
LES ENJEUX DE LA MOBILITÉ

G21 Swisstainability Forum



OUM - UNI GENEVE
UNIMAIL
40, bd du Pont-d'Arve
1211 Genève 4
tél. +41 22 379 89 01
www.unige.ch/oum

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

Prof. Giuseppe Pini (UNIGE-OUM ; UNIL)

5 juin 2014

PLAN

1. De la mobilité à la demande de transport
2. Entreprises et mobilité due au travail en Suisse romande
3. Les trois enjeux d'une politique de la mobilité durable
4. Enjeux de la mobilité et motif travail
5. Rôle de l'individu dans la génération de la mobilité réalisée
6. Rôle et responsabilité des entreprises dans la génération de la mobilité réalisée

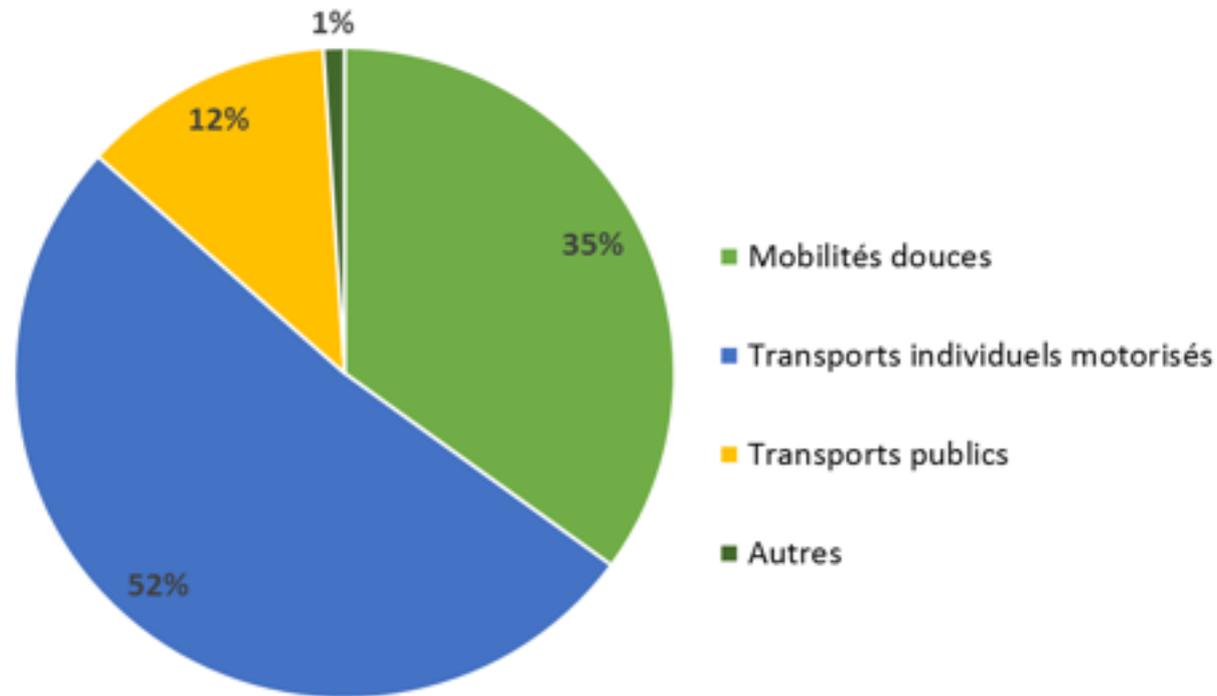


1. DE LA MOBILITÉ A LA DEMANDE DE TRANSPORT

- 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.
- La réalisation de la mobilité engendre une demande de transport (environ 3.4 déplacements par personne et par jour, en Suisse romande).
- D'où résulte cette demande de transport ? De comment les individus organisent leur vie en dehors du domicile afin de profiter des opportunités offertes par la société (accès aux marchés du logement, du travail, de la consommation, de la formation, du loisir, etc.).

