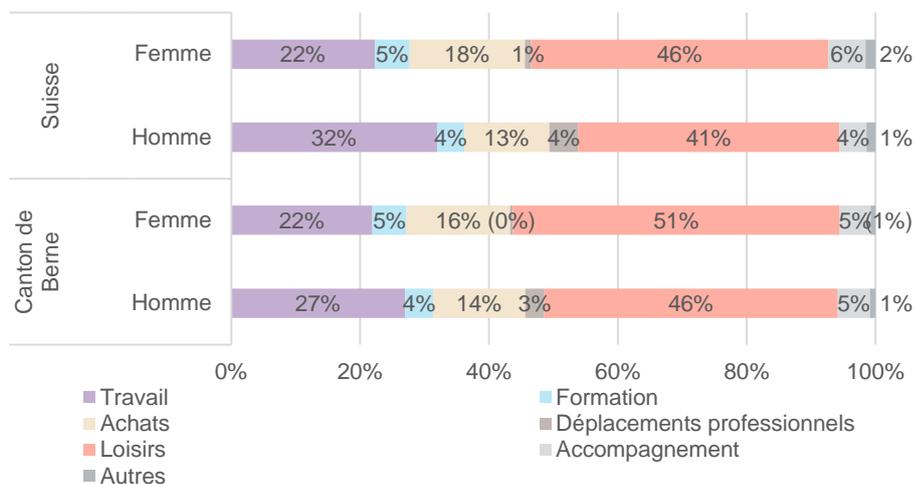
Figure 6-3 : Répartition modale selon le sexe
CH et BE | parts, selon la distance journalière



Exemple de lecture :
en Suisse, les femmes effectuent environ deux tiers (66 %) de leurs distances journalières en TIM.

L'analyse de la répartition modale révèle un tableau similaire : par rapport aux hommes, les femmes utilisent davantage les transports publics (9 % de plus) et moins les TIM (9 % de moins). Ces écarts liés au genre sont un peu moins prononcés au niveau national.

Figure 6-4 : Parts des motifs de déplacement selon le genre
CH et BE | parts, selon la distance journalière



Exemple de lecture :
dans le canton de Berne, 14 % des distances journalières parcourues par les hommes concernent des déplacements pour les achats.

Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

À l'échelon national comme cantonal, la part des déplacements de loisirs dans les distances parcourues est de 5 % plus importante chez les femmes. Le constat est le même pour les déplacements liés aux achats, dont la part est légèrement plus importante chez les femmes que chez les hommes. En revanche, les déplacements pour le travail pèsent plus lourd dans les distances parcourues par les hommes. Il est cependant frappant de constater que la différence hommes-femmes est sur ce point bien moins marquée dans le canton de Berne que dans l'ensemble de la Suisse.

Figure 6-5 : Distance journalière selon le genre et le motif de déplacement
CH et BE | kilomètres par personne

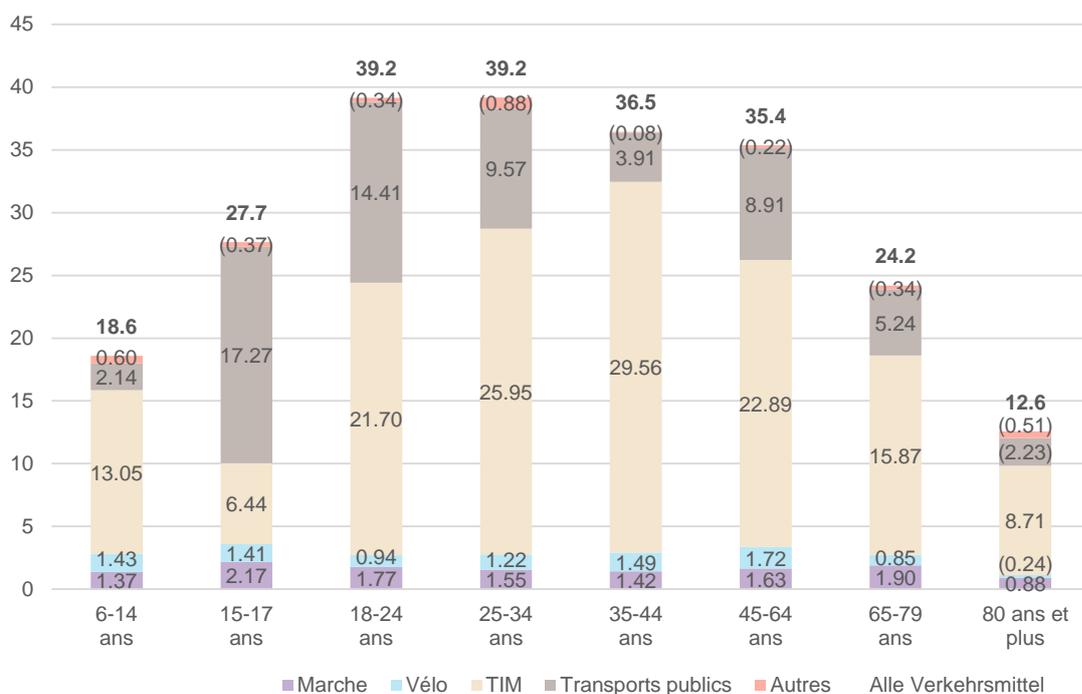
Distance [en km]	CH		BE	
	Homme	Femme	Homme	Femme
Travail	10.8	5.9	8.5	6.3
Formation	1.4	1.4	1.4	1.5
Achats	4.4	4.7	4.5	4.6
Déplacements professionnels et de service	1.5	0.3	0.9	(0.1)
Loisirs	13.7	12.2	14.3	14.6
Déplacements de services et d'accompagnement	1.4	1.5	1.6	1.4
Autres	0.5	0.4	0.3	(0.2)
Ensemble des motifs	33.7	26.4	31.3	28.7

Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

En chiffres absolus, les principales divergences constatées dans les distances parcourues chaque jour par les hommes et les femmes concernent essentiellement les déplacements professionnels et les voyages de service. Dans ces deux catégories, les hommes parcourent en moyenne des distances bien plus étendues que les femmes. Ces différences sont cependant moins prononcées qu'au niveau national.

6.2 Âge

Figure 6-6 : Distance journalière selon la tranche d'âge et le moyen de transport
BE | kilomètres par personne



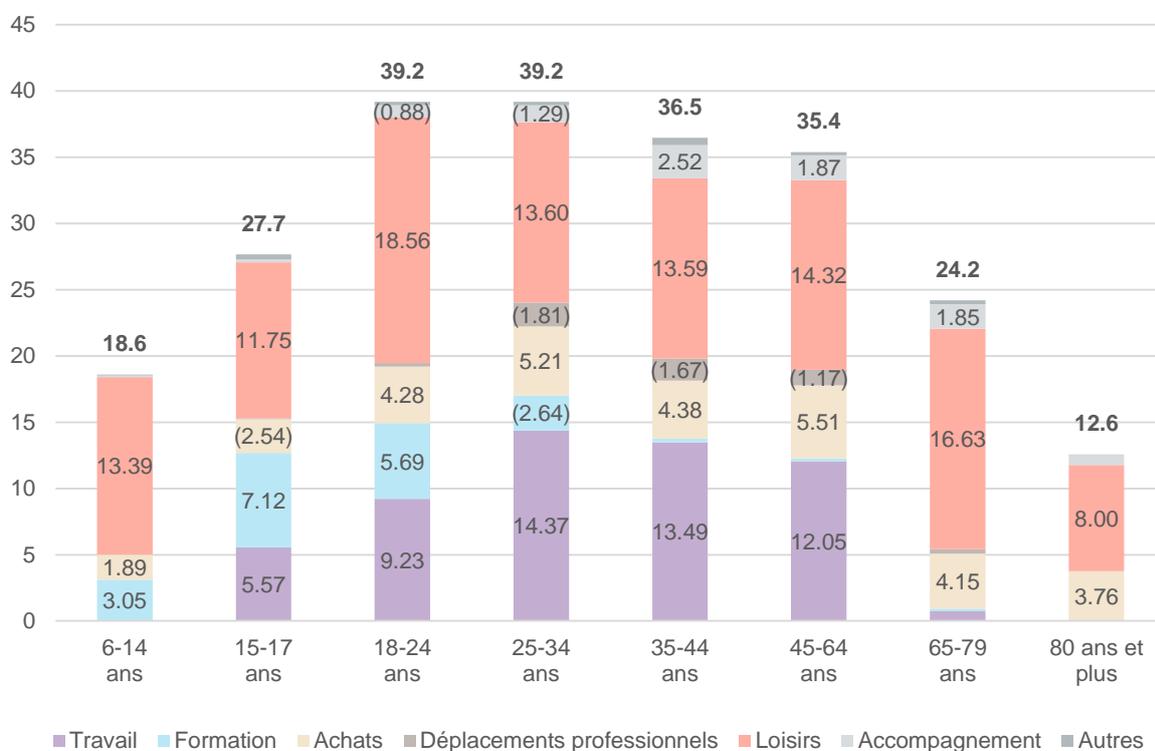
Exemple de lecture : les personnes âgées de 25 à 34 ans parcourent en moyenne 39,2 km par jour, dont une grande partie en TIM.

Les distances parcourues varient sensiblement d'un groupe d'âge à l'autre. Les plus grandes distances journalières sont couvertes par les 18-24 ans et les 25-34 ans, et se montent à près de 40 km, soit plus du triple de ce que parcourent les plus de 80 ans (un peu moins de 13 km). Le TIM constitue le moyen de transport le plus utilisé dans toutes les tranches d'âge en dehors des 15-17 ans. Ces derniers empruntent principalement les transports publics, parcourant ainsi 17 km par jour en moyenne. Seuls les 18-24 ans couvrent en transports publics une distance journalière approchante (un peu plus de 14 km).

Par rapport à 2015, le groupe d'âge des 18-24 ans est celui dont la distance journalière a le plus diminué, passant de 53 à 39 kilomètres. De même, chez les 25-34 ans et les 6-14 ans, le recul de la distance journalière est supérieur à la moyenne.

