



Pendularité

Nouvelle définition des agglomérations

Pour tous renseignements spécialisés :

Werner HAUG

tél.

032 / 713 66 85

e-mail

werner.haug@bfs.admin.ch

Martin SCHULER

tél.

021 / 693 34 24

e-mail

martin.schuler@epfl.ch



Office fédéral de la statistique
Bundesamt für Statistik
Ufficio federale di statistica
Uffizi federal da statistica

**Conférence de presse
du 15 mai 2003
Berne, Kornhaus**

Liste des intervenants

Mme Adelheid Bürgi-Schmelz
Directrice de l'OFS

M. Werner Haug
Vice-directeur de l'OFS

M. Martin Schuler
Institut du développement territorial
EPF Lausanne

M. Fritz Wegelin
Vice-directeur
de l'Office fédéral du développement territorial

Informations générales sur le Recensement:

www.recensement.ch

ou Centrale d'information du Recensement 2000

tél.	032 / 713 61 11
e-mail	census.info@bfs.admin.ch

Recensement 2000 : comportement des pendulaires

Définitions

Le concept de pendularité présente plusieurs facettes. Le recensement de la population enregistre, pour chaque personne active occupée, son lieu de travail et, pour chaque personne qui est en formation, la localisation de l'école ou le lieu d'étude. Dans les analyses que nous présentons ci-dessous, nous ne prenons en considération que les personnes actives occupées. Elles sont réparties en trois catégories : les personnes qui n'effectuent pas de trajet (travail à domicile ou sans lieu de travail fixe), les personnes qui effectuent un trajet dans les limites de leur commune de domicile (pendulaires infra-communales) et celles qui quittent leur commune de domicile pour aller dans une autre commune (pendulaires extra-communales ou pendulaires sortants) ou à l'étranger (frontaliers).

Nous distinguons ensuite les pendulaires selon le moyen de transport utilisé. Franchissement des limites communales ou pas, on peut distinguer les personnes qui utilisent un moyen de transport de celles qui effectuent tout le trajet à pied. Dans le recensement de la population, les moyens de transport sont relevés de manière cumulée, ce qui permet de retracer les composantes du trajet effectué. Dans nos analyses, lorsqu'il y a plusieurs moyens de transport utilisés, les moyens de transport public priment sur les moyens de transport privé. Puis, dans la catégorie retenue, seul le moyen de transport le plus rapide est conservé. Il faut donc tenir compte du fait que le transport combiné train-bus n'est pas compris dans les chiffres, mais attribué entièrement au train

Les pendulaires quittant leur commune de domicile sont toujours plus nombreux

C'est en 1910 que le recensement de la population a relevé les lieux de travail des personnes actives occupées pour la première fois. Depuis cette date – à l'exception de l'année 1920 – ces informations sont disponibles dans chaque recensement de la population. Les moyens de transport utilisés et les temps de parcours sont relevés depuis 1970. En 2000, une matrice a pour la première fois été utilisée pour calculer la distance entre le lieu de domicile et le lieu de travail (distance la plus courte).

Le nombre de personnes qui quittent leur commune de domicile pour se rendre à leur lieu de travail a été en constante augmentation au cours des 90 dernières années. De 9% en 1910, la part des pendulaires sortant était de 12% en 1930, de 17% en 1950 et de 23% en 1960. Depuis cette époque, la part des pendulaires sortant a augmenté d'environ 10% supplémentaires au cours de chaque décennie : 1970, 31% ; 1980, 40% ; 1990, 50% pour atteindre 57,8% en l'an 2000. Les comparaisons entre ces chiffres sont tout à fait significatives, car elles reposent notamment sur un nombre inchangé de communes.

Temps de parcours : un budget stable

Avec la croissance constante de la part des pendulaires et des distances parcourues, on pourrait s'attendre à ce que le temps moyen de déplacement du lieu de domicile au lieu de travail soit également en forte augmentation. Cette hypothèse n'est pas vérifiée. En 1970, un pendulaire mettait en moyenne 18,2 minutes pour se rendre à son lieu de travail. Jusqu'en 1980, ce temps moyen est resté stable (18,1 minutes), alors qu'il n'a que légèrement augmenté jusqu'en 1990 (19,1 minutes). En 2000, cette moyenne s'est établie à 20,1 minutes. Cette relative stabilité a été observée dans plusieurs pays. Suite aux travaux du professeur Zahavi en matière de mobilité dans les années 80, elle est connue sous les termes de « loi du

budget temporel stable ». Pour que ce budget temporel reste constant, on doit, lorsque les distances augmentent, passer de moyens de transport lents à des moyens plus rapides, ou augmenter la vitesse des moyens de transport existants. Entre 1960 et 1990, les deux comportements ont contribué à la stabilité relative du temps de parcours moyen : dans les années 1970, grâce notamment à la motorisation et à la construction des autoroutes ; dans les années 1980, grâce aussi à la promotion des transports publics. Au cours des années 1990, on a notamment observé une extension croissante des aires urbaines et des congestions sur les grands axes de trafic. On se serait donc attendu à ce que les formes de substitution et l'augmentation de la vitesse de transport observées jusqu'alors ne soient plus possibles dans les mêmes proportions. Pourtant, le temps de parcours moyen pour se rendre sur son lieu de travail n'a augmenté que d'une minute durant ces années.

