UNIL | Université de Lausanne
Institut de géographie et durabilité

SESSION 2 :LA MOBILITÉ ET SES ENJEUX POUR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DURABLE

GSE – UNI LAUSANNE
GEOPOLIS
1015 Dorigny-Lausanne
tél. +41 21 692 30 67

De la géographie des transports à la géographie de la mobilité : réflexions sur les enjeux spatiaux des infrastructures et des pratiques de déplacement.

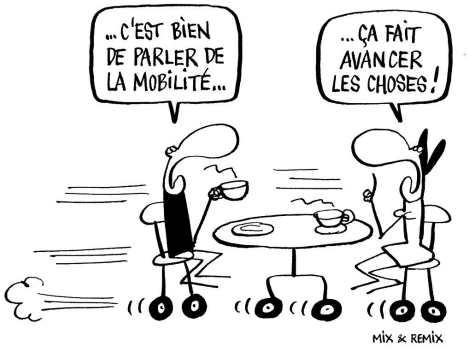
4 avril 2014

MOBILITÉ : LIBERTÉ OU CONTRAINTE?

❖ L'individu est-t-il libre de se déplacer ou est-t-il contraint de se déplacer pour réaliser ses besoins (travailler, se former, faire ses achats, s'intégrer, se divertir, se soigner, etc.) ?

➔ Répondre à cette question me permet de donner un éclairage sur :

- les enjeux d'une politique de la mobilité durable
- l'état et l'évolution de la mobilité réalisée et donc de la demande de transport qui en découle.



UNIL | Université de Lausanne
Institut de géographie et durabilité

1. MOBILITÉ : QUELQUES GÉNÉRALITÉS

- La notion de mobilité est relative à l'individu : chaque individu dispose d'un potentiel de mobilité qu'il utilise pour profiter des opportunités offertes par la société.
- La mobilité, d'une part, est une qualité nécessaire à l'individu dans la réalisation de ses activités obligées ou choisies, d'autre part, elle est permise par le système de transport que la société a créé.
- En réalisant sa mobilité, l'individu met en cohérence les différentes localisations des opportunités de vie (lieux de résidence, de travail, d'achat, de soins, de loisirs, etc.).
- La réalisation de la mobilité engendre une demande de transport (environ 3.4 déplacements par personne et par jour).

MOBILITÉ RÉALISÉE : LIBRE OU CONTRAINTE ?

➔ En fonction de la part de la mobilité réalisée librement choisie par les individus et de la part de la mobilité contrainte, les mesures issues des 3 enjeux de la politique de la mobilité durable auront des effets différents en termes de demande de transport et de durabilité :

- si la mobilité est contrainte, le volume de la mobilité réalisée future (horizon 2030) augmentera, ce qui contrariera fortement la durabilité, notamment des agglomérations et des villes. (**Rôle de l'organisation spatiale et de l'aménagement du territoire**).
- si la mobilité librement choisie prime, le volume de la mobilité réalisée future (horizon 2030) diminuera ou stagnera et la durabilité augmentera, notamment des agglomérations et des villes (**Rôle de l'individu**) ;

SUISSE 1994-2010 : DÉPLACEMENTS CONTRAINTS ET DÉPLACEMENTS LIBRES (EN KM)

	1994	2000	2005	2010	Contraint 1994-2010 en %
Distance journalière (en km)	31.3	35.0	35.2	36.7	+ 17.25
Travail et formation	7.6	9.8	9.5	10.9	+ 30.3
Achats	4.0	3.8	4.0	4.7	+ 17.5
Activité prof., voyage de service	3.9	2.8	3.0	2.5	- 35.9
Total contraints	15.5	16.4	16.5	18.1	+ 16.8
Loisirs	15.8	15.4	15.8	14.7	-7.0
Services et accompagnement	n.e.	1.6	0.5	1.8	+12.5
Autres	0	1.7	2.3	2.1	+ 23.5
Total libres	15.8	18.7	18.6	18.6	- 0.05 *

* 2000-2010

augmentation diminution stagnation

Source : OFS

QUELLES TENDANCES 1994-2010 ET 2010-2030 ?

