



13,5 % de la population
a parcouru en moyenne
9,43 kilomètres à vélo
le jour de l'enquête

Microrecensement 2021

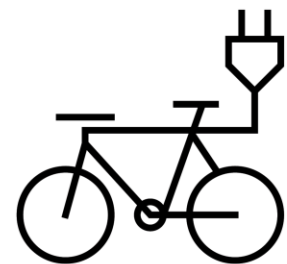
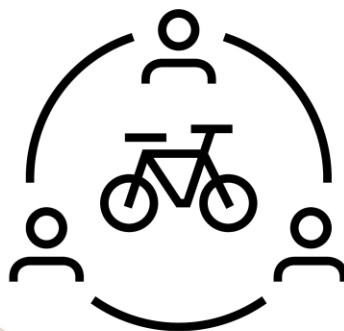
Utilisation du vélo dans le canton de Berne : évaluation complémentaire sur les déplacements à vélo – microrecensement mobilité et transports 2021

Direction des travaux publics et des transports du canton de Berne

08/2023



18 % des étapes (1 à 5 km)
sont parcourues à vélo



Impressum

Mode de citation recommandé

Direction des travaux publics et des transports du canton de Berne (2023), Utilisation du vélo dans le canton de Berne : évaluation complémentaire sur les déplacements à vélo – 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, Simon Müller, Marc Funk, René Neuenschwander

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 ponts et chaussées du canton de Berne, Reiterstrasse 11, 3013 Berne

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

Table des matières

1	Objectif et synthèse	4
2	Chiffres clés du trafic cycliste	6
3	Trafic cycliste dans les régions de planification.....	14
4	Choix du moyen de transport.....	17
	Annexe : sommaire de l'annexe électronique	21
	Bibliographie et sources	23

1 Objectif et synthèse

a) Objectifs et structure du rapport

Le présent rapport, qui vient compléter les microrecensements mobilité et transports réalisés entre 2005 et 2021, a vocation à recueillir des informations détaillées sur l'utilisation du vélo par la population bernoise et sur l'évolution de ce comportement au cours des seize dernières années. L'analyse se fonde sur les évaluations de données du service statistique de la ville de Berne, dont les résultats sont consignés dans le rapport principal « Mobilité dans le canton de Berne – microrecensement mobilité et transports 2021 » (DTT, 2023). Le présent rapport est structuré comme suit :

- Chapitre 2 : chiffres clés du trafic cycliste (possession de vélos, utilisation du vélo, répartition modale, cyclistes actifs)
- Chapitre 3 : trafic cycliste dans les régions de planification
- Chapitre 4 : choix du moyen de transport (selon le motif de déplacement, lors de déplacements pour la formation, selon la tranche d'âge)

Dans le cadre du microrecensement 2021, 5874 personnes cibles (issues d'autant de ménages) ont été interrogées dans le canton de Berne, contre 55 018 sur le territoire suisse. De ce fait, les conclusions obtenues pour le canton de Berne sont moins précises et les intervalles de confiance plus importants qu'à l'échelle nationale. Il convient par conséquent d'interpréter avec prudence les valeurs correspondant à des sous-ensembles de données (régions de planification, tranches d'âge, etc.). Les valeurs pour lesquelles les intervalles de confiance sont supérieurs à la moitié de la valeur moyenne sont indiquées entre parenthèses. De manière générale, chaque figure est associée à un tableau de référence, disponible dans l'annexe électronique et contenant des informations contextuelles comme les intervalles de confiance ou le nombre de cas.

b) Synthèse

L'exploitation des résultats du microrecensement 2021 doit tenir compte de l'impact qu'a pu avoir la pandémie de COVID-19 et des incertitudes qui en découlent. Les évolutions constatées au cours des six dernières années devront donc être confirmées par la prochaine enquête, qui aura lieu en 2025.

Les résultats du microrecensement mobilité et transports 2021 corroborent la tendance à l'utilisation croissante du vélo dans différents domaines. La part modale du vélo dans le trafic total a ainsi continué à augmenter et la proportion de cyclistes, à progresser. Alors que d'autres moyens de transport ont enregistré une baisse du nombre et de la longueur des étapes, ces valeurs sont restées constantes pour le vélo. Cette évolution encourageante pourrait également être liée à la montée en puissance des vélos électriques.

Par rapport à la moyenne suisse, le canton de Berne est bien positionné à cet égard. La grande majorité des régions de planification voient la part modale du vélo croître tant en ce qui concerne la distance totale que le nombre d'étapes. Seule la région Thoune-Oberland-Ouest affiche une nette évolution à la baisse pour ces catégories. En ce qui concerne le choix du moyen de transport, la part modale du vélo dans la distance journalière a enregistré une hausse significative pour les

déplacements à des fins de loisirs, mais elle a diminué pour tous les autres motifs de déplacement. Si l'on se penche sur l'âge des cyclistes, on note une augmentation (parfois considérable) de la part du vélo dans la distance journalière parcourue, toutes catégories d'âge confondues.

2 Chiffres clés du trafic cycliste

a) Possession de vélos

Figure 2-1 : Série chronologique de la possession de véhicules par ménage
BE | nombre moyen de véhicules par ménage

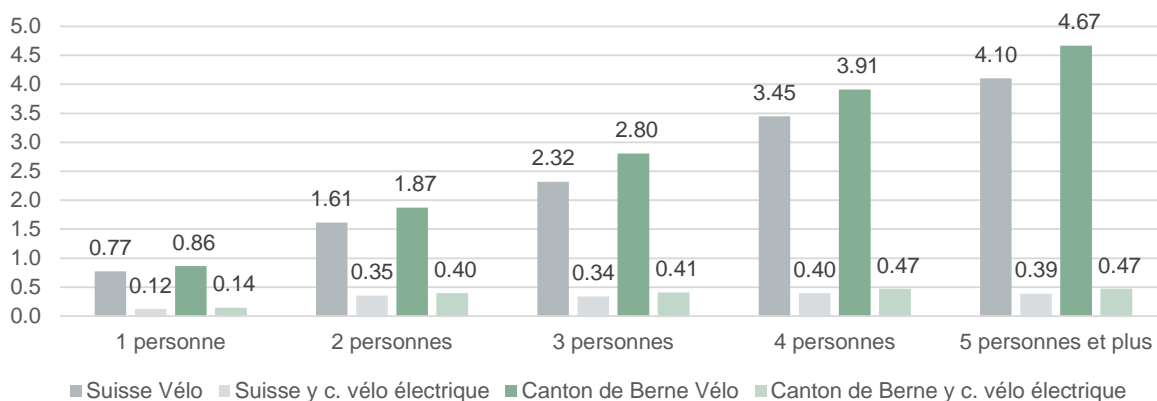
Possession de véhicules par ménage	2005	2010	2015	2021
Voitures	1.11	1.08	1.08	1.08
Motocycles	0.15	0.15	0.13	0.13
Motocycles légers	0.06	0.04	0.04	0.03
Cyclomoteurs	0.09	0.07	0.05	0.04
Vélos	2.03	1.92	1.85	1.92
dont vélos électriques lents	compris ci-dessus	compris ci-dessus	0.07	0.25
dont vélos électriques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

Exemple de lecture : en 2021, un ménage bernois moyen possédait en moyenne 1,92 vélo (vélos électriques compris).

