

Zwischenbericht „Abstimmung von Siedlung und Verkehr“ Koordinierte Verkehrs- und Raumentwicklung schont Ressourcen

Die Ressource Boden ist in der kleinen und dicht besiedelten Schweiz ein wertvolles Gut. Aber auch im Hinblick auf die beschränkten finanziellen Mittel für Unterhalt und Ausbau von Strasse und Schiene wird eine optimal abgestimmte Verkehrs- und Raumentwicklung immer wichtiger. Die neue Studie „Abstimmung von Siedlung und Verkehr“ des Bundesamts für Raumentwicklung ARE bestätigt nun, dass eine koordinierte Verkehrs- und Raumentwicklung sowohl Boden spart als auch die Bundesfinanzen schont. Im Bericht werden verschiedene Szenarien der Siedlungsentwicklung und deren Einfluss auf die Verkehrszahlen sowie den Modalsplit aufgezeigt. So besteht das grösste Umsteigepotenzial vom MIV auf den ÖV im Regionalverkehr. Die Ergebnisse stützen die aktuellen Forderungen der Raumplanung: Das Siedlungsgebiet ist zu begrenzen, die Siedlungsentwicklung ist auf die urbanen Räume und den öffentlichen Verkehr auszurichten und die Verkehrsfinanzierung muss sich mit den Zielen der Siedlungsentwicklung decken. Die Studie dient als wichtiges Grundlagenpapier zur Diskussion der künftigen Entwicklung von Siedlung und Verkehr in der Schweiz. (Sprachen: de, fr)

Weitere Informationen:

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

www.are.admin.ch

Abstimmung Siedlung und Verkehr

www.are.admin.ch/themen/verkehr/04411/index.html?lang=de

Transports et développement territorial Un développement coordonné pour ménager les ressources

Le sol est une ressource limitée dans un pays petit et dense comme la Suisse. De même, les moyens financiers à disposition pour la construction et l'entretien de routes et de voies ferrées sont limités et nécessitent eux aussi une coordination optimale entre développement des transports et développement territorial. Une récente étude de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) confirme que la coordination entre transports et développement territorial ménage le sol et les finances fédérales. Le rapport présente différents scénarios de développement urbain, ainsi que leur impact sur les charges de trafic et sur la répartition modale. Ainsi, le plus gros potentiel réside dans le report modal de la voiture vers les transports publics au niveau du trafic régional. Les résultats vont dans le sens des exigences actuelles en matière d'aménagement du territoire: le territoire urbanisé doit être limité, le développement de l'urbanisation doit être aligné sur les espaces urbains et les transports publics, et le financement des transports doit concorder avec les objectifs du développement territorial. L'étude constitue une base importante pour la discussion sur le développement futur de l'urbanisation et des transports en Suisse. (Langues: allemand et français)

Pour plus d'informations:

Office fédéral du développement territorial ARE

www.are.admin.ch/index.html?lang=fr

Coordination transports et développement territorial:

www.are.admin.ch/themen/verkehr/04411/index.html?lang=fr

02.08.2012



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Les autorités fédérales de la Confédération suisse

Coordonner développement des transports et développement territorial ménage le sol et les finances fédérales

Ittigen, 04.06.2012 - La Suisse vise un développement durable de son urbanisation et de ses transports. Le sol étant une ressource limitée, tout comme le sont les moyens financiers disponibles pour la construction et l'entretien de routes et de voies ferrées, la politique de coordination entre le développement des transports et le développement territorial revêt une importance croissante. Une récente étude de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) confirme que la politique de la Confédération portant à la fois sur le développement territorial et sur le développement des transports peut fournir une contribution majeure pour les rendre plus conformes aux principes du développement durable.

La Suisse vise un développement durable de son urbanisation et de ses transports. La coordination entre développement des transports et développement territorial gagne aussi sans cesse en importance du fait que les moyens financiers à affecter à la construction et l'entretien de routes et de voies ferrées sont limités et que le sol est une ressource non extensible. La raréfaction du sol disponible est un phénomène dont tant la population que les acteurs de la politique fédérale ont pris pleinement conscience ces dernières années.

Une étude de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) récapitule les principaux résultats des enquêtes passées ou en cours, qu'elle analyse sous l'angle de la coordination entre urbanisation et transports. Elle fournit ainsi une contribution importante au débat sur l'orientation future du développement de l'urbanisation et des transports en Suisse.

