



## FICHE D'INFORMATION «TRANSPORTS AU SEIN DES AGGLOMÉRATIONS 2010»

Version: 6 novembre 2014

### L'importance de la répartition modale

La répartition modale entre les différents moyens de transport dans les agglomérations est une donnée fondamentale des statistiques de transport en Suisse. Les agglomérations concentrent près des trois quarts de la population suisse sur moins d'un quart de la superficie du pays. Par ailleurs, les agglomérations présentent une forte densité de constructions et de postes de travail. Ces caractéristiques représentent des défis importants dans le domaine des transports. Il est par exemple souhaitable que l'augmentation de la mobilité dans les agglomérations soit gérée de manière plus écologique et plus efficace. Dans cette optique, la part des transports publics et de la mobilité douce (piétons et vélos) doit être maintenue, voire augmentée. Cet objectif minimum de stabilité de la part des transports publics et de la mobilité douce dans les distances journalières moyennes parcourues par la population des agglomérations suisses a été intégré à la liste des objectifs quantifiables du programme de la législature du Conseil fédéral (OFS Monitoring du programme de la législature, Objectif 23).

Tandis que le système de monitoring visant à surveiller les objectifs de la législature du Conseil fédéral porte sur la répartition modale globale dans l'ensemble des agglomérations de Suisse, la présente fiche d'information détaille les résultats relatifs aux transports dans les différentes agglomérations. Dans ce but, elle présente la répartition modale dans chacune des 50 agglomérations de Suisse telles que définies par l'OFS en 2003. En outre, les agglomérations ont été classées en différents types d'espace et analysées en conséquence. Les calculs sont fondés sur les données du microrecensement Mobilité et transports 2010 (OFS/ARE 2012).

### Le microrecensement Mobilité et transports

Le microrecensement Mobilité et transports (MRMT) est réalisé conjointement par l'Office fédéral de la statistique (OFS) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE) tous les cinq ans. Les données permettent de quantifier la répartition modale dans les différentes agglomérations car l'échantillon a été densifié pour certaines agglomérations. Il convient toutefois de noter que, dans les agglomérations transfrontalières, seule la partie suisse de l'agglomération a été prise en compte.

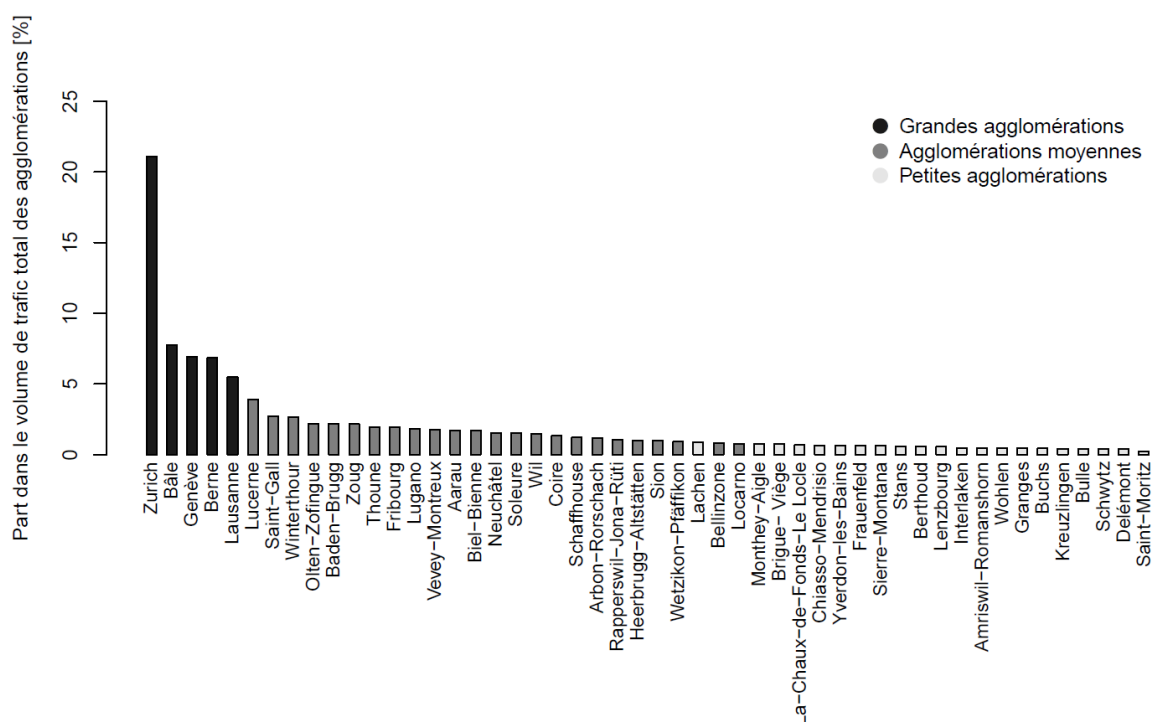
### La répartition modale

La répartition modale peut être déterminée pour des moyens de transports individuels ou des groupes de moyens de transport (mobilité douce, trafic individuel motorisé, transports publics et autres moyens de transport). La présente fiche d'information s'intéresse uniquement à la répartition modale basée sur les prestations de transport et présente la part des différents groupes de moyens de transport dans les distances journalières moyennes parcourues par la population des agglomérations. Toutes les distances communiquées ont été prises en compte. Aucune distinction n'est par conséquent opérée entre les distances parcourues au sein et en dehors du territoire de l'agglomération. Au-delà des valeurs moyennes utilisées pour les calculs, la présente fiche d'information ne permet pas de tirer des conclusions sur la répartition des distances parcourues par trajet entre les différents groupes de moyens de transport. Conformément au système de monitoring des objectifs du programme de la législature du Conseil fédéral, la part de la mobilité douce et des transports publics est présentée en commun.

Les résultats des calculs ayant servi de base à la fiche d'information sont énumérés en annexe du document. En complément des distances journalières moyennes, vous trouverez des informations sur la taille des échantillons et les intervalles de confiance correspondants.

