



ÉCOLE POLYTECHNIQUE
FÉDÉRALE DE LAUSANNE

Laboratoire de Sociologie
Urbaine (LASUR)



UNIVERSITÉ
DE GENÈVE

o u m



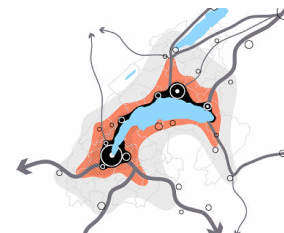
Observatoire
Universitaire
de la Mobilité
UNIGE

Quelle (im) mobilité en 2025 ?

L'avenir de la mobilité dans le bassin lémanique

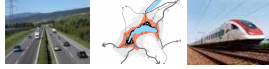
OUM - UNI GENEVE
40, bd du Pont-d'Arve
1211 Genève 4
tél. +41 22 379 83 35 fax.
+41 22 379 89 58
oum@geo.unige.ch

www.unige.ch/ses/geo/oum



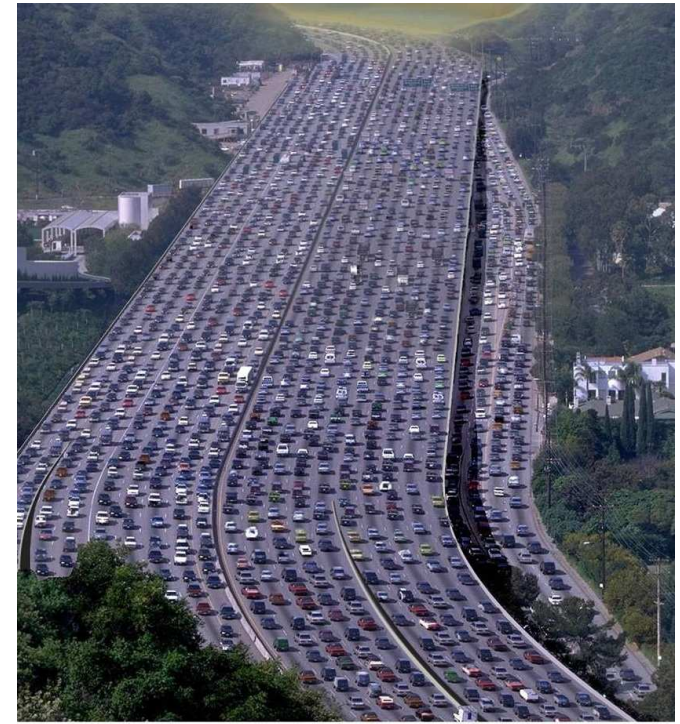
Prof. Giuseppe Pini (UNIGE-OUM)
Christophe Jemelin (EPFL-LASUR)