2. ENTREPRISES ET MOBILITÉ DUE AU TRAVAIL EN SUISSE ROMANDE

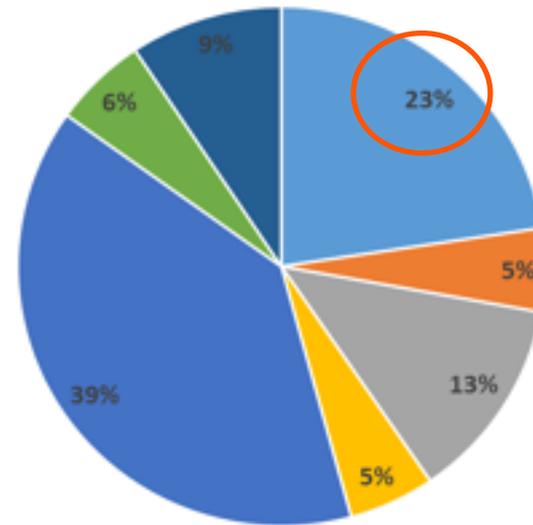
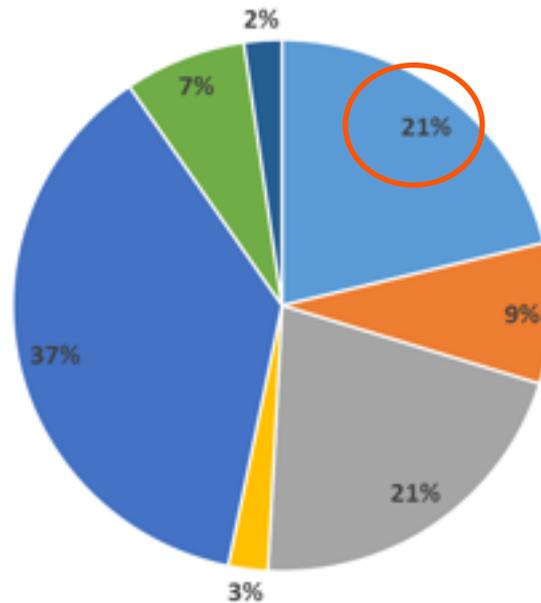
MOYENS DE TRANSPORT UTILISÉS PAR LES ROMANDS, EN % DES DÉPLACEMENTS (3.4 DÉPLACEMENTS)



Source des données : OFS - ARE Microrecensements Mobilité et Transport 2010

Analyse et conception graphique : OUM, 2014

ENTREPRISES ET MOBILITÉ DUE AU TRAVAIL EN SUISSE ROMANDE



- Travail
- Formation
- Achats
- Voyages professionnels
- Loisirs
- Accompagnement
- Autres

Source des données : OFS - ARE Microrecensements Mobilité et Transport 2010

MOTIFS DE DÉPLACEMENTS DES ROMANDS, EN % DES DÉPLACEMENTS (3.4 DÉPLACEMENTS)

