

# Comment atteindre les objectifs fixés par l'Accord de Paris dans le domaine de la mobilité?

Vincent Kaufmann  
Laboratoire de Sociologie  
Urbaine, EPFL

# L'enjeu central des modes de vie

## Accords de Paris :

- 2030 : -45% d'émissions au niveau mondial
- 2050 : neutralité carbone au niveau mondial

## Domaine des transports et de la mobilité :

- 1er secteur en Suisse (32% d'émissions, OFEV 2017),
- des émissions encore en croissance (+60% d'ici 2050, OCDE)
- 3 leviers d'action mobilisables : “avoid” -> “shift” -> “improve”

## UNE RECHERCHE INTERNATIONALE DANS 14 PAYS

Les pays ont été sélectionnés suivant des critères déterminant l'importance des déplacements dans le pays (taille, niveau de développement, climat) et les politiques pouvant y être conduites (type de régime politique, normes culturelles...). Deux études complémentaires ont été consacrées à l'O.N.U. et à l'Union européenne.



● Pays ayant signé les accords de Kyoto et de Paris ● Pays ayant signé les accords de Kyoto uniquement ● Pays ayant signé les accords de Paris uniquement  
 1. Part des émissions de CO<sub>2</sub> liées au transport en %.

# Neuf domaines d'action

		Approche en système de systèmes de la mobilité		
		valeurs et croyances	pratiques	offres et morphologie
<b>Approche compréhensive des mesures</b>	Avoid – la diminution des déplacements en nombre et en portée spatiale	<i>Nouvelle culture de la mobilité (1)</i>	<i>Mobilités et digitalisation (2)</i>	<i>La vie quotidienne à ¼ d'heure (3)</i>
	Shift – le report modal vers les modes de transports alternatifs à l'automobile	<i>Modes de vie écomobiles (4)</i>	<i>La régulation de l'usage de la voiture (5)</i>	<i>Elimination de la dépendance à l'automobile (6)</i>
	Improve – l'amélioration du système automobile par la technologie	<i>Valorisation de la mobilité partagée et collective (7)</i>	<i>Développement du MaaS (8)</i>	<i>Politique de la mobilité électrique (9)</i>

# Typologie des logiques de choix modal

**Automobilistes exclusifs:** Usage par réflexe, choix de destinations en fonction de l'accessibilité TIM

**Prédisposés aux transports individuels motorisés:** Préférence pour les TIM, utilisation d'autres modes lorