

Modal Split in der Schweiz: Die Agglomerationsgürtel konsumieren am meisten Verkehr

Wie unterscheidet sich die Verkehrsnachfrage und die Aufteilung auf die verschiedenen Verkehrsträger (Modal Split) in den einzelnen Raumtypen, Grossregionen und Städten? Und was bedeutet der jeweilige Modal Split für ein nachhaltiges Verkehrssystem? Diesen Fragen ging das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) nach. Besonders in den Agglomerationen lässt sich noch Einiges für eine nachhaltigere Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse tun, so ein Ergebnis.

Weitere Informationen:

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

<http://www.are.admin.ch/are/de/verkehr/modalsplitp/index.html>

La répartition modale en Suisse Les agglomérations périphériques sont les championnes du trafic

Comment s'établit la répartition entre les différents modes de transport, en fonction des distances parcourues et des différences entre ville et campagne ? Que signifie la répartition modale dans un système de mobilité durable ? Telles sont les questions que cherche à cerner une récente étude de l'ARE, fondée sur le Microrecensement 2000 qui passe au crible les comportements de la population en matière de transports en Suisse. L'étude montre notamment que dans de nombreuses villes et agglomérations, il existe encore un grand potentiel pour infléchir la répartition modale en faveur des transports publics et de la mobilité douce.

Pour plus d'informations:

Office fédéral du développement territorial (ARE)

<http://www.are.admin.ch/are/fr/verkehr/modalsplitp/index.html>

dossier

a r e

Bundeshaus Nord
Kochergasse 10
CH-3003 Bern
Tel +41 (0)31 322 40 60
Fax +41 (0)31 322 78 69
www.are.admin.ch

**Fakten und Hintergrundinformationen
zur Raumentwicklung**

**Bundesamt für Raumentwicklung
Office fédéral du développement territorial
Ufficio federale dello sviluppo territoriale
Federal Office for Spatial Development**

2.03

Die Agglomerationsgürtel konsumieren am meisten Verkehr

Wie unterscheidet sich die Verkehrsnachfrage und die Aufteilung auf die verschiedenen Verkehrsträger (Modal Split) in den einzelnen Raumtypen, Grossregionen und Städten? Und was bedeutet der jeweilige Modal Split für ein nachhaltiges Verkehrssystem? Diesen Fragen ging das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) nach. Besonders in den Agglomerationen lässt sich noch Einiges für eine nachhaltigere Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse tun, so ein Ergebnis.

Der Verkehr ist nachhaltig, wenn er gleichzeitig volkswirtschaftlich effizient, umweltschonend und sozial gerecht gestaltet ist.

- Der Langsamverkehr (zu Fuss oder per Velo) ist die umweltschonendste Fortbewegungsart. Seine Bedeutung innerhalb von kleinräumigen Gebieten wird jedoch immer noch unterschätzt: 40 Prozent der Anzahl Wege der Kernstadt-Bevölkerung entfallen beispielsweise auf diese Verkehrskategorie.
- Weiter ist der öffentliche Verkehr (öV) in und zwischen den Ballungsräumen das wirtschaftlich effizientere Verkehrsmittel als das Auto. Da der öV gleichzeitig auch umweltschonender als der motorisierte Individualverkehr ist, stellen im Allgemeinen ein hoher Modal Split zugunsten des öV sowie eine möglichst kleine Verkehrsnachfrage (kurze Distan-

zen) gewichtige Indizien für ein nachhaltig ausgestaltetes Verkehrssystem dar.

Modal Split und Verkehrsnachfrage, diese beiden Indikatoren sind also entscheidend, um die Nachhaltigkeit von Verkehrssystemen zu beurteilen. Deshalb hat das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) den Mikrozensus 2000¹ zum Verkehrsverhalten diesbezüglich noch ausführlicher ausgewertet. So konnten detaillierte Informationen über Verkehrskonsum und Modal Split nach Raumtyp, Regionen und Städten gewonnen werden, welche eine wichtige Voraussetzung sind, um verkehrspolitische Standortbestimmungen und Weichenstellungen auf nationaler, kantonaler und städtischer Ebene in Richtung Nachhaltigkeit einzuleiten.

Die Wahl der Verkehrsmittel ist eine vielschichtige Angelegenheit

Die Auswertungen zeigen, dass es einen statistisch signifikanten Zusammenhang gibt zwischen der Wahl des Verkehrsmittels und der Verfügbarkeit der so genannten Mobilitätswerkzeuge, also eines Autos respektive von GA, Halbtax- oder anderen Abonnementen-

¹ Die Ergebnisse basieren auf binären Logit Modellen, die u.a. die statistische Bedeutung der im Mikrozensus erhobenen Variablen bezüglich der zu erklärenden Variablen (öV-Benutzung pro Weg bzw. Autobenutzung pro Weg) wiedergeben.

ten. Der Besitz von Mobilitätswerkzeugen ist wiederum abhängig von einer Reihe von Faktoren, die zugleich auch die Wahl der Verkehrsmittel direkt beeinflussen. Häufig ist es schwierig, Ursache und Wirkung zu trennen.

Neben den Mobilitätswerkzeugen hat der Raumtyp des Wohnorts einen entscheidenden Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Unter einem Raumtyp versteht man ein mehr oder weniger homogenes Gebiet bezüglich Siedlungsstruktur und Verkehrsangebot. Auf einer relativ groben Ebene wird zwischen Kernstädten und Agglomerationsgürteln der neun grössten Schweizer Städte, der Mittelzentren sowie dem ländlichen Raum unterschieden.