Moyen de transport : 1 sur 2 en voiture

Au cours des 30 dernières années, il s'est produit un fort transfert au profit des moyens de transport motorisés. La tendance à utiliser une voiture privée s'est encore renforcée. En l'an 2000, près de la moitié des personnes actives (49,2%) se rendaient en voiture à leur lieu de travail, alors qu'elles ne représentaient que 42,4% en 1990, 37,7% en 1980 et 23,3% en 1970. Si l'on enlève de la comparaison les personnes qui n'effectuent aucun trajet pour se rendre au travail, la proportion des pendulaires automobilistes s'élève même à 54,3% en l'an 2000.

Le train a été utilisé par 11,0% des personnes actives occupées (12,1% si l'on ne prend pas en compte les personnes travaillant à leur domicile). De manière relative, le train a gagné les plus grandes parts de marché (9,8% en 1990, 6,9% en 1980, 6,8% en 1970). Les autres moyens de transport public ont vu de leur côté leurs parts de marché diminuer. Le pourcentage de personnes actives qui utilisent un moyen de transport public urbain (bus, tram) pour se rendre à leur lieu de travail a passé de 12,3% en 1990 à 10,3% en 2000 ; pour les transports publics régionaux, la part au trafic a également diminué de 2,2 à 2,0%. Au total, que ce soit en chiffres absolus ou en proportions, les transports publics ont connu un recul depuis 1990, alors qu'ils avaient enregistré une évolution positive dans les années 80.

L'utilisation de la bicyclette est en léger recul (de 6,3 à 6,1%). Les personnes qui se rendent à pied à leur travail sont également en diminution (de 9,1 à 7,9%), mais encore plus fortement les personnes actives qui n'effectuent aucun trajet (de 12,4 à 9,3%). En 1970, ces dernières représentaient encore une part de 21%.

Les temps de trajet ont des longueurs très diverses en fonction du moyen de transport utilisé. Un trajet effectué à pied dure en moyenne 9,7 minutes, alors qu'un trajet effectué en train dure en moyenne 41,7 minutes. La durée moyenne du trajet en auto est de 17 minutes ; à bicyclette de 10 minutes.

Les graphiques 1a et 1b montrent la durée d'un trajet en fonction de la nature du moyen de transport utilisé. En 2000, tous moyens de transport confondus, la moitié des pendulaires ont un temps de transport moyen de moins de 15 minutes, un tiers un temps situé entre 15 et 30 minutes, 10% entre une demi-heure et trois quarts d'heure. Selon le moyen de transport utilisé, 85% des trajets effectués à pied durent moins de 15 minutes ; cette part est de 80% pour les trajets effectués à bicyclette ou à vélomoteur ; de 65% à scooter et d'un peu plus de la moitié en voiture. La durée de transport pour un trajet effectué avec les transports publics est par contre nettement plus longue : avec le train par exemple, plus de la moitié des trajets dépassent la limite des 30 minutes.

Choix du moyen de transport selon les cantons et les villes

En Suisse, le choix du moyen de transport dépend en premier lieu de la structure de l'habitat : on se déplace moins à pied dans les cantons urbains, on y utilise moins la voiture et davantage les transports publics que dans les cantons à prédominance rurale. Seuls 20% des citoyens bâlois utilisent ainsi leur voiture, contre 55% des Soleurois ; 17% des Grisons se déplacent à pied, mais 6% seulement des Argoviens ; 37% des Zurichois utilisent les transports publics contre seulement 5% des Appenzellois des Rhodes Intérieures.

Une autre relation peut être établie en prenant en compte les différences culturelles à l'intérieur de la Suisse. Avec 65% de pendulaires utilisant leur voiture, le Tessin est ainsi en tête de tous les cantons, alors que les cantons romands (sauf Genève) dépassent la moyenne suisse. Les différences sont également frappantes si l'on compare la situation au niveau des villes : 20% à Berne, 35% à Lausanne par exemple. Il ne faut cependant pas oublier que l'offre locale des trains et des transports publics urbains peut être très différente, en matière de densité du réseau et des fréquences horaires. Grâce à la bonne densité du réseau de son « S-Bahn », le canton de Zurich compte ainsi 20% de pendulaires voyageant en train, contre seulement 2% dans le canton de Genève, qui ne dispose que de deux lignes de train, sans bonnes correspondances. Dans la comparaison des transports publics urbains, il y a une relation nette avec la grandeur de la ville : 42% à Zurich et à Bâle, environ 35% à Genève et à Berne, 31% à Lausanne, 26% à St-Gall et à Lucerne.

Il est également intéressant de relever la disparité géographique dans l'utilisation de la bicyclette. Les cantons ruraux avec de courts trajets comme Uri, Glaris et Thurgovie présentent les taux d'utilisation les plus élevés. Parmi les villes, Bâle occupe le premier rang avec 14%, devant Winterthur, Berne et Bienne, alors que Zurich ne compte que 4,6% de pendulaires à vélo, Genève 4,3% et Lausanne 0,9%.

