

# dossier

a r e . . . . .

Palais fédéral Nord  
Kochergasse 10  
CH-3003 Berne  
tél. +41 (0)31 322 40 60  
fax +41 (0)31 322 78 69  
www.are.ch

**Faits et éléments clés du développement territorial**

**Bundesamt für Raumentwicklung  
Office fédéral du développement territorial  
Ufficio federale dello sviluppo territoriale  
Federal Office for Spatial Development**

2.03

## **Ce sont les périphéries urbaines qui consomment le plus de trafic**

**Quelles sont les caractéristiques de la demande de transports et de la répartition entre les différents moyens de transport dans chacun des types d'espace, dans chacune des grandes régions et dans chacune des villes? Et quel est, dans chaque cas, l'impact de la répartition modale sur la création d'un système de transport qui réponde aux critères du développement durable? C'est à ces questions qu'a voulu répondre l'Office fédéral du développement territorial (ARE). Au terme de la recherche, il est notamment apparu que la maîtrise à long terme des besoins de mobilité laisse encore à désirer, surtout dans les agglomérations.**

Un système de transports est conforme aux critères du développement durable lorsqu'il est à la fois efficace du point de vue de l'économie nationale, respectueux de l'environnement et socialement équitable.

- La locomotion douce (à pied et à bicyclette) est la forme de déplacement la plus respectueuse de l'environnement. Pourtant, l'importance de ces moyens de locomotion non motorisés à l'intérieur de certains espaces restreints est encore sous-estimée, alors qu'ils représentent par exemple 40 pour cent des déplacements effectués par la population des villes-centres.

- Dans le trafic entre les agglomérations et à l'intérieur de celles-ci, le bilan économique des transports publics est plus favorable que celui de la voiture privée. Comme les transports publics sont également plus respectueux de l'environnement que le trafic motorisé individuel, une répartition favorable aux transports publics et une faible demande en transports (distances courtes) représentent généralement des indices fiables de la durabilité d'un système de transport.

La répartition modale et la demande de transports constituent par conséquent des indicateurs décisifs pour apprécier la durabilité des systèmes de transport. L'Office fédéral du développement territorial (ARE) a donc approfondi l'interprétation du Microrecensement 2000 sur le comportement de la population en matière de transports<sup>1</sup>. Il a ainsi obtenu des informations détaillées sur la consommation et la répartition modale du trafic par types d'espace, par régions et par villes. Les résultats de cette enquête constituent des éléments importants pour établir un bilan en matière de transports et pour définir les orientations à prendre aux niveaux national, cantonal et communal en vue de rendre un système de transports plus durable.

<sup>1</sup> Les résultats se fondent sur des modèles logit binaires, qui restituent notamment l'importance statistique des variables saisies par le microrecensement relativement aux variables à expliquer (utilisation des transports publics par déplacement, respectivement utilisation de la voiture par déplacement).

## Le choix des moyens de transport est une affaire complexe

L'interprétation des résultats montre qu'il existe une relation statistique évidente entre le choix du moyen de transport et l'accès à ce qu'on appelle un outil de mobilité, c'est-à-dire à une voiture ou à un abonnement (général, demi-tarif, etc.) des transports publics. La possession d'un outil de mobilité est quant à elle fonction d'une série de facteurs qui, en même temps, influencent directement le choix du moyen de transport. Il devient donc souvent difficile de distinguer les causes des effets.

Outre les outils de mobilité, le type d'espace dans lequel se trouve le domicile exerce une influence décisive sur le choix du moyen de transport. Par «type d'espace», on entend un territoire plus ou moins homogène quant à sa structure d'habitat et à son offre de transports. En Suisse, on distingue en gros trois types d'espaces: les neuf plus grandes villes du pays avec leur centre et leur périphérie urbaine, les centres de moyenne importance et l'espace rural.

Le critère du jour de déplacement (jour ouvrable ou fin de semaine) est tout aussi décisif que celui du domicile. Les déplacements effectués en fin de semaine étant essentiellement liés aux loisirs, le choix du moyen de transport est aussi déterminé par la destination.