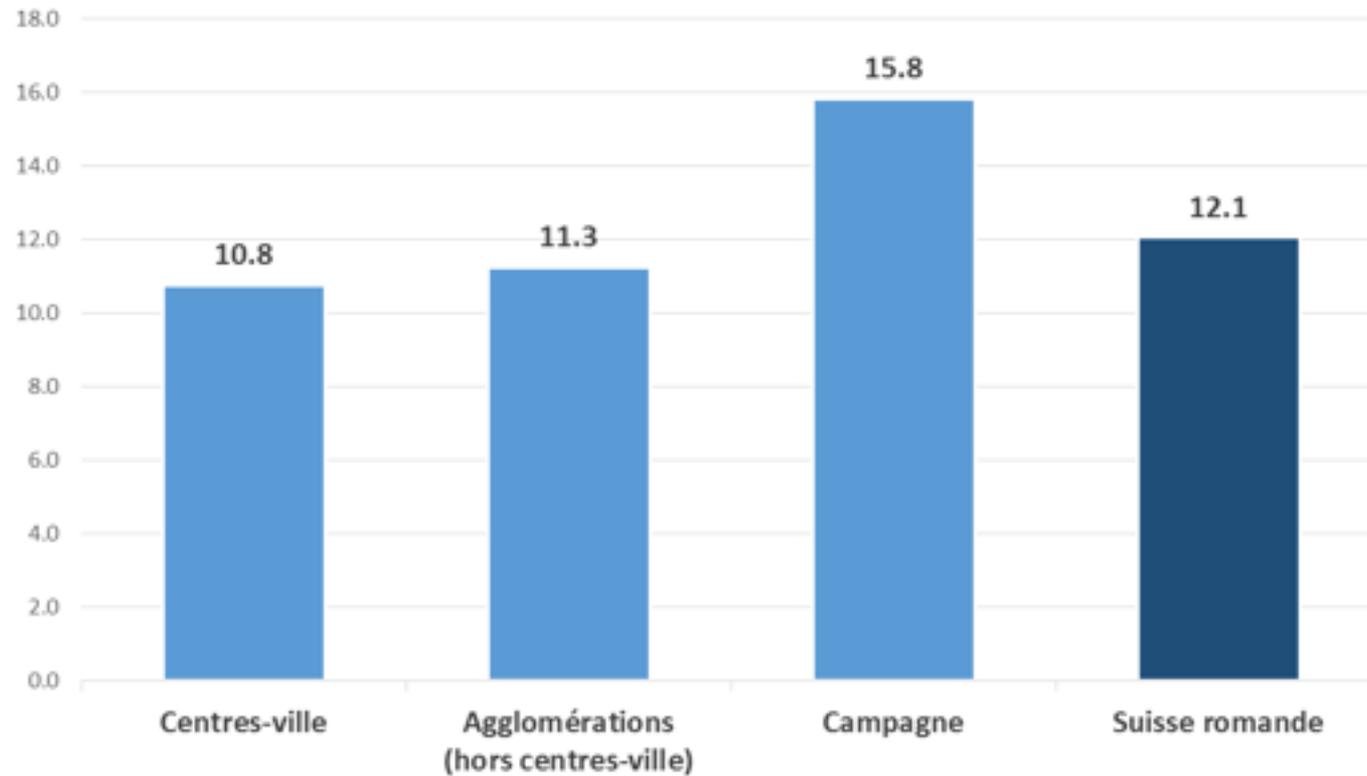
MOTIFS DE DÉPLACEMENTS DES ROMANDS, EN % DES DISTANCES (36.4 KM)

DISTANCES ET DURÉES MOYENNES DES DÉPLACEMENTS POUR SE RENDRE AU TRAVAIL EN SUISSE ROMANDE

	Distances moyennes (km)	Durées moyennes (min)
Mobilité douce	1.3	11
TIM	13.6	21
TC	20.9	46
Autres	10.9	37
Total	12.1	23

Source : OFS - ARE, Microrecensement Mobilité et Transport 2010

DISTANCES MOYENNES DES DÉPLACEMENTS POUR SE RENDRE AU TRAVAIL EN SUISSE ROMANDE SELON LE TYPE DE ZONE, EN KM



Source des données : OFS - ARE Microrecensements Mobilité et Transport 2010

Analyse et conception graphique : OUM, 2014

DISTANCES ET DURÉES MOYENNES DES DÉPLACEMENTS POUR MOTIF TRAVAIL EN SUISSE ROMANDE EN 2000, 2005 ET 2010

2000		2005		2010	
Distance moyenne (km)	Durée moyenne (min)	Distance moyenne (km)	Durée moyenne (min)	Distance moyenne (km)	Durée moyenne (min)
10.3	21	10.9	21	12.1	23

Source : OFS - ARE, Microrecensement Mobilité et Transport 2000, 2005, 2010

3. LES TROIS ENJEUX D'UNE POLITIQUE DE LA MOBILITÉ DURABLE

- ▶ 1. Assurer la réalisation de la mobilité présente et future en réduisant les externalités négatives (pollution, consommation énergétique, accidents, bruit, dégradation du cadre de vie des individus) et maximiser les effets positifs pour l'individu, les entreprises et la société (croissance économique, emploi, bien-être, santé, utilisation parcimonieuse de ressources rares comme l'énergie et le sol, etc.).
- ▶ 2. Garder et améliorer les potentialités de mobilité des individus et les potentialités d'échange des entreprises.
- ▶ 3. Répondre à la demande de transport issue de l'organisation spatiale héritée du passé tout en ne générant pas une augmentation de la mobilité par l'organisation spatiale

**SOUS LA CONTRAINTE, EN ROMANDIE, DE
L'AUGMENTATION DE LA POPULATION 2010-2030
D'ENVIRON 250'000 HABITANTS ET 125'000 EMPLOI.**



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 *	

augmentation diminution stagnation

* 2000-2010

Source : OFS

MOBILITÉ : QUELLES TENDANCES 1994-2010 ET 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 due à l'augmentation de la population 250'000 nouveaux habitants en Suisse romande à l'horizon 2030; cela signifie 850'000 déplacements journaliers supplémentaires (dont 185'000 déplacements pour le travail) et 8.6 millions de km*personnes supplémentaires réalisés sur les réseaux de transport de Romandie (dont 4 millions de km*personnes pour le travail).