Après avoir tendu à la baisse pendant plusieurs années, le nombre moyen de vélos par ménage est reparti à la hausse. Cette évolution est particulièrement marquée pour les vélos électriques (vélos électriques lents jusqu'à 25 km/h et vélos électriques rapides jusqu'à 45 km/h) : leur nombre a dans certains cas plus que triplé. Globalement, l'augmentation a été observée aussi bien au niveau national qu'au niveau du canton de Berne.¹ Il ne faut toutefois pas perdre de vue le fait que le nombre de vélos conventionnels poursuit son recul. Ce constat, combiné à l'évolution des autres catégories de véhicules, permet de conclure que les vélos électriques ont tendance à être davantage achetés en remplacement ou en complément des vélos conventionnels qu'en remplacement d'autres catégories de véhicules.

¹ Cf. DTT, 2023. Mobilité dans le canton de Berne – Microrecensement mobilité et transports 2021, chapitre 2.1

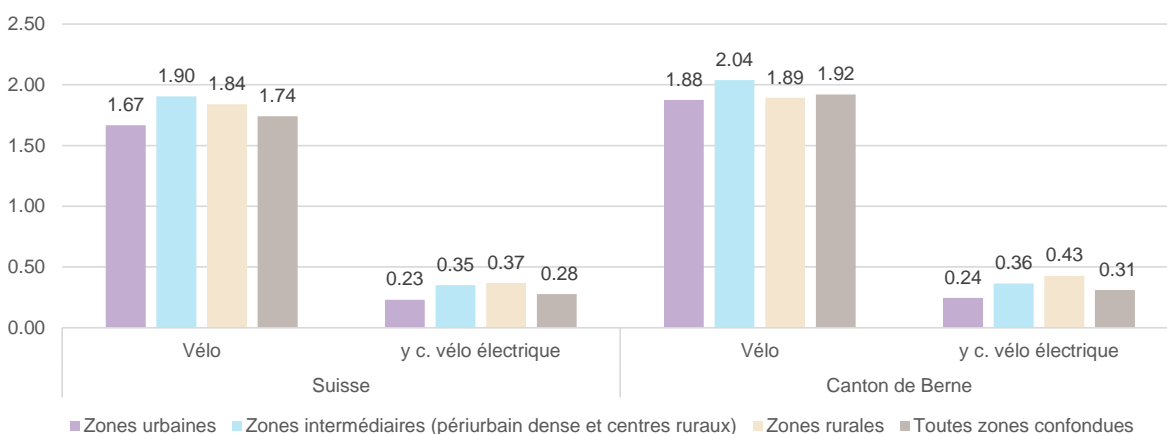
Figure 2-2 : Possession de vélos selon la taille du ménage
CH et BE | valeur moyenne par ménage



Exemple de lecture : en Suisse, un ménage de deux personnes possède en moyenne 1,61 vélo, dont 0,35 vélo électrique.

La comparaison entre la Suisse et le canton de Berne montre également une évolution similaire. Les ménages bernois, toutes tailles confondues, ont tendance à posséder davantage de vélos et de vélos électriques que la moyenne suisse. La corrélation entre type de ménage et nombre de vélos est évidente : quelle que soit la taille des ménages, le nombre de vélos augmente d'environ 0,9 par personne supplémentaire.

Figure 2-3 : Possession de vélos selon le degré d'urbanisation (OFS)²
CH et BE | valeur moyenne par ménage



Exemple de lecture : les ménages bernois vivant en milieu urbain possèdent en moyenne 1,88 vélo, dont 0,24 vélo électrique.

Les ménages des zones intermédiaires restent les principaux détenteurs de vélos. En 2015, les ménages bernois vivant en milieu urbain avaient cependant davantage de vélos que leurs homologues ruraux. En 2021, c'était exactement l'inverse. Ce retournement de tendance

² La Figure 2-3 reprend la typologie urbain/rural de l'OFS, assimilable à la typologie des communes de l'OFS (cf. OFS, 2017). Une comparaison directe avec la typologie spatiale du canton de Berne n'est toutefois pas possible, même si les critères de classification utilisés sont en partie identiques. Pour plus d'informations sur la typologie spatiale du canton de Berne, cf. OACOT, 2019.

s'explique entre autres par l'augmentation particulièrement soutenue du nombre de vélos électriques en milieu rural.

b) Utilisation du vélo

Figure 2-4 : Série chronologique de l'utilisation du vélo

BE | valeur moyenne par personne et par jour

Utilisation du vélo	2005	2010	2015	2021
Distance [en km]	1.1	1.2	1.3	1.3
Temps de trajet [en min]	5.7	5.4	5.9	6.6
Étapes [nombre]	0.39	0.35	0.38	0.35

Exemple de lecture : en 2021, une personne domiciliée dans le canton de Berne parcourait en moyenne 1,3 km et 0,35 étape à vélo par jour, pour une durée quotidienne de 6,6 min.

La distance journalière moyenne est restée constante dans le canton de Berne. Après une légère baisse en 2010, le temps de trajet quotidien est reparti à la hausse : il est désormais plus de 20 % plus long qu'en 2010. Étonnamment, ce temps se répartit toutefois sur un nombre d'étapes légèrement inférieur à celui de 2015. La pandémie de COVID-19 pourrait ne pas y être étrangère. La prochaine enquête, qui aura lieu en 2025, devrait permettre d'interpréter plus précisément cette évolution.

Figure 2-5 : Série chronologique de la part modale du vélo dans le trafic total

BE | part modale par personne et par jour

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%

Exemple de lecture : au total, 4,1 % de la distance journalière, 8,7 % du temps de trajet quotidien et 9,4 % des étapes journalières sont effectués à vélo dans le canton de Berne.

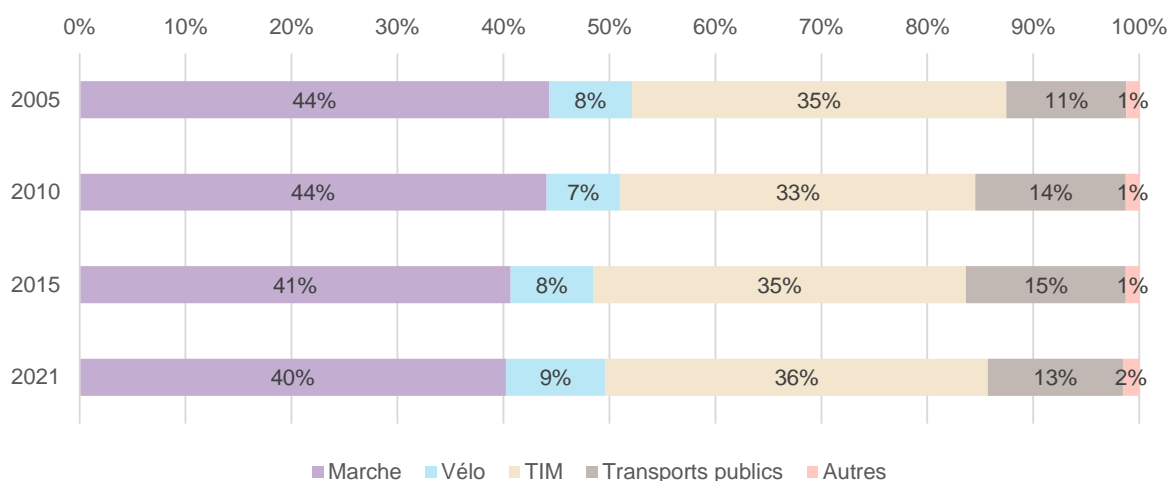
Cette proportion a beau être encore relativement faible, on assiste depuis 2005 à une progression continue de la part modale du vélo en ce qui concerne la distance, le temps de trajet et le nombre d'étapes journaliers. Cela reflète une montée en puissance du vélo dans le trafic global.³

