

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

Indicateurs comparatifs selon les agglomérations



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

Editeur

Office fédéral du développement territorial (ARE)

Auteurs

Gilles Chomat, ARE

Aline Corpataux, ARE

Production

Rudolf Menzi, responsable de la communication ARE

Commande

Egalement 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 en transport public	16
4. Répartition des emplois selon les classes de desserte en 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 quatrième 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. 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 seront définies dans le cadre de la révision de 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) qui devrait entrer en vigueur en 2020. La définition des valeurs-cibles et la méthode employée pour effectuer ce contrôle des effets seront précisées dans le cadre des futures Dispositions 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 en transport public (TP)
- 4) la répartition des emplois selon les classes de desserte en TP
- 5) la densité des zones d'habitation, mixtes et centrales bâties : nombre d'habitants et d'emplois (équivalent pleins temps) par hectare

Le dernier indicateur est nouveau par rapport à la génération précédente¹. Il vise à évaluer les évolutions en termes du développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti, qui fait partie des objectifs des projets d'agglomération.

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

¹ Voir Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3^{ème} génération, p.33, disponibles sur le site Internet de l'ARE.

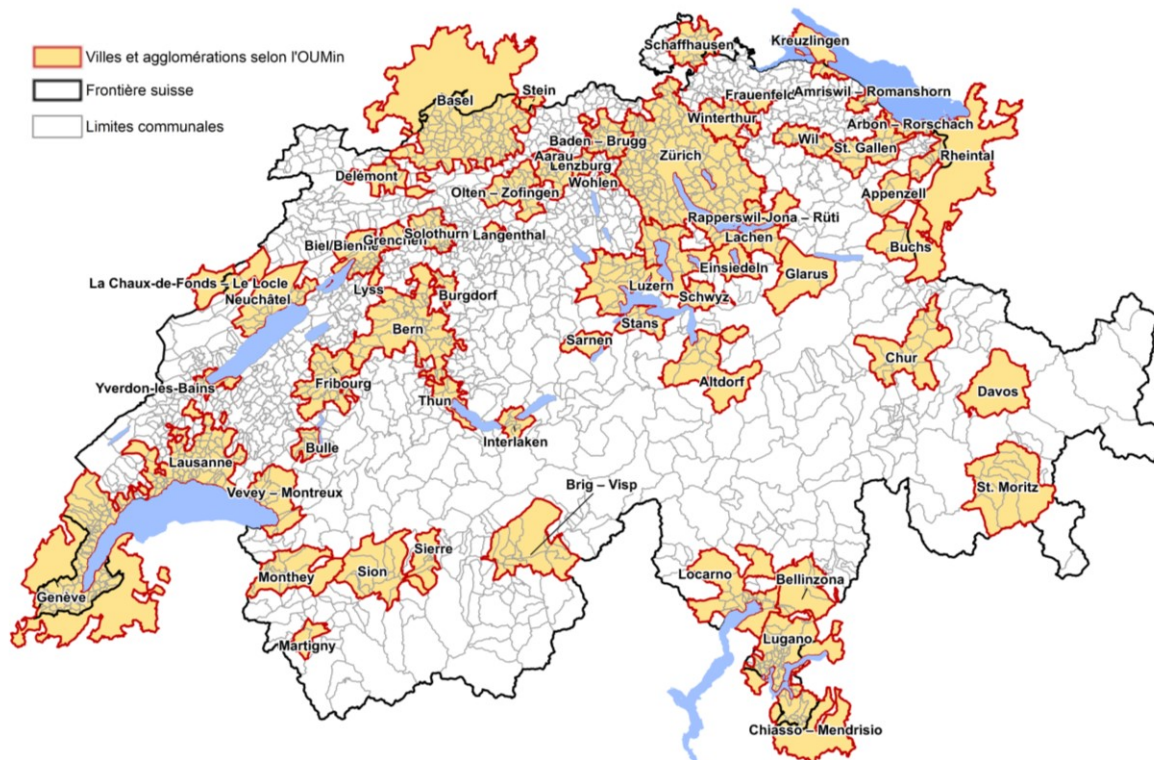
B. Remarques méthodologiques générales

Périmètres considérés

Afin de pouvoir permettre une comparaison entre agglomérations, les données sont livrées ici sur la base des périmètres VACo (villes et agglomérations ayant droit aux contributions) valables au 01/01/2018 tels que définis à l'article 19 et à l'annexe 4 de l'ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (OuMin)²

Pour mémoire, ces périmètres ont été établis par l'ARE sur la base de la définition de l'espace à caractère urbain calculés par l'OFS en 2012.³

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



Sources: INFOPLAN-ARE, GEOSTAT-OFS, swisstopo | Etat au 01.01.2018

© ARE

² RS 725.116.21

³ Pour plus de précisions sur le mode de détermination des périmètres VACo, se référer à : Révision partielle du 22 novembre 2017 de l'OuMin : Commentaires sur les dispositions de l'ordonnance concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération, Version du 15 février 2018, p.6-8.

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 (suisse et étranger) à l'intérieur du périmètre VACo⁴.

Petites agglomérations	<50'000 habitants
Agglomérations moyennes-petites	50'000 – 99'999 habitants
Agglomérations moyennes-grandes	100'000 – 249'999 habitants
Grandes agglomérations	>=250'000 habitants

Les données utilisées pour le calcul sont les suivantes :

- Pour la Suisse : la population des communes en date du 31.12.2017⁵.
- Pour la France : la population légale des communes en vigueur au 01.01.2015⁶
- Pour l'Italie : la population résidente par commune au 01.01.2018⁷
- Pour l'Allemagne : la population des communes au 31.12.2016⁸
- Pour l'Autriche : la population moyenne des communes du land de Vorarlberg pour l'année 2017⁹
- Pour le Liechtenstein : la population des communes au 31.12.2017¹⁰

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, des 29 communes étrangères venues s'ajouter à la liste de l'OUMin au 01.01.2018, seules les communes de Feldkirch et Meiningen ont été prises en compte.

⁵ OFS : Statistique de la population et des ménages (STATPOP) par communes, état au 31.12.2017

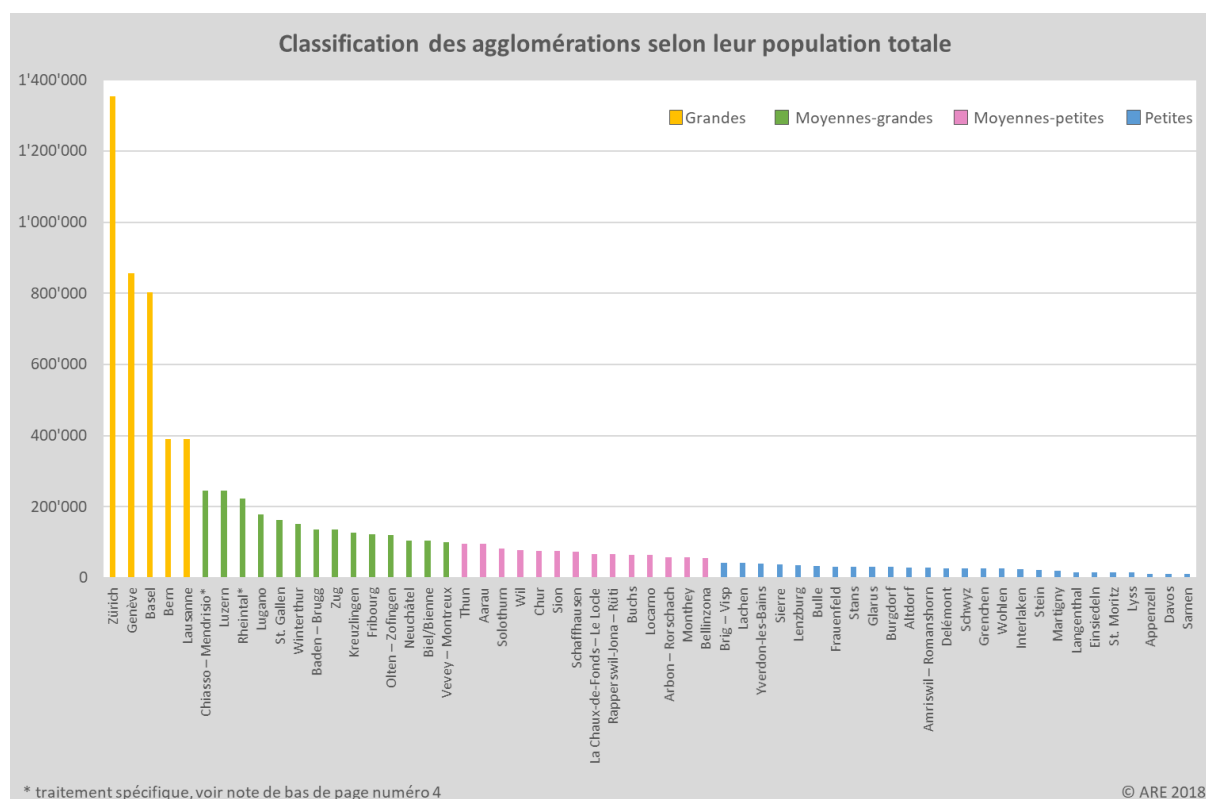
⁶ Insee : Recensement de la population 2015, populations légales des communes en vigueur au 1er janvier 2018 ; date de référence statistique: 01.01.2015

⁷ ISTAT: Popolazione residente al 1° gennaio, Anni 2018; Popolazione residente comunale per sesso anno di nascita e stato civile.

⁸ DESTATIS: Gemeinden in Deutschland nach Fläche, Bevölkerung und Bevölkerungsdichte am 31.12.2016 (Jahr); état des communes au 31.12.2016

⁹ Landesstelle für Statistik (Vorarlberg): Bevölkerung Vorarlbergs nach Geschlecht und Gemeinden im Jahresdurchschnitt 2017 (Hauptwohnsitz und weitere Wohnsitze)

¹⁰ Amt für Statistik Fürstentum Liechtenstein: Bevölkerungsstatistik – vorläufige Ergebnisse 31. Dezember 2017



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.

Disponibilité temporelle des données

Pour chaque indicateur, les valeurs sont fournies pour deux années de mesures. Ces dernières varient d'un indicateur à l'autre en fonction de la disponibilité des données. Ainsi pour la répartition modale, les valeurs se basent sur les microrecensements mobilité et transport (OFS/ARE) dont la valeur la plus récente disponible est de 2015 tandis que l'année la plus récente disponible pour les autres indicateurs est 2017.

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.