## 1) Volume total du trafic dans les agglomérations

- L'ARE répartit les agglomérations en différentes catégories selon leur nombre d'habitants. Dans le cas des agglomérations transfrontalières, l'analyse se limite aux prestations de transport réalisées par la population suisse sur le territoire suisse.
- Si l'on considère l'ensemble des prestations de transport réalisées par la population des agglomérations suisses, 21% relèvent de la population de la seule agglomération de Zurich. Ce résultat revêt une importance considérable.
- La part de la population des autres grandes agglomérations (Bâle, Genève, Berne et Lausanne) est comprise entre 6% et 8% environ des prestations de transport. Au total, la population des cinq principales agglomérations représente une part de 48% environ de la prestation de transport totale pour l'ensemble des habitants des agglomérations.
- La part de la population des agglomérations moyennes s'élève au total à 41% environ de la prestation de transport dans les agglomérations suisses. Avec 4% environ, l'agglomération de Lucerne représente la part la plus importante et celle de Locarno la plus faible avec 0,8% environ.
- La part des petites agglomérations s'élève au total à près de 11% de la prestation de transport dans les agglomérations suisses. Il est intéressant de constater que l'agglomération de Lachen représente, avec 0,9% environ, une part légèrement supérieure à celle des agglomérations de Bellinzone et de Locarno qui, en raison de leur nombre d'habitants, ont été affectées à la catégorie des agglomérations moyennes. Il faut toutefois noter que la taille d'échantillon est parfois réduite pour les petites agglomérations. Les résultats statistiques correspondants ne peuvent par conséquent pas être considérés comme entièrement fiables (cf. Annexes A et B).



Source: OFS/ARE, microrecensement Mobilité et transports 2010 / calculs propres (50 239 personnes cibles vivant dans des agglomérations)

## 2) Répartition modale globale dans les agglomérations de Suisse

- Sur l'ensemble des prestations de transport de la population vivant dans les agglomérations suisses, le trafic individuel motorisé (TIM) ressort comme le groupe de moyens de transport dominant, avec une part d'approximativement 63%.
- Avec près de 35%, les moyens de transport publics (TP) et ceux de la mobilité douce (MD) représentent le deuxième groupe sur les distances journalières moyennes. La part commune TP/MD dans la répartition modale au sein des agglomérations n'a donc cessé de croître entre les années 2000 (28%), 2005 (31%) et 2010 (35%) (OFS Monitoring du programme de la législature, Objectif 23).
- La hausse de la part commune des transports publics et de la mobilité douce a été constatée sur l'ensemble du territoire suisse. On observe en parallèle une augmentation du trafic global, à savoir une hausse du nombre de personnes-kilomètres parcourus sur le trafic routier et ferroviaire.
- Avec une part d'environ 2% de la répartition modale au sein de la population des agglomérations, les autres moyens de transport jouent un rôle secondaire.
- Les groupes de moyens de transport sont définis comme suit dans le MRMT:

Trafic individuel motorisé (TIM):

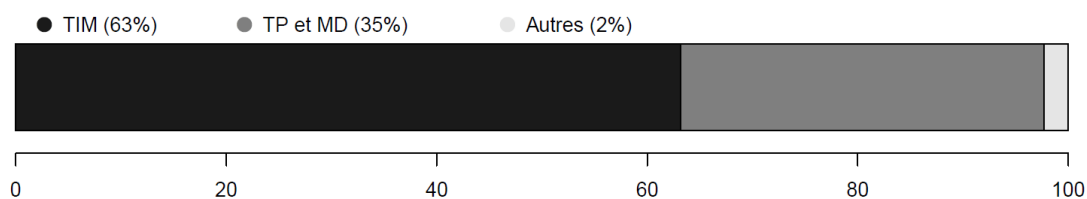
cyclomoteurs, motocycles légers, motocycles comme conducteur ou passager, automobiles comme conducteur ou passager

Mobilité douce (MD) et transports publics (TP):

piétons, vélos, trains, cars postaux, bus et trams

Autres moyens de transport:

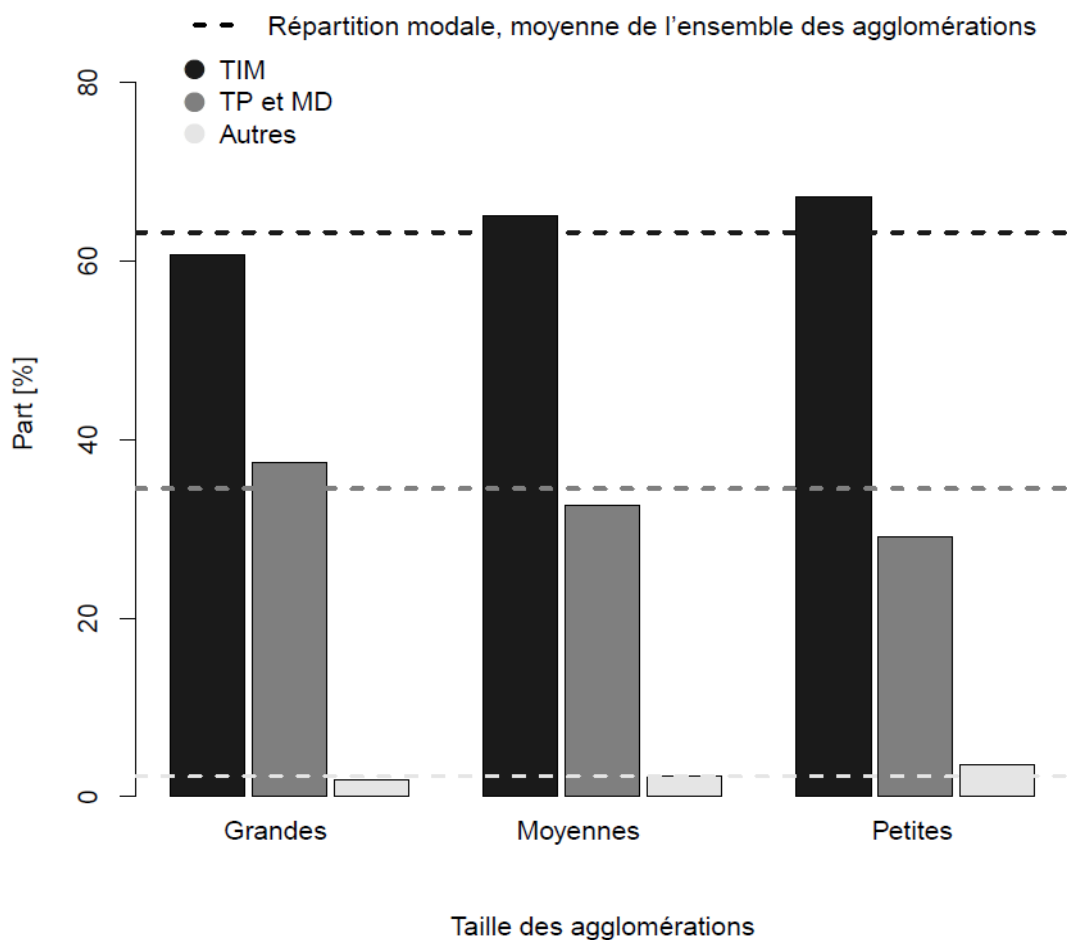
taxis, cars de tourisme, camions, bateaux, avions, téléphériques, engins assimilés à des véhicules et autres moyens de locomotion



