

Cycle de conférences SVI «Mobilité et densité»

L'évolution de la mobilité

Vincent Kaufmann

Transformations actuelles

Mobilité de la population, en 2015

89% de la population se déplace en moyenne au moins une fois par jour hors de son domicile



Part des ménages avec voiture(s), vélo(s)

Part de la population avec abonnement(s) des TP

78%



65%



57%



1,6 personne

Taux d'occupation moyen des voitures

36,8 km

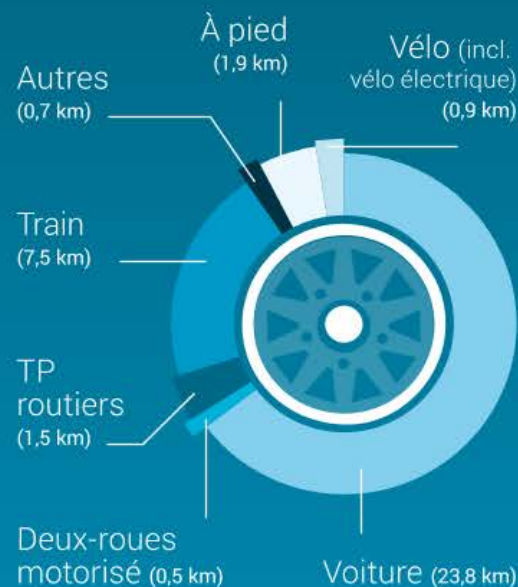
Distance journalière par personne, en Suisse



90,4 minutes

Temps de trajet journalier par personne, en Suisse

(dont 8,2 minutes de temps d'attente et de correspondance)