Le revenu et l'âge sont des facteurs d'importance relativement moindre, mais dont les effets statistiques sont néanmoins sensibles.

## Habiter dans un grand centre urbain favorise l'utilisation des transports publics

Outre la question de l'influence de divers facteurs sur le choix du mode de transport, il est intéressant de savoir si cette relation est positive ou négative. Ainsi, la possession d'un outil de mobilité augmente le recours au moyen de transport correspondant et diminue d'autant l'usage des autres moyens. Le fait d'habiter dans un grand centre urbain est une variable dont les effets sur l'utilisation des transports publics sont positifs, tandis que la variable «fin de semaine» est liée positivement à l'utilisation de la voiture privée. Les loisirs incitent donc à l'emploi de l'automobile.

Les facteurs cités ci-dessus, pris en compte par le microrecensement, ne sont pas les seuls à influencer les comportements en matière de transports. D'autres, plus difficiles à appréhender, sont par exemple l'éducation, les effets de mode, l'attachement à certaines valeurs et les orientations politiques.

## Le clivage ville-campagne est plus marqué que le «rideau de rösti»

### Les types d'espaces et leurs particularités dans le comportement en matière de transports

Chaque habitant de la Suisse parcourt en moyenne 37 kilomètres par jour (sans compter le trafic par voie aérienne et par voie d'eau). Les habitants des villes-centres, avec leurs 30 kilomètres par jour, se

**Tab. 1: Les principaux facteurs et le sens de la corrélation (positif ou négatif)**

Pour l'utilisation de la voiture privée	Pour l'utilisation des transports publics
1. Outils de mobilité (positif)	1. Outils de mobilité (positif)
2. Espace de type grand centre (négatif)	2. Espace de type grand centre (positif)
3. Destination (déplacements en fin de semaine) (positif)	3. Destination (déplacements en fin de semaine) (négatif)
4. Classe d'âge en-dessous de 17 ans (négatif)	4. Espace de type centre de moyenne importance (positif)
5. Niveau de revenu du ménage (positif)	5. Espace de type agglomération (positif)

situent nettement en-dessous de la moyenne. Ce sont les résidents de la périphérie urbaine qui parcourent les plus longues distances, soit 53 kilomètres par jour et par personne.

Particularités remarquables :

- Le trafic aérien ne représente que 2 pour cent de l'ensemble des déplacements effectués, mais plus de 20 pour cent des kilomètres parcourus par personne. Les habitants des zones rurales parcourent à peine la moitié des kilomètres d'avion enregistrés par la population des périphéries urbaines. Cet engouement pour l'avion s'explique peut-être par la proportion importante de cadres et de ménages à revenu élevé parmi les habitants des périphéries urbaines.
- Les habitants des villes-centres effectuent 33 pour cent des déplacements en transports publics (à l'exclusion du trafic aérien). Ce taux est plus du double de celui des zones rurales, où la proportion n'atteint que 15 pour cent. La différence s'explique surtout par la densité plus faible de l'offre de transports publics dans les régions moins peuplées, où le trafic individuel l'emporte donc. À l'inverse,

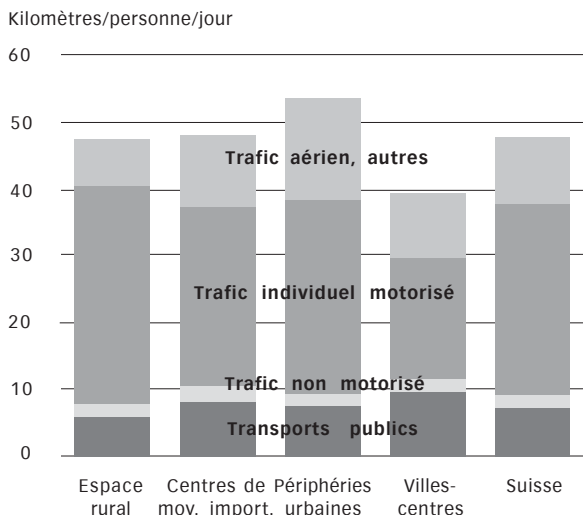
dans les régions fortement peuplées, les transports publics s'avèrent plus performants.