Figure 6-7 : Distance journalière selon la tranche d'âge et le motif de déplacement

BE | kilomètres par personne | vue d'ensemble en TP 6-7

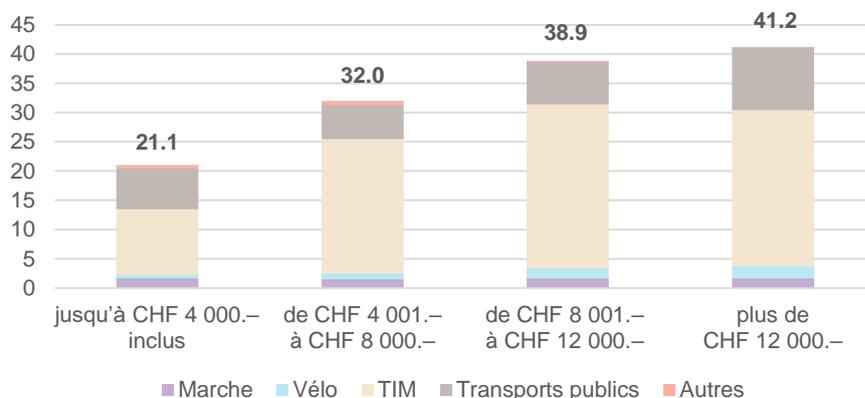


Exemple de lecture : les personnes âgées de 15 à 17 ans parcourent en moyenne 27,7 km par jour, dont la majeure partie pour les déplacements de loisirs.

Comme en 2015, les deux groupes d'âge des 18-24 ans et des 65-79 ans ont parcouru en 2021 les plus longues distances pour les loisirs (respectivement 19 et 17 km) : les loisirs représentent un peu moins de 50 % de l'ensemble des distances parcourues par les jeunes adultes et près de 70 % de celles des personnes retraitées. Chez les 6-14 ans, la distance journalière couverte pour les déplacements à des fins de loisirs, si elle est un peu moins grande en chiffres absolus (13 km), est la plus importante en proportion (72 %). Pour le travail, les distances les plus longues sont parcourues par les 25-34 ans et les 35-44 ans. Dans ces deux tranches d'âge, les déplacements pour le travail représentent près de 37 % de la distance journalière.

6.3 Revenu

Figure 6-8 : Distance journalière selon la catégorie de revenu et le moyen de transport
BE | kilomètres par personne | vue d'ensemble en TP 6- 8



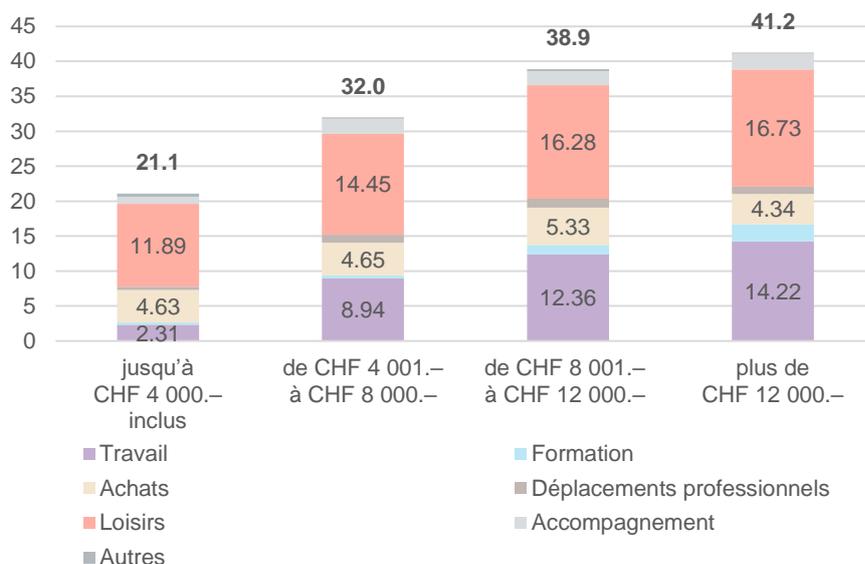
Exemple de lecture :
les personnes disposant d'un revenu mensuel compris entre 4 001 et 8 000 francs parcourent en moyenne 32 km par jour, dont une grande partie en TIM.

En 2021 comme en 2015, les distances journalières moyennes les plus importantes sont couvertes par les personnes percevant des revenus élevés. Les individus dont le ménage dispose d'un revenu mensuel supérieur à 12 000 francs parcourent environ 41 km en moyenne sur le territoire national, soit presque deux fois plus que les personnes dont le ménage perçoit un revenu de moins de 4 000 francs, qui ne parcourent que 21 km par jour. La différence se manifeste dans les déplacements à pied, mais aussi dans tous les moyens de transport, les distances parcourues en TIM, nettement plus longues, pesant ici un poids tout particulier.

La différence de distance constatée entre les deux classes de revenus les plus élevées est essentiellement due à la différence d'utilisation des transports publics, plus forte dans la classe de revenu la plus élevée.

Si la distance journalière parcourue par les personnes appartenant à la classe de revenus la plus faible n'a quasiment pas évolué par rapport à 2015, elle a en revanche sensiblement baissé dans toutes les autres. Le recul le plus fort est enregistré dans la classe de revenus la plus élevée, où la distance journalière est passée de 55 km en 2015 à 41 km en 2021. On peut raisonnablement supposer que la pandémie de COVID-19 a eu des conséquences très variables selon le niveau de revenu – et les possibilités de télétravail qui leur sont rattachées.

Figure 6-9 : Distance journalière selon la catégorie de revenu et le motif de déplacement
 BE | kilomètres par personne | vue d'ensemble en TP 6-9



Exemple de lecture :
 les personnes disposant d'un revenu mensuel inférieur à 4 000 francs parcourent environ 21 kilomètres par jour, les achats représentant en proportion le deuxième motif de déplacement.

L'étude des distances journalières selon le motif de déplacement montre que les distances parcourues pour le travail et les activités de loisirs augmentent tout particulièrement lorsque les revenus s'accroissent.

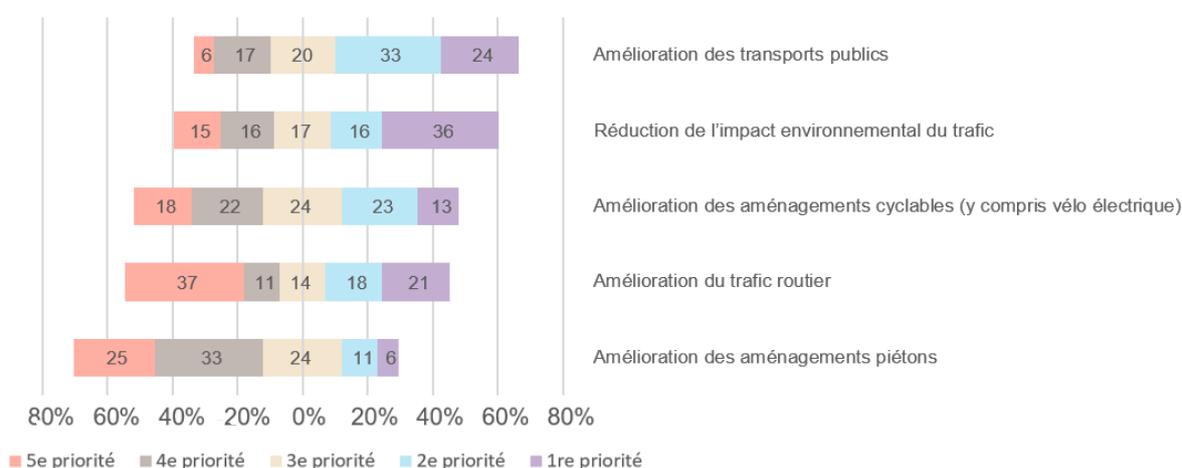
7 Opinions sur la politique des transports

Dans le cadre du microrecensement 2021, le module consacré aux opinions sur la politique des transports a été entièrement remanié. Dans cette nouvelle mouture, les personnes interrogées se voient présenter cinq mesures par champ thématique, auxquelles elles doivent attribuer un degré de priorité compris entre 1 (priorité la plus forte) et 5 (priorité la plus faible). Chaque mesure d'un même champ thématique doit être associée à un degré de priorité différent, de manière à faire apparaître un classement clair. En comptabilisant la fréquence de classement de chaque mesure en première, deuxième et troisième priorité, il est possible de classer ces mesures selon l'importance que leur accorde la population, la troisième priorité, considérée comme intermédiaire, ne comptant que pour moitié.

Lors d'une première étape, les participantes et participants ont été priés d'indiquer les secteurs des transports dans lesquels les améliorations à apporter sont selon eux les plus urgentes. Dans un deuxième temps, ils se sont vu présenter cinq mesures par domaine de transport, qu'ils ont dû classer selon l'importance qu'ils leur accordent. Enfin, dans une troisième et dernière étape, les personnes interrogées ont dû évaluer cinq mesures visant à résoudre les problèmes actuels en matière de transports.

a) Secteurs les plus importants

Figure 7-1 : Classement des améliorations selon le domaine de transport
BE | en % de la population

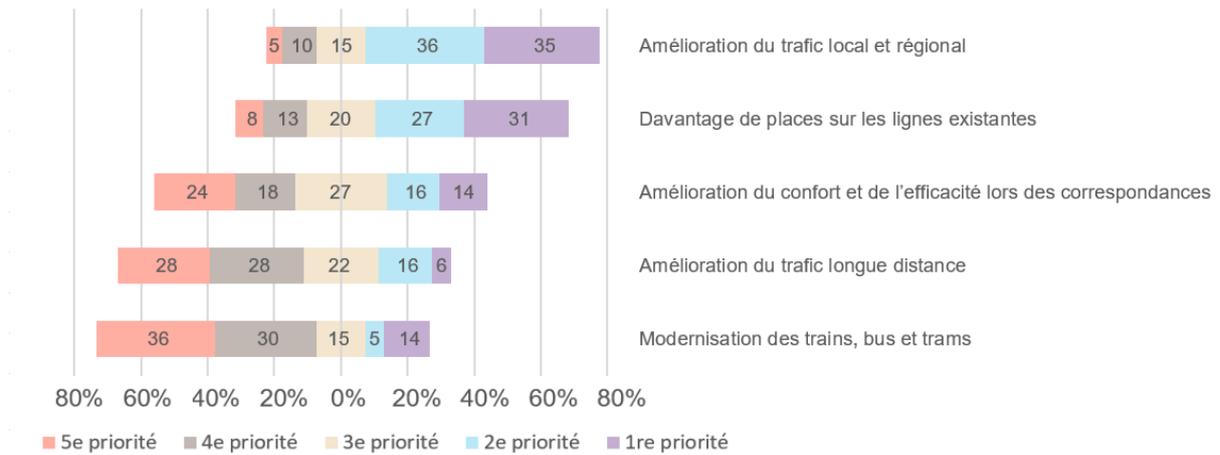


Exemple de lecture : au total, 13 % des personnes interrogées classent les améliorations liées aux aménagements cyclables en première priorité, 23 % en deuxième, 24 % en troisième, etc.

