



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup dal territori ARE

b a s e s

Mobilité dans l'espace rural

Chiffres-clés relatifs au comportement en
matière de transports dans l'espace rural

Impressum

Editeur

Office fédéral du développement territorial ARE

Auteurs

Davide Marconi, Section Bases ARE

Melanie Käser, Groupe stratégique espace rural ARE

Accompagnement du projet

Kurt Infanger, Section Bases ARE

Toni Brauchle, Groupe stratégique espace rural ARE

Production

Rudolf Menzi, Etat-major de l'information ARE

Citation

Office fédéral du développement territorial (2008), Mobilité dans l'espace rural.

Chiffres-clé relatifs au comportement en matière de transports dans l'espace rural, Berne

Commande

www.are.admin.ch

04.2008

Mobilité dans l'espace rural

Chiffres-clés relatifs au comportement en
matière de transports dans l'espace rural

Table des matières

<i>L'essentiel en bref</i>	2
1. Objectifs de l'étude approfondie et définition de l'espace rural	2
2. Situation initiale	3
2.1 Densités de population et d'emploi inférieures à la moyenne dans l'espace rural	3
2.2 Couverture et accessibilité variables des services	4
2.3 Accessibilité élevée avec les transports individuels motorisés, mais réduite avec les transports publics	6
3. Instruments de mobilité à disposition et comportement en matière de transports	8
3.1 Véhicules, permis de conduire et abonnements des transports publics à disposition	8
3.2 Comportement de la population rurale en matière de transports	10
4. Interactions entre l'espace rural et l'espace urbain	12
4.1 Temps libre passé un peu plus souvent à la campagne; travail et achats effectués surtout dans les agglomérations	12
4.2 Déplacements pendulaires entre les communes rurales et les agglomérations	15
4.3 Comportement en matière de voyage et résidences secondaires: l'espace rural comme havre de détente	18
5. Constats principaux et conclusions	20
6. Bibliographie	21
7. Annexe	22

L'essentiel en bref

La mobilité découle du besoin d'exercer des activités (habiter, travailler, se former, se détendre) dispersées dans l'espace. L'offre en infrastructures et en services et la possession d'instruments de mobilité, tels que les véhicules, les permis de conduire et les abonnements, sont des facteurs importants qui influencent le comportement de la population en matière de transports.

Dans l'espace rural moins densément peuplé, les places de travail sont moins nombreuses et l'accessibilité des services moins bonne que dans l'espace urbain. Cette situation a des conséquences sur le comportement de la population en matière de transports: les distances journalières parcourues et le nombre de déplacements effectués avec des transports individuels motorisés y sont nettement plus élevés que dans l'espace urbain. Les régions rurales sont plutôt consacrées à la détente et les régions urbaines au travail et aux services, ce que confirment d'une part le comportement de la population en matière de transports et de voyages et d'autre part la possession de résidences secondaires.

1. Objectifs de l'étude approfondie et définition de l'espace rural

De premières analyses sur le thème de la mobilité dans l'espace rural ont déjà été effectuées dans le cadre des projets «Microrecensement sur le comportement de la population en matière de transports» (<http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00256/00499/index.html?lang=fr>) et «Monitoring de l'espace rural» (<http://www.are.admin.ch/themen/laendlich/00792/index.html?lang=fr>).

La présente étude a pour but de faire ressortir les conditions liées à la structure spatiale et le comportement en matière de transports à l'intérieur de l'espace rural et entre les régions urbaines et rurales en Suisse. Pour cela, les résultats du microrecensement 2005 et de la statistique des pendulaires 2000 seront analysés et expliqués ci-après.

Les analyses sont réalisées principalement à l'aide de la typologie des espaces ruraux axée sur leurs problèmes et leurs potentiels de développement spécifiques qui a été élaborée par l'ARE dans son rapport 2005 (ARE 2005 a) sur le développement territorial (voir encadré).

La **typologie** des espaces ruraux de l'ARE classe les communes selon trois types d'espaces:

- L'espace rural périurbain (avec un accès rapide au centre de l'agglomération la plus proche), comprenant aussi des centres ruraux périurbains.
- L'espace rural périphérique (avec d'importants temps de trajet jusqu'à la prochaine agglomération), comprenant des centres ruraux périphériques et des petits centres ainsi que d'autres communes rurales périphériques (>500 habitants/commune) et des communes périphériques peu peuplées (< 500 habitants/commune).
- Les centres touristiques alpins (situés en montagne, avec au minimum 100 000 nuitées dans les hôtels par année; en sont exclues les agglomérations et villes isolées).

Le reste des communes fait partie des agglomérations et villes isolées. Celui-ci sera appelé espace urbain dans le texte.

L'annexe de la présente étude approfondie «Mobilité dans l'espace rural» contient au format A4 les cartes qui apparaissent au fil du texte.

2. Situation initiale

2.1 Densités de population et d'emploi inférieures à la moyenne dans l'espace rural

Près de 27 % de la population suisse vit dans les régions rurales et 18 % des personnes actives (secteur primaire exclu) y travaillent. La majeure partie d'entre elles se concentre dans les communes rurales périurbaines (22 %, respectivement 14 %). Les centres touristiques alpins, qui représentent à peine 1 % de la population et des personnes actives, affichent des densités de population et d'emploi supérieures à la moyenne, ce qui est dû à leur caractère touristique. Les communes rurales tant périurbaines que périphériques présentent, elles, des densités de population et d'emploi faibles. On est frappé par le nombre moyen peu élevé de personnes actives par commune, même si le nombre d'établissements n'est pas si bas. L'importante présence de petites entreprises dans l'espace rural explique ce phénomène, alors que les grandes entreprises s'établissent surtout dans les agglomérations (cf. tableau 1).

Figure 1: Structure des centres et structure spatiale de l'espace rural

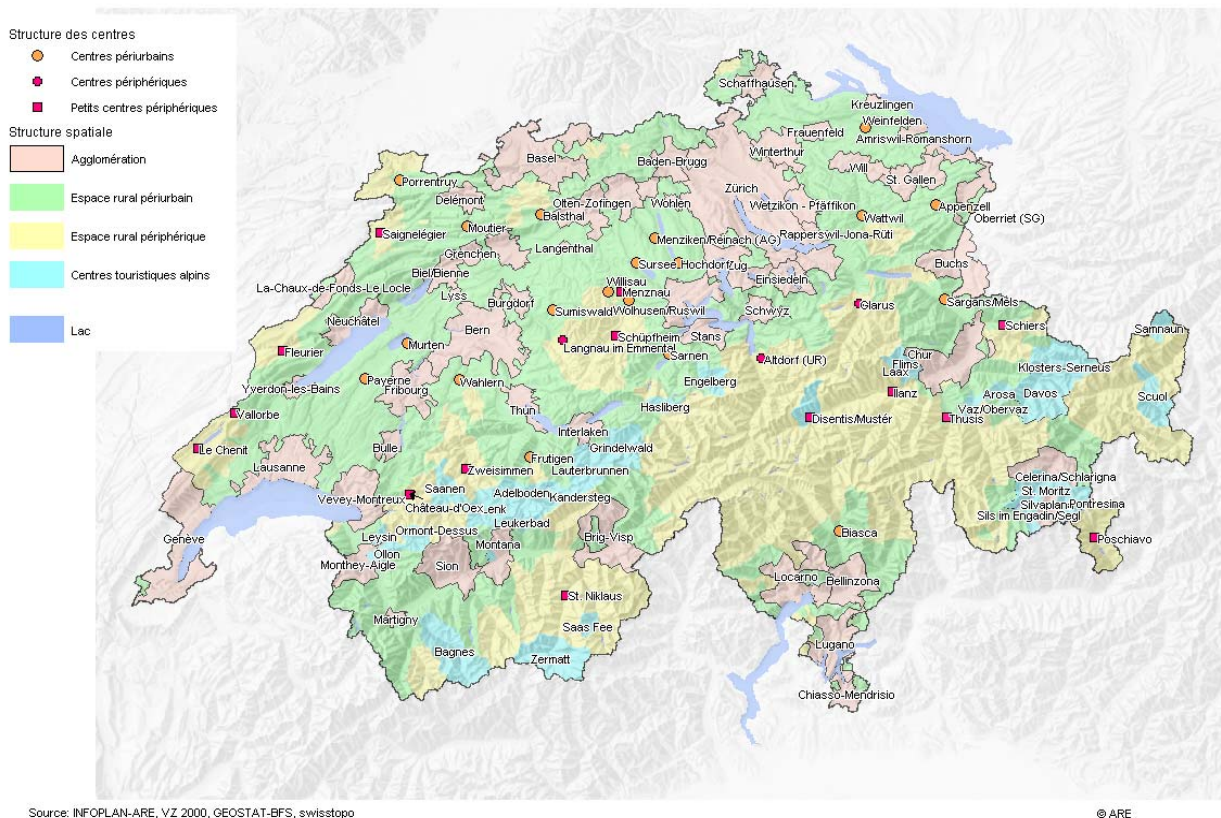


Tableau 1: Population, établissements et personnes actives selon le type d'espace

	Population *			Etablissements **			Personnes actives **		
	absolu	en %	Moyenne par commune	absolu	en %	Moyenne par commune	absolu	en %	Moyenne par commune
Espace urbain	5'507'127	73.3%	5'865	283'440	76.1%	301	3'031'481	82.0%	3'222
Espace rural périurbain	1'652'275	22.0%	1'171	70'709	19.0%	50	532'745	14.4%	377
Centres touristiques alpins	68'498	0.9%	3'114	4'891	1.3%	222	36'573	1.0%	1'662
Espace rural périphérique	280'839	3.7%	793	13'509	3.6%	38	97'935	2.6%	274
Total	7'508'739	100.0%	2'754	372'549	100.0%	136	3'698'734	100.0%	1'352

* Source: Office fédéral de la statistique, ESPOP 2006

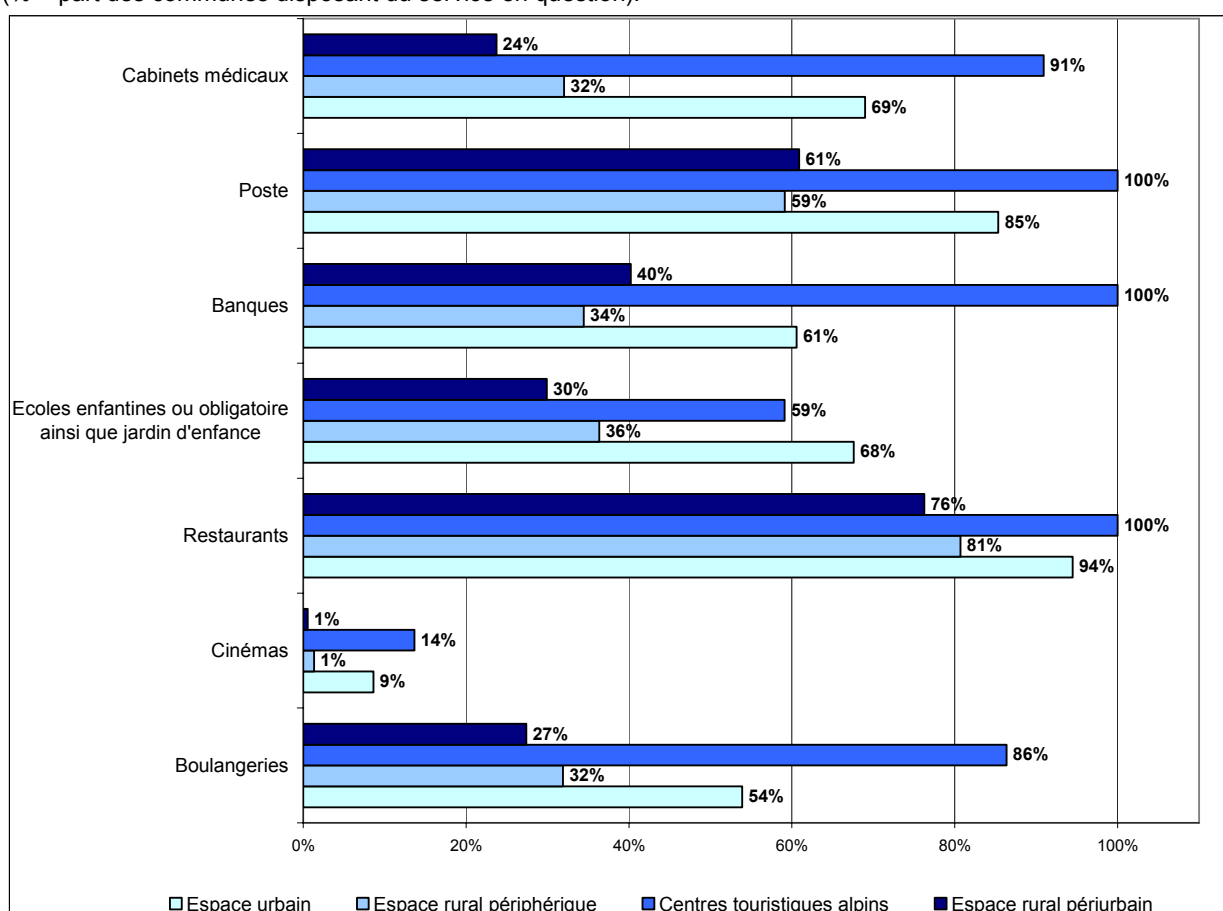
** Source: Office fédéral de la statistique, recensement des entreprises 2005

2.2 Couverture et accessibilité variables des services

La couverture et l'accessibilité des services varient beaucoup entre les régions rurales et urbaines. Tandis que les différences entre agglomérations et types d'espaces ruraux sont faibles en ce qui concerne les bureaux de poste, les entreprises de restauration et les écoles publiques, on constate des variations considérables au niveau de la couverture en banques, cabinets médicaux et cinémas (cf. fig. 2).

Les centres touristiques alpins disposent d'une remarquable couverture en services. Cette couverture peut même parfois s'avérer meilleure que dans les agglomérations. Les régions rurales périurbaines et périphériques présentent entre elles des taux de couverture comparables, qui sont inférieurs à ceux des régions urbaines et des centres touristiques alpins.

Figure 2: Services à la population – couverture selon le type d'espace, en 2005
(% = part des communes disposant du service en question).



