

Mobilité :
vers la fin de la course à la vitesse?

Vincent Kaufmann

De la nécessité de prendre au sérieux la mobilité

L'emprise sociale de la mobilité change

Les acteurs jouent avec le territoire à l'aide de la mobilité

Pas d'effets structurants du transports sur le développement urbain

Des liens entre flux et développement urbain à intégrer sous peine de n'avoir que peu d'impact sur le territoire



De la nécessité de repenser le couple mobilité - territoire

Changement d'agencements entre...

ce qui est près et ce qui est loin

ce qui se déplace et ce qui demeure

ce qui est connecté et ce qui est isolé



La réversibilisation de la mobilité

L'idée de réversibilité renvoie à la nature et l'intensité du changement d'un état de départ vers un autre état, qui est cependant par définition différent de l'état de départ, car la réversibilité pure, soit le retour complet à l'état *ex-ante* n'existe pas (Lefebvre, 1992).

Les grands mobiles en Europe



La pratique de la “grande mobilité”

	Allemagne	France	Espagne	Suisse	Pologne	Belgique	EU6
Mobile auj.	19	15	14	13	15	17	16
Exp. mobile	31	36	38	38	21	25	32
Jamais	51	49	48	49	63	58	52

Répartition des expériences de grande mobilité dans la population européenne, données 2007

Évolution 2000 – 2010 de la pendularité en Suisse

- Forte augmentation de la part de pendulaires intercommunaux dans la population active: 66% de la population active, contre 57% en 2000, 46% en 1990...
- Forte augmentation de la pendularité de longue distance, même si elle reste encore minoritaire: 10% des actifs en 2010 font plus de 50 km
- Forte augmentation de la part modale des transports publics: 28% des actifs en 2010, contre environ 23 % en 2000.

Les revers du succès

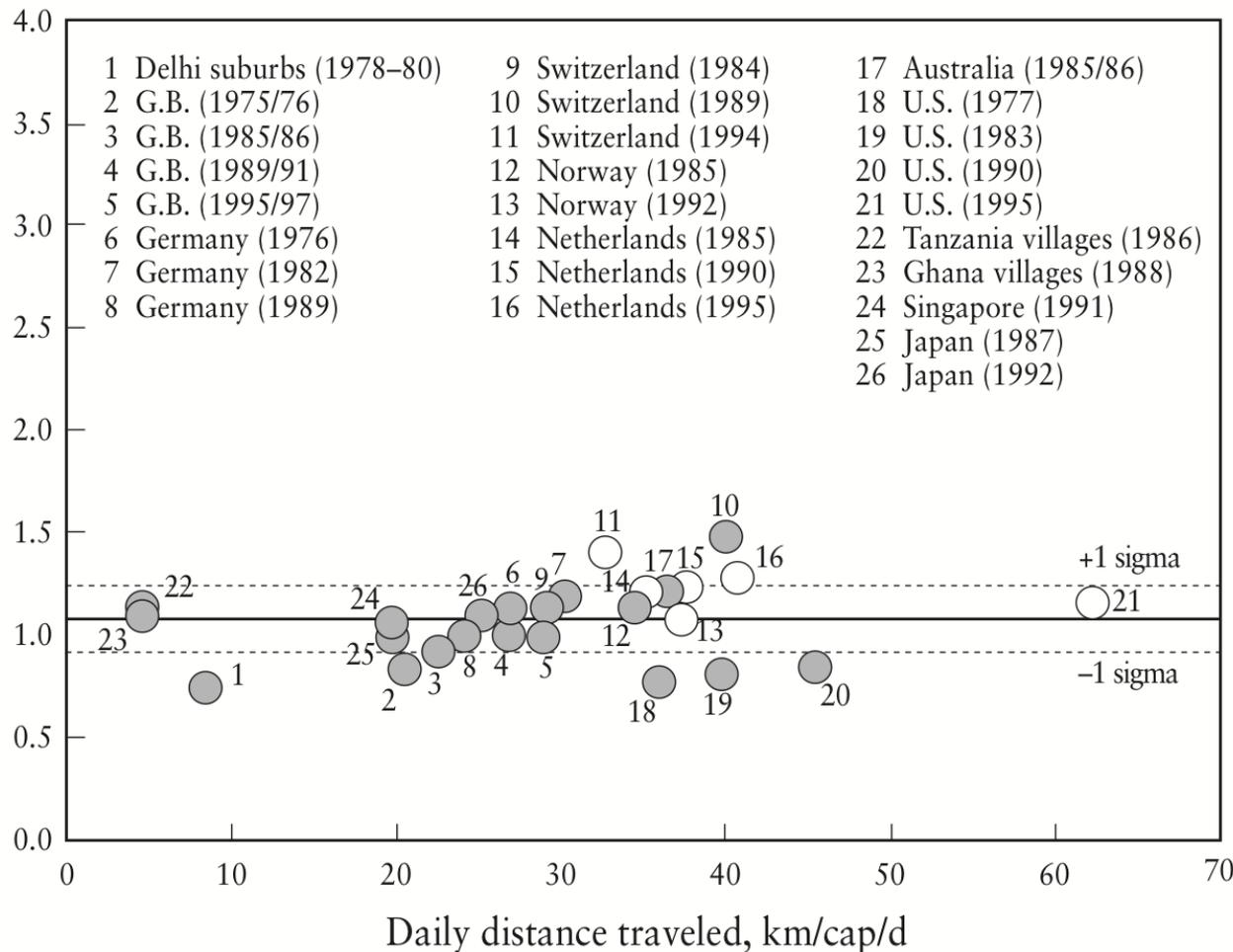
La politique active de promotion des TP semble porter ses fruits, mais pas comme imaginé...