4 octobre 2008

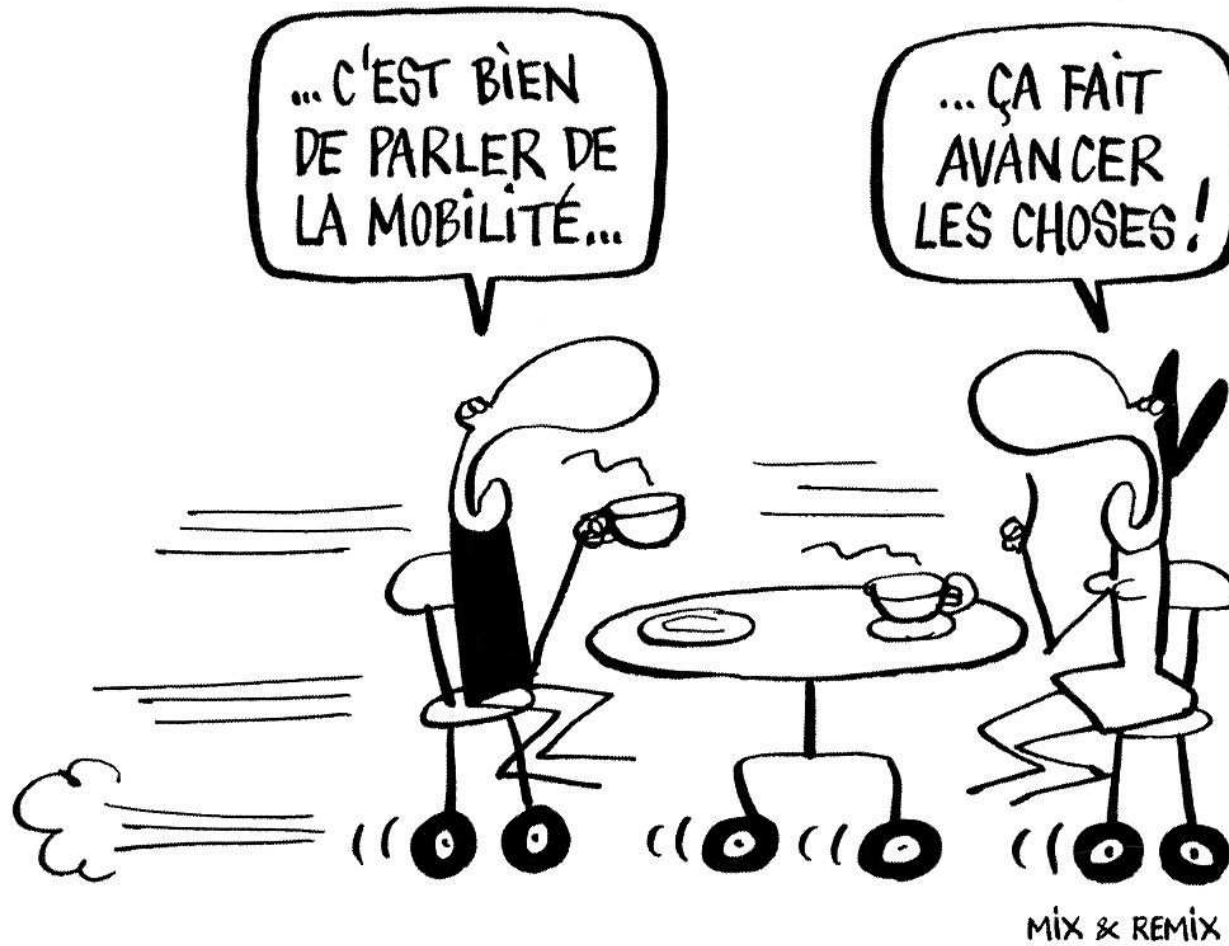


Plan

1. De la mobilité à la demande de transport
2. Mobilité 2005 en Suisse : quelques tendances
3. Deux stratégies d'action : plusieurs mesures
4. Agir avant l'immobilité : une nécessité
5. Conclusion : quand les politiques publiques s'entrechoquent...



Courtesy Transfuture.net

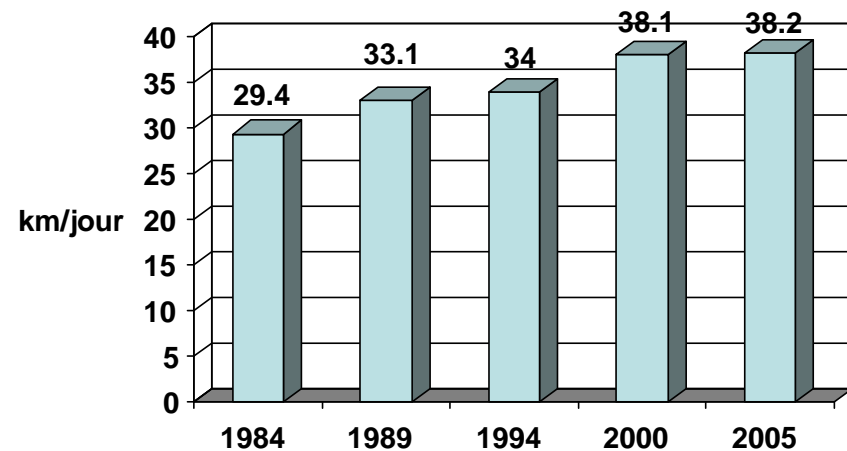
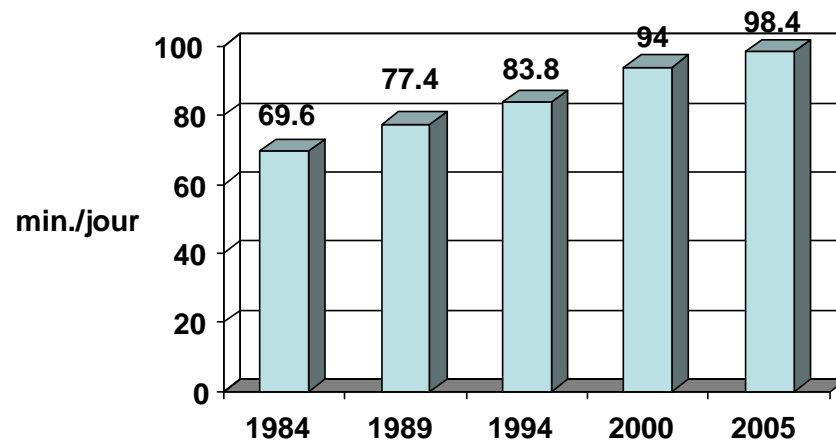


1. De la mobilité à la demande de transport

- La mobilité est une potentialité que l'individu utilise pour réaliser des activités contraintes ou choisies.
- La réalisation de la mobilité engendre une demande de transport.
- D'où provient cette demande de transport ? De l'agencement des activités de la vie quotidienne en dehors du domicile afin de profiter des opportunités offertes par le territoire de vie.

2. Mobilité 2005 en Suisse : quelques tendances

- Stabilité du nombre de déplacements: environ 3.5 déplacements par personne et par jour
- Une augmentation des durées de déplacements
- Pour la première fois en 2005, la distance moyenne par personne et par jour cesse d'augmenter.



