

Monitoring des projets d'agglomération transports et urbanisation (MOCA)

Indicateurs comparatifs selon les agglomérations (2023)



Editeur

Office fédéral du développement territorial (ARE)

Auteurs

Julien Grunfelder, ARE

Rolf Giezendanner, ARE

Production

Communication ARE

Commande

Également disponible en allemand.

Version électronique : www.projetdagglomeration.ch

Table des matières

A. Objectif de ce rapport	4
B. Remarques méthodologiques générales	5
1. Répartition modale	8
2. Accidents.....	12
3. Répartition des habitants selon les classes de desserte par les transports publics	16
4. Répartition des emplois selon les classes de desserte par les transports publics.....	20
5. Densité des zones d'habitation, mixtes et centrales bâties.....	24
Abréviations	28

A. Objectif de ce rapport

Le présent document vise à mettre à disposition des agglomérations les valeurs les plus actuelles disponibles pour les indicateurs MOCA (Monitoring et Controlling des projets d'agglomération). Dans le cadre de l'élaboration des projets d'agglomération, les porteurs de projets doivent définir des valeurs-cibles pour les différents indicateurs. Celles-ci sont une aide à la définition de la vision d'ensemble des projets d'agglomérations de cinquième génération et des stratégies qui y sont associées.

Ces indicateurs sont également la base du contrôle des effets du Programme en faveur du trafic d'agglomération (PTA). Ce contrôle vise à vérifier que les moyens financiers engagés par la Confédération le sont de manière efficace et contribuent à une évolution dans le sens d'une urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et d'une bonne coordination entre transport et urbanisation. Le contrôle des effets est indépendant du processus d'examen des différents projets d'agglomération et n'impacte pas celui-ci.

Les exigences en termes d'obligations d'informations sont définies dans l'Ordonnance du DETEC concernant les délais et le calcul des contributions à des mesures dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération (OPTA). La définition des valeurs-cibles et la méthode employée pour effectuer ce contrôle des effets sont précisées dans le cadre des Directives pour le Programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA).

Les indicateurs MOCA sont au nombre de cinq :

- 1) la répartition modale : part du transport individuel motorisé (TIM) sur la base de la distance journalière
- 2) les accidents : nombre d'accidentés sur la route pour 1000 personnes
- 3) la répartition des habitants selon les classes de desserte par les transports publics (TP)
- 4) la répartition des emplois selon les classes de desserte par les transports publics (TP)
- 5) la densité des zones d'habitation, mixtes et centrales bâties : nombre d'habitants et d'emplois (équivalent pleins temps) par hectare

Outre les graphiques du présent rapport, les données sont disponibles sous format Excel sur le site Internet de l'ARE, à l'adresse : www.projetdagglomeration.ch

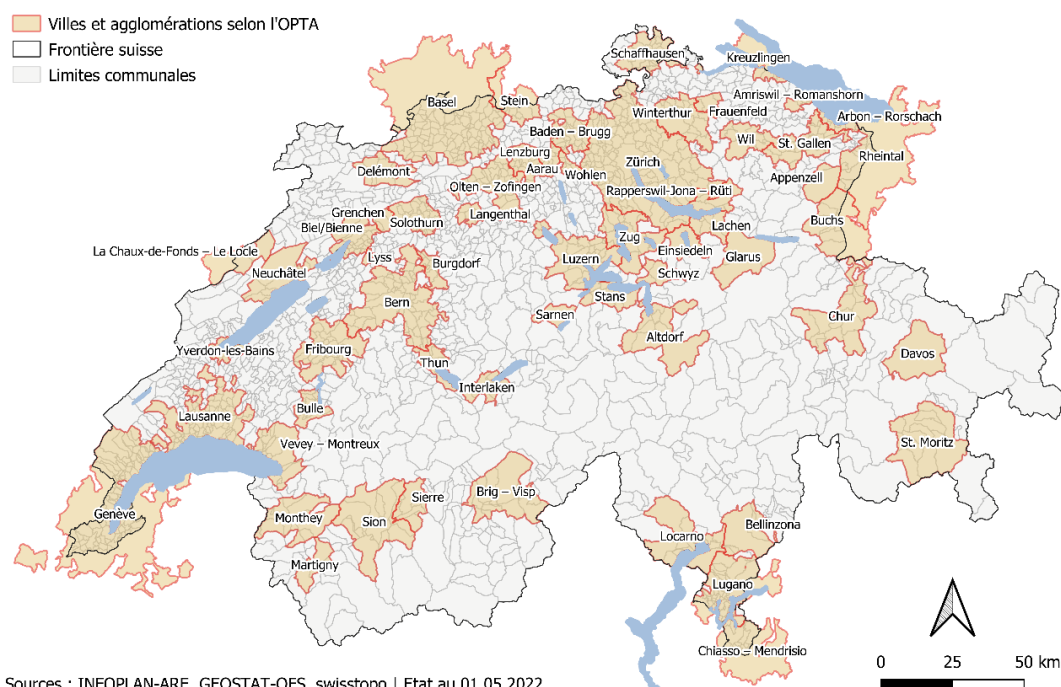
B. Remarques méthodologiques générales

Périmètres considérés

Le calcul des indicateurs MOCA se base sur les périmètres selon la liste des villes et agglomérations ayant droit aux contributions (VACo), conformément à l'annexe de l'Ordonnance du DETEC concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération (OPTA)¹. Ces périmètres ont été utilisés aussi bien pour le calcul des indicateurs MOCA pour l'année la plus récente, que pour recalculer les deux premières années de références, afin de pouvoir observer les évolutions au fil du temps. Pour cette raison, les valeurs incluses dans ce rapport peuvent différer de celles du rapport précédent², notamment quand des fusions de communes ainsi que des ajouts et/ou suppressions de communes ont affecté les périmètres VACo.

La définition de "l'espace à caractère urbain" de l'Office fédéral de la statistique OFS (2012) constitue la base de la liste des communes. Dans ce contexte, l'éligibilité aux contributions a été maintenue pour toutes les communes ayant droit aux contributions sur la base de la définition des agglomérations de 2000. Le nombre de communes couronnées a été réduit par rapport à la définition de l'OFS de 2012 en appliquant des critères statistiques. En outre, les communes de Sarnen et d'Appenzell ont été incluses dans la liste des villes et agglomérations ayant droit aux contributions en tant que chefs-lieux de canton. De petits ajustements ont été effectués en arrondissant et en comblant les lacunes. L'état au 01.05.2022 comprend les propositions d'ajout ou de suppression de communes faites par les cantons et les agglomérations et approuvées par la Confédération.

CARTE DES PÉRIMÈTRES DES AGGLOMÉRATIONS ET DES VILLES SELON LA LISTE VACo³



¹ RS 725.116.214

² Monitoring des projets d'agglomération transport et urbanisation 2018 (MOCA) disponible à l'adresse : <https://www.aren.admin.ch/aren/fr/home/mobilite/programmes-et-projets/pta/4g.html>

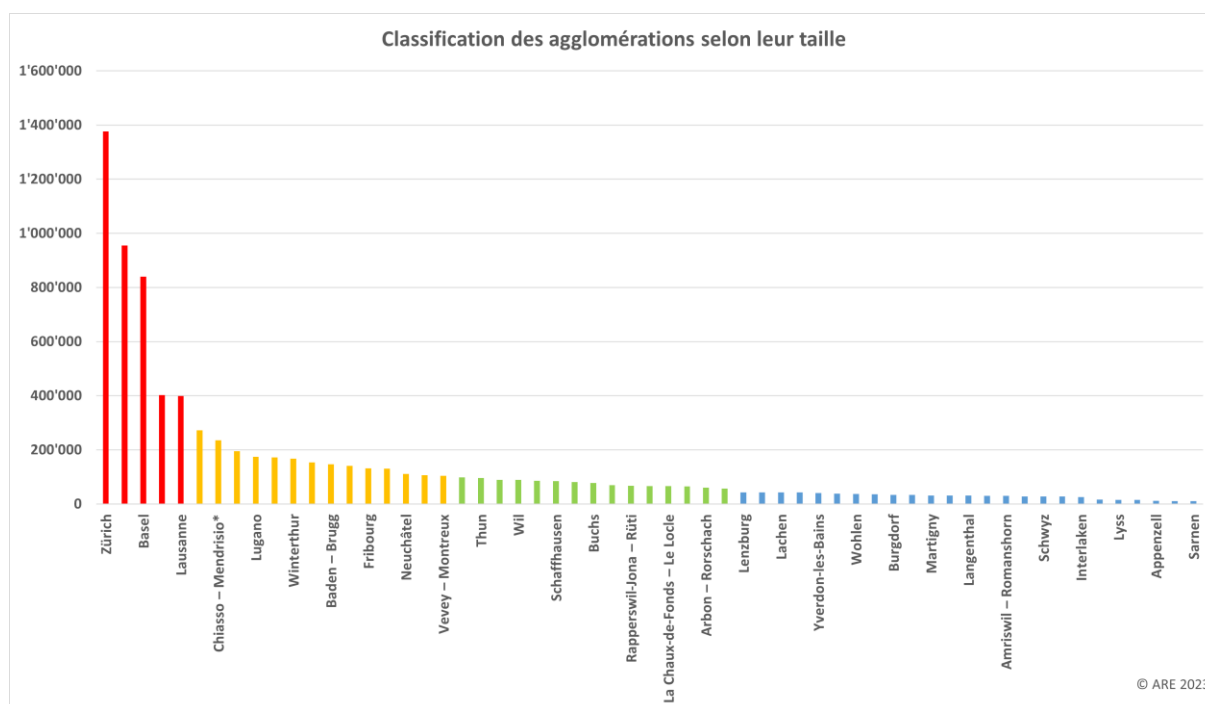
³ Le nom des agglomérations utilisé est celui de l'Office fédéral de la Statistique (OFS) et diffère de celui des projets d'agglomérations dans un certain nombre de cas.

Classes de taille d'agglomération

Pour chaque indicateur, les résultats sont subdivisés selon les tailles des agglomérations. Ces dernières sont réparties dans 4 classes selon la population totale (en Suisse et à l'étranger) à l'intérieur du périmètre VACo⁴. Les données de population utilisées pour le calcul sont STATPOP (2021) pour la Suisse et swisstopo: swissTLM Regio Boundaries (édition 2022) pour la France, l'Italie, l'Allemagne, l'Autriche et le Liechtenstein.

Petites agglomérations	<50'000 habitants
Agglomérations moyennes-petites	50'000 – 99'999 habitants
Agglomérations moyennes-grandes	100'000 – 299'999 habitants
Grandes agglomérations ⁵	>=300'000 habitants

Pour chaque indicateur, un graphique est présenté par classe de taille d'agglomération. Il comporte en outre la valeur pour l'ensemble des agglomérations suisses et pour l'ensemble des agglomérations de la classe considérée.



⁴ Deux agglomérations transfrontalières ont fait l'objet d'un traitement spécifique afin de considérer un périmètre qui soit cohérent avec la réalité des périmètres des projets d'agglomération présentés et ne pas surévaluer la taille de l'agglomération pour le territoire suisse. Pour l'agglomération de Chiasso-Mendrisio, la commune de Côme n'a pas été prise en compte. Pour l'agglomération Rheintal, seules les communes autrichiennes incluses dans le périmètre de travail ont été prises en compte.

⁵ Le seuil des « grandes agglomérations » a été élevé de 250 000 à 300 000 habitants par rapport à la génération précédente.

Disponibilité temporelle des données

Pour chaque indicateur, les valeurs sont fournies pour trois années de mesures. Ces dernières varient d'un indicateur à l'autre en fonction de la disponibilité des données.

Indicateur MOCA	Année de référence 1	Année de référence 2	Année de référence 3
1. La répartition modale : part du transport individuel motorisé (TIM) sur la base de la distance journalière	2010	2015	2021 ⁶
2. Les accidents : nombre d'accidentés sur la route pour 1000 personnes	2014	2017	2021
3. La répartition des habitants selon les classes de desserte en transport public	2014	2017	2022
4. La répartition des emplois selon les classes de desserte en transport public	2014	2017	2021
5. La densité des zones d'habitation, mixtes et centrales bâties : nombre d'habitants et d'emplois (équivalent pleins temps) par hectare	2012	2017	2022

Agglomérations transfrontalières

Pour les agglomérations transfrontalières, seule la partie suisse de l'agglomération est prise en considération dans le calcul des indicateurs car il n'existe pas de sources de données comparables pour la partie située à l'étranger.

⁶ En raison de la pandémie de Covid 19, l'enquête a dû être reportée à 2021, soit une année plus tard qu'initialement prévue.

1. Répartition modale

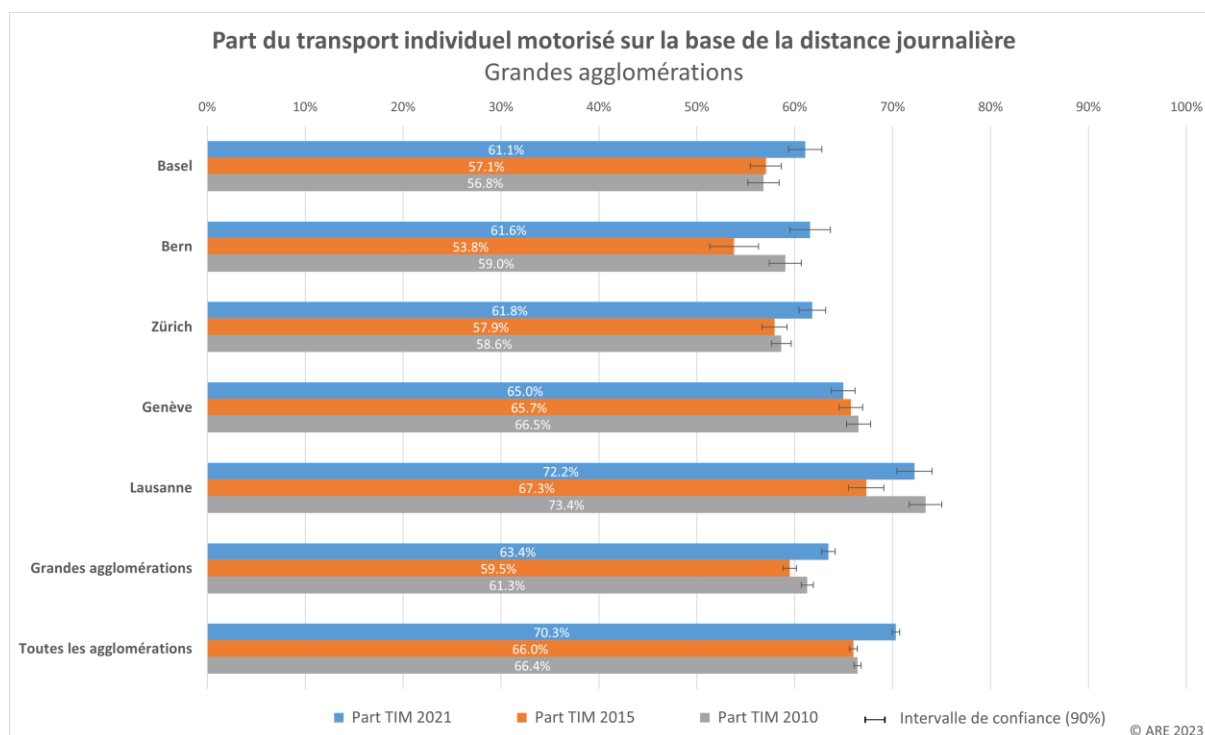
Définition de l'indicateur et source utilisée

Cet indicateur représente la part du transport individuel motorisé (TIM) calculée à partir de la distance journalière moyenne effectuée par la population résidente de chaque agglomération. Les données sont calculées sur la distance de chaque étape effectuée.

Les données utilisées sont issues du Microrecensement mobilité et transport (MRMT) de 2010, 2015 et 2021 (OFS/ARE).

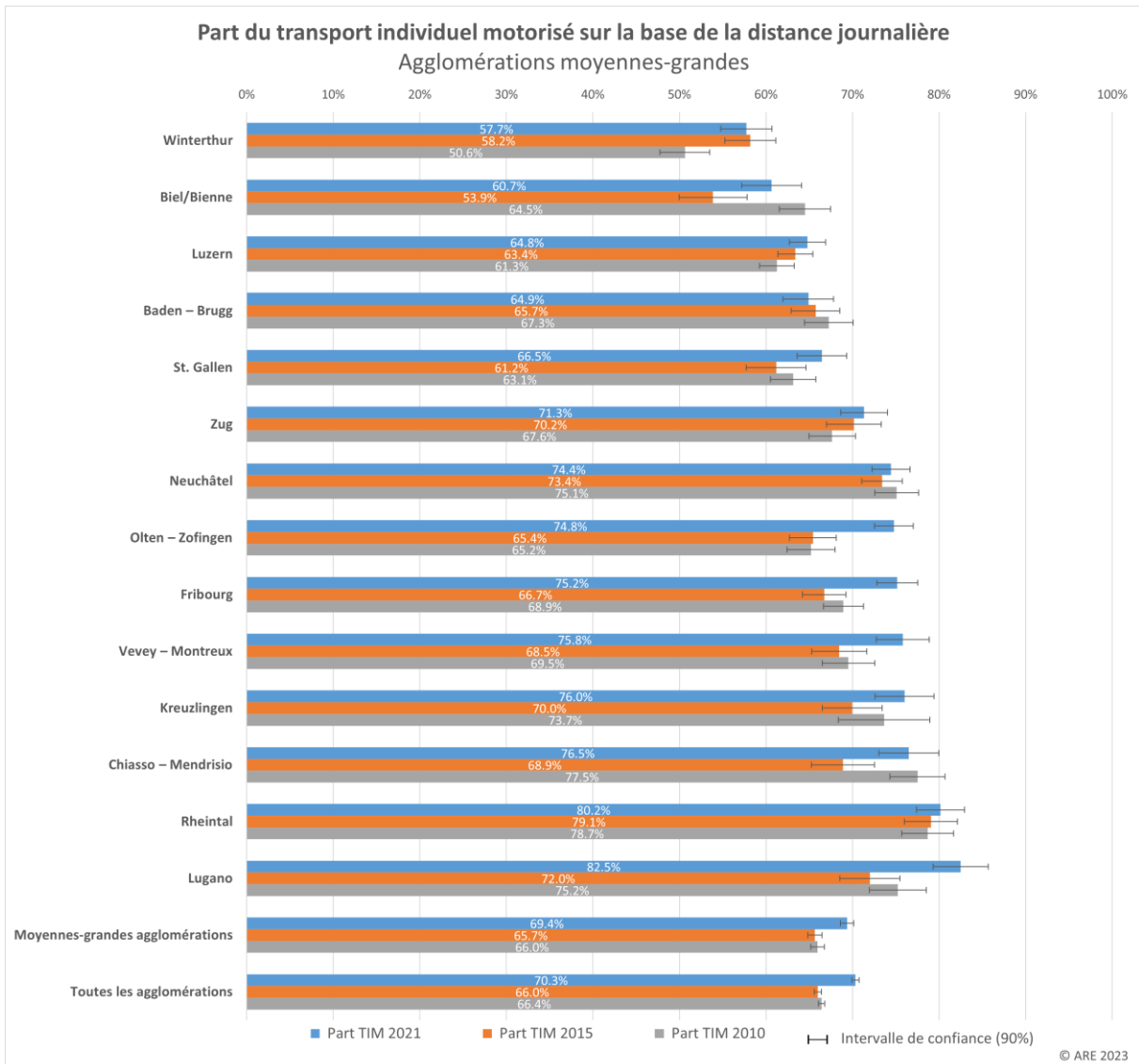
Les résultats de la répartition modale pour 2021⁷ sont influencés, dans une certaine mesure, par les comportements de mobilité de la population au sein des agglomérations durant la pandémie. Contrairement à la tendance avant la pandémie, la part du TIM a augmenté d'environ 4 % dans les agglomérations, ainsi que de manière générale dans toute la Suisse. Il convient donc de tenir compte de cette situation lors de l'utilisation des résultats de cet indicateur. De plus, cet indicateur est à interpréter avec précaution pour les agglomérations ayant un nombre d'observations limité dans le MRMT. Cela concerne principalement les petites agglomérations et se traduit par un intervalle de confiance avec une marge d'erreur relativement large.

Grandes agglomérations

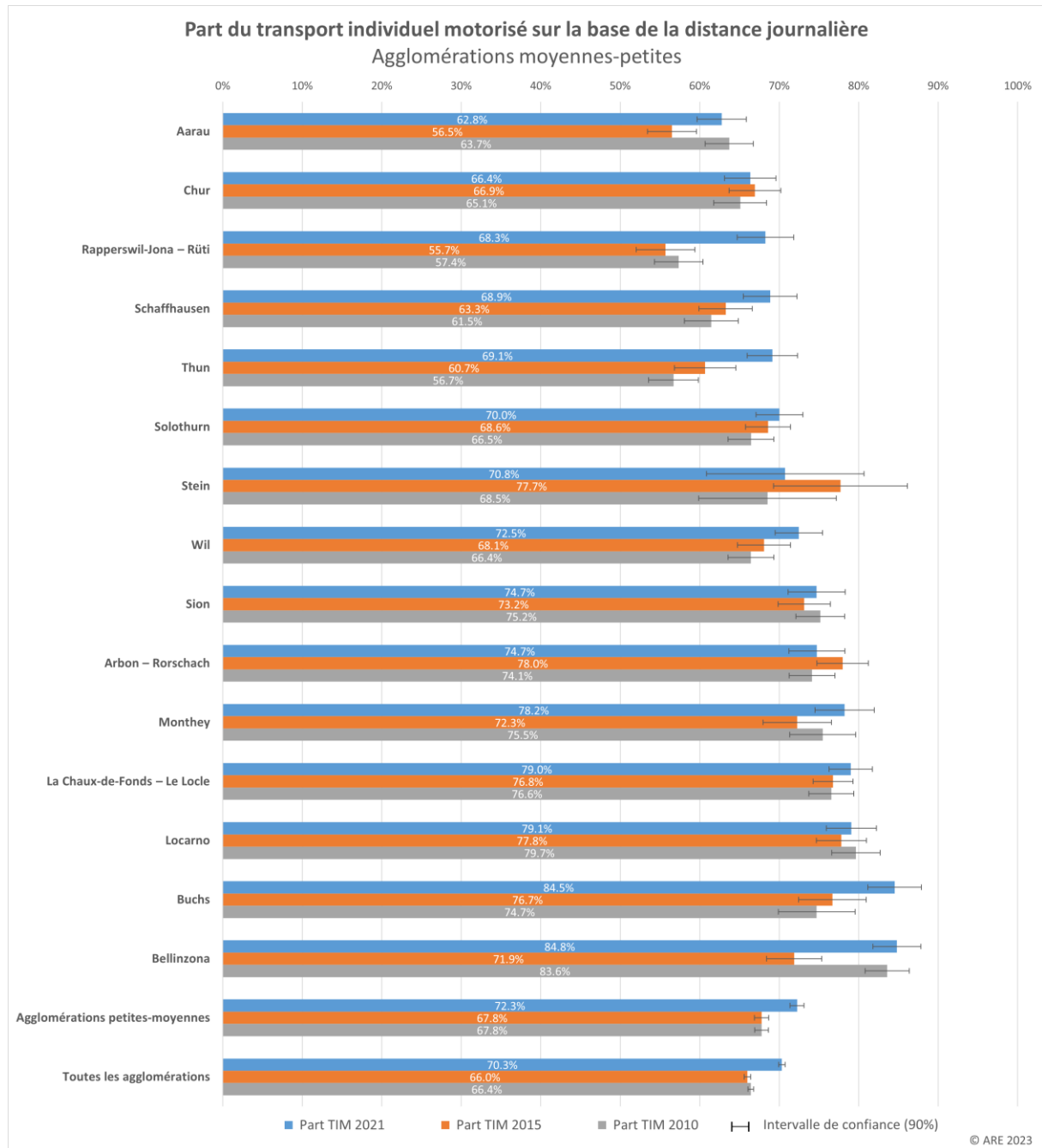


⁷ Les publications du Microrecensement mobilité et transports 2021 sont disponibles à l'adresse : <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/mobilite/bases-et-donnees/mrmt.html>