1. Répartition modale

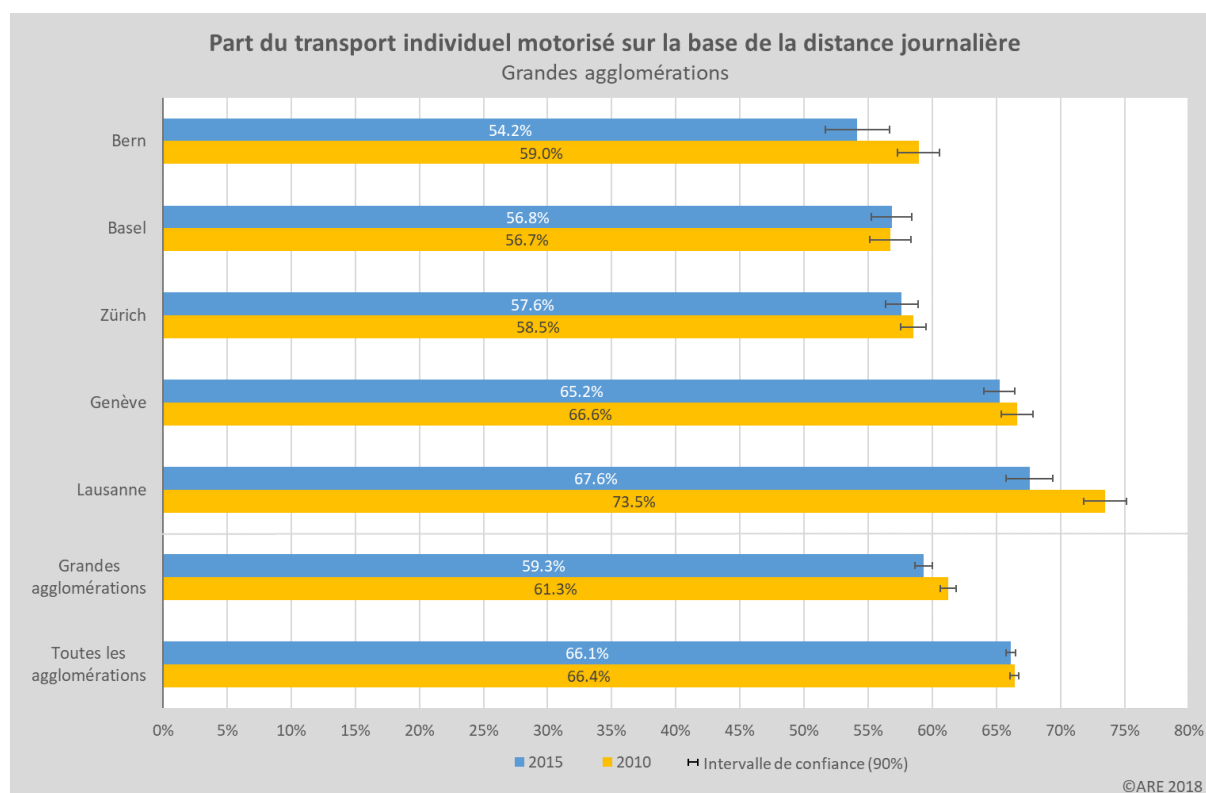
Définition de l'indicateur et source utilisée

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. Il convient de noter que, pour les petites agglomérations, les intervalles de confiances sont relativement élevés en raison du nombre restreint de personnes interrogées pour ces périmètres.

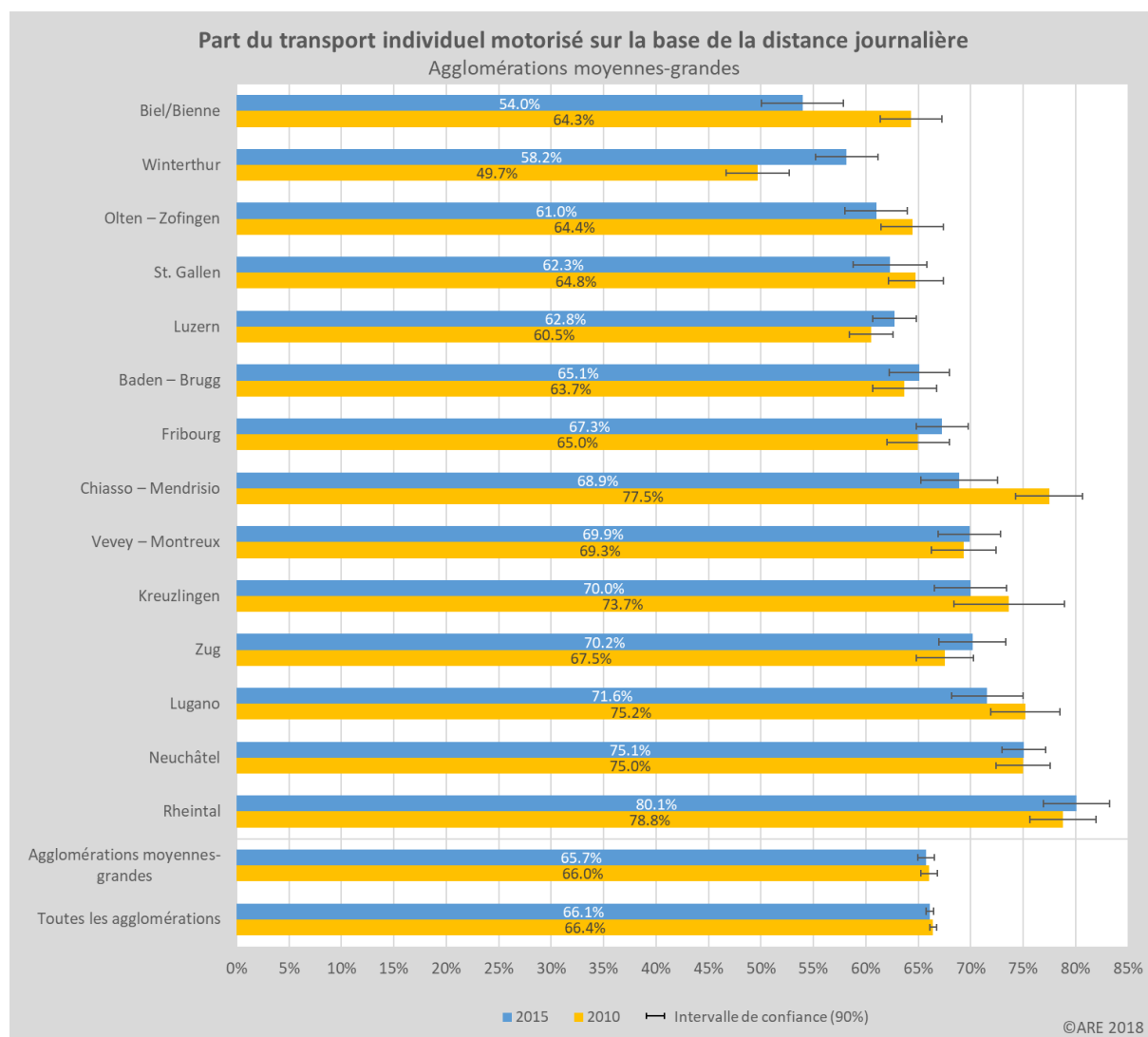
Les données utilisées sont issues des :

- microrecensements mobilité et transport (MRMT) de 2010 et 2015 (OFS/ARE)