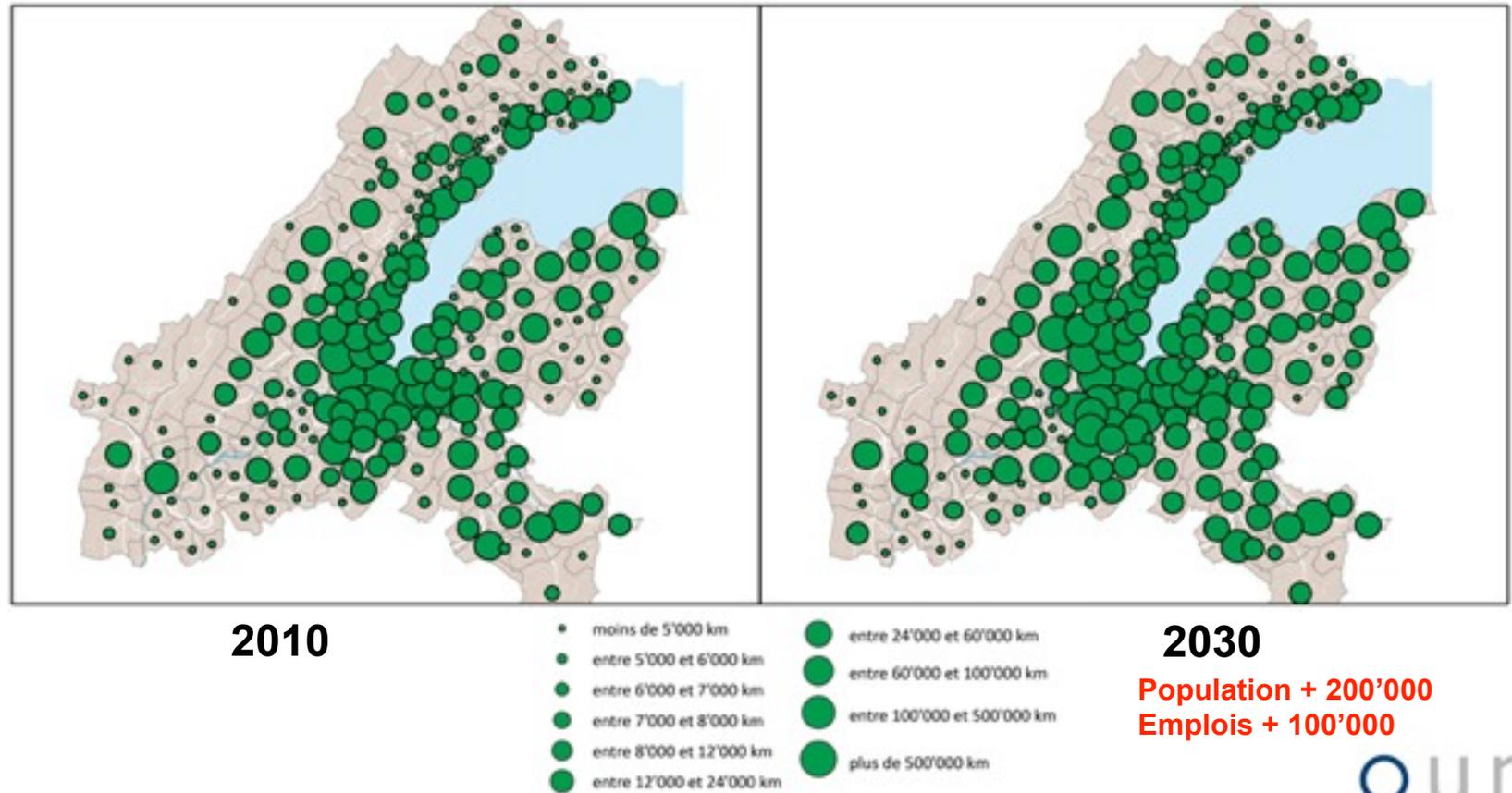
4. ENJEUX DE LA MOBILITE ET MOTIF TRAVAIL

RAPPEL DES ENJEUX NO 2 ET NO 3

- ▶ 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, les entreprises 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.