- Les habitants de la périphérie urbaine des plus grandes villes – alémaniques avant tout – utilisent relativement souvent les transports publics. Dans les agglomérations de Suisse romande, les transports publics sont moins utilisés ; la proportion de ce type de déplacement y est inférieure à la moitié de celle enregistrée dans les villes-centres. Les grandes villes de Suisse alémanique montrent qu'outre la densité de population et d'emplois, la présence d'un réseau RER et de tramways performants favorise l'utilisation des transports publics. En effet, comparés aux autobus, ces moyens de transport sont plus confortables et souvent aussi plus rapides (voir également la carte de la page 6).

**Comparaison régionale : les différences les plus frappantes s'observent dans le trafic aérien**

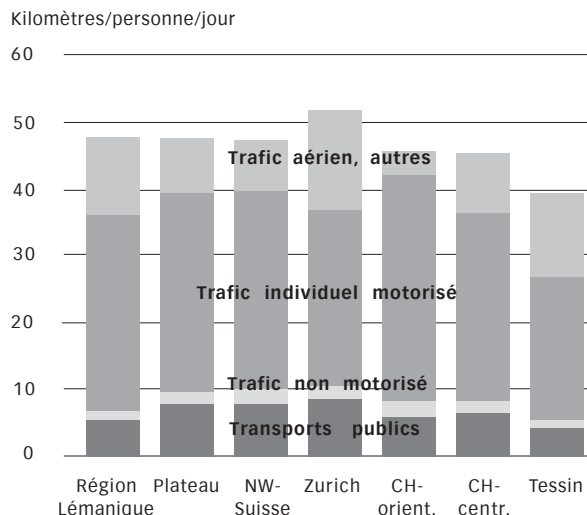
Entre les grandes régions ou les régions linguistiques du pays, les différences dans le choix du

**Tab. 2: Distances parcourues en moyenne par personne et par jour (en kilomètres) selon le mode de transport et le type d'espace**



Source: Microrecensement 2000 sur le comportement de la population en matière de transports (ARE/OFS) © ARE

**Tab. 3: Distances moyennes parcourues par personne et par jour (en kilomètres), selon le moyen de transport et la grande région**



Source: Microrecensement 2000 sur le comportement de la population en matière de transports (ARE/OFS) © ARE

moyen de transport sont faibles. Le clivage est plus marqué entre les villes et la campagne d'une part et entre les villes elles-mêmes d'autre part. Il existe cependant des différences régionales:

- Indépendamment du type d'espace, les grandes régions périphériques que sont la Région lémanique, la Suisse orientale et le Tessin présentent des taux d'utilisation des transports publics moins élevés. Cette différence s'explique en partie par le fait qu'au cours des récentes années, les travaux d'amélioration et d'extension du système des transports publics suisse ont privilégié le cœur du Plateau.

- Le Tessin vient nettement en queue, tant pour les distances journalières moyennes parcourues en voiture que pour l'utilisation des transports publics, qui est la plus faible de toutes les grandes régions. Cette situation est probablement due à la topographie compartimentée du Tessin. De plus, la barrière des Alpes entrave les flux interrégionaux de pendu-

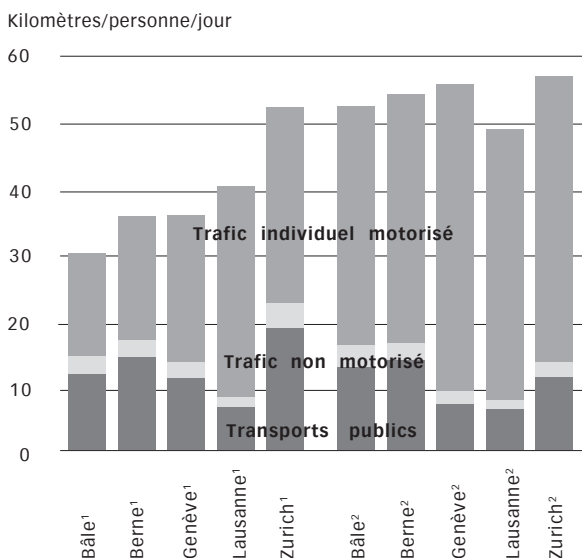
lares sur de longues distances telles que les connaît le Plateau.