Loisirs

45,2 min

Travail

17,3 min

Achats

13,2 min

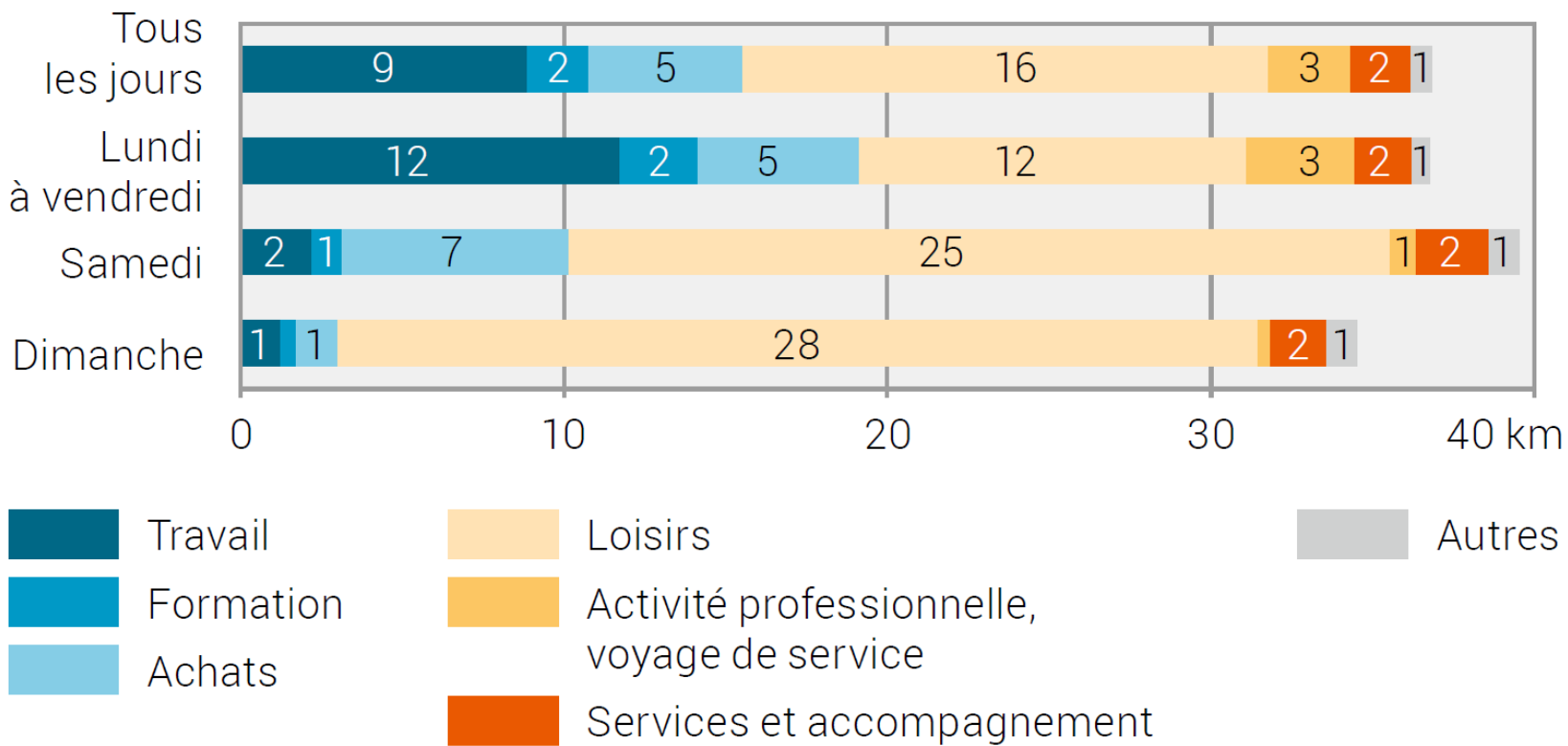
Formation

5,5 min

Autres

9,3 min

Distance journalière moyenne par personne; en Suisse



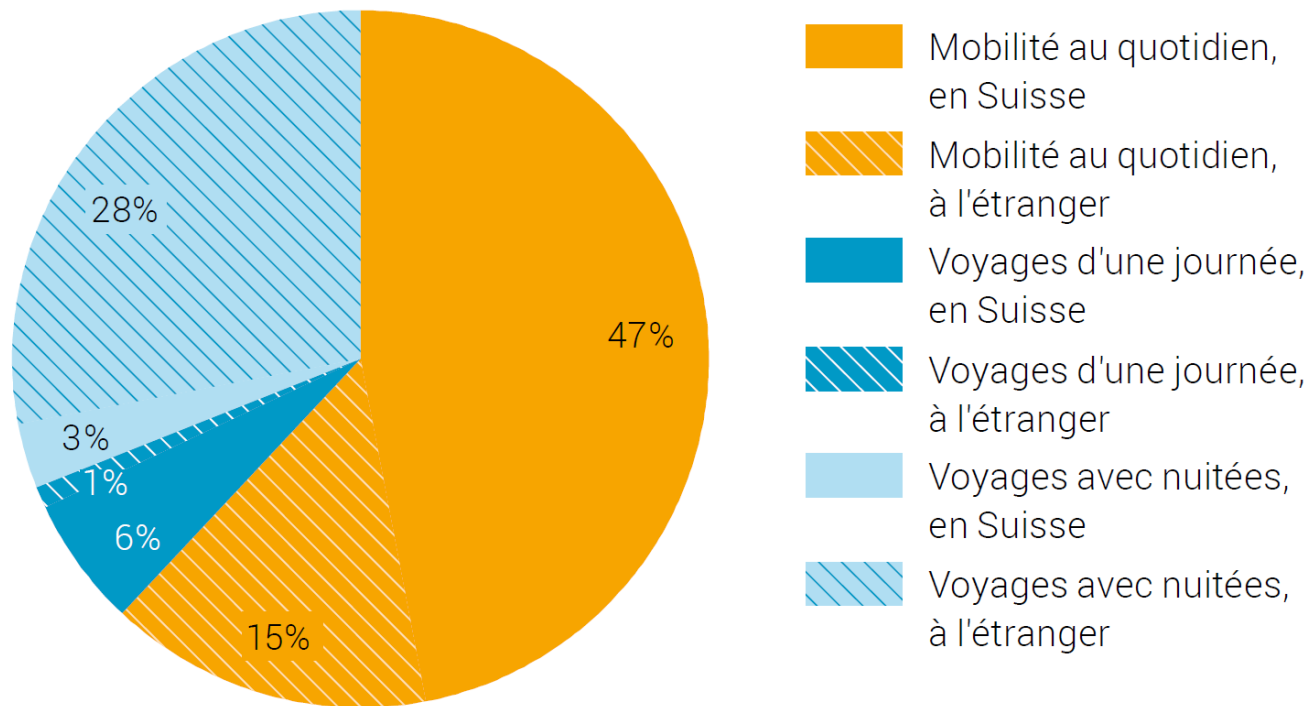
Évolution 2000 – 2010 de la pendularité

Forte augmentation de la part de pendulaires intercommunaux dans la population active: 66% en 2010, 57% en 2000, 46% en 1990...

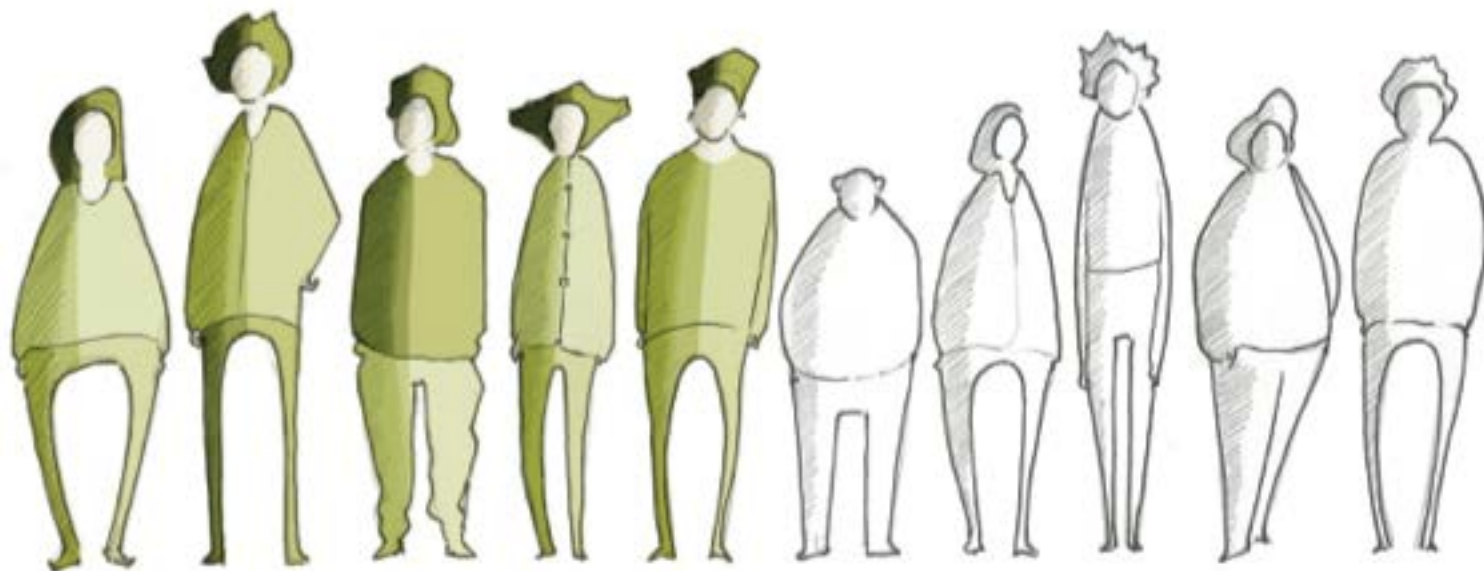
Forte augmentation de la pendularité de longue distance: 10% des actifs en 2010 font plus de 50 km pour aller travailler.

Forte augmentation de la part modale des transports publics: 28% en 2010, 23 % en 2000.

Distances en Suisse et à l'étranger



Total: 24 849 km par personne



UNE PERSONNE SUR DEUX EST CONCERNÉE PAR UNE SITUATION DE GRANDE MOBILITÉ
LIÉE AU TRAVAIL, À UN MOMENT OU À UN AUTRE DE SA VIE.

ÉVOLUTIONS DE L'APPROPRIATION DES TEMPS DE TRANSPORT



LES PERSONNES QUI DÉCOUCHENT
SOUVENT COMME MARTIN
CONSACRENT DE PLUS EN PLUS
DE TEMPS DE TRANSPORT
À LEURS LOISIRS

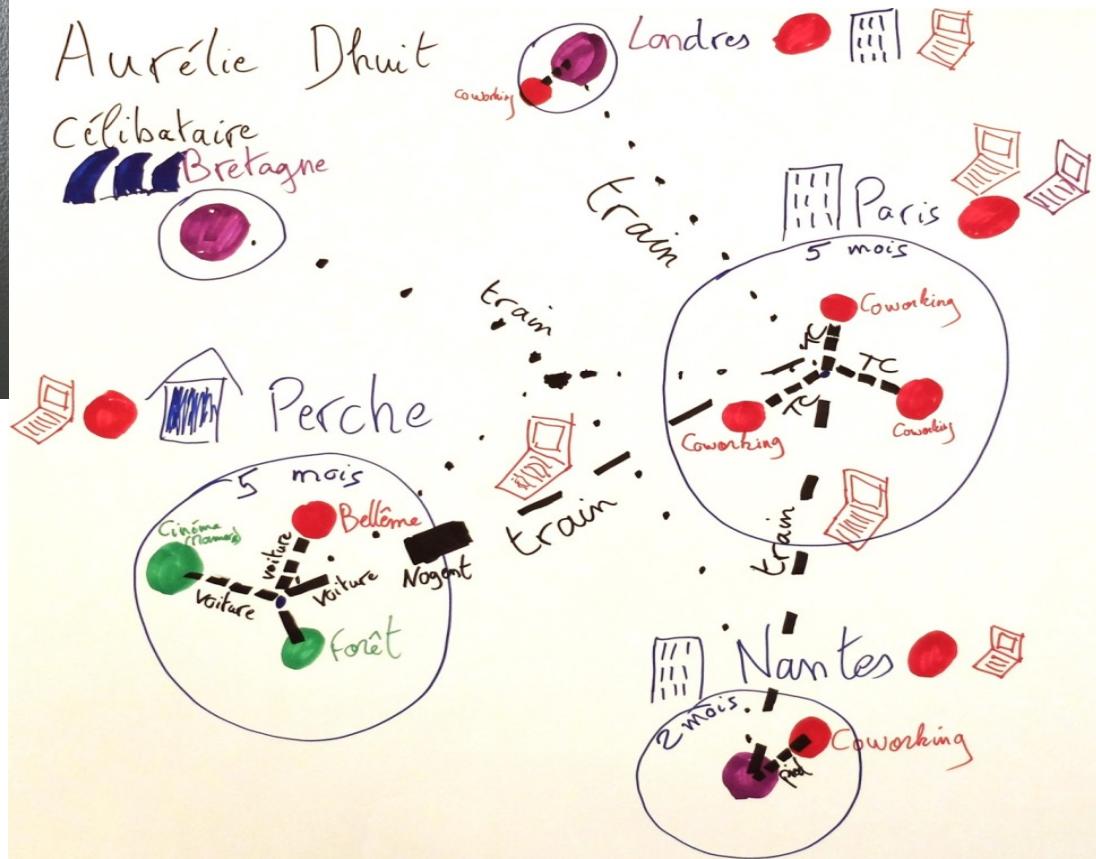


LES PENDULAIRES COMME
ÉMILIE CONSACRENT DE
PLUS EN PLUS DE LEUR
TEMPS DE TRANSPORT
À LA RELAXATION



LES GRANDS MOBILES
COMME MARTIN ET ÉMILIE
UTILISENT DE PLUS EN PLUS
LEUR TEMPS DE TRANSPORT
POUR TRAVAILLER

Aurélie



Quel futur?

Vers une inflexion radicale?

Une enquête internationale sur les aspirations en matière de mobilité menée en 2015 en Allemagne, Espagne, Etat-Unis, Japon, France et Turquie indique que :

78% de la population souhaite un ralentissement de son rythme de vie

Cette aspiration concerne en particulier la mobilité dans la vie quotidienne.

3 Scénarios 2050 Elaborés à PARTIR DE TENDANCES ET D'ASPIRATIONS ACTUELLES



Ultramobilité

« Toujours plus vite,
toujours plus loin »



Altermobilité

« Se déplacer autrement »



Proximobilité

« La qualité de vie de la
proximité »

2013

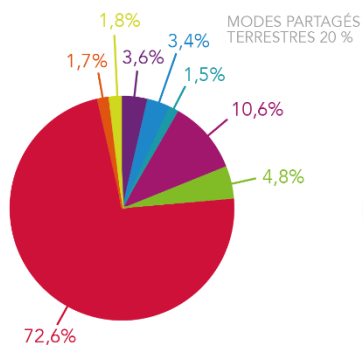
2050

RÉALITÉ

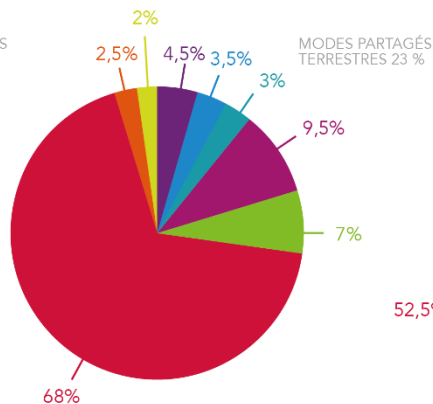
ULTRAMOBILITÉ

ALTERMOBILITÉ

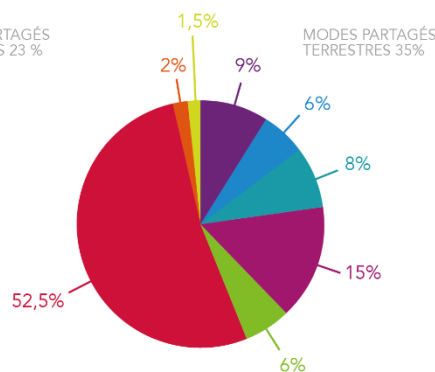
PROXIMOBILITÉ



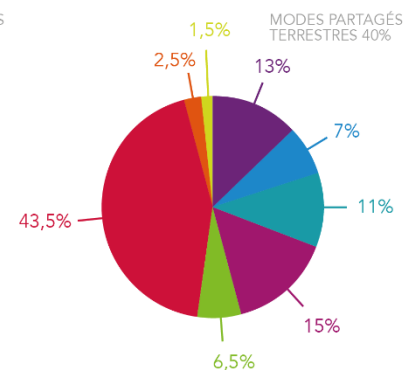
822 MM VOY.KM