Source: OFS/ARE, microrecensement Mobilité et transports 2010 / calculs propres (50 239 personnes cibles vivant dans des agglomérations)

### 3) Répartition modale dans différentes grandes agglomérations

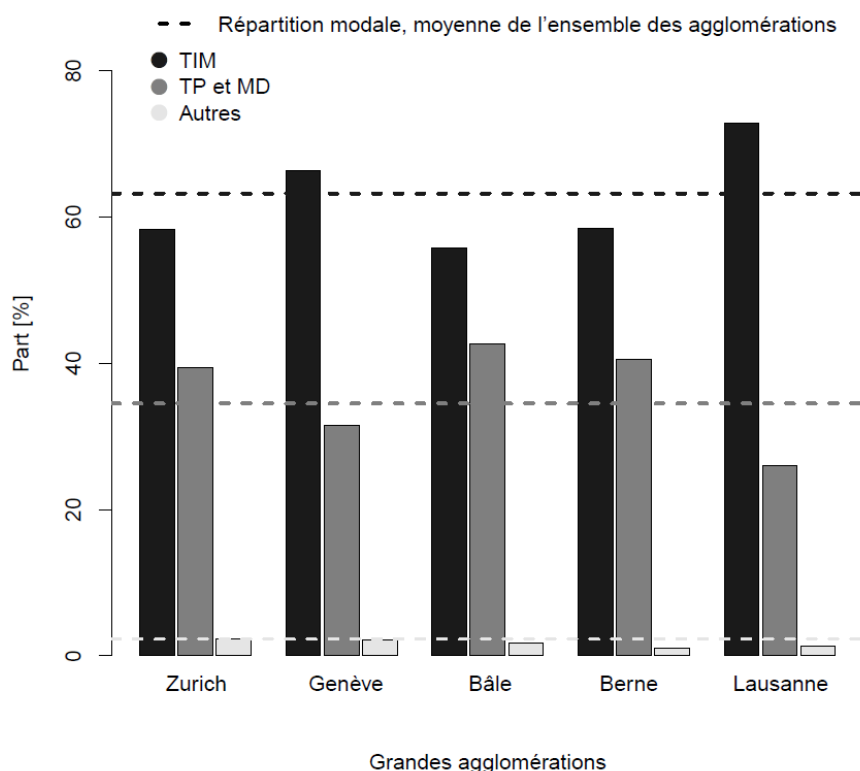
- Si l'on compare la répartition modale globale basée sur la distance pour l'ensemble des agglomérations, en ce qui concerne le trafic individuel motorisé seules les grandes agglomérations sont légèrement en dessous de la valeur moyenne. A l'inverse, la part commune TP/MD est légèrement supérieure à la moyenne dans les grandes agglomérations.
- Plus la taille de l'agglomération diminue, plus la part du TIM augmente. Elle s'élève ainsi à environ 61% dans les grandes agglomérations, 65% dans les agglomérations moyennes et 67% dans les petites agglomérations. Pour la population vivant dans les zones hors agglomérations, la part du TIM atteint 74% de la prestation kilométrique moyenne.
- La hausse de la part du TIM se fait aux dépens de la part commune TP/MD. Cette dernière est d'environ 37% dans les grandes agglomérations, 33% dans les agglomérations moyennes et seulement 29% dans les petites agglomérations. Dans les zones hors agglomérations, cette part tombe à 23%.



Source: OFS/ARE, microrecensement Mobilité et transports 2010 / calculs propres (50 239 personnes cibles vivant dans des agglomérations)

#### 4) Répartition modale au sein des grandes agglomérations

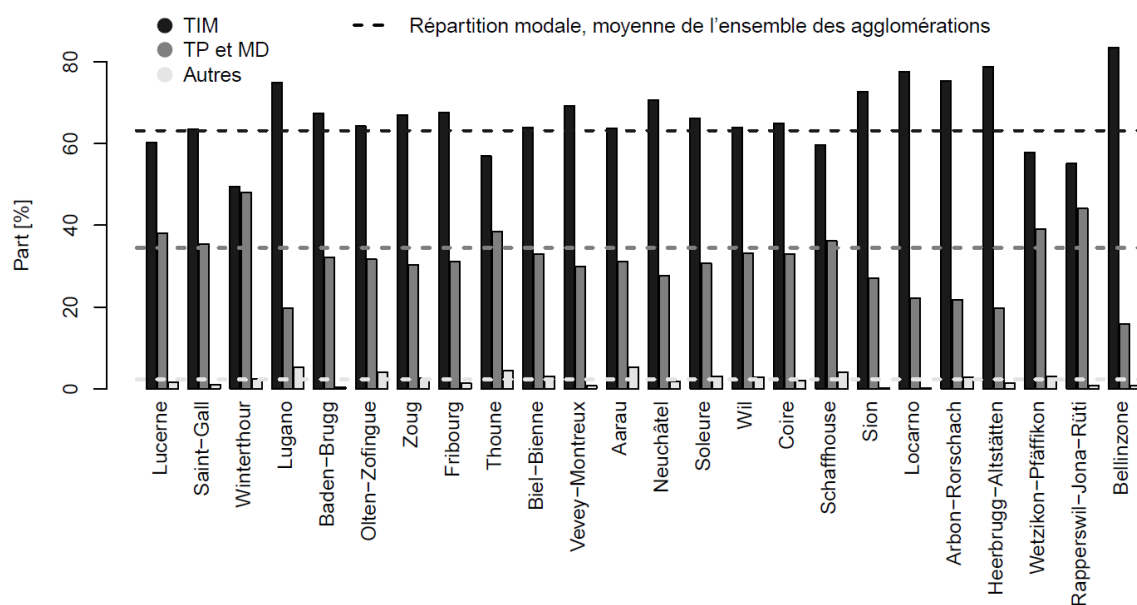
- La tendance opposée observée entre le trafic individuel motorisé et la part commune TP/MD dans la répartition modale au sein de la population des agglomérations n'est pas influencée uniquement par la taille de l'agglomération. Il existe ainsi des différences significatives entre les deux grandes agglomérations de Suisse romande et les agglomérations de Zurich, Bâle et Berne. La part du trafic individuel motorisé dans ces trois agglomérations est nettement inférieure à la moyenne des agglomérations, tandis que la part des transports publics et de la mobilité douce dépasse cette valeur. Dans les agglomérations de Suisse romande, la situation est inversée.
- Avec près de 73%, la part du TIM dans la répartition modale au sein de la population de l'agglomération de Lausanne est par exemple largement supérieure à la moyenne observée sur l'ensemble des agglomérations. C'est dans l'agglomération de Bâle que la part du TIM est la plus faible, à 56%, directement suivie par Zurich et Berne, à 58%. L'agglomération de Genève s'inscrit dans les valeurs moyennes observées sur l'ensemble des agglomérations avec une part de TIM légèrement supérieure à la moyenne (66%) et une part de TP/MD légèrement inférieure (32%).