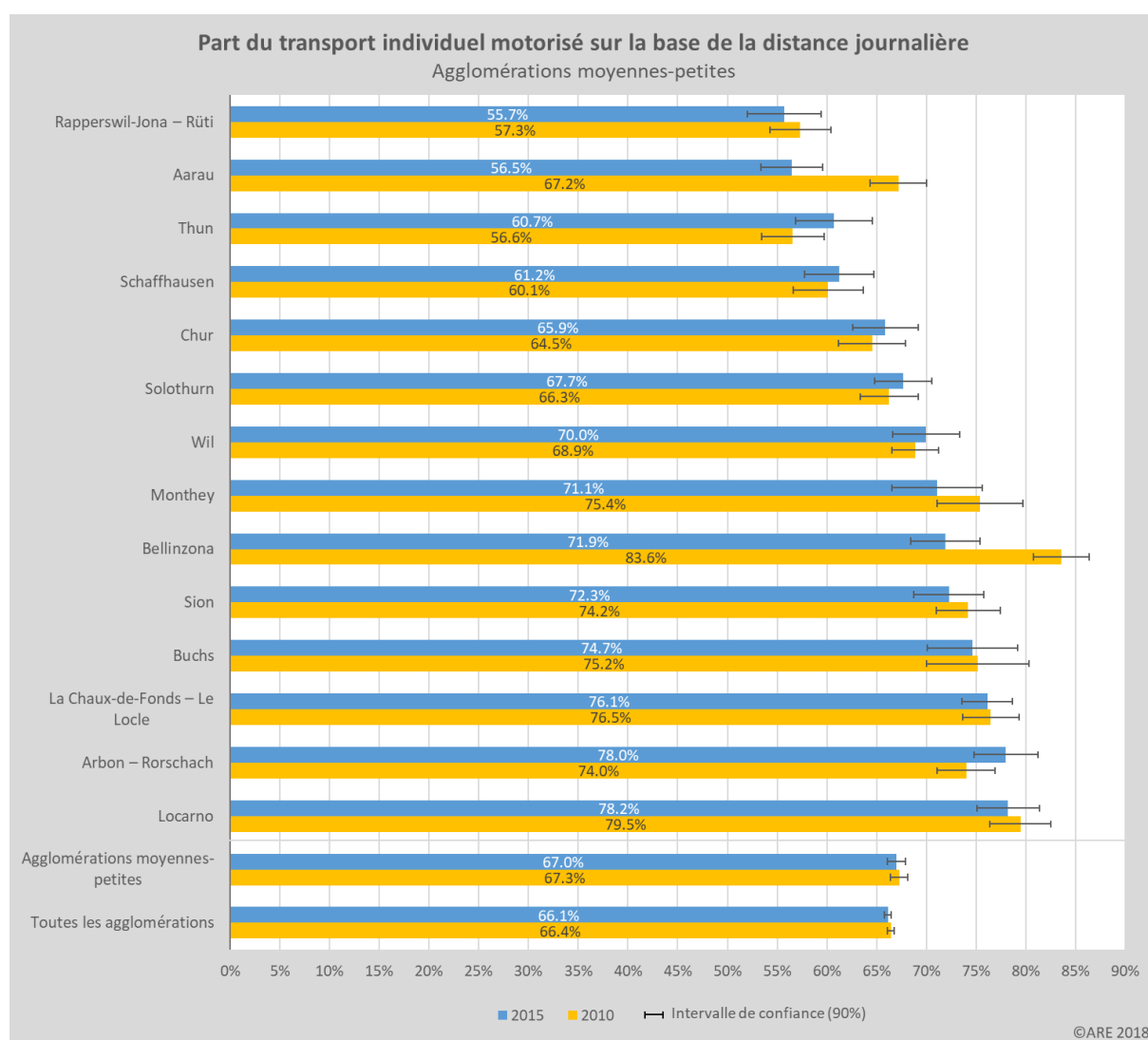
Grandes agglomérations



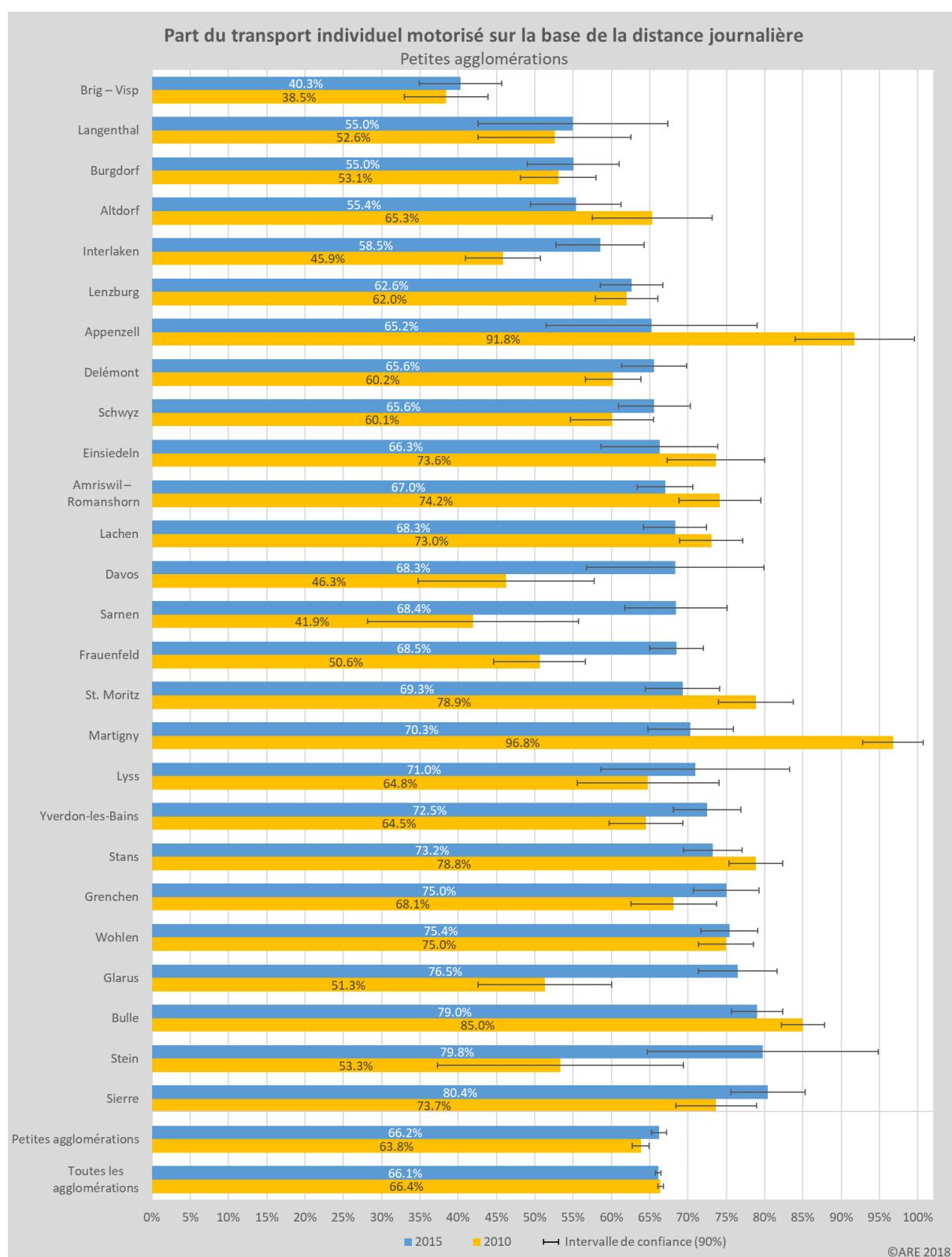
Agglomérations moyennes-grandes



Agglomérations moyennes-petites



Petites agglomérations



2. Accidents

Définition de l'indicateur, limites et sources utilisées

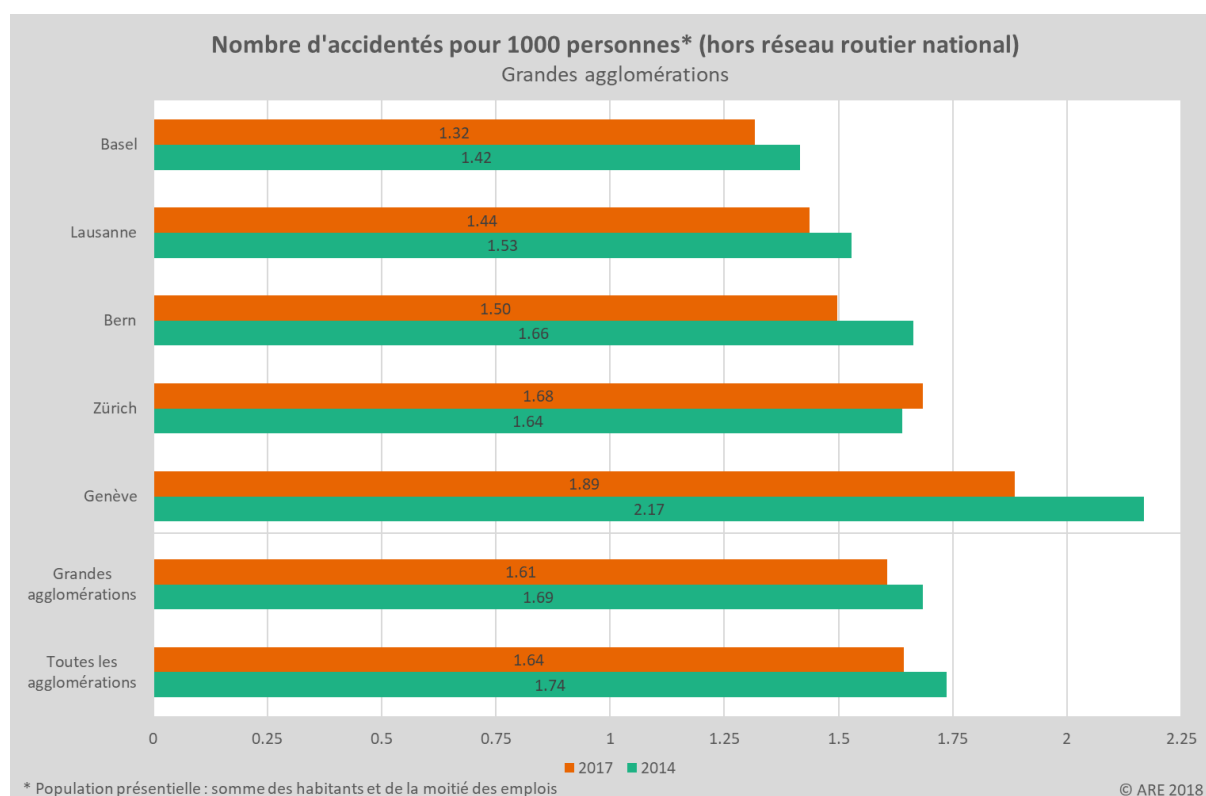
Cet indicateur représente le nombre d'accidentés (blessés et tués) sur les routes en dehors du réseau routier national, par rapport à la population présente sur le territoire de l'agglomération. La population présente correspond à la somme des habitants et de la moitié des emplois. Les valeurs des graphiques 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 les deux agglomérations petites-moyennes que sont Buchs SG et La Chaux-de-Fonds. 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 deux années fournies pour cet indicateur sont 2017 et 2014. Les données utilisées sont issues de :

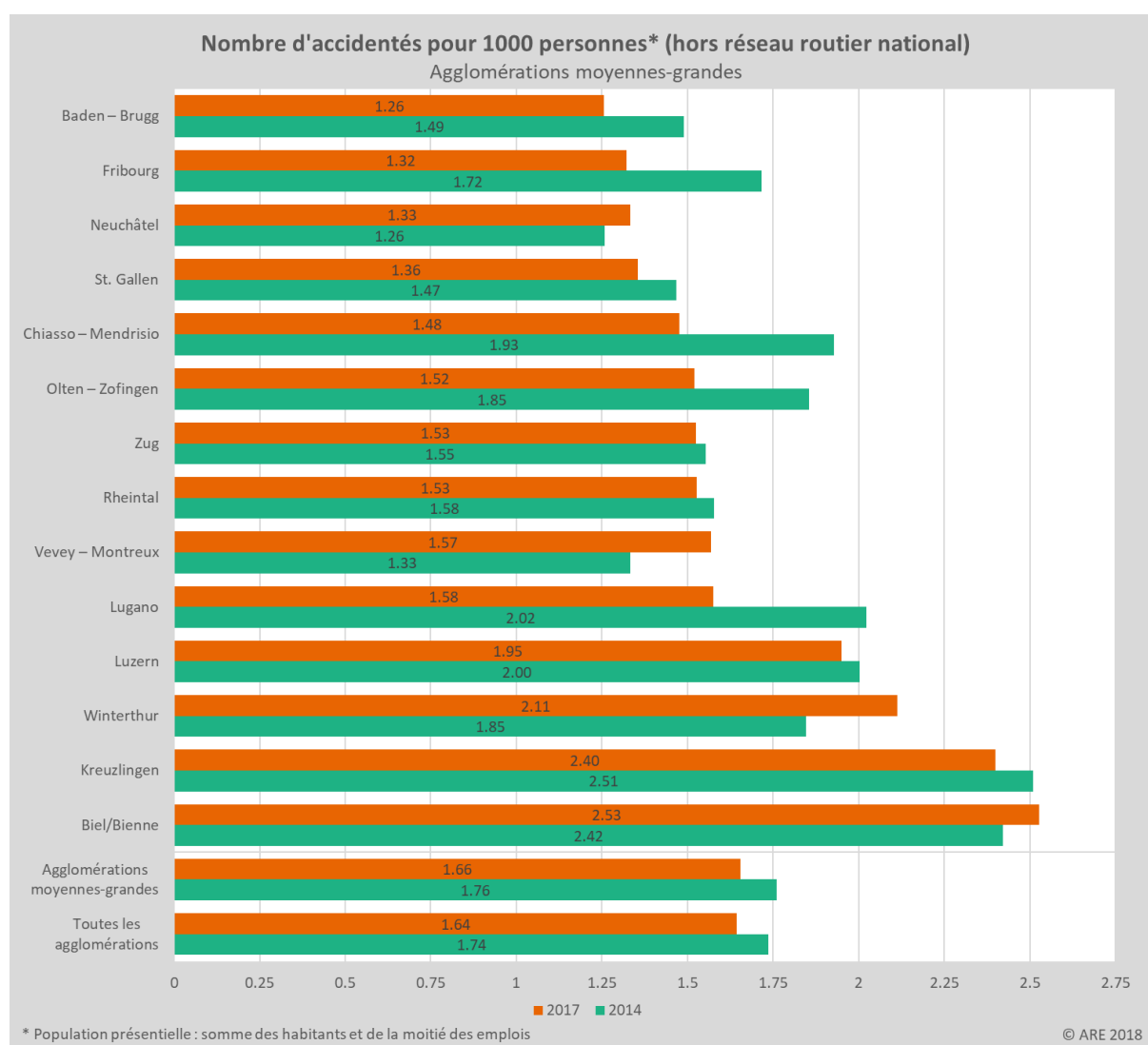
- la statistique des accidents pour les années 2014 et 2017 (OFROU) ¹¹
- la statistique de la population et des ménages STATPOP au 31.12.2013 et 31.12.2016, niveau des communes (OFS)
- la statistique structurelle des entreprises STATENT au 31.12.2013 et 31.12.2016, niveau des communes (OFS)