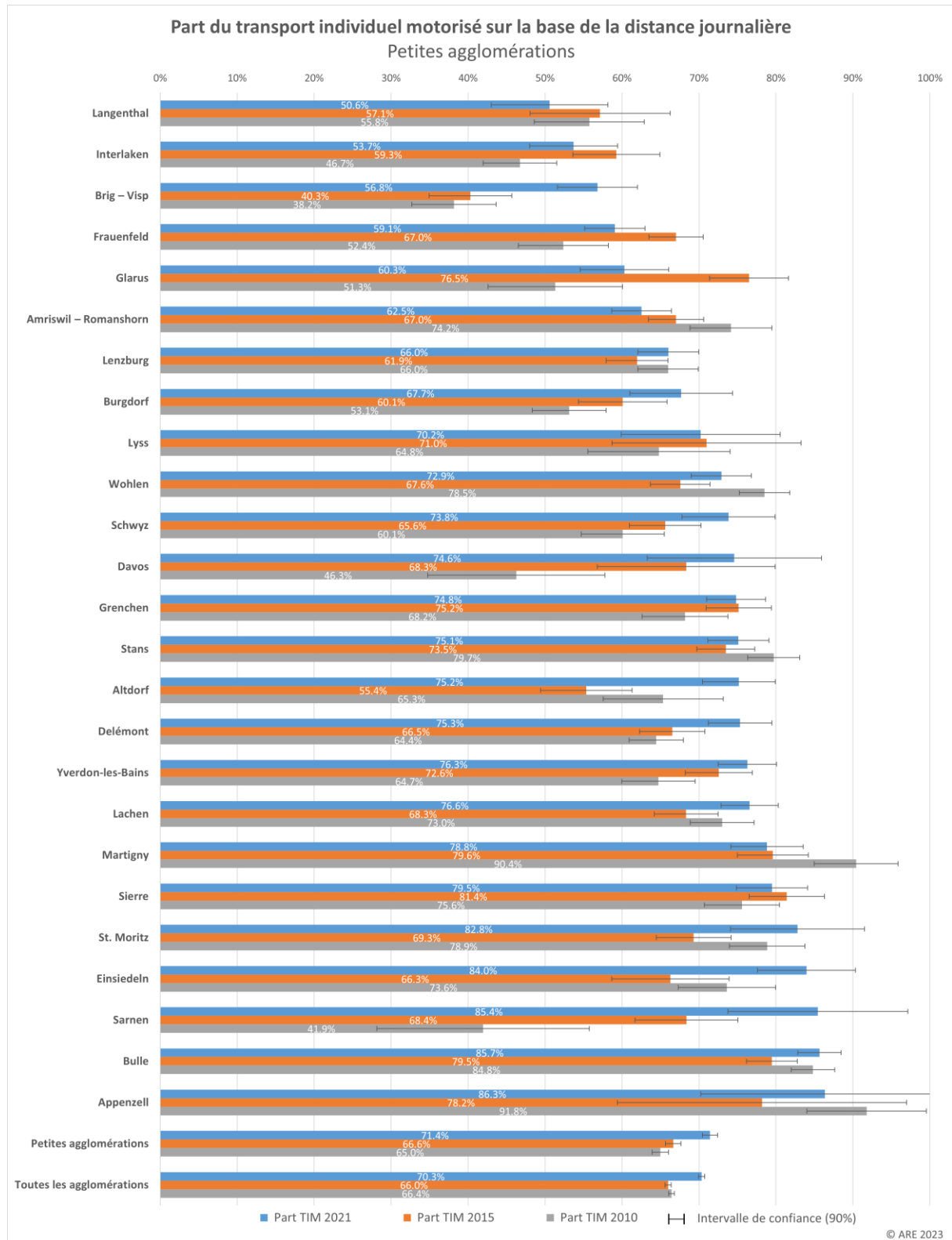
Agglomérations moyennes-grandes



Agglomérations moyennes-petites



Petites agglomérations



2. Accidents

Définition de l'indicateur, limites et sources utilisées

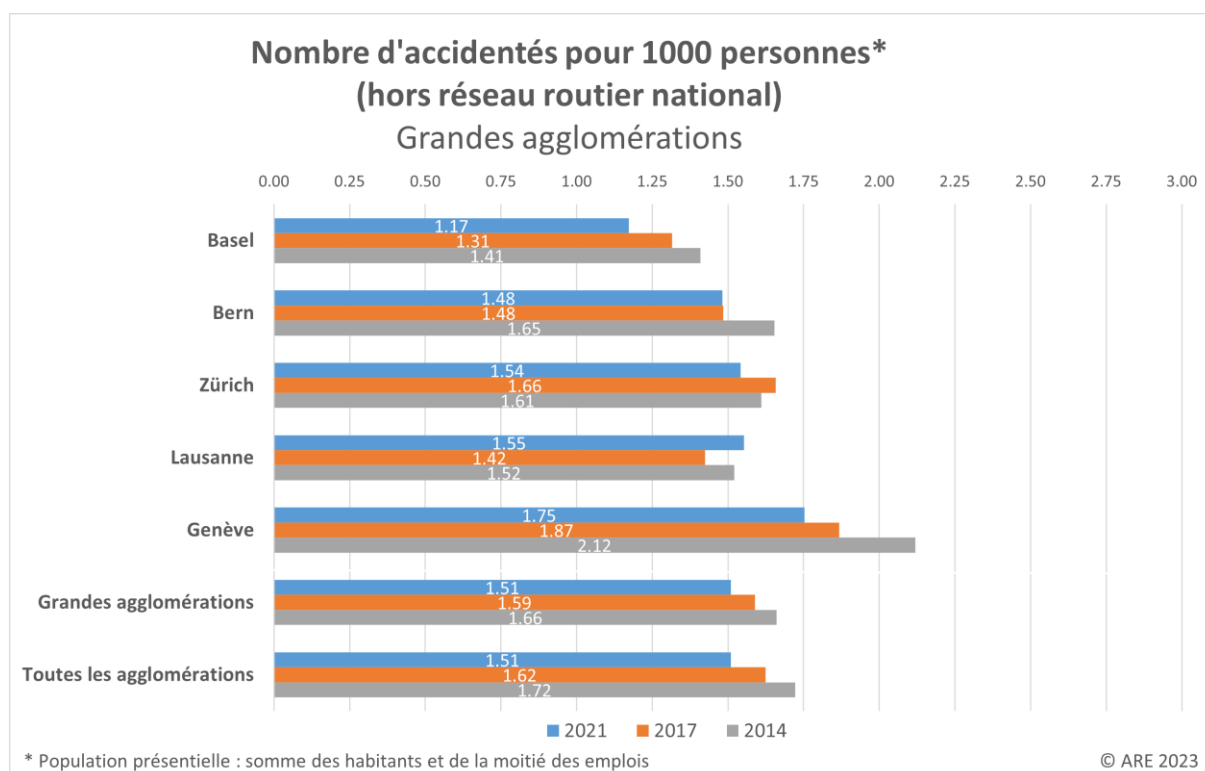
Cet indicateur représente le nombre d'accidentés (blessés et tués) sur les routes en dehors du réseau routier national, par rapport à la population présente sur le territoire de l'agglomération. La population présente correspond à la somme des habitants et de la moitié des emplois. Les valeurs des graphiques ci-dessous correspondent au nombre d'accidentés pour 1000 personnes présentes.

Cet indicateur est à interpréter avec précaution pour l'ensemble des petites agglomérations ainsi que pour certaines plus grandes agglomérations⁸. En effet, le nombre d'accidentés considérés dans chacune de ces agglomérations est inférieur à 100 et par conséquent, une petite variation entre deux années aura un impact important sur l'indicateur.

Les trois années fournies pour cet indicateur sont 2014, 2017 et 2021. Les données utilisées sont issues de :

- la statistique des accidents pour les années 2014, 2017 et 2021 (OFROU)⁹
- la statistique de la population et des ménages (STATPOP) pour les années 2014, 2017 et 2021 au niveau des communes (OFS)
- la statistique structurelle des entreprises (STATENT) pour les années 2014, 2017 et 2020 au niveau des communes (OFS)