Les personnes interrogées considèrent les améliorations à apporter dans le domaine des transports publics (train, bus, tramway) comme la plus importante des trois premières priorités. La réduction de l'impact environnemental du trafic arrive en deuxième place, même si cette mesure est citée en premier par un nombre particulièrement élevé de personnes interrogées (36 %). Les améliorations liées aux aménagements piétons sont les moins souvent citées parmi les trois premières priorités.

b) Mesures liées aux transports publics

Figure 7-2 : Classement des mesures d'amélioration liées aux transports publics
BE | en % de la population

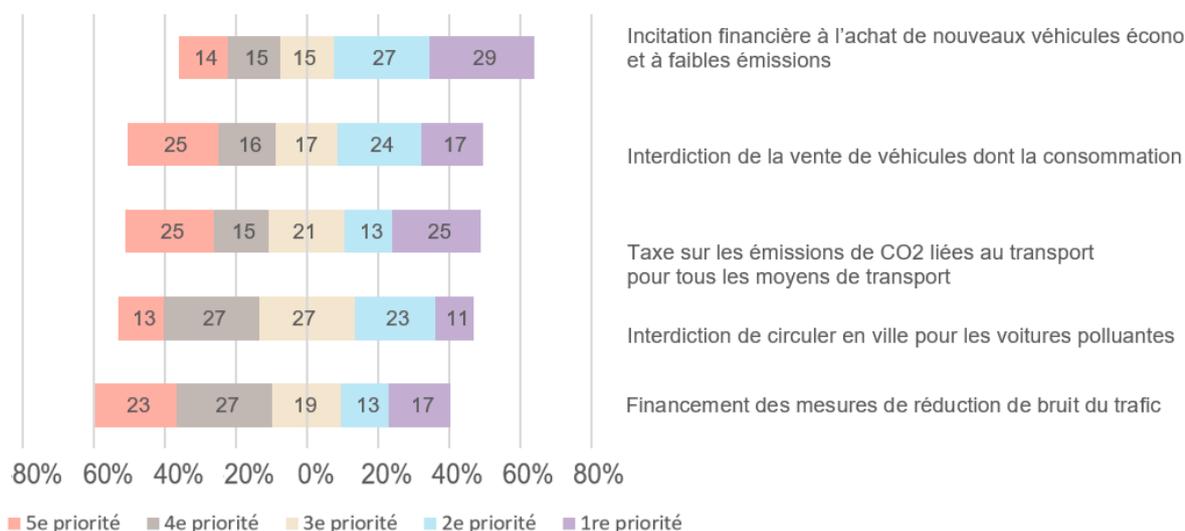


Exemple de lecture : au total, 6 % des personnes interrogées classent les améliorations liées au trafic longue distance en première priorité, 16 % en deuxième, 22 % en troisième, etc.

Les améliorations liées au trafic local et régional (augmentation de la vitesse et de la fréquence des lignes de RER, tramway et bus) et à l'augmentation du nombre de places sur les lignes existantes sont jugées particulièrement importantes. L'amélioration du confort et de l'efficacité lors des changements (p. ex. signalétique, raccourcissement des distances, plus de commerces) arrive en troisième position. Les quatrième et cinquième rangs sont occupés par les améliorations liées au trafic longue distance (augmentation de la vitesse et de la fréquence des lignes de train) et la modernisation des trains, bus et trams (p. ex. nouveaux véhicules, accès Internet).

c) Mesures liées à l'environnement et à l'énergie

Figure 7-3 : Classement des mesures d'amélioration liées à l'impact environnemental
BE | en % de la population

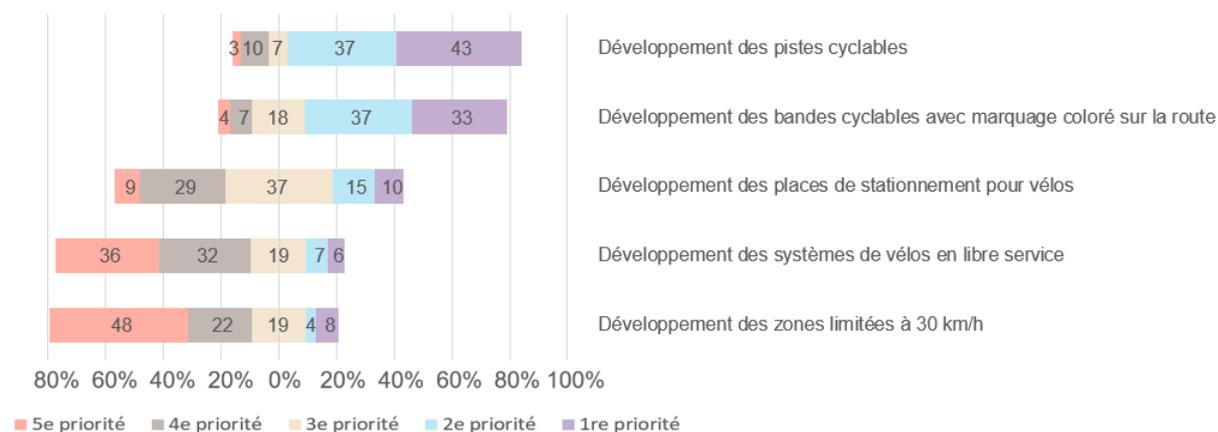


Exemple de lecture : au total, 29 % des personnes interrogées classent les incitations financières à l'achat de nouveaux véhicules économes en énergie et à faibles émissions en première priorité, 27 % en deuxième, 15 % en troisième, etc.

Les mesures liées à la réduction de l'impact environnemental dessinent un tableau plus équilibré que celui des autres thématiques. Dans ce domaine, la population du canton de Berne place les incitations financières à l'achat de véhicules neufs économes en énergie et à faibles émissions en première position, devant l'interdiction de la vente de voitures dont la consommation de carburant est élevée (p. ex. plus de 10 litres aux 100 km). Elle se montre bien plus favorable que l'ensemble de la population suisse à une taxe sur les émissions de CO₂ liées au transport pour tous les moyens de transport (p. ex. voiture, avion) : ces mesures arrivent en troisième position dans le canton de Berne, alors qu'elles sont en cinquième position au niveau national. Dans le canton de Berne, les deux dernières places du classement sont occupées par l'interdiction de circuler en ville pour les voitures polluantes lors des pics de pollution et par le financement de mesures de réduction du bruit du trafic (p.ex. revêtements anti-bruit, trains plus silencieux).

d) Mesures liées aux aménagements cyclables

Figure 7-4 : Classement des mesures d'amélioration des aménagements cyclables
BE | en % de la population

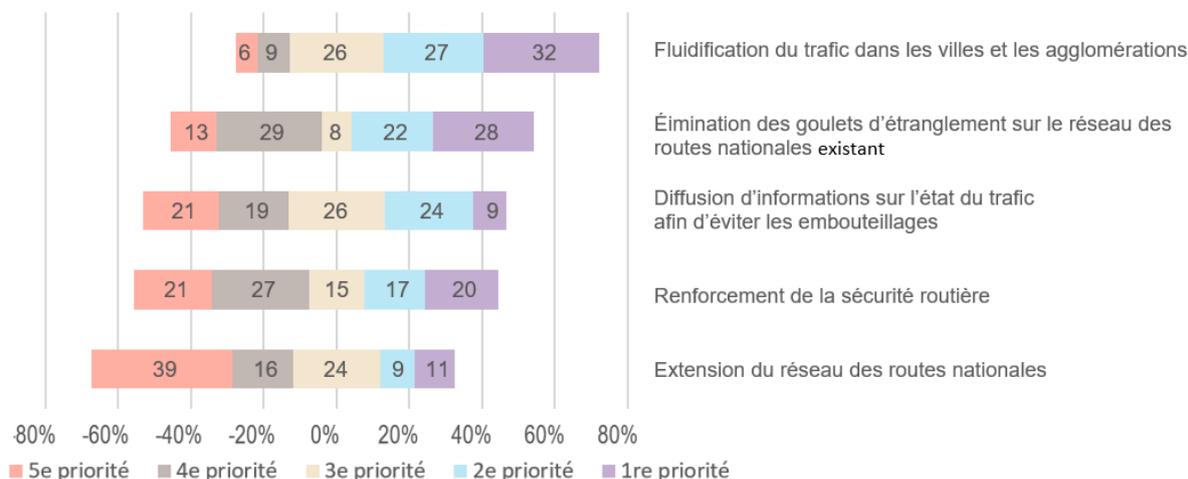


Exemple de lecture : au total, 33 % des personnes interrogées classent le développement de bandes cyclables avec marquage coloré sur la route en première priorité, 37 % en deuxième, 18 % en troisième, etc.

Les mesures liées aux aménagements cyclables sont classées selon un ordre de priorité clair : les personnes interrogées accordent une importance toute particulière au développement de pistes cyclables et de bandes cyclables avec marquage coloré sur les routes. Le développement de places de stationnement pour vélos arrive en troisième position (importance intermédiaire). Le développement de systèmes de vélos en libre-service et celui de zones limitées à 30 km/h sont perçus comme nettement moins importants : cette dernière mesure arrive en effet en cinquième place chez près de la moitié des personnes interrogées.

e) Mesures liées au transport individuel motorisé

Figure 7-5 : Classement des mesures d'amélioration du transport individuel motorisé
BE | en % de la population

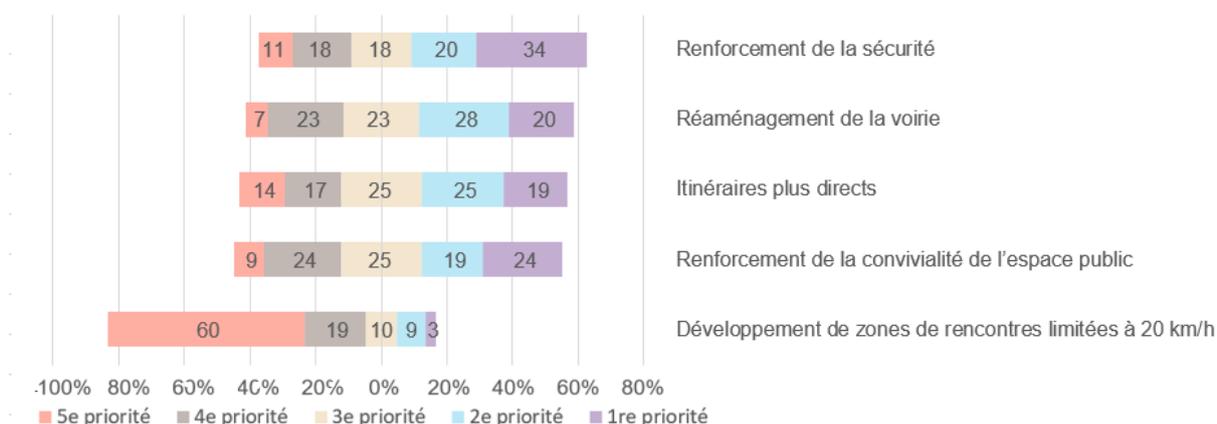


Exemple de lecture : au total, 20 % des personnes interrogées classent le renforcement de la sécurité routière en première priorité, 17 % en deuxième, 15 % en troisième, etc.