Grandes agglomérations

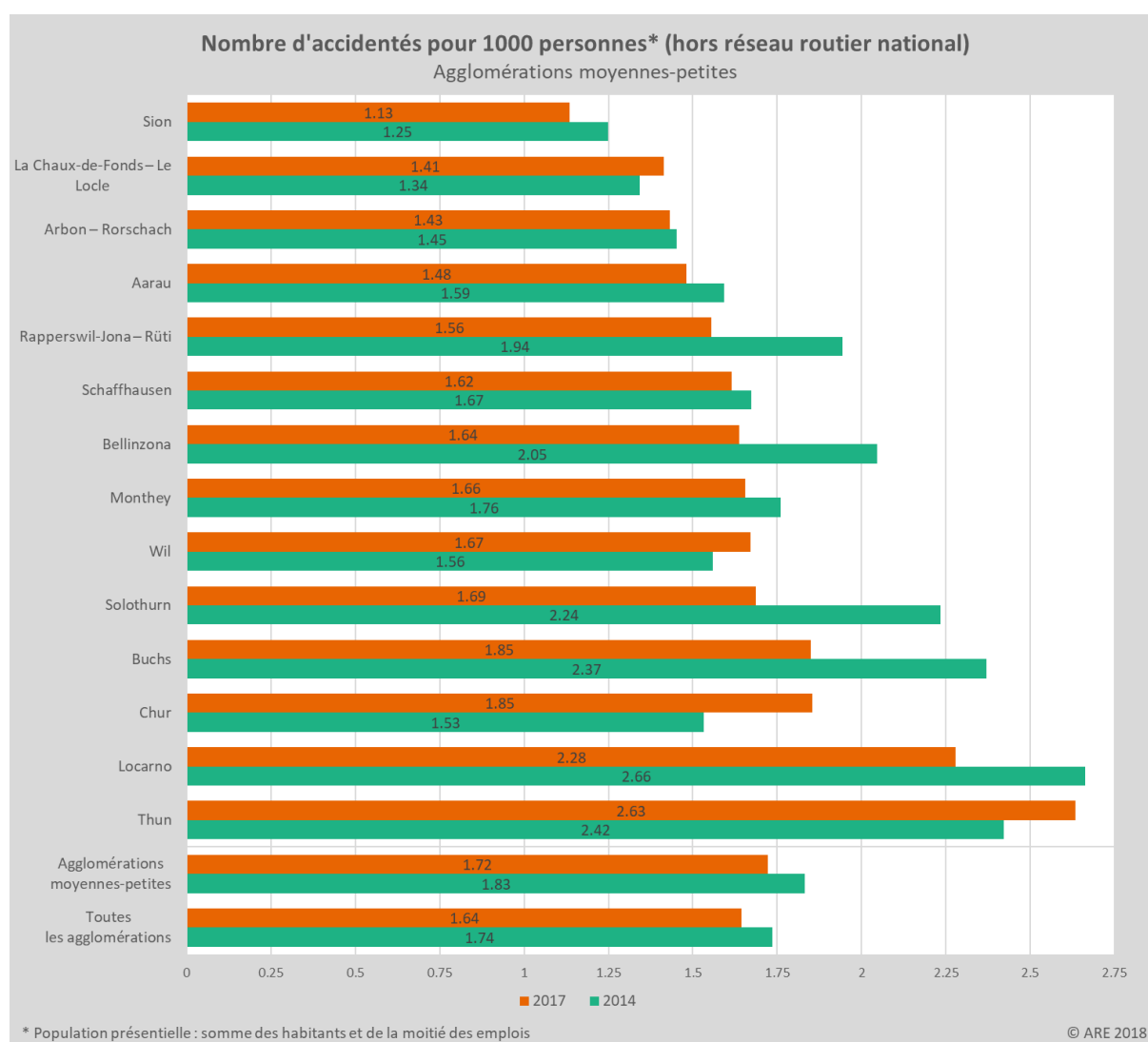


¹¹ Cette statistique ne prend en compte que les accidents annoncés aux services de police.

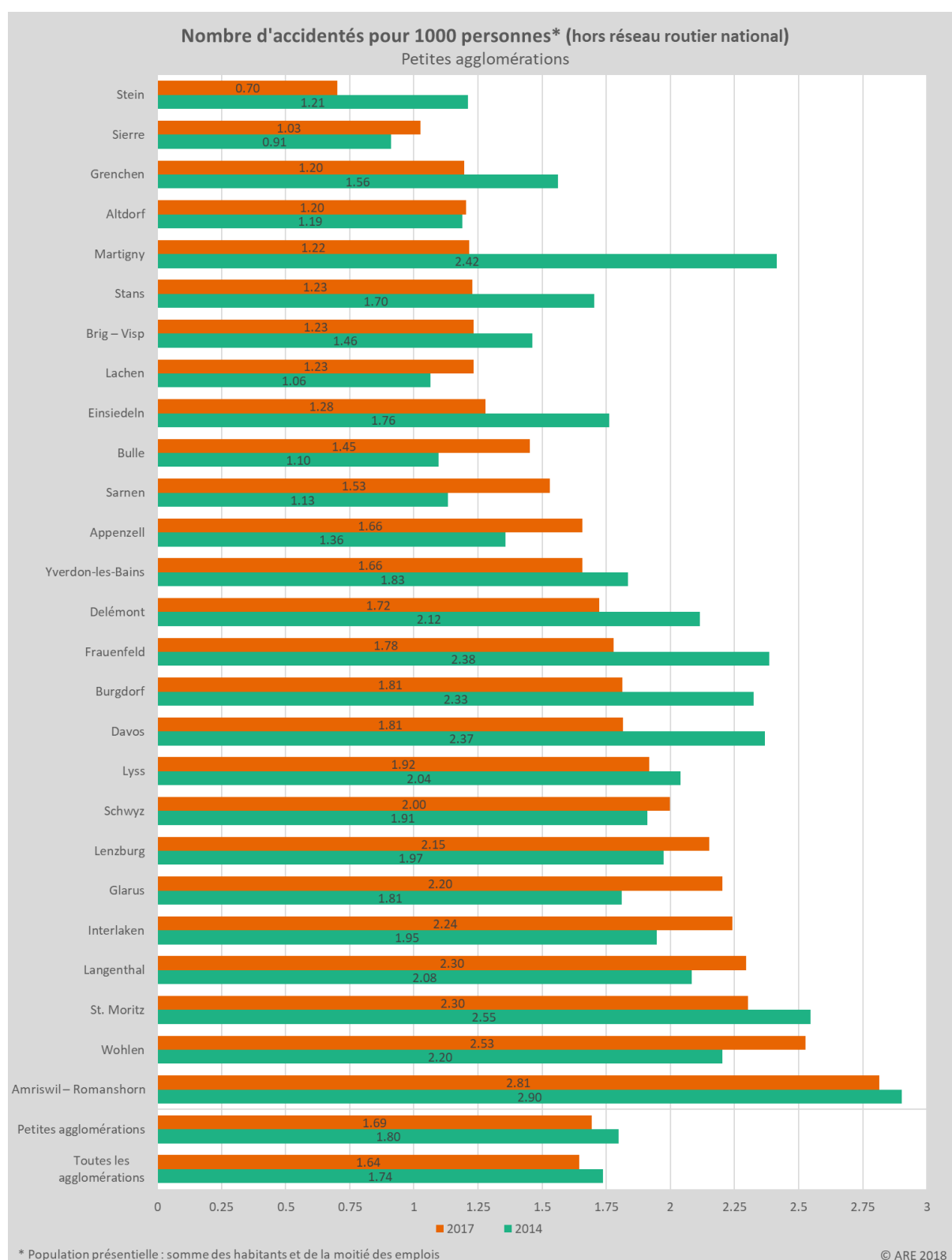
Agglomérations moyennes-grandes



Agglomérations moyennes-petites



Petites agglomérations



3. Répartition des habitants selon les classes de desserte en transport public

Remarques sur l'indicateur et sources utilisées

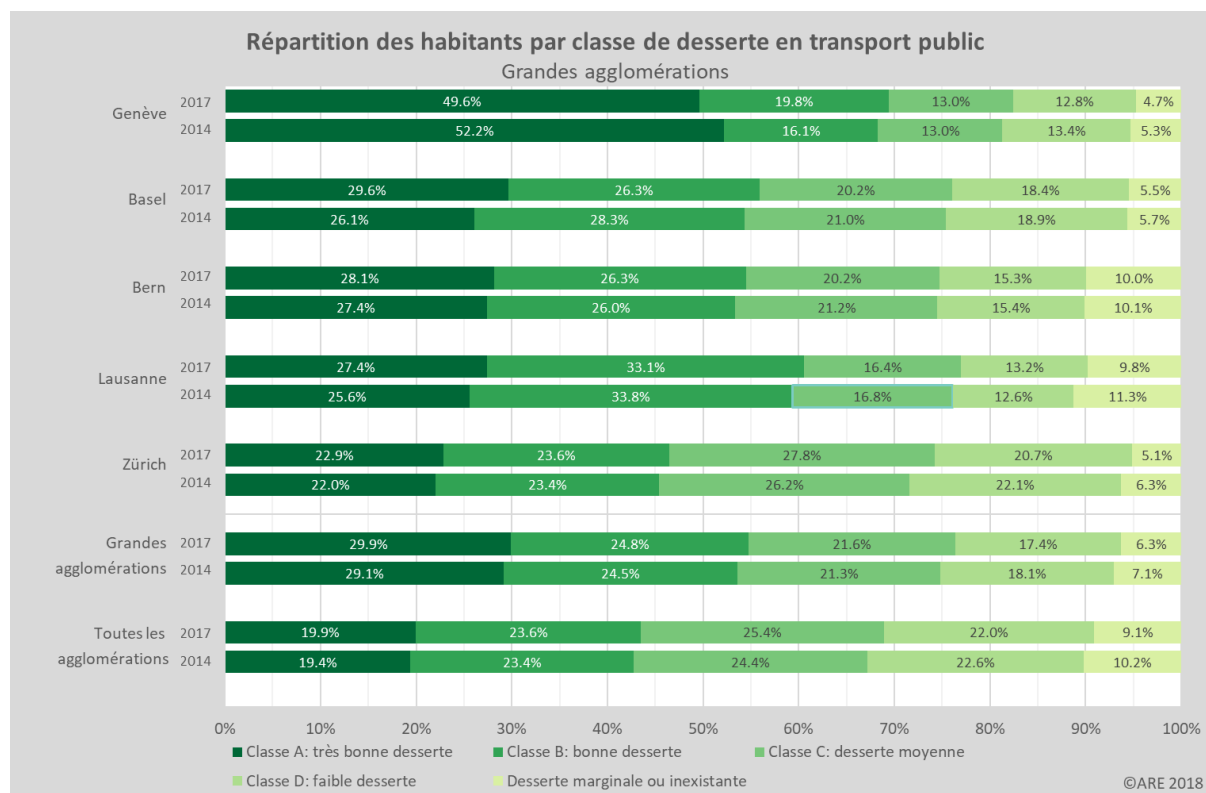
Les classes de desserte en transports publics ont été calculées selon la méthodologie de l'ARE. Les classes de desserte A à D dépendent de la qualité de desserte des arrêts de transport public, c'est-à-dire du moyen de transport et de la cadence.¹²

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

Les données utilisées sont issues de :

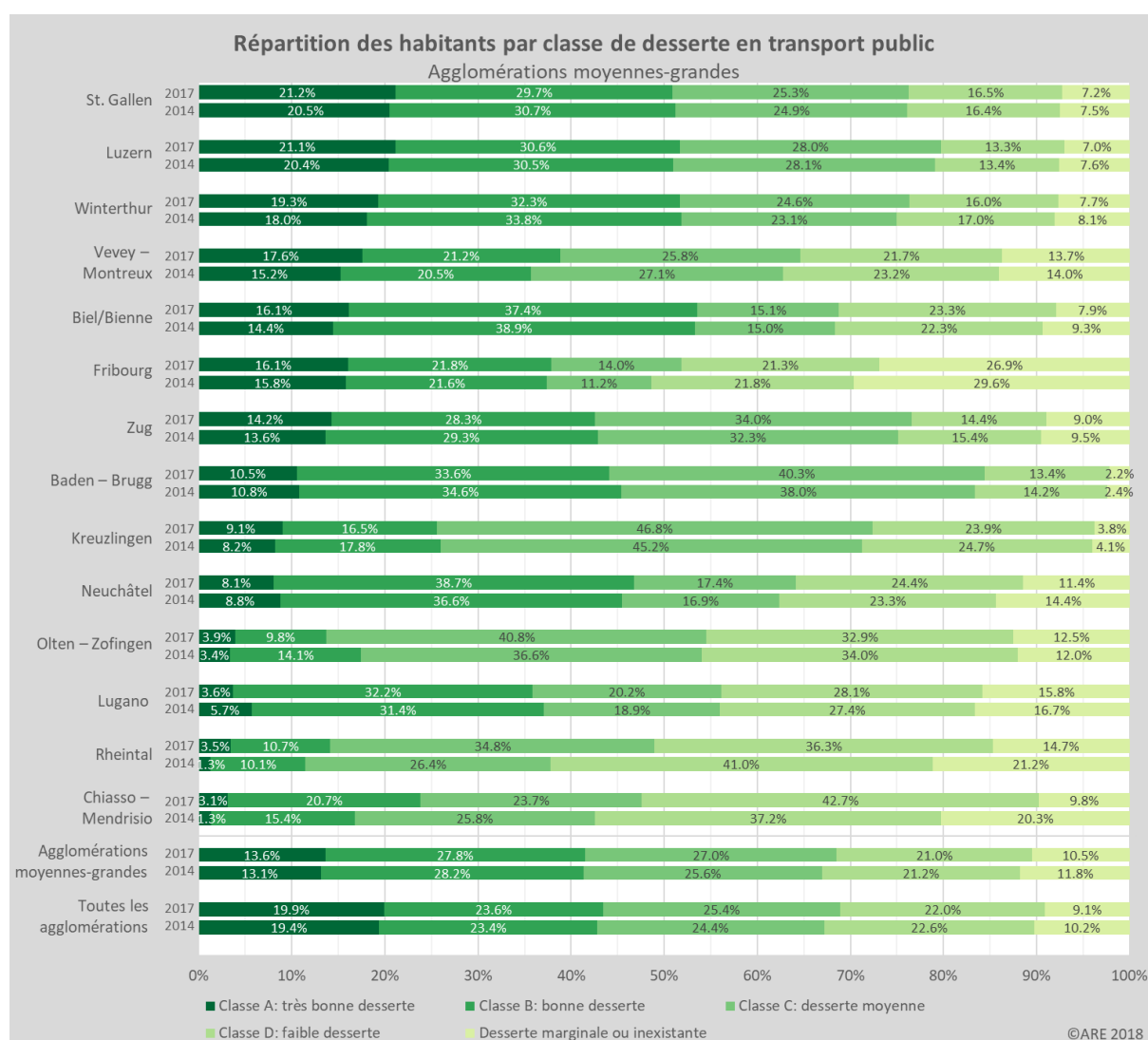
- la statistique de la population et des ménages STATPOP au 31.12.2013 et au 31.12.2016, données à l'hectare (OFS)
- l'horaire HAFAS, périodes 2013/2014 et 2016/2017

Grandes agglomérations

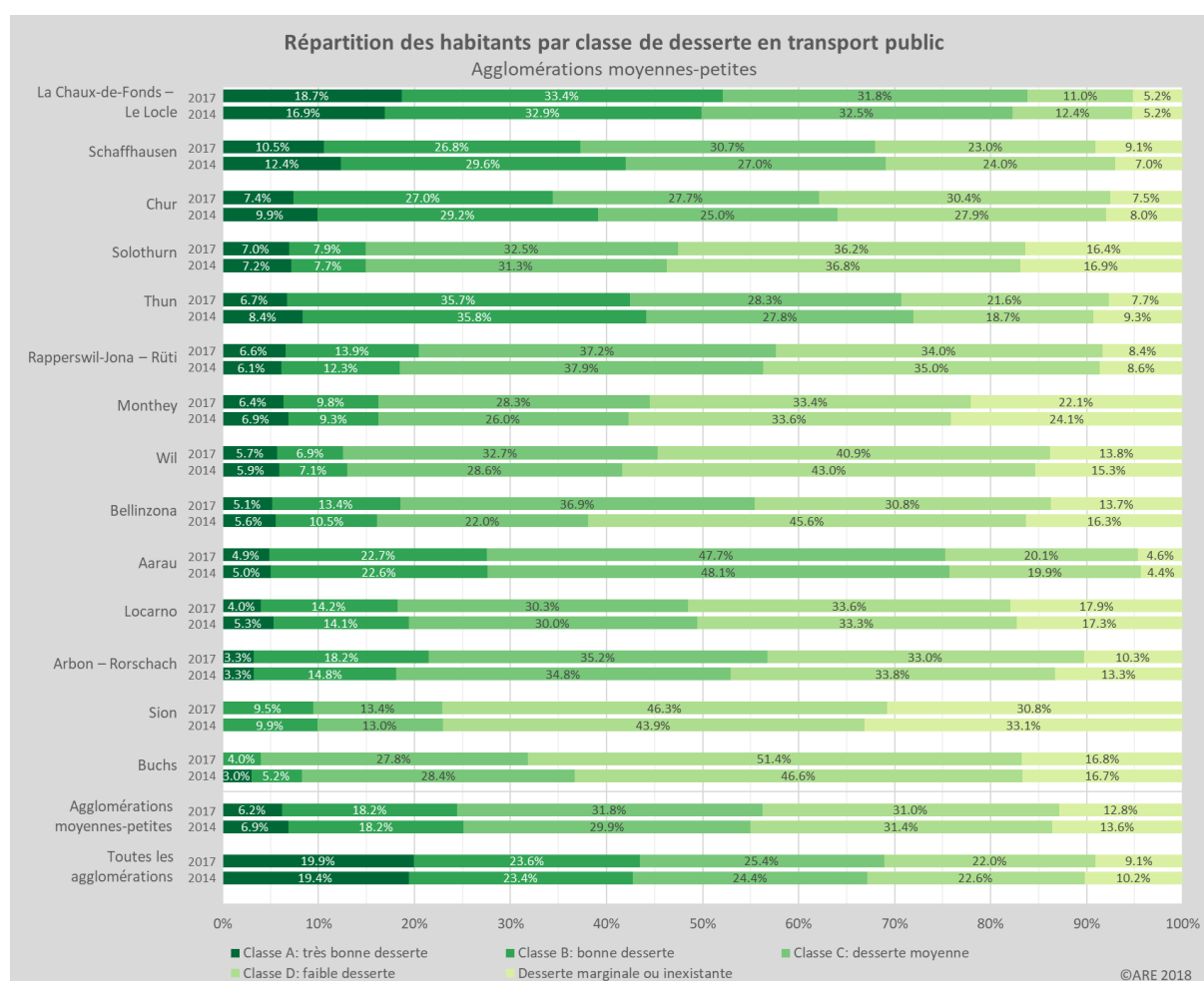


¹² La méthodologie complète est décrite dans le rapport « Niveaux de qualité de desserte par les TP - Méthodologie de calcul ARE » disponible à l'adresse : <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/transports-et-infrastructures/bases-et-donnees/desserte-en-suisse.html>

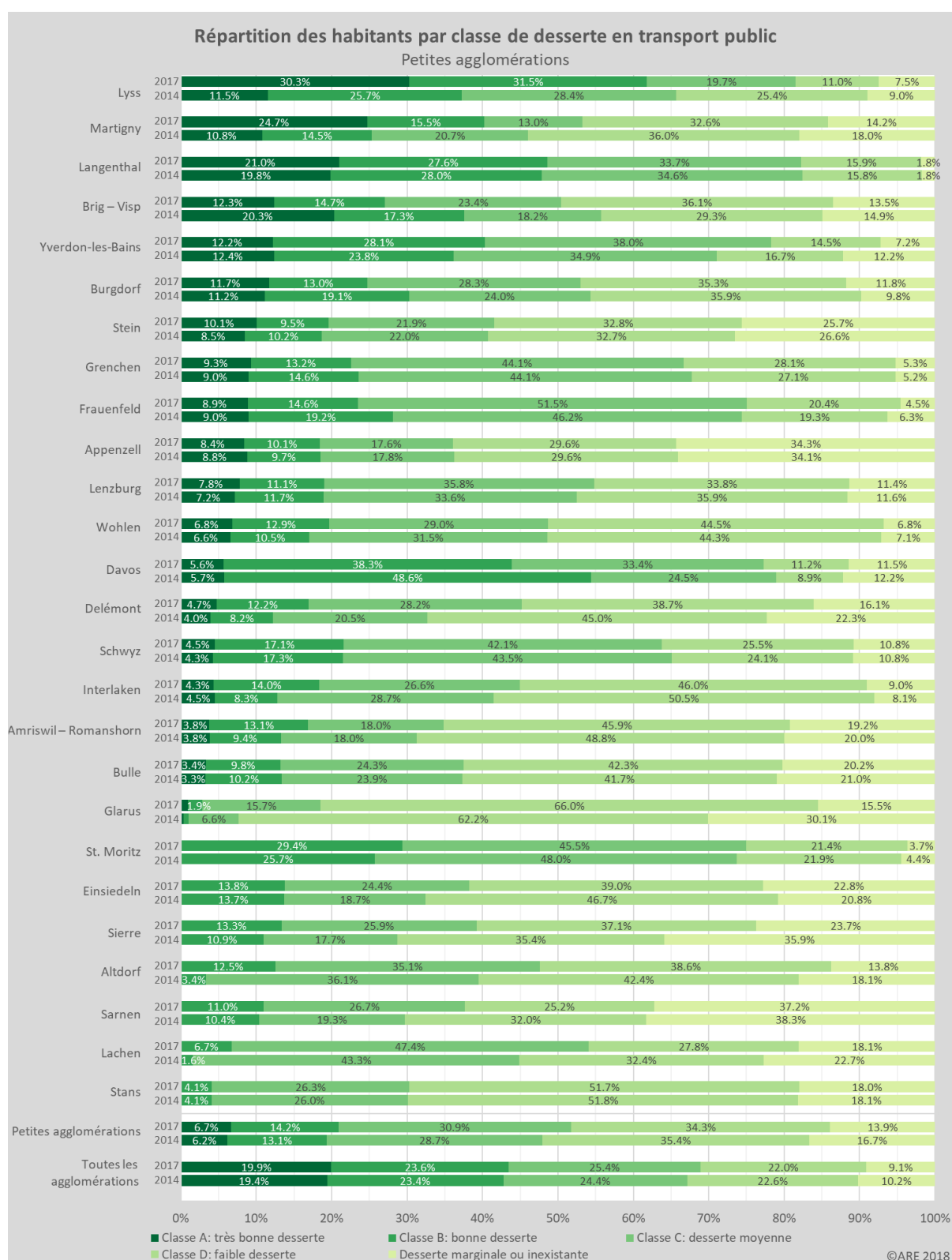
Agglomérations moyennes-grandes



Agglomérations moyennes-petites



Petites agglomérations



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

Remarques sur l'indicateur et sources utilisées

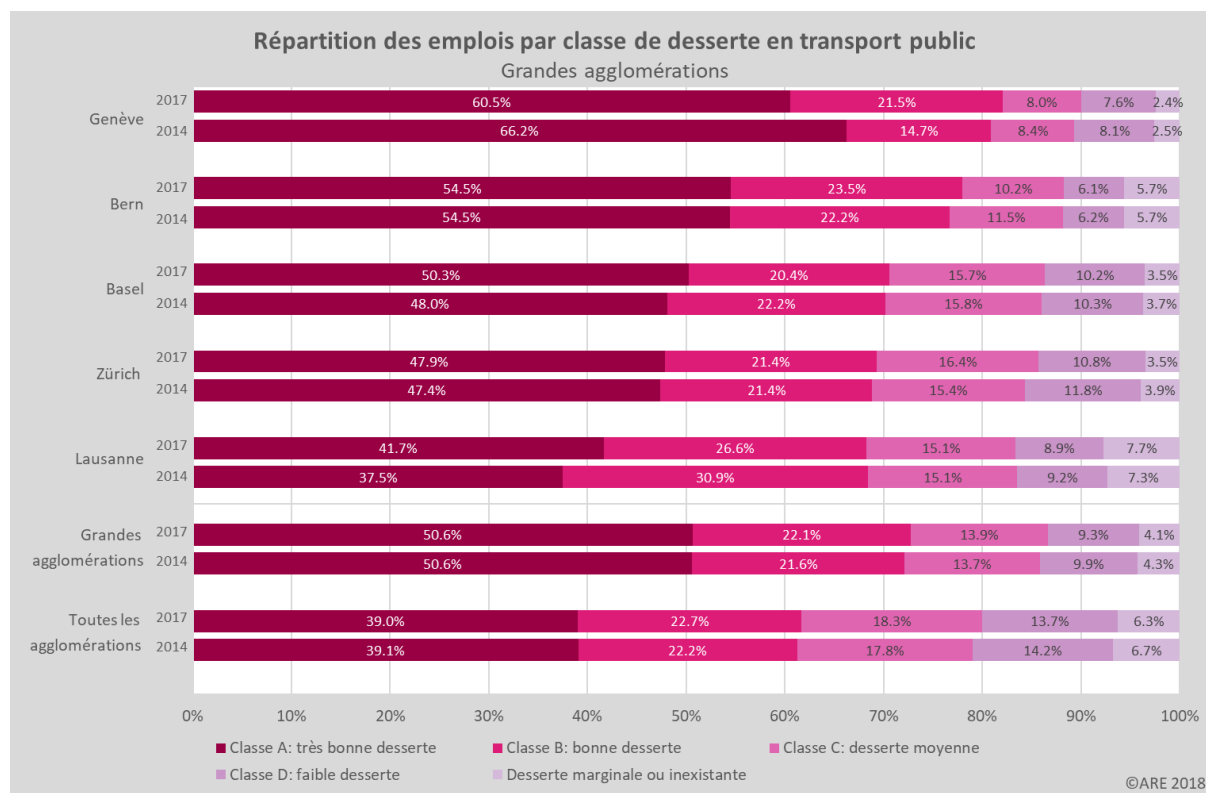
Tout comme pour l'indicateur précédent, les classes de desserte en transports publics ont été calculées selon la méthodologie de l'ARE. Les classes de desserte A à D dépendent de la qualité de desserte des arrêts de transport public, c'est-à-dire du moyen de transport et de la cadence ¹³.

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

Les données utilisées sont issues de :

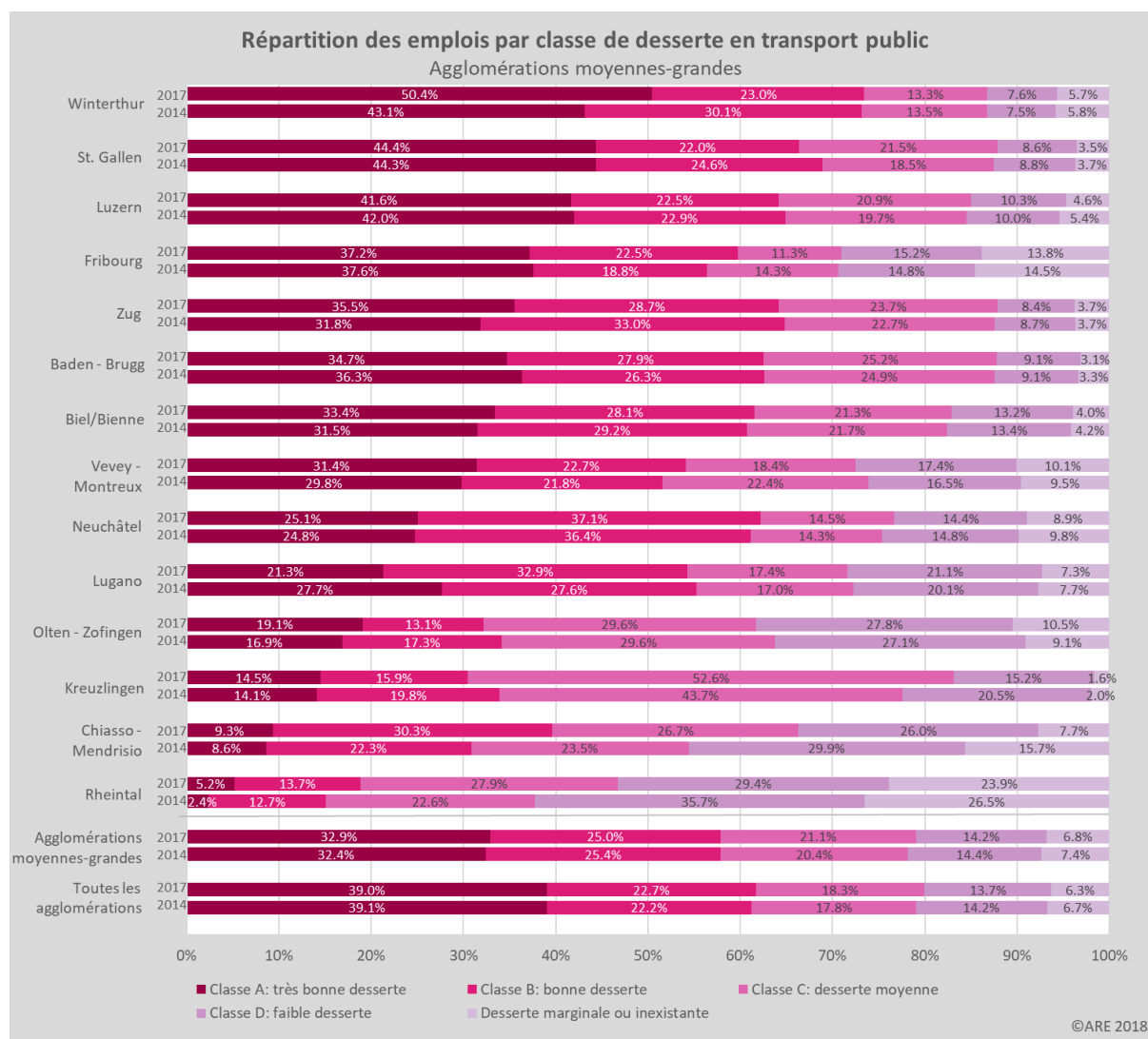
- la statistique structurelle des entreprises STATENT au 31.12.2013 et au 31.12.2016, données à l'hectare (OFS)
- l'horaire HAFAS, périodes 2013/2014 et 2016/2017