Source : ARE-OFS

2. Mobilité 2005 en Suisse : quelques tendances

- Le poids important de la voiture dans les déplacements (hors milieu urbain)
- La marche est fortement utilisée en milieu urbain dense
- Dans la région lémanique 200'000 nouveaux habitants (côté suisse) à l'horizon 2025, cela signifie 700'000 déplacements journaliers supplémentaires et 6 millions de km*personnes réalisés sur les réseaux de transport de la région.



Quelle (im)mobilité en 2025 ?

ENJEU : COMMENT ASSURER LA MOBILITE AUX
HABITANTS DU BASSIN LEMANIQUE TOUT EN
MINIMISANT LES EXTERNALITES NEGATIVES ET
LES COUTS POUR LA COLLECTIVITE ?

QUELLE (IM)MOBILITE EN 2025 ?

3. Deux stratégies d'action : plusieurs mesures

3.1. Agir sur l'offre : changer les comportements en modifiant l'offre de transport

- Investissements en infrastructures (routes, transports publics, modes doux)
- Mesures financières (péage, tarification du stationnement, etc.)
- Restriction de l'offre (stationnement, accès interdits, etc.)



Investissements dans de nouvelles infrastructures
Métro M2, Lausanne



Mesures financières
Péage urbain, Londres



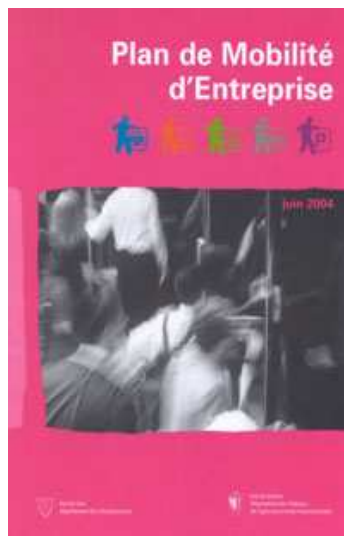
Restriction de l'offre
Zones bleues à autorisations de stationnement pour habitants, Suppression des places gratuites à utilisation illimitée, Genève

3.1.1. Agir sur l'offre : la politique du stationnement

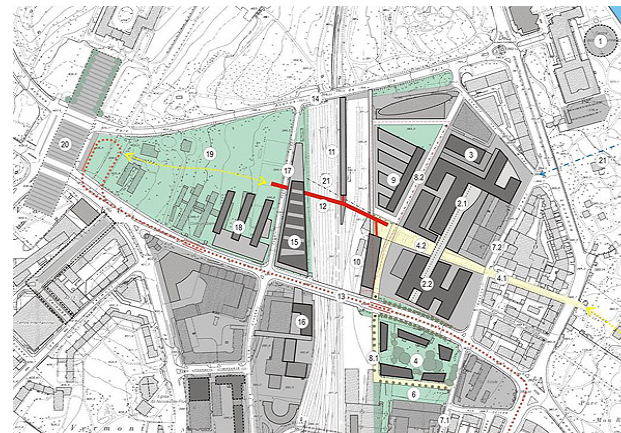
- Agir sur l'offre : la politique de stationnement
 - Principe
 - restreindre l'accès à la ville pour les automobilistes pendulaires
 - permettre le stationnement des habitants, clients et visiteurs
 - Mesures
 - limitation des durées de stationnement (places bleues notamment)
 - tarification du stationnement
 - autorisations de stationnement pour habitants
 - places payantes en surface ou parkings publics
 - incitation à l'intermodalité (Park and Ride)
 - Limites
 - le contrôle de l'offre de stationnement privée
 - la concurrence entre collectivités territoriales

3.2. Agir sur la demande : modifier la demande de transport

- Mesures d'incitation, de promotion, de contrainte
- Sensibilisation
- Politiques d'aménagement/organisation spatiale (densification, mixité fonctionnelle de l'espace, coordination urbanisation et transports publics)
- Mesures d'aménagement du temps



Plans de mobilité d'entreprise
Brochure de promotion VD-GE



Coordination entre urbanisation et offre de transport
Projet d'urbanisation du quartier de Sécheron, Genève

3.2.1. Agir sur la demande : La rive nord lémanique, quelques exemples

- par la contrainte forte (cf fermeture du tunnel de Glion). Report durable sur le train.
- par des contraintes spécifiques, par exemple le stationnement (public et entreprises). Les enjeux : les zones peu denses.
- par les modifications d'image des moyens de transport

3.2.1. Agir sur la demande : Image de l'automobile en 2006 dans le canton VD, en fonction de son utilisation

Tous les jours	Jamais
pratique	pratique
rapide	polluant
polluant	cher
cher	rapide
nécessaire	utile
rend autonome	rend autonome
utile	confortable
confortable	dangereux
flexible	encombrant

3.2.1. Agir sur la demande :

Image des transports publics en 2006 dans le canton VD, en fonction de leur utilisation

