

5 Répartition modale

La présente fiche thématique montre comment a évolué en 2000, 2005 et 2010 l'utilisation par la population neuchâteloise des différents modes de transport: les transports individuels motorisés (TIM), les transports publics (TP), la mobilité douce (MD) et les autres moyens de transport (Autres). Elle est basée sur les données du microrecensement mobilité et transports (MRMT) et se divise en trois indicateurs. Le premier est la répartition modale de la mobilité, c'est-à-dire le pourcentage de déplacements effectués avec chaque moyen de transport. Le deuxième montre la répartition modale selon la durée des déplacements et le troisième selon les kilomètres parcourus.

Enjeux du développement territorial

La politique de développement territorial a pour objectif de rendre plus durable la mobilité quotidienne des citoyens. Pour augmenter la part des déplacements en TP et MD d'ici à 2030, le canton poursuit une stratégie multimodale fondée sur la complémentarité des réseaux. Cette approche s'accompagne d'une coordination intégrée entre urbanisme et développement des transports publics.

Les projets d'agglomération entrent dans le cadre des mesures visant à encourager le report modal: amélioration de la politique de stationnement, aménagements de la chaussée visant à augmenter la vitesse des TP, réduction des nuisances liées aux TIM, gestion rigoureuse du stationnement (places publiques et privées) et création d'interfaces multimodaux.

Chiffres et commentaire statistique

L'analyse est effectuée par type d'espace, selon le découpage typologique du Plan directeur cantonal (PDC).

La répartition modale est calculée à partir des données du MRMT. L'enquête porte sur les habitudes de déplacement des habitants, tant à l'intérieur du canton que vers l'extérieur.

Les types d'espace se réfèrent aux lieux d'habitation des personnes interrogées.

5.1 Répartition modale des déplacements

La figure 1 présente la répartition modale des déplacements par type d'espace en 2010. La figure 2 suit l'évolution de la répartition modale dans l'ensemble du canton en 2000, 2005 et 2010. La figure 3 réunit ces deux informations. Elle offre une vision plus détaillée qui montre la répartition modale à la fois par type d'espace et pour les trois années considérées.

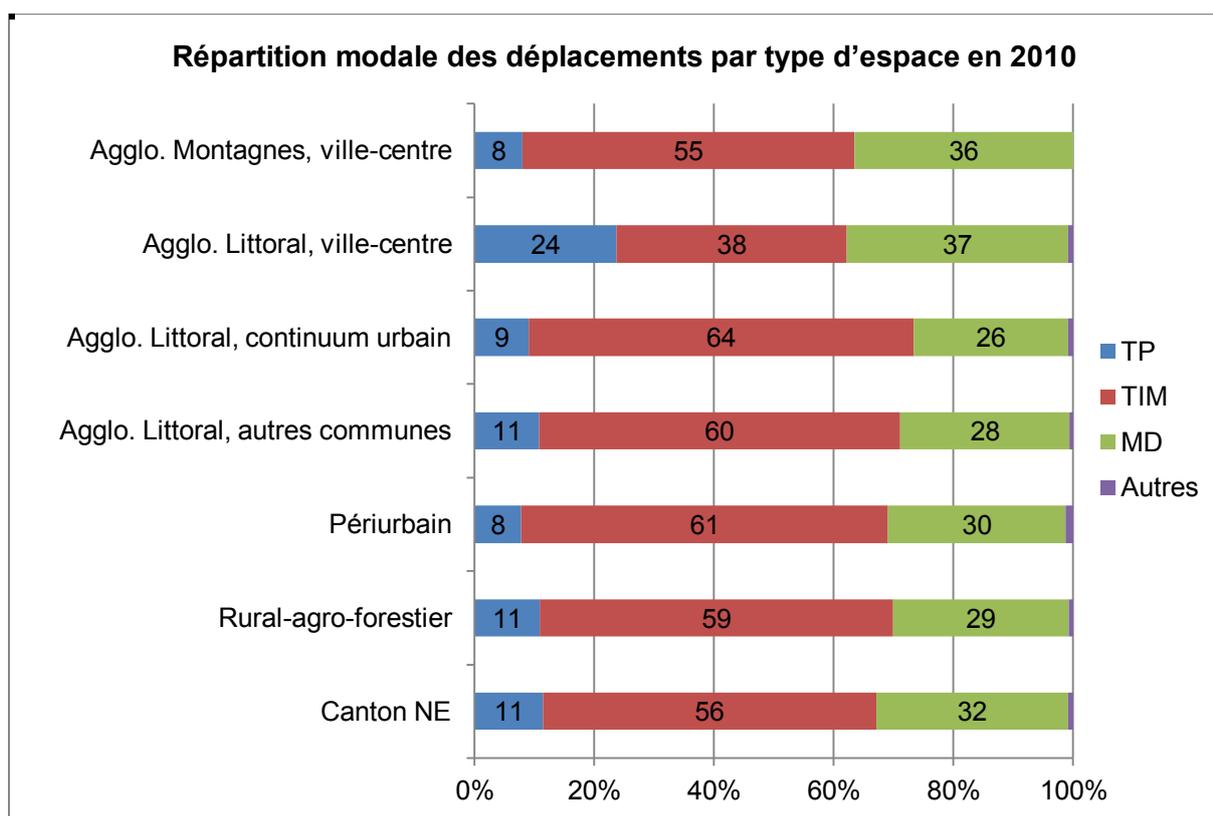


Fig. 1 Répartition modale des déplacements pour l'ensemble du canton en 2010, par type d'espace.

Source: Office fédéral de la statistique (OFS), microrecensement mobilité et transports (MRMT); Service de l'aménagement du territoire (SAT), découpage typologique du PDC; calculs internes

Au niveau cantonal, on retrouve pratiquement partout la même répartition modale en termes de déplacements. Les transports individuels motorisés (TIM) représentent le moyen de transport privilégié, tandis que les transports publics (TP) et la mobilité douce (MD) sont peu représentés. Comme le montre également le graphique, la part de la mobilité douce est plus élevée que celle des transports publics. Le nombre de déplacements effectués en TP est nettement plus important dans la ville-centre de l'agglomération Littoral que partout ailleurs. À cette exception près, la répartition modale est homogène dans tous les types d'espace.

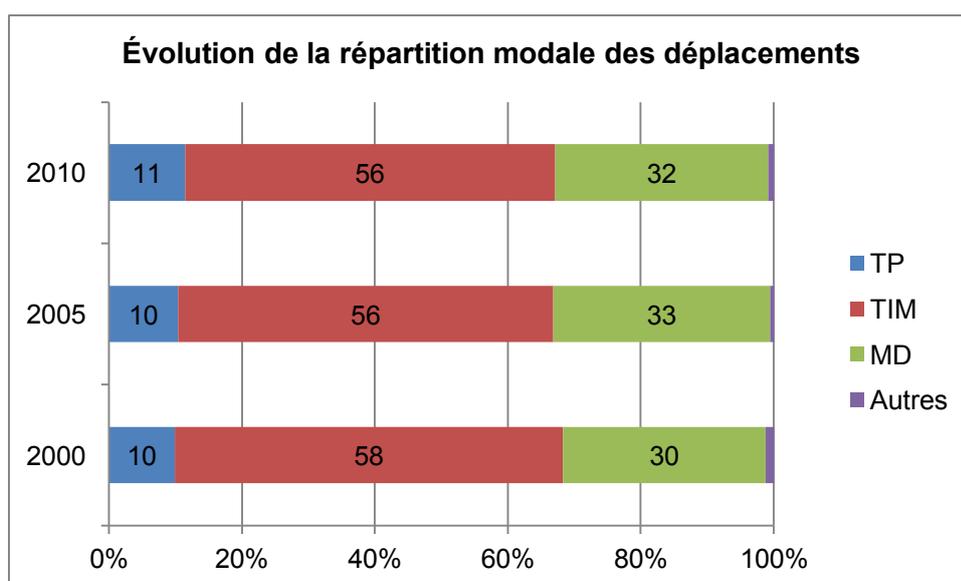


Fig. 2 Répartition modale en 2000, 2005 et 2010 en % des déplacements pour l'ensemble du canton.

Source: OFS, MRMT; SAT, découpage typologique du PDC; calculs internes

Pour l'ensemble de la population du canton, on observe une répartition modale analogue en 2000, 2005 et 2010.

Concernant les déplacements en transports publics, la tendance est positive. Leur part augmente légèrement entre 2005 et 2010, au détriment toutefois de la mobilité douce qui, elle, recule.

Répartition modale des déplacements par type d'espace en 2000, 2005 et 2010



Fig. 3 Répartition modale des déplacements par type d'espace de 2000 à 2010.

Source: OFS, MRMT; SAT, découpage typologique du PDC; calculs internes

C'est la ville-centre du Littoral (Neuchâtel) qui présente l'évolution la plus positive. La part des déplacements en TIM recule de manière significative et celle de la MD augmente sensiblement.

Dans l'espace périurbain, l'évolution est plus mitigée. La part modale des TIM a diminué entre 2000 et 2005, avant de s'accroître de nouveau légèrement aux dépens des TP et de la MD.

Dans le continuum urbain, la part des TIM a augmenté sensiblement depuis 2000, alors que celles des TP et de la MD ont diminué.

5.2 Répartition modale selon la durée des déplacements

Chaque habitant du canton s'est déplacé en moyenne pendant 79 minutes par jour en 2010, contre 80 minutes en 2005 et 76 en 2000. La durée de ces déplacements est légèrement inférieure à la moyenne suisse, qui était de 83 minutes en 2010.

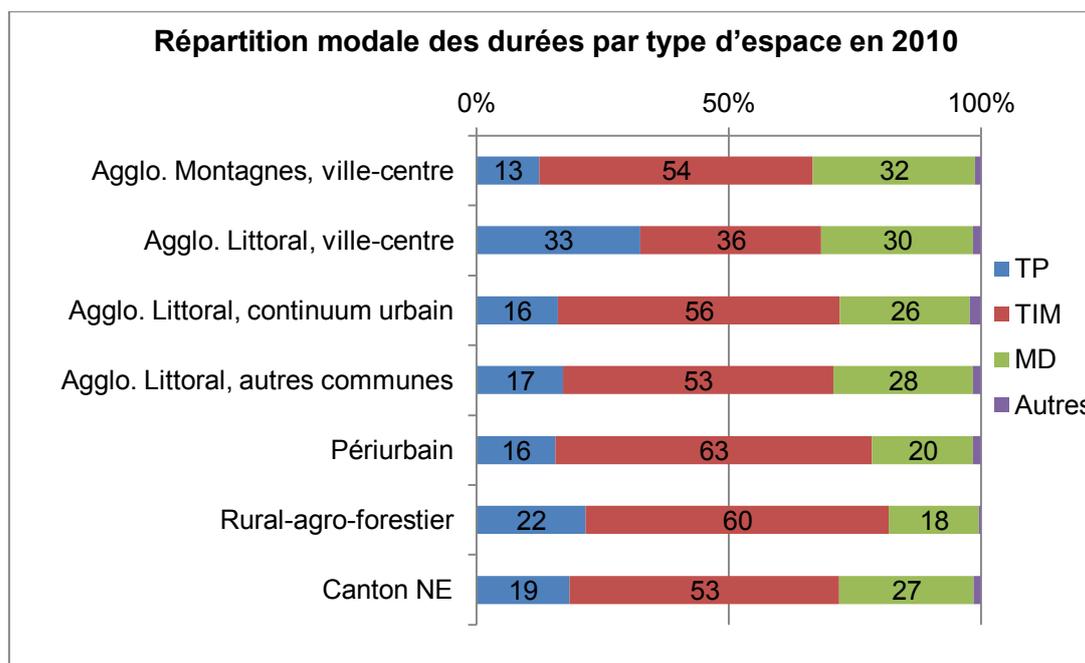


Fig. 4 Répartition modale des durées de déplacement par type d'espace pour l'année 2010.

Source: OFS, MRMT; SAT, découpage typologique du PDC; calculs internes

La comparaison entre les figures 1 et 4 montre que, dans tous les types d'espace, la MD occupe une part modale plus faible que les TP. Cela s'explique par le fait que les déplacements en TIM ou en TP durent généralement plus longtemps que ceux à pied ou à vélo, ces deux derniers modes de transport étant utilisés sur des distances courtes, voire très courtes.

Dans tous les types d'espace à l'exception de la ville-centre du Littoral, les TIM concentrent plus de la moitié des déplacements en termes de durée. L'espace périurbain présente le résultat le moins favorable pour les TP et la MD.