³ Concernant l'année 2021, il ne faut pas perdre de vue la problématique de la pandémie de COVID-19 : dans ce contexte, les valeurs correspondant à la distance totale (-20,9 %), au temps de trajet (-10,8 %) et au nombre d'étapes (-19,1 %) par jour sont nettement plus faibles qu'en 2015. La plus grande prudence s'impose donc dans l'interprétation de ces chiffres.

c) Répartition modale

Figure 2-6 : Répartition modale en fonction des étapes

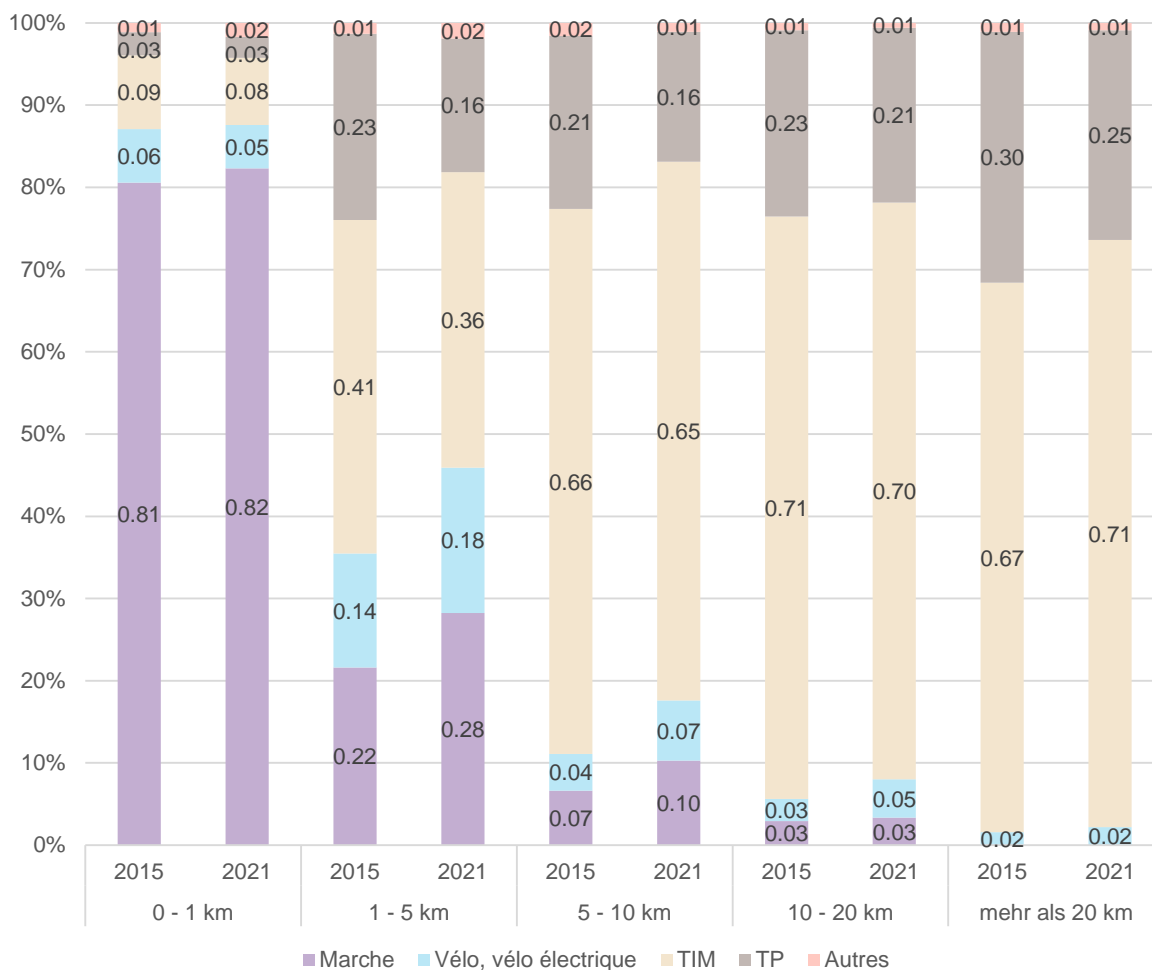
BE | part modale des différents moyens de transport dans le nombre journalier d'étapes



Exemple de lecture : la part modale du vélo a de nouveau progressé de 1 % en 2021. Ainsi, 9 % des étapes ont été parcourues à vélo (y compris à vélo électrique).

La marche (40 %) et le transport individuel motorisé (36 %) continuent d'être utilisés dans la majeure partie des étapes. La part modale du vélo, déjà en hausse en 2015, a de nouveau légèrement augmenté en 2021 pour atteindre son plus haut niveau mesuré. Malgré cette progression régulière, le nombre d'étapes parcourues à vélo demeure inférieur à celui relevé pour les autres moyens de transport (marche, TIM, transports publics).

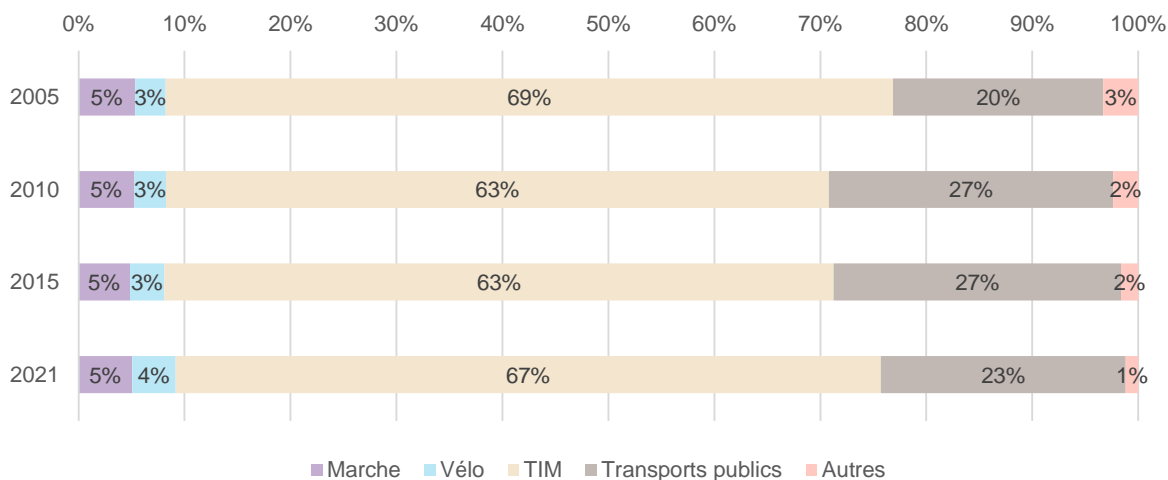
Figure 2-7 : Répartition modale en fonction de la distance d'étape
 BE | part modale des différents moyens de transport dans la distance d'étape



Exemple de lecture : en 2021, la part modale du vélo s'établissait à 18 % pour les étapes de 1 à 5 km.