Evolution depuis 1990 et par canton du choix du moyen de transport

Les différences entre les régions sont particulièrement marquées lorsque l'on compare l'évolution dans le temps, en se basant sur les résultats des recensements 1990 et 2000. L'utilisation croissante du train a été supérieure à la moyenne dans les cantons citadins et dans la zone d'influence de Zurich, c'est-à-dire dans les navettes effectuées entre les villes et dans la zone desservie par le « S-Bahn » zurichois. L'utilisation du train a ainsi augmenté de 14,7% à 19,7% dans le canton de Zurich ; Zoug, Schaffhouse et les deux Bâle ont aujourd'hui une utilisation du train nettement plus élevée qu'il y a dix ans. Par contre, le recours au train a plutôt reculé dans les cantons périphériques.

Le recul des parts de marché enregistré par les transports publics urbains touche en premier lieu les cantons urbains (Bâle-Ville -6,6%, Genève -3,8% et Zurich -2,5%), même si ce mode de transport reste dominant dans ces trois régions : Bâle 48%, Genève 31,5%, Zurich 15,5%. Cette remarque est également valable pour la Ville de Zurich avec 48%. Les cars postaux et autres transports par car sont légèrement moins demandés que dix ans auparavant, principalement dans les régions rurales.

En chiffres absolus, la croissance du train comme moyen de transport résulte presque exclusivement de l'utilisation plus fréquente qui en est faite dans la grande région zurichoise. Le recul des autres moyens de transport public touche toutes les régions, mais il est plus marqué dans les cantons urbains.

Le train attire les jeunes

En moyenne suisse, l'utilisation de la voiture a augmenté de près de 7%, passant de 42,4% en 1990 à 49,2% en 2000. On aurait pu s'attendre à ce que cette hausse résulte d'un effet de substitution des générations. Les personnes âgées - tendanciellement moins motorisées -, qui ont quitté la vie active dans les années 1990, ayant pu être remplacées par des personnes actives jeunes, plus orientées vers la voiture. La ventilation des données en fonction de l'âge et du sexe donne cependant une toute autre image. La plus forte croissance dans l'utilisation de la voiture est observée plutôt du côté des femmes (de 33% à 43%) que des hommes (de 48% à 53,0%) et de manière générale parmi les personnes actives âgées. Entre 25 et 60 ans, toutes les classes d'âge présentent à peu près les mêmes proportions dans l'utilisation de la voiture ; ce moyen de transport est par contre nettement moins utilisé par les personnes actives les plus jeunes et par celles qui sont proches de la retraite.

Le train a gagné des parts de marché, en premier lieu dans les jeunes générations de personnes actives et cela aussi bien du côté des femmes actives occupées que des hommes. 32,7% des femmes de 15-19 ans utilisent le train, contre seulement 8,9% des 45-64 ans. Du côté des hommes, ces chiffres sont inférieurs d'un quart. La fréquence d'utilisation des moyens de transport public citadins ne révèle par contre aucune différence significative par rapport à l'âge, mais une différenciation marquée par sexe : les femmes prennent deux fois plus le bus ou le tram que les hommes.

Moins de 10 km pour se rendre au travail

Les distances entre commune de domicile et commune de travail ont été calculées sur la base d'un modèle, dans lequel ont été systématiquement intégrés les plus courts chemins entre deux points. Selon ces calculs, la distance moyenne parcourue par les pendulaires qui quittent leur commune de domicile est de 14,9 kilomètres. Si l'on prend en compte les pendulaires infra-communaux, c'est-à-dire les personnes qui travaillent dans leur commune de domicile, cette distance moyenne se réduit à 9,5 kilomètres.

Les différences sont importantes au niveau des cantons et des grandes régions. Pour les pendulaires sortant, les distances parcourues sont les plus longues aux Grisons (19,0 km), canton suivi de SH, VS et SZ. Les personnes actives des régions périphériques et des régions qui constituent l'arrière-pays des grands centres présentent les distances moyennes les plus importantes. Les Genevois, Les Tessinois et les Bâlois ont les distances les plus courtes à parcourir. Dans ces cantons, les communes sont petites (ce qui accroît le nombre de pendulaires sortant) et les distances par rapport au centre sont courtes.

Si l'on prend en compte l'ensemble de toutes les personnes actives, les cantons qui sont en bordure des grands centres présentent toujours les distances parcourues les plus grandes (AG, SZ, VD, FR, TG, SH). GR et VS présentent par contre cette fois des distances inférieures à la moyenne, car dans ces deux cantons, beaucoup de personnes actives travaillent dans leur commune de domicile. La répartition est ici bipolaire : peu de pendulaires sortant mais avec des distances parcourues très longues font face à de nombreux non pendulaires.

Seul 1,7% de toutes les personnes actives en Suisse effectue chaque jour un trajet qui dépasse les 50 km. Les plus grandes proportions de cette catégorie de pendulaires se trouvent dans les cantons périphériques, ainsi que dans les grandes villes, où les conditions pour effectuer des trajets en train sur de longues distances sont les meilleures.