Les personnes interrogées estiment que la mesure la plus importante concerne la fluidification du trafic dans les villes et les agglomérations (p. ex. aménagement de nouveaux contournements, remplacement des feux par des giratoires). Elle est suivie par l'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau existant des routes nationales (p. ex. aménagement d'une voie supplémentaire), puis par la diffusion d'informations sur l'état du trafic (p. ex. via des applications pour smartphones). Le renforcement de la sécurité routière (p. ex. travaux d'aménagement, systèmes d'aide à la conduite) arrive en quatrième position. Avec une part particulièrement élevée de réponses (près de 40 %), l'extension du réseau de routes nationales occupe le cinquième rang.

f) Mesures liées aux aménagements piétons

Figure 7-6 : Classement des mesures d'amélioration des aménagements piétons
BE | en % de la population



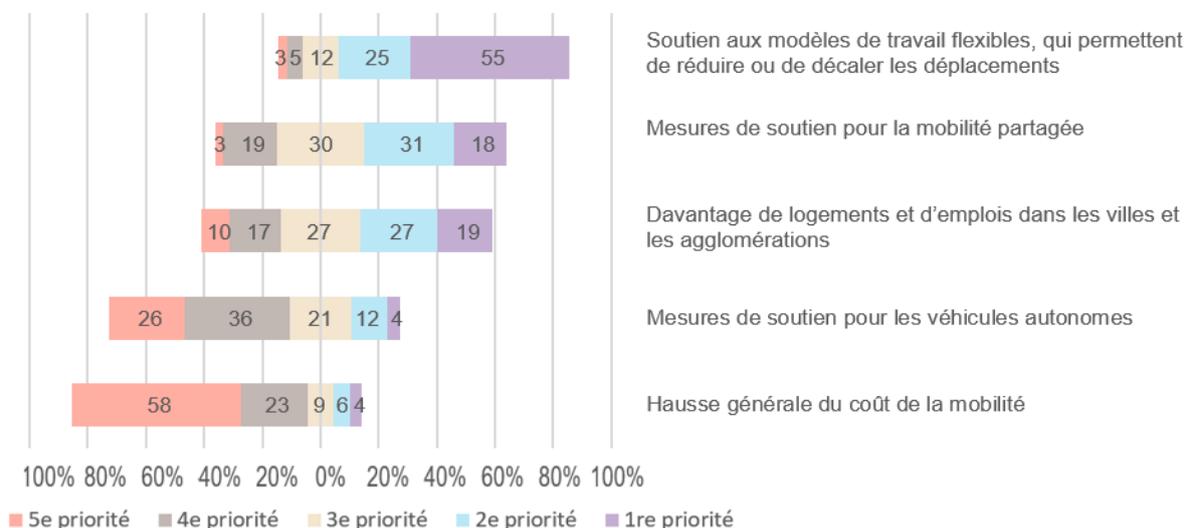
Exemple de lecture : au total, 19 % des personnes interrogées classent la création d'itinéraires plus directs en première priorité, 25 % en deuxième, 25 % en troisième, etc.

Sur les cinq mesures liées aux aménagements piétons, quatre sont jugées d'égale importance par les personnes interrogées : le renforcement de la sécurité (éclairage public, amélioration de la visibilité), le réaménagement de la voirie (p. ex. élargissement des trottoirs, zones piétonnes), la création d'itinéraires plus directs (p. ex. passerelles pour piétons, augmentation du nombre de passages piétons) et le renforcement de la convivialité de l'espace public (p. ex. hausse du nombre de bancs, terrasses de café, espaces verts). Le développement de zones de rencontre limitées à 20 km/h arrive bon dernier, trois personnes sur cinq accordant à cette mesure la priorité la plus basse.

g) Mesures liées à la résolution des problèmes actuels en matière de transport

Figure 7-7 : Classement des mesures visant à résoudre les problèmes actuels en matière de transport

BE | en % de la population



Exemple de lecture : au total, 4 % des personnes interrogées classent la hausse générale du coût de la mobilité en première priorité, 6 % en deuxième, 9 % en troisième, etc.

Les mesures liées à la résolution des problèmes actuels en matière de transport font apparaître de nettes différences. Ainsi, 55 % des personnes interrogées placent le soutien aux modèles de travail flexibles (p. ex. télétravail depuis chez soi ou un autre lieu, libre choix des horaires de travail) en tête des priorités. Les deuxième et troisième places du classement échoient respectivement aux mesures de soutien pour la mobilité partagée (p. ex. autopartage, covoiturage ou système de vélos en libre-service) et à la création de nouveaux logements et emplois dans les villes et agglomérations. Les mesures de soutien pour les véhicules autonomes (p. ex. cadre légal, projets pilotes) et la hausse générale du coût de la mobilité (voiture, transports publics) arrivent respectivement en quatrième et cinquième positions, citées à ces rangs par une part très importante des personnes participantes.

8 Comparaisons et conclusions générales

8.1 Évolution des dernières années

Le comportement en matière de mobilité et partant, les résultats du microrecensement 2021 sont, selon le domaine thématique, fortement influencés par la pandémie de COVID-19 et les mesures de santé publique prises pour l'endiguer. L'impact de la pandémie est particulièrement visible sur le volume de trafic. Par rapport à 2015, on constate ainsi un net recul de la distance journalière (CH : -18,5 % ; BE : -20,9 %), du temps de trajet quotidien (CH : -9,2 % ; BE : -10,8 %) et du nombre de déplacements par jour (CH : -18,4 % ; BE : -19,1 %). La pandémie a sans doute également joué un rôle dans l'évolution du choix des moyens de transport. L'ensemble des moyens de transport, à l'exception du vélo, enregistre une baisse de volume. En revanche, les parts modales du TIM et du vélo dans la distance journalière ont fortement progressé, tandis que celle des transports publics a reculé.

L'évolution des différents motifs de déplacement et de la possession de véhicules est plus stable. Les loisirs restent le premier motif de déplacement, malgré une part en légère baisse par rapport à 2015. La part des déplacements professionnels et des voyages de service est elle aussi en baisse, alors que celle des déplacements pour le travail s'est sensiblement accrue. Là encore, ces évolutions doivent être interprétées dans le contexte de la pandémie de COVID-19. Cependant, ces changements sont bien moindres que ceux affectant par exemple le volume de trafic. Les chiffres de la possession de véhicules n'ont pratiquement pas bougé, à l'exception de ceux correspondant aux vélos électriques, qui ont plus que triplé depuis 2015.

Parmi les autres évolutions notables par rapport à 2015, on peut citer la part croissante des 18-24 ans détenteurs du permis de conduire, le très net recul de la part de personnes possédant des abonnements de parcours et communautaires, la baisse de la vitesse moyenne pour tous les moyens de transport et le recul persistant du degré d'occupation des voitures.

L'impact de la pandémie de COVID-19 sur le comportement en matière de mobilité de la population suisse s'inscrira-t-il dans la durée ? Il faudra attendre les prochaines années pour le dire. Les récentes évolutions constatées à la suite de l'enquête du microrecensement 2021 suggèrent qu'en Suisse, le comportement en matière de mobilité redevient à bien des égards ce qu'il était avant la pandémie²⁴. Néanmoins, certains changements d'habitudes engendrés par la pandémie de COVID-19, et notamment l'essor du télétravail, devraient l'influencer durablement.

8.2 Comparaison entre le canton de Berne et la Suisse

Le nombre moyen de voitures par ménage est plus bas dans le canton de Berne (1,08) que dans l'ensemble de la Suisse (1,15). Le nombre de vélos par ménage y est en revanche supérieur (1,92)

²⁴ C'est ce que montrent par exemple les chiffres du Comptage suisse automatique de la circulation routière (CSACR) de l'OFROU. Le poste de comptage « Berne, Viaduc de Felsenau (AB) » en offre un exemple parlant. À cet endroit, le trafic journalier moyen (TJM) évolue comme suit : 2019 : 107 530 véhicules ; 2020 : 97 169 véhicules ; 2021 : 103 377 véhicules ; 2022 : 107 277 véhicules. Les données de l'UTP sur les personnes-kilomètres dans le trafic ferroviaire montrent une progression similaire. Les personnes-kilomètres parcourus en transports publics au premier trimestre de chaque année observée évoluent comme suit : 2019 : 5,1 milliards ; 2020 : 4,2 milliards ; 2021 : 2,6 milliards ; 2022 : 3,9 milliards ; 2023 : 5,2 milliards.

à la moyenne nationale (1,74). Ces comparaisons doivent cependant tenir compte de la différence de taille des ménages, plus petits dans le canton de Berne (2,09 personnes en moyenne) que dans l'ensemble du pays (2,17). De même, les abonnements de transports publics sont plus répandus dans le canton de Berne qu'à l'échelle nationale : un peu plus de la moitié (53 %) de la population générale suisse possède un abonnement de transports publics, contre 61 % dans le canton de Berne.

Dans le canton de Berne, la distance journalière (31,3 km) et le temps de trajet (75,5 minutes) sont légèrement supérieurs à la moyenne suisse (30,0 km et 74,6 minutes). En revanche, le nombre de déplacements par jour y est moins important (CH : 2,8 ; BE : 2,7). Par ailleurs, la part de personnes ne s'étant pas déplacées le jour de référence est plus élevée pour le canton de Berne (17,5 %) que pour la Suisse (16,6 %). L'analyse des principaux indicateurs du volume de trafic révèle que leur baisse relative par rapport à 2015 est plus marquée dans le canton de Berne que dans l'ensemble de la Suisse (voir chapitre 8.1).

Les différences entre la répartition modale du canton de Berne et celle de la Suisse sont minimes. On constate seulement que la part de transports publics est légèrement supérieure dans le canton de Berne et celle du TIM légèrement inférieure : les transports publics concentrent 23 % de la distance journalière parcourue dans le canton de Berne contre 20 % en Suisse, celle du TIM 67 % dans le canton de Berne contre 70 % en Suisse. Dans le canton de Berne, les 10 % restants sont couverts à pied (5 %), à vélo (4 %) ou à l'aide d'autres moyens de transport (1 %). L'analyse des différents motifs de déplacement ne révèle pas non plus de différence significative entre la Suisse et le canton de Berne. Le cas des déplacements à des fins de loisirs est intéressant : ils représentent 46 % de la distance journalière parcourue dans le canton de Berne, soit environ 3 points de plus que la moyenne nationale.