Le vélo est un moyen de transport important pour les courtes distances, mais il perd de son attrait pour les plus longs trajets. Il n'est plus utilisé qu'à hauteur de 2 % pour les étapes supérieures à 20 km. La part modale du vélo dans la distance d'étape a eu tendance à croître entre 2015 et 2021, en particulier pour les trajets de 1 à 5 km, où elle a progressé de 4 points de pourcentage pour atteindre 18 %. Pour la même période et distance, la marche a également vu sa part modale augmenter (+6 points de pourcentage), tandis que celle du TIM (-5 points de pourcentage) et des transports publics (-7 points de pourcentage) a fortement baissé. On observe une évolution similaire pour la distance d'étape supérieure, entre 5 et 10 km.

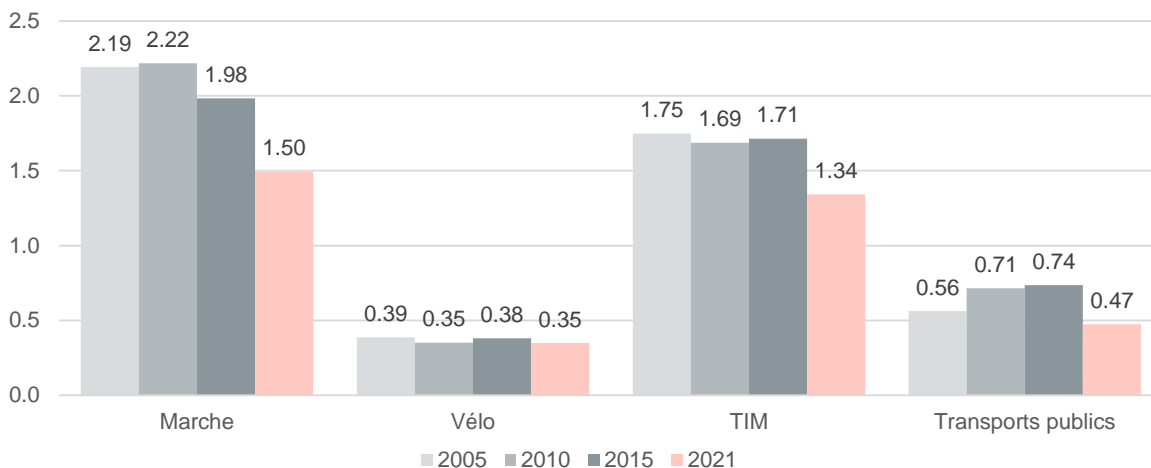
Figure 2-8 : Répartition modale en fonction de la distance journalière
 BE | part modale des différents moyens de transport dans la distance journalière



Exemple de lecture : en 2021, la part modale du vélo dans la distance journalière a légèrement augmenté dans le canton de Berne, se portant à 4 %.

La part modale du vélo dans la distance journalière – en légère hausse pour la première fois – a beau être passée de 3 % à 4 %, 90 % de la distance journalière reste parcourue en transport individuel motorisé et en transports publics.

Figure 2-9 : Série chronologique du nombre journalier d'étapes par moyen de transport
 BE | valeur moyenne par jour

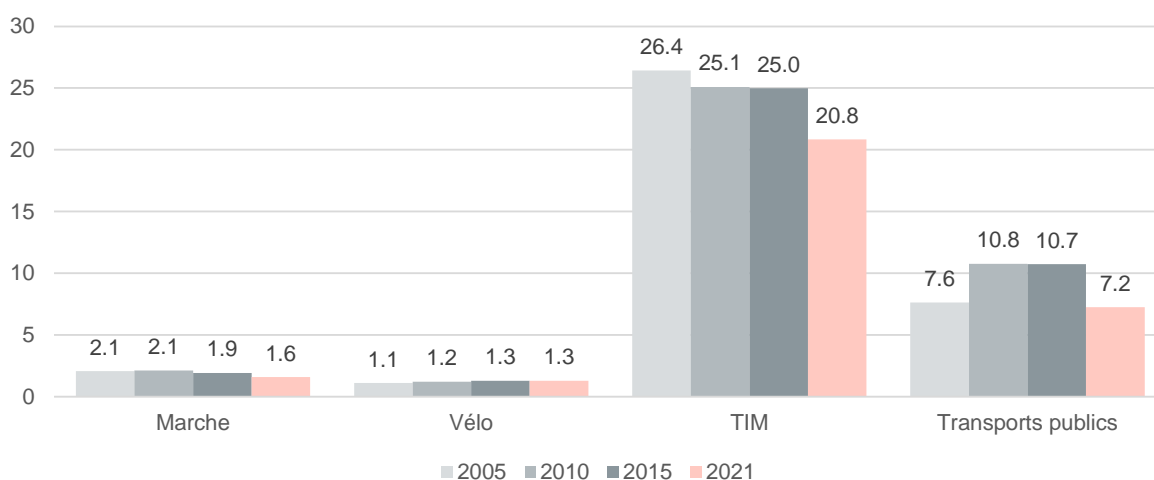


Exemple de lecture : en 2021, le vélo était utilisé pour parcourir 0,35 étape en moyenne, soit une légère baisse par rapport à 2015.

Contrairement au scénario précédemment identifié pour la distance journalière, la marche présente la valeur moyenne la plus élevée du point de vue du nombre journalier d'étapes. Le trafic cycliste enregistre, lui, toujours le plus faible nombre d'étapes (0,35 par jour) par rapport aux autres moyens de transport. Toutefois, la baisse enregistrée au regard de 2015 s'avère moindre pour les vélos que pour les autres moyens de transport, qui affichent tous un recul bien plus significatif du

nombre journalier d'étapes. La pandémie de COVID-19 pourrait ne pas être étrangère à cette évolution.

Figure 2-10 : Série chronologique de la longueur d'étape par moyen de transport
BE | nombre moyen de kilomètres par jour

