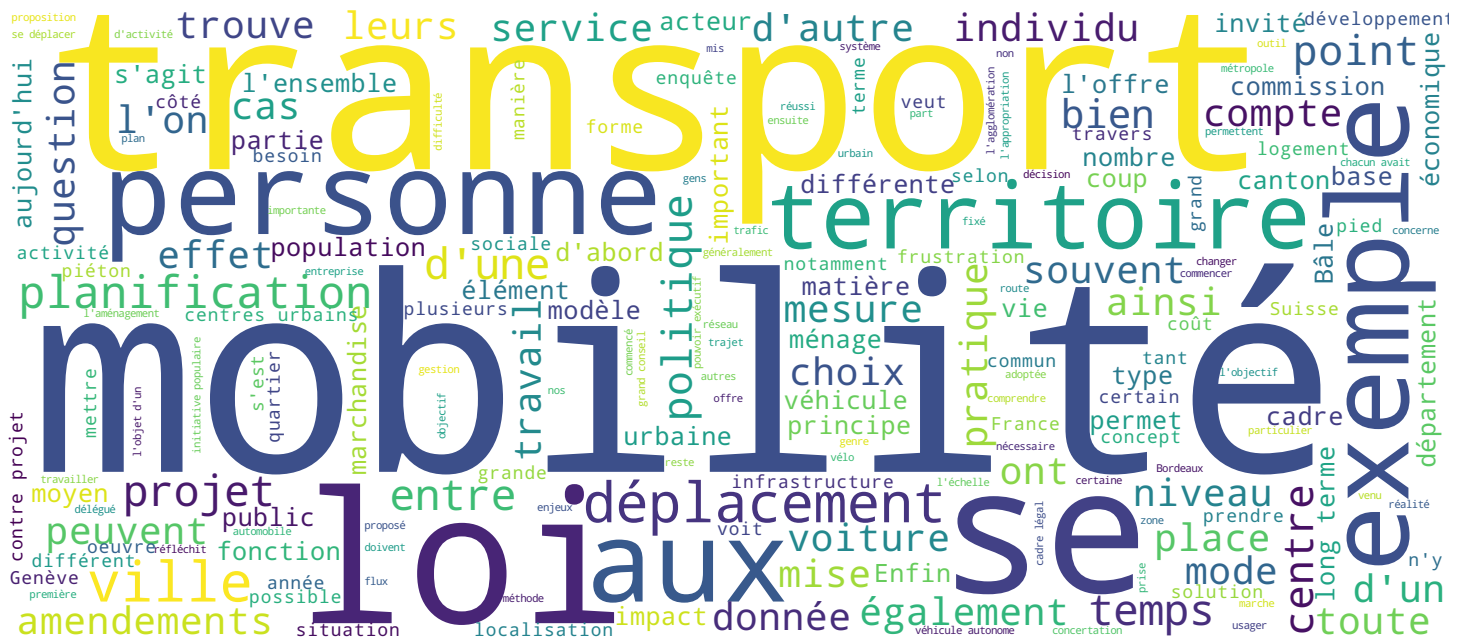




## Prof. Vincent Kaufmann





- Imaginer des futurs contrastés à partir de l'état de l'art
- Travail de mise en cohérence de tendances diverses
- Travail qui part des pratiques de mobilité

Planification des mobilités

Je vais vous parler d'une loi qu'on a mise sur pied avec le grand conseil genevois, donc c'est au niveau d'un canton, où en réponse à une initiative populaire, on a proposé un contre-projet, et là, l'ensemble des partis politiques a délégué une personne pour travailler à l'élaboration de ce contre-projet. Donc, on avait des forces équivalentes, ce qui n'est pas le cas normalement dans l'hémicycle. Et l'objectif de cette loi qu'on a échaufaudée, c'était de poser un cadre de réglementation en matière de mobilité qui permettrait de fixer le développement de la mobilité court, moyen, et même long terme. Donc, ça c'était un travail qui a duré à peu près une année.