- Travail et formation sont les motifs contraignants qui croissent le plus (pendularité) ;
- Le prolongement des tendances 1994-2010 jusqu'à l'horizon 2030 impliquerait que la part de la mobilité contrainte en km augmente fortement ;
- A cet accroissement s'ajouterait la mobilité réalisée (dont une partie est contrainte) due à l'augmentation de la population (+ 830'000 habitants à l'horizon 2030 en Suisse) :

  3.4 déplacements/jour * 830'000 habitants = 2'822'000 déplacements/jour

MOBILITE CONTRAINTE : L'EXEMPLE DU MOTIF TRAVAIL

RAPPEL DES ENJEUX NO 2 ET NO 3 PRÉSENTÉS DANS LA SESSION 1

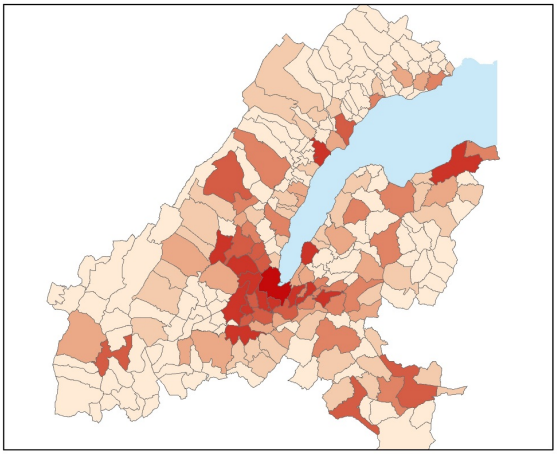
- Assurer la réalisation de la mobilité présente et future, d'une part, en réduisant les externalités négatives, d'autre part, en maximisant les effets positifs pour l'individu et la société.
- Réussir à répondre à la demande de transport issue de l'organisation spatiale héritée du passé tout en ne générant pas une augmentation de la mobilité (réalisée) par l'organisation spatiale future.

UNIL | Université de Lausanne
Institut de géographie et durabilité

UNIL | Université de Lausanne
Institut de géographie et durabilité

EXEMPLE : PROJET D'AGGLOMERATION FRANCO-VALDO-GENEVOIS 2010-2030

ESTIMATION DU NOMBRE DE KILOMÈTRES PARCOURUS POUR LE MOTIF TRAVAIL



Estimation de la croissance entre 2010 et 2030 des kilomètres parcourus par jour pour le motif travail (déplacement domicile - lieu de travail) dans l'agglomération franco-valdo-genevoise, par commune

- entre 0 et 4'000 km supplémentaires
- entre 4'000 et 8'000 km supplémentaires
- entre 8'000 et 16'000 km supplémentaires
- entre 16'000 et 32'000 km supplémentaires
- entre 32'000 et 50'000 km supplémentaires
- entre 50'000 et 90'000 km supplémentaires
- plus de 90'000 km supplémentaires

Distance moyenne domicile / travail par personne active et par jour, en 2010 : **9.55 km**

Distance moyenne domicile / travail par personne active et par jour, en 2030 : **11.88 km**

Croissance des km parcourus par jour et par personne pour les déplacements domicile travail entre 2010 et 2030 : **+ 24%**

Croissance du total des km parcourus pour les déplacements domicile – travail dans l'agglomération entre 2010 et 2030 : **+ 57%**

UNIL | Université de Lausanne
Institut de géographie et durabilité

ENSEIGNEMENTS TIRÉS DE L'EXEMPLE DU PROJET D'AGGLOMERATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE

- Les objectifs de durabilité issus des enjeux 2 et 3 ne sont pas atteints : l'organisation spatiale prévue dans le projet générera à l'horizon 2030, pour chaque individu, plus de km parcourus qu'aujourd'hui pour le motif travail ce qui occasionnera davantage d'externalités négatives (malgré les progrès techniques des moyens de transport).
- L'organisation spatiale future prévue par le projet d'agglomération n'assurera pas davantage de durabilité pour l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Le comportement de l'individu dans la génération de la mobilité réalisée modifiera-t-il ce constat ?

LE COMPORTEMENT DE L'INDIVIDU DANS LA GENERATION DE LA MOBILITÉ REALISÉE : ENTRE LIBERTÉ ET CONTRAINTE

	MOBILITE REALISÉE KM
Individualisme	↗
Retour en ville	↘
Appropriation des nouvelles technologies de transport	↘
Multimodalité	↗
Recours aux services télématiques	→
Sensibilité environnementale accrue	↘
Valorisation sociale accrue de la mobilité durable	↘

↗ augmentation ↘ diminution → stagnation

EN CONCLUSION

INTERROGATION

L'individu est-il libre de se déplacer ou est-t-il contraint de se déplacer pour réaliser ses besoins (travailler, se former, faire ces achats, s'intégrer, se divertir, se soigner, etc.) ?

RÉPONSE

Tout laisse à penser que la part de la mobilité choisie par l'individu augmentera dans le futur (horizon 2030), mais que cela ne compensera pas la part de la mobilité contrainte issue du fonctionnement, notamment économique, de la société, de son organisation spatiale et de l'augmentation de la population et que la durabilité aura de la peine à être améliorée dans l'agglomération franco-valdo-genevoise.