Six cantons importateurs de forces de travail

La statistique des pendulaires ne permet pas seulement d'analyser les trajets effectués par la population active mais aussi de tracer une matrice décrivant l'intensité des relations entre les communes. En combinant les chiffres des personnes actives, des pendulaires sortant et des pendulaires entrant, il est possible de déterminer le nombre d'emplois que présente chaque commune (les 8,6% de personnes actives qui n'ont pas indiqué de lieu de travail ont été réparties de manière proportionnelle au nombre de pendulaires sortant de chaque commune et réinjectées au niveau des emplois en fonction de la part de chaque commune au total des emplois en Suisse).

Seuls six des 26 cantons ont davantage de pendulaires entrant que de pendulaires sortant (c'est-à-dire un excédent d'emplois par rapport au nombre de personnes actives dans le canton, on parle aussi de solde pendulaire positif). Parmi eux, Bâle-Ville présente le plus grand excédent avec un indice de 141.1, suivi de Zoug (116.2), Zurich (111.1) et Genève (108.3). Suivent Berne et le Tessin. (Pour Bâle, Genève et le Tessin, les valeurs de l'indice sont encore plus élevées si l'on prend en compte les frontaliers – rappelons que ces derniers ne sont pas recensés – ce qui donne pour l'année 2000 : BS 172.6, GE 122.6 et TI 121.7.

Les autres cantons (sans les frontaliers) ont un excédent de pendulaires sortant, le plus fortement à BL, SZ, AI, NW, AR, AG, TG et FR avec des valeurs d'indice comprises entre 80 et 90. Ces régions ont toutes un caractère plutôt rural mais sont proches de grands centres.

Dans le temps et dans les comparaisons entre les cantons, la répartition spatiale des personnes actives et des emplois n'a pas beaucoup varié. Les six cantons avec des soldes pendulaires positifs ont renforcé leur position depuis 1980 et parmi eux Zoug. De l'autre côté, la dépendance à l'égard d'emplois extérieurs a augmenté dans la plupart des cantons. Ce phénomène concerne particulièrement UR, SO, SH et TG où la population active est d'autant plus dépendante d'emplois extérieurs après la perte de nombreux emplois dans l'industrie.

Si l'on considère la situation des communes, on peut constater que beaucoup de villes ont pu garder, voire légèrement augmenter leurs excédents de pendulaires entrant. Il faut cependant prendre en compte le fait que dans les centres, par rapport aux communes de la ceinture de l'agglomération, l'augmentation du nombre d'emplois et du nombre de personnes actives domiciliées dans la commune a été inférieure à la moyenne. Dans les zones urbaines, on observe donc davantage de flux pendulaires du centre vers la périphérie et entre les communes. Les communes de l'agglomération genevoise, les localités dans le Glattal zurichois, de l'Ouest lausannois, de l'Est et du Nord de Berne et de la périphérie de Lugano attirent davantage de pendulaires grâce à une augmentation de l'offres de places de travail. Des communes petites et moyennes du Plateau sont dans le même cas ; ainsi dans le Gäu soleurois, à l'Ouest de Zoug, dans la région Sursee-Zofingue, dans le Centre de l'Argovie, dans le canton de Fribourg ou dans le district de Nyon. Il faut y ajouter plusieurs communes touristiques qui ont connu une croissance de leur nombre d'emplois, mais qui n'induisent que de faibles flux pendulaires.

Recensement 2000 : nouvelle délimitation des agglomérations suisses

Trois personnes sur quatre vivent en zones urbaines

Selon les résultats du Recensement de la population 2000, près de trois personnes sur quatre vivent en zones urbaines. Dans les années 1990, le processus d'urbanisation s'est donc poursuivi et concerne aujourd'hui près de 1'000 communes rassemblant 5,4 millions d'habitants ou 73,3% de la population suisse. Ce pourcentage n'était que de 68,8% en 1990, respectivement de 61,6% en 1980. Les zones urbaines du pays sont composées de 50 agglomérations et de 5 villes individuelles s'étendant sur une surface de 9'000 km². Regroupant plusieurs agglomérations étroitement liées sur le plan fonctionnel, les cinq grands ensembles de Zurich, de Genève-Lausanne, de Bâle, de Berne et des agglomérations tessinoises constituent des aires métropolitaines.

Depuis 1930, les agglomérations urbaines de la Suisse font l'objet tous les dix ans de nouvelles délimitations, sur la base des résultats du Recensement fédéral de la population. Depuis 1980, les agglomérations suisses sont conçues de manière transfrontalière. La définition statistique des agglomérations permet de distinguer, selon une procédure uniforme, les zones d'habitat urbain pour l'ensemble d'un pays, indépendamment de la différence de taille des communes. Au cours des dernières années, les agglomérations ont acquis une dimension politique nouvelle, depuis que cette notion est ancrée dans la Constitution fédérale et que la Confédération entend développer une politique explicite à leur égard. La notion d'agglomération est également utilisée au niveau des cantons dans les plans d'aménagement et même en tant qu'espace institutionnel (canton de Fribourg). La délimitation des agglomérations faite par l'Office fédéral de la statistique n'a toutefois pas force de loi.