Tous les jours	Jamais
pratique	cher
cher	pratique
écologique	inadapté
utile	lent
rapide	pas fréquent
économique	écologique
confortable	contraignant
bondé	économique
lent	utile

3.2.2. Agir sur l'offre : La rive sud lémanique, quelques exemples

- un contexte différent : pas (encore) d'offre véritablement alternative à la voiture. Le désert ferroviaire sauvé par les eaux (d'Evian)



3.2.2. Agir sur l'offre : La rive sud lémanique, quelques exemples

- l'absence d'intermodalité (train, car départemental, bus urbain, CGN)

Horaires hiver | Horaires printemps, Horaire automne | Horaire été

21.03.2008 - 31.05.2008 & 23.09.2008 - 02.11.2008
PDF horaire Automne

Map showing bus routes connecting various towns along the southern shore of Lake Geneva, including Nyon, Yvoire, Thonon-les-Bains, Evian-les-Bains, Lausanne, and others.

ter RHÔNE-ALPES
TER. POUR ETRE BIEN, BOUGEONS MIEUX.

Accueil | Cartes et horaires | Infos trafic | Découvrez les offres TER | TER Pratique

Conseil Général de la Haute-Savoie

Transports Départementaux

Horaires
Tarifs
Informations et contacts

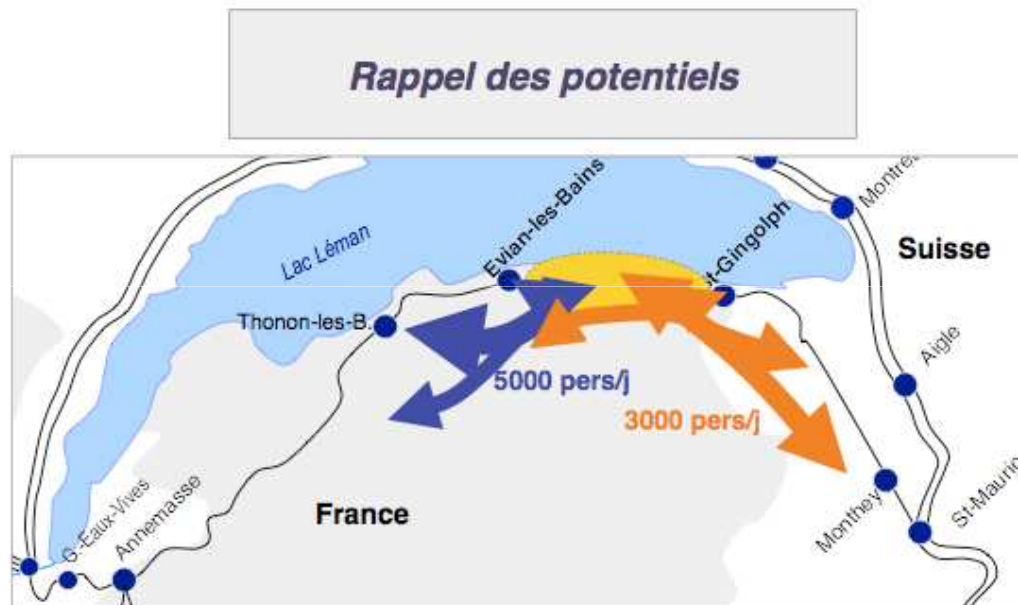
© Conseil général de la Haute-Savoie

BUT
Bus Urbains Thononais

Accueil > Plan du réseau > Plan du réseau détaillé 2008/09

3.2.2 Agir sur l'offre : La rive sud lémanique, quelques exemples

- la ligne du Tonkin : quelles conditions de réouverture ?



Source : SIAC

Le potentiel (tous modes confondus) captable par le ferroviaire dans le secteur entre Evian et St-Gingolph :

- flux d'échange avec Evian / Genève / France : 5000 personnes par jour
- flux de transit et d'échange avec St-Gingolph / Valais : 3000 personnes par jour
- pour mémoire : flux interne non captable par le rail

➔ **total de 8000 personnes par jour**

3.2.2. Agir sur l'offre : La rive sud lémanique, quelques exemples

la ligne du Tonkin : quelles conditions de réouverture ?