1 068 MM VOY.KM



904 MM VOY.KM



822 MM VOY.KM

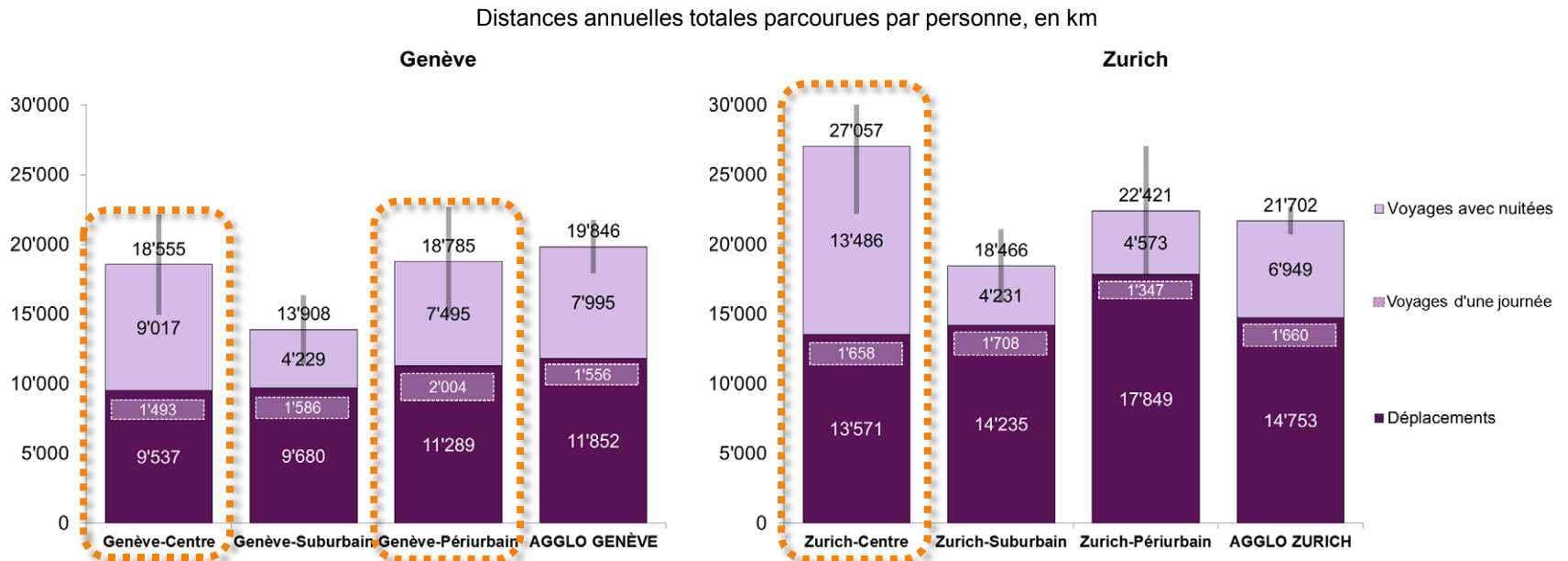


MODES PARTAGÉS TERRESTRE

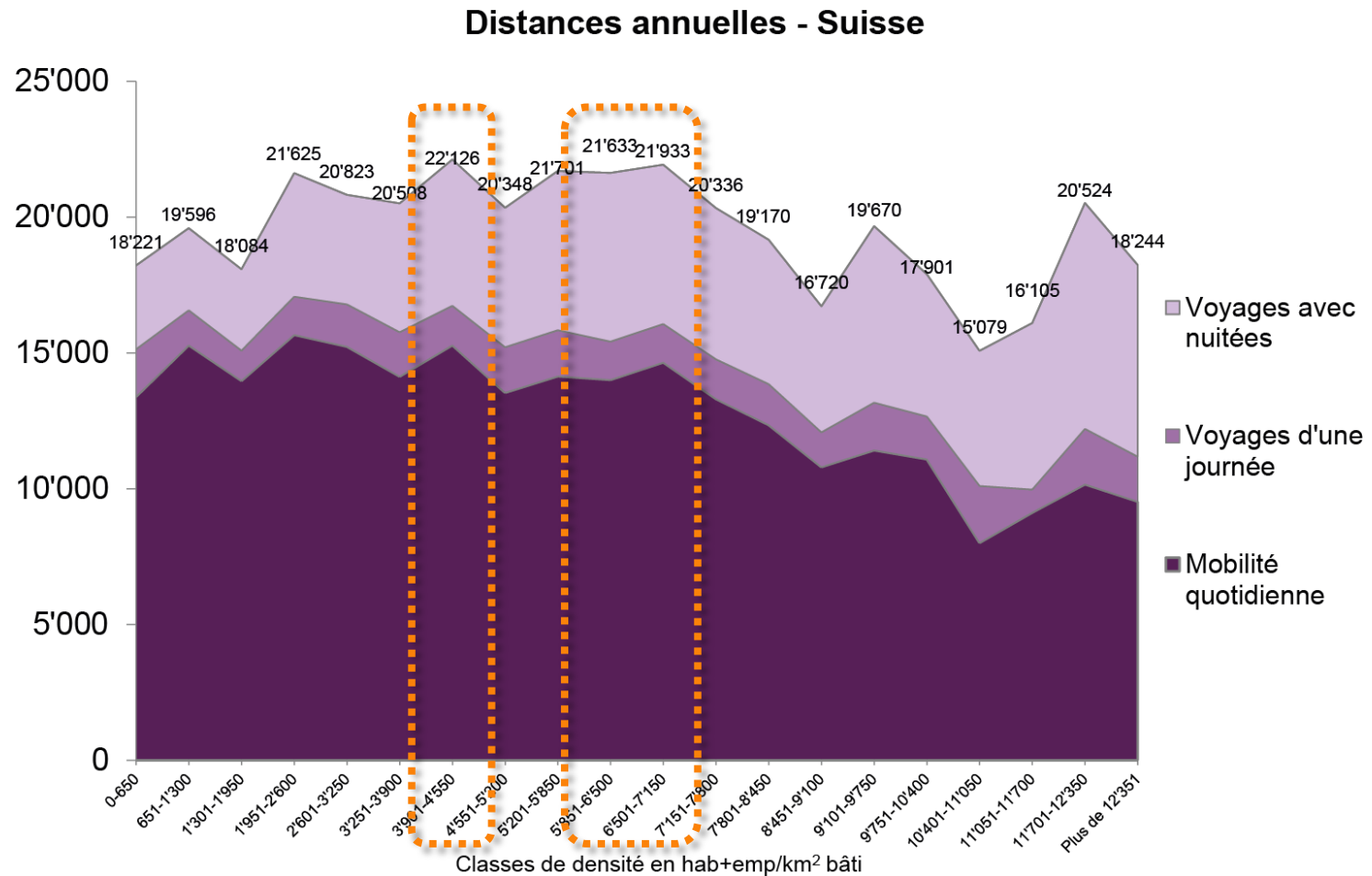
TRAFICS EN MILLIARDS DE VOY.KM

Quels liens entre mobilité et densité?