Source: OFS/ARE, microrecensement Mobilité et transports 2010 / calculs propres (50 239 personnes cibles vivant dans des agglomérations)

## 5) Répartition modale au sein des agglomérations moyennes

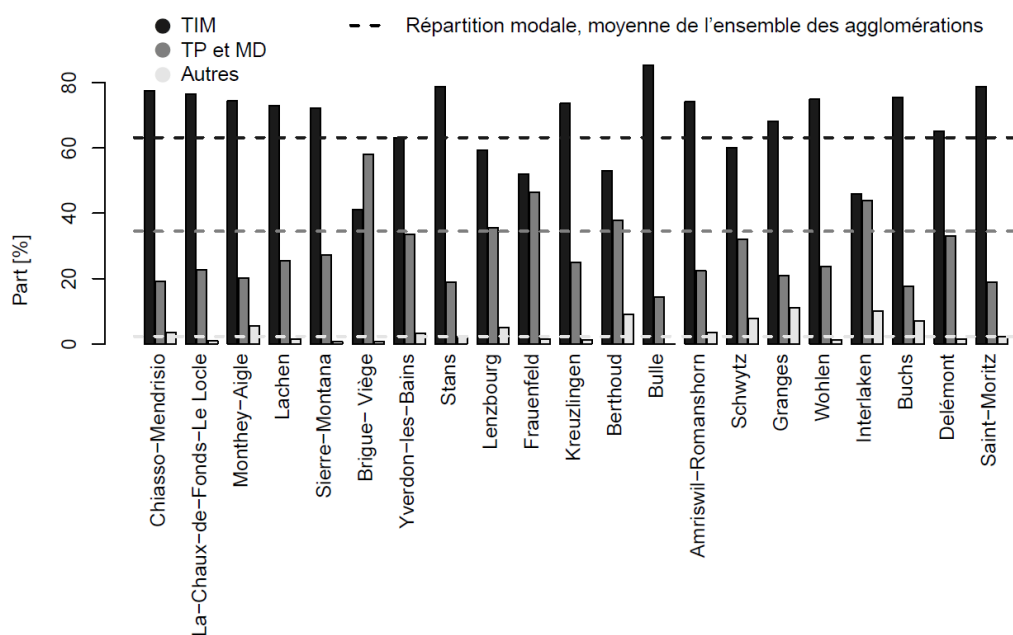
- Avec près de 84%, la part du TIM de Bellinzone dans la répartition modale au sein de la population des agglomérations est la plus élevée de cette catégorie d'agglomérations. En conséquence, c'est aussi là que l'on trouve, avec 16%, la part commune TP/MD la plus faible pour l'ensemble des agglomérations prises en considération. De manière générale, la part du TIM dans les trois agglomérations tessinoises prises en considération (Lugano, Locarno et Bellinzone) est supérieure à la moyenne.
- En revanche, l'agglomération de Winterthur présente la part de TIM (environ 50%) la plus faible parmi les agglomérations de taille moyenne. Il est frappant de constater que la part de TIM est quasiment égale à la part commune TP/MD (48%).
- Dans 18 des 24 agglomérations prises en considération, la part du TIM est supérieure à la moyenne de l'ensemble des agglomérations, les écarts étant parfois énormes. Dans 17 agglomérations, la part commune TP/MD est inférieure à la moyenne.



Source: OFS/ARE, microrecensement Mobilité et transports 2010 / calculs propres (50 239 personnes cibles vivant dans des agglomérations)

## 6) Répartition modale au sein des petites agglomérations

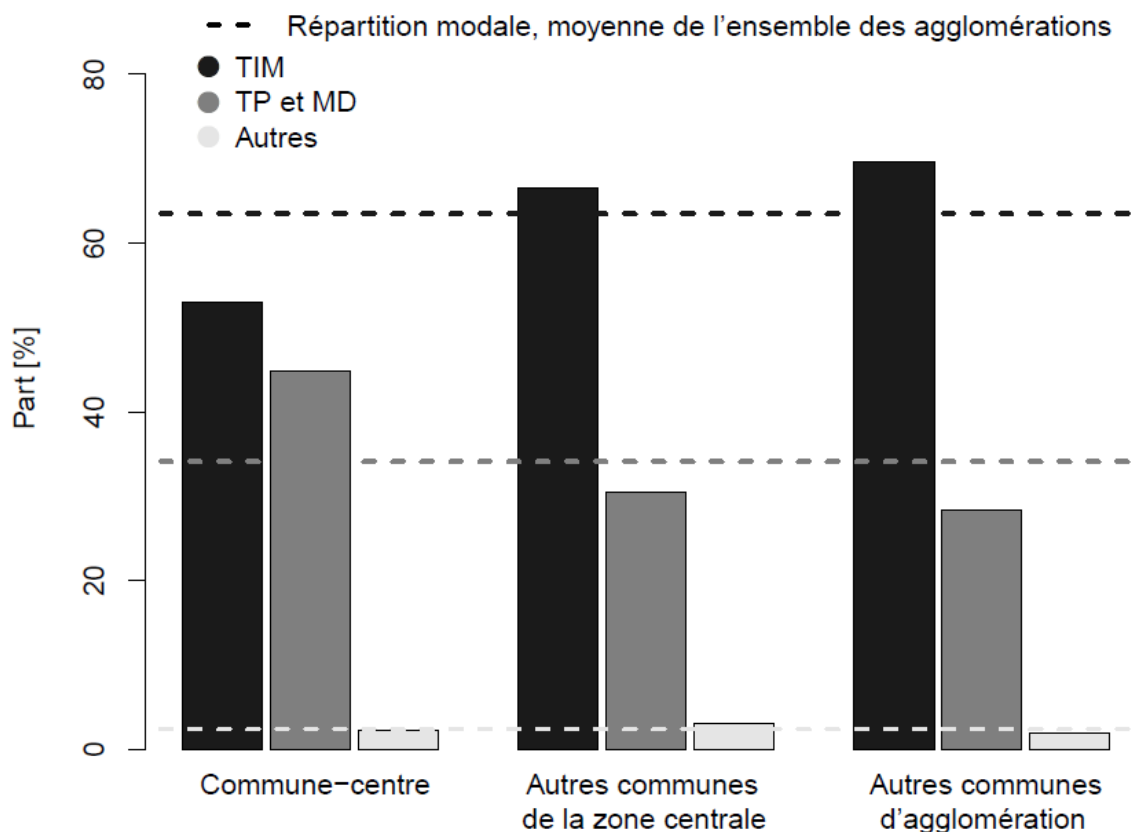
- Avec près de 86%, l'agglomération de Bulle présente la part la plus élevée de TIM dans la répartition modale au sein de la population des petites agglomérations. En conséquence, c'est aussi là que l'on trouve la part commune TP/MD la plus faible (15%).
- L'agglomération de Brigue-Viège fait également partie de cette catégorie. On y trouve, avec près de 41%, la part la plus faible de TIM et, avec 58%, la part commune TP/MD la plus élevée de l'ensemble des agglomérations. Il s'agit aussi de la seule agglomération dans laquelle la part commune TP/MD est supérieure à celle du TIM.
- L'agglomération d'Interlaken, qui fait également partie de cette catégorie, présente un quasi-équilibre entre la part du TIM (environ 46%) et celle des TP/MD (44%).
- Toutefois, la taille de l'échantillon est parfois réduite pour les petites agglomérations. Les résultats statistiques correspondants ne peuvent par conséquent pas être considérés comme entièrement fiables (cf. Annexe A).



Source: OFS/ARE, microrecensement Mobilité et transports 2010 / calculs propres (50 239 personnes cibles vivant dans des agglomérations)

## 7) Répartition modale en fonction des types d'espace au sein des agglomérations

- Les communes des agglomérations suisses peuvent être réparties en différents types d'espace. Ci-après, le territoire de chaque agglomération est subdivisé en commune-centre, autres communes de la zone centrale et autres communes d'agglomération.
- Dans cette subdivision en trois types d'espace, les populations des zones correspondantes ont des comportements différents en matière de transport. Il apparaît clairement que plus la distance par rapport à la commune-centre d'agglomération augmente, plus la part du TIM est élevée. Dans les communes-centres, la part du TIM approche les 53%, elle s'élève à environ 67% dans les autres communes de la zone centrale et à 70% dans les autres communes d'agglomération.
- A l'inverse, la part commune TP/MD passe de 45% dans les communes-centres à 31% dans les autres communes de la zone centrale pour atteindre 28% dans les autres communes d'agglomération.
- Les autres modes de transport jouent une nouvelle fois un rôle secondaire.

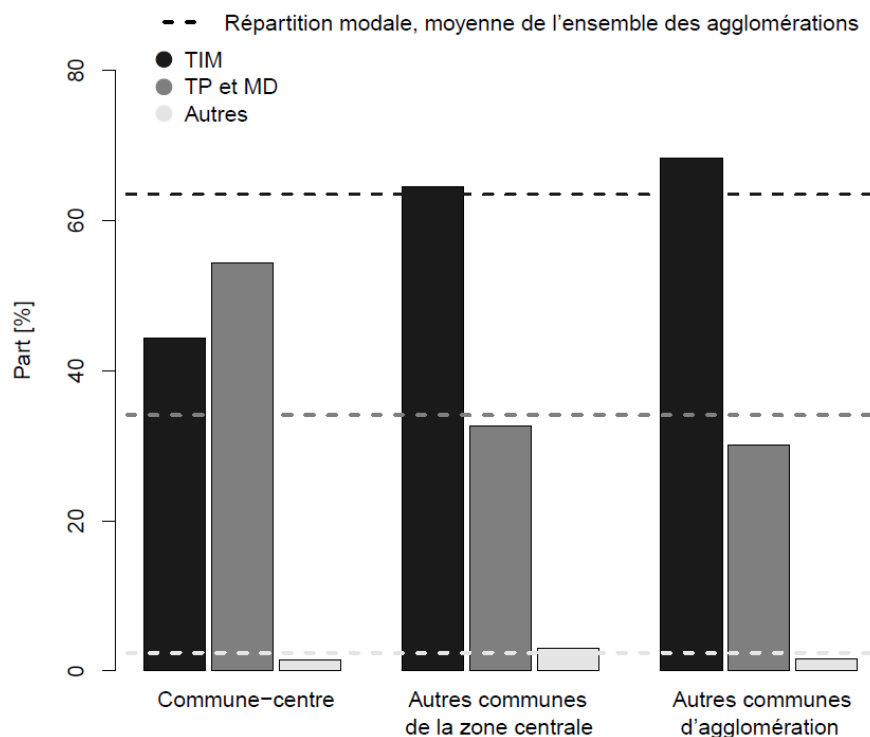


Source: OFS/ARE, microrecensement Mobilité et transports 2010 / calculs propres (50 239 personnes cibles vivant dans des agglomérations)