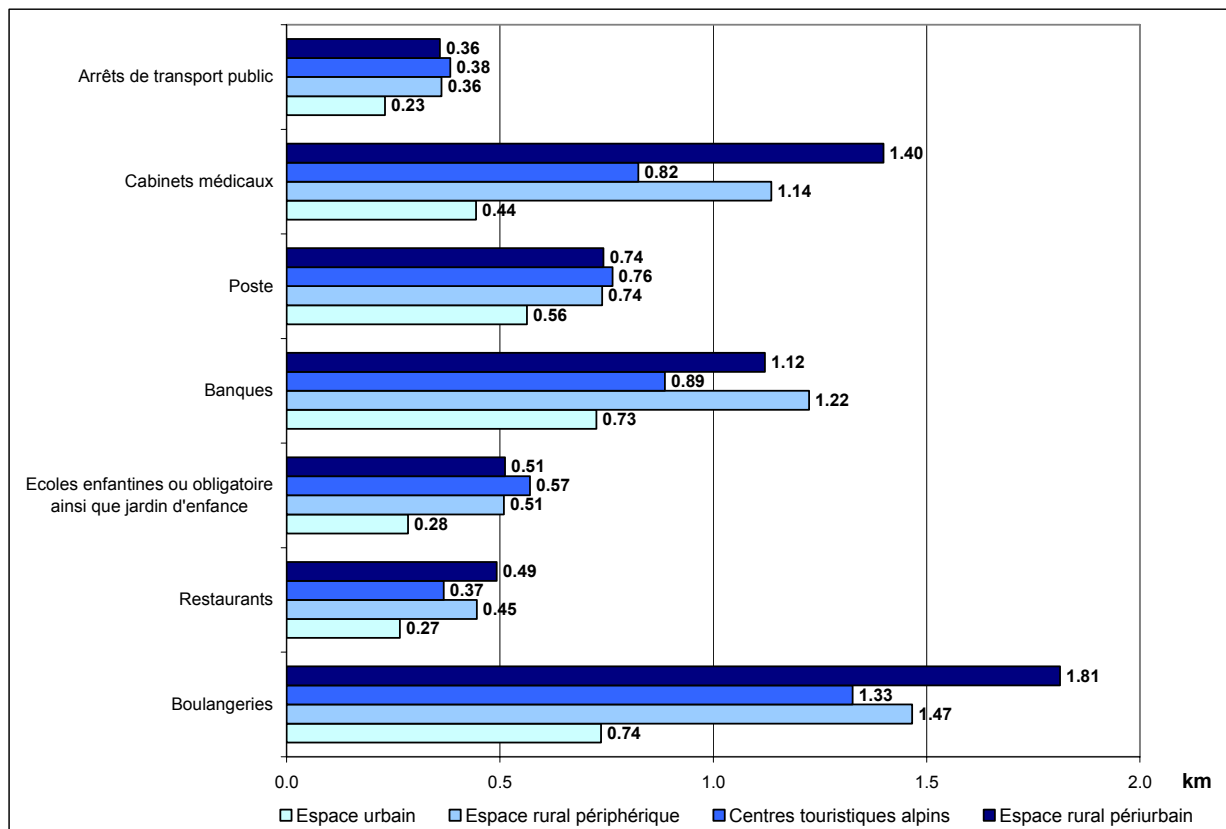
Source: Office fédéral de la statistique, recensement des entreprises 2005

© ARE

La couverture relativement faible des régions rurales périurbaines et périphériques a évidemment des répercussions sur l'accessibilité de ces services (distance en droite ligne entre les ménages et les services). Les valeurs d'accessibilité y diffèrent fortement de celles qui sont recueillies dans les agglomérations. Cette remarque s'applique également aux centres touristiques alpins. L'habitant d'une commune rurale périphérique doit par exemple parcourir 1,4 km en moyenne pour atteindre un cabinet médical (trois fois plus qu'un citadin). L'espace rural peut partiellement soutenir la comparaison pour les bureaux de poste, les restaurants et les arrêts de transports publics, bien que les heures d'ouverture ou les horaires de circulation ne soient pas pris en compte ici (cf. fig. 3). Si au niveau de la couverture les centres

touristiques alpins se distinguent considérablement des valeurs affichées dans les autres types d'espaces ruraux, ils montrent des chiffres équivalents en ce qui concerne l'accessibilité des services.

Figure 3: Distance moyenne en droite ligne à parcourir jusqu'au prochain service selon le type d'espace, en 2005 (en km)



Base: 28'434 ménages avec géocodage valable

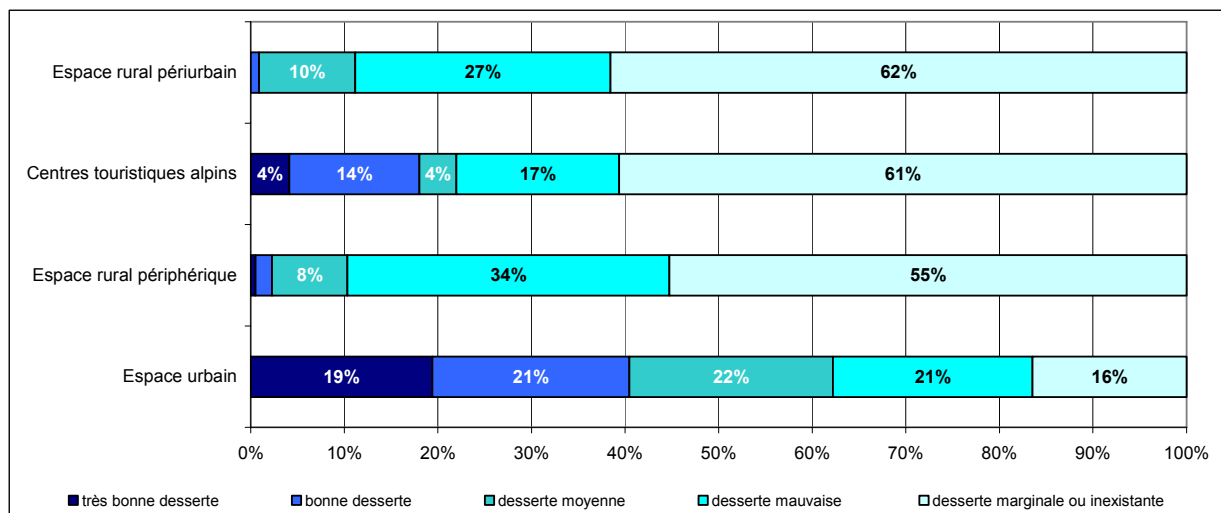
Source: Office fédéral de la statistique, Office fédéral du développement territorial; Microrecensement transports 2005

© ARE

Des classes de qualité des transports publics ont été calculées d'après la norme VSS 640 290. Elles permettent d'évaluer la qualité de la desserte des zones d'habitation par les transports publics. Les classes de qualité sont déduites de la qualité du moyen de transport (train à haute vitesse, train normal, tram, bus) et du service (dépendant de l'intervalle des courses) et de l'accessibilité des arrêts.

Le calcul des classes selon le type d'espace met en évidence d'importantes disparités entre les régions rurales et urbaines. Si dans les agglomérations 16 % des ménages ne sont pas desservis par les transports publics, cette valeur augmente considérablement dans les types d'espaces ruraux (entre 55 % et 62 %). A l'intérieur de l'espace rural, les différences sont faibles, les centres touristiques ne présentant de meilleures valeurs que dans les classes très bonne et bonne desserte (cf. fig. 4).

La comparaison de ces valeurs avec celles de l'accessibilité des arrêts (cf. fig. 3) permet de noter une tendance claire: dans les régions rurales, l'accessibilité à l'offre des transports publics est bonne, mais la qualité du service est plutôt mauvaise. Cette situation est principalement due à la faible demande en la matière dans ces régions.

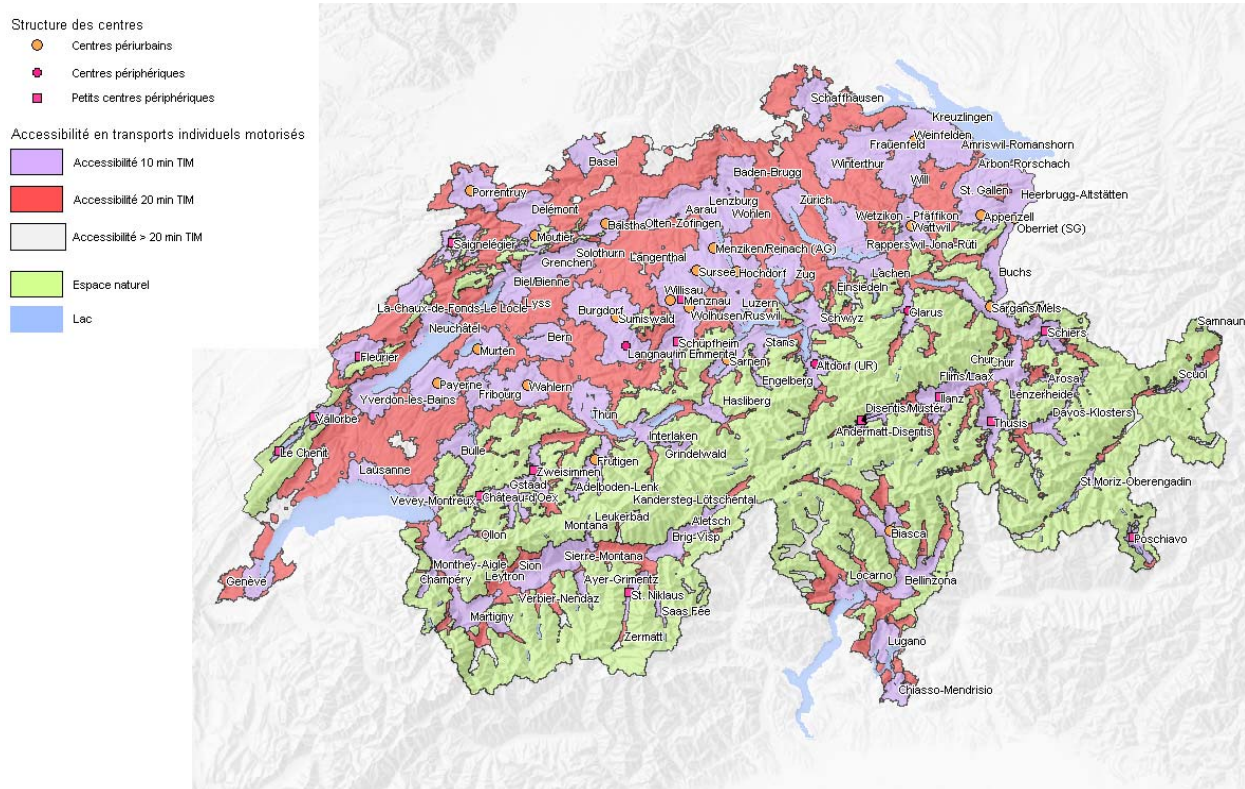
Figure 4: Classes de qualité de la desserte des ménages par les transports publics

Base: 28'434 ménages avec géocodage valable

Source: Office fédéral de la statistique, Office fédéral du développement territorial; Microrecensement transports 2005

© ARE

2.3 Accessibilité élevée avec les transports individuels motorisés, mais réduite avec les transports publics

Figure 5: Accessibilité en transports individuels motorisés (2005)

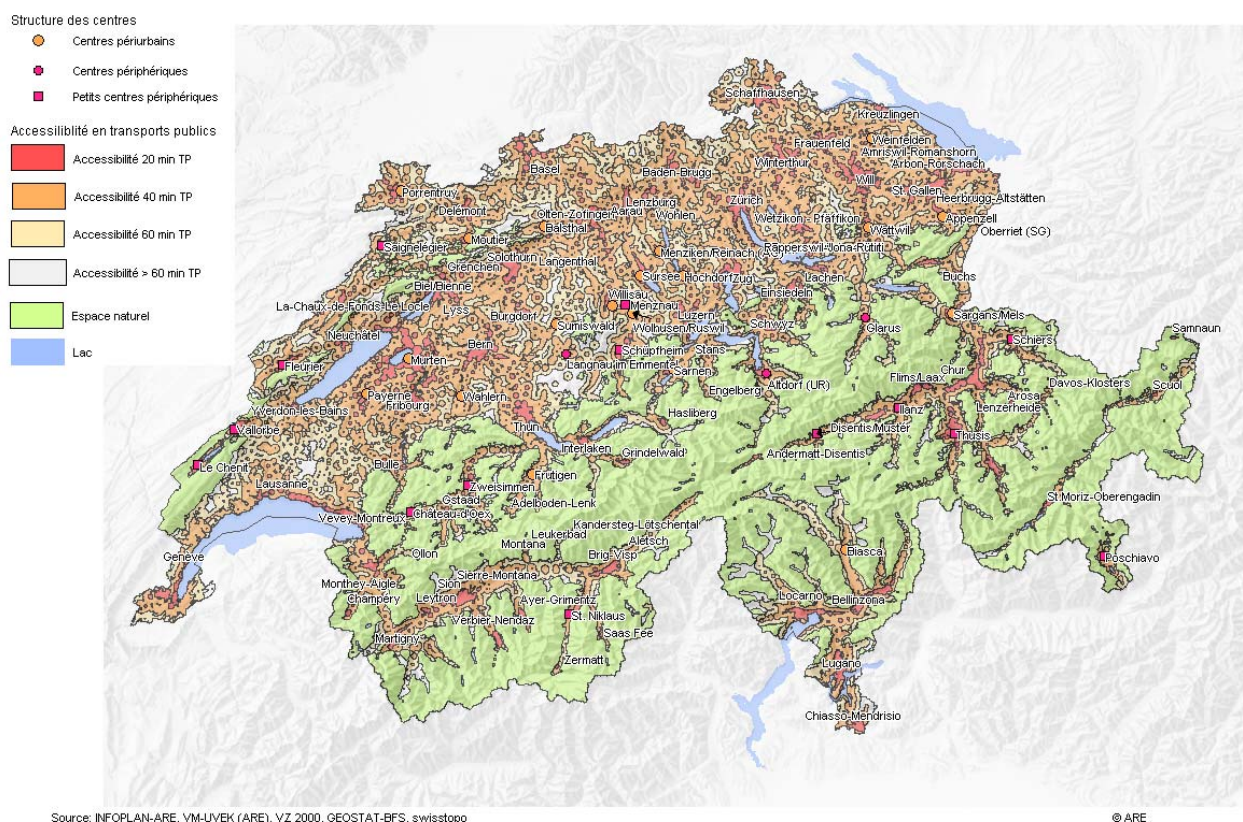
Le présent chapitre traite plus en détail de l'accessibilité du centre ou petit centre le plus proche avec les transports individuels motorisés (TIM) ou avec les transports publics (TP). On relève des intervalles de

10 et 20 minutes pour l'accessibilité avec les TIM, tandis qu'ils atteignent 20, 40 et 60 minutes pour l'accessibilité avec les TP.