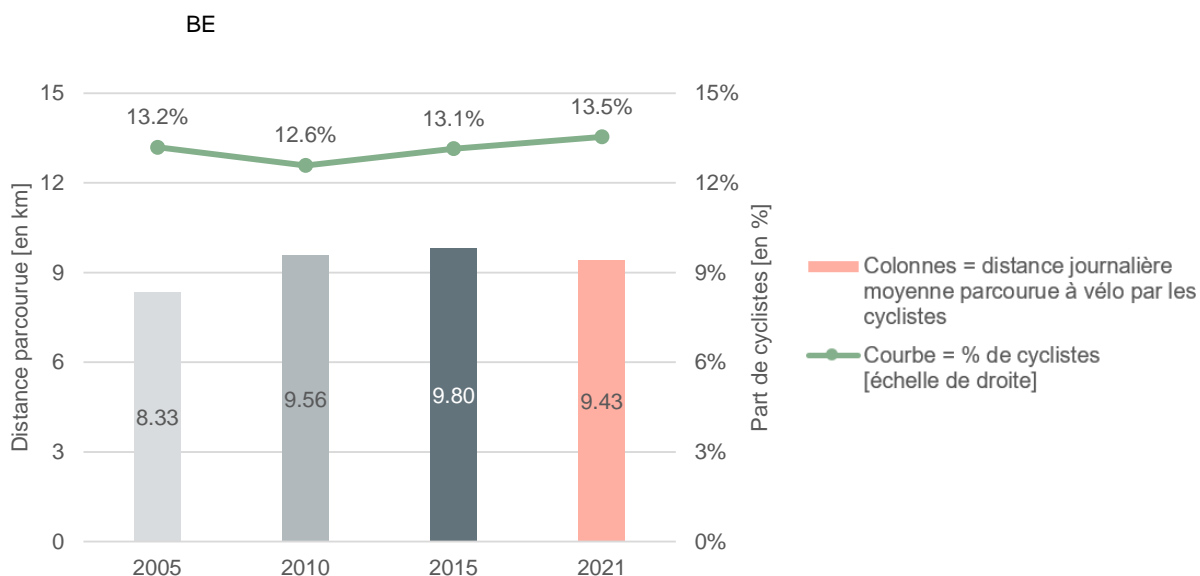


Exemple de lecture : en 2021, la longueur moyenne des étapes à vélo était de 1,3 kilomètre.

Comme pour la distance journalière, ce sont le TIM et les transports publics qui obtiennent les valeurs les plus élevées concernant la longueur d'étape. Il convient toutefois de souligner le fait que tous les moyens de transport, à l'exception du vélo, enregistrent une baisse parfois drastique de leur longueur d'étapes. En 2021, la longueur moyenne des étapes parcourues à vélo est restée identique à celle de 2015, ce qui reflète également la légère augmentation de la part du vélo dans la distance journalière malgré une longueur d'étape inchangée.

d) Cyclistes actifs

Figure 2-11 : Série chronologique de la part de la population s'étant déplacée à vélo le jour de l'enquête et de la distance moyenne parcourue ce jour-là



Exemple de lecture : au total, 13,5 % de la population bernoise s'était déplacée à vélo le jour de l'enquête, parcourant 9,43 kilomètres en moyenne.

La distance parcourue par les cyclistes dans le canton de Berne le jour de l'enquête a diminué par rapport aux années précédentes et ne représentait plus que 9,43 km. La proportion de cyclistes dans la population bernoise a cependant poursuivi sa hausse et atteint un niveau inégalé en 2021 (13,5 %). Cela tend à indiquer que l'usage du vélo se généralise, mais sur des distances relativement courtes – c'était du moins le cas à la date de référence.

3 Trafic cycliste dans les régions de planification⁴

Figure 3-1 : Série chronologique de la part modale du vélo dans la distance totale et les étapes journalières

Régions | part modale en fonction de la distance journalière et du nombre journalier d'étapes

Part modale du vélo	2005		2010		2015		2021	
	Distance totale	Nombre d'étapes	Distance totale	Nombre d'étapes	Distance totale	Nombre d'étapes	Distance totale	Nombre d'étapes
Jura bernois	(0.3%)	(0.8%)	(0.7%)	(2.3%)	(0.6%)	(0.5%)	(1.1%)	(2.3%)
Biel/Bienne-Seeland	3.1%	8.2%	3.2%	7.2%	3.3%	8.9%	4.1%	9.4%
Haute-Argovie	3.0%	10.9%	4.1%	9.4%	2.4%	8.3%	4.6%	11.0%
Emmental	2.4%	10.1%	3.6%	9.6%	2.9%	11.2%	4.4%	11.0%
Berne-Mittelland	2.7%	6.2%	2.9%	5.6%	3.8%	6.7%	4.9%	9.5%
Thoune-Oberland-Ouest	3.4%	9.8%	2.7%	8.4%	3.5%	9.2%	2.6%	8.1%
Oberland-Est	3.7%	11.4%	4.3%	11.4%	3.0%	10.1%	3.9%	13.2%

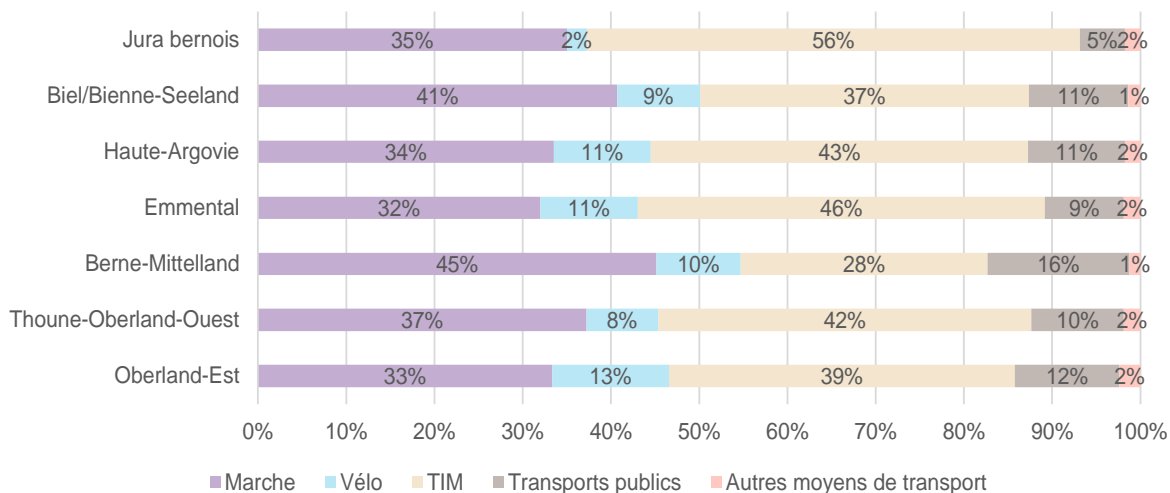
Les valeurs entre parenthèses (...) sont à interpréter avec prudence, car l'intervalle de confiance est supérieur à la moitié de la valeur moyenne ou de la proportion concernée.

Exemple de lecture : en 2021, les personnes habitant dans la région de Thoune-Oberland-Ouest étaient celles qui parcouraient le plus d'étapes à vélo (13,2 %). A contrario, la population de la Haute-Argovie avait à son actif la plus grande part de la distance totale (4,6 %).

En 2021, la plupart des régions ont enregistré une augmentation de la part modale du vélo tant dans la distance totale que dans le nombre d'étapes. La région de Thoune-Oberland-Ouest est la seule à afficher une baisse de la part modale du vélo dans la distance journalière ainsi qu'un net recul de la part modale du vélo dans le nombre journalier d'étapes. La part modale du vélo dans le nombre d'étapes parcouru au quotidien a aussi diminué dans l'Emmental, mais dans une moindre mesure. Les données relatives au Jura bernois doivent être interprétées avec prudence dans ce tableau comme dans les graphiques suivants, du fait de la taille réduite de l'échantillon.

⁴ Contrairement au rapport principal, qui distingue les régions de Thoune et de l'Oberland-Ouest, le rapport complémentaire consacré aux déplacements à vélo les considère comme formant une seule et même région, à savoir Thoune-Oberland-Ouest.