Genauso ausschlaggebend wie der Wohnort ist der Umstand, ob ein Weg an Werktagen oder an einem Wochenende unternommen wird. Da am Wochenende vor allem Freizeitwege anfallen, ist auch der Fahrtzweck entscheidend für die Verkehrsmittelwahl. Einkommen und Alter haben eine vergleichsweise etwas geringere, allerdings dennoch statistisch relevante Bedeutung.

Wohnen in Grosszentren fördert die Benutzung des öV

Zusätzlich zur Frage, ob ein Faktor die Verkehrsmittelwahl beeinflusst, ist auch die Richtung des Zusammenhangs (positiv/negativ) von Interesse. So erhöht der Besitz eines Mobilitätswerkzeugs die Benutzung des betreffenden Verkehrsmittels und reduziert entsprechend die Nutzung anderer Verkehrs-

mittel. Die Variable Grosszentrum ist mit positiven Wirkungen auf die öV-Nutzung verbunden, die Variable Wochenende mit positiven Wirkungen auf die Autobenutzung – die Freizeit verführt also zum Autofahren.

Ausser den genannten, im Mikrozensus verfügbaren Faktoren sind noch andere, schwerer fassbare Faktoren für die Verkehrsmittelwahl verantwortlich. Beispielsweise wird das Verkehrsverhalten auch durch die Erziehung geprägt sowie von Modetrends, Werthaltungen und politischen Strömungen beeinflusst.

Das Gefälle zwischen Stadt und Land ist tiefer als der Röstigraben

Raumtypen und ihre Besonderheiten im Verkehrsverhalten

37 Kilometer legt die schweizerische Bevölkerung pro Kopf und Tag durchschnittlich zurück (ohne Luft- und Schiffsverkehr). Mit 30 Kilometern liegen die BewohnerInnen der Kernstädte bedeutend tiefer. Umgekehrt legen die Leute in den Agglomerationsgürteln mit täglich 53 Kilometern klar die grössten Distanzen zurück.

Bemerkenswert:

- Nur zwei Prozent aller Wege entfallen auf den Luftverkehr. Sie generieren aber über 20 Prozent der gesamten Verkehrsleistung in Personenkilometern. Die BewohnerInnen der ländlichen Gebiete legen fast halb so viel Distanz im Flugzeug zurück wie die Bevölkerung der Agglomerationsgürtel. Mögliche

Tab. 1: Wichtigste Einflussfaktoren und die Richtung des Zusammenhangs (positiv oder negativ)

bezüglich Autobenutzung	bezüglich öV-Benutzung
1. Mobilitätswerkzeuge (positiv)	1. Mobilitätswerkzeuge (positiv)
2. Raumtyp Grosszentrum (negativ)	2. Raumtyp Grosszentrum (positiv)
3. Fahrtzweck (Wochenendfahrt) (positiv)	3. Fahrtzweck (Wochenendfahrt) (negativ)
4. Altersklasse unter 17 Jahren (negativ)	4. Raumtyp Mittelzentrum (positiv)
5. Höhe des Haushaltseinkommens (positiv)	5. Raumtyp Agglomeration (positiv)

Gründe für die Flugfreudigkeit in den Agglomerationsgürteln sind deren höherer Anteil an Kaderleuten und einkommensstarken Haushalten.

- BewohnerInnen der Kernstädte benutzen mit 33 Prozent den öV mehr als doppelt so intensiv wie jene der ländlichen Gebiete, wo der öV bloss 15 Prozent des Verkehrs (ohne Luftverkehr) ausmacht. Dies liegt vor allem daran, dass das öV-Angebot in wenig dicht besiedelten Räumen dünn ausgestaltet ist. Entsprechend ist hier der Individualverkehr im Vorteil. Umgekehrt kann der öV seine Stärken in dicht besiedelten Räumen ausspielen, wo er im Vergleich zum Auto das effizientere Verkehrsmittel ist.

- Auch BewohnerInnen der Agglomerationsgürtel der grössten Städte vorab der Deutschschweiz benutzen relativ oft den öV. In den Agglomerationen der Westschweiz ist die Frequentierung des öV schwächer. Der öV-Anteil ist hier weniger als halb so hoch wie in den Kernstädten. Die grossen Deutschschweizer Städte zeigen, dass nebst der Dichte von Bevölkerung und Arbeitsplätzen ein gut ausgebautes S-Bahn- und Tramnetz viel zu einem hohen öV-Anteil beiträgt. Denn diese Verkehrsmittel

sind im Vergleich zu Bussen komfortabler und oft auch schneller. (Siehe auch Karte auf Seite 6).

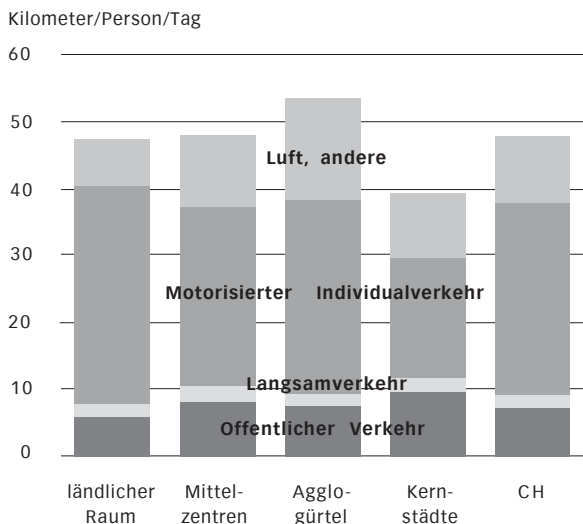
Regionen im Vergleich: grösste und überraschendste Unterschiede im Flugverkehr