L'étude confirme largement le bien-fondé de la politique du développement territorial et des transports menée jusqu'à présent par la Confédération. L'importance marquée du trafic d'agglomération et du développement de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti apparaît clairement. La délimitation du territoire urbanisé, l'orientation du développement de l'urbanisation selon la desserte en transports publics et les espaces urbains, tout comme la coordination entre l'offre et les infrastructures de transport et le développement de l'urbanisation restent des exigences essentielles d'une politique cohérente en matière de développement territorial et de développement des transports.

Données en annexe:

[Abstimmung von Siedlung und Verkehr \(pdf, 4924kb\)](#)⁽¹⁾

Références supplémentaires:

[Publications de l'ARE](#)⁽²⁾

Adresse pour l'envoi de questions:

Reto Lorenzi, chef de la section Politique des transports ARE,
tél. +41 (0)31 322 55 57

Auteur:

Office fédéral du développement territorial
Internet: <http://www.are.admin.ch/index.html?lang=fr>⁽³⁾

Office fédéral des transports
Internet: <http://www.bav.admin.ch>⁽⁴⁾



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

Abstimmung von Siedlung und Verkehr

Diskussionsbeitrag zur künftigen
Entwicklung von Siedlung und
Verkehr in der Schweiz –
Zwischenbericht

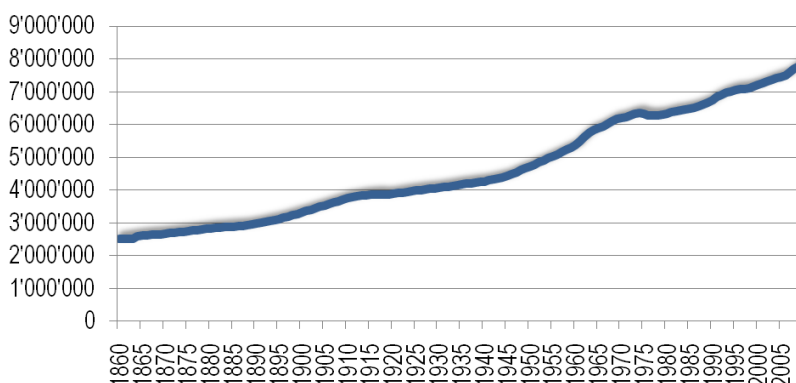
Résumé

La Suisse vise un développement durable de l'urbanisation et des transports. Au moment de prendre des décisions portant sur des investissements en faveur de la route, du rail et du trafic d'agglomération, la Confédération doit s'assurer qu'ils soutiendront le développement territorial visé et permettront réellement, dans l'ensemble, de développer durablement le territoire et les transports. Le présent rapport résume les principaux résultats des différents travaux menés en 2010 et 2011 par l'Office fédéral du développement territorial et les place dans le contexte plus large de l'harmonisation entre urbanisation et transports. Il doit ainsi contribuer à la discussion sur le développement futur de l'urbanisation et des transports en Suisse.

Evolution de la population en Suisse

La population résidante permanente de la Suisse a constamment augmenté au cours des dernières décennies (Figure 0-1). Cette hausse a été particulièrement marquée dans les années 1960, mais s'est poursuivie jusqu'à ce jour. La forte croissance des agglomérations s'est accompagnée, en particulier dans les années 1980 et 1990, d'un recul de la population dans de nombreuses villes-centres. Toutefois, une tendance se dessine ces dernières années dans les plus grandes villes de Suisse: le recul de la population a pu être stoppé et on note à nouveau une légère croissance.

Figure 0-1: Population résidante permanente, 1860 – 2009



Source: OFS / graphique: ARE

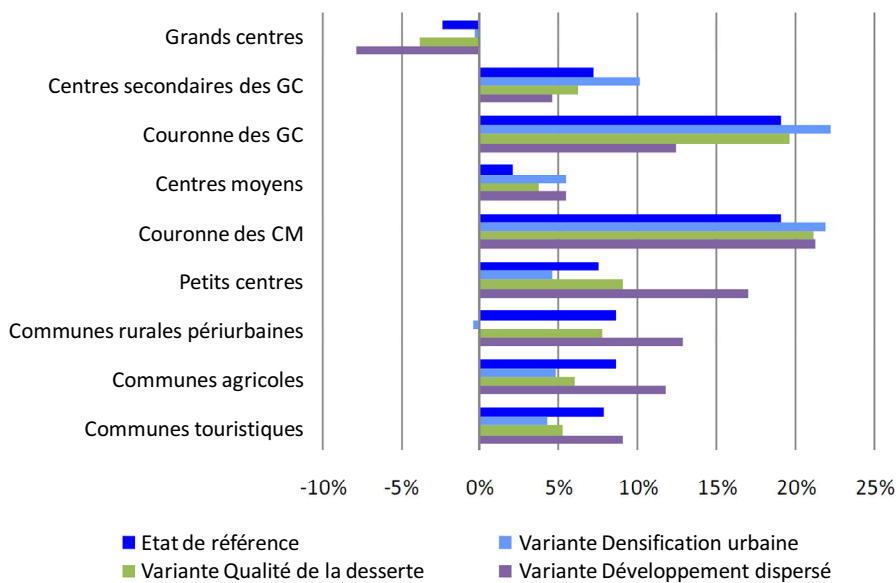
Evolutions envisageables de l'urbanisation en Suisse jusqu'en 2030 et leur influence sur les transports