La figure 5 montre que l'espace rural est en général facilement accessible avec les TIM depuis le centre le plus proche. Des distances relativement grandes peuvent être parcourues en à peine 10 minutes.

En comparaison, l'accessibilité avec les TP est beaucoup plus hétérogène (cf. fig. 6). A l'inverse des transports individuels motorisés, les mêmes trajets effectués avec les transports publics nécessitent souvent beaucoup de temps. A quelques exceptions près, les régions rurales périphériques sont accessibles en 60 minutes maximum à partir du centre ou petit centre le plus proche. Le tracé des axes ferroviaires est tout à fait reconnaissable.

Figure 6: Accessibilité en transports publics (2005)¹



¹ Le calcul du périmètre se base sur les données de la modélisation des transports du DETEC (VM-UVEK) et s'appuie sur les conditions fixées par la situation des horaires en 2005. Les pertes de temps dues aux changements de lignes ou de moyens de transport sont prises en compte. Les recouvrements de périmètre sont représentés par des couleurs mélangées.

3. Instruments de mobilité à disposition et comportement en matière de transports

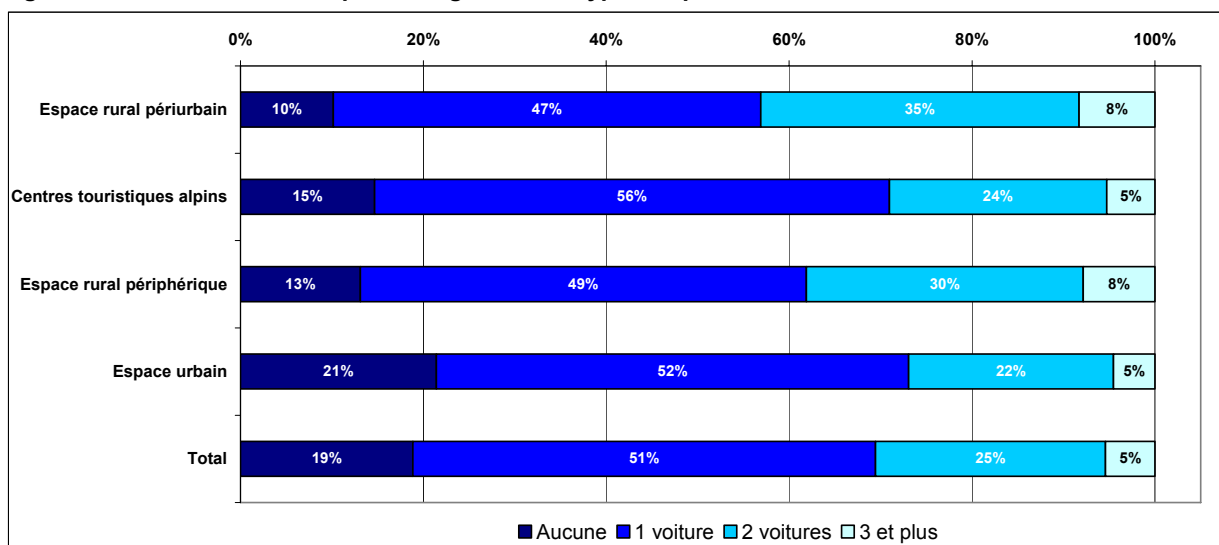
La possession d'instruments de mobilité, tels que les véhicules, les permis de conduire et les abonnements des transports publics, est un facteur important, influençant considérablement le comportement journalier en matière de transports. Le présent chapitre sera consacré d'une part à l'examen détaillé des instruments de mobilité à disposition dans les types d'espaces ruraux et d'autre part à l'analyse du comportement de la population en matière de transports. Le microrecensement 2005 sur le comportement en matière de transports sert de base à ces évaluations (OFS/ARE 2007).

3.1 Véhicules, permis de conduire et abonnements des transports publics à disposition

En Suisse, à peine 19 % des ménages ne possèdent pas d'automobile, alors que plus de 30 % en possèdent deux ou plus. Toutefois, ces proportions varient fortement d'un type d'espace à l'autre.

C'est l'espace rural périurbain qui affiche le taux de motorisation le plus élevé, avec seulement 10 % de ménages sans voiture et 43 % de ménages avec deux voitures ou plus. Les différences entre les différents types d'espaces ruraux sont faibles par rapport à l'espace urbain. Dans l'espace rural périurbain, les ménages ne possédant pas de voiture sont par exemple deux fois moins nombreux que dans l'espace urbain (cf. figure 7 et tableau 2).

Figure 7: Nombre de voitures par ménage selon le type d'espace



Base: 31'872 ménages avec géocodage valable

Source: Office fédéral de la statistique, Office fédéral du développement territorial; Microrecensement transports 2005

© ARE

Comme dans le cas de la voiture, l'espace rural périurbain affiche la proportion la plus élevée de ménages possédant au minimum un vélo (77 %, Suisse 71 %), ce qui le distingue en particulier de l'espace urbain. En effet, plus d'un tiers des ménages des régions rurales périurbaines disposent de 3 vélos ou plus, tandis que seul un bon quart des ménages urbains affichent un nombre aussi important de vélos (cf. tableau 2).

Le niveau élevé de motorisation dans l'espace rural périurbain ressort aussi du nombre important de permis de conduire possédés: 85 % de la population y dispose d'un permis de conduire (Suisse 81 %). Par contre, seul 5 % de la population bénéficie d'un abonnement général (Suisse 6 %) et 23 % d'un abonnement demi-tarif (Suisse 26 %) (cf. tableau 2).

Tableau 2: Véhicules, permis de conduire et abonnements des transports publics à disposition

		Type d'espace									
		Espace rural périurbain		Centres touristiques alpins		Espace rural périphérique		Espace urbain		Total	
		En % du total	IC (+/-)	En % du total	IC (+/-)	En % du total	IC (+/-)	En % du total	IC (+/-)	En % du total	IC (+/-)
Nombre de voitures par ménage *	Aucune	10.2%	0.7%	14.7%	5.1%	13.1%	2.0%	21.4%	0.5%	18.8%	0.4%
	1 voiture	46.7%	1.2%	56.3%	7.1%	48.8%	3.0%	51.7%	0.6%	50.6%	0.5%
	2 voitures	34.8%	1.1%	23.8%	6.1%	30.3%	2.8%	22.4%	0.5%	25.1%	0.5%
	3 et plus	8.3%	0.7%	5.3%	3.2%	7.8%	1.6%	4.5%	0.2%	5.4%	0.2%
Nombre de vélos par ménage **	Aucun	23.0%	1.0%	30.4%	6.6%	29.2%	2.7%	31.0%	0.6%	29.4%	0.5%
	1 vélo	18.9%	0.9%	22.7%	6.0%	19.9%	2.4%	21.2%	0.5%	20.7%	0.4%
	2 vélos	23.9%	1.0%	24.3%	6.1%	20.2%	2.4%	21.4%	0.5%	21.9%	0.4%
	3 et plus	34.2%	1.1%	22.5%	6.0%	30.7%	2.8%	26.3%	0.5%	28.0%	0.5%
Possession permis de conduire ***	Oui	85.0%	0.9%	79.5%	6.0%	81.7%	2.4%	79.4%	0.5%	80.7%	0.4%
	Non	15.0%	0.9%	20.5%	6.0%	18.3%	2.4%	20.6%	0.5%	19.3%	0.4%
Possession abonnement général****	Oui	4.9%	0.3%	4.7%	2.0%	6.2%	0.9%	6.5%	0.2%	6.1%	0.2%
	Non	95.1%	0.3%	95.3%	2.0%	93.8%	0.9%	93.5%	0.2%	93.9%	0.2%
Possession abonnement demi-tarif****	Oui	23.2%	0.6%	27.7%	4.3%	21.7%	1.6%	27.8%	0.4%	26.5%	0.3%
	Non	76.8%	0.6%	72.3%	4.3%	78.3%	1.6%	72.2%	0.4%	73.5%	0.3%

IC = Intervalle de confiance

* Base: 31'872 ménages avec géocodage valable

** Base: 31'868 ménages avec géocodage valable

*** Base: 33'321 personnes cibles avec géocodage valable

**** Base: 71'066 personnes du ménage avec géocodage valable

Source: Office fédéral de la statistique, Office fédéral du développement territorial; Microrecensement transports 2005

© ARE

Il est donc possible d'en tirer la conclusion que le nombre d'instruments de mobilité dont dispose la population des régions rurales – en particulier périurbaines – est supérieur à la moyenne, excepté dans le cas des abonnements des transports publics. Le niveau élevé de motorisation est probablement à mettre sur le compte des valeurs d'accessibilité hautes pour les TIM, et faibles pour les TP, comme démontré dans le chapitre 2. Enfin, le fait que la taille des ménages et le nombre d'enfants soient plus importants dans les régions rurales périurbaines et périphériques joue également un rôle conséquent (ARE 2005 b), comme le confirme la proportion de ménages possédant 3 vélos ou plus.

3.2 Comportement de la population rurale en matière de transports

Tableau 3: Comportement en matière de transports selon le type d'espace

	Type d'espace									
	Espace rural périurbain		Centres touristiques alpins		Espace rural périphérique		Espace urbain		Suisse	
	moyenne	IC (+/-)	moyenne	IC (+/-)	moyenne	IC (+/-)	moyenne	IC (+/-)	moyenne	IC (+/-)
Indicateurs de la mobilité										
Nombre de déplacements par jour	3.3	0.1	3.4	0.3	3.2	0.1	3.3	0.0	3.3	0.0
Distance journalière (en km)	41.7	1.5	41.3	9.0	40.7	3.8	35.8	0.7	37.3	0.6
Durée de déplacement par jour (en min.)	99.2	2.7	110.0	17.3	97.9	6.3	97.0	1.2	97.5	1.1
Taux de mobilité (en %)	88.2%	0.7%	85.5%	4.9%	86.8%	1.9%	89.6%	0.4%	89.1%	0.3%
Motif de déplacement (en % de la distance totale)										
Travail	9.2	0.6	10.1	4.4	7.6	1.1	8.6	0.3	8.7	0.3
Formation	1.8	0.2	0.8	1.1	2.0	0.7	1.4	0.1	1.5	0.1
Achats	4.7	0.4	5.5	3.6	5.0	1.1	4.1	0.2	4.3	0.2
Activité professionnelle, voyage de service	4.3	0.6	4.7	3.7	3.7	1.7	2.8	0.3	3.2	0.2
Loisirs	18.1	1.1	15.8	5.9	20.2	2.9	16.1	0.5	16.6	0.5
Services et accompagnement	0.7	0.1	0.0	0.1	0.5	0.3	0.5	0.1	0.5	0.1
Non déterminé/autres	3.0	0.6	4.3	3.5	1.7	0.7	2.3	0.2	2.5	0.2
Répartition modale (en % de la distance totale)										
Mobilité douce	2.5	0.1	2.8	0.9	2.3	0.3	2.9	0.1	2.8	0.1
Transports individuels motorisés	31.4	1.3	31.5	8.4	32.8	3.6	23.6	0.6	25.6	0.5
Transports publics	6.0	0.7	6.4	4.0	4.4	1.1	8.2	0.4	7.6	0.3
Autres moyens de transport	1.7	0.5	0.5	0.3	1.1	0.6	1.1	0.2	1.2	0.2

IC = Intervalle de confiance

Base: 33'321 personnes cibles avec géocodage valable

Source: Office fédéral de la statistique, Office fédéral du développement territorial; Microrecensement transports 2005

© ARE

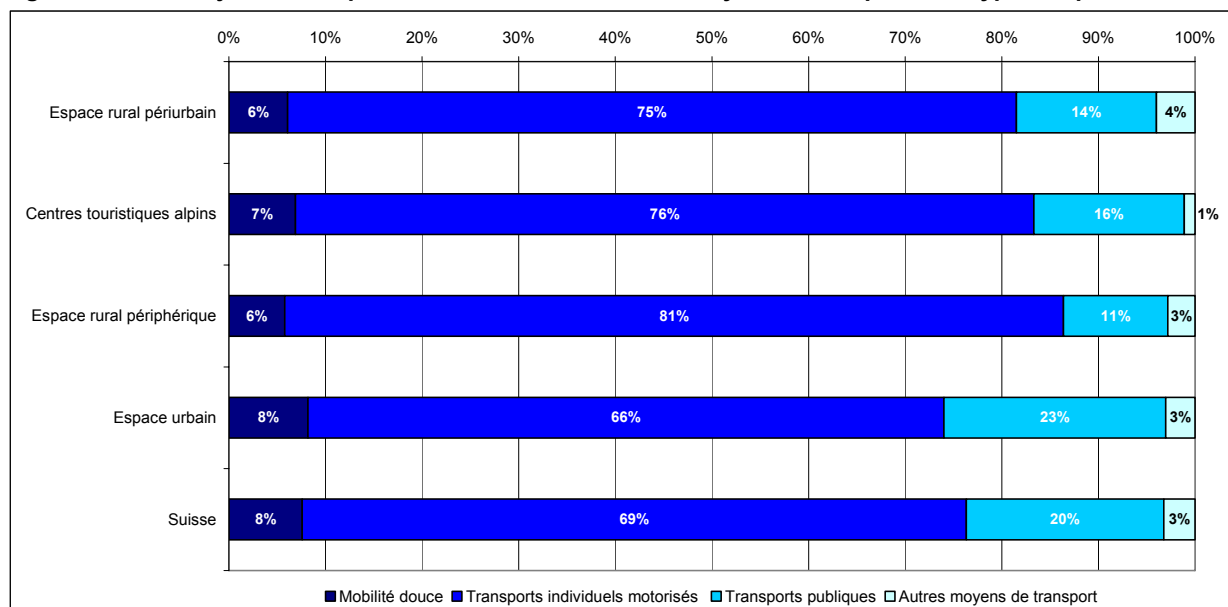
La population rurale périurbaine parcourt les distances les plus longues, avec 41,7 km en moyenne par jour. Les centres touristiques alpins (41,3 km) et les communes rurales périphériques (40,7 km) suivent de près. Par conséquent, ces trois types de régions rurales affichent des résultats nettement supérieurs à la moyenne suisse (37,3 km). Malgré des distances plus longues, le nombre et la durée des trajets par jour sont assez proches de la moyenne suisse. La proportion de personnes mobiles ne diffère pas beaucoup non plus (cf. tableau 3).

Les raisons de ces caractéristiques sont à trouver en particulier dans le choix du moyen de transport. Pour parcourir de plus grandes distances, mais sans que cela prenne plus de temps que dans l'espace urbain, les habitants des régions rurales utilisent des moyens de transport plus rapides, en particulier les transports individuels motorisés. La part de TIM à la campagne, située entre 75 % et 81 %, est clairement supérieure à la moyenne suisse de 69 % (cf. fig. 8). Par conséquent, les valeurs de la mobilité douce, qui nécessite beaucoup de temps, et des transports publics sont basses. Les TP ne sont certes pas des moyens de transport lents, mais ils sont moins attrayants du fait de leurs valeurs de desserte et d'accessibilité moins bonnes que pour les transports individuels motorisés.

La répartition en fonction des motifs de déplacement de la distance journalière parcourue dans l'espace rural reflète la moyenne suisse, bien qu'on puisse relever quelques différences selon le type de région (cf. fig. 9). Dans les régions rurales périurbaines et périphériques, la part des déplacements pour le travail à la distance journalière parcourue est inférieure à la moyenne. Dans l'espace rural périphérique, outre la valeur relative, la valeur absolue elle-même se situe au-dessous de la moyenne, avec 1,1 km en moins (cf. tableau 3). L'importance des déplacements effectués pour les loisirs est reconnaissable partout, bien que ces trajets soient un peu moins prononcés dans les communes rurales périurbaines et dans les centres touristiques alpins. Dans l'espace rural périphérique uniquement, cette proportion (50 %) est supérieure à la moyenne de l'espace urbain (45 %) et de la Suisse (45 %). Il est par contre frappant de constater à quel point sont longues les distances devant être parcourues à la campagne pour

les achats et acquisitions ou pour les déplacements professionnels et voyages de service. Cette situation est probablement liée à la mauvaise accessibilité des lieux d'approvisionnement et des services.

Figure 8: Distance journalière parcourue en Suisse selon le moyen de transport et le type d'espace

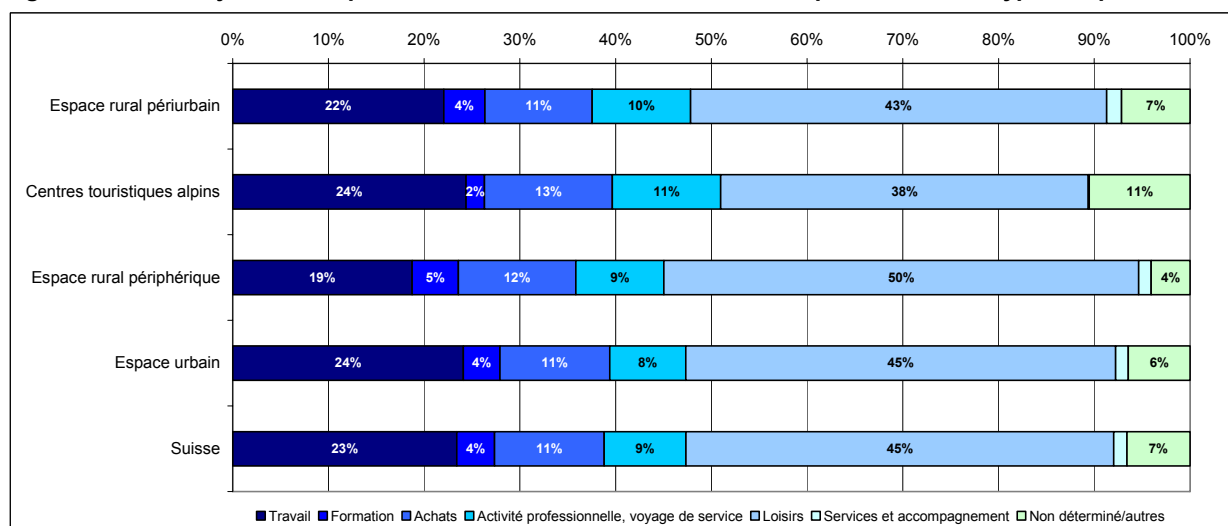


Base: 33'321 personnes cibles avec géocodage valable

Source: Office fédéral de la statistique, Office fédéral du développement territorial; Microrecensement transports 2005

© ARE

Figure 9: Distance journalière parcourue en Suisse selon le motif de déplacement et le type d'espace



Base: 33'321 personnes cibles avec géocodage valable

Source: Office fédéral de la statistique, Office fédéral du développement territorial; Microrecensement transports 2005

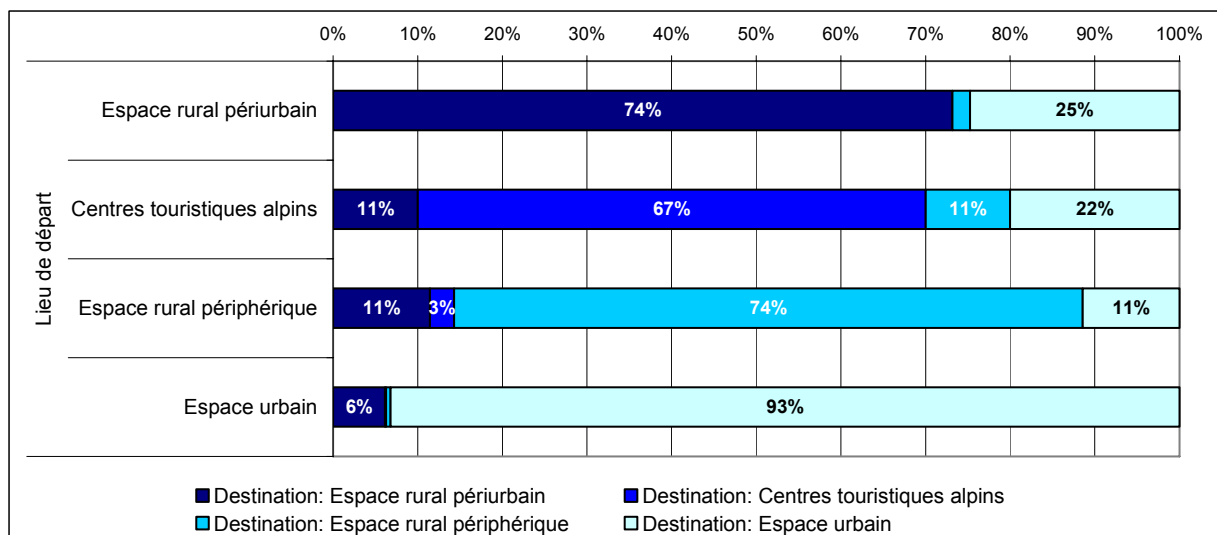
© ARE

4. Interactions entre l'espace rural et l'espace urbain

La mobilité se caractérise par le fait qu'elle permet de surmonter les éloignements spatiaux, évidemment non seulement à l'intérieur des espaces, mais également entre eux. Les résultats présentés jusqu'ici ont mis en évidence les différences spatiales et les différences de comportement en matière de transports existant entre les types de régions. Les analyses qui suivent abordent plus en détail les rapports entre l'espace rural et l'espace urbain.

4.1 Temps libre passé un peu plus souvent à la campagne; travail et achats effectués surtout dans les agglomérations

Figure 10: Proportion du nombre de trajets effectués entre le lieu de départ et le lieu d'arrivée selon le type d'espace



Base: 106'880 déplacements en Suisse avec géocodage valable

Source: Office fédéral de la statistique, Office fédéral du développement territorial; Microrecensement transports 2005

© ARE

Au moins 88 % des déplacements débutent et finissent dans des communes du même type de région (cf. tableau 3). 93 % des trajets commencés dans l'espace urbain mènent dans une agglomération. La part de déplacements qui se font à l'intérieur d'une même zone est plus petite dans l'espace rural: ainsi, 74 % des trajets débutant dans les communes rurales périurbaines ou périphériques se terminent dans le même type d'espace. Cette part n'est même plus que de 67 % dans les centres touristiques alpins (cf. fig. 10).

Des relations interzonales sont surtout reconnaissables entre l'espace rural périurbain et l'espace urbain, avec une part de plus de 9 % de tous les trajets effectués. Suivent avec 1 % les relations entre l'espace rural périphérique et les agglomérations respectivement entre l'espace rural périurbain et l'espace rural périphérique (cf. tableau 4).

Ces chiffres s'éloignent de la somme totale des trajets si la distinction entre les motifs de déplacement est faite: le pourcentage de déplacements effectués pour le travail et la formation (78 %) ainsi que pour les achats et acquisitions (81 %) menant dans l'espace urbain est plus élevé que le total des trajets vers ce même espace (77 %). Par contre, l'espace rural est nettement plus attrayant pour les loisirs (26 % contre 23 %) (cf. fig. 11).

Tableau 4: Part des trajets entre les divers types d'espace selon le motif de déplacement

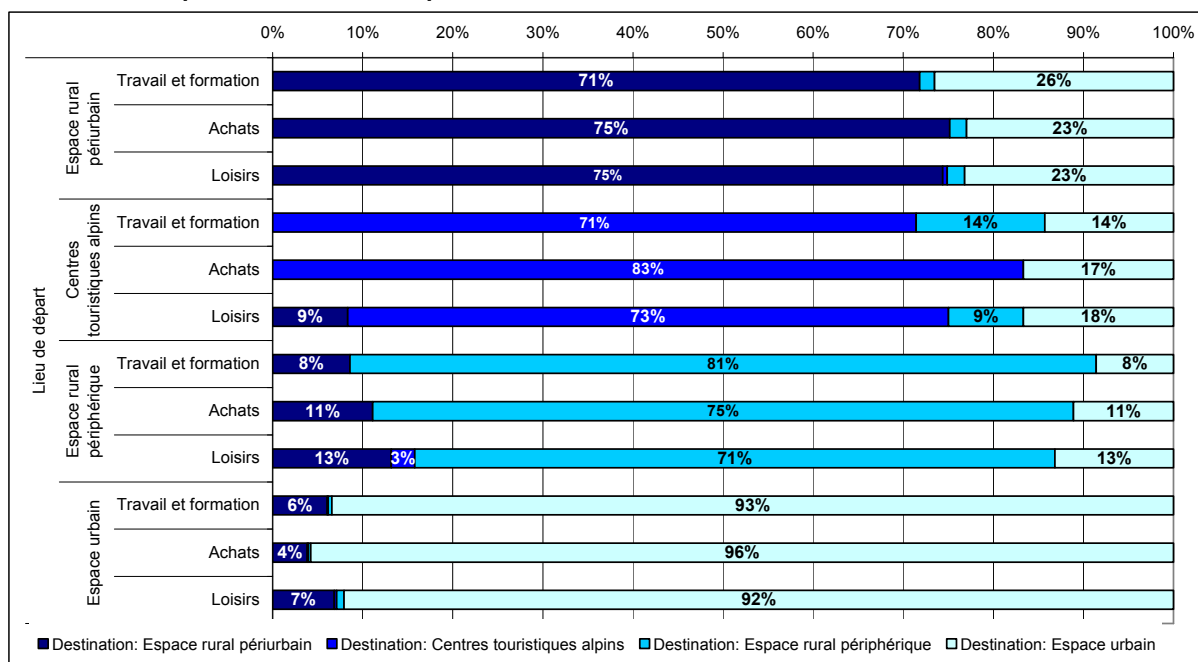
Motifs de déplacement		Destination									
		Espace rural périurbain		Centres touristiques alpins		Espace rural périphérique		Espace urbain		Total	
		En % du total	IC (+/-)	En % du total	IC (+/-)	En % du total	IC (+/-)	En % du total	IC (+/-)	En % du total	IC (+/-)
Travail et formation	Espace rural périurbain	13.0%	0.4%	0.0%	0.0%	0.3%	0.1%	4.8%	0.2%	18.2%	0.4%
	Centres touristiques alpins	0.0%	0.0%	0.5%	0.1%	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.7%	0.1%
	Espace rural périphérique	0.3%	0.1%	0.0%	0.0%	2.9%	0.2%	0.3%	0.1%	3.6%	0.2%
	Espace urbain	4.7%	0.2%	0.1%	0.0%	0.3%	0.1%	72.5%	0.5%	77.6%	0.4%
	Total	18.0%	0.4%	0.7%	0.1%	3.6%	0.2%	77.7%	0.4%	100.0%	
Achats	Espace rural périurbain	12.1%	0.4%	0.0%	0.0%	0.3%	0.1%	3.7%	0.2%	16.1%	0.5%
	Centres touristiques alpins	0.0%	0.0%	0.5%	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.6%	0.1%
	Espace rural périphérique	0.3%	0.1%	0.0%	0.0%	2.1%	0.2%	0.3%	0.1%	2.8%	0.2%
	Espace urbain	3.1%	0.2%	0.1%	0.0%	0.2%	0.1%	77.1%	0.5%	80.5%	0.5%
	Total	15.5%	0.5%	0.6%	0.1%	2.7%	0.2%	81.2%	0.5%	100.0%	
Loisirs	Espace rural périurbain	15.4%	0.3%	0.1%	0.0%	0.4%	0.1%	4.8%	0.2%	20.6%	0.4%
	Centres touristiques alpins	0.1%	0.0%	0.8%	0.1%	0.1%	0.0%	0.2%	0.0%	1.1%	0.1%
	Espace rural périphérique	0.5%	0.1%	0.1%	0.0%	2.7%	0.1%	0.5%	0.1%	3.8%	0.2%
	Espace urbain	5.1%	0.2%	0.2%	0.0%	0.6%	0.1%	68.5%	0.4%	74.4%	0.4%
	Total	21.1%	0.4%	1.1%	0.1%	3.8%	0.2%	74.0%	0.4%	100.0%	
Total	Espace rural périurbain	13.9%	0.2%	0.0%	0.0%	0.4%	0.0%	4.7%	0.1%	18.9%	0.2%
	Centres touristiques alpins	0.1%	0.0%	0.6%	0.0%	0.1%	0.0%	0.2%	0.0%	0.9%	0.1%
	Espace rural périphérique	0.4%	0.0%	0.1%	0.0%	2.6%	0.1%	0.4%	0.0%	3.5%	0.1%
	Espace urbain	4.7%	0.1%	0.1%	0.0%	0.4%	0.0%	71.4%	0.3%	76.6%	0.2%
	Total	19.0%	0.2%	0.9%	0.1%	3.5%	0.1%	76.7%	0.2%	100.0%	