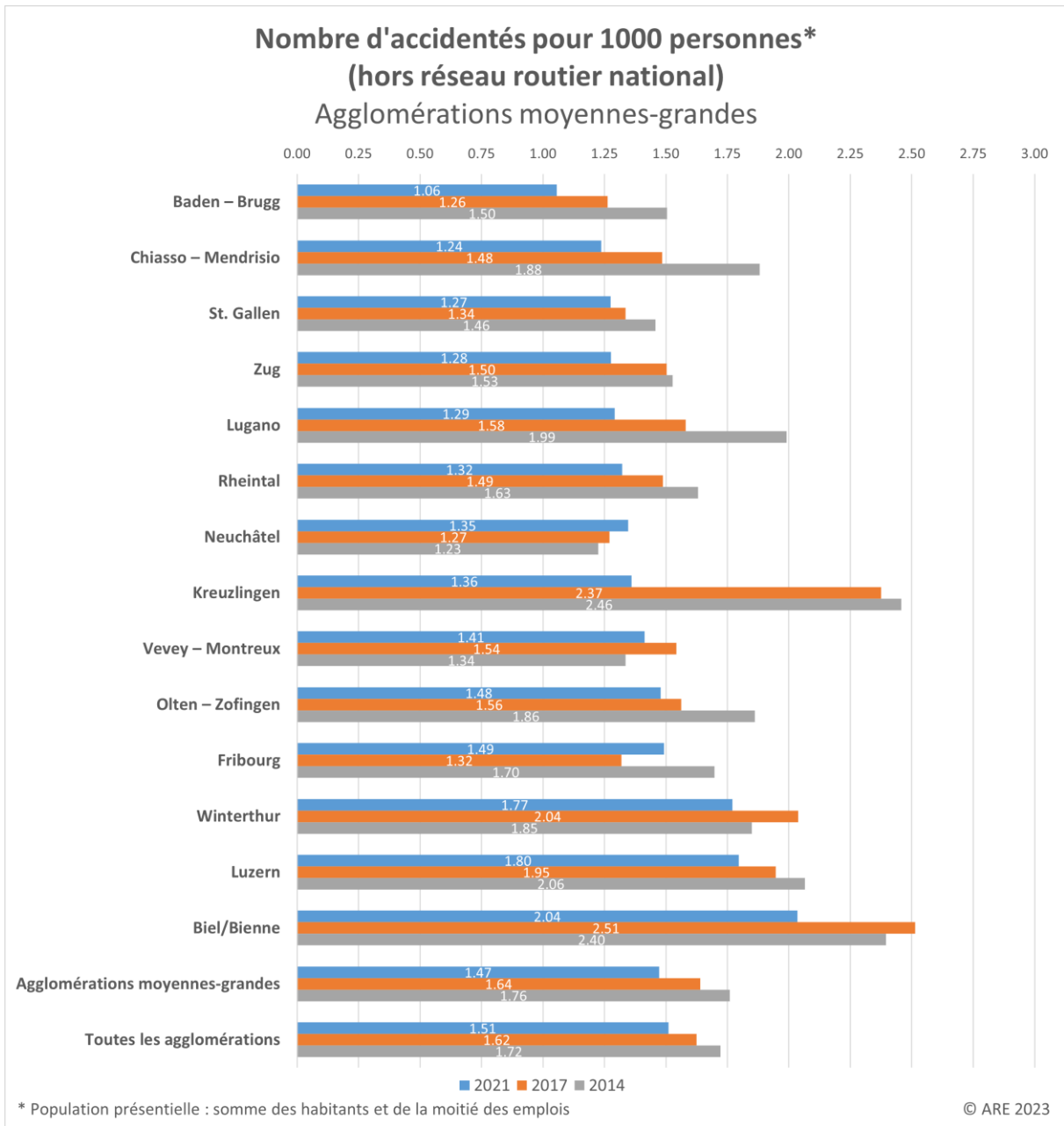
Grandes agglomérations



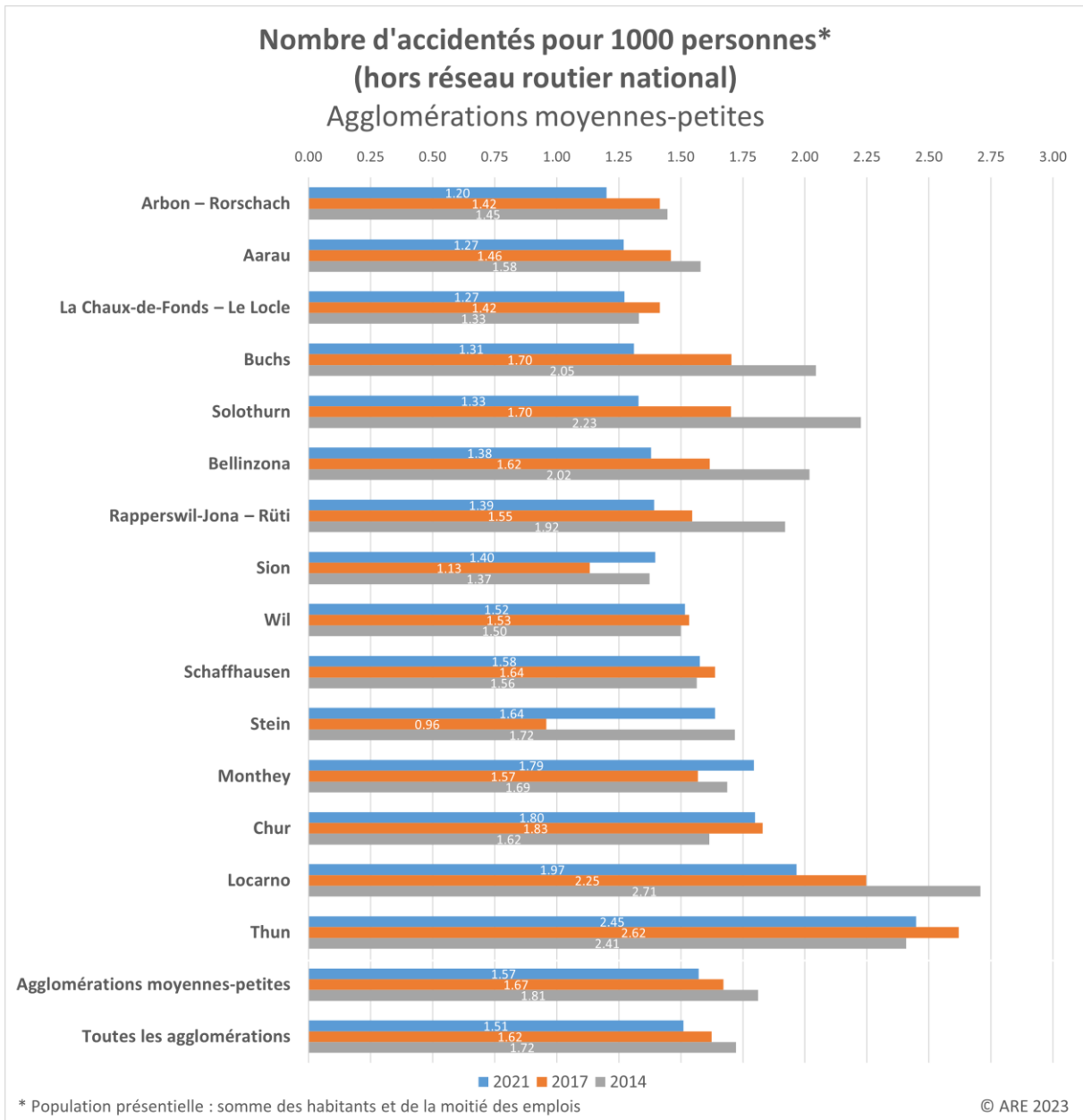
⁸ Par exemple, les agglomérations d'Arbon – Rorschach, Buchs SG, La Chaux-de-Fonds – Le Locle, Chiasso – Mendrisio, Kreuzlingen et Stein pour l'année de référence 2021.

⁹ Cette statistique ne prend en compte que les accidents annoncés aux services de police.

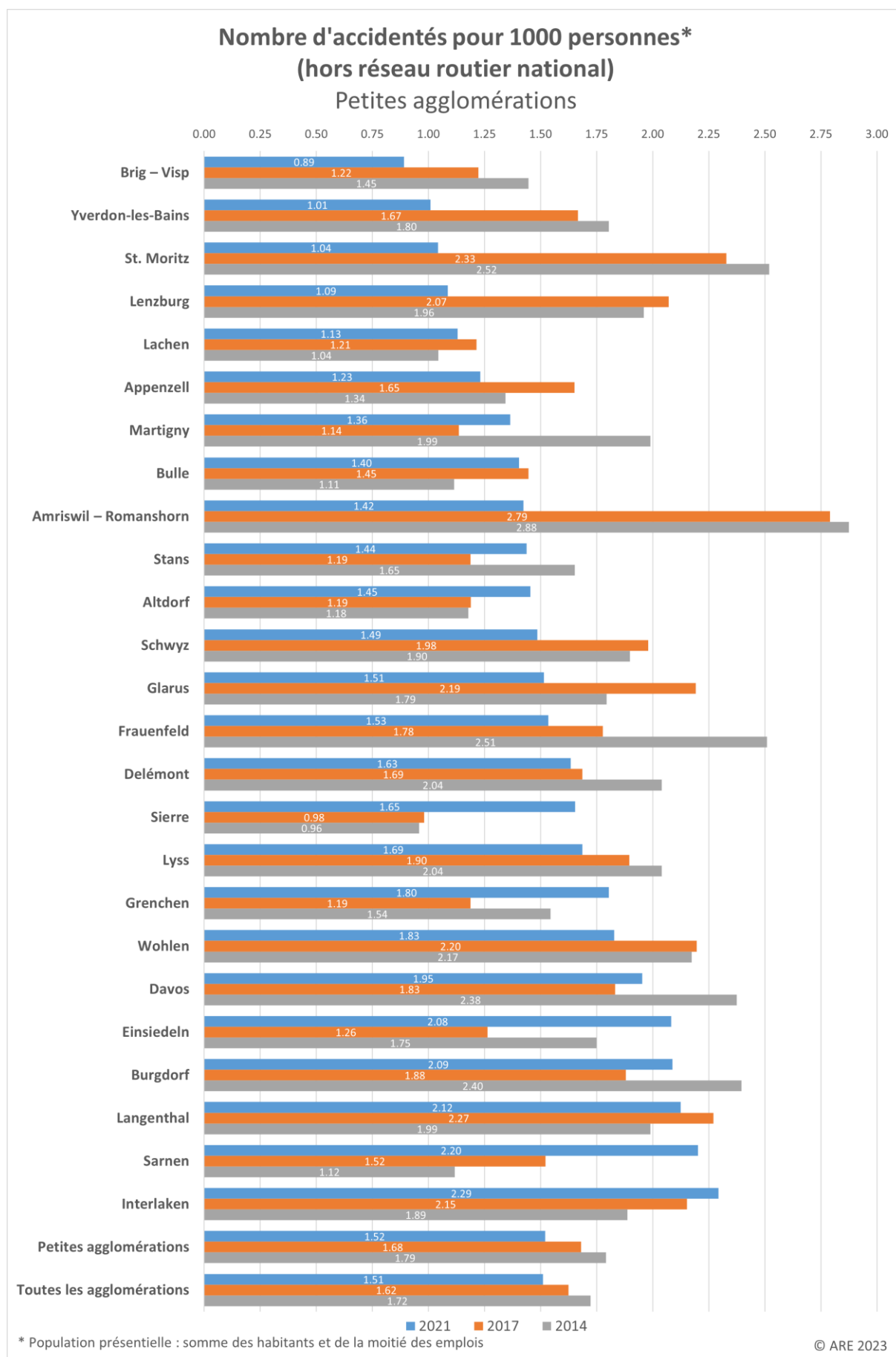
Agglomérations moyennes-grandes



Agglomérations moyennes-petites



Petites agglomérations



3. Répartition des habitants selon les classes de desserte par les transports publics

Remarques sur l'indicateur et sources utilisées

Les classes de desserte par les transports publics ont été calculées selon la méthodologie de l'ARE. Les classes de desserte A à D dépendent de la qualité de desserte des arrêts de transport public, c'est-à-dire du moyen de transport et de la cadence¹⁰.

Lors de l'interprétation des résultats, il faut tenir compte du fait qu'une modification de quelques départs à un arrêt peut entraîner le changement vers une classe de qualité de desserte par les TP supérieure ou inférieure. Pour cette raison, les valeurs de l'indicateur peuvent varier considérablement d'une période horaire à l'autre, en particulier dans les petites agglomérations.