Notes

Summary



0m 04s

# 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 »

4 -



Notes

Summary



0m 55s

## Les tendances amplifiées

**Développement des grandes mobilités** liées au travail (pendularité longue distance, multi-résidentialité)

**Eloignement domicile-travail**

**Poursuite de la péri-urbanisation**

**Développement des démarches & achats en ligne et du télétravail**

## Ultramobilité

« Toujours plus vite,  
toujours plus loin »

## Les impacts sur les mobilités

**Croissance des budget-temps** de déplacements

**Accroissement fort des mobilités** de longue distance

**Diminution des déplacements** pour motifs services / achats / travail / étude

**Croissance des modes routiers** : autocars, covoiturage

« Autosolisme » toujours le mode incontournable, en croissance dans le péri-urbain et rural

**Demande totale de mobilité : +30%**

(v.km 2050 / 2013)

6 -



Le point de départ, c'est qu'on s'est dit, on veut tout reprendre, on veut reprendre tous les concepts qui encadrent notre mobilité. Et on a commencé par faire des auditions, on a invité des acteurs, on a invité les collectivités locales, on a invité des associations, on a invité aussi d'ailleurs des chercheurs qui avaient fait une étude récemment, et je ne me souviens plus sur quoi. [RIRE] Et puis, on a fait des voyages, on a été à Bâle pour voir quels concepts avaient été mis en place à Bâle, et on a été à Bordeaux. Et à chaque fois, on a rencontré des personnes qui étaient impliquées à la fois dans la planification, puis dans la mise en oeuvre des projets de mobilité.

Notes

Summary



0m 58s

## Les tendances amplifiées

**Aspiration à moins d'automobile** dans la vie quotidienne et dans l'espace public

**Démotorisation** des ménages urbains

**Plus grande sensibilité au lien activité physique - santé**

**Amplification de la disposition aux alternatives** à l'autosolisme

## Altermobilité

« Se déplacer autrement »

## Les impacts sur les mobilités

**Stabilité des budget-temps** de déplacements

**Existence d'une offre « porte à porte »** altermobile sur tout le territoire

**Croissance des déplacements chaînés**, de la multimodalité

**Croissance des modes actifs et partagés**

Dynamique de report modal  
(cf : Allemagne, Suisse, Pays-Bas, Danemark...)

Automobile traditionnelle utilisée quand aucune autre solution n'existe

**Demande totale de mobilité : +10%**

(v.km 2050 / 2013)

**Leviers :** amélioration des conditions de circulation modes actifs, coordination et système alternatif complet organisé autour des offres de mobilité active, collective et partagée

8



Et après avoir fait tout ce grand tour d'horizon, on a rassemblé énormément de matière, on a commencé en fait à travailler sur un projet de loi qui avait été proposé par le département du ministre en charge des transports, et puis à faire des amendements. Donc, chacun est venu avec ses propositions de modification. Je fais tout le processus pour dire qu'on est parti de très loin en se disant qu'on allait repenser toute la mobilité. On a été à Bâle, à Bordeaux, et puis en fait, on s'est retrouvé avec une loi et des amendements où très concrètement on va changer une phrase dans un texte. Et tout à coup, on ne s'est pas du tout mis d'accord sur un concept en fait.

Notes

Summary



1m 37s

## Les tendances amplifiées

Epuisement des populations lié à grande mobilité, accélération du quotidien

Aspiration à une autre qualité de vie : volonté de prendre le temps

Proximité ultraconnectée

Valorisation de la proximité et réinvestissement du local : relocalisation du domicile plutôt que longs trajets

Densification des territoires et revalorisation de la vie et de l'habitat urbains

## Proximobilité

« La qualité de vie de la proximité »

## Les impacts sur les mobilités

Raccourcissement des budgets-temps de déplacements

Baisse des mobilités de longue distance : report des voyages à l'étranger vers des voyages en France

Forte diminution des distance parcourues en mobilité quotidienne

Quotidien : recours intensif aux modes actifs (marche, vélo) et très modéré à l'automobile

Longue distance : recours au TGV, car qualité du temps essentielle

**Demande totale de mobilité : Stable**

(v.km 2050 / 2013)

**Leviers : Offre altermobile complète + aménagement urbain + relocalisation**

10 -



On a tout de suite travaillé sur la loi et sur du coup, point par point, comment est-ce qu'on va changer le cadre. Donc c'est pour illustrer aussi la difficulté en tant que politique d'avoir une vision globale de planification long terme. En réalité, ça retombe toujours dans les détails. Et puis ensuite, évidemment comme on a travaillé, chacun avait sa loi, et puis chacun avait préparé ses amendements, est venu avec ses amendements en commission, et puis on a négocié sur les amendements. Donc, si tu acceptes cette mesure, je suis d'accord d'enlever ça, avec toujours le spectre de cette initiative populaire à laquelle on devait proposer un contre-projet. Et à ce niveau-là, c'est devenu des négociations sur chaque point. Et ce n'était plus du tout une réflexion globale.

Notes

Summary



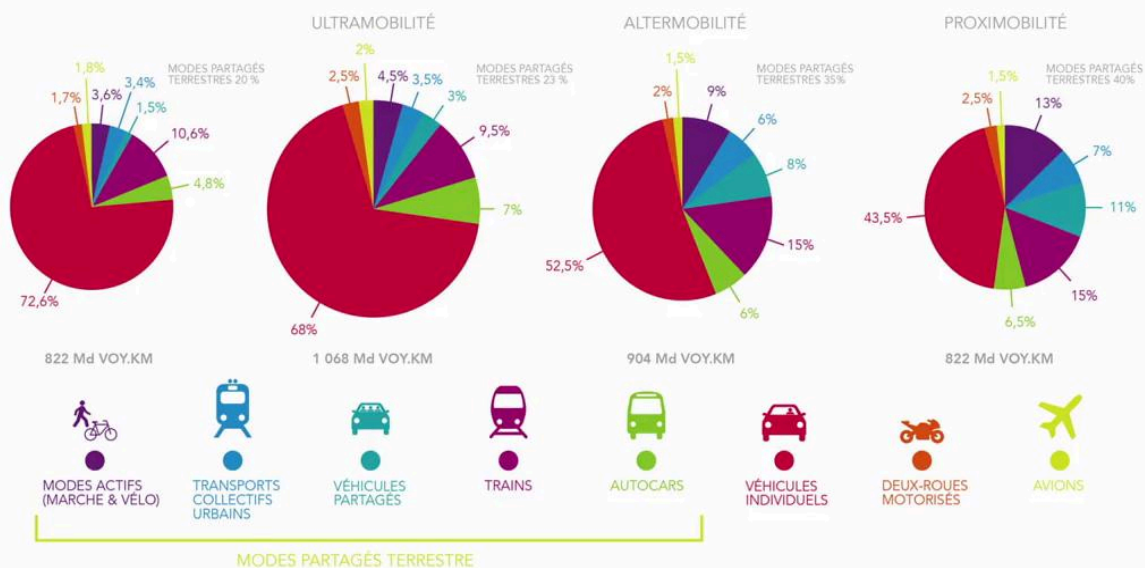
2m 24s



# 3 SCENARIOS 2050 ET 3 SYSTÈMES DE MOBILITÉ

2013

2050



11

Après avoir pris ces décisions, cette loi a été adoptée par le grand conseil, après moult péripéties évidemment, et puis, une fois que cette loi a été adoptée, elle a été soumise en votation populaire, et elle a été acceptée par la population. Et je trouve que c'est intéressant parce que le travail a été, d'une manière assez rare, il a été très efficace, ou en tout cas, il a fait l'objet d'un compromis assez large, et on a fixé quand même des principes de base, du genre on veut réduire le trafic dans les centres urbains.

Notes

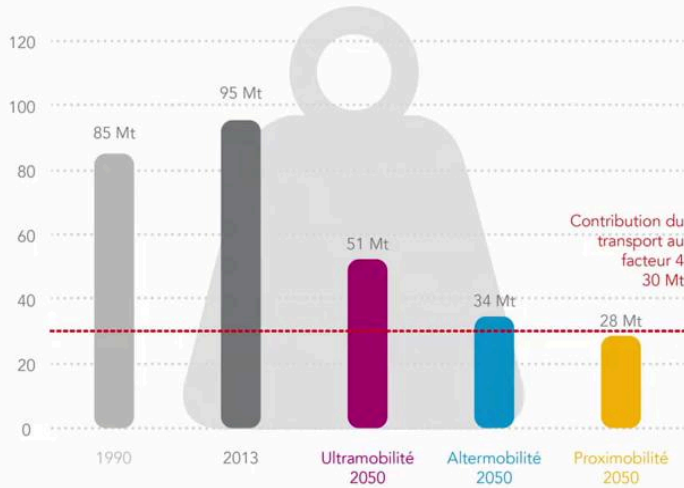
Summary



3m 19s

## SEUL LE SCÉNARIO PROXIMOBILITÉ ATTEINT LE FACTEUR 4

(en Millions de tonnes de CO<sub>2</sub>)



Sont nécessaires pour atteindre le Facteur 4 les effets cumulés :

- de la technologie,
- d'un changement radical de paradigme modal pour orienter systématiquement vers les modes de transport les moins émissifs,
- d'une évolution du rapport à la mobilité,
- d'un changement des règles d'occupation du sol et d'urbanisme,
- d'un prix du carbone ayant un impact fort sur les énergies fossiles



12

Pour autre principe de base, on a dû aussi un peu céder, on veut renforcer les ceintures sur lesquelles on dévie le trafic automobile. Donc, on a fixé ces principes de base, et puis maintenant, c'est toute la question de la concrétisation.