Cinq critères

La détermination de la population urbaine d'un pays a une longue tradition. Depuis la seconde moitié du 19^e siècle, le degré d'urbanisation peut être considéré comme l'indicateur territorial le plus important pour les comparaisons internationales. Que ce soit au niveau national ou international (Nations Unies, Eurostat), les services statistiques l'utilisent comme instrument analytique pour leurs comparaisons spatiales. Selon ce concept, l'espace urbain d'un pays englobe, d'une part des villes individuelles, d'autre part des groupes de communes situées dans les zones d'influence d'une ou de plusieurs villes-centres, lesquelles forment ensemble une « agglomération ». A l'intérieur d'un pays, ces agglomérations deviennent comparables dans les analyses scientifiques étant donné qu'elles sont définies selon une procédure uniforme. La définition des agglomérations, mise à jour tous les dix ans, est dynamique ; elle décrit l'évolution du processus d'urbanisation.

En Suisse, c'est en 1930 que les agglomérations ont été déterminées pour la première fois, d'abord sans formule claire puis, dès 1950, sur la base de trois critères. La formule d'origine a été révisée après le Recensement de la population de 1980 : les agglomérations sont des zones de peuplement rassemblant au minimum 20'000 habitants et qui présentent un caractère urbain. Elles sont composées d'une ville-centre et d'autres communes, qui présentent dans leurs structures bâties, économiques et sociales un caractère urbain. Cette formule exige encore que les communes appartenantes remplissent au moins trois des cinq critères d'ordre structurel. Ces cinq critères concernent la continuité avec la ville-centre de la zone bâtie, la densité de peuplement, la croissance de la population, la structure économique ainsi que les trajets effectués par les pendulaires de la commune. En plus des agglomérations, des « villes individuelles », c'est-à-dire des communes qui ont plus de 10'000 habitants mais qui ne forment pas d'agglomérations, sont comptées dans les zones urbaines du pays.

Ces critères de délimitation ont été repris intégralement dans le dernier recensement (cf. définition p. 9). Les résultats de l'application de la formule révèlent une extension marquée des agglomérations existantes et également l'émergence de nouvelles zones urbaines. De plus, plusieurs agglomérations autrefois séparées forment aujourd'hui des ensembles continus. La population urbaine de la Suisse a augmenté de 68,8% à 73,3% entre 1990 et 2000. Les années 90 se rangent ainsi derrière la décennie 1980-1990 (avec une augmentation de 61,6 à 68,8%) mais nettement devant les années 70 (croissance de la population urbaine de 57,5 à 61,6%). Pour la troisième fois consécutive depuis les années 1970, la population des zones urbaines a connu une croissance moins forte que celle des zones rurales (selon la statistique annuelle de l'évolution de la population, les zones urbaines connaissent depuis 1998 des taux de croissance qui sont à nouveau supérieurs à ceux des zones rurales.)

Zurich et Bâle en fortes progressions

En comparaison suisse, les différentes agglomérations se sont étendues avec des intensités diverses. L'agglomération de Zurich, dans l'aire métropolitaine de laquelle se situent encore onze autres agglomérations, a connu une croissance particulièrement forte. L'agglomération de Bâle a également connu une forte extension du côté de Liestal, en Haute région bâloise, du Laufonnais, de l'Alsace et du Bade méridional. La croissance de l'agglomération de Genève s'est concentrée presque exclusivement dans les zones françaises voisines de la Haute-Savoie.

Parmi les moyennes et petites agglomérations, celles de Fribourg, Vevey-Montreux, Sierre, Zoug, Wil (SG), d'Arbon-Rohrschach et de Vaduz-Buchs ont connu des taux de croissance supérieurs à la moyenne. Il s'agit en l'occurrence de régions qui ont connu une croissance particulièrement marquée de leur population. Cette constatation vaut également pour les nouvelles agglomérations de Schwytz et de Wohlen (AG). La nouvelle agglomération de St-Moritz ne compte également que 15'000 habitants. La région touristique de la Haute-Engadine a cependant été retenue comme agglomération en raison de son caractère urbain. Cela va permettre d'utiles comparaisons au niveau suisse entre les zones urbaines et, parmi elles, entre les agglomérations touristiques d'Interlaken, de Sierre-Montana, de Locarno et aussi de la « ville individuelle » de Davos, avec ses quelque 11'000 habitants. Par ailleurs, Lyss a dépassé la limite des 10'000 habitants et compte désormais comme « ville individuelle » ; d'autres communes dépassant la limite des 10'000 habitants font partie d'agglomérations.

Dans leur extension de 2000, les agglomérations suisses ont connu des évolutions démographiques très différentes. La plupart des agglomérations montrent une constance remarquable dans les taux de croissance enregistrés dans la décennie 1970 à 1980 et dans les années 1990. La population de l'agglomération de Zoug a augmenté de 18% depuis 1990 ; celle de Lugano de 12% et celle de l'agglomération de Genève (partie suisse) de 11% à 470'000 habitants. Par contre, les deux grandes agglomérations de Bâle et de Berne, ainsi que les agglomérations situées au pied du Jura - Neuchâtel, Bienne, Soleure, Aarau et Schaffhouse – n'ont connu que de faibles taux de croissance de leur population (Bienne a même connu une baisse de 3%).