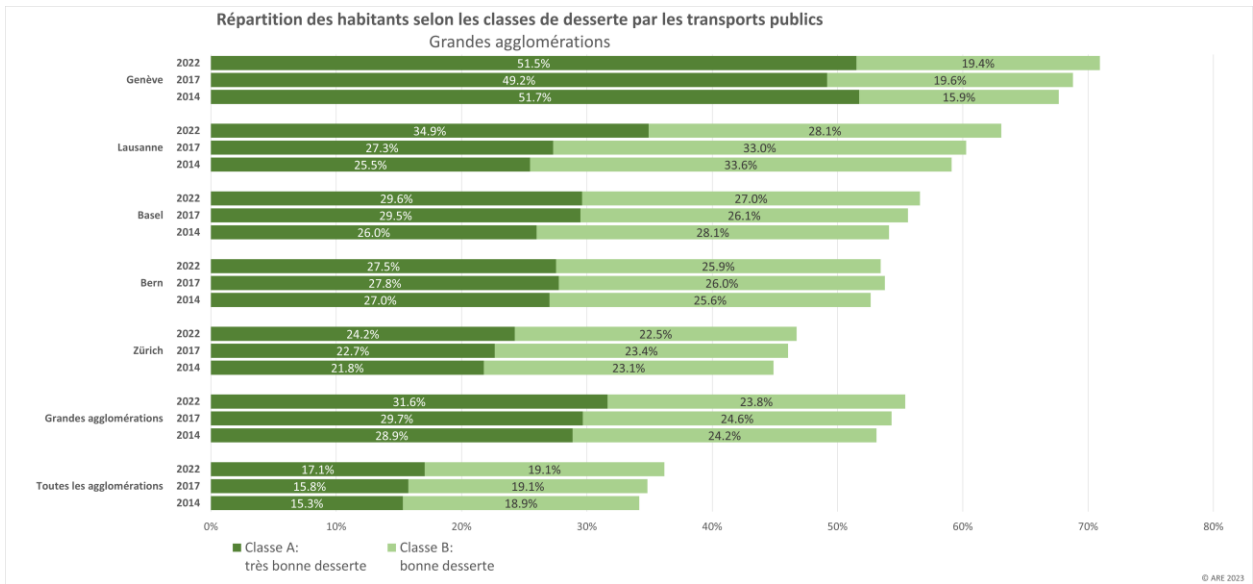
Classe de desserte	Description
A	Très bonne desserte
B	Bonne desserte
C	Desserte moyenne
D	Faible desserte
Aucune	Desserte marginale ou inexistante

Uniquement les valeurs pour les classes de desserte A et B sont représentées afin de simplifier la lecture des graphiques. Les données utilisées sont issues de :

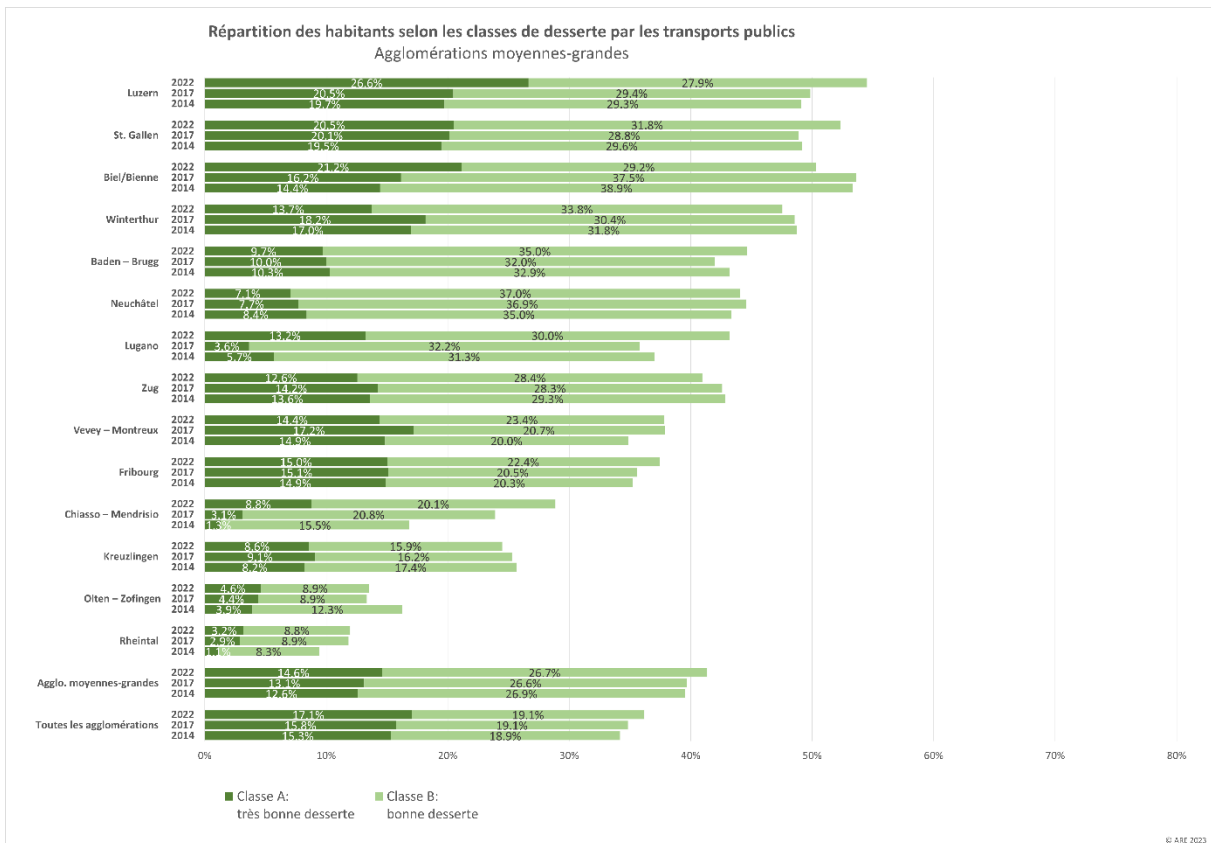
- la statistique de la population et des ménages (STATPOP) pour les années 2014, 2017 et 2022, agrégée à l'hectare (OFS)
- l'horaire HAFAS pour les périodes 2013/2014, 2016/2017 et 2021/2022

¹⁰ La méthodologie complète est décrite dans le rapport « Niveaux de qualité de desserte par les TP - Méthodologie de calcul ARE » disponible à l'adresse : <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/transports-et-infrastructures/bases-et-donnees/desserte-en-suisse.html>