Notes

Summary



3m 48s





- Le futur de la mobilité n'est pas nécessairement tendanciel
- Les choix politiques sont au coeur de l'avenir de la mobilité

Planification des mobilités

Donc, la politique qui s'est arrêtée là en termes d'élaboration de la loi, et puis maintenant, c'est le pouvoir exécutif qui met en oeuvre cette loi. Et là, il y a évidemment énormément de frustration parce que le cadre légal n'est pas entièrement respecté. On sait qu'il y a des libertés avec le cadre légal qui peuvent être prises, et en fait tout simplement le choix de la manière dont on va appliquer cette loi, par quoi on va commencer, ça va avoir un impact très grand sur les pratiques de mobilité. Et là c'est très dur parce que dans la loi qu'on va élaborer, on ne peut pas dire pour que ça fonctionne et pour qu'on libère effectivement les centres urbains des automobiles, il faudrait commencer par cette mesure.

Notes

Summary



4m 05s



Planification des mobilités

C'est le pouvoir exécutif qui va décider de commencer par celle qui lui plaît, voire celle qui est populaire, parce qu'on est en plus en période électorale. Et je trouve que ça suscite énormément de frustration en tant que politique de voir que même un projet qui fait l'objet d'un rare compromis au final ne reflète pas un compromis dans la mise en oeuvre. Je trouve que le canton, c'est une bonne échelle de réflexion. L'idéal aurait été une réflexion transfrontalière. On est donc à Genève, à côté du canton de Vaud, mais surtout à côté de la France, nos frontières sont principalement avec la France. Et là, c'est vrai que vu que c'est au niveau du canton, on s'arrête à la frontière quand même parce que malheureusement, il n'y a pas de processus politique de gouvernance qui permette de faire un projet. Il y en a d'autres, mais disons qu'ils n'ont pas été directement pris en compte ici. Cela, c'est peut-être un point faible de notre projet. On est dans la commission des transports avec des personnes qui se réclament d'être spécialistes des transports, et du coup, c'est souvent difficile de faire dialoguer les transports avec le reste, mais on l'a quand même en partie fait dans la mesure où la loi qui est ressortie, elle prend en compte les centres urbains.

Notes

Summary



4m 44s



Planification des mobilités

On a réussi à amener cette notion du fait qu'il n'y a pas qu'un seul centre, mais il y a plusieurs centres, ça aussi, ça a été un combat dans la commission. Donc, on a réussi à obtenir un consensus sur le fait que ce qui s'applique au centre de l'agglomération, la ville de Genève, devrait aussi s'appliquer dans des centres, disons, secondaires, grandes communes, etc. Mais c'est là où ça ne va pas jusqu'au bout, ou c'est les limites d'un processus législatif, c'est que ce n'est pas nous-mêmes qui avons défini la manière de qualifier un centre. On a deux types de centres dans la loi, un principe, l'hypercentre et les centres, mais la traduction de ce que c'est un centre dans la loi, c'est délégué au département qui du coup a fait une sorte de calcul entre le nombre de places de travail, le nombre de logements, et a déterminé quels étaient les centres. Et là encore, ça a été l'objet de frustrations parce que, sauf erreur, ce n'est pas le département de l'aménagement qui a fait ce calcul, mais c'est le département de la mobilité. Puis politiques familiales, plus généralement, ça honnêtement, on n'en a pas du tout parlé. Je trouve que c'est souvent quelque chose qui manque beaucoup, c'est qu'on réfléchit peu à l'impact.

Notes

Summary



6m 10s



Planification des mobilités

Par exemple, un thème qui me tient à coeur, typiquement de l'appropriation en fonction du sexe ou du genre de la personne, ça, c'est des choses auxquelles on ne réfléchit pas du tout, de l'appropriation des mobilités, et comment on peut aménager les mobilités pour aussi avoir une meilleure appropriation par les deux genres. Aucune réflexion sur ça dans une commission des transports. [AUDIO\_VIDE]

Notes

Summary



7m 42s