8.3 Comparaison entre les régions, les agglomérations et les types d'espace

Les résultats du microrecensement 2021 confirment les constats des enquêtes précédentes concernant les régions, les agglomérations et les différents types d'espace. C'est entre les espaces urbains et ruraux que l'on constate les principales différences de comportement en matière de mobilité. Les parts des espaces urbains et ruraux varient selon la région, comme le montrent les indicateurs relevés dans les différentes régions. Les centres urbains présentent ainsi la distance journalière moyenne la plus faible, mais les plus fortes parts de transports publics et d'abonnements d'autopartage ou de système de vélos en libre-service. À l'inverse, les régions de collines et de montagne affichent les distances journalières les plus longues et les parts de TIM les plus élevées. Il est intéressant de constater que les indicateurs des ceintures d'agglomération et axes de développement ne se situent pas forcément entre ceux des centres urbains et ceux des zones rurales situées à proximité d'un centre urbain ou des régions de collines et de montagne. Ainsi, la distance journalière moyenne mesurée dans les zones rurales situées à proximité d'un centre urbain, de 32,5 km, est inférieure à celle relevée dans les ceintures d'agglomération et les axes de développement (34,4 km). Dans la mesure où le type d'espace que constituent les agglomérations et axes de développement comporte également des centres ruraux

de quatrième niveau et des centres touristiques (p. ex. Gessenay, Grindelwald et Meiringen), cette observation semble plausible.

8.4 Conclusions relatives à la politique des transports et de développement territorial

L'impact de la pandémie de COVID-19 représente une difficulté particulière pour l'interprétation des résultats du microrecensement mobilité et transports 2021. Le présent rapport révèle ainsi des différences parfois importantes par rapport aux enquêtes précédentes, dues sans doute en grande partie aux mesures de santé publique liées à cette crise sanitaire. Dans quelle mesure ces évolutions sont-elles imputables à d'autres effets ? Cela reste difficile à déterminer. La rupture que la pandémie de COVID-19 a générée dans le comportement en matière de mobilité empêche en effet toute assertion sur les tendances à long terme. Sur ce point, l'incertitude règne à bien des égards. Il sera dès lors d'autant plus important d'analyser les résultats de la prochaine enquête du microrecensement à la lumière de ces tendances et de leur évolution dans le temps.

Les analyses du présent microrecensement permettent de conclure que des paramètres importants relevant du comportement en matière de mobilité présentent une certaine constance, changeant à peine au fil des années. Le temps de trajet (jusqu'ici toujours plus ou moins fortement supérieur à 80 minutes par personne et par jour) et le nombre de déplacements (environ 3,3 déplacements par personne et par jour jusqu'à présent) illustrent parfaitement ce constat. Mais les résultats du microrecensement 2021 montrent que ces paramètres peuvent changer beaucoup plus vite et beaucoup plus fortement qu'on ne le supposait jusqu'alors. La pandémie de COVID-19 a bien sûr bouleversé le contexte général de l'année de référence, 2021. Toutefois, au-delà de cet aspect, le constat suggère peut-être de manière plus globale que le comportement en matière de mobilité est susceptible de s'adapter à de nouvelles conditions-cadres bien plus rapidement et fortement qu'on ne le pensait. Autrement dit, les mesures et conditions-cadres imposées par la politique des transports et de développement territorial peuvent exercer une influence considérable sur le comportement en matière de mobilité. Elles ont un impact sur le choix des destinations et des moyens de transport utilisés, et même de l'itinéraire emprunté.

À cet égard, l'évaluation du potentiel du vélo est un bon exemple : le microrecensement 2021 a en effet mis en lumière la très forte croissance de la possession de vélos électriques et la progression très nette de la part du vélo dans la répartition modale. Il a par ailleurs montré que plus de 40 % des étapes réalisées en TIM faisaient moins de 5 km. On peut donc raisonnablement croire en la possibilité d'un transfert sensible des transports vers le vélo dans les zones urbaines, à condition de construire davantage de grands axes cyclables directs, sécurisés et bien reliés au reste du réseau. Cela contribuerait par la même occasion à délester les infrastructures routières surchargées durant les heures de pointe.

Enfin, l'analyse des opinions concernant la politique des transports a révélé que les améliorations relatives aux transports publics revêtaient un caractère hautement prioritaire pour la population du canton de Berne, notamment l'augmentation de la vitesse et de la fréquence du trafic local et régional, ainsi que le développement de places sur les lignes existantes. La réduction de l'impact environnemental, également jugée importante, souligne la pertinence des moyens de transport à faibles émissions.

Annexe A : Aperçu du contenu de l'annexe électronique

Chapitre 1 – Introduction et remarques méthodologiques			
Figure 1-2	CH, BE, régions, agglomérations, types d'espace	Vue d'ensemble de l'échantillon	TP 1-2
Figure 1-3	BE, Régions	Comparaison de la répartition au sein de l'échantillon (pondéré) et de la répartition réelle	TP 1-3
Tableau supplémentaire 1-a	BE	Facteurs correctifs des distances estimées des précédents microrecensements	TC 1-a
Chapitre 2 – Disponibilité et utilisation de véhicules et d'abonnements de transports publics			
Figure 2-1	BE	Série chronologique de la possession de véhicules par ménage (nombre moyen de véhicules par ménage)	TP 2-1
Figure 2-2	CH, BE et régions	Tailles des ménages de l'échantillon (nombre moyen de personnes par ménage)	TP 2-2
Figure 2-3	CH, BE, régions, agglomérations et types d'espace	Possession de véhicules par ménage (nombre moyen de véhicules par ménage)	TP 2-3
Figure 2-4	CH, BE	Parc de voitures électriques (nombre absolu)	TP 2-4 TP 2-4a / TP 2-4b
Figure 2-5	CH, BE	Parc de motocycles électriques (nombre absolu)	TP 2-5 TP 2-5a
Figure 2-6	CH, BE	Parc de vélos électriques (nombre par ménage)	TP 2-6
Figure 2-7	CH, BE	Série chronologique de la disponibilité de voitures (en % des personnes possédant un permis de conduire)	TP 2-7
Figure 2-8	CH, BE	Série chronologique des ménages sans voiture (en % des ménages)	TP 2-8
Figure 2-9	Régions	Ménages sans voiture	TP 2-9
Figure 2-10	BE	Série chronologique de la possession de permis de conduire (en % de chaque tranche d'âge)	TP 2-10
Figure 2-11	CH, BE et régions	Disponibilité de voitures (en % de la population)	TP 2-11
Figure 2-12	CH, BE et agglomérations	Disponibilité de voitures (en % de la population)	TP 2-12
Figure 2-13	CH, BE et types d'espace	Disponibilité de voitures (en % de la population)	TP 2-13
Figure 2-14	CH, BE et régions	Possession d'abonnement d'autopartage et utilisation d'offres de covoiturage (en % de la population)	TP 2-14
Figure 2-15	CH, BE et agglomérations	Possession d'abonnement d'autopartage et utilisation	TP 2-15

		d'offres de covoiturage (en % de la population)	
Figure 2-16	CH, BE et types d'espace	Possession d'abonnement d'autopartage et utilisation d'offres de covoiturage (en % de la population)	TP 2-16
Figure 2-17	CH, BE	Série chronologique de la disponibilité de vélos (en % de la population)	TP 2-17
Figure 2-18	CH, BE et régions	Série chronologique de la disponibilité de vélos (en % de la population)	TP 2-18
Figure 2-19	CH, BE et agglomérations	Série chronologique de la disponibilité de vélos (en % de la population)	TP 2-19
Figure 2-20	CH, BE et types d'espace	Série chronologique de la disponibilité de vélos (en % de la population)	TP 2-20
Figure 2-21	CH, BE, régions, agglomérations et types d'espace	Possession d'abonnement à des systèmes de vélos en libre-service	TP 2-21
Figure 2-22	CH, BE	Série chronologique de la possession d'abonnements de transports publics (en % de la population)	TP 2-22 TP 2-22a
Figure 2-23	CH, BE et régions	Possession d'abonnements de transports publics (en % de la population)	TP 2-23
Figure 2-24	CH, BE et agglomérations	Possession d'abonnements de transports publics (en % de la population)	TP 2-24
Figure 2-25	CH, BE et types d'espace	Possession d'abonnements de transports publics (en % de la population)	TP 2-25
Figure 2-26	CH, BE	Série chronologique de la disponibilité de places de stationnement pour voitures et vélos au domicile	TP 2-26
Figure 2-27	CH, BE, régions, agglomérations et types d'espace	Disponibilité de places de stationnement pour voitures et vélos au domicile	TP 2-27a TP 2-27b
Figure 2-28	CH, BE	Série chronologique de la disponibilité de places de stationnement pour voitures et vélos sur le lieu de travail/de formation	TP 2-28
Figure 2-29	CH, BE, régions, agglomérations et types d'espace	Disponibilité de places de stationnement pour voitures et vélos sur le lieu de travail/de formation	TP 2-29
Tableau supplémentaire 2-a	CH, BE	Possession de véhicules des ménages selon le revenu du ménage, le degré d'urbanisation et la taille du ménage	TC 2-a
Tableau supplémentaire 2-b	CH, BE	Disponibilité de voitures et d'abonnements de transports	TC 2-b

		publics selon le genre, l'âge et l'activité professionnelle	
Tableau supplémentaire 2-c	BE	Série chronologique de la possession de véhicules des ménages	TC 2-c
Chapitre 3 – Volume de trafic			
Figure 3-1	CH, BE	Série chronologique de la distance journalière (kilomètres par personne)	TP 3-1 TP 3-1a
Figure 3-2	CH, BE	Série chronologique du temps de trajet (minutes par personne et par jour)	TP 3-2
Figure 3-3	CH, BE	Série chronologique des déplacements (nombre de déplacements par personne et par jour)	TP 3-3
Figure 3-4	CH, BE et régions	Distance journalière (kilomètres par personne)	TP 3-4
Figure 3-5	CH, BE et régions	Temps de trajet (minutes par personne et par jour)	TP 3-5
Figure 3-6	CH, BE et régions	Déplacements (nombre de déplacements par personne et par jour)	TP 3-6
Figure 3-7	CH, BE et agglomérations	Distance journalière, temps de trajet et déplacements (par personne)	TP 3-7
Figure 3-8	CH, BE et types d'espace	Distance journalière, temps de trajet et déplacements (par personne)	TP 3-8
Figure 3-9	CH, BE	Personnes non mobiles le jour de référence (en % de la population)	TP 3-9
Figure 3-10	BE	Volume de trafic au cours de la journée (jour ouvré) selon le moyen de transport (pourcentage de la population mobile)	TP 3-10 TP 3-10a
Figure 3-11	BE	Volume de trafic au cours de la journée selon le jour de la semaine (pourcentage de la population mobile)	TP 3-11
Figure 3-12	BE	Volume de trafic au cours de la journée (jour ouvré) selon le motif de déplacement (pourcentage de la population mobile)	TP 3-12
Figure 3-13	BE	Embouteillages lors des déplacements pour le travail/la formation	TP 3-13
Figure 3-14	BE	Fréquence cumulée des longueurs d'étapes selon le moyen de transport (en %, cumulé)	TP 3-14 TP 3-14a
Figure 3-15	BE	Fréquence cumulée des longueurs d'étapes selon le moyen de transport (en %, cumulé)	TP 3-15