Grandes agglomérations

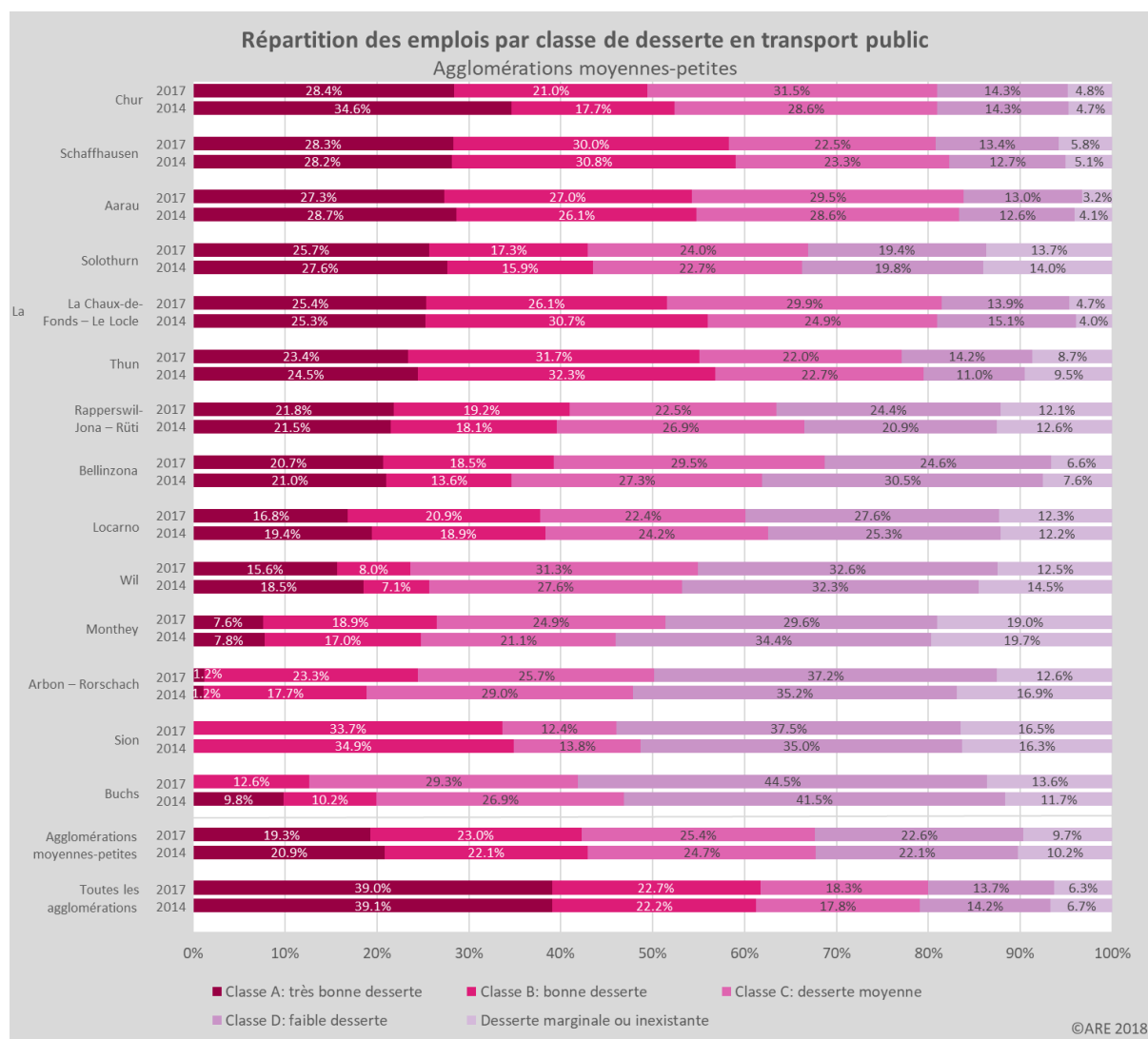


¹³ La méthodologie complète est décrite dans le rapport « Niveaux de qualité de desserte par les TP - Méthodologie de calcul ARE » disponible à l'adresse : <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/transports-et-infrastructures/bases-et-donnees/desserte-en-suisse.html>

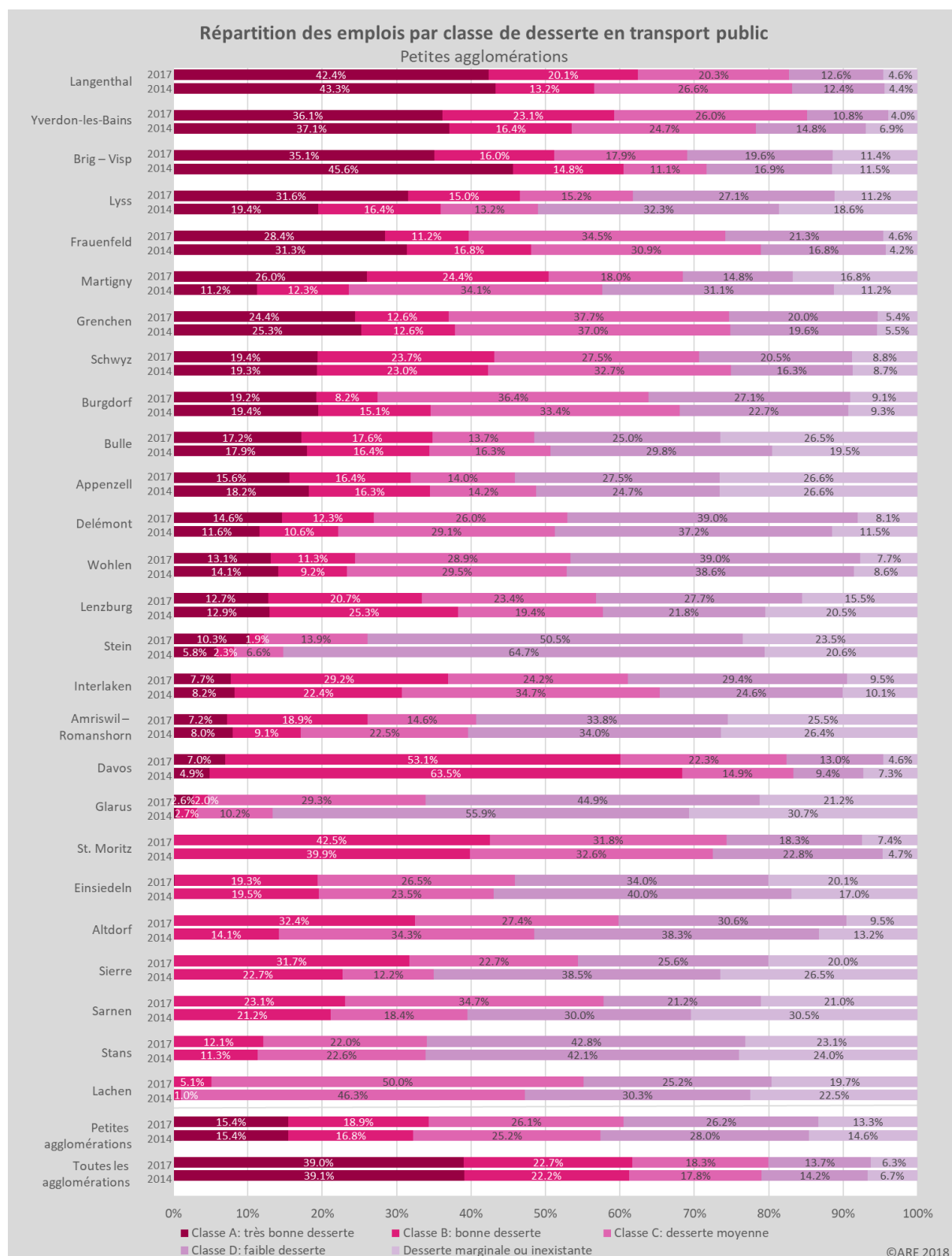
Agglomérations moyennes-grandes



Agglomérations moyennes-petites



Petites agglomérations



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

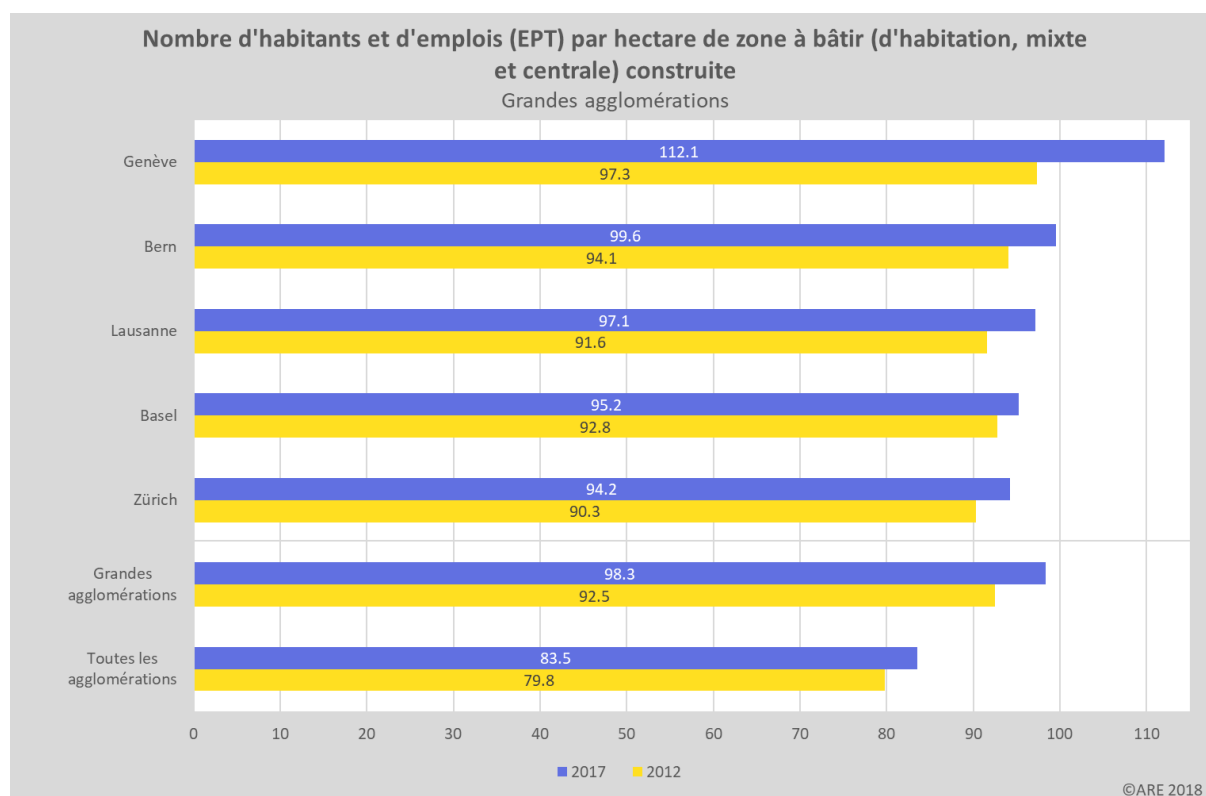
Définition de l'indicateur et sources utilisées

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, un nouvel indicateur est dès à présent introduit. Il s'agit du nombre d'habitants et d'emplois (en équivalent plein temps) par hectare de zone à bâtir (d'habitation, mixte et centrale) construite¹⁴.