IC = Intervalle de confiance

Base: 106'880 déplacements en Suisse avec géocodage valable

Source: Office fédéral de la statistique, Office fédéral du développement territorial; Microrecensement transports 2005

© ARE

Figure 11: Proportion du nombre de trajets effectués entre le lieu de départ et le lieu d'arrivée selon le type d'espace et le motif de déplacement

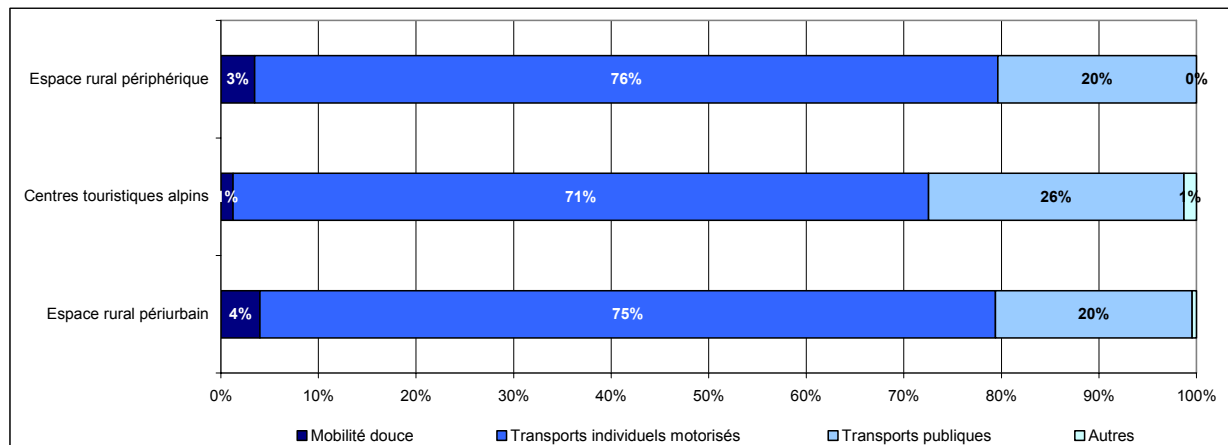
Base: 106'880 déplacements en Suisse avec géocodage valable

Source: Office fédéral de la statistique, Office fédéral du développement territorial; Microrecensement transports 2005

© ARE

Les figures 12, 13 et 14 présentent quels moyens de transport sont choisis pour effectuer des déplacements entre les espaces ruraux et urbains selon le motif de déplacement.

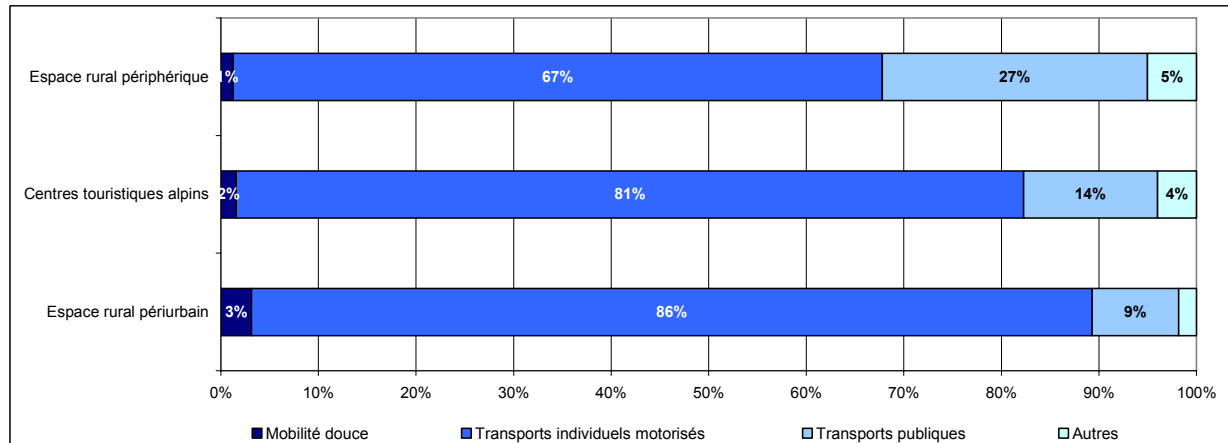
Figure 12: Moyen de transport principal pour les déplacements entre les régions rurales et urbaines (travail et formation)



Base: 3'056 déplacements entre régions rurales et urbaines (travail et formation)
 Source: Office fédéral de la statistique, Office fédéral du développement territorial; Microrecensement transports 2005
 © ARE

Quand il s'agit du travail et de la formation, le choix se porte dans tous les types d'espaces ruraux le plus souvent sur les transports individuels motorisés, utilisés dans plus de 70 % des cas. Les transports publics sont un peu plus fréquemment utilisés dans les centres touristiques alpins (cf. fig. 12).

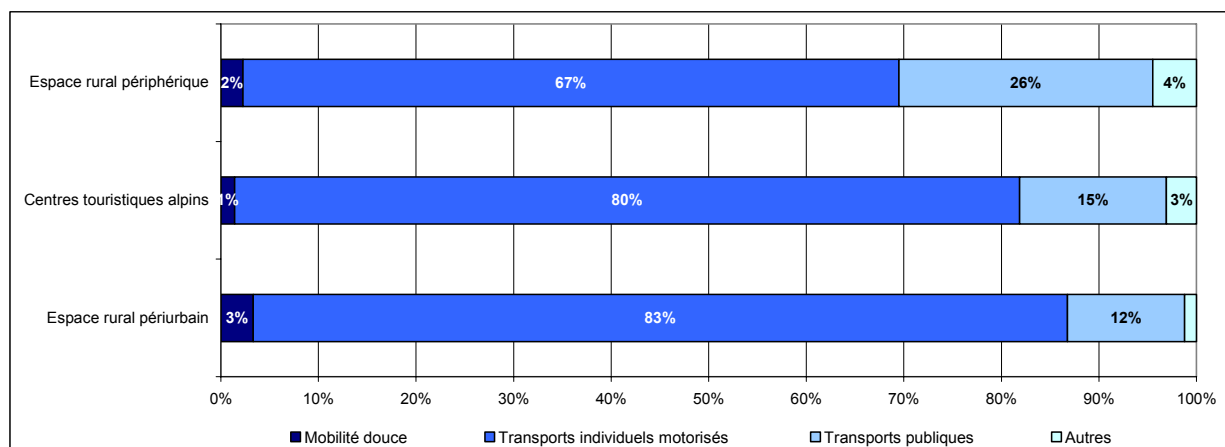
Figure 13: Moyen de transport principal pour les déplacements entre les régions rurales et urbaines (loisirs)



Base: 4'992 déplacements entre régions rurales et urbaines (loisirs)
 Source: Office fédéral de la statistique, Office fédéral du développement territorial; Microrecensement transports 2005
 © ARE

L'analyse des déplacements pour les loisirs révèle des différences plus marquantes entre les types d'espaces ruraux: 86 % des déplacements entre les régions rurales périurbaines et les agglomérations sont parcourus avec les TIM, tandis que cette part n'est plus que de 81 % dans les centres touristiques alpins et de 67 % dans les régions rurales périphériques. L'utilisation des transports publics augmente proportionnellement: de 9 % seulement dans l'espace rural périurbain à 27 % dans l'espace rural périphérique (cf. fig. 13).

Figure 14: Moyen de transport principal pour les déplacements entre les régions rurales et urbaines (tous les motifs)



Base: 10'499 déplacements entre régions rurales et urbaines

Source: Office fédéral de la statistique, Office fédéral du développement territorial; Microrecensement transports 2005

© ARE

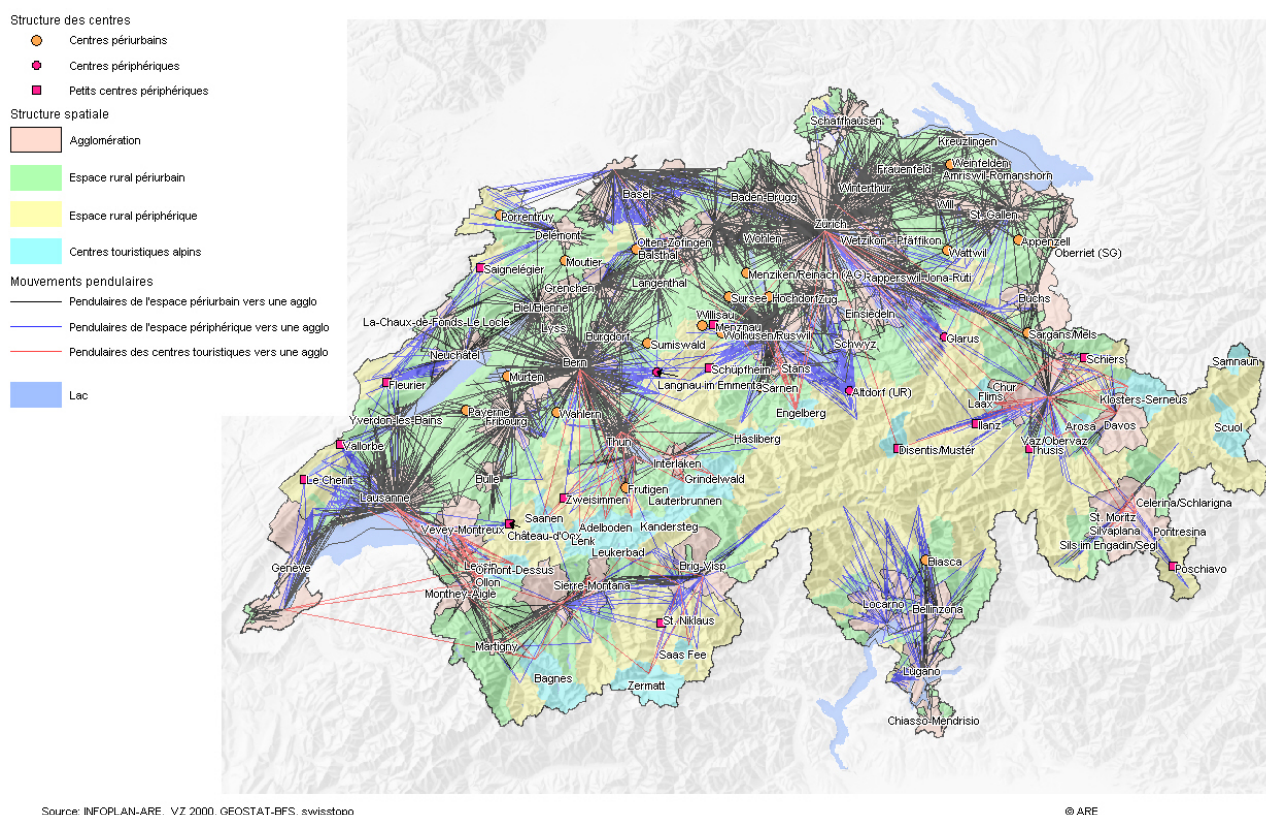
L'analyse du choix des moyens de transport pour tous les motifs de déplacement donne des résultats similaires aux déplacements pour les loisirs (cf. fig. 14 et fig. 13).

On remarque une différence intéressante entre le choix du moyen de transport selon que les gens se déplacent pour le travail/la formation ou pour les loisirs: la part des transports publics est plus élevée lors des déplacements effectués pour le travail et la formation que lors des déplacements effectués pour les loisirs, excepté dans l'espace rural périphérique. Les trajets, plus longs, et le temps à disposition, plus important dans le cas des loisirs, jouent probablement dans ce cas un rôle non négligeable.

4.2 Déplacements pendulaires entre les communes rurales et les agglomérations

Pour que la circulation entre l'espace rural et l'espace urbain en vue du travail et de la formation puisse être analysée plus en détail en fonction de la région, on a utilisé les données de la statistique des pendulaires tirées du recensement fédéral de la population de l'an 2000 (définition: une personne est considérée comme pendulaire si la limite de la commune est franchie pour se rendre sur le lieu de travail ou de formation). Ces données ne sont pas totalement comparables avec celle du microrecensement 2005 sur le comportement en matière de transports, car elles prennent en compte les déplacements pendulaires courants et non les trajets parcourus à la date précise du recensement. Dans certains cas, on a même enregistré les données sur les pendulaires hebdomadaires. De ce fait, les données sur les pendulaires permettent de représenter de façon optimale les flux de trafic au niveau des communes. Dans les évaluations qui suivent, la direction de ces flux (du lieu de domicile au lieu de travail) a également été prise en compte.

Figure 15: Mouvements pendulaires depuis les divers types d'espaces ruraux en direction des agglomérations et des centres

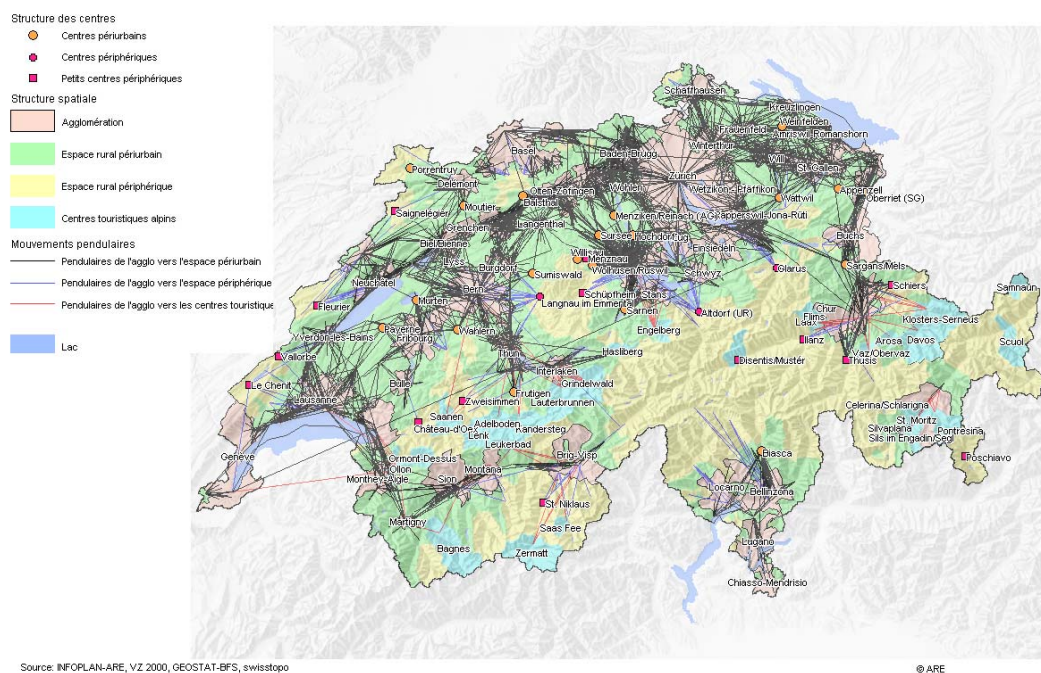


Selon la statistique des pendulaires de l'an 2000, 70 % de tous les mouvements pendulaires ont lieu dans et entre les agglomérations (microrecensement 2005 : 72,5 %). 8 % des déplacements pendulaires sont effectués par des pendulaires venant des communes rurales et se dirigeant dans les communes urbaines, et 3 % vont dans le sens inverse (de l'espace urbain vers l'espace rural). Enfin, 14 % de tous les mouvements pendulaires se situent à l'intérieur des régions rurales uniquement.

Pour augmenter la lisibilité de la figure 15, les mouvements pendulaires en provenance de l'espace périurbain ont été fixés à 20 pendulaires au minimum, en provenance de l'espace périphérique et des centres touristiques alpins à 5 pendulaires au minimum.

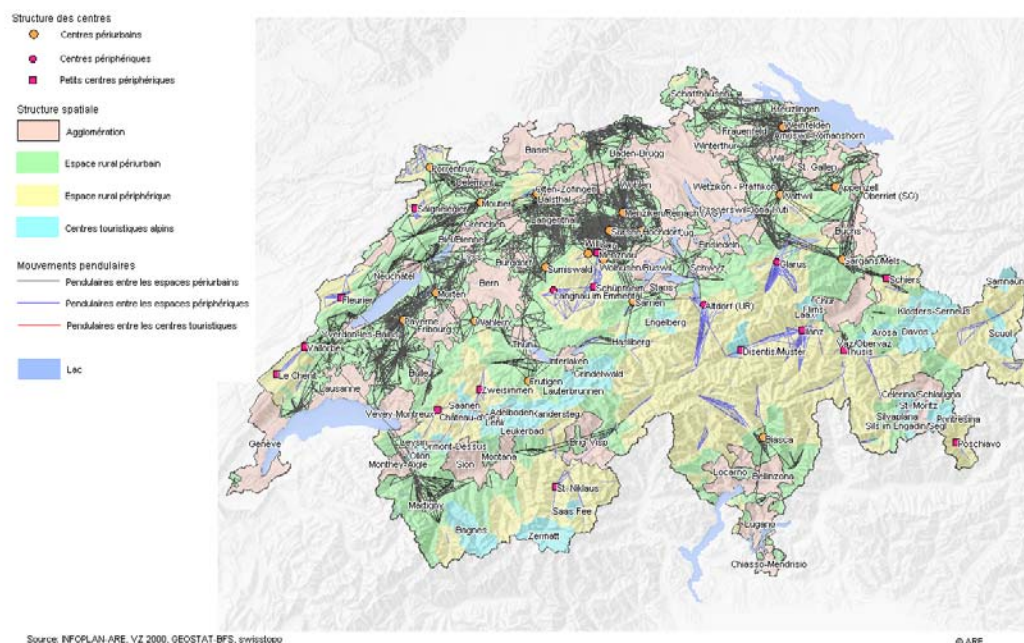
Les régions périurbaines présentent la plus grande part de pendulaires circulant en direction des agglomérations et des centres (91 %). Les mouvements marqués en rouge (cf. fig. 15) partent des centres touristiques (1 %) en direction des agglomérations et des centres. Les déplacements au départ de l'Oberland bernois se font par exemple en direction de Berne, Thune et Interlaken. Les mouvements pendulaires marqués en bleu (cf. fig. 15) partent des régions périphériques (8 %). Même les régions les plus éloignées affichent un nombre élevé de déplacements pendulaires en direction des agglomérations et des centres. Evidemment, ce phénomène est en partie dû aux trajets effectués par les personnes qui séjournent toute la semaine en zone urbaine.

Figure 15: Mouvements pendulaires depuis les agglomérations et les centres en direction des divers types d'espaces ruraux



Des mouvements pendulaires ont aussi lieu dans le sens inverse (cf. fig. 16). La plupart des pendulaires provenant des agglomérations et des centres se dirigent vers l'espace périurbain (93 %). Quelques-uns se rendent toutefois aussi dans les centres touristiques (3 %) ou dans l'espace périphérique (4 %).

Figure 16: Mouvements pendulaires à l'intérieur des divers types d'espaces ruraux



Les mouvements pendulaires effectués au sein même des diverses régions rurales (cf. fig. 15) se concentrent principalement à l'intérieur de l'espace périurbain (86 %). Ils s'élèvent à 13 % dans l'espace périphérique et à 1 % seulement dans les centres touristiques alpins.

4.3 Comportement en matière de voyage et résidences secondaires: l'espace rural comme havre de détente

La dernière analyse examine le couple origine-destination dans le cas des lieux de départ et d'arrivée des voyages avec nuitées et dans le cas de la relation entre domicile et résidence secondaire.

Tableau 5: Part de voyages avec nuitées entre les divers types d'espaces

Lieu de départ	Destination du voyage											
	Espace rural périurbain		Centres touristiques alpins		Espace rural périphérique		Espace urbain		Etranger		Total	
	En % du total	IC (+/-)	En % du total	IC (+/-)	En % du total	IC (+/-)	En % du total	IC (+/-)	En % du total	IC (+/-)	En % du total	IC (+/-)
Espace rural périurbain	3.7%	0.4%	1.4%	0.3%	1.3%	0.3%	3.9%	0.4%	8.2%	0.6%	18.6%	0.9%
Centres touristiques alpins	0.2%	0.1%	0.2%	0.1%	0.0%	0.0%	0.2%	0.1%	0.2%	0.1%	0.9%	0.2%
Espace rural périphérique	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%	0.3%	0.1%	0.6%	0.2%	1.1%	0.2%	2.3%	0.3%
Espace urbain	8.0%	0.6%	5.7%	0.5%	4.6%	0.5%	19.3%	0.9%	40.6%	1.1%	78.2%	0.9%
Total	12.2%	0.7%	7.4%	0.6%	6.2%	0.5%	24.0%	0.9%	50.1%	1.1%	100.0%	

IC = Intervalle de confiance

Base: 7'161 voyages avec nuitée et point de départ en Suisse, dont le géocodage pour le lieu de départ et d'arrivée est valable

Source: Office fédéral de la statistique, Office fédéral du développement territorial; Microrecensement transports 2005

© ARE

La population résidante suisse effectue plus de 50 % de ses voyages avec nuitées à l'étranger, puis prend seulement ensuite pour destination l'espace rural (26 %) et les agglomérations (24 %). Sur l'ensemble des hôtes suisses qui se rendent dans les régions rurales périurbaines et dans les centres touristiques alpins, la plupart d'entre eux viennent de l'espace urbain (66 % vers les régions rurales périurbaines et 77 % vers les centres touristiques) (cf. tableau 5).

Tableau 6: Rapport entre lieu du domicile et lieu de la résidence secondaire selon le type d'espace

Motif d'utilisation Domicile		Résidence secondaire											
		Espace rural périurbain		Centres touristiques alpins		Espace rural périphérique		Espace urbain		Etranger		Total	
		En % du total	IC (+/-)	En % du total	IC (+/-)	En % du total	IC (+/-)	En % du total	IC (+/-)	En % du total	IC (+/-)	En % du total	IC (+/-)
Travail, formation, usage professionnel	Espace rural périurbain	8.0%	2.9%	0.8%	0.9%	1.0%	1.0%	13.0%	3.5%	1.4%	1.2%	24.2%	4.5%
	Centres touristiques alpins	0.0%	0.0%	0.2%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.5%
	Espace rural périphérique	0.3%	0.6%	0.0%	0.0%	2.9%	1.8%	3.4%	1.9%	0.0%	0.0%	6.6%	2.6%
	Espace urbain	5.5%	2.4%	1.9%	1.4%	4.2%	2.1%	49.1%	5.3%	8.3%	2.9%	69.0%	4.9%
	Total	13.7%	3.6%	2.9%	1.8%	8.1%	2.9%	65.6%	5.0%	9.7%	3.1%	100.0%	
Loisirs et vacances	Espace rural périurbain	4.1%	0.8%	1.7%	0.5%	1.8%	0.5%	3.1%	0.7%	3.3%	0.7%	14.0%	1.3%
	Centres touristiques alpins	0.2%	0.2%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.5%	0.3%	0.8%	0.3%
	Espace rural périphérique	0.6%	0.3%	0.1%	0.1%	0.9%	0.4%	0.5%	0.3%	0.5%	0.3%	2.5%	0.6%
	Espace urbain	19.8%	1.5%	9.8%	1.1%	13.2%	1.3%	19.4%	1.5%	20.4%	1.5%	82.7%	1.4%
	Total	24.6%	1.6%	11.7%	1.2%	16.0%	1.4%	23.0%	1.6%	24.7%	1.6%	100.0%	
Total	Espace rural périurbain	4.7%	0.7%	1.6%	0.4%	1.6%	0.4%	4.2%	0.7%	3.0%	0.6%	15.1%	1.3%
	Centres touristiques alpins	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	0.2%	0.7%	0.3%
	Espace rural périphérique	0.5%	0.2%	0.1%	0.1%	1.2%	0.4%	0.8%	0.3%	0.4%	0.2%	3.1%	0.6%
	Espace urbain	17.8%	1.3%	8.6%	1.0%	12.3%	1.2%	23.7%	1.5%	18.7%	1.4%	81.1%	1.4%
	Total	23.1%	1.5%	10.4%	1.1%	15.2%	1.3%	28.8%	1.6%	22.6%	1.5%	100.0%	

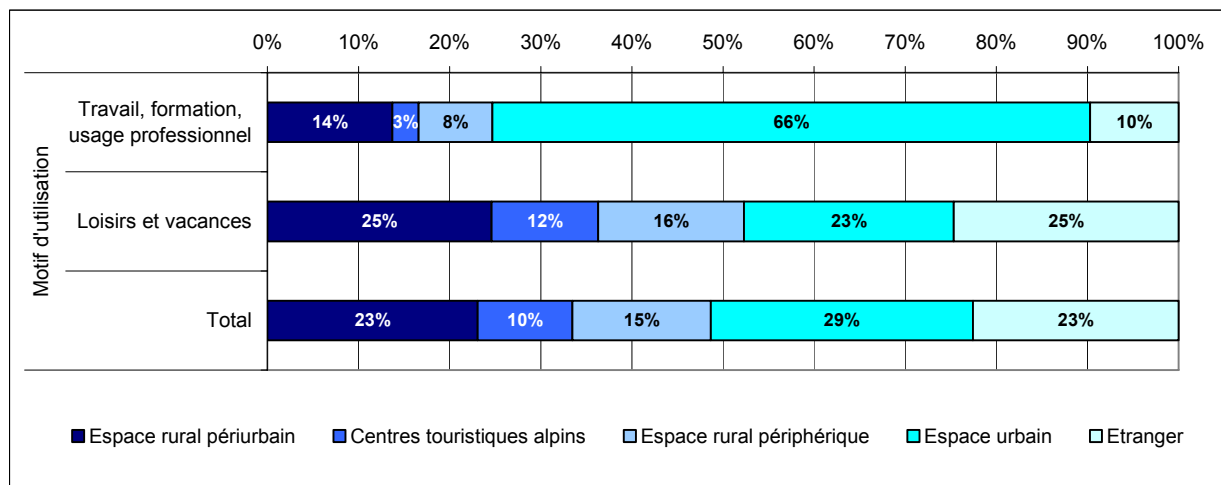
IC = Intervalle de confiance

Base: 2'856 résidences secondaires avec géocodage valable

Source: Office fédéral de la statistique, Office fédéral du développement territorial; Microrecensement transports 2005

© ARE

Les relations entre la commune de domicile et le lieu de la résidence secondaire rendent une image encore plus significative. Dans ce cas, l'étranger affiche une part bien moins élevée (23 %) que dans le cas des voyages, tandis que les régions rurales gagnent nettement en importance (49 %). Seules 29 % des résidences secondaires des ménages suisses sont localisées dans l'espace urbain. Cette image est encore renforcée lorsqu'on examine les résidences secondaires sous l'angle du motif d'utilisation «loisirs et vacances». On obtient le résultat inverse en représentant la part de résidences secondaires dans les divers types d'espace pour les motifs «travail, formation et déplacements professionnels». Comme on pouvait s'y attendre, deux tiers des résidences secondaires se situent dans ce cas dans les agglomérations (cf. tableau 6 et fig. 18).