Diverses évolutions envisageables de l'urbanisation ont été esquissées et leurs répercussions sur la demande et les flux en matière de trafic analysées. Il s'agit de variantes géographiquement différenciées de la répartition de la population, des personnes actives et des emplois. L'analyse a porté sur:

- l'état de référence
- la variante «densification urbaine»
- la variante «qualité de la desserte»
- la variante «développement dispersé»

Ces variantes se distinguent uniquement par la répartition géographique de la population ou des variables qui en découlent (personnes actives, structure d'âge, etc.). Par contre, dans l'intérêt de la comparaison, elles ne se différencient pas au niveau de l'ampleur, en termes absolus, de l'évolution de la population sur l'ensemble du territoire: l'analyse prend comme point de départ une évolution de la population de 7,4 millions d'habitants, 3,8 millions de personnes actives et 3,9 millions d'emplois (2005) à 8,1 millions d'habitants, 4,2 millions de personnes actives et 4,4 millions d'emplois (2030). Une comparaison des variantes avec l'état de référence du point de vue du type de commune montre la variation en ce qui concerne l'évolution à petite échelle (Figure 0-2).

Figure 0-2: Croissance de la population entre 2005 et 2030 selon la variante et le type de commune



Source: ARE/Fahrländer (2011)

Les trois variantes de répartition géographique de l'évolution de l'urbanisation ont des effets relativement modestes sur la demande globale de transports individuels motorisés (TIM) et de transports publics (TP). Cependant, les résultats obtenus montrent que la variante «développement dispersé» occasionne les plus forts changements en ce qui concerne les TIM et TP (Figure 0-3). Avec un développement spatialement dispersé, la longueur des trajets en TP, mais aussi en TIM, augmente du fait du développement de l'urbanisation dans les espaces ruraux. La demande en matière de mobilité douce (MD) diminue en parallèle à la hausse des trajets en TP et en TIM. La variante «densification urbaine» présente relativement peu de changements au niveau de la demande par rapport à l'état de référence. Indépendamment de l'effet comparativement faible sur la demande de transports au niveau national, les différents scénarios provoquent une augmentation du trafic, parfois conséquente, sur des corridors déjà surchargés aujourd'hui.

Figure 0-3: Effets globaux des variantes d'urbanisation sur la demande de TP et de TIM

Variante d'urbanisation	Nombre de trajets		Personnes-kilomètres		Distance moyenne de déplacement	
	[trajets/jour]	[%]	[pkm/jour]	[%]		
„Densification urbaine“	TP	+ 27'463	+ 0.9%	+ 997'007	+ 1.3%	+ 0.4%
	TIM	- 75'216	- 0.5%	- 1'737'751	- 0.8 %	- 0.3%
„Qualité de la desserte“	TP	+ 39'963	+ 1.3%	+ 2'956'038	+ 3.9%	+ 2.5%
	TIM	- 9'199	- 0.1%	- 4'931	- 0.0 %	+ 0.1%
„Développement dispersé“	TP	+ 56'149	+ 1.9%	+ 7'379'220	+ 9.7%	+ 7.6%
	TIM	+ 14'607	+ 0.1%	+ 1'935'026	+ 0.9 %	+ 0.8%

Source: ARE/Vrtic/Fröhlich (2011) / figure: ARE

Les analyses des variantes d'urbanisation permettent de tirer les conclusions suivantes:

- *Densification urbaine*: un développement renforcé de l'urbanisation vers l'intérieur, c'est-à-dire axé sur les centres, modifie la longueur des trajets de telle sorte que les transports publics ou la mobilité douce deviennent plus attractifs pour une grande partie d'entre eux. De ce fait, les potentiels de demande en matière de MD et de TP augmentent, alors que ceux des TIM baissent. De tels effets ne peuvent se faire sentir qu'avec la concentration spatiale tant de ce qui occasionne la génération de déplacements à l'origine (habitants, personnes actives) qu'à la destination (emplois, offres d'achats et de loisirs). Il s'est aussi avéré que le potentiel de réduction du volume du trafic et de changement de la répartition modale est limité avec les structures spatiales actuelles, dès lors que la répartition géographique des grands générateurs, offrant possibilités d'achats et de loisirs, ne change pas fondamentalement.
- *Qualité de la desserte*: le développement renforcé de l'urbanisation en dehors des grands centres dans des régions bénéficiant d'une bonne desserte des TP conduit à une élévation de la distance de voyage entre les zones-origines et les zones-destinations. Cela a pour conséquence une augmentation de la distance moyenne de déplacement. Dans ce cas, les prestations de transport supplémentaires sont principalement reprises par les TP, étant donné que dans cette variante le développement de l'urbanisation se concentre, par définition, dans les zones bénéficiant d'une bonne offre en matière de TP et que ceux-ci sont plus attractifs que les TIM en cas d'augmentation de la distance de déplacement. En parallèle, du fait de l'augmentation de la distance de déplacement due au changement de répartition des zones de production et d'attraction, la mobilité douce diminue car elle est moins attractive pour les longs trajets que les TP ou TIM. C'est également une des raisons de la faible diminution des trajets parcourus en TIM. Ainsi, la modification de la structure des trajets et les effets du choix de la destination prédominent dans cette variante. La répartition modale est peu influencée, ce que montre la très faible réduction des trajets effectués en TIM ou grâce à la MD. Il convient de souligner que la charge des TIM augmente dans les corridors où l'urbanisation est plus intensive, étant donné que la demande globale s'accroît.
- *Développement dispersé*: dans cette variante, la population et les postes de travail se développent davantage sur toute l'étendue du territoire, tandis que les rapports d'attraction des offres de loisirs et d'achats sont supposés inchangés. Du fait de l'augmentation du nombre d'habitants dans les zones rurales et du rôle toujours central des grands centres comme sites d'achats et de loisirs, la distance moyenne de déplacement croît fortement. Cet effet est sans équivoque dû à la couverture des besoins en dehors des zones de développement rurales. Par conséquent, les prestations de transport tant en TP qu'en TIM augmentent, tandis que la somme des trajets dus à la mobilité douce baisse. Une grande partie des prestations de transport supplémentaires sont reprises par les TP, étant donné que l'urbanisation se développe ici dans des zones avec une bonne offre en matière de transports publics, tels que dans le Mittelland, et que la possession de moyens de transport est supposée constante. L'augmentation de la distance de déplacement induit également une plus grande charge des routes.

Orientations stratégiques envisageables pour le développement de l'offre de transports publics et leur influence sur les transports

Dans un deuxième temps, quatre variantes de mesures portant sur les offres de transports publics ont été prises en considération. Afin de représenter les effets de ces différentes stratégies, l'analyse a pris comme base de départ le même développement et la même structure d'urbanisation (état de référence) pour toutes les variantes. L'objectif était de représenter les orientations stratégiques sommaires et non des variantes d'infrastructure concrètes ou des modèles d'offres définis avec précision.

Les quatre variantes d'offres ont été formulées grossièrement comme suit:

- *Variante d'offre 1 (nouvelle ligne directe Zurich-Berne)*: réduction du temps de parcours entre Zurich et Berne à 28 minutes pour les trains de grande ligne sans arrêt intermédiaire grâce à un nouveau tracé entre Zurich et Berne. Les trains Bâle-Zurich passent par le sud du Jura en empruntant également ce nouveau tracé. Les autres offres demeurent identiques.
- *Variante d'offre 2 (accélération du trafic longue distance)*: réduction de 20 % des temps de parcours du trafic longue distance dans plusieurs corridors grâce à diverses mesures: réalisation de différents tunnels planifiés et d'autres projets pas définis plus précisément visant à réduire les temps de trajet.
- *Variante d'offre 3 (capacité du trafic longue distance)*: réduction de moitié des cadences dans le trafic longue distance.
- *Variante d'offre 4 (capacités du trafic régional, amélioration des temps d'accès)*: réduction de moitié de la cadence du trafic des S-Bahn et du trafic régional sur rail; diminution de 25 % des temps d'accès aux gares par des mesures axées sur le réseau subordonné des transports publics. En outre, une cinquième variante sans modification des temps d'accès, c'est-à-dire seulement avec une densification de la cadence des S-Bahn et du trafic régional, a été définie à partir de la quatrième variante «temps d'accès/trafic régional».