5.3 Répartition modale selon les kilomètres parcourus

Les habitants du canton parcourent en moyenne 38 km par jour, soit 4 km de moins qu'en 2000. Ces chiffres sont légèrement supérieurs à la moyenne suisse qui se situait un peu en dessous de 37 km/jour en 2010.

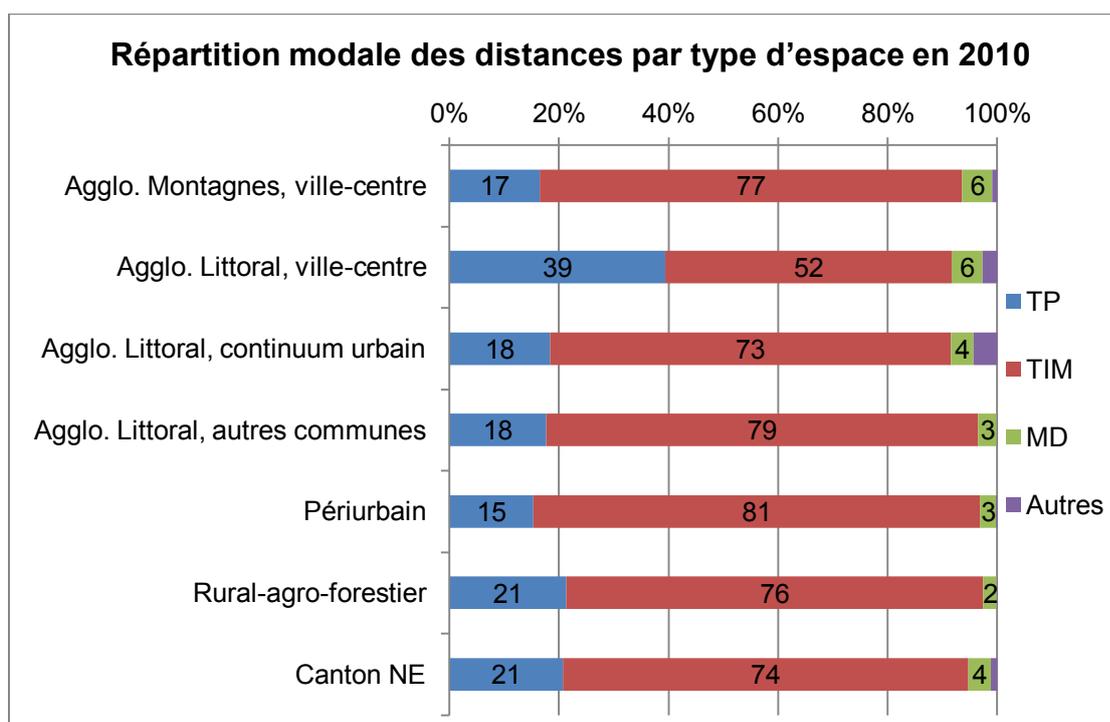


Fig. 5 Répartition modale des distances de déplacement par type d'espace pour l'année 2010.
Source: OFS, MRMT; SAT, découpage typologique du PDC; calculs internes

La MD occupe ici une part infime par rapport à la voiture et aux TP, car les déplacements à pied ou à vélo sont généralement effectués sur de courtes distances. La ville-centre du Littoral est la seule à présenter de bons résultats tant pour les TP que pour la MD. Dans les autres types d'espace, les TIM dominent largement, avec environ trois quarts des kilomètres parcourus. C'est l'espace périurbain qui enregistre les distances les plus importantes en TIM.

Interprétation des résultats

Les résultats sont bons pour la ville-centre du Littoral (Neuchâtel), seule ville du canton qui suit ainsi la tendance observée dans les villes du reste de la Suisse.

Pour les autres parties de l'agglomération, l'évolution est mitigée, voire négative, puisque la part modale des TIM est restée stable ou a encore augmenté.

La stagnation, voire le léger accroissement, des TIM peut s'expliquer par le fait que les mesures du Projet d'agglomération Réseau urbain neuchâtelois (PA RUN1) n'avaient pas encore été réalisées lors du sondage en 2010. Or, elles sont très importantes pour le report modal. Il sera donc déterminant de suivre cette évolution à l'avenir. Le prochain sondage aura lieu en 2015.