Figure 18: Lieu de la résidence secondaire selon le type d'espace du domicile et le motif l'utilisation

Base: 2'856 résidences secondaires avec géocodage valable

Source: Office fédéral de la statistique, Office fédéral du développement territorial; Microrecensement transports 2005

© ARE

5. Constats principaux et conclusions

Dans les régions rurales, en particulier périphériques, la couverture et l'accessibilité des services sont sensiblement moins bonnes que dans l'espace urbain et l'offre en places de travail est aussi moindre. Au départ de l'espace rural, les centres et petits centres les plus proches sont en général bien reliés en transports individuels motorisés, tandis qu'ils le sont de manière limitée en transports publics, et avec une durée de trajet plus longue. Bien que l'accessibilité des transports publics y soit bonne, l'espace rural périurbain affiche le taux de motorisation le plus élevé.

Le comportement de la population rurale en matière de transports est influencé par ces différents facteurs (offre en services, places de travail, etc.). Les distances journalières et les parts de déplacements effectués avec les transports individuels motorisés sont clairement supérieures à celles de l'espace urbain.

L'analyse des motifs de déplacement indique que l'interaction entre ces différents espaces dépend très fortement de leurs affectations. Les régions rurales sont appréciées plutôt en tant qu'espace de détente et les régions urbaines plutôt en tant que lieu fournissant travail et couverture. En ce qui concerne le choix du moyen de transport pour effectuer des déplacements entre l'espace rural et l'espace urbain, la voiture joue un rôle déterminant, en particulier dans le cas des loisirs.

Les mouvements pendulaires depuis les régions rurales vers les régions urbaines représentent 8 % de l'ensemble de ces mouvements et proviennent principalement de l'espace périurbain (pour le travail et la formation). Dans le sens inverse (des régions urbaines aux régions rurales), on relève toutefois un taux de déplacements pendulaires de 3 %, bien que le flux principal se fasse en direction des régions périurbaines.

Le comportement en matière de voyages et la possession des résidences secondaires de la population résidente suisse montrent que 26 % des voyages avec nuitées conduisent dans l'espace rural (surtout dans les centres touristiques alpins) et que 49 % de toutes les résidences secondaires sont situées dans les régions rurales (29 % seulement dans les espaces urbains). Les résidences secondaires sont consacrées dans l'espace rural principalement aux loisirs et aux vacances, et dans l'espace urbain essentiellement au travail et à la formation.

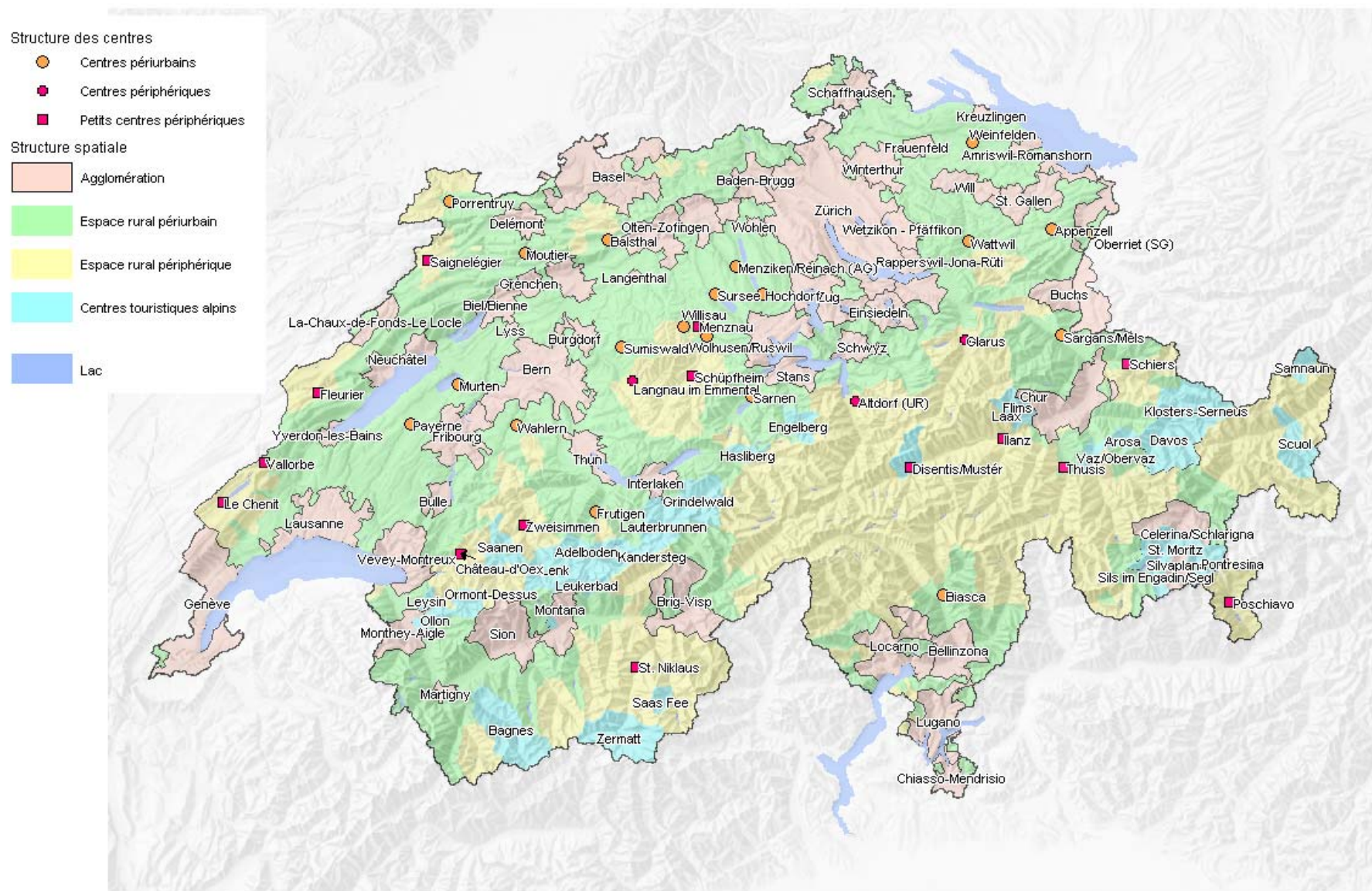
Ces constatations nous révèlent à quels défis les régions rurales sont confrontées et dans quels domaines il conviendra de prendre des mesures. Les services et les infrastructures doivent être conservés, s'ils sont judicieux du point de vue économique, et développés si nécessaires. Les offres en transports publics et ainsi l'accessibilité de l'espace rural doivent encore être améliorées avec des solutions innovatives comme p.ex. les bus sur demande, pour que les problèmes à venir au vu du vieillissement croissant de la population et de l'augmentation du trafic de loisirs puissent être résolus de manière durable (meilleure connexion des centres touristiques alpins aux réseaux de transports publics).

6. Bibliographie

- ARE 2005 a: Office fédéral du développement territorial (2005), Rapport sur le développement territorial 2005, Berne.
- ARE 2005 b: Office fédéral du développement territorial (2005), Monitoring de l'espace rural. Etude thématique U3: Structure sociodémographique de l'espace rural, Berne.
- OFS 2004: Office fédéral de la statistique (2004), Recensement fédéral de la population 2000. Pendularité en Suisse, Neuchâtel.
- OFS 2006: Office fédéral de la statistique (2006), Services à la population: accessibilité entre 1998 et 2001, Neuchâtel.
- OFS/ARE 2007a: Office fédéral de la statistique et Office fédéral du développement territorial (2007), La mobilité en Suisse. Résultats du microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports, Neuchâtel, Berne.
- OFS/ARE 2007b: Office fédéral de la statistique et Office fédéral du développement territorial (2007), Comportement en matière de voyages de la population résidente suisse, en 2005. Module du microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports, Neuchâtel, Berne.
- Brauchle 2005: Toni Brauchle et al. (2005), Politik des ländlichen Raumes. Werkstattbericht der Kerngruppe des Bundesnetzwerks Ländlicher Raum, Bundesamt für Raumentwicklung, Bern (n'existe qu'en allemand).

7. Annexe

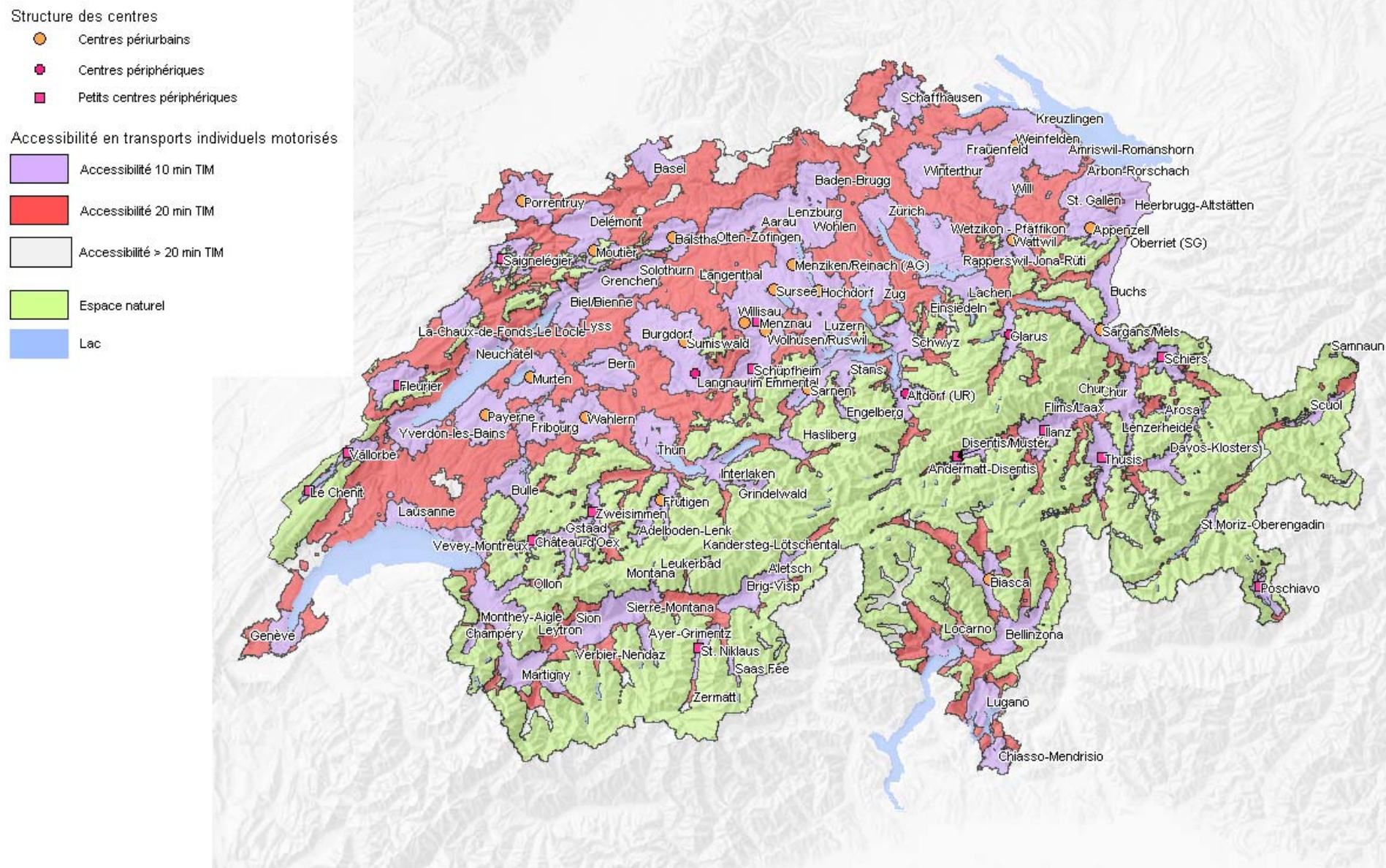
Figure 1: Structure des centres et structure spatiale de l'espace rural



Source: INFOPLAN-ARE, VZ 2000, GEOSTAT-BFS, swisstopo

© ARE

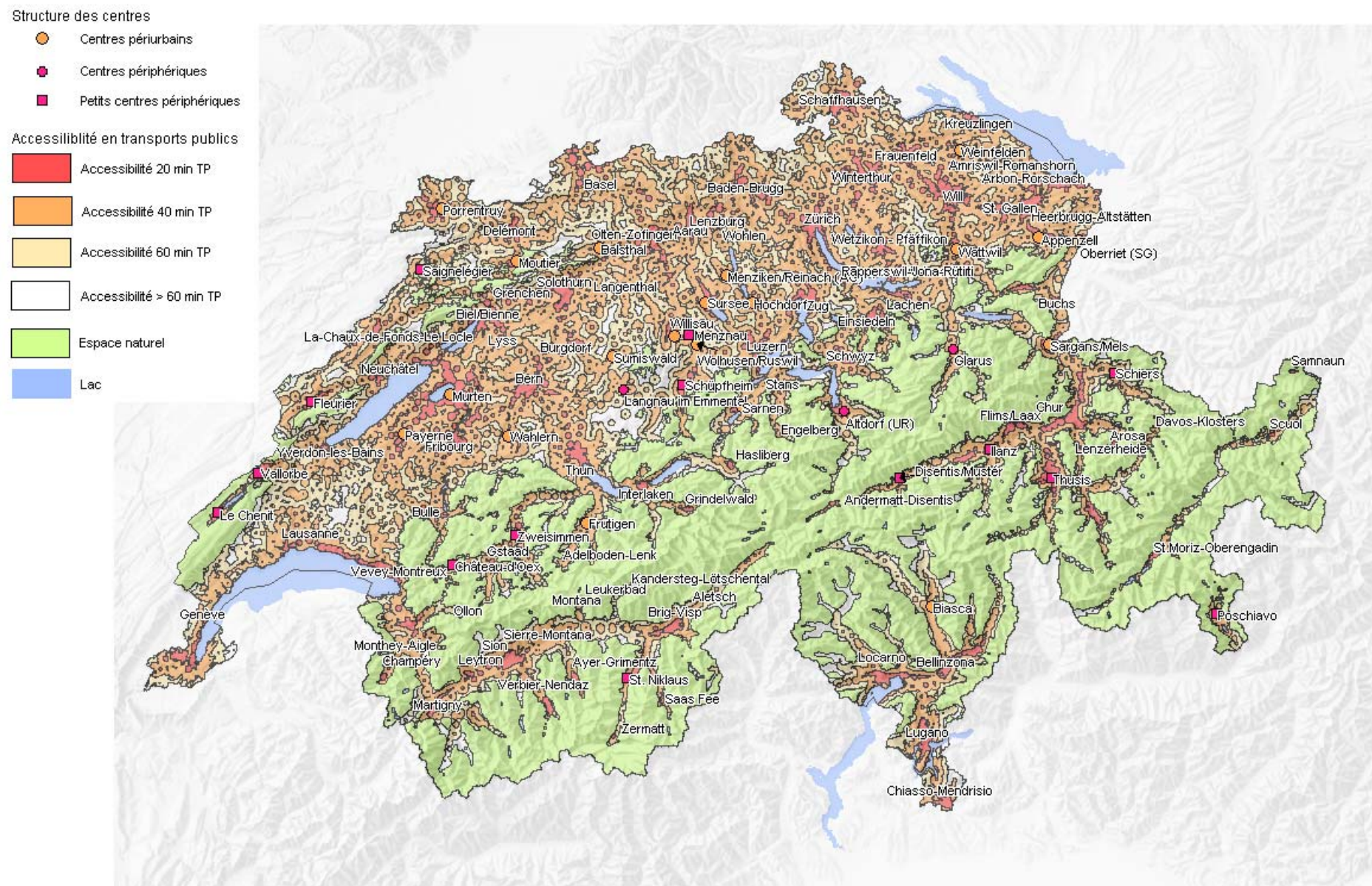
Figure 5: Accessibilité en transports individuels motorisés (2005)