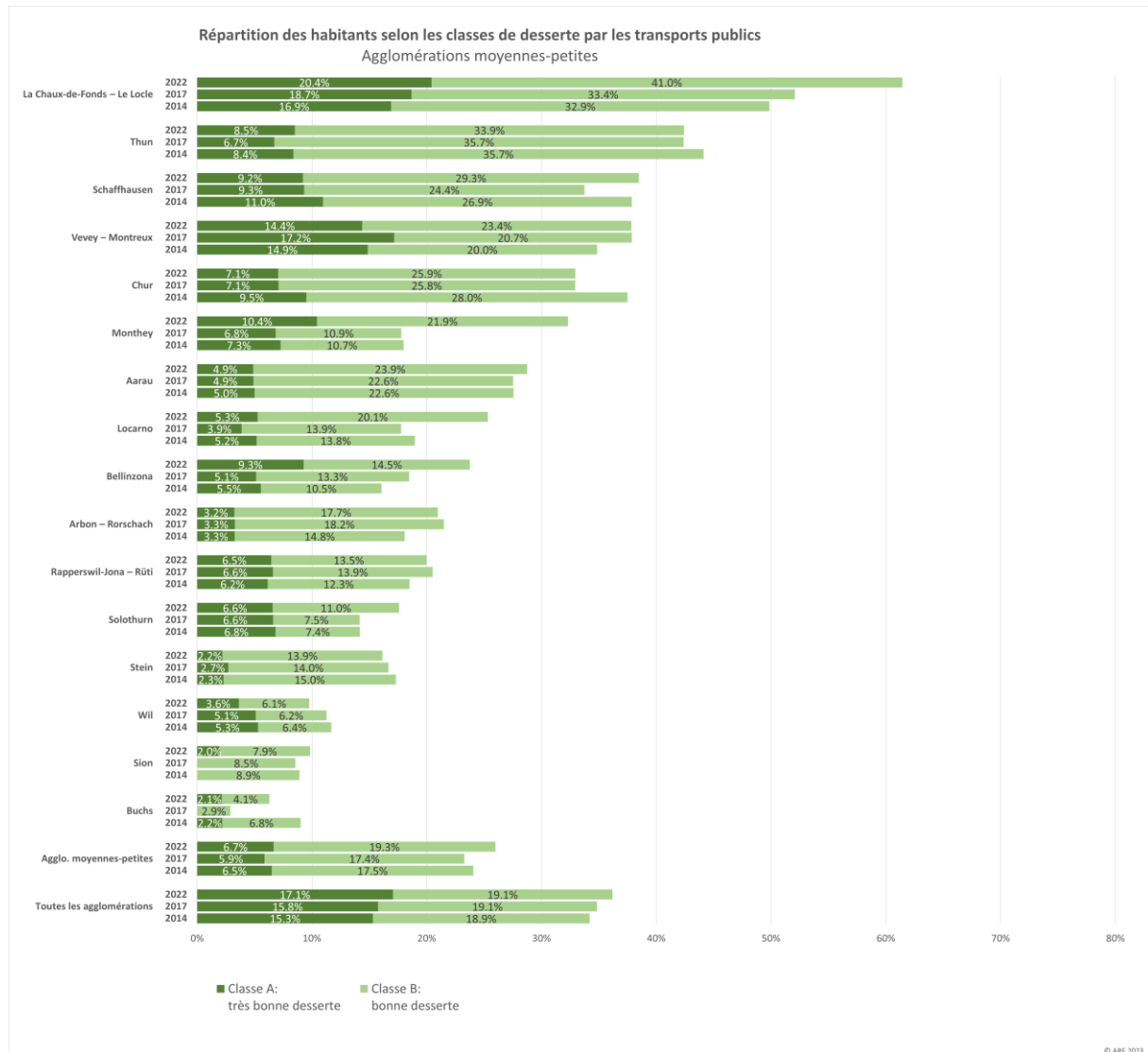
Grandes agglomérations



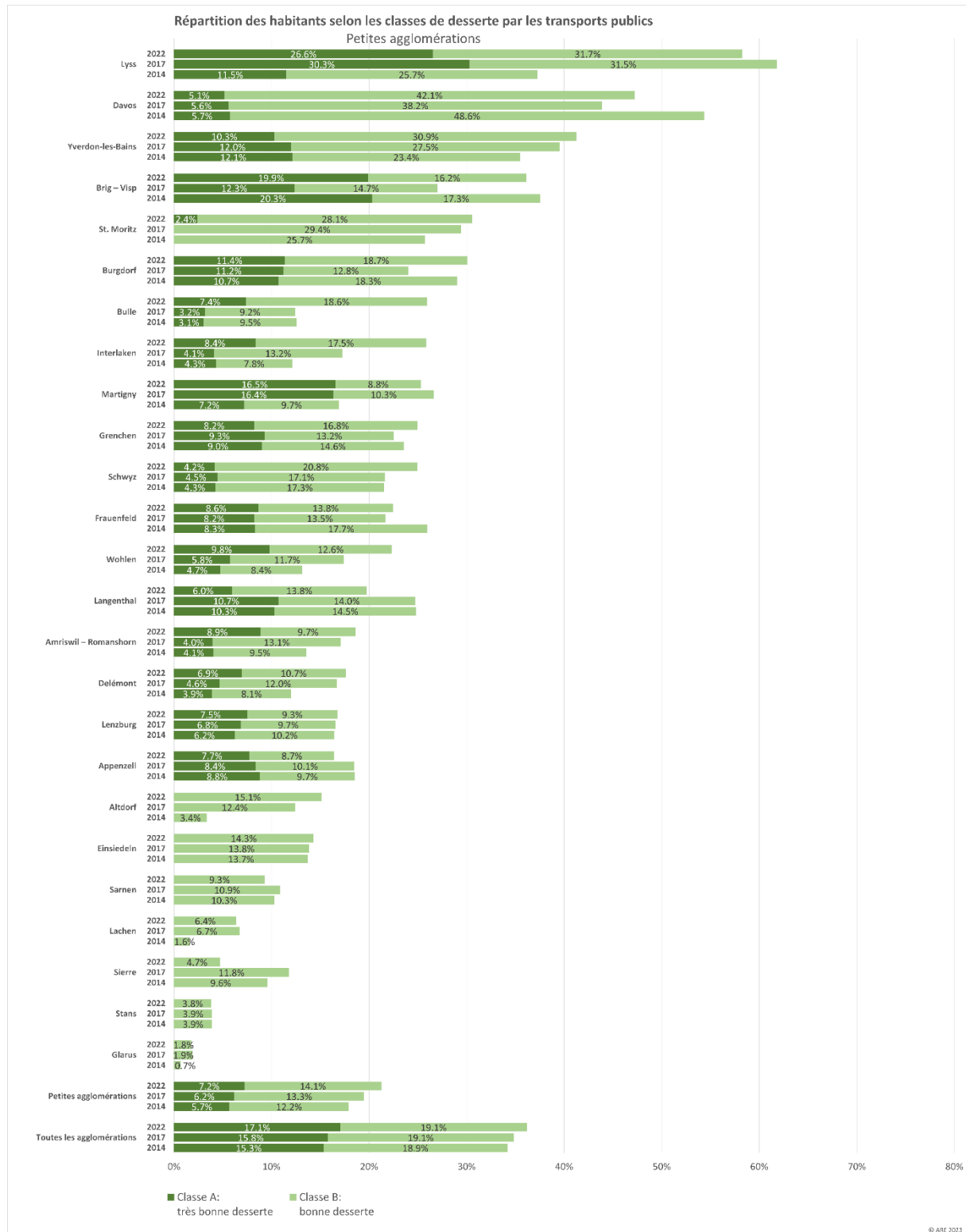
Agglomérations moyennes-grandes



Agglomérations moyennes-petites



Petites agglomérations



4. Répartition des emplois selon les classes de desserte par les transports publics

Remarques sur l'indicateur et sources utilisées

Tout comme pour l'indicateur précédent, les classes de desserte par les transports publics ont été calculées selon la méthodologie de l'ARE. Les classes de desserte A à D dépendent de la qualité de desserte des arrêts de transport public, c'est-à-dire du moyen de transport et de la cadence ¹¹.

Lors de l'interprétation des résultats, il faut tenir compte du fait qu'une modification de quelques départs à un arrêt peut entraîner le changement vers une classe de qualité de desserte par les TP supérieure ou inférieure. Pour cette raison, les valeurs de l'indicateur peuvent varier considérablement d'une période horaire à l'autre, en particulier dans les petites agglomérations.

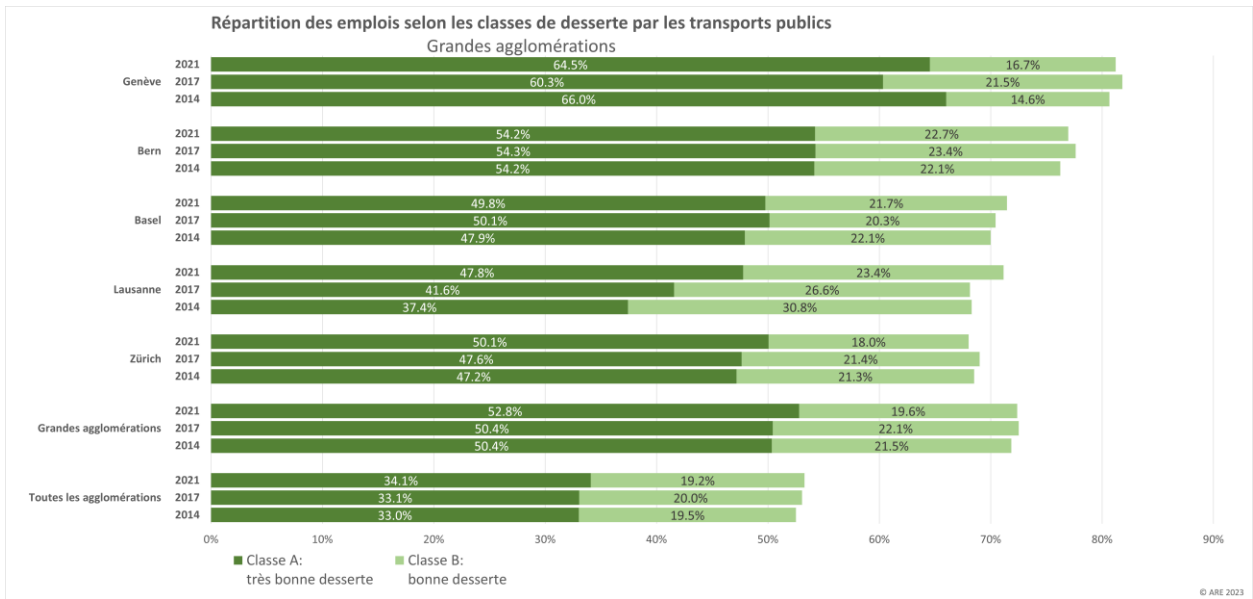
Classe de desserte	Description
A	Très bonne desserte
B	Bonne desserte
C	Desserte moyenne
D	Faible desserte
Aucune	Desserte marginale ou inexistante

Uniquement les valeurs pour les classes de desserte A et B sont représentées dans un souci de simplification de lecture des graphiques. Les données utilisées sont issues de :

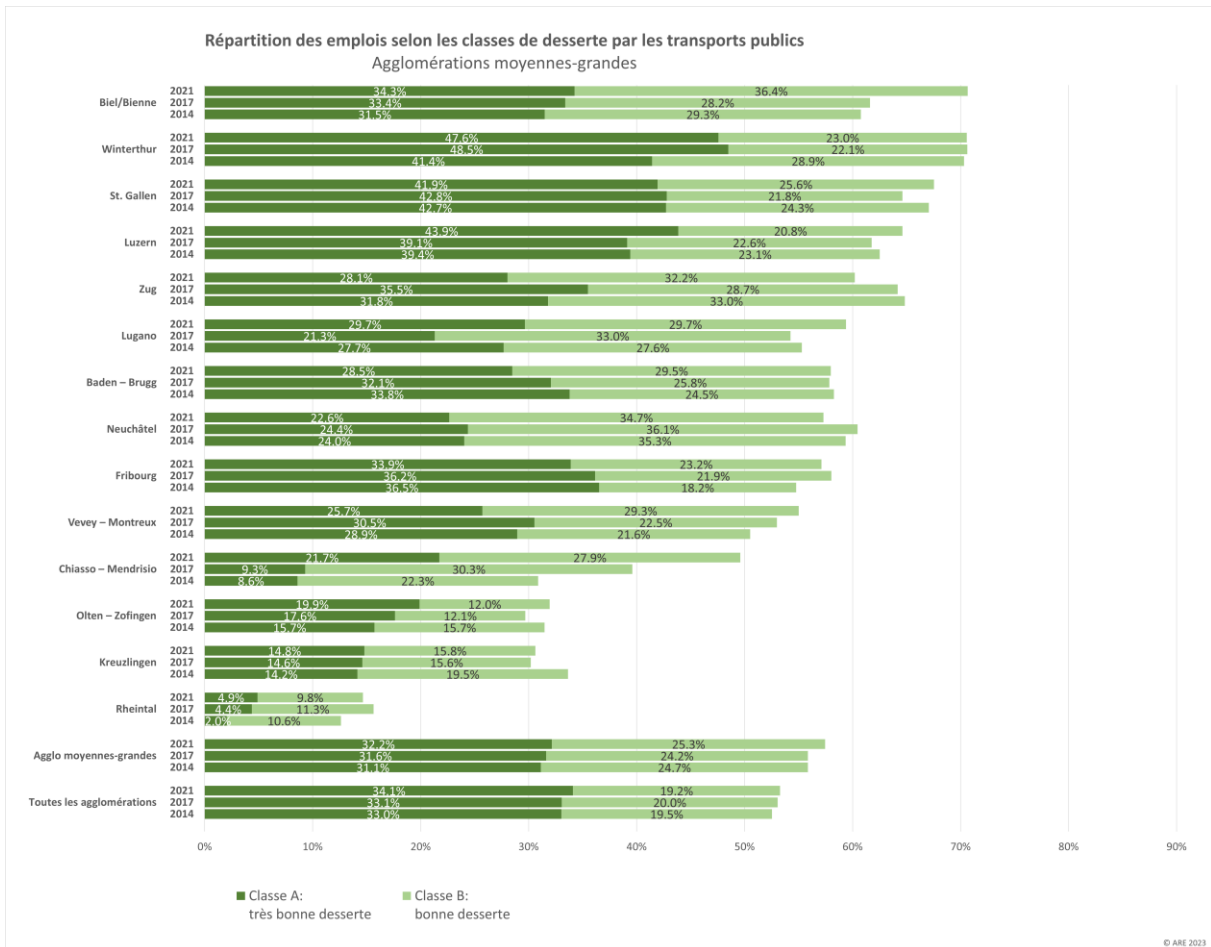
- la statistique structurelle des entreprises (STATENT) pour les années 2014, 2017 et 2021, agrégée à l'hectare (OFS)
- l'horaire HAFAS pour les périodes 2013/2014, 2016/2017 et 2020/2021

¹¹ La méthodologie complète est décrite dans le rapport « Niveaux de qualité de desserte par les TP - Méthodologie de calcul ARE » disponible à l'adresse : <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/transports-et-infrastructures/bases-et-donnees/desserte-en-suisse.html>