Figure 3-16	CH, BE et régions	Distance moyenne des étapes en fonction du moyen de transport (en kilomètres)	TP 3-16
Figure 3-17	BE	Répartition des distances d'étapes selon le motif de déplacement (en %, cumulé)	TP 3-17 TP 3-17a
Figure 3-18	CH, BE et régions	Distance moyenne des déplacements selon le motif (en kilomètres)	TP 3-18 TP 3-18a
Tableau supplémentaire 3-a	CH, BE	Série chronologique du nombre moyen d'étapes par jour	TC 3-a
Tableau supplémentaire 3-b	CH, BE, régions, agglomérations et types d'espace	Temps de trajet par déplacement selon le motif de déplacement (en minutes)	TC 3-b
Tableau supplémentaire 3-c	CH, BE, régions, agglomérations et types d'espace	Distance journalière des déplacements selon le motif (en kilomètres)	TC 3-c
Tableau supplémentaire 3-d	CH, BE	Distance moyenne des déplacements selon le moyen de transport (en kilomètres)	TC 3-d
Tableau supplémentaire 3-e	CH, BE, régions, agglomérations et types d'espace	Série chronologique des parts modales des moyens de transport dans les distances d'étapes (en %)	TC 3-e
Chapitre 4 – Moyens de transport			
Figure 4-1	BE	Série chronologique de la distance journalière selon le moyen de transport (kilomètres par personne)	TP 4-1
Figure 4-2	BE	Série chronologique de la répartition modale selon la distance (parts)	TP 4-2
Figure 4-3	BE	Distance journalière moyenne parcourue par l'ensemble de la population du canton de Berne de 6 ans et plus (en millions de kilomètres)	TP 4-3
Figure 4-4	BE	Séries chronologiques des indicateurs de la répartition modale : distance journalière, temps de trajet, étapes (parts)	TP 4-4
Figure 4-5	CH, BE	Indicateurs de la répartition modale : distance journalière, temps de trajet, étapes (valeur moyenne par personne et par jour)	TP 4-5
Figure 4-6	CH, BE	Répartition modale selon la distance journalière, le temps de trajet et les étapes (parts)	TP 4-6
Figure 4-7	CH, BE	Vitesse moyenne selon le moyen de transport (kilomètres-heure)	TP 4-7
Figure 4-8	CH, BE	Indicateurs de l'utilisation des moyens de transport :	TP 4-8

		distance journalière, temps de trajet et étapes (valeur moyenne par personne et par jour)	
Figure 4-9	CH, BE	Parts modales des moyens de transport selon la distance journalière, le temps de trajet et les étapes (parts)	TP 4-9
Figure 4-10	CH, BE	Taux d'occupation des voitures en fonction du motif (nombre de personnes par voiture, pondéré selon la distance parcourue)	TP 4-10
Figure 4-11	CH, BE	Série chronologique du taux d'occupation des voitures (nombre de personnes par voiture, pondéré selon la distance parcourue)	TP 4-11
Figure 4-12	CH, BE	Trajets en voiture avec frais de stationnement (FS) à destination	TP 4-12
Figure 4-13	CH, BE	Disponibilité de places assises dans les transports publics pour les personnes possédant un abonnement de transports publics (parts)	TP 4-13
Figure 4-14	CH, BE et régions	Répartition modale (parts, selon la distance journalière)	TP 4-14
Figure 4-15	CH, BE et agglomérations	Répartition modale (parts, selon la distance journalière)	TP 4-15
Figure 4-16	CH, BE et types d'espace	Répartition modale (parts, selon la distance journalière)	TP 4-16
Figure 4-17	CH, BE et régions	Distance journalière selon le moyen de transport (kilomètres par personne)	TP 4-17
Figure 4-18	CH, BE et agglomérations	Distance journalière selon le moyen de transport (kilomètres par personne)	TP 4-18
Figure 4-19	CH, BE et types d'espace	Distance journalière selon le moyen de transport (kilomètres par personne)	TP 4-19
Figure 4-20	CH, BE et régions	Taux d'occupation des voitures (nombre de personnes par voiture, pondéré selon la distance parcourue)	TP 4-20
Figure 4-21	CH, BE et agglomérations	Taux d'occupation des voitures (nombre de personnes par voiture, pondéré selon la distance parcourue)	TP 4-21
Figure 4-22	CH, BE et types d'espace	Taux d'occupation des voitures (nombre de personnes par voiture, pondéré selon la distance parcourue)	TP 4-22
Figure 4-23	BE	Série chronologique de l'utilisation du vélo : distance	TP 4-23

			journalière, temps de trajet et étapes (valeur moyenne par personne et par jour)	
Figure 4-24	BE		Série chronologique de la part relative du vélo dans le trafic total : distance journalière, temps de trajet, étapes (parts)	TP 4-24
Figure 4-25	BE		Part de la population ne s'étant pas déplacée à vélo le jour de référence et distance journalière moyenne parcourue à vélo	TP 4-25
Figure 4-26	BE		Série chronologique des parts du vélo selon les différents motifs de déplacement (parts, selon la distance journalière)	TP 4-26
Tableau supplémentaire 4-a	CH, BE		Nombre de personnes par voiture, selon le motif (répartition)	TC 4-a
Tableau supplémentaire 4-b	CH, BE, régions, agglomérations et types d'espace		Trajets en voiture avec frais de stationnement à destination (en %)	TC 4-b
Tableau supplémentaire 4-c	CH, BE		Répartition de la distance des étapes réalisées à pied depuis et vers les arrêts de transports publics (part)	TC 4-c
Tableau supplémentaire 4-d	Régions		Série chronologique des indicateurs de la répartition modale, RKP	TC 4-d
Tableau supplémentaire 4-e	BE		Distance journalière pour la formation	TC 4-e
Tableau supplémentaire 4-f	BE		Répartition du volume de trafic dans les différentes tranches d'âge selon le moyen de transport	TC 4-f

Chapitre 5 – Motifs de déplacement

Figure 5-1	BE		Série chronologique des parts des motifs de déplacement (parts, selon la distance journalière)	TP 5-1
Figure 5-2	BE		Série chronologique de la distance journalière, du temps de trajet et des déplacements selon le motif de déplacement (valeurs moyennes par jour)	TP 5-2
Figure 5-3	BE		Répartition modale selon le motif de déplacement (parts, selon la distance journalière)	TP 5-3
Figure 5-4	CH, BE, régions, agglomérations et types d'espace		Répartition modale du TIM/des transports publics dans les déplacements pour le travail et la formation (parts, selon la distance journalière)	TP 5-4

Figure 5-5	CH, BE	Distance journalière, temps de trajet et déplacements selon le motif de déplacement	TP 5-5
Figure 5-6	CH, BE et régions	Parts des motifs de déplacement (parts, selon la distance journalière)	TP 5-6
Figure 5-7	CH, BE et régions	Distance journalière selon le motif de déplacement (kilomètres par personne)	TP 5-7
Figure 5-8	CH, BE et régions	Temps de trajet selon le motif de déplacement (minutes par personne et par jour)	TP 5-8
Figure 5-9	CH, BE et régions	Déplacements selon le motif (nombre de déplacements par personne et par jour)	TP 5-9
Figure 5-10	CH, BE et agglomérations	Parts des motifs de déplacement (parts, selon la distance journalière)	TP 5-10
Figure 5-11	CH, BE et agglomérations	Distance journalière selon le motif de déplacement (kilomètres par personne)	TP 5-11
Figure 5-12	CH, BE et agglomérations	Temps de trajet selon le motif de déplacement (minutes par personne et par jour)	TP 5-12
Figure 5-13	CH, BE et agglomérations	Déplacements selon le motif de déplacement (nombre de déplacements par personne et par jour)	TP 5-13
Figure 5-14	CH, BE et types d'espace	Parts des motifs de déplacement (parts, selon la distance journalière)	TP 5-14
Figure 5-15	CH, BE et types d'espace	Distance journalière selon le motif de déplacement (kilomètres par personne)	TP 5-15
Figure 5-16	CH, BE et types d'espace	Temps de trajet selon le motif de déplacement (minutes par personne et par jour)	TP 5-16
Figure 5-17	CH, BE et types d'espace	Déplacements selon le motif de déplacement (nombre de déplacements par personne et par jour)	TP 5-17
Figure 5-18	CH, BE	Choix du moyen de transport pour les déplacements de loisirs (part)	TP 5-18
Figure 5-19	BE	Déplacements de loisirs selon le type d'activité et le jour de la semaine (parts, selon la distance journalière)	TP 5-19
Figure 5-20	BE	Choix du moyen de transport pour les déplacements de loisirs selon le type d'activité (parts, selon la distance journalière)	TP 5-20 TP 5-20a
Tableau supplémentaire 5-a	CH, BE	Indicateurs des déplacements : distance journalière, temps de déplacement, déplacements	TC 5-a

		et étapes selon le genre et les jours de la semaine	
Tableau supplémentaire 5-b	CH, BE	Distance et durée des déplacements de loisirs selon le type d'activité	TC 5-b
Tableau supplémentaire 5-c	CH, BE et types d'espace	Distances des déplacements de loisirs	TC 5-c
Tableau supplémentaire 5-d	CH, BE et types d'espace	Choix du moyen de transport pour les déplacements de loisirs, part selon le groupe de moyens de transport et le type d'activité	TC 5-d