Sur la carte au format A3 annexée, il est frappant de constater que les zones urbaines se répartissent en majeure partie en cercles concentriques autour des villes centres mais aussi qu'elles se développent le long des principaux axes de circulation, notamment des autoroutes. Cette évolution est particulièrement visible dans la région d'Olten, entre Berne et Fribourg, entre Winterthur et St-Gall ou dans le Rheintal st-gallois. Malgré leur dynamisme, certaines régions situées le long d'axes autoroutiers ne sont pas rangées dans les zones urbaines car elles n'atteignent pas le seuil des 20'000 habitants. Sont dans ce cas : Sursee, Sargans ou

Payerne. La plus grande « agglomération » qui n'atteint pas la limite des 20'000 habitants est Reinach-Menziken, dans le canton d'Argovie, avec 17'000 habitants.

Zurich dépasse le million d'habitants

Dans le classement des agglomérations, Zurich occupe toujours nettement le premier rang avec 1,08 million d'habitants, suivi de Bâle (480'000 habitants) et de Genève (470'000) considérées dans leur partie suisse uniquement. Si l'on prend en compte également les parties étrangères de ces deux agglomérations, Bâle regroupe 690'000 habitants et Genève 640'000. Suivent Berne avec 350'000 habitants, Lausanne (310'000), Lucerne (197'000), St-Gall (146'000), Winterthur (123'000), Lugano (122'000), Baden-Brougg (107'000) et Olten-Zofingue (102'000). On trouve ensuite Fribourg et Zoug avec plus de 90'000 habitants chacune, puis Thoun, Bienne, Vevey-Montreux et Aarau. L'agglomération de Wil (SG) compte 64'000 habitants ; elle englobe désormais Uzwil et ses communes avoisinantes, de même que certaines communes de l'arrière-pays thurgovien.

Les cinq aires métropolitaines du pays ont continué de s'étendre. A côté de l'agglomération de Zurich, la métropole zurichoise englobe 11 autres agglomérations dont, et c'est nouveau, celle de Schaffhouse. Les agglomérations de Thoun, Fribourg, Bienne et Lyss font désormais partie de la métropole bernoise. A côté des agglomérations de Genève et de Lausanne, la métropole lémanique est formée désormais des agglomérations de Vevey-Montreux et d'Yverdon-les-Bains, ainsi que de l'agglomération française de Thonon-Evian.

Définition des zones urbaines et agglomérations

1. Une zone urbaine est formée par:

- a) les agglomérations
- b) les villes autres que celles qui font partie des agglomérations.

2. Une agglomération remplit les conditions suivantes:

- a) C'est un ensemble d'au minimum 20'000 habitants, formé par la réunion des territoires de communes adjacentes.
- b) Toute agglomération possède une zone centrale qui est formée d'une commune-noyau et, suivant le cas, d'autres communes qui remplissent les conditions suivantes: elles doivent compter 2000 emplois ou plus et leur quotient du nombre des personnes travaillant sur leur territoire par celui des personnes actives occupées y résidant doit être supérieur ou égal à 0,85. En outre, ces communes doivent soit former une zone bâtie continue avec la commune-noyau, soit avoir une frontière commune avec elle, soit encore y envoyer travailler au minimum un sixième de leur population active occupée.
- c) Une commune n'appartenant pas à ladite zone centrale sera rattachée à l'agglomération
 - I si au minimum un sixième de sa population active occupée résidente travaille dans la zone centrale définie précédemment et
 - II si au minimum trois des cinq conditions figurant ci-dessous sont remplies:
 - 1. Il doit exister un lien de continuité de la zone bâtie entre une telle commune et la commune-noyau de l'agglomération. En d'autres termes, il ne doit pas y avoir de zone non bâtie (terres agricoles ou forêts) dépassant deux cents mètres.
 - 2. La densité combinée habitants/emplois par hectare de superficie d'habitat et d'agriculture (sans les alpages) doit être supérieure à 10.
 - 3. La population doit s'être accrue de plus de dix points par rapport à la moyenne nationale au cours des dix dernières années. (Ce critère n'est valable que pour les communes qui ne font pas encore partie d'une agglomération; pour les autres, il sera considéré comme acquis indépendamment du taux atteint).
 - 4. Au minimum un tiers de la population active occupée résidente doit travailler dans la zone centrale. Pour les communes jouxtant deux agglomérations, cette condition sera également remplie si 40% au moins de leur population active occupée résidente travaille dans les deux zones centrales, dont au minimum un sixième dans l'une et l'autre.
 - 5. La proportion de personnes résidentes travaillant dans le secteur primaire ne doit pas dépasser le double de la moyenne nationale. (Pour 1990, en raison du recul massif de la moyenne nationale de 6,2% à 4,1% et en dérogation à cette disposition, la valeur limite a été fixée à 10,3%, c'est-à-dire que seul le recul net de 2,1 points a été pris en compte).