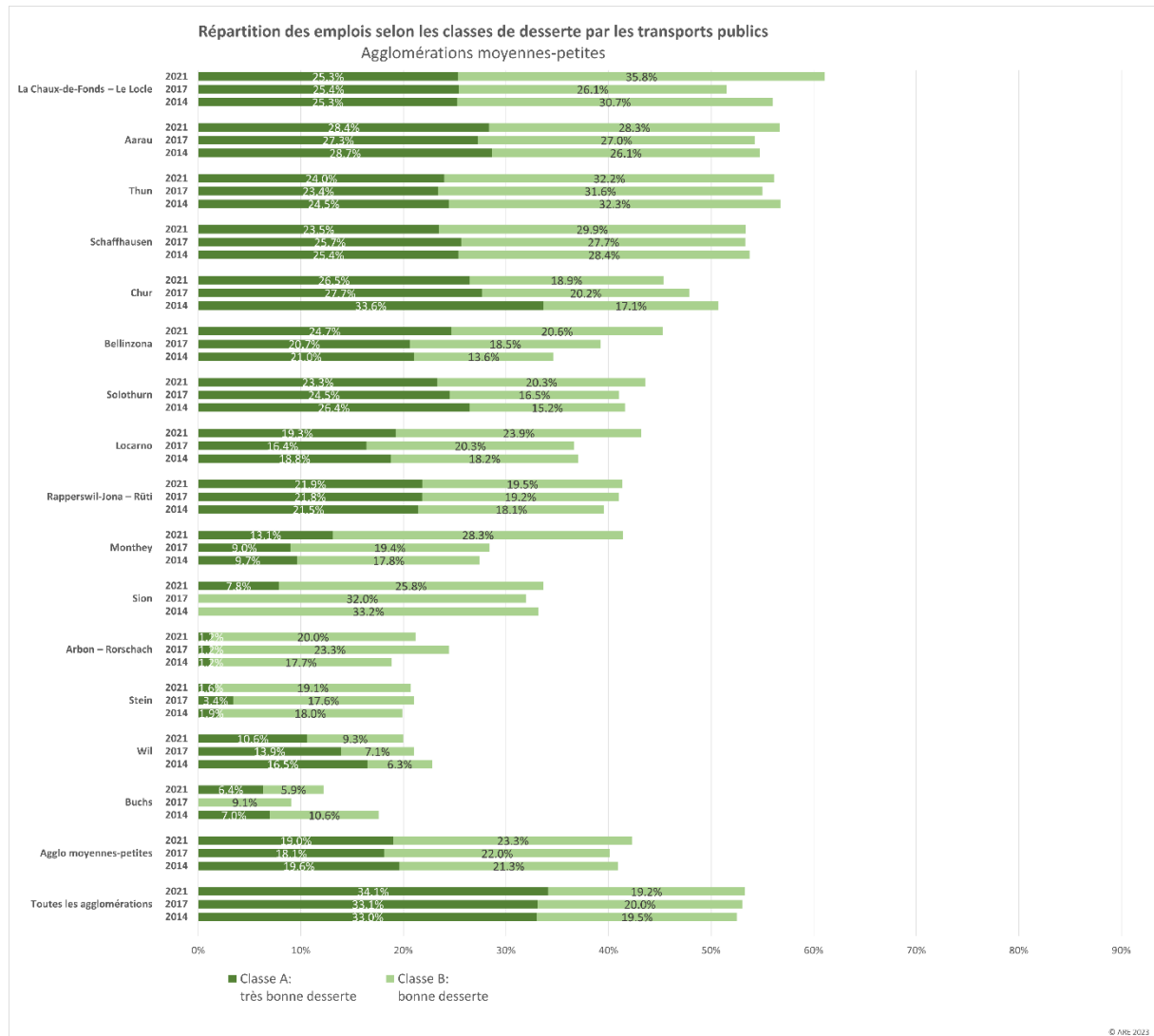
Grandes agglomérations



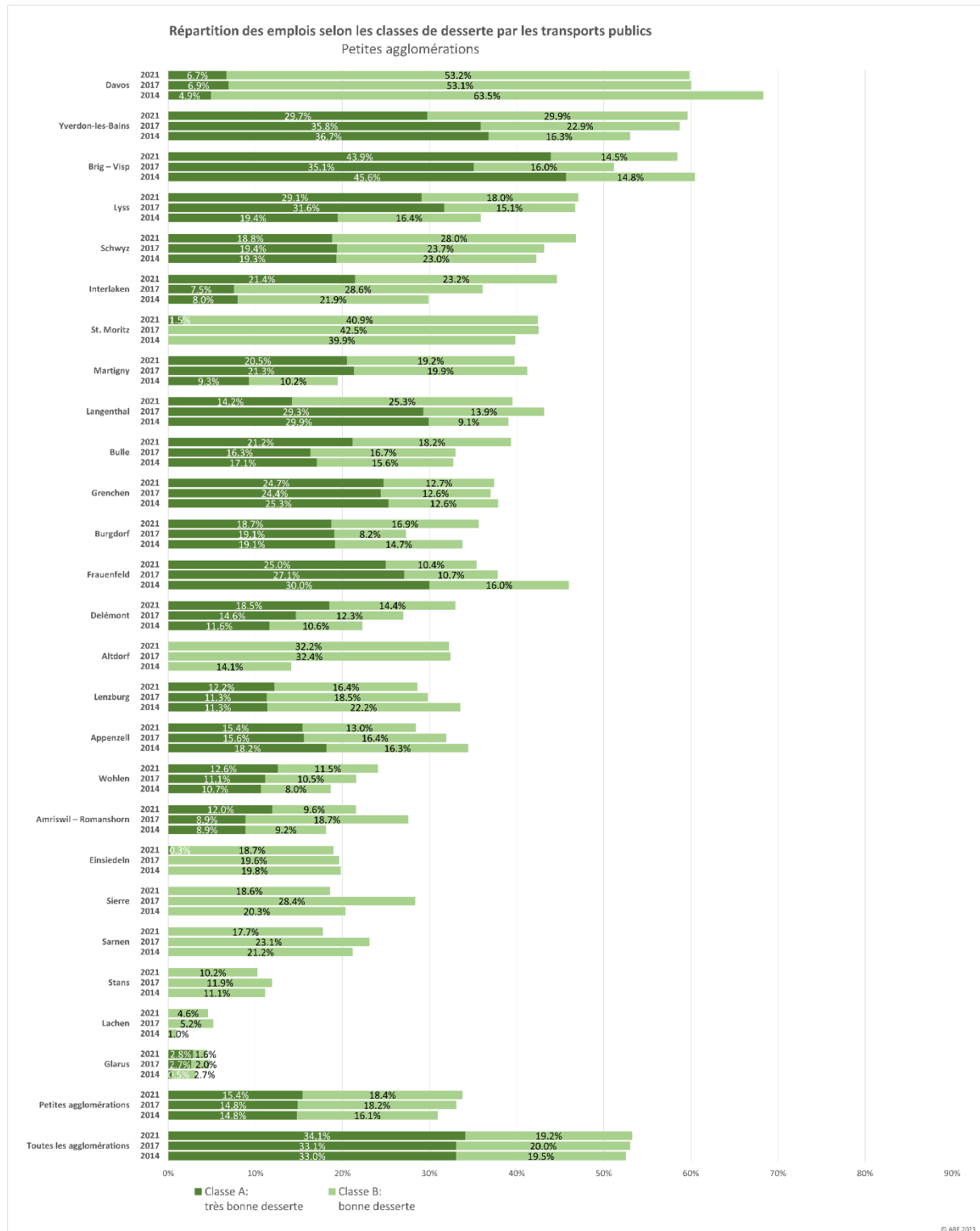
Agglomérations moyennes-grandes



Agglomérations moyennes-petites



Petites agglomérations



5. Densité des zones d'habitation, mixtes et centrales bâties

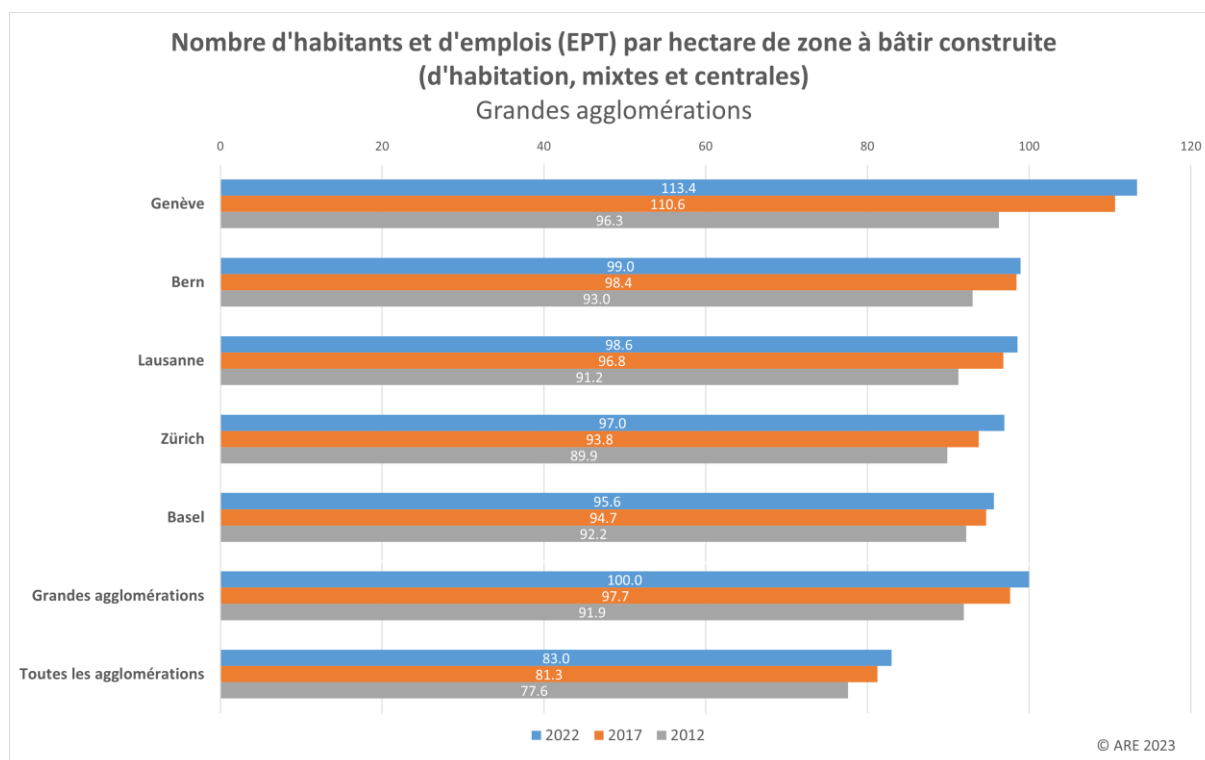
Définition de l'indicateur et sources utilisées

Un des objectifs des projets d'agglomération consiste à favoriser le développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti. Afin de pouvoir quantifier l'évolution de ce développement, le nombre d'habitants et d'emplois (en équivalent plein temps) par hectare de zone à bâtir (d'habitation, mixte et centrale) construite¹² est utilisé comme indicateur.