Elle pourrait ajouter en vingt ans plus d'un million de pendulaires aux 1'300'000 qui utilisent aujourd'hui l'infrastructure en TP (+350'000 depuis 2000)

Le système de TP, actuel et planifié, peut-il absorber une telle croissance ?

La “loi” de Zahavi

Travel time budget, h/cap/d



Source: Schaffer, 2000

La “loi” de Zahavi

- Budget temps (et budget monétaire) constant.
- Croissance parallèle des distances et des vitesses.
- Réinvestissement des gains de temps (Szalai, 1972)

Exemple en France

49.3' (écart-type 6')

75' en Ile de France

Source : base de données uniformisées entre 1976 et 1995 (Quetelard, 1998, via Joly, 2005)

Trois scénarii pour la Suisse de demain: une question politique

1. Investissement transport. Un pays de pendulaires de longue distance dont l'armature principale du système de transport est le réseau « grandes lignes » des CFF;
2. Investissement communication. Un pays de télétravailleurs dont le lien social passe par les systèmes de communication à distance avant tout;
3. Investissement logement. Un pays dont les habitants privilégient le rapport à l'altérité et déménagent beaucoup entre les régions.

Quelques enjeux de la régulation de la mobilité

**La cohérence des prises aux
échelles urbaine et territoriale
est centrale pour avoir un
impact sur les flux**

Univers de cohérence d'un potentiel d'accueil

Pays	Part modale des transports collectifs	
D	Karlsruhe 18% [2002]	Oldenburg 5% [2002]
F	Grenoble 15% [2002]	Clermont-Ferrand 7% [2003]
CH	Bâle 28% [2000]	Lausanne 19% [2000]

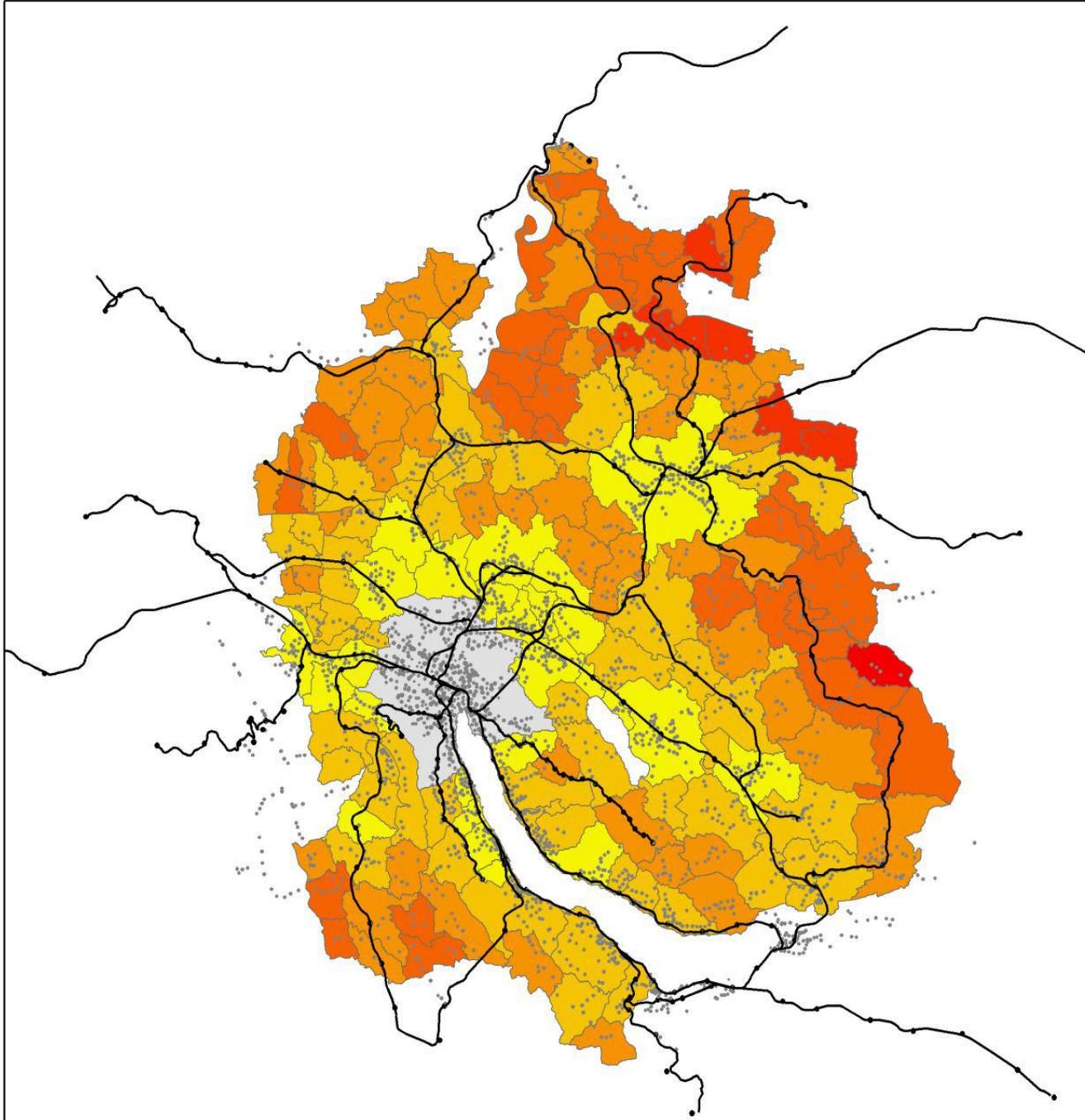
Pourcentage des déplacements effectués en transports publics par rapport au total des déplacements
Sources : socialdata, Kontiv (Allemagne), INSEE-CERTU (France), ARE-OFS (Suisse)

**La monofonctionnalité d'un
pôle urbain à proximité d'une
gare peut entraîner des effets
territoriaux non voulus**

The S-Bahn 2G Project



- **Links between accessibility improvement and growth of population in Zurich**
 - A research made for OFT
 - Modelling the impact of the 2G S-Bahn project (based on the 1950 – 2010 tendencies)
 - Improvement of speed and frequencies
 - Effects on urbanisation in the Canton Zurich.



— S_Bahn_Linien_L_line

HALTESTELLEN_OEV

- <toutes les autres valeurs>

VTYP

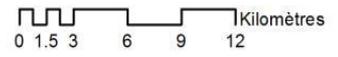
- Bahn
- Bergbahn
- Bus
- Bus Bergbahn
- Luftseilbahn
- Schiff
- Tram
- Tram Bahn
- Tram Bus
- Tram Bus Bahn
- Tram Bus Bergbahn