- > En ajoutant les voyages aux soldes de mobilité dus aux déplacements, les contrastes de distances totales parcourues entre géotypes sont bouleversés.
- > Les urbains centraux affichent des soldes globaux de mobilité très élevés. À Genève, ils affichent finalement un solde comparable à celui des périurbains alors qu'à Zurich, ils enregistrent des moyennes supérieures à celles des suburbains et périurbains
- > **Une remise en cause forte du lien ville compacte = courtes distances !**

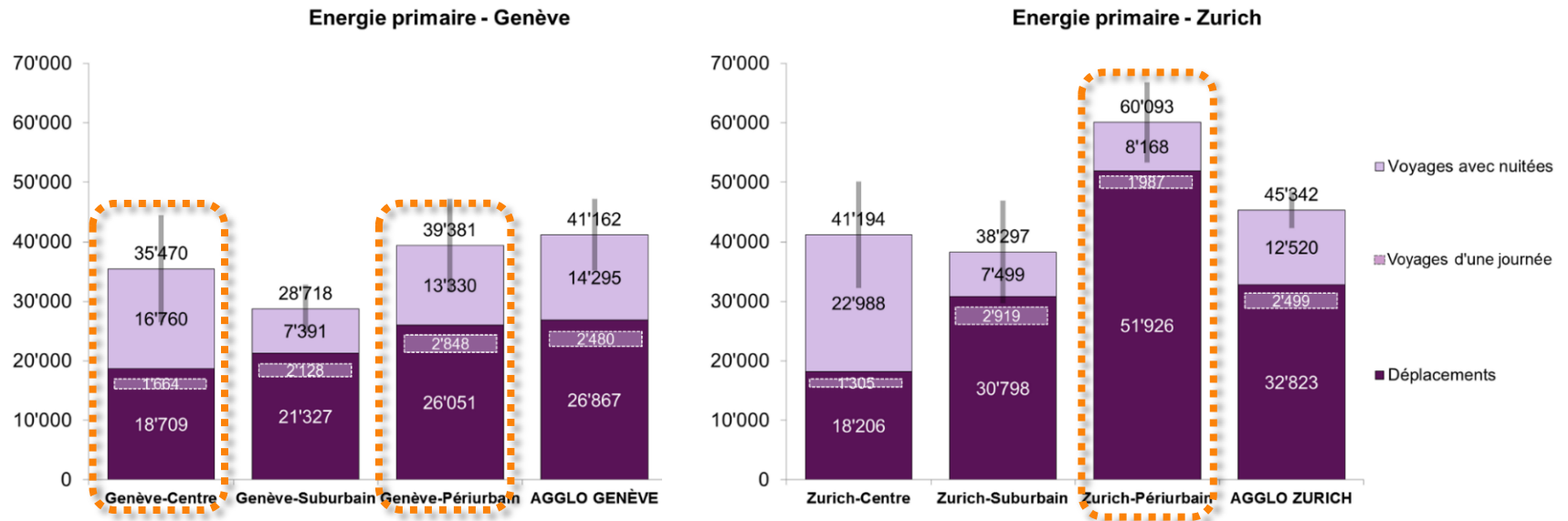


- > La courbe des distances totales n'est pas linéairement associée avec la densité.



- > À Genève, les urbains centraux et les périurbains affichent des consommations énergétiques totales élevées et statistiquement comparables. Chez tous, des consommations énergétiques similaires pour les motifs loisirs compactophiles et naturophiles sont constatées
- > À Zurich, celle des habitants du périurbain est significativement supérieure à celle des autres types d'enquêtés, malgré l'ajout des voyages et la très importante consommation naturophile des centraux.

Consommation d'énergie primaire relative à la mobilité annuelle, en MJ



- > Même si la consommation énergétique moyenne due à la mobilité occasionnelle augmente avec la densité, le lien négatif entre consommation totale et densité du territoire persiste.