Chapitre 6 – Différences sociodémographiques

Figure 6-1	CH, BE	Distance journalière, temps de trajet et déplacements selon le genre (valeurs moyennes par personne et par jour)	TP 6-1
Figure 6-2	CH, BE	Distance journalière, temps de trajet selon le genre et le moyen de transport (kilomètres par personne et par jour)	TP 6-2
Figure 6-3	CH, BE	Répartition modale selon le genre (parts, selon la distance journalière)	TP 6-3
Figure 6-4	CH, BE	Parts des motifs de déplacement selon le genre (parts, selon la distance journalière)	TP 6-4
Figure 6-5	CH, BE	Distance journalière selon le genre et le motif de déplacement (kilomètres par personne)	TP 6-5
Figure 6-6	BE	Distance journalière selon la tranche d'âge et le moyen de transport (kilomètres par personne)	TP 6-6
Figure 6-7	BE	Distance journalière selon la tranche d'âge et le motif de déplacement (kilomètres par personne)	TP 6-7
Figure 6-8	BE	Distance journalière selon la catégorie de revenu et le moyen de transport (kilomètres par personne)	TP 6-8
Figure 6-9	BE	Distance journalière selon la catégorie de revenu et le motif de déplacement (kilomètres par personne)	TP 6-9
Tableau supplémentaire 6-a	CH, BE	Paramètres démographiques du volume de trafic quotidien sur le territoire national	TC 6-a
Tableau supplémentaire 6-b	Régions	Paramètres démographiques du volume de trafic quotidien sur le territoire national	TC 6-b

Tableau supplémentaire 6-c	Agglomérations	Paramètres démographiques du volume de trafic quotidien sur le territoire national	TC 6-c
Tableau supplémentaire 6-d	Types d'espace	Paramètres démographiques du volume de trafic quotidien sur le territoire national	TC 6-d
Chapitre 7 – Opinions sur la politique des transports			
Figure 7-1	CH, BE	Classement des améliorations selon le domaine de transport (en % de la population)	TP 7-1
Figure 7-2	CH, BE	Classement des mesures d'amélioration liées aux transports publics (en % de la population)	TP 7-2
Figure 7-3	CH, BE	Classement des mesures d'amélioration liées à l'impact environnemental (en % de la population)	TP 7-3
Figure 7-4	CH, BE	Classement des mesures d'amélioration des aménagements cyclables (en % de la population)	TP 7-4
Figure 7-5	CH, BE	Classement des mesures d'amélioration du transport individuel motorisé (en % de la population)	TP 7-5
Figure 7-6	CH, BE	Classement des mesures d'amélioration des aménagements piétons (en % de la population)	TP 7-6
Figure 7-7	CH, BE	Classement des mesures visant à résoudre les problèmes actuels en matière de transport (en % de la population)	TP 7-7

Annexe B : Glossaire

Le présent glossaire présente une sélection de termes repris du rapport sur le microrecensement en Suisse de l'OFS (certaines définitions ont été étoffées ou légèrement adaptées).

Accompagnement / trajet d'accompagnement : fait d'accompagner quelqu'un sans qu'il s'agisse d'un service rémunéré (p. ex. accompagner ses parents à l'aéroport) ; il s'agit d'un motif de déplacement privé, à la différence des trajets d'accompagnement en lien avec une activité professionnelle.

Activité professionnelle : motif de déplacement englobant les activités professionnelles à l'extérieur du domicile (p. ex. réunion, visite de clients), mais non les trajets vers le lieu de travail (voir Déplacement pour le travail).

Agglomération (OFS) : en 2012, l'Office fédéral de la statistique (OFS) a élaboré une nouvelle définition des espaces à caractère urbain, aboutissant à une redéfinition de l'agglomération et de la ville. Dans sa nouvelle acception, l'espace à caractère urbain distingue quatre grandes catégories, dont deux déterminent les agglomérations. Outre les agglomérations, deux nouvelles catégories d'espace à caractère urbain ont été créées (OFS, 2014). Avec cette nouvelle définition, l'opposition ville-campagne n'est plus prise en compte dans les statistiques. Les agglomérations sont des groupes de communes comptant plus de 20 000 habitants (OFS, 2014). Une agglomération se compose d'un centre et d'une ceinture d'agglomération. La différence entre la définition de 2000 et celle de 2012 se fonde sur l'évolution de la population et des emplois (OFS, 2014). La nouvelle définition de l'agglomération est basée sur une compréhension morphologique (densité d'habitants et d'actifs) et fonctionnelle (flux de pendulaires) de l'urbanité (OFS, 2014). L'OFS a déterminé les critères applicables en conséquence. Dans le présent rapport, Berthoud et Langenthal, contrairement à la définition de l'OFS, sont présentées comme des agglomérations autonomes (voir VACo). Les autres agglomérations du canton de Berne sont Berne, Biel/Bienne-Lyss, Interlaken et Thoune.

ARE : Office fédéral du développement territorial.

Arrondi : d'une manière générale, tous les chiffres du rapport sont arrondis à l'unité supérieure ou inférieure quelle que soit la somme finale. Dans certains cas, les montants totaux peuvent donc donner l'impression de

différer de la somme des valeurs unitaires, voire se situer légèrement au-dessus ou en dessous de 100 %.

Autres moyens de transport : sauf indication contraire, ce terme recouvre : camions, autocars, taxis, bateaux, divers trains de montagne et remontées mécaniques (trains à crémaillère, funiculaires, téléphériques, télésièges, remonte-pentes), avions, engins assimilés à des véhicules et autres.

Boucle : suite de déplacements commençant et se terminant au domicile. Une boucle peut servir un ou plusieurs motifs de déplacement.

CATI : *Computer-Assisted Telephone Interviewing*, interview téléphonique assistée par ordinateur.

Ceinture des agglomérations et axes de développement : voir Type d'espace.

Centres urbains des agglomérations : voir Type d'espace.

Communes rurales à proximité d'un centre urbain : voir Type d'espace.

Comptage suisse automatique de la circulation routière (CSACR) : réseau entretenu par l'OFROU, composé de 330 postes de comptage du trafic mesurant le trafic journalier moyen.

Covoiturage : fait d'utiliser la voiture d'une tierce personne avec sa conductrice ou son conducteur pour la réalisation de certains trajets.

Cyclomoteurs : les cyclomoteurs sont des deux-roues motorisés dont la vitesse maximale est limitée à 30 km/h et la cylindrée à 50 cm³. L'âge minimum pour conduire un cyclomoteur est de 14 ans.

Déplacement : un déplacement commence au moment où une personne se met en mouvement pour atteindre une certaine destination (p. ex. son lieu de travail) ou pour un certain motif (p. ex. se promener) Un déplacement se termine quand la destination a été atteinte, autrement dit lorsque le motif poussant à se déplacer change ou lorsqu'une personne reste une heure ou plus à un même endroit.

Déplacement de loisirs : les déplacements de loisirs englobent tous les déplacements réalisés sur les temps de loisirs.

Déplacement de services : fait d'amener ou d'aller chercher quelqu'un pour des raisons privées (p. ex. se rendre au jardin d'enfants pour y récupérer son enfant, ou dispenser des cours de conduite privés) ; ce terme ne tient pas compte des services professionnels (voir Activité professionnelle, Voyages de service).

Déplacement pour la formation : déplacement pour se rendre sur le lieu de formation et en revenir (trajet pendulaire pour la formation).

Déplacement pour les achats : déplacement réalisé pour effectuer des achats et recourir à des services (visites chez le médecin, p. ex.) ; les termes « achats » et « déplacements pour les achats » sont utilisés comme synonymes.

Déplacement pour le travail : déplacement pour se rendre sur le lieu de travail et en revenir (trajet pendulaire pour le travail).

Disponibilité des véhicules : variable indiquant si la personne interrogée a toujours un véhicule à disposition, si elle peut en disposer après concertation avec les autres membres du ménage ou si elle n'en a pas du tout à disposition.

Distance journalière : distance moyenne parcourue par personne et par jour (sauf indication contraire, uniquement sur le territoire suisse).

DTT : Direction des travaux publics et des transports du canton de Berne.

Étape : chaque déplacement comporte une ou plusieurs étapes. Une étape est une séquence effectuée avec le même moyen de transport au cours d'un déplacement (la marche étant ici considérée comme un moyen de transport). À chaque changement de moyen de transport (y compris en cas de correspondance entre deux moyens de transport de même nature), une nouvelle étape commence. La distance minimale d'une étape est de 25 mètres.

Géoroutage : précision de l'itinéraire emprunté, du point de départ à l'arrivée, à l'aide d'un réseau numérisé et géoréférencé ; cela sert entre autres à déterminer avec précision les distances couvertes dans le réseau de transports (voir aussi chapitre 1).

Intervalle de confiance : indicateur statistique établissant la précision d'un échantillon. Exemple : à partir de la moyenne des personnes interrogées, on

obtient une distance journalière de 47,8 km pour les personnes actives occupées. L'intervalle de confiance se monte à +/- 1,0 km. Cela signifie que la véritable valeur moyenne (si l'on interrogeait toutes les personnes actives occupées plutôt qu'un simple échantillon) est comprise avec 90 % de probabilité autour de 47,8 km à +/- 1 km, soit entre 46,8 km et 48,8 km. Dans l'annexe électronique, l'intervalle de confiance est donné avec chaque valeur moyenne.

Jours ouvrés : du lundi au vendredi.

Mobilité douce (MD) : le terme de mobilité douce regroupe souvent les déplacements à pied et à vélo (y compris électrique). Dans le présent rapport, nous avons dans la mesure du possible évité le terme de mobilité douce, en raison entre autres de son manque de pertinence dans certains contextes spatiaux. Ainsi, en ville, on arrive souvent plus rapidement à destination à vélo qu'en voiture. Par ailleurs, les trajets à pied et à vélo font l'objet de chiffres distincts dans le présent rapport, car leurs évolutions présentent des différences.

Motif de déplacement : un déplacement est composé d'une ou de plusieurs étapes servant le même motif de mobilité.

Motif de mobilité : les différentes étapes, mais aussi les étapes agrégées en déplacements, sont effectuées pour un motif déterminé. L'enquête réalisée pour le microrecensement distingue les motifs d'étapes suivants : travail, formation, achats, activité professionnelle, voyage de service, loisirs, déplacement de service, trajet d'accompagnement (d'enfants/autres uniquement). Dans le cadre de l'analyse, le trajet « vers le domicile » a été systématiquement catégorisé sous le motif du déplacement occupant le plus de temps.

Motocycles légers : les motocycles légers sont des deux-roues motorisés dont la vitesse maximale est limitée à 45 km/h et la cylindrée à 50 cm³. L'âge minimum pour conduire un motocycle léger est de 16 ans.