## 8) Répartition modale en fonction des types d'espace au sein des grandes agglomérations

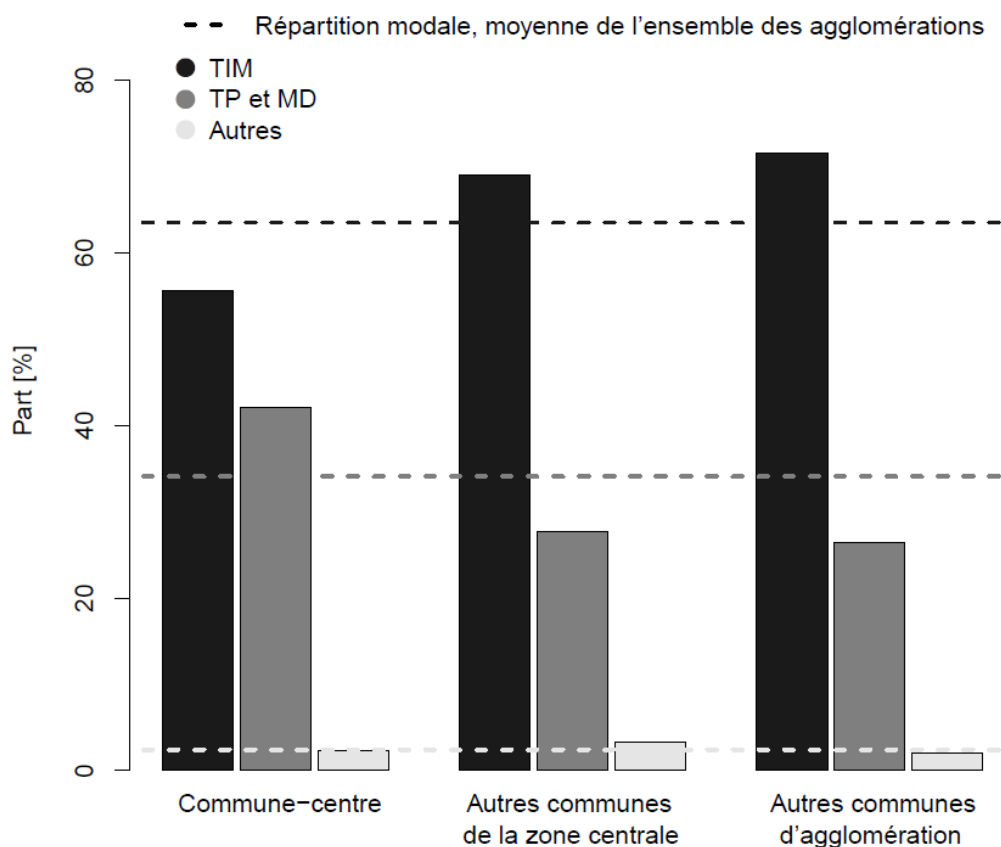
- Si l'on considère séparément les trois types d'espace des cinq plus grandes agglomérations, la part du TIM dans la répartition modale basée sur la distance au sein des populations des agglomérations est nettement inférieure dans les communes-centres; avec près de 44%, cette part est clairement inférieure à la moyenne suisse calculée à partir des chiffres de l'ensemble des communes d'agglomération. La part commune TP/ MD dans les communes-centres en revanche est largement supérieure à la moyenne (54%). Ainsi, les communes-centres des grandes agglomérations selon la subdivision du territoire utilisée sont l'unique type d'espace dans lequel la part commune TP/ MD est supérieure à celle du TIM dans la répartition modale.
- Là aussi, la part du TIM croît fortement à mesure que l'on s'éloigne de la commune-centre. Elle passe de 44% dans les communes-centres à 64% dans les autres communes de la zone centrale. Pour finir, elle augmente encore légèrement pour atteindre 68% dans les autres communes d'agglomération.
- A l'inverse, la part commune TP/MD baisse fortement, de 54% dans les communes-centres à 33% dans les autres communes de la zone centrale. Pour les autres communes d'agglomération, elle diminue encore légèrement pour atteindre 30%.



Source: OFS/ARE, microrecensement Mobilité et transports 2010 / calculs propres (50 239 personnes cibles vivant dans des agglomérations)

## 9) Répartition modale en fonction des types d'espace au sein des agglomérations moyennes

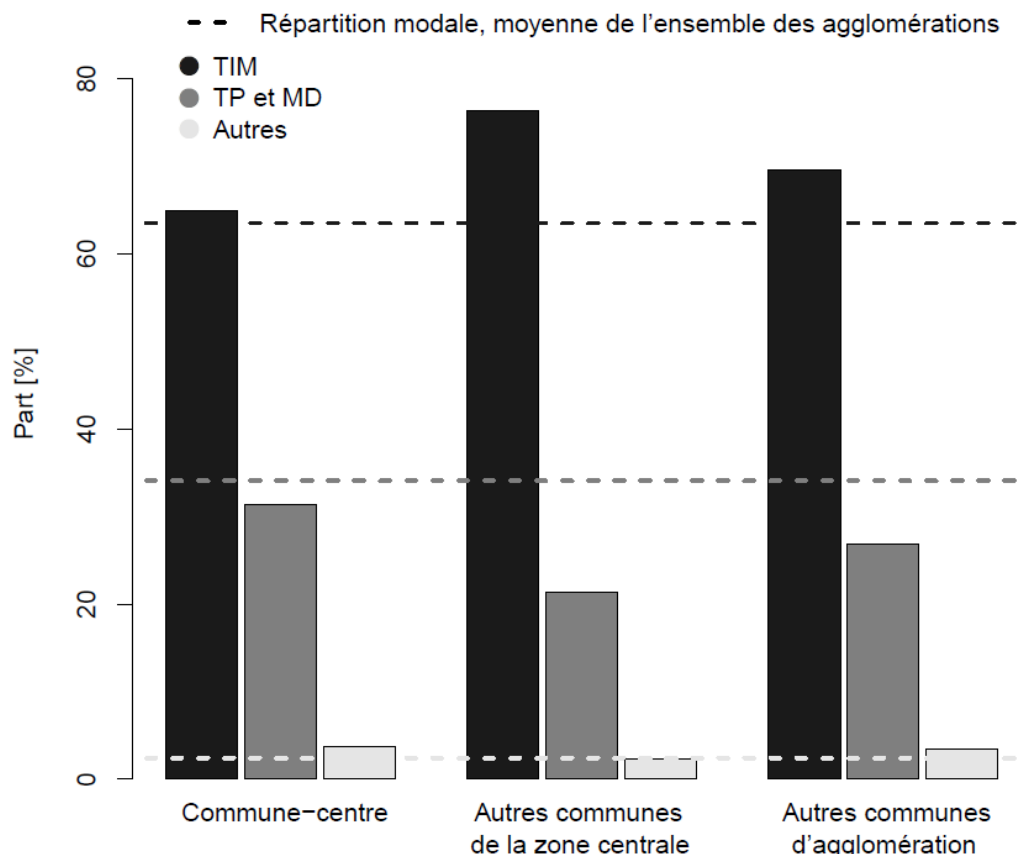
- Dans les agglomérations moyennes, le trafic individuel motorisé ressort comme le groupe de moyens de transport dominant dans les trois types d'espace. La part correspondante dans la répartition modale au sein de la population des agglomérations passe de 56% dans les communes-centres, à 69% dans les autres communes de la zone centrale pour atteindre 72% dans les autres communes d'agglomération.
- A l'inverse, la part commune TP/MD diminue à mesure que l'on s'éloigne du centre des agglomérations. Elle passe de 42% dans les communes-centres à 28% dans les autres communes de la zone centrale pour atteindre finalement 27% dans les autres communes d'agglomération.
- L'augmentation du TIM et la baisse de la part commune TP/MD, que l'on constate plus l'on s'éloigne du centre des agglomérations, est nettement plus forte entre la commune-centre et les autres communes de la zone centrale qu'entre les autres communes de la zone centrale et les autres communes-centres d'agglomération.