Was die Unterschiede zwischen den Gross- respektive Sprachregionen angeht, sind die Unterschiede zur Wahl des Verkehrsmittels bescheiden. Bedeutender ist das Gefälle zwischen Stadt und Land und zwischen den Städten. Trotzdem gibt es regionale Unterschiede:

- Über alle Raumtypen hinweg weisen die peripheren Grossregionen Région lémanique, die Ostschweiz und das Tessin tiefere öV-Anteile auf. Dies ist teilweise darauf zurückzuführen, dass das schweizerische öV-System in jüngerer Vergangenheit schwerpunktmässig im Herzen des Mittellands gefördert und ausgebaut wurde.

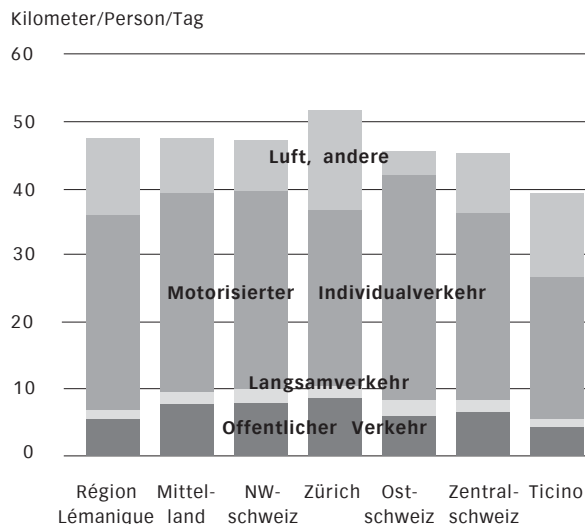
- Das Tessin fällt deutlich ab, was die durchschnittlich pro Tag mit dem Auto zurückgelegte Distanz angeht. Dies beim kleinsten öV-Anteil innerhalb der

Abb. 1: Durchschnittlich zurückgelegte Distanzen pro Person und Tag (km) nach Verkehrsmitteln und Raumtypen



Quelle: Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten (ARE/BFS)

Abb. 2: Durchschnittlich zurückgelegte Distanzen pro Person und Tag (km) nach Verkehrsmitteln und Grossregionen



Quelle: Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten (ARE/BFS)

Grossregionen. Als Erklärung mag die kleinräumige Struktur des Tessins eine wichtige Rolle spielen. Weiter sind im Tessin aufgrund der geographischen Trennung durch die Alpen interregionale Pendlerströme über lange Distanzen wie im Mittelland weniger üblich.

- Die BewohnerInnen der Grossregionen Zürich, Lémanique und Tessin konsumieren weit mehr Flugkilometer als beispielsweise die OstschweizerInnen.

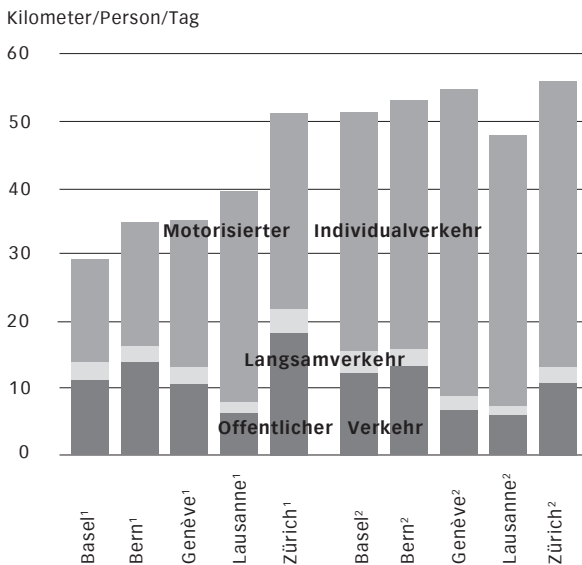
Zürich ist die verkehrshungrigste Schweizer Stadt

Die durchschnittlich zurückgelegten Distanzen pro Tag variieren sehr stark von Kernstadt zu Kernstadt. Insbesondere die BewohnerInnen Zürichs konsumieren viel Verkehr – gerade auch im Vergleich zur zweitgrössten Deutschschweizer Stadt Basel. Auffallend sind auch die grossen Distanzen, welche die Lausannois täglich mit dem Auto zurücklegen. In

mittelgrossen Städten wie Luzern oder St. Gallen ist die Verkehrsnachfrage schwächer. Für die entsprechenden Agglomerationsgürtel hingegen sind diese Unterschiede weniger augenfällig als für die Kernstädte.

Unterschiede werden auch deutlich, wenn die zurückgelegten Distanzen nach den einzelnen Verkehrsmitteln aufgeteilt und verglichen werden. So fällt auf, dass die Basler Bevölkerung die Hälfte der Wegdistanzen per öV (40 Prozent) und Langsamverkehr (LV, 10 Prozent) zurücklegt. Die Lausannois bringen es nur auf 20 Prozent (15 Prozent öV; 5 Prozent LV). Der Durchschnitt der Städte liegt bei 33 Prozent öV respektive 7 Prozent LV. 60 Prozent der Wegdistanzen der Schweizer KernstadtbewohnerInnen werden somit mit dem Auto zurückgelegt.