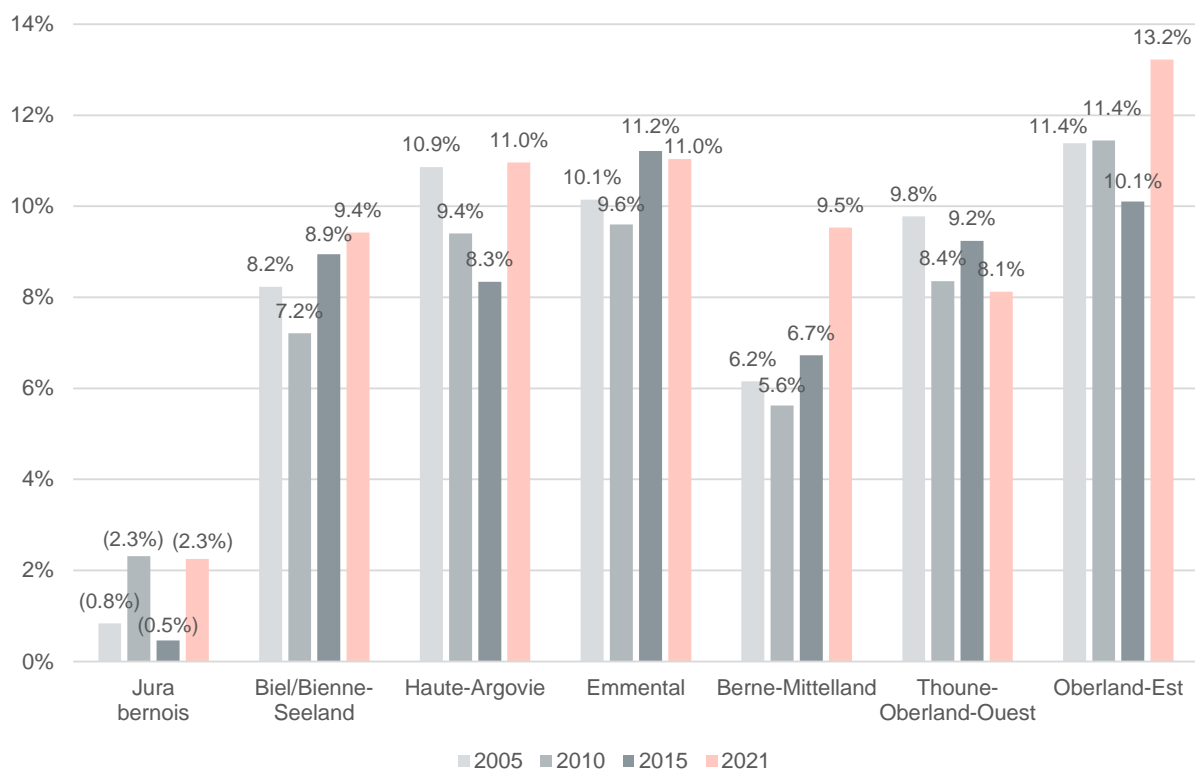
Figure 3-2 : Part modale des différents moyens de transport dans les étapes journalières
Régions | part modale en fonction du nombre journalier d'étapes



Exemple de lecture : la région où la part modale du vélo est la plus élevée concernant le nombre journalier d'étapes est l'Oberland-Est (environ 13 %).

Dans toutes les régions, la marche et le transport individuel motorisé se taillent la part du lion s'agissant du nombre d'étapes parcourues au quotidien. À l'exception du Jura bernois, la part modale du vélo oscille autour de +/- 10 % dans l'ensemble des régions (entre 8 % dans la région de Thoune-Oberland-Ouest et 13 % dans l'Oberland-Est).

Figure 3-3 : Série chronologique de la part modale du vélo dans les étapes journalières
Régions | part modale en fonction du nombre journalier d'étapes



Exemple de lecture : en 2021, la part modale du vélo enregistre son plus haut niveau depuis 2005 dans la plupart des régions.

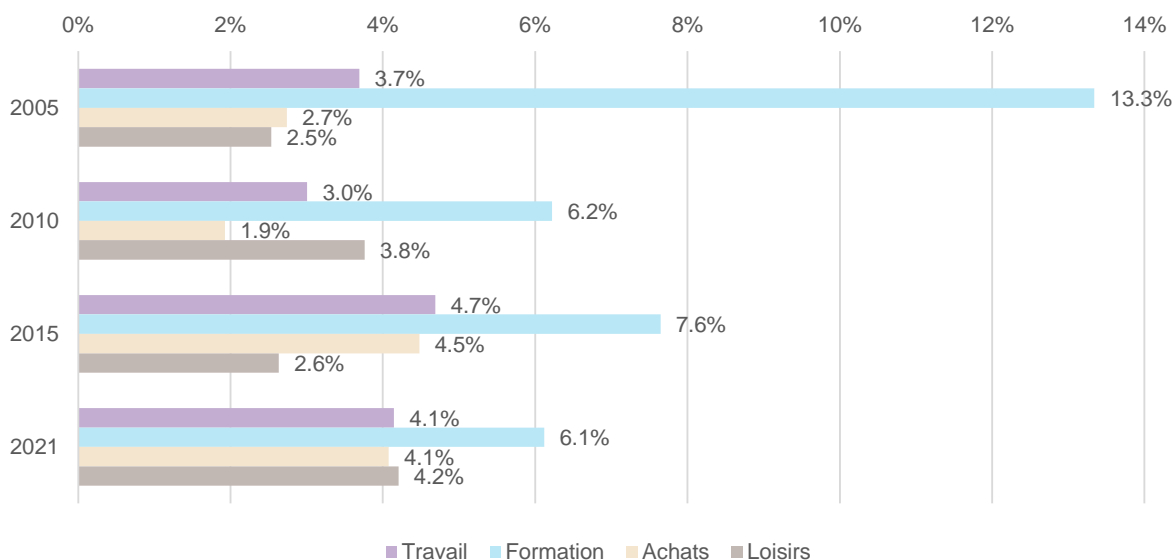
Les régions de la Haute-Argovie, de Berne-Mittelland et de l'Oberland-Est (ainsi que le Jura bernois⁵) ont toutes enregistré une croissance significative (de l'ordre de 3 points de pourcentage) de la part modale du vélo concernant le nombre journalier d'étapes. Seule la région de Thoun-Oberland-Ouest affiche un recul notable de la part du trafic cycliste. Alors qu'elle occupait encore la troisième position en 2015, cette région ne se classe plus qu'avant-dernière en 2021, devant le Jura bernois.

⁵ La taille réduite de l'échantillon du Jura bernois explique que les importantes variations observées depuis 2005 soient d'ordre statistique.