Source: OFS/ARE, microrecensement Mobilité et transports 2010 / calculs propres (50 239 personnes cibles vivant dans des agglomérations)

## 10) Répartition modale en fonction des types d'espace au sein des petites agglomérations

- L'analyse des types d'espace au sein des petites agglomérations est quelque peu surprenante: avec près de 76%, la part du TIM dans la répartition modale au sein de la population des agglomérations pour les autres communes de la zone centrale des agglomérations est la plus élevée. Dans les communes-centres et les autres communes d'agglomération, les parts sont inférieures (65% et 70% respectivement).
- En conséquence, la situation est inversée pour la part commune TP/MD. Elle est la plus faible dans les autres communes de la zone centrale (21%), suivie par celle des autres communes d'agglomération (27%). Conformément aux attentes, les communes-centres présentent la part commune TP/MD la plus élevée (31%).
- Il convient une fois de plus de noter que la taille d'échantillon est parfois réduite pour les petites agglomérations, de sorte que les résultats statistiques ne peuvent pas être considérés comme entièrement fiables (cf. Annexe B)



Source: OFS/ARE, microrecensement Mobilité et transports 2010 / calculs propres (50 239 personnes cibles vivant dans des agglomérations)

## Conclusion

- L'agglomération de Zurich joue un rôle essentiel pour le transport dans les agglomérations suisses. A elle seule, la population de cette agglomération représente 21% de la prestation de transport totale pour l'ensemble des habitants des agglomérations suisses.
- De manière générale, la part du TIM dans la répartition modale basée sur la distance au sein de la population des agglomérations augmente à mesure que le nombre d'habitants diminue. A l'inverse, la part commune TP/MD décroît lorsque le nombre d'habitants diminue. Les autres modes de transport jouant un rôle secondaire, ils sont exclus de la discussion.
- Au sein des différentes catégories de taille, les populations des agglomérations correspondantes présentent des comportements différents en matière de transport. Dans chaque catégorie, certaines agglomérations ont une part de TIM supérieure ou inférieure à la moyenne suisse. Il existe également des différences entre les régions linguistiques.
- Si l'on considère l'ensemble des territoires d'agglomérations suisses selon une subdivision tripartite du territoire (types d'espace: commune-centre, autres communes de la zone centrale et autres communes d'agglomération), la tendance générale est la suivante: plus l'on s'éloigne du centre des agglomérations, plus la part du TIM est importante.
- S'il l'on suit les trois types d'espace du centre de l'agglomération à la périphérie, on constate que la différence entre les communes-centres et les autres communes de la zone centrale est nettement plus importante que la différence entre les autres communes de la zone centrale et les autres communes d'agglomération.
- Si l'on opère une distinction entre les communes des cinq plus grandes agglomérations selon le système des trois types d'espace, l'importance des communes-centres d'agglomération devient flagrante. La part commune TP/MD dans la répartition modale au sein de la population des agglomérations y est supérieure à celle du TIM.

Sources:

OFS/ARE (2012) La mobilité en Suisse, Résultats du microrecensement mobilité et transports 2010, Neuchâtel, Berne.

OFS Monitoring du programme de la législature, Objectif 23, Internet: <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/00/10/blank/ind30.indicator.30100002.53.html>

Contact:

Office fédéral du développement territorial ARE, section Bases, 3003 Berne

Interlocuteur: Matthias Kowald, ARE

Tél. 058 462 55 93, courriel: [matthias.kowald@are.admin.ch](mailto:matthias.kowald@are.admin.ch)

ARE, octobre 2014



Annexe A: taille des échantillons [nb abs.], moyennes [km] et intervalle de confiance à 90% [km] pour chaque agglomération

Agglomération	Taille de l'échantillon	Moyenne	TIM			TP & MD			Autres moyens de transport		
			Intervalle de confiance à 90%		Moyenne	Intervalle de confiance à 90%		Moyenne	Intervalle de confiance à 90%		
		inférieur	supérieur			inférieur	supérieur			inférieur	supérieur
Aarau	882	25	21,7	28,3	12,2	10	14,4	2	0,5	3,6	
Amriswil-Romanshorn	238	26,4	20,9	31,9	8	4,5	11,4	1,2	0	3,8	
Arbon-Rorschach	865	30,3	26,6	34	8,7	7	10,5	1,1	0	2,3	
Baden-Brugg	917	25	21,9	28,1	11,9	9,8	14	0,1	0	0,2	
Bâle	3240	17,4	15,9	18,9	13,3	12,1	14,5	0,5	0,2	0,8	
Bellinzone	630	27,4	23,8	31	5,2	3,7	6,6	0,2	0,1	0,4	
Berne	3082	22,7	21	24,4	15,8	14,3	17,2	0,4	0,2	0,6	
Biel-Bienne	892	23,3	20,2	26,5	12,1	9,8	14,3	1,1	0	2,2	
Brigue-Viège	261	18	14	22	25,4	17,9	33	0,3	0,1	0,6	
Buchs	224	29	22,2	35,9	6,8	3,9	9,6	2,7	0	6	
Bulle	550	26,2	22,6	29,8	4,4	3,2	5,7	0	0	0	
Berthoud	367	21,3	16,8	25,7	15,2	11,4	19	3,6	0,6	6,6	
Chiasso-Mendrisio	604	20,8	17	24,7	5,1	3,6	6,6	0,9	0	2,2	
Coire	700	24,8	21,1	28,4	12,5	9,3	15,8	0,8	0	2	
Delémont	620	23,1	19,9	26,4	11,8	8,5	15,1	0,6	0	1,2	
Frauenfeld	247	22,5	17,2	27,8	20,1	11,9	28,4	0,6	0	1,4	
Fribourg	1362	24,9	22,6	27,3	11,5	9,5	13,4	0,5	0	0,9	
Genève	5094	17,5	16,4	18,7	8,3	7,5	9,1	0,6	0,3	0,8	
Granges	246	23,6	19	28,2	7,2	4,7	9,7	3,8	0	8,2	
Heerbrugg-Altstätten	603	29,4	24,8	34	7,4	5,7	9,1	0,5	0,1	1	
Interlaken	370	19,7	15,5	24	18,8	13,5	24,2	4,3	0,2	8,4	
Kreuzlingen	244	22,1	17	27,1	7,5	4	11,1	0,4	0,1	0,7	
La-Chaux-de-Fonds-Le Locle	777	21,7	18,3	25,1	6,4	4,8	8	0,3	0,1	0,5	
Lachen	403	34,3	29,3	39,3	11,9	8,9	14,9	0,7	0	1,5	
Lausanne	2296	23,8	21,9	25,7	8,5	7,2	9,7	0,4	0,1	0,7	
Lenzburg	491	22,4	18,8	25,9	13,4	10,4	16,5	1,9	0,3	3,5	
Locarno	580	19,2	16,5	22	5,5	4	7	0,1	0	0,1	