- La population des grandes régions Zurich, Région lémanique et Tessin consomme beaucoup plus de kilomètres en avion que celle de la Suisse orientale, par exemple.

### Zurich, la ville suisse où l'on se déplace le plus

La moyenne des kilomètres parcourus quotidiennement varie considérablement selon les villes-centres. Les Zurichois, notamment, effectuent des distances beaucoup plus longues que les habitants de la seconde ville de Suisse, Bâle. Quant aux Lausannois, l'importance des déplacements qu'ils effectuent chaque jour en voiture est frappante. Dans les villes moyennes comme Lucerne ou Saint-Gall, la demande de transports est plus faible. Les différences sont toutefois moins marquées entre les différentes périphéries urbaines qu'entre les villes-centres.

**Tab 4: Distances moyennes (en kilomètres) parcourues par personne et par jour, selon le moyen de transport, dans les villes et la périphérie urbaine**



<sup>1</sup> ville-centre

<sup>2</sup> périphérie urbaine

Source: Microrecensement sur le comportement de la population en matière de transports (ARE/OFS)

© ARE

## Résumé

- Le choix du moyen de transport dépend en premier lieu de la possession d'outils de mobilité (voiture, abonnements de transports publics) et du type d'espace où se trouve le domicile.
- La différence la plus évidente à cet égard ne se manifeste pas entre les régions linguistiques, mais entre les villes et les campagnes.
- Ce sont les habitants des périphéries urbaines qui parcourent le plus de kilomètres, notamment en avion.
- Les habitants de l'espace rural sont les plus grands utilisateurs de la voiture privée, alors qu'ils voyagent à peu près deux fois moins en avion que la population des périphéries urbaines.
- Dans les grandes régions périphériques, la part des déplacements en transports publics est plus faible. Dans certaines grandes régions, en Suisse orientale notamment, les déplacements en avion ne constituent qu'une fraction de ceux effectués par la population zurichoise.
- Selon les villes, la répartition modale et les distances parcourues varient donc de manière significative.

## Conclusions

L'existence d'un clivage entre la ville et la campagne était prévisible, tant ces espaces diffèrent par leurs structures. Il faut toutefois éviter d'attribuer le mauvais rôle à la population rurale, car c'est souvent l'absence d'une offre de transports publics performants qui la rend dépendante de la voiture. Par ailleurs, cette partie de la population voyage moins en avion.

Les résultats surprennent bien davantage par les différences qu'ils révèlent entre les villes et entre les périphéries de ces villes. Ces inégalités montrent le fort potentiel que possèdent certaines agglomérations pour infléchir la tendance en faveur des transports publics. Une telle évolution permettrait d'aménager le trafic de manière plus conforme aux objectifs du développement durable, c'est-à-dire de mieux harmoniser les impératifs économiques, écologiques et sociaux.

## Informations détaillées:

Rolf Geiger, section Bases (ARE),  
tél. +41 (0)31 322 53 27,  
E-mail: [rolf.geiger@are.admin.ch](mailto:rolf.geiger@are.admin.ch)

Anja Simma, section Bases (ARE),  
tél. +41 (0)31 322 55 93,  
E-mail: [anja.simma@are.admin.ch](mailto:anja.simma@are.admin.ch)

Raffael Hilber, section Bases (ARE),  
tél. +41 (0)31 322 01 43,  
E-mail: [raffael.hilber@are.admin.ch](mailto:raffael.hilber@are.admin.ch)