Les données utilisées sont issues de :

- la statistique suisse des zones à bâtir de 2012 et 2017, surfaces construites selon la supposition 1¹⁵
- la statistique de la population et des ménages STATPOP au 31.12.2011 et au 31.12.2016, données individuelles (OFS)
- la statistique structurelle des entreprises STATENT au 31.12.2011 et au 31.12.2016, données individuelles en équivalent plein temps (OFS)

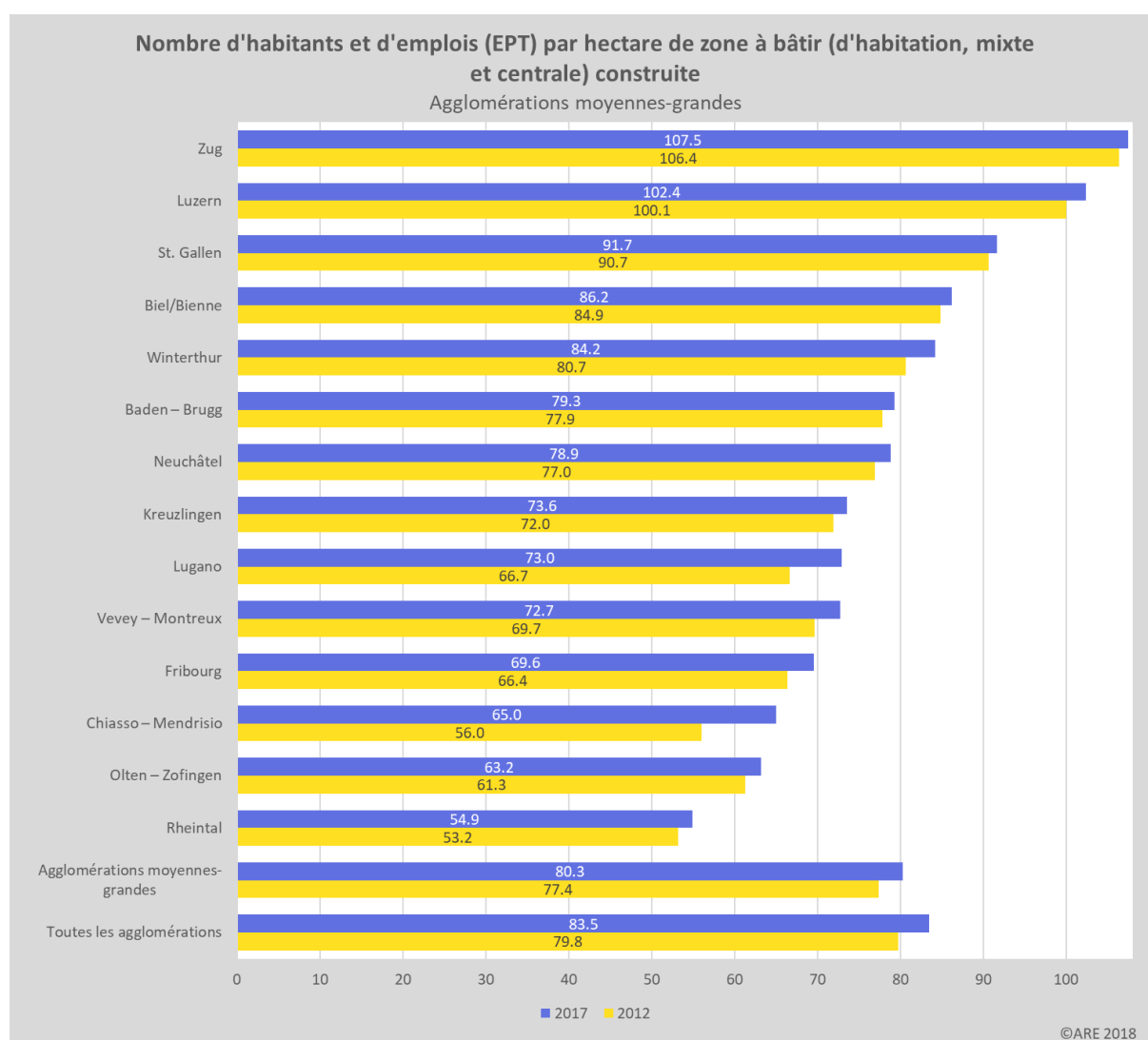
Grandes agglomérations



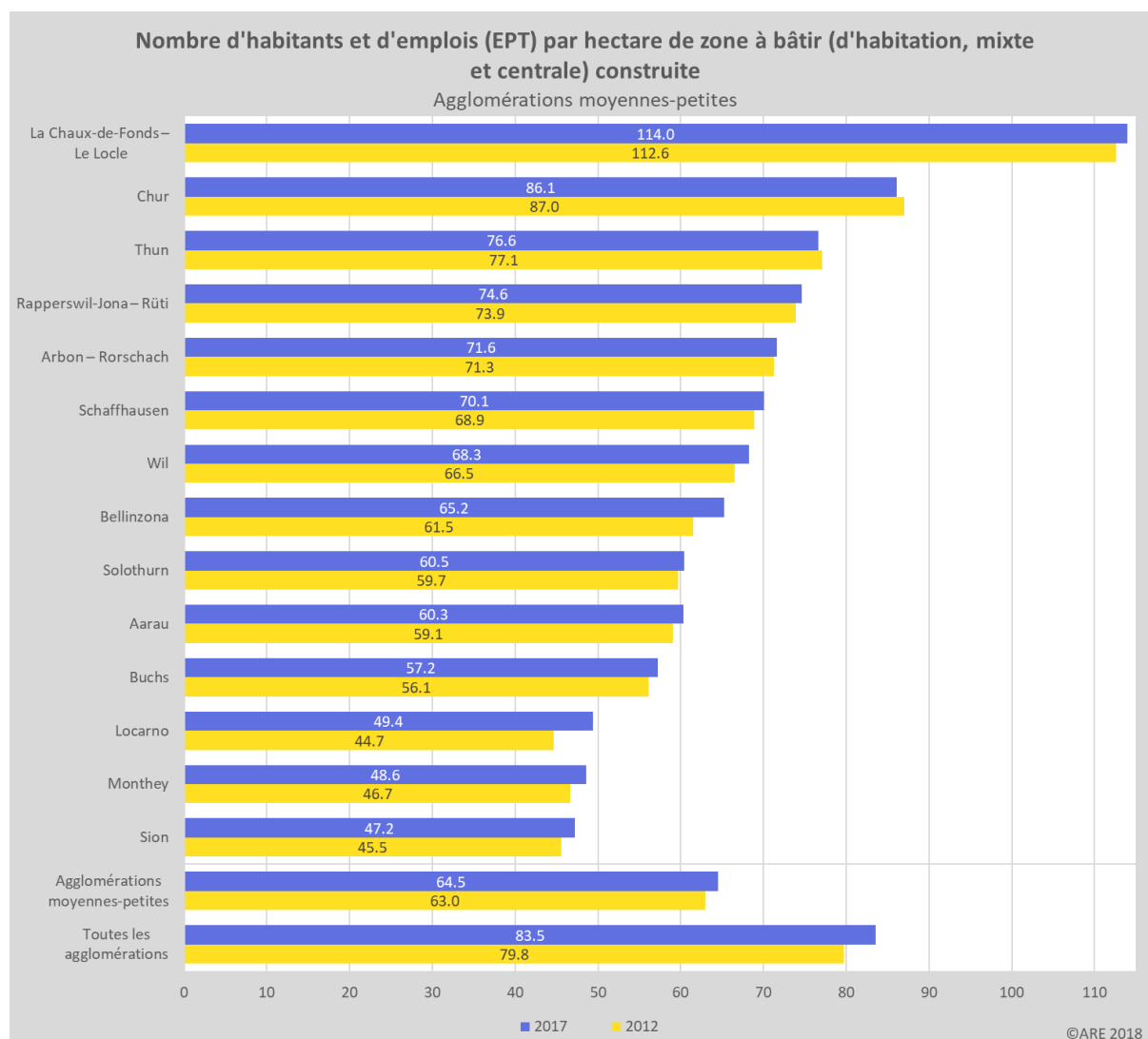
¹⁴ La restriction à ces 3 types de zones est liée au fait que ce sont les autres types de zones sont moins susceptibles de caractériser l'intérieur du milieu bâti.

¹⁵ 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.

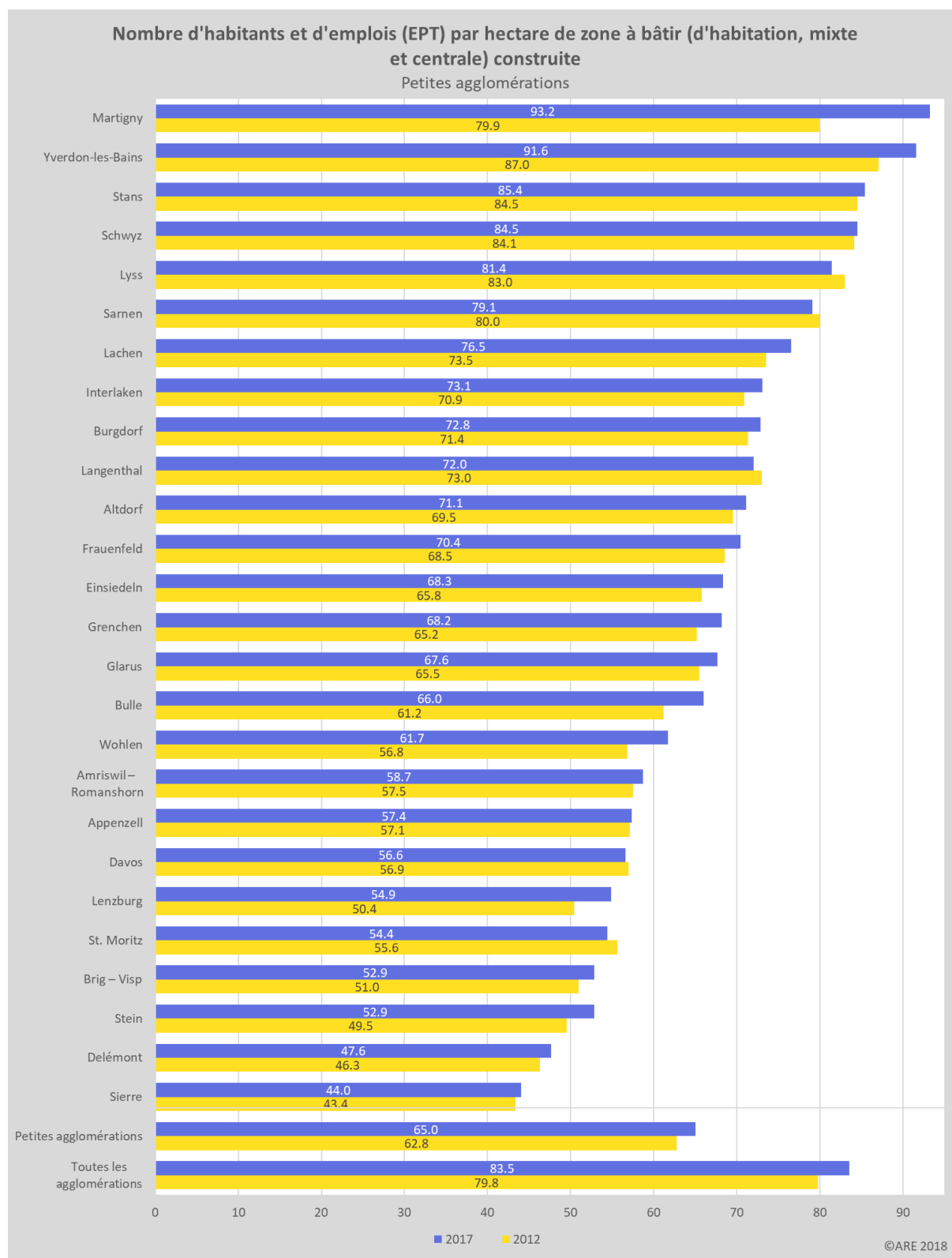
Agglomérations moyennes-grandes



Agglomérations moyennes-petites



Petites agglomérations



Abréviations

ARE	Office fédéral du développement territorial
DPTA	Dispositions pour le Programme en faveur du trafic d'agglomération
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
OUMin	Ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière
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