Abb. 3: Durchschnittlich zurückgelegte Distanzen pro Person und Tag (km) nach Verkehrsmitteln in Städten bzw. deren Agglomerationsgürteln



¹ Kernstadt

² Agglomerationsgürtel

Quelle: Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten (ARE/BFS)

Zusammenfassung

- Die Wahl des Verkehrsmittels hängt in erster Linie vom Besitz von so genannten Mobilitätswerkzeugen (Autobesitz, ÖV-Abonnemente) und vom Raumtyp des Wohnorts ab.
- Bedeutender als der Graben zwischen den Sprachregionen ist beim Verkehrsverhalten die Kluft zwischen Stadt und Land.
- BewohnerInnen der Agglomerationsgürtel konsumieren am meisten Verkehr, insbesondere auch Flugkilometer.
- BewohnerInnen des ländlichen Raums fahren am meisten Auto – dafür fliegen sie nur etwa halb so viel wie die BewohnerInnen der Agglomerationsgürtel.
- Die peripheren Grossregionen weisen tiefere ÖV-Anteile auf. BewohnerInnen gewisser Grossregionen, insbesondere der Ostschweiz, fliegen um ein Vielfaches weniger als die ZürcherInnen.
- Zwischen den Städten gibt es bezüglich Modal Split und Verkehrskonsum, also der durchschnittlich zurückgelegten Distanz, grosse Unterschiede.

Schlussfolgerungen

Das Ergebnis, dass Unterschiede zwischen Land und Stadt bestehen, war zu erwarten, da sich die Strukturen in diesen Räumen massiv unterscheiden. Der Landbevölkerung kann aber nicht die Rolle des schwarzen Schafs zugeschrieben werden. Denn häufig findet sie kein gutes ÖV-Angebot vor und ist somit auf das Auto angewiesen. Zudem fliegt die Landbevölkerung seltener.

Weit überraschender als die Unterschiede zwischen Stadt und Land sind die Unterschiede zwischen den Städten und zwischen den dazugehörigen Agglomerationsgürteln. Dies zeigt, dass in einigen Agglomerationen noch ein beachtliches Potenzial besteht, den Modal Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu beeinflussen. Damit liesse sich das Verkehrsgeschehen nachhaltiger, also wirtschaftlich effizienter und gleichzeitig umwelt- und sozialverträglicher gestalten.

Inhaltliche Auskünfte:

Rolf Geiger, Sektion Grundlagen (ARE),
Tel. +41 (0)31 322 53 27,
E-Mail: rolf.geiger@are.admin.ch

Anja Simma, Sektion Grundlagen (ARE),
Tel. +41 (0)31 322 55 93,
E-Mail: anja.simma@are.admin.ch

Raffael Hilber, Sektion Grundlagen (ARE),
Tel. +41 (0)31 322 01 43,
E-Mail: raffael.hilber@are.admin.ch

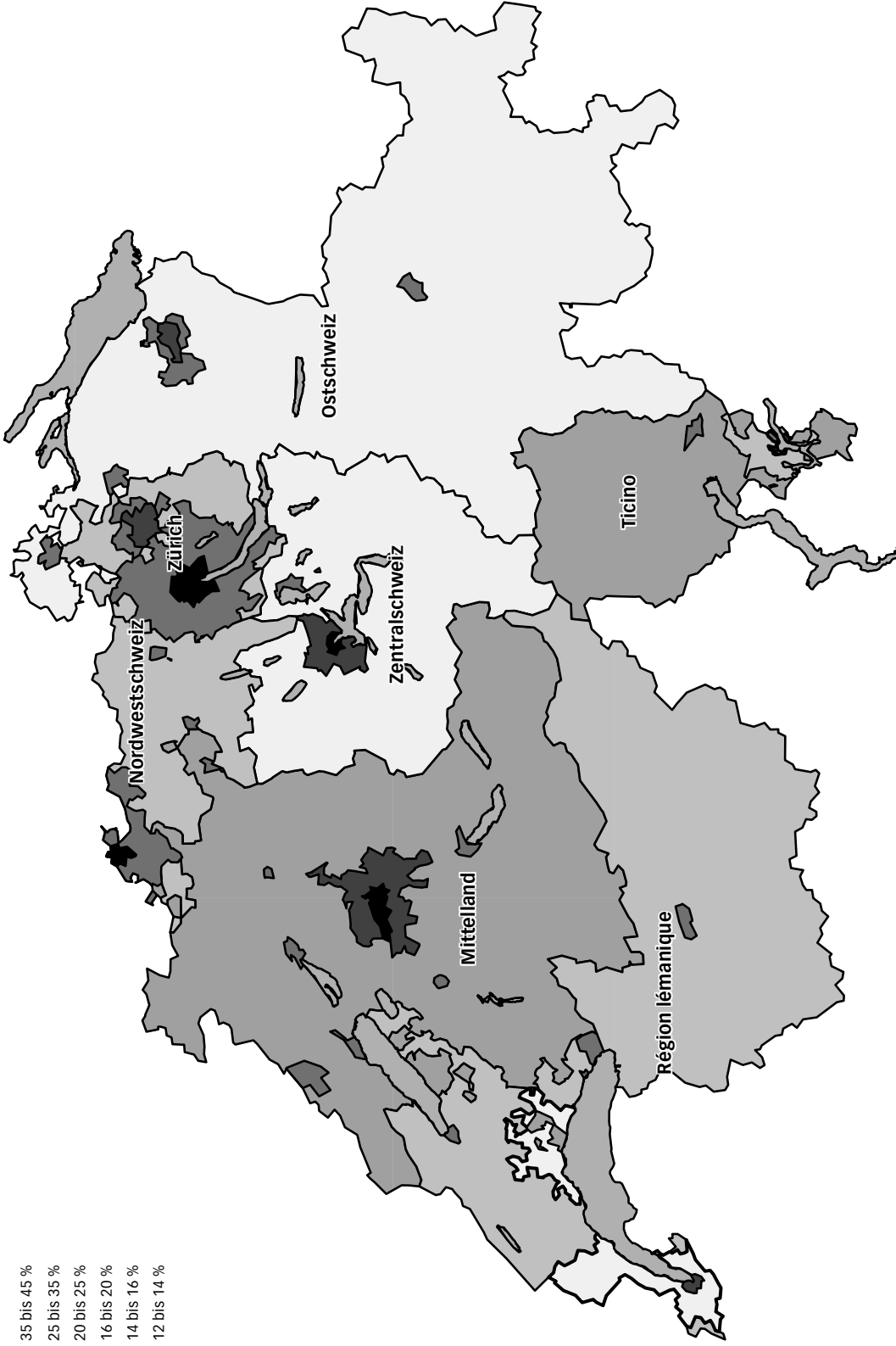
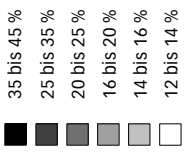
Weitere Informationen:

Andrea Ledergerber, Stabsstelle Information (ARE),
Tel. +41 (0)31 322 49 14,
E-Mail: andrea.ledergerber@are.admin.ch

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE),
Bundeshaus Nord, Kochergasse 10, 3003 Bern,
www.are.ch

Bern, Oktober 2003

Anteile des ÖV an den Landverkehrsmitteln gemessen an den zurückgelegten Distanzen nach Raumtypen und Regionen



Quellen: INFOPLAN-ARE, GEOSTAT-BFS, Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten (ARE/BFS)

© ARE

dossier

a r e

Palais fédéral Nord
Kochergasse 10
CH-3003 Berne
tél. +41 (0)31 322 40 60
fax +41 (0)31 322 78 69
www.are.ch

Faits et éléments clés du développement territorial

**Bundesamt für Raumentwicklung
Office fédéral du développement territorial
Ufficio federale dello sviluppo territoriale
Federal Office for Spatial Development**

2.03

Ce sont les périphéries urbaines qui consomment le plus de trafic

Quelles sont les caractéristiques de la demande de transports et de la répartition entre les différents moyens de transport dans chacun des types d'espace, dans chacune des grandes régions et dans chacune des villes? Et quel est, dans chaque cas, l'impact de la répartition modale sur la création d'un système de transport qui réponde aux critères du développement durable? C'est à ces questions qu'a voulu répondre l'Office fédéral du développement territorial (ARE). Au terme de la recherche, il est notamment apparu que la maîtrise à long terme des besoins de mobilité laisse encore à désirer, surtout dans les agglomérations.

Un système de transports est conforme aux critères du développement durable lorsqu'il est à la fois efficace du point de vue de l'économie nationale, respectueux de l'environnement et socialement équitable.

- La locomotion douce (à pied et à bicyclette) est la forme de déplacement la plus respectueuse de l'environnement. Pourtant, l'importance de ces moyens de locomotion non motorisés à l'intérieur de certains espaces restreints est encore sous-estimée, alors qu'ils représentent par exemple 40 pour cent des déplacements effectués par la population des villes-centres.

- Dans le trafic entre les agglomérations et à l'intérieur de celles-ci, le bilan économique des transports publics est plus favorable que celui de la voiture privée. Comme les transports publics sont également plus respectueux de l'environnement que le trafic motorisé individuel, une répartition favorable aux transports publics et une faible demande en transports (distances courtes) représentent généralement des indices fiables de la durabilité d'un système de transport.

La répartition modale et la demande de transports constituent par conséquent des indicateurs décisifs pour apprécier la durabilité des systèmes de transport. L'Office fédéral du développement territorial (ARE) a donc approfondi l'interprétation du Microrecensement 2000 sur le comportement de la population en matière de transports¹. Il a ainsi obtenu des informations détaillées sur la consommation et la répartition modale du trafic par types d'espace, par régions et par villes. Les résultats de cette enquête constituent des éléments importants pour établir un bilan en matière de transports et pour définir les orientations à prendre aux niveaux national, cantonal et communal en vue de rendre un système de transports plus durable.

¹ Les résultats se fondent sur des modèles logit binaires, qui restituent notamment l'importance statistique des variables saisies par le microrecensement relativement aux variables à expliquer (utilisation des transports publics par déplacement, respectivement utilisation de la voiture par déplacement).

Le choix des moyens de transport est une affaire complexe

L'interprétation des résultats montre qu'il existe une relation statistique évidente entre le choix du moyen de transport et l'accès à ce qu'on appelle un outil de mobilité, c'est-à-dire à une voiture ou à un abonnement (général, demi-tarif, etc.) des transports publics. La possession d'un outil de mobilité est quant à elle fonction d'une série de facteurs qui, en même temps, influencent directement le choix du moyen de transport. Il devient donc souvent difficile de distinguer les causes des effets.

Outre les outils de mobilité, le type d'espace dans lequel se trouve le domicile exerce une influence décisive sur le choix du moyen de transport. Par «type d'espace», on entend un territoire plus ou moins homogène quant à sa structure d'habitat et à son offre de transports. En Suisse, on distingue en gros trois types d'espaces: les neuf plus grandes villes du pays avec leur centre et leur périphérie urbaine, les centres de moyenne importance et l'espace rural.