Figure 0-4: Effets globaux des variantes d'offres considérées sur la demande de TP et de TIM

Variante d'offre		Nombre de trajets		Personnes-kilomètres		Distance moyenne de déplacement [%]
		[trajets/jour]	[%]	[pkm/jour]	[%]	
„Nouvelle ligne directe Zurich-Berne“	TP	+47'484	+1.7%	+7'171'138	+10.1%	+8.3%
	TIM	-8'118	-0.1%	-212'173	-0.1%	0.0%
„Accélération du trafic longue distance“	TP	+71'402	+2.5%	+6'178'854	+8.7%	+6.1%
	TIM	-27'863	-0.2%	-681'772	-0.3%	-0.1%
„Capacité du trafic longue distance“	TP	+136'172	+4.8%	+9'125'898	+12.9%	+7.7%
	TIM	-91'640	-0.6%	-2'001'102	-0.9%	-0.3%
„Heures d'accès / capacité du trafic régional“	TP	+720'287	+25.3%	+15'106'682	+21.3%	-3.1%
	TIM	-658'145	-4.6%	-9'761'364	-4.5%	+0.1%
„Uniquement capacité du trafic régional“	TP	+288'729	+10.1%	+6'178'854	+8.7%	-1.3%
	TIM	-251'075	-1.7%	-3'826'885	-1.8%	-0.0%

Source: ARE/Vrtic/Fröhlich (2011) / figure: ARE

Les conclusions suivantes peuvent être tirées des effets que les variantes d'offres ont sur la demande (Figure 0-4):

- Les trois premières variantes «nouvelle ligne directe Zurich-Berne», «accélération du trafic longue distance» et «capacité du trafic longue distance» ont peu d'effets sur le volume du trafic. Toutefois, elles provoquent une augmentation de la distance moyenne de déplacement et, de là également, une élévation des prestations en TP. Ces effets sont une conséquence de l'amélioration de la qualité de l'offre en matière de transports publics longue distance. Cette offre améliorée conduit à un changement dans le choix de la destination et du moyen de transport. Vu que les transports publics prédominent déjà dans le trafic longue distance, les transferts des TIM aux TP sont limités. De ce fait, les effets du choix de la destination et non ceux du choix du moyen de transport sont décisifs.
- La variante d'offre «capacités du trafic régional et amélioration des temps d'accès» permet d'obtenir la plus importante hausse de la demande en matière de transports publics (volume du trafic: +25 %, prestations de transport: + 21 %). La diminution d'un quart des temps d'accès est responsable de 60 % de l'augmentation de la demande, et le doublement des offres de trains dans le trafic régional des 40 % restants. Les effets de transfert sont en particulier à mettre sur le compte des meilleures offres dans le trafic régional, en faveur des transports publics, et dans le même temps au potentiel de transfert plus élevé au niveau des transports individuels motorisés. Dans ce contexte, il convient de noter que des trajets plus courts (en dessous de 25 km) surtout sont générés dans le domaine des TP, qui sont dus au transfert des transports individuels motorisés. La part des transports publics au trafic (motorisé) global augmente ainsi de 4,7 %. La demande de transports individuels motorisés diminue d'un bon 4,6 %, soit 660 000 trajets (env. -480'000 courses en voiture) par jour ouvrable.

Conclusions et actions recommandées

Les postulats centraux tant pour la situation actuelle que pour l'avenir découlent surtout des objectifs d'occupation rationnelle du territoire, de préservation des paysages cultivés et de protection des paysages dégagés, et non des analyses présentées dans le présent rapport. Toutefois, comme les analyses le montrent, ces objectifs vont dans la même direction. Les analyses ont démontré qu'un développement de l'urbanisation dispersé sur toute l'étendue du territoire provoque un mitage du paysage, l'extension des agglomérations, tout en sollicitant davantage les capacités déjà limitées de la route et du rail. Les postulats suivants en sont déduits pour l'avenir:

- Les zones d'urbanisation doivent être délimitées.
- Le développement de l'urbanisation doit être orienté vers les transports publics.
- Le développement de l'urbanisation doit être orienté vers les espaces urbains.
- Les offres et infrastructures en matière de transport doivent être axées sur les objectifs du développement de l'urbanisation.
- Le financement des transports ne doit pas aller à l'encontre des objectifs poursuivis par le développement de l'urbanisation