4 Choix du moyen de transport

a) Choix du moyen de transport selon le motif de déplacement

Figure 4-1 : Série chronologique de la part modale du vélo pour les différents motifs de déplacement
BE | part modale en fonction de la distance journalière

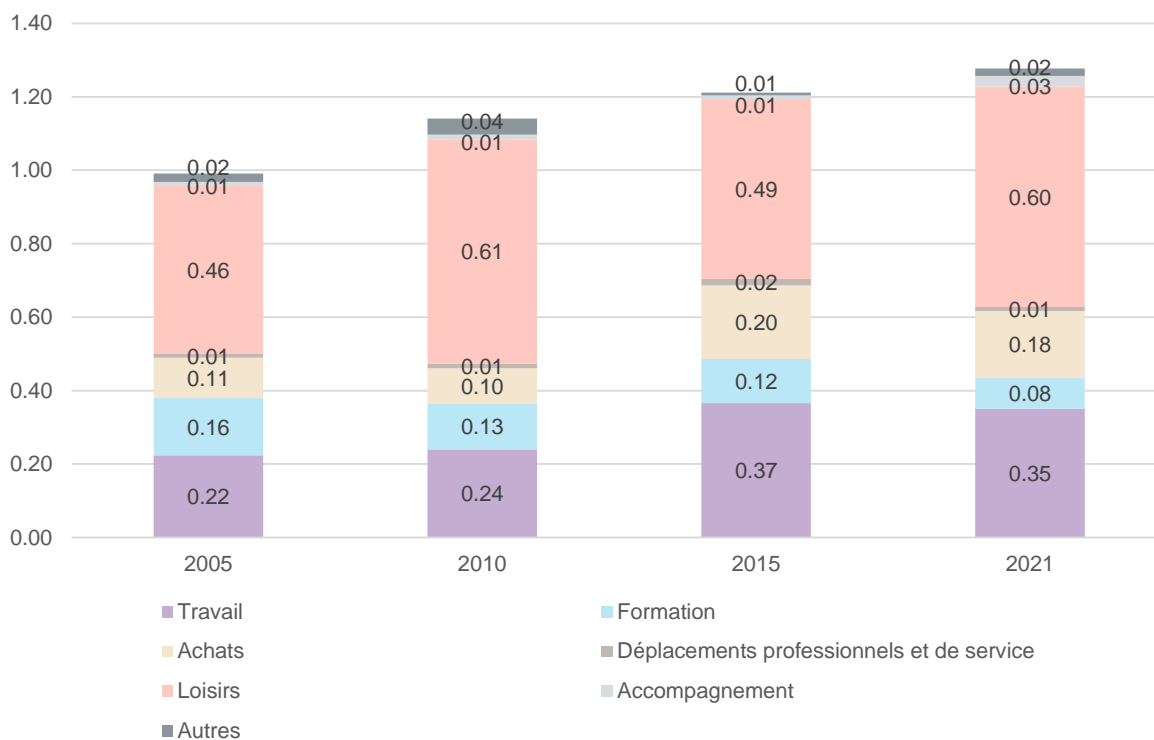


Exemple de lecture : en 2021, 6,1 % des distances journalières parcourues dans le cadre d'un déplacement pour la formation ont été effectuées à vélo.

Après avoir progressé en 2015, la part modale du vélo dans la distance journalière parcourue pour le travail a de nouveau légèrement fléchi en 2021, tout en restant supérieure à son niveau de 2005. Pour la formation et les achats, la part de la distance parcourue à vélo au quotidien a diminué. En ce qui concerne les déplacements de loisirs, la situation est inverse : la part de la distance journalière à vélo a nettement augmenté en 2021. Les déplacements à des fins de loisirs représentaient alors – après la formation – la deuxième plus grande part de la distance journalière parcourue à vélo.

Figure 4-2 : Série chronologique de la distance journalière parcourue à vélo selon le motif de déplacement

BE | nombre moyen de kilomètres par jour



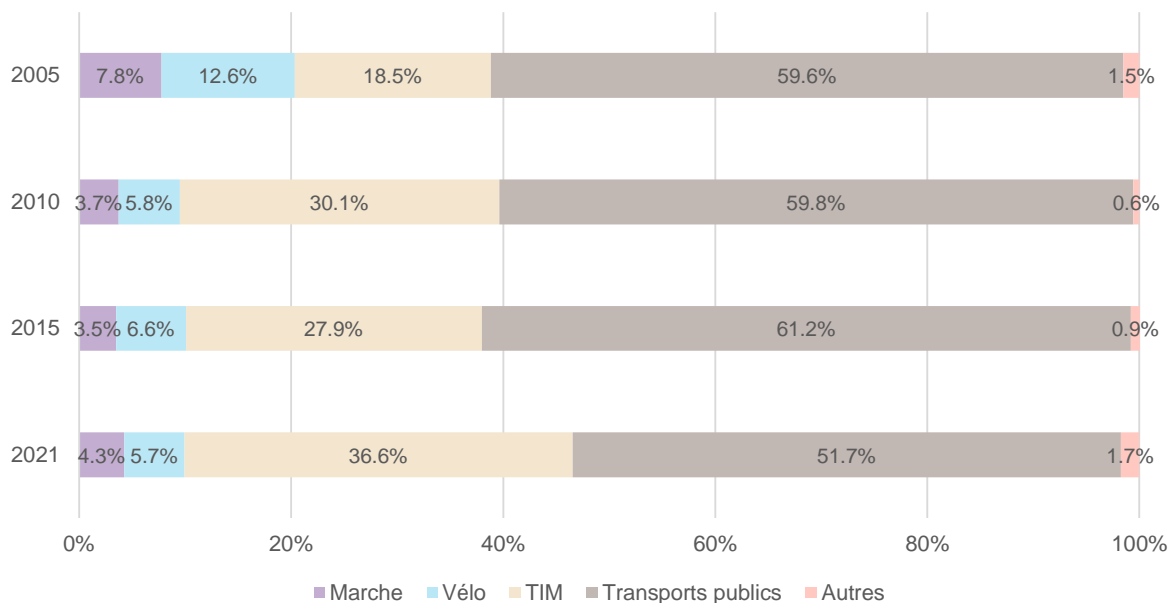
Exemple de lecture : en 2021, les cyclistes parcouraient en moyenne 0,60 km par jour pour leurs loisirs.

Du fait d'une augmentation de 0,11 km par jour de la distance journalière parcourue en 2021 au titre des loisirs, la distance totale parcourue à vélo au quotidien a connu une légère hausse, atteignant sa valeur la plus élevée jamais mesurée – et ce malgré le léger recul enregistré pour tous les autres motifs de déplacement (travail, formation, achats). La hausse relativement sensible observée en 2015 pour la catégorie travail a ainsi quasiment pu être maintenue, avec une valeur toujours largement supérieure à celle de 2010.

b) Choix du moyen de transport pour les déplacements à des fins de formation

Figure 4-3 : Série chronologique du choix du moyen de transport pour les déplacements à des fins de formation⁶