Le critère du jour de déplacement (jour ouvrable ou fin de semaine) est tout aussi décisif que celui du domicile. Les déplacements effectués en fin de semaine étant essentiellement liés aux loisirs, le choix du moyen de transport est aussi déterminé par la destination.

Le revenu et l'âge sont des facteurs d'importance relativement moindre, mais dont les effets statistiques sont néanmoins sensibles.

Habiter dans un grand centre urbain favorise l'utilisation des transports publics

Outre la question de l'influence de divers facteurs sur le choix du mode de transport, il est intéressant de savoir si cette relation est positive ou négative. Ainsi, la possession d'un outil de mobilité augmente le recours au moyen de transport correspondant et diminue d'autant l'usage des autres moyens. Le fait d'habiter dans un grand centre urbain est une variable dont les effets sur l'utilisation des transports publics sont positifs, tandis que la variable «fin de semaine» est liée positivement à l'utilisation de la voiture privée. Les loisirs incitent donc à l'emploi de l'automobile.

Les facteurs cités ci-dessus, pris en compte par le microrecensement, ne sont pas les seuls à influencer les comportements en matière de transports. D'autres, plus difficiles à appréhender, sont par exemple l'éducation, les effets de mode, l'attachement à certaines valeurs et les orientations politiques.

Le clivage ville-campagne est plus marqué que le «rideau de rösti»

Les types d'espaces et leurs particularités dans le comportement en matière de transports

Chaque habitant de la Suisse parcourt en moyenne 37 kilomètres par jour (sans compter le trafic par voie aérienne et par voie d'eau). Les habitants des villes-centres, avec leurs 30 kilomètres par jour, se

Tab. 1: Les principaux facteurs et le sens de la corrélation (positif ou négatif)

Pour l'utilisation de la voiture privée	Pour l'utilisation des transports publics
1. Outils de mobilité (positif)	1. Outils de mobilité (positif)
2. Espace de type grand centre (négatif)	2. Espace de type grand centre (positif)
3. Destination (déplacements en fin de semaine) (positif)	3. Destination (déplacements en fin de semaine) (négatif)
4. Classe d'âge en-dessous de 17 ans (négatif)	4. Espace de type centre de moyenne importance (positif)
5. Niveau de revenu du ménage (positif)	5. Espace de type agglomération (positif)

situent nettement en-dessous de la moyenne. Ce sont les résidents de la périphérie urbaine qui parcourent les plus longues distances, soit 53 kilomètres par jour et par personne.

Particularités remarquables :

- Le trafic aérien ne représente que 2 pour cent de l'ensemble des déplacements effectués, mais plus de 20 pour cent des kilomètres parcourus par personne. Les habitants des zones rurales parcourent à peine la moitié des kilomètres d'avion enregistrés par la population des périphéries urbaines. Cet engouement pour l'avion s'explique peut-être par la proportion importante de cadres et de ménages à revenu élevé parmi les habitants des périphéries urbaines.
- Les habitants des villes-centres effectuent 33 pour cent des déplacements en transports publics (à l'exclusion du trafic aérien). Ce taux est plus du double de celui des zones rurales, où la proportion n'atteint que 15 pour cent. La différence s'explique surtout par la densité plus faible de l'offre de transports publics dans les régions moins peuplées, où le trafic individuel l'emporte donc. À l'inverse,

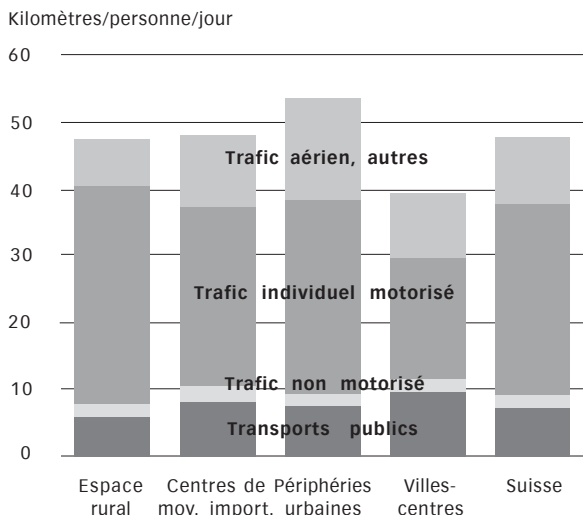
dans les régions fortement peuplées, les transports publics s'avèrent plus performants.

- Les habitants de la périphérie urbaine des plus grandes villes – alémaniques avant tout – utilisent relativement souvent les transports publics. Dans les agglomérations de Suisse romande, les transports publics sont moins utilisés ; la proportion de ce type de déplacement y est inférieure à la moitié de celle enregistrée dans les villes-centres. Les grandes villes de Suisse alémanique montrent qu'outre la densité de population et d'emplois, la présence d'un réseau RER et de tramways performants favorise l'utilisation des transports publics. En effet, comparés aux autobus, ces moyens de transport sont plus confortables et souvent aussi plus rapides (voir également la carte de la page 6).