Annexe A: suite

Agglomération	Taille de l'échantillon	TIM			TP & MD			Autres moyens de transport		
		Moyenne	Intervalle de confiance à 90% inférieur	supérieur	Moyenne	Intervalle de confiance à 90% inférieur	supérieur	Moyenne	Intervalle de confiance à 90% inférieur	supérieur
Lugano	588	20,7	18	23,5	5,5	3,8	7,1	1,5	0	3,2
Lucerne	1737	22,4	20,3	24,6	14,2	12,6	15,8	0,6	0,2	1
Monthey-Aigle	281	28,8	22,7	35	7,8	4,9	10,7	2,1	0	4,6
Neuchâtel	823	27	23,5	30,6	10,6	8,3	12,9	0,7	0,1	1,3
Olten-Zofingue	885	25,5	22,3	28,6	12,5	10,4	14,7	1,6	0,4	2,8
Rapperswil-Jona-Rüti	871	23,6	20,7	26,5	18,9	16	21,9	0,3	0,1	0,6
Schaffhouse	681	22	18,8	25,2	13,3	10,4	16,3	1,5	0	3,4
Schwytz	288	17,7	13,8	21,6	9,5	6,7	12,3	2,3	0	5
Sierre-Montana	251	24,4	19,1	29,7	9,2	4,9	13,5	0,2	0	0,5
Sion	614	23,3	20	26,6	8,7	5,7	11,6	0	0	0,1
Soleure	917	26,5	23,3	29,8	12,3	10,2	14,3	1,2	0,4	2,1
Saint-Gall	1084	23	20,3	25,8	12,9	10,5	15,2	0,4	0	0,8
Saint-Moritz	243	24,1	16,7	31,5	5,7	3,5	8	0,7	0	1,4
Stans	478	30,6	26,5	34,7	7,4	5,5	9,2	0,9	0,2	1,5
Thoune	886	23,4	20,4	26,5	15,9	13,2	18,6	1,9	0,5	3,3
Vevey-Montreux	797	26,5	23,3	29,8	11,5	8,8	14,2	0,3	0,1	0,5
Wetzikon-Pfäffikon	744	20,7	18	23,4	14	11,6	16,4	1,1	0,1	2,1
Wil	891	26,8	23,6	29,9	13,9	11,3	16,4	1,2	0,2	2,1
Winterthour	943	18,8	16,1	21,4	18,2	15,3	21,2	0,9	0,3	1,4
Wohlen	521	29,4	24,9	33,9	9,3	7,1	11,5	0,5	0	1,1
Yverdon-les-Bains	332	24,6	19,5	29,7	13,1	9,1	17,1	1,3	0	3
Zoug	937	26,8	23,7	30	12,1	10,5	13,8	1	0,3	1,7
Zurich	7662	20,8	19,9	21,7	14	13,3	14,8	0,8	0,6	1,1
Petites agglomérations	8036	24,3	23,3	25,3	10,5	9,8	11,3	1,3	0,9	1,7
Agglomérations moyennes	20829	24,1	23,4	24,7	12,1	11,6	12,5	0,9	0,7	1,1
Grandes agglomérations	21374	20,2	19,6	20,8	12,4	12	12,9	0,6	0,5	0,8
Toutes les agglomérations	50239	22,1	21,7	22,5	12,1	11,8	12,4	0,8	0,7	0,9



Annexe B: taille des échantillons [nb abs.], moyennes [km] et intervalle de confiance à 90% [km] pour chaque type d'espace

Agglomération	Taille d'échantillon MRMT	Moyenne	TIM Intervalle de confiance à 90%		TP & MD Intervalle de confiance à 90%			Autres moyens de transport Intervalle de confiance à 90%			
			inférieur	supérieur	Moyenne	inférieur	supérieur	Moyenne	inférieur	supérieur	
<b>Grandes agglomérations</b>											
Commune-centre d'agglomération	7090	12,4	11,5	13,3	15,2	14,9	15,5	0,4	0,2	0,6	
Autres communes de la zone centrale d'agglomération	5015	21	19,8	22,2	10,6	10,3	10,9	1	0,6	1,3	
Autres communes d'agglomération	9269	25,7	24,7	26,6	11,3	11,1	11,5	0,6	0,4	0,8	
<b>Agglomérations moyennes</b>											
Commune-centre d'agglomération	8384	19,4	18,5	20,3	14,7	14,4	15	0,8	0,5	1,1	
Autres communes de la zone centrale d'agglomération	3651	26,9	25,4	28,5	10,8	10,5	11,1	1,3	0,7	1,8	
Autres communes d'agglomération	8794	27,2	26,2	28,2	10,1	9,9	10,3	0,7	0,5	1	
<b>Petites agglomérations</b>											
Commune-centre d'agglomération	4463	22,3	21,7	22,9	10,8	10,5	11,1	1,3	0,8	1,8	
Autres communes de la zone centrale d'agglomération	211	26,7	23,3	30,2	7,5	6,5	8,4	0,8	0	2,1	
Autres communes d'agglomération	3362	27	26,1	27,8	10,4	10,1	10,7	1,4	0,8	2	
<b>Toutes les agglomérations</b>											
Commune-centre d'agglomération	19937	16,9	16,3	17,4	14,3	14,1	14,5	0,7	0,5	0,9	
Autres communes de la zone centrale d'agglomération	8877	23,2	22,3	24,2	10,6	10,4	10,8	1,1	0,8	1,4	
Autres communes d'agglomération	21425	26,4	25,8	27	10,8	10,6	10,9	0,7	0,6	0,9	