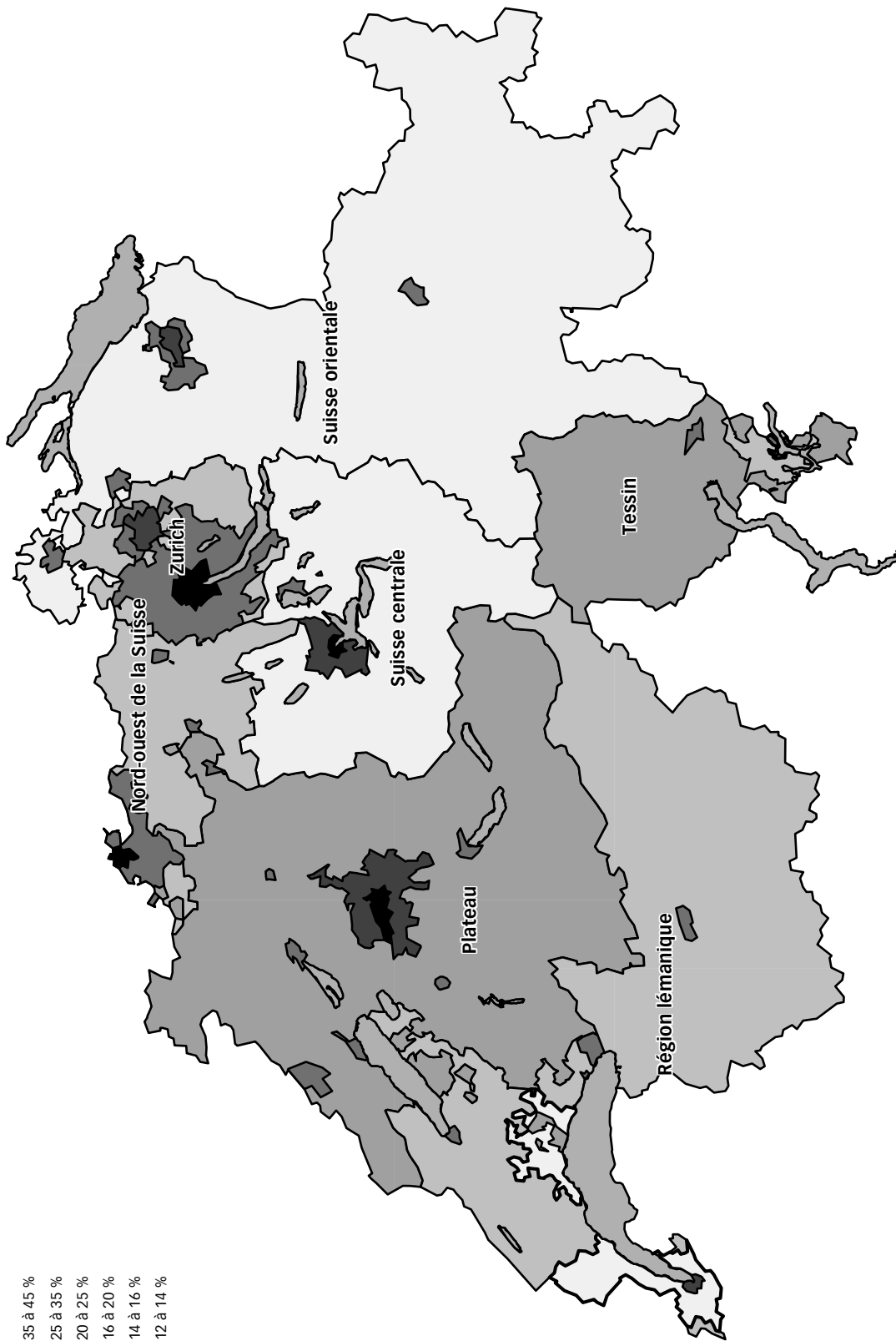
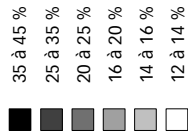
## Renseignements complémentaires:

Andrea Ledergerber, état-major de l'information,  
tél. +41 (0)31 322 49 14,  
E-mail: [andrea.ledergerber@are.admin.ch](mailto:andrea.ledergerber@are.admin.ch)

Office fédéral du développement territorial (ARE),  
Palais fédéral Nord, Kochergasse 10, 3003 Berne,  
[www.are.ch](http://www.are.ch)

Berne, octobre 2003

Part des transports publics dans les moyens de transport terrestres, mesurée en fonction des distances parcourues, selon les types d'espace et les régions



Sources: INFOPLAN-ARE, GEOSTAT-OFS, Microrecensement 2000 sur le comportement de la population en matière de transports (ARE/OFS)

© ARE