Informations complémentaires

Fiches du Plan directeur cantonal relatives à ce thème

Fiche A_21 «Viser un report modal fort vers les transports publics et la mobilité douce»

Fiche A_22 «Réseaux / liaisons TP optimisées»

Fiche A_23 «Développer les transports publics régionaux»

Fiche A_24 «Gérer le stationnement»

Fiche A_25 «Créer et améliorer les points de transbordement intermodaux (interfaces de transport)»

Fiche A_26 «Modérer le trafic dans les zones urbanisées»

Fiche A_27 «Promouvoir la mobilité douce»

Relation avec le projet d'agglomération

Le Projet d'agglomération RUN 2012 (PA RUN2) contient des mesures qui visent à assurer le transfert modal vers les TP et la MD.

Mesures de transport:

- G RER/Transrun
- H Lignes de transports publics complémentaires
- I Valorisation des traversées de localité et des espaces publics
- J Gestion de la mobilité
- K Gestion du trafic
- L Intermodalité
- M Mobilité douce

Le Monitoring du Projet d'agglomération (MOCA) a pour mission de suivre l'évolution en termes de report modal au sein de l'agglomération.

Volet méthodologique

Périmètre d'analyse / niveau d'agrégation

Pour ce thème, les données sont disponibles sous forme de géodonnées. Elles ont été agrégées par commune, puis par type d'espace, selon le découpage typologique du PDC. Pour des raisons statistiques (masse critique de données), les résultats concernant l'espace rural et l'espace agro-forestier n'ont pas pu être établis séparément.

Sources

Office fédéral de la statistique (OFS), recensement fédéral de la population (RFP), microrecensement mobilité et transports (MRMT) 2000, 2005, 2010

OFS 2012, «La mobilité en Suisse – Résultats du microrecensement mobilité et transports 2010», Neuchâtel, 2012

Méthodologie / Définitions

Les données du MRMT résultent d'un sondage auprès d'environ 1% de la population.

Les résultats de la répartition modale font l'objet d'une analyse multidimensionnelle par l'ensemble des acteurs concernés (Service des ponts et chaussées, Service des transports, Service de l'aménagement du territoire).

Le calcul des kilomètres parcourus (ind. 5.3) a été fait selon la méthode du routing et sans tenir compte des kilomètres parcourus à l'étranger.

Le canton de Neuchâtel a commandé à l'OFS un échantillonnage supplémentaire. Il a pu ainsi analyser la répartition modale par type d'espace, en se basant sur le découpage typologique du PDC.

Ce découpage permet d'agréger des données, afin d'évaluer le suivi des mesures mises en place par les Projets d'agglomération de première et deuxième générations.

Les concepts suivants sont définis ci-après: déplacement, durée de déplacement, répartition modale, transports publics, transports individuels motorisés, mobilité douce et autres moyens de transport.

Déplacement: un déplacement commence au moment où une personne se met en mouvement dans un certain but (p. ex. se rendre à son travail) ou avec une certaine intention (p. ex. se promener). Il se termine lorsque la destination est atteinte, lorsque le motif change ou si la personne reste au même endroit pendant une heure au moins.

Durée du déplacement: cette durée couvre un déplacement entre le moment du départ et celui de l'arrivée. Elle inclut les temps d'attente et de correspondance.

Répartition modale: répartition des étapes, des déplacements, des temps de déplacement et des distances entre les différents moyens de transport (MD, TIM, TP, Autres).

Transports publics (TP): trams, bus, cars postaux, trains.

Transports individuels motorisés (TIM): voitures de tourisme, motocycles, motocycles légers et cyclomoteurs.

Mobilité douce (MD): déplacements à pied et à vélo.

Autres moyens de transport (Autres): camions, autocars, taxis, bateaux, téléphériques, avions, appareils apparentés à des véhicules.

Limites et biais connus

La présente fiche thématique traite uniquement la répartition modale.

La même mesure a servi à comparer trois enquêtes dont les méthodes ont évolué au fil des années. Par conséquent, la qualité des données de 2000 n'est pas considérée comme très fiable. Il convient d'analyser avec prudence les valeurs de référence de cette année-là.

Fiche établie par le service des transports