3. Est appelée ville toute commune de 10'000 habitants ou plus.



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

Seul le discours prononcé fait foi

Les chiffres soulignent la nécessité de mesures pressantes en matière de politique du territoire

Depuis la deuxième partie du 20^{ème} siècle, le territoire suisse est soumis à un processus d'urbanisation soutenu. La croissance des agglomérations en est une des conséquences ; un élément important de cette évolution est l'apparition d'espaces métropolitains. D'autre part, un axe toujours plus distinct apparaît sur le Plateau suisse. L'actualisation de la délimitation des agglomérations selon le recensement 2000 de la population corrobore cette évolution. En 2000, 73,3% de la population suisse vit dans les régions urbaines, alors que ce pourcentage était de 68,8% en 1990. Cette évolution confirme l'importance des régions urbaines en tant que moteurs de l'activité économique, sociale et culturelle. L'étalement des zones urbaines apporte également son lot d'inconvénients, tels la périurbanisation et les problèmes de trafic d'agglomération qui lui sont liés. Cette évolution montre aussi l'importance d'une politique de la Confédération et des cantons cohérente et axée sur les problèmes à l'égard des zones urbaines.

L'importance de la voiture pour les trajets liés au trafic pendulaire (49% des moyens de transports), ainsi que la bonne qualité des infrastructures en matière de transports publics ou individuels en milieu urbain rendent le périmètre d'action de chaque personne active plus large, chacun est plus mobile. Ainsi le développement de l'agglomération a lieu de manière plus diffuse et n'est plus essentiellement orienté en direction du centre ; on assiste ainsi à une emprise toujours plus importante de l'espace urbain sur le territoire. Le mitage coûteux de l'espace et la consommation incontrôlée du sol a des conséquences considérables aux niveaux économique, environnemental et social. Il est nécessaire d'agir afin d'empêcher un tel débordement des agglomérations sur les campagnes et de soutenir l'urbanisation vers l'intérieur.

L'étalement des agglomérations a aussi pour conséquence que la gestion de l'évolution des agglomérations dépasse de plus en plus le cadre des limites institutionnelles. Un grand nombre d'agglomérations dépassent les limites cantonales. Les structures organisationnelles classiques et les frontières communales et cantonales s'avèrent souvent inadéquates à la recherche de solutions adéquates. Dès lors, il est indispensable de mettre en place de nouvelles formes de collaboration et d'établir de nouvelles règles de péréquation financière telles que proposées dans le projet de réforme de la péréquation financière. Il conviendrait de renforcer davantage les coopérations horizontales (au sein de l'agglomération) et verticales (entre la Confédération, les cantons et les communes/villes).

L'évolution observée confirme la nécessité de mettre en place une politique des agglomérations. Celle-ci est prioritairement du ressort des communes/villes et des cantons. La Confédération quant à elle souhaite intégrer davantage la problématique des agglomérations

dans ses politiques sectorielles et encourager la réalisation de projets novateurs par le biais d'une politique incitative plus ciblée.

- L'introduction du projet d'agglomération, par exemple, vise à apporter une solution aux problèmes spécifiques des régions urbaines. Le but de ce nouvel instrument est d'une part, de garantir une vision globale du développement de l'agglomération, et d'autre part, de constituer une plateforme pour la collaboration dans l'agglomération. Un intérêt particulier est accordé à la coordination des transports avec l'urbanisation.
- Dans le cadre des projets-modèles de la politique des agglomérations, la Confédération soutient techniquement et financièrement la mise en œuvre de différents projets innovants émanant conjointement des communes/villes et des cantons. A l'aide des projets-modèles, la Confédération souhaite encourager les zones urbaines les plus dynamiques à poursuivre leurs efforts et inciter les autres agglomérations à être plus actives.

Une telle évolution des agglomérations a également des conséquences sur le réseau de villes suisse. Ce dernier se caractérise par une stabilité s'agissant du rôle et de l'importance des différentes agglomérations en tant que lieu de résidence et de travail. Pourtant, le renforcement des espaces métropolitains – principalement sur l'arc Zurich-Bâle - dénote une polarisation croissante dans le réseau de villes. Ainsi, les grandes agglomérations et les centres situés dans leurs sphères d'influence représentent des sites à fort potentiel de développement, alors que les petites et moyennes agglomérations en dehors de ce périmètre ne profitent que dans une moindre mesure de cette influence.

Une politique cohérente en matière d'organisation du territoire requiert la mise en place d'une politique de l'espace rural forte. Le développement des agglomérations et celui des espaces ruraux sont en effet étroitement liés. Ces espaces ne sont pas en concurrence, mais doivent plutôt mettre à profit leurs potentialités respectives. La politique à mettre en place dans l'espace rural devra permettre de renforcer l'identité propre des régions rurales et d'améliorer leurs chances de développement.

Tableau 1 : Les agglomérations et villes individuelles dans leur délimitation de 2000

Agglomérations	nombre de communes	superficie 1992/97 en ha	population 1990	population 2000	évolution 1990/2000
Zürich	132	108053	1021859	1080728	105.8
Basel	74	48115	475408	479308	100.8
Genève	74	45642	425849	471314	110.7
Bern	43	48101	351084	349096	99.4
Lausanne	67	30028	298473	309120	103.6
Luzern	17	19758	187195	196550	105.0
St.Gallen	11	17480	144789	146385	101.1
Winterthur	12	15754	115160	123416	107.2
Lugano	75	25092	109392	122157	111.7
Baden-Brugg	23	12388	102145	106736	104.5
Olten-Zofingen	26	18310	97992	101909	104.0
Zug	10	17372	81349	95557	117.5
Fribourg	42	21188	87243	94867	108.7
Thun	10	8731	84436	89522	106.0
Biel/Bienne	21	9694	91862	88896	96.8
Vevey-Montreux	17	20952	78235	81484	104.2
Aarau	19	12287	77812	79883	102.7
Neuchâtel	17	12332	75603	77832	102.9
Solothurn	24	10868	70460	72888	103.4
Chur	15	30988	62791	66235	105.5
Wil (SG)	11	10642	59454	64162	107.9
Schaffhausen	13	10379	60670	61399	101.2
Arbon-Rorschach	11	5355	53839	55866	103.8
Locarno	24	28148	48735	53682	110.2
Sion	11	26226	47864	52226	109.1
Heerbrugg-Altstätten	10	9287	44251	48992	110.7
La Chaux-de-Fonds-Le Locle	2	7874	48207	47545	98.6
Rapperswil-Jona-Rüti	5	5571	43266	46337	107.1
Bellinzona	16	16962	41593	45196	108.7
Chiasso-Mendrisio-(Como-)	21	7261	42928	44827	104.4
Wetzikon-Pfäffikon (ZH)	5	9248	40106	44015	109.7
Monthey-Aigle	5	11838	30287	32469	107.2
Sierre-Montana	11	13293	30748	32350	105.2
Lachen	7	9872	27019	31840	117.8
Brig-Visp	10	26899	28684	31083	108.4
Yverdon	7	3601	27437	29774	108.5
Stans	7	9404	24493	27675	113.0
Burgdorf	6	4958	27550	27197	98.7
Frauenfeld	3	4447	24792	27005	108.9
Lenzburg	7	4055	24495	25903	105.7
Grenchen	3	4561	24934	25118	100.7
Kreuzlingen-(Konstanz-)	5	3115	23804	24978	104.9
Amriswil-Romanshorn	5	4083	22701	24306	107.1
Schwyz	3	7852	22325	24059	107.8
Interlaken	7	6893	20189	21442	106.2
Bulle	9	6151	17540	21096	120.3
Buchs-(Vaduz-)	3	10082	19083	20949	109.8
Wohlen (AG)	3	2726	18840	20437	108.5
Delémont	7	8741	19835	20383	102.8
St.Moritz	8	50205	13163	15157	115.1

Villes individuelles					
Lyss	1	1175	9941	10659	107.2
Langenthal	1	1440	14350	14078	98.1
Einsiedeln	1	9903	10869	12622	116.1
Davos	1	25448	10957	11417	104.2
Martigny	1	2491	13481	14361	106.5
Total					
Suisse	2896	3998823	6873687	7288010	106.0
Suisse urbaine	979	903319	5077567	5344488	105.3

Tableau 2 : Agglomérations : le changement du nombre d'unités 1930-2000

Période	nombre au début de la période	gain nouvelles agglomérations	perte : fusion de deux agglomérations	perte : changement de définition	nombre à la fin de la période
1930/41	17	3	0	0	20
1941/50	20	5	0	0	25
1950/60	25	4	0	2	27
1960/70	27	5	1	0	31
1970/80	31	7	2	3	33
1980/90	33	15	0	0	48
1990/2000	48	5	3	0	50

Tableau 3 : La Suisse urbaine: évolution du nombre de communes

Année	nombre d'agglomérations	nombre de villes-centres	nombre de communes de couronne	total communes d'agglomération	villes individuelles	total communes urbaines
1930	17	17	62	79	13	92
1941	20	20	71	91	12	103
1950	25	25	114	139	18	157
1960	27	27	228	255	16	271
1970	31	33	322	355	22	377
1980	33	37	465	502	15	517
1990	48	58	739	797	9	806
2000	50	62	912	974	5	979

Tableau 4 : Evolution du taux d'urbanisation entre 1930 et 2000, en %

1930	1941	1950	1960	1970	1980	1990	2000
36.0%	38.9%	44.6%	51.3%	57.5%	61.6%	68.8%	73.3%

Tableau 5 : Les 25 agglomérations les plus grandes avec les parties transfrontalières

Agglomérations	nombre de communes suisses	nombre de communes étrangères	total des communes	population en Suisse	population à l'étranger	population totale
Zürich	132	1	133	1080728	3299	1084027
Basel	74	44	118	479308	212298	691606
Genève	74	53	127	471314	165623	636937
Bern	43		43	349096		349096
Lausanne	67		67	309120		309120
Como-Chiasso	21	36	57	44827	201909	246736
Luzern	17		17	196550		196550
St.Gallen	11		11	146385		146385
Lugano	75	5	80	122157	15232	137389
Winterthur	12		12	123416		123416
Konstanz-Kreuzlingen	5	2	7	24978	85553	110531
Baden-Brugg	23		23	106736		106736
Olten-Zofingen	26		26	101909		101909
Zug	10		10	95557		95557
Fribourg	42		42	94867		94867
Thun	10		10	89522		89522
Biel/Bienne	21		21	88896		88896
Vevey-Montreux	17		17	81484		81484
Heerbrugg-Altstätten	10	4	14	48992	31139	80131
Aarau	19		19	79883		79883
Neuchâtel	17		17	77832		77832
Solothurn	24		24	72888		72888
Schaffhausen	13	2	15	61399	6756	68155
Chur	15		15	66235		66235
Wil (SG)	11		11	64162		64162