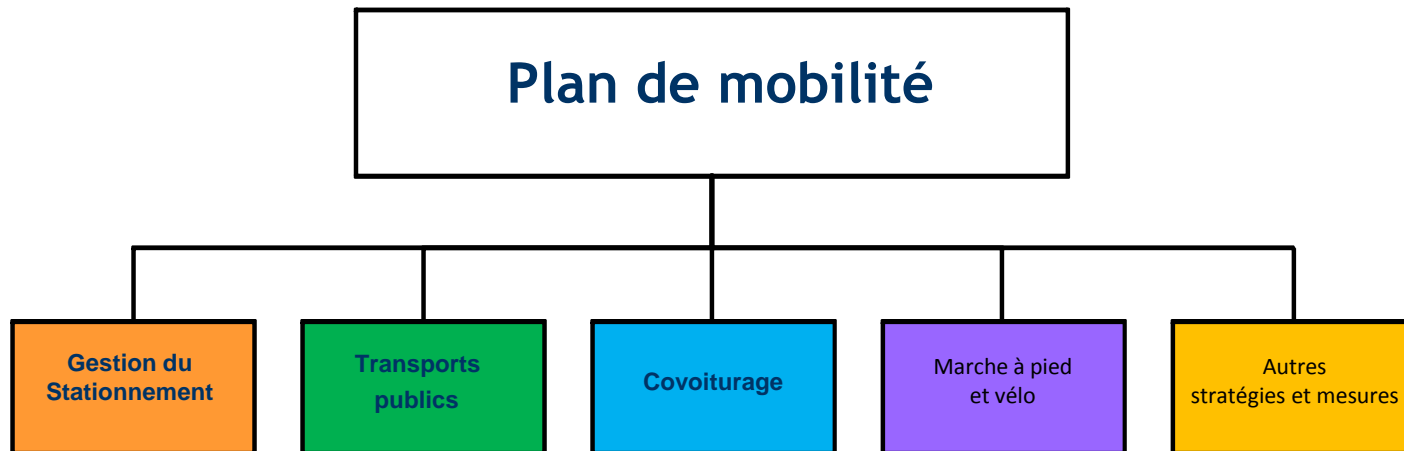
Photo: Grandcollot

Conclusions des études (suite)

- Une réouverture par étape est envisageable :
 - 1^{ère} étape avec un train touristique (environ 5 M€ en investissement) et une amélioration de la desserte routière actuelle (passage de 3 à 6 AR/jour)
 - 2^{ème} étape avec 5-10 AR/jour en train et un investissement d'environ 35-45 M€

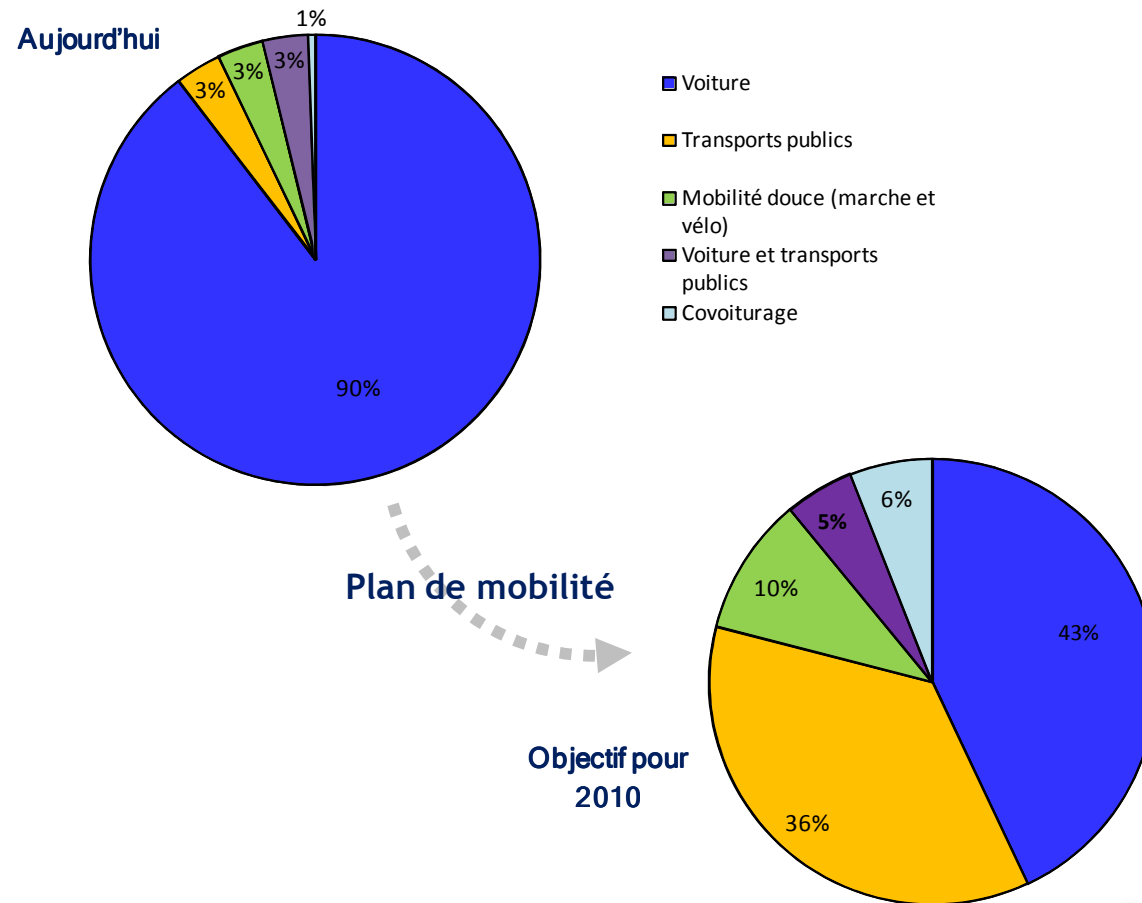
3.2.3. Agir sur la demande : les plans de mobilité