BE | part modale en fonction de la distance journalière



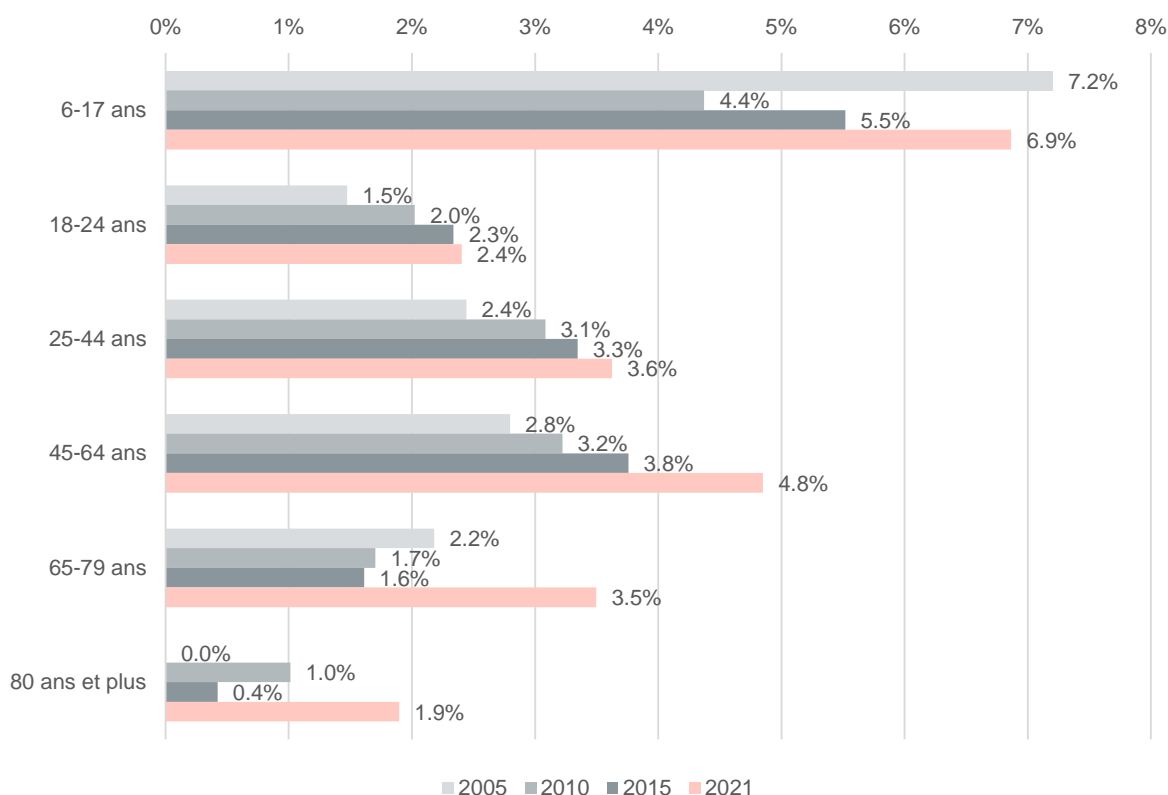
Exemple de lecture : les TP et le TIM restent de loin les deux principaux moyens de transport choisis pour effectuer les déplacements à des fins de formation. Il y a toutefois eu un glissement des TP vers le TIM de près de 10 points de pourcentage. La part modale des transports publics dans les déplacements pour la formation était de l'ordre de 52 % en 2021.

Après avoir progressé en 2015, la part du vélo dans les déplacements pour la formation a de nouveau baissé pour retomber en 2021 à 5,7 %, son niveau le plus bas depuis 2005. Ce recul et la perte de terrain drastique des transports publics au profit du TIM sont probablement une autre conséquence de la pandémie de COVID-19.

⁶ La Figure 4-3 se fonde sur le jeu de données « Trajets (nationaux) », contrairement à la Figure 4-1, qui s'appuie elle sur le jeu de données « Étapes ». Cela explique la divergence constatée dans la part modale du vélo pour les déplacements à des fins de formation. Cf. TC 4-e.

c) Choix du moyen de transport par tranche d'âge

Figure 4-4 : Série chronologique de la part modale du vélo par tranche d'âge
BE | part modale en fonction de la distance journalière



Exemple de lecture : en 2021, le vélo a gagné du terrain auprès de toutes les tranches d'âge dans la distance journalière parcourue ; fait étonnant, la plus forte augmentation concerne en particulier les personnes âgées de 65 à 79 ans (part modale en progression de 1,6 % à 3,5 % au total).

Toutes les tranches d'âge ont intensifié leur utilisation du vélo, et ce de manière parfois considérable, en 2021. La part modale du vélo dans la distance journalière parcourue par les personnes âgées de 6 à 17 ans, de 45 à 64 ans et de 65 à 79 ans, ainsi que par les personnes de 80 ans et plus, a augmenté de 1 à 1,9 point de pourcentage en 2021. Cette évolution témoigne à la fois d'un changement de tendance et, en partie, d'une reprise de tendance. Pour toutes les catégories d'âge, à l'exception de la tranche des plus jeunes, la part modale du vélo a atteint son plus haut depuis 2005.

Annexe : sommaire de l'annexe électronique (en allemand)

Chapitre 2 – Chiffres clés du trafic cycliste			
Figure 2-1	BE	Série chronologique de la possession de véhicules par ménage	TP 2-1
Figure 2-2	CH, BE	Possession de vélos selon la taille du ménage	TC 2-a
Figure 2-3	CH, BE	Possession de vélos selon le degré d'urbanisation (OFS)	TC 2-a
Figure 2-4	BE	Série chronologique de l'utilisation du vélo	TP 4-4 à 4-7
Figure 2-5	BE	Série chronologique de la part modale du vélo dans le trafic total	TP 4-4 à 4-7
Figure 2-6	BE	Répartition modale en fonction des étapes	TP 4-4 à 4-7
Figure 2-7	BE	Répartition modale en fonction de la distance d'étape	TC 3-e
Figure 2-8	BE	Répartition modale en fonction de la distance journalière	TP 4-4 à 4-7
Figure 2-9	BE	Série chronologique du nombre journalier d'étapes par moyen de transport	TP 4-4 à 4-7
Figure 2-10	BE	Série chronologique de la longueur d'étape par moyen de transport	TP 4-1 et 4-2
Figure 2-11	BE	Série chronologique de la part de la population s'étant déplacée à vélo le jour de l'enquête et de la distance moyenne parcourue ce jour-là	TP 4-25
Chapitre 3 – Trafic cycliste dans les régions de planification			
Figure 3-1	Régions	Série chronologique de la part modale du vélo dans la distance totale et les étapes journalières	TC 4-d
Figure 3-2	Régions	Part modale des différents moyens de transport dans les étapes journalières	TC 4-d
Figure 3-3	Régions	Série chronologique de la part modale du vélo dans les étapes journalières	-
Chapitre 4 – Choix du moyen de transport			
Figure 4-1	BE	Série chronologique de la part modale du vélo pour les différents motifs de déplacement	TP 4-26
Figure 4-2	BE	Série chronologique de la distance journalière parcourue à vélo selon le motif de déplacement	TP 4-26

Figure 4-3	BE	Série chronologique du choix du moyen de transport pour les déplacements à des fins de formation	TC 4-e
Figure 4-4	BE	Série chronologique de la part modale du vélo par tranche d'âge	-

Bibliographie et sources

Office des affaires communales et de l'organisation du territoire du canton de Berne (OACOT). 2019. Mesure C_02 : Classification des communes selon les types d'espace décrits dans le projet de territoire du canton de Berne – Explications, Berne

Direction des travaux publics et des transports du canton de Berne. 2023. Mobilité dans le canton de Berne – Microrecensement mobilité et transports 2021, Berne

Office fédéral de la statistique (OFS). 2017. Niveaux géographiques de la Suisse – Typologie des communes et typologie urbain-rural 2012, *Actualités OFS*, 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