Comparaison régionale : les différences les plus frappantes s'observent dans le trafic aérien

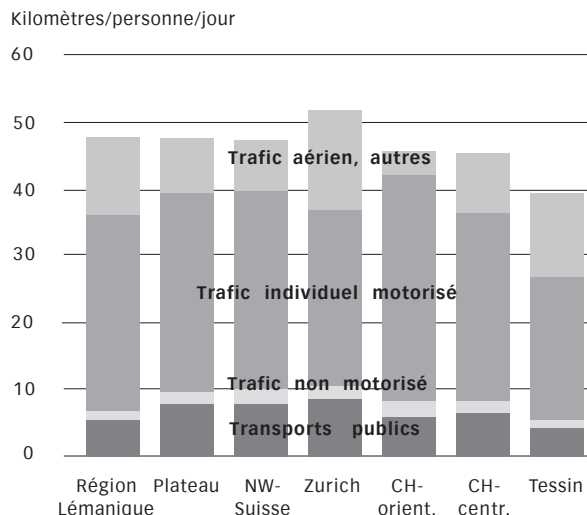
Entre les grandes régions ou les régions linguistiques du pays, les différences dans le choix du

Tab. 2: Distances parcourues en moyenne par personne et par jour (en kilomètres) selon le mode de transport et le type d'espace



Source: Microrecensement 2000 sur le comportement de la population en matière de transports (ARE/OFS) © ARE

Tab. 3: Distances moyennes parcourues par personne et par jour (en kilomètres), selon le moyen de transport et la grande région



Source: Microrecensement 2000 sur le comportement de la population en matière de transports (ARE/OFS) © ARE

moyen de transport sont faibles. Le clivage est plus marqué entre les villes et la campagne d'une part et entre les villes elles-mêmes d'autre part. Il existe cependant des différences régionales:

- Indépendamment du type d'espace, les grandes régions périphériques que sont la Région lémanique, la Suisse orientale et le Tessin présentent des taux d'utilisation des transports publics moins élevés. Cette différence s'explique en partie par le fait qu'au cours des récentes années, les travaux d'amélioration et d'extension du système des transports publics suisse ont privilégié le cœur du Plateau.

- Le Tessin vient nettement en queue, tant pour les distances journalières moyennes parcourues en voiture que pour l'utilisation des transports publics, qui est la plus faible de toutes les grandes régions. Cette situation est probablement due à la topographie compartimentée du Tessin. De plus, la barrière des Alpes entrave les flux interrégionaux de pendu-

lares sur de longues distances telles que les connaît le Plateau.

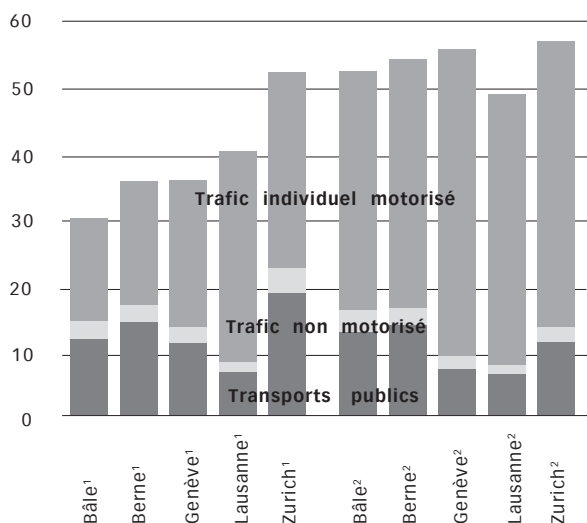
- La population des grandes régions Zurich, Région lémanique et Tessin consomme beaucoup plus de kilomètres en avion que celle de la Suisse orientale, par exemple.

Zurich, la ville suisse où l'on se déplace le plus

La moyenne des kilomètres parcourus quotidiennement varie considérablement selon les villes-centres. Les Zurichois, notamment, effectuent des distances beaucoup plus longues que les habitants de la seconde ville de Suisse, Bâle. Quant aux Lausannois, l'importance des déplacements qu'ils effectuent chaque jour en voiture est frappante. Dans les villes moyennes comme Lucerne ou Saint-Gall, la demande de transports est plus faible. Les différences sont toutefois moins marquées entre les différentes périphéries urbaines qu'entre les villes-centres.

Tab 4: Distances moyennes (en kilomètres) parcourues par personne et par jour, selon le moyen de transport, dans les villes et la périphérie urbaine

Kilomètres/personne/jour



¹ ville-centre

² périphérie urbaine

Source: Microrecensement sur le comportement de la population en matière de transports (ARE/OFS)

© ARE

Résumé

- Le choix du moyen de transport dépend en premier lieu de la possession d'outils de mobilité (voiture, abonnements de transports publics) et du type d'espace où se trouve le domicile.
- La différence la plus évidente à cet égard ne se manifeste pas entre les régions linguistiques, mais entre les villes et les campagnes.
- Ce sont les habitants des périphéries urbaines qui parcourent le plus de kilomètres, notamment en avion.
- Les habitants de l'espace rural sont les plus grands utilisateurs de la voiture privée, alors qu'ils voyagent à peu près deux fois moins en avion que la population des périphéries urbaines.
- Dans les grandes régions périphériques, la part des déplacements en transports publics est plus faible. Dans certaines grandes régions, en Suisse orientale notamment, les déplacements en avion ne constituent qu'une fraction de ceux effectués par la population zurichoise.
- Selon les villes, la répartition modale et les distances parcourues varient donc de manière significative.

Conclusions

L'existence d'un clivage entre la ville et la campagne était prévisible, tant ces espaces diffèrent par leurs structures. Il faut toutefois éviter d'attribuer le mauvais rôle à la population rurale, car c'est souvent l'absence d'une offre de transports publics performants qui la rend dépendante de la voiture. Par ailleurs, cette partie de la population voyage moins en avion.