- en s'axant sur les générateurs de trafic, les plans de mobilité sont des outils indispensables dans la gestion de la mobilité
- ▶ L'établissement d'un plan de mobilité pour une entreprise comprend des réflexions et des propositions sur toutes les possibilités existantes pour réduire l'utilisation de la voiture individuelle et la demande de stationnement qui en découle



3.2.3. Agir sur la demande : les plans de mobilité

- le plan de mobilité est un outil central pour atteindre un objectif de répartition modale plus durable en ce qui concerne la mobilité liée au travail



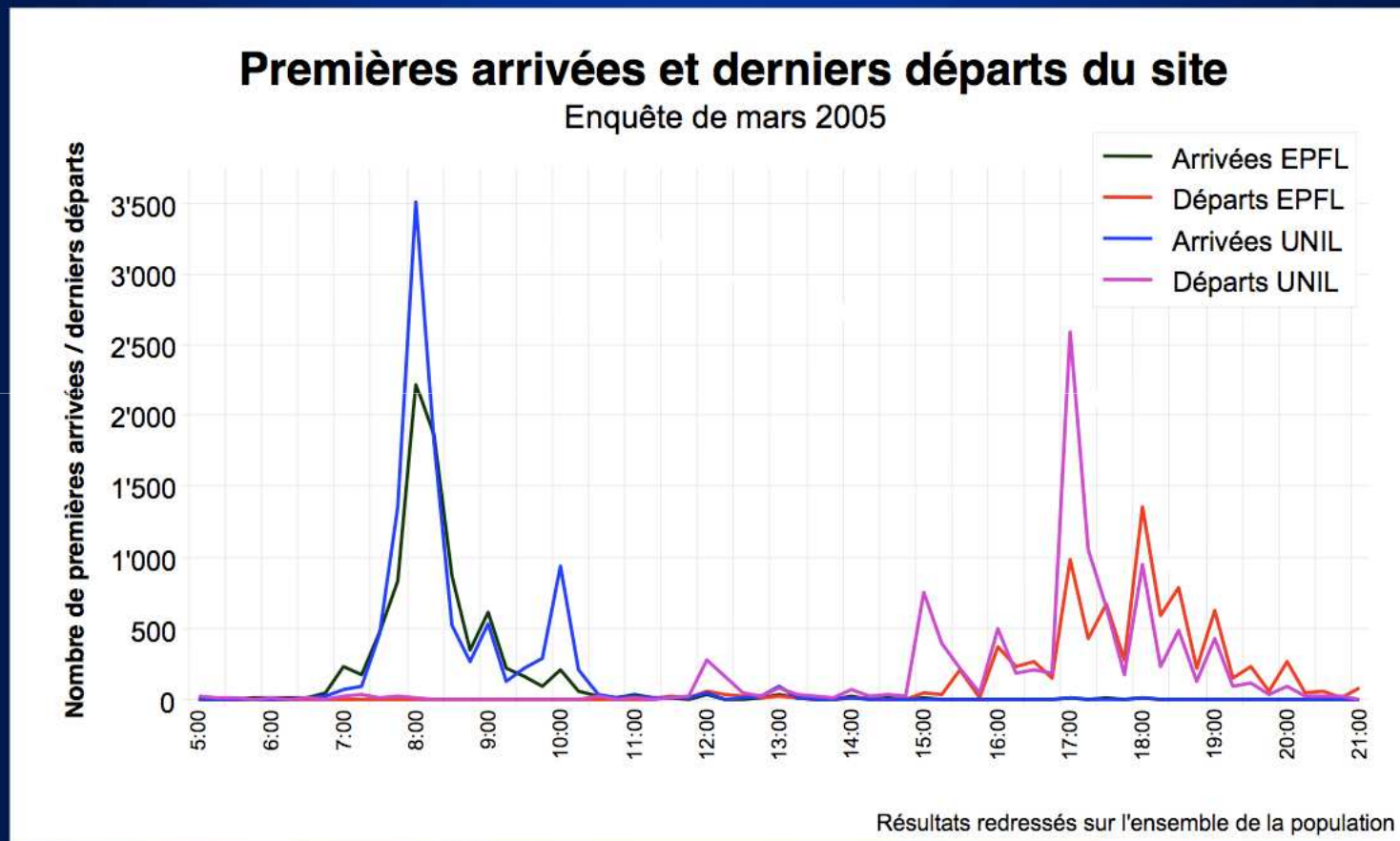
3.2.3. Agir sur la demande : aménagements du temps

Après les manifestations de 1982, ouverture du TSOL en 1991 et saturation qui intervient rapidement : étalement des heures de cours de 8h à 10h dès les années 1990. Un dispositif bientôt insuffisant.