Moyen de transport : dans le MRMT, on distingue les moyens de transport suivants : marche, vélo, cyclomoteur, motocycle léger, motocycle en tant que conductrice ou conducteur, motocycle en tant que passagère ou passager, voiture en tant que conductrice ou conducteur, voiture en tant que passagère ou passager, train, bus, car postal, tram, taxi, autocar, camion, bateau, avion, téléphérique/train à crémaillères (train à crémaillères, téléphérique, funiculaire, télésiège, remonte-pente), engins assimilés à des véhicules et « autres ».

MRMT : Microrecensement mobilité et transports.

OFROU : Office fédéral des routes.

OFS : Office fédéral de la statistique.

OPTA : Ordonnance du DETEX concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération.

OUMin : Ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire dans le trafic routier.

Pandémie de COVID-19 : propagation mondiale de la maladie infectieuse COVID-19, aussi appelée maladie à coronavirus. En Suisse, les premières infections ont été enregistrées en février 2020. La lutte contre la pandémie et les mesures de santé publique en ce sens ont parfois eu une forte influence sur le comportement en matière de mobilité de la population suisse.

Personne cible : généralement une personne choisie de manière aléatoire dans un ménage (pour les ménages composés de quatre personnes et plus : deux personnes) interrogée sur son comportement en matière de mobilité au jour de référence dans le cadre d'une interview (âge minimum : 6 ans).

Personnes-kilomètres (Pkm) : les personnes-kilomètres servent à mesurer la prestation de transport ou la demande. L'OFS définit la prestation de transport comme suit : elle reflète les trajets parcourus par des personnes, mesurés en personnes-km. La prestation de transport dépend du taux d'occupation des véhicules : une prestation de transport donnée peut être fournie par un nombre variable de véhicules. La mesure des prestations de transport sert à quantifier la demande de mobilité et les prestations de service effectivement fournies par un système de transport. Le Pkm est ainsi une unité de mesure de la prestation de transport dans le domaine du transport de personnes et correspond à un kilomètre parcouru par une personne (voir glossaire de l'OFS).

Personnes mobiles : personnes qui, le jour de référence de l'enquête sur la mobilité au quotidien, ont effectué au moins un déplacement ou qui, dans le cas de l'enquête sur les voyages d'une journée et les voyages avec nuitée, ont effectué au moins un voyage d'une journée ou un voyage avec nuitée.

Possession de véhicules : nombre de véhicules par ménage.

Régions : la définition des régions s'appuie sur les périmètres des conférences régionales ou des

conférences régionales des transports. Le présent rapport considère comme donnée l'existence des régions du Jura bernois, de Biel/Bienne-Seeland, de la Haute-Argovie, de l'Emmental, de Berne-Mittelland, de Thoune, de l'Oberland-Ouest et de l'Oberland-Est.

Régions de collines et de montagne : voir Type d'espace.

Répartition modale : parts modales des moyens de transport, autrement dit parts des différents moyens de transport ou des groupes de moyens de transport (p. ex. mobilité douce, TIM, transports publics) dans les distances journalières, temps de trajet, nombre d'étapes, etc., exprimées le plus souvent en pourcentage. L'OFS définit la répartition modale comme suit : répartition des prestations de transport, des distances journalières, des temps de trajet ou du nombre de déplacements selon les divers modes de transport.

Taux d'occupation : nombre moyen de personnes (conductrice ou conducteur ainsi que passagères et passagers inclus) par véhicule.

Temps de déplacement : ce terme englobe un déplacement depuis l'heure de départ jusqu'à celle de l'arrivée à destination, temps d'attente et de correspondance inclus (ce qui le distingue du temps de trajet).

Temps de trajet : ce terme englobe un déplacement depuis l'heure de départ jusqu'à celle de l'arrivée à destination, hors temps d'attente et de correspondance (ce qui le distingue du temps de déplacement).

Trafic journalier moyen (TJM) : moyenne du trafic sur 24 heures de tous les jours de l'année. Elle tient compte des deux sens de circulation.

Trajets pendulaires : ce terme englobe les trajets pendulaires pour le travail et ceux pour la formation.

Transport individuel motorisé (TIM) : voitures de tourisme (= voitures), motocycles (légers) et cyclomoteurs. Les camions, les cars et les taxis ont été classés dans la catégorie « Autres moyens de transport » (sauf indication contraire) en raison de leurs caractéristiques spécifiques ou de la difficulté à les classer de manière claire.

Transports publics (TP) : tram, bus, car postal, train. En revanche, les taxis (statistiques des transports CH = TIM, statistiques des transports UE = transports publics), les bateaux (classables aussi bien dans les transports publics que dans les TIM), les téléphériques

(transports publics spécifiques) et les avions (classables aussi bien dans les transports publics que dans les TIM) ont été classés dans la catégorie « Autres moyens de transport » (sauf indication contraire) en raison de leurs caractéristiques spécifiques ou de la difficulté à les classer de manière claire.

Type d'espace : dans le rapport, les types d'espace correspondent aux définitions des espaces de développement du plan directeur cantonal de Berne. Le projet de territoire du canton de Berne distingue les types d'espace suivants pour fixer les objectifs de développement territoriaux : « centres urbains des agglomérations », « ceinture des agglomérations et axes de développement », « zones rurales situées à proximité d'un centre urbain », « régions de collines et de montagne » et « paysages de haute montagne ». Conformément à l'approche conceptuelle retenue, ni les limites des communes ni celles des parcelles ne sont représentées. Toutefois, des analyses ont ici été réalisées commune par commune à partir de la base de données. À chaque fois, c'est le principal type d'espace de la commune qui a été retenu.

UTP : Union des transports publics.

VACo : villes et agglomérations ayant droit à des contributions conformément à l'OUMin et à l'OPTA. Dans le présent rapport, les agglomérations sont

définies sur la base du périmètre des VACo, raison pour laquelle cette définition inclut également les agglomérations de Berthoud et de Langenthal, divergeant en cela de la définition de l'agglomération formulée par l'OFS (voir Agglomération [OFS]).

Vélo électrique : un vélo électrique est un vélo disposant d'une assistance électrique. Les vélos électriques rapides disposent d'une puissance de moteur relativement élevée et d'une assistance électrique au-delà de 25 km/h. Ils doivent de ce fait être munis d'une plaque d'immatriculation jaune. La conduite des vélos électriques rapides est réservée aux personnes de 14 ans et plus (détentrices d'un permis M ou G). Les vélos électriques lents (assistance électrique inférieure à 25 km/h) peuvent être utilisés à partir de 16 ans. Les personnes âgées de 14 à 16 ans doivent justifier d'un permis de conduire de catégorie M ou G.

Volume de trafic : dans le présent rapport, la notion de volume de trafic désigne de manière générale les indicateurs suivants : distance journalière, temps de trajet et nombre de déplacements (habituellement par jour). Elle concerne aussi parfois la répartition au cours de la journée (courbes de variation journalière).

Voyage de service : voyage relevant de l'activité professionnelle (p. ex. taxi, service de chauffeur).

Annexe C : Périmètre d'étude VACo

La liste ci-après recense les communes regroupées au sein des agglomérations étudiées dans le présent rapport, conformément aux VACo (OUMin / OPTA) :

Agglomérations VACo :

Berne²⁵ : Allmendingen, Bärswil, Belp, Berne, Biglen, Bolligen, Bremgarten bei Bern, Fraubrunnen, Frauenkappelen, Gerzensee, Grosshöchstetten, Ittigen, Jaberg, Jegenstorf, Kaufdorf, Kehrsatz, Kiesen, Kirchdorf (BE), Kirchlindach, Köniz, Konolfingen, Laupen, Mattstetten, Meikirch, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Munisenges, Muri bei Bern, Neuenegg, Oppligen, Ostermundigen, Rubigen, Schüpfen, Stettlen, Thurnen, Toffen, Urtenen-Schönbühl, Vechigen, Wichtrach, Wohlen bei Bern, Worb, Zäziwil, Zollikofen.

Biel/Bienne-Lyss : Aegerten, Bellmund, Biel/Bienne, Brügg, Douanne-Daucher, Evillard, Ipsach, Jens, Lyss, Meinisberg, Mörigen, Nidau, Orpond, Orvin, Péry-La Heutte, Pieterlen, Port, Safnern, Sauge, Scheuren, Schwadernau, Studen (BE), Sutz-Lattrigen, Worben.

Berthoud : Aefligen, Berthoud, Hasle bei Burgdorf, Hindelbank, Kirchberg (BE), Lyssach, Oberburg, Rütligen-Alchenflüh, Rüti bei Lyssach.

Interlaken : Bönigen, Därligen, Gsteigwiler, Interlaken, Leissigen, Matten bei Interlaken, Ringgenberg (BE), Unterseen, Wilderswil.

Langenthal : Aarwangen, Langenthal, Lotzwil, Roggwil (BE), Thunstetten.

Thoune : Heimberg, Hilterfingen, Oberhofen am Thunersee, Seftigen, Spiez, Steffisburg, Thierachern, Thoune, Uetendorf, Uttigen.

²⁵ À l'exclusion des quatre communes du canton de Fribourg : Bösinggen, Schmitten, Ueberstorf et Wünnewil-Flamatt

Bibliographie et sources des données

Direction des travaux publics et des transports du canton de Berne 2018. Mobilité dans le canton de Berne – Évaluation du microrecensement mobilité et transports 2015 (en allemand avec résumé en français), Berne.

Office fédéral des routes (OFROU) 2023. Comptage suisse automatique de la circulation routière (CSACR) – Résultats mensuels et annuels, Ittigen.

Office fédéral de la statistique (OFS) 2014. L'espace à caractère urbain en Suisse en 2012. Une nouvelle définition des agglomérations et d'autres catégories d'espace urbain, Neuchâtel.

Office fédéral de la statistique (OFS) ; Office fédéral du développement territorial (ARE). 2021. Impact de la pandémie de COVID-19 sur le comportement en matière de mobilité. Analyse expérimentale (sans pondérations) des données du microrecensement recueillies de janvier à début mars en 2020 et en 2021, Neuchâtel.

Office fédéral de la statistique (OFS) 2022. Parc des véhicules routiers (MFZ), Statistique, Neuchâtel.

Office fédéral de la statistique (OFS) ; Office fédéral du développement territorial (ARE). 2023. Comportement de la population en matière de mobilité – Résultats du microrecensement mobilité et transports 2021, Neuchâtel.

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). 2023. Ordonnance du DETEC concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération (OPTA) du 20 décembre 2019, état : 1^{er} janvier 2023, Ittigen.

Conseil fédéral suisse 2021. Ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire dans le trafic routier (OUMin) du 7 novembre 2007, état : 1^{er} octobre 2021, Berne.

Union des transports publics (UTP) 2023. Communiqué de presse du 27 avril 2023 – Un trimestre record pour le trafic voyageurs, une baisse dans le trafic marchandises, Berne.