Les résultats surprennent bien davantage par les différences qu'ils révèlent entre les villes et entre les périphéries de ces villes. Ces inégalités montrent le fort potentiel que possèdent certaines agglomérations pour infléchir la tendance en faveur des transports publics. Une telle évolution permettrait d'aménager le trafic de manière plus conforme aux objectifs du développement durable, c'est-à-dire de mieux harmoniser les impératifs économiques, écologiques et sociaux.

Informations détaillées:

Rolf Geiger, section Bases (ARE),
tél. +41 (0)31 322 53 27,
E-mail: rolf.geiger@are.admin.ch

Anja Simma, section Bases (ARE),
tél. +41 (0)31 322 55 93,
E-mail: anja.simma@are.admin.ch

Raffael Hilber, section Bases (ARE),
tél. +41 (0)31 322 01 43,
E-mail: raffael.hilber@are.admin.ch

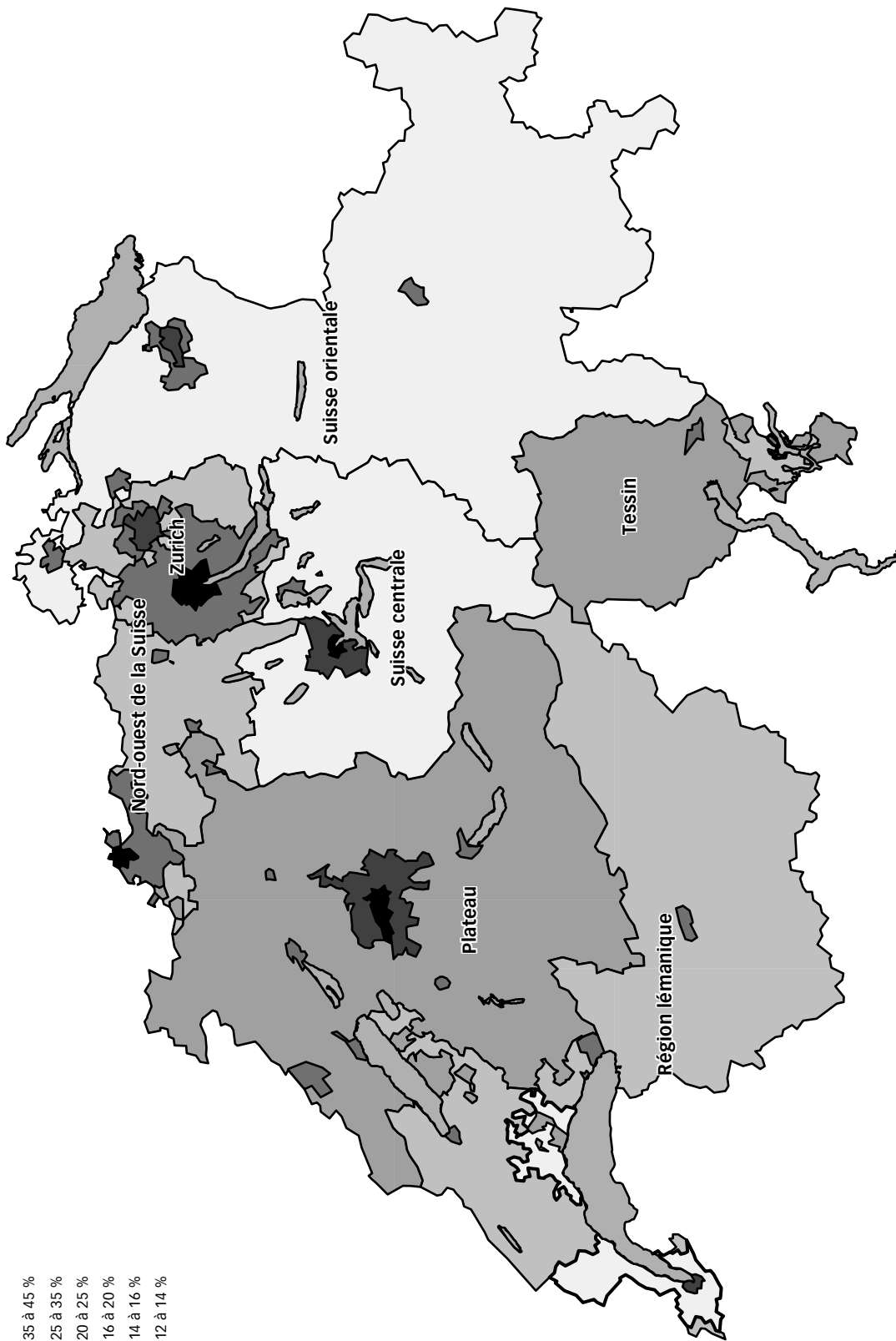
Renseignements complémentaires:

Andrea Ledergerber, état-major de l'information,
tél. +41 (0)31 322 49 14,
E-mail: andrea.ledergerber@are.admin.ch

Office fédéral du développement territorial (ARE),
Palais fédéral Nord, Kochergasse 10, 3003 Berne,
www.are.ch

Berne, octobre 2003

Part des transports publics dans les moyens de transport terrestres, mesurée en fonction des distances parcourues, selon les types d'espace et les régions



Sources: INFOPLAN-ARE, GEOSTAT-OFS, Microrecensement 2000 sur le comportement de la population en matière de transports (ARE/OFS)

© ARE