Les données utilisées sont issues de :

- la statistique suisse des zones à bâtir pour les années 2012, 2017 et 2022 (surfaces construites selon la supposition 1¹³)
- la statistique de la population et des ménages (STATPOP) pour les années 2012, 2017 et 2022 agrégée par caractéristiques individuelles (OFS)
- la statistique structurelle des entreprises (STATENT) pour les années 2012, 2017 et 2021 agrégée par équivalent plein temps (OFS)

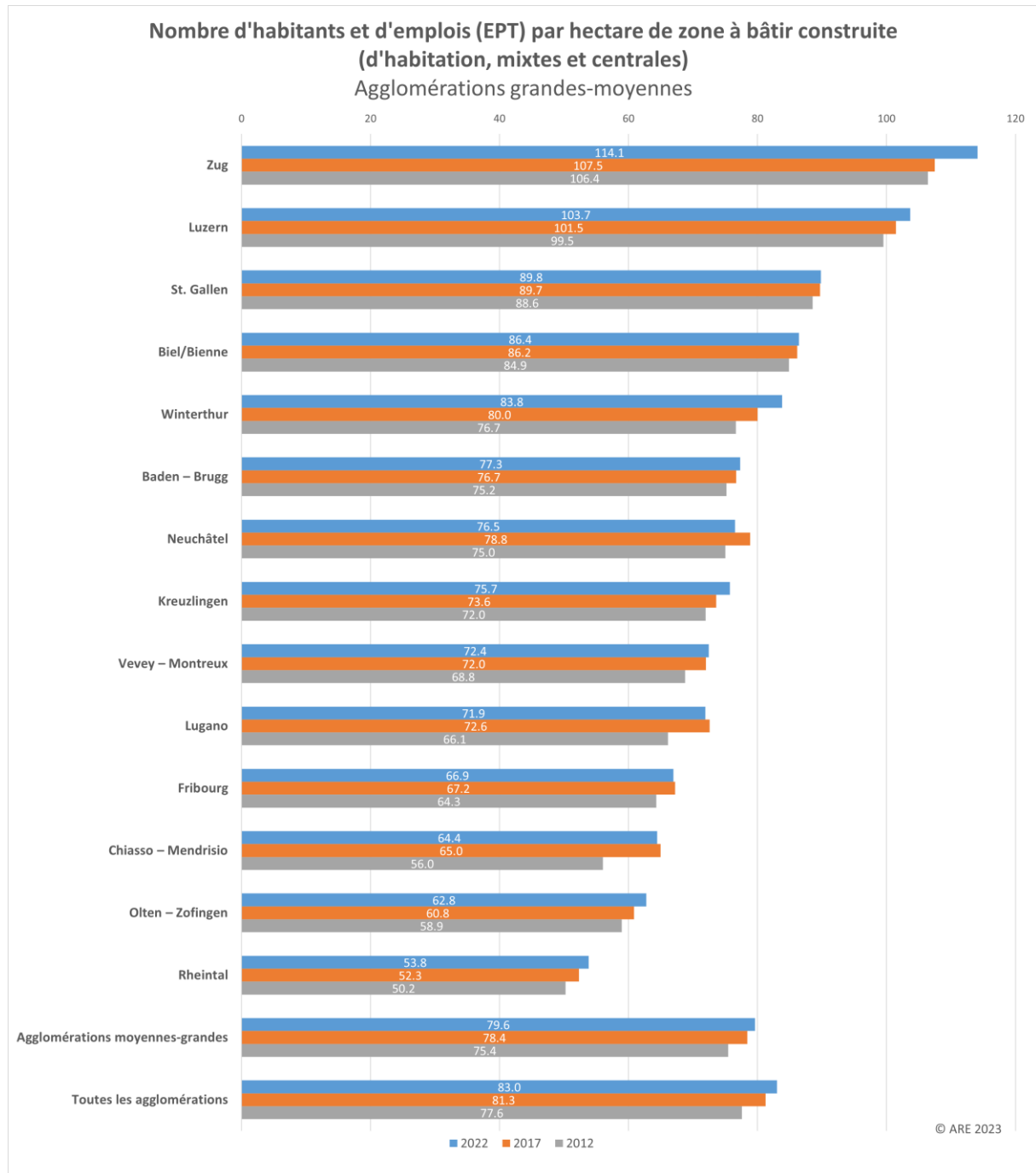
Grandes agglomérations



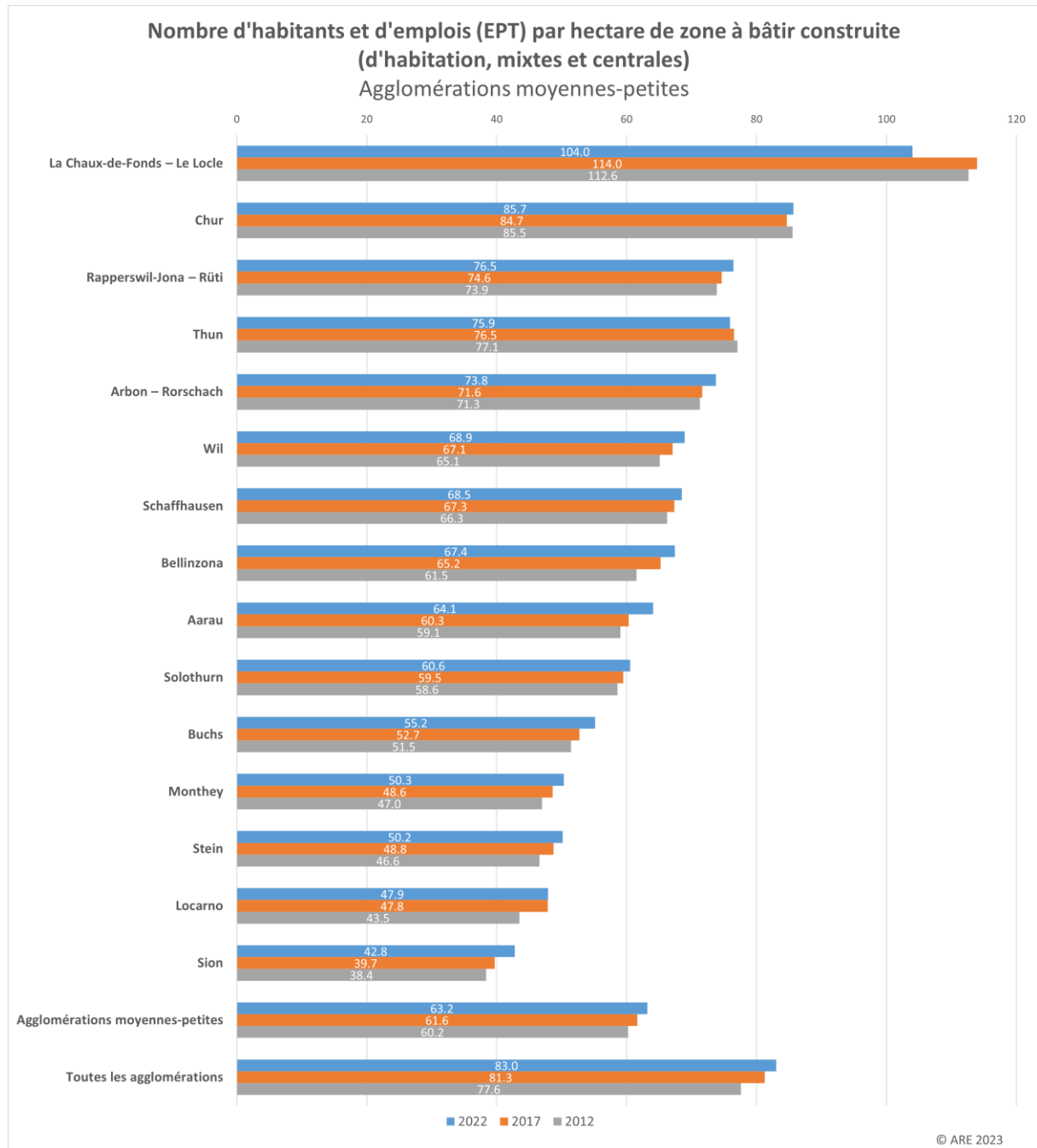
¹² La restriction à ces 3 types de zones est liée au fait que ce sont les autres types de zones sont moins susceptibles de caractériser l'intérieur du milieu bâti.

¹³ Le calcul selon la supposition 1 ne tient compte que d'importantes surfaces non construites en lisière des zones à bâtir alors que la supposition 2 englobe également de plus petites surfaces à l'intérieur des zones à bâtir.

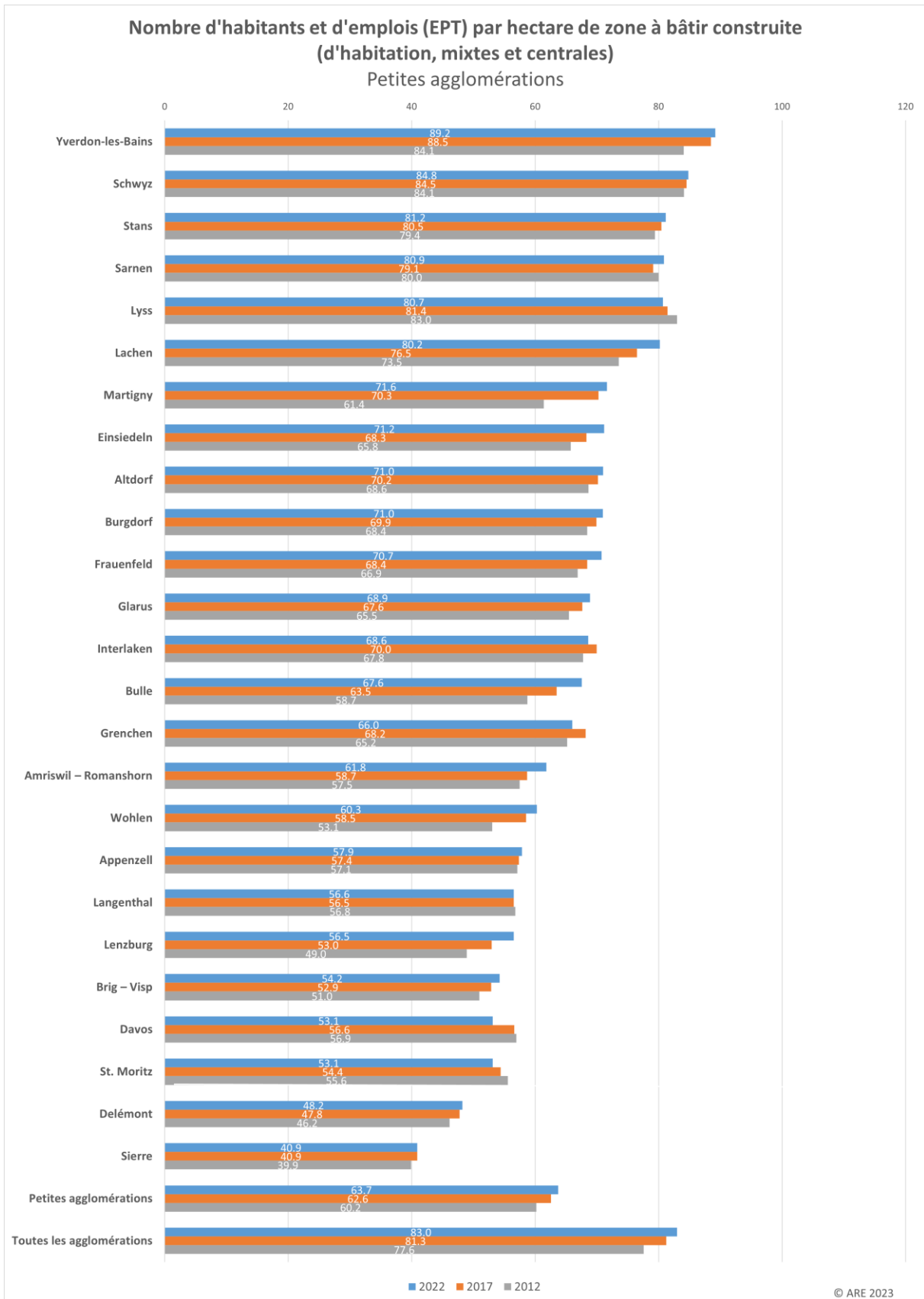
Agglomérations moyennes-grandes



Agglomérations moyennes-petites



Petites agglomérations



Abréviations

ARE	Office fédéral du développement territorial
DPTA	Dispositions pour le Programme en faveur du trafic d'agglomération
EPT	Equivalent plein temps
MOCA	Monitoring et controlling des projets d'agglomération
MRMT	Microrecensement mobilité et transport
OFROU	Office fédéral des routes
OFS	Office fédéral de la statistique
OPTA	Ordonnance du DETEC concernant les délais et le calcul des contributions à des mesures dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération
PTA	Programme en faveur du trafic d'agglomération
STATENT	Statistique structurelle des entreprises
STATPOP	Statistique de la population et des ménages
TIM	Transport individuel motorisé
TP	Transport public
VACo	Villes et agglomérations ayant droit aux contributions