Source: INFOPLAN-ARE, VM-UVEK (ARE), VZ 2000, GEOSTAT-BFS, swisstopo

© ARE

Figure 6: Accessibilité en transports publics (2005)



Source: INFOPLAN-ARE, VM-UVEK (ARE), VZ 2000, GEOSTAT-BFS, swisstopo

© ARE

Figure 14: Mouvements pendulaires depuis les divers types d'espaces ruraux en direction des agglomérations et des centres

Structure des centres

- Centres périurbains
- Centres périphériques
- Petits centres périphériques

Structure spatiale

- Agglomération
- Espace rural périurbain
- Espace rural périphérique
- Centres touristiques alpins

Mouvements pendulaires

- Pendulaires de l'espace périurbain vers une aggro
- Pendulaires de l'espace périphérique vers une aggro
- Pendulaires des centres touristiques vers une aggro

■ Lac

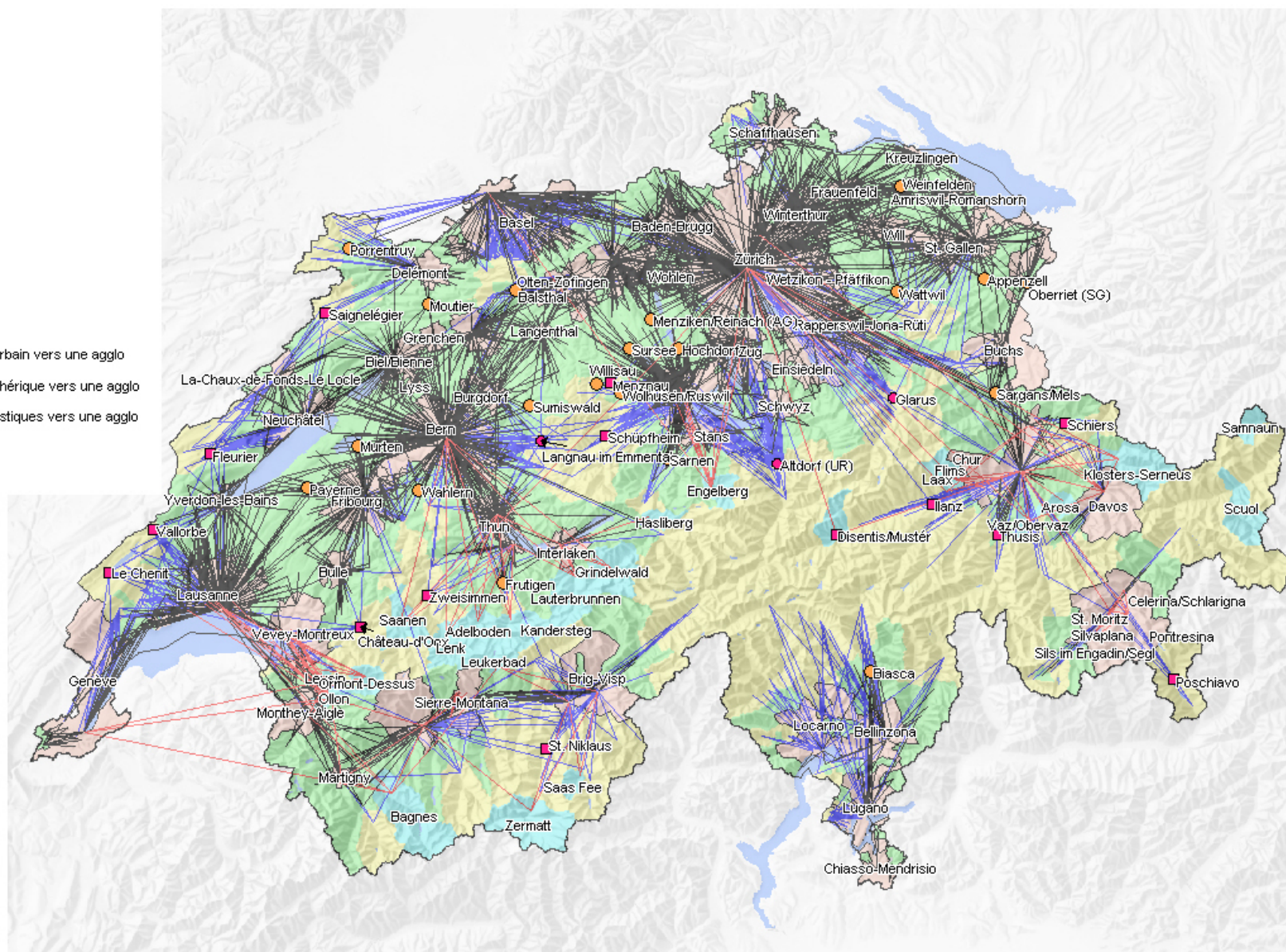


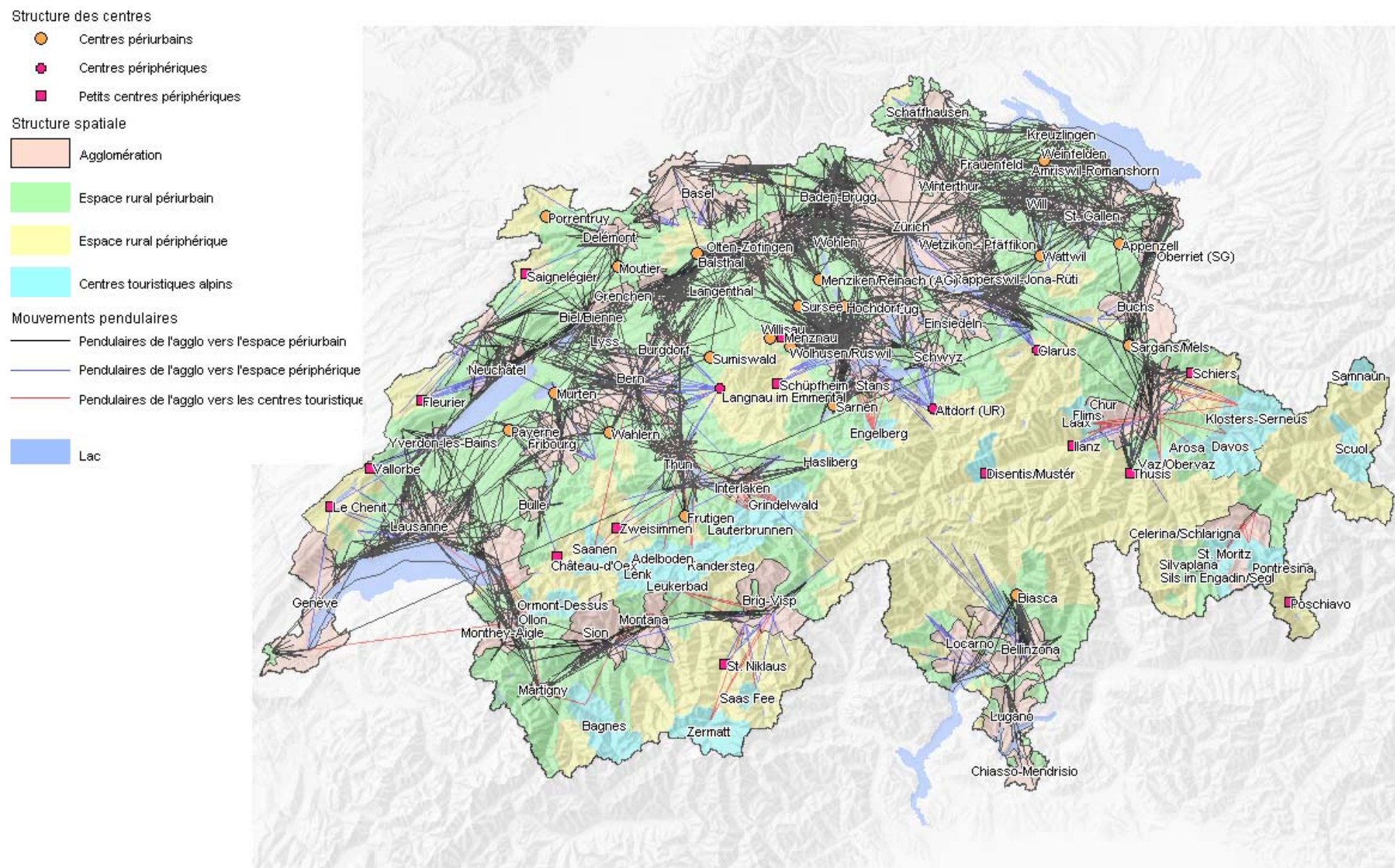
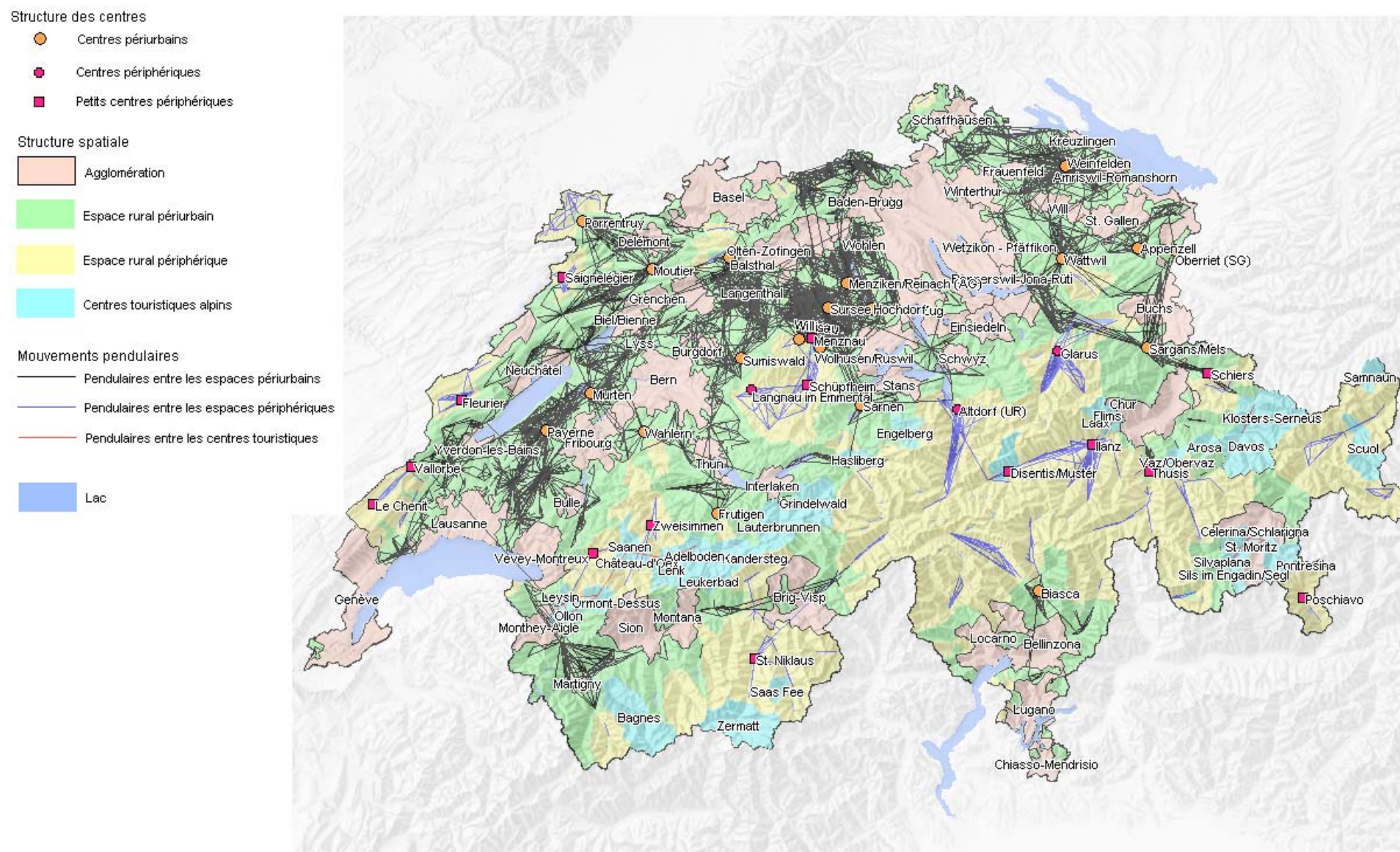
Figure 15: Mouvements pendulaires depuis les agglomérations et les centres en direction des divers types d'espaces ruraux

Figure 16: Mouvements pendulaires à l'intérieur des divers types d'espaces ruraux



Source: INFOPLAN-ARE, VZ 2000, GEOSTAT-BFS, swisstopo

© ARE