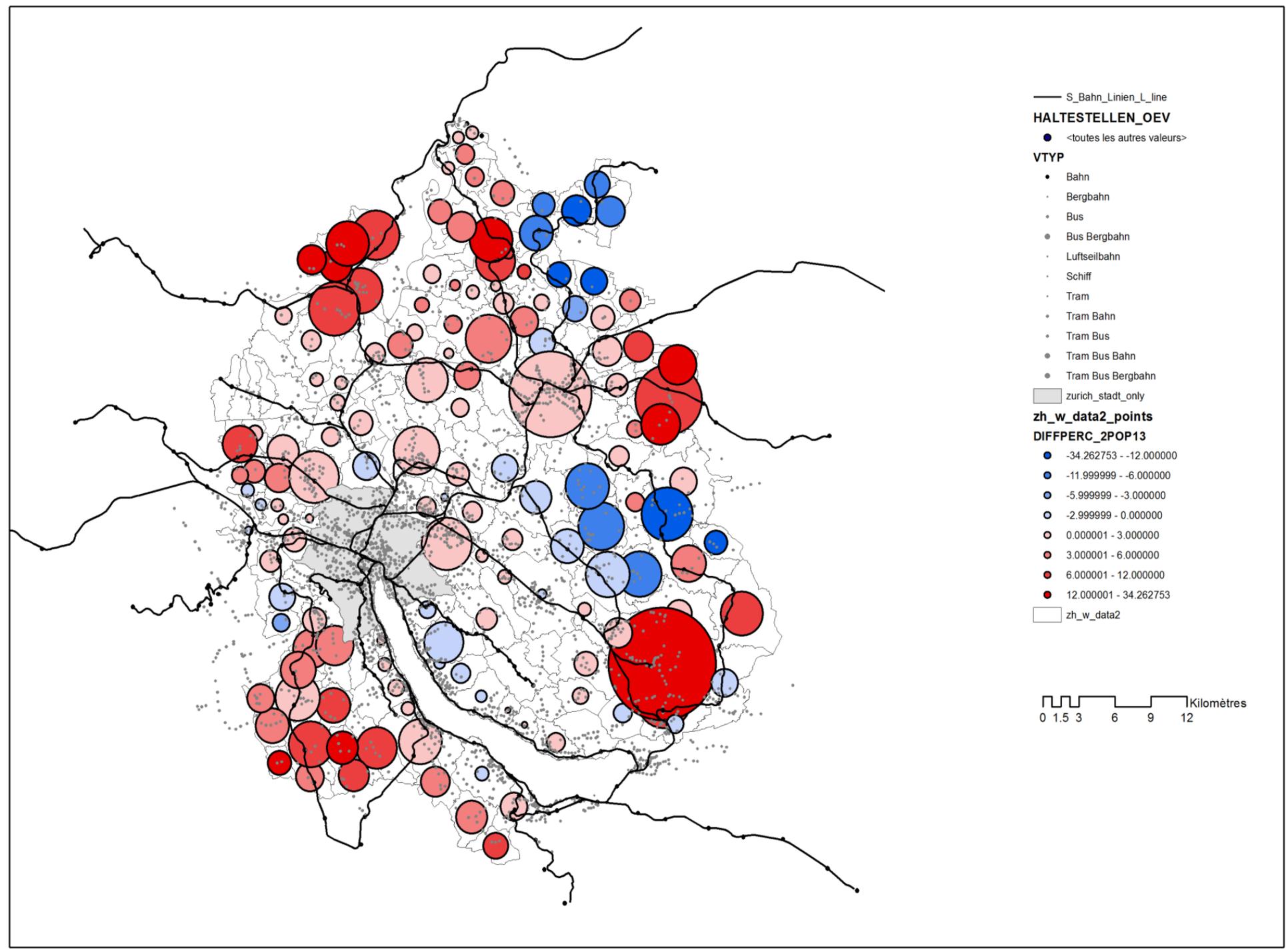
■ zurich_stadt_only

zh_w_data2

OEVS302G_FREQ

19.940000 - 34.866667
34.866668 - 49.793333
49.793334 - 64.720000
64.720001 - 79.646667
79.646668 - 94.573333
94.573334 - 109.500000





Pour poursuivre

Vincent Kaufmann (2011) *Re-thinking the City*, EPFL Press/Routledge.

Vincent Kaufmann, Stéphanie Vincent-Geslin (éds.) (2012) *Mobilité sans racine*, Descartes et cie.