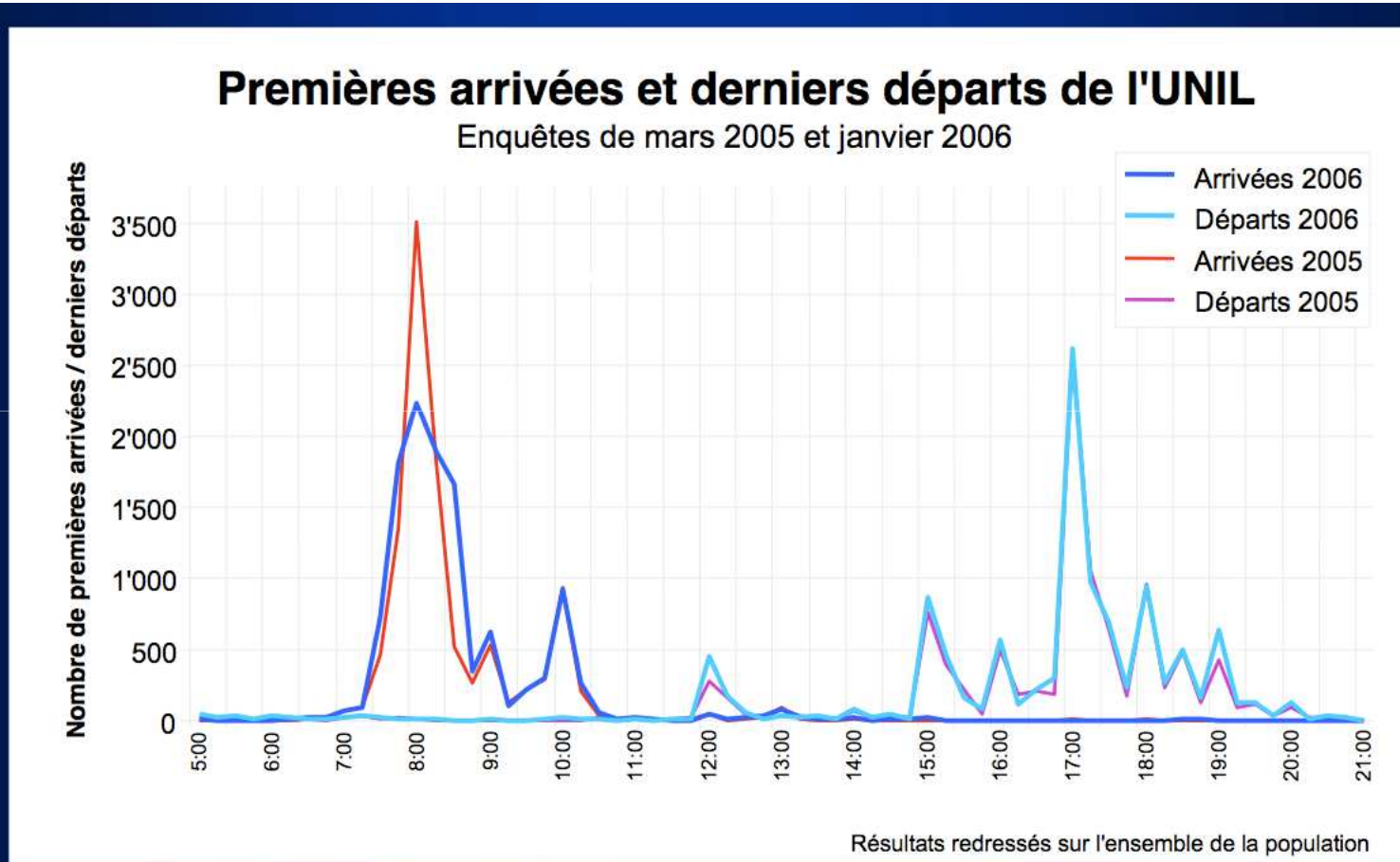
3.2.3. Agir sur la demande : aménagements du temps

Des milliers d'étudiants sur le site UNIL-EPFL en un quart d'heure



3.2.3. Agir sur la demande : aménagements du temps

Le résultat : une pointe écrêtée, entre 10 et 20 mio de francs économisés



4. Agir avant l'immobilité : une nécessité

- Les encombrements et donc l'immobilité forcée guetteront la région lémanique à l'horizon 2025. Ces encombrements génèrent déjà aujourd'hui des coûts très élevés (1.5 % du PIB).

QuickTime™ et un
décompresseur TIFF (non compressé)
sont requis pour visionner cette image.

QuickTime™ et un
décompresseur TIFF (non compressé)
sont requis pour visionner cette image.