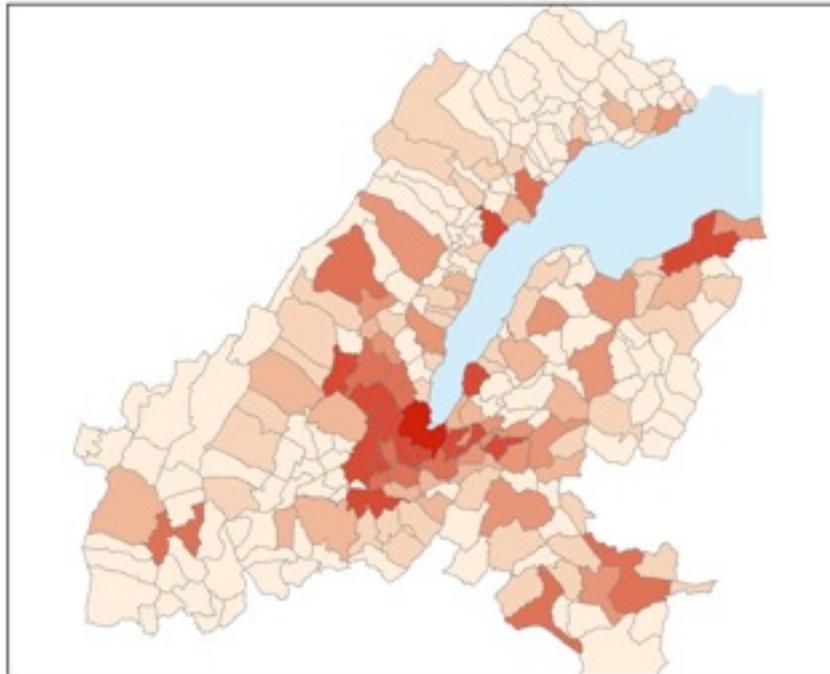
PROJET D'AGGLOMERATION FRANCO-VALDO-GENEVOIS 2010-2030

NOMBRE DE KILOMÈTRES PARCOURUS POUR LE MOTIF TRAVAIL



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



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%**

ENSEIGNEMENTS 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.
- ➔ la mobilité réalisée entre 2010 et 2030 augmente fortement : distance moyenne des déplacements + 24 % ; distance totale parcourue dans l'agglomération + 57 %.

5. RÔLE DE L'INDIVIDU DANS LA GENERATION DE LA MOBILITE REALISEE (HORIZON 2030)

	MOBILITE REALISEE 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

6. RÔLE ET RESPONSABILITÉ DES ENTREPRISES DANS LA GÉNÉRATION DE LA MOBILITÉ RÉALISÉE

- La mobilité réalisée par les personnes pour se rendre sur le lieu de travail est forcée (obligée). Les entreprises sont d'importants générateurs de trafic et ont un rôle important à jouer dans la maîtrise de ces flux, qui découle aussi d'une responsabilité vis-à-vis de la société actuelle et future mais aussi de leurs intérêts économiques.

COMMENT AGIR SUR LA MOBILITE REALISEE POUR GAGNER CES ENJEUX ET LA FAIRE EVOLUER VERS DAVANTAGE DE DURABILITÉ?



Merci pour votre attention



6. COMMENT AGIR SUR LA MOBILITE REALISEE

LES COLLECTIVITES PUBLIQUES

- Mesures avec effets à court terme : législation ; fiscalisation de la mobilité (stationnement), interdictions, etc.
- Mesures avec effets à moyen terme : incitation financière à l'achat de véhicules à faible consommation énergétique ; normes techniques d'homologation des véhicules sévères, subventionnement de l'achat d'abonnements de transport public, etc.
- Mesures avec effets à long terme : coordination entre les différentes politiques publiques (urbanisme-transport ; santé-transport ; promotion économique-transport-logement, environnement-transport) ; sensibilisation, information ; investissements infrastructure lourde amélioration de l'offre de transport public.

EN CONCLUSION

Tout laisse à penser que la part de la mobilité choisie par l'individu augmentera dans le futur mais que cela ne compensera pas la mobilité contrainte issue du fonctionnement de la société, de son organisation spatiale et de l'augmentation de la population.