4. Agir avant l'immobilité : une nécessité

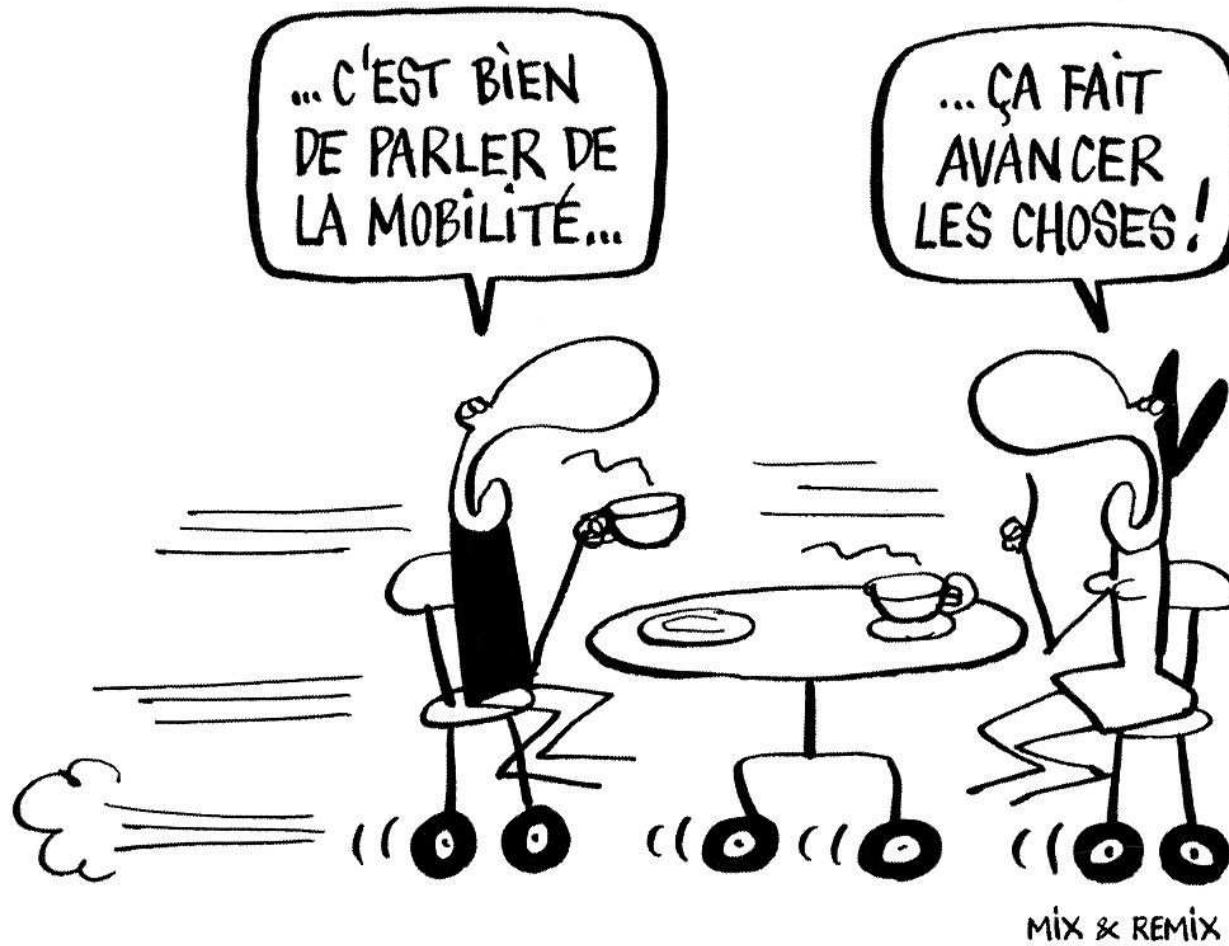
- Existe-t-il une pédagogie de l'encombrement ? Le prix de l'énergie en augmentation agira-t-il sur le choix du moyen de transport ? Les améliorations techniques des véhicules automobiles compenseront-elles les externalités négatives de l'augmentation de la mobilité réalisée ?
- Il est plus facile de répondre à la demande future qu'à la demande actuelle.
- Il existe un lien entre le développement d'un territoire et la mobilité réalisée. A 1 % de croissance économique correspond une augmentation d'environ 1.6 % des km parcourus : l'objectif pour la région lémanique à l'horizon 2025 devrait être de casser ce lien croissance / mobilité réalisée par l'automobile.

5. Conclusion : quand les politiques publiques s'entrechoquent...

- Accélérer et intensifier la mise en oeuvre des mesures relatives à la maîtrise de la mobilité évoquées précédemment (stratégies d'offre et de demande)
- Améliorer le rapprochement des lieux d'habitat, d'emploi et de services pour réduire la dépendance automobile.
- Résoudre les incompatibilités entre les politiques de transport, d'aménagement du territoire, de l'emploi et du logement.

Sinon ?

La région lémanique verra une partie de son avantage de localisation fondre : une région frappée par l'immobilité forcée de ses habitants et par des échanges difficiles à réaliser sera, dans le contexte de la compétition territoriale actuelle, une région perdante.





Quelle (im)mobilité en 2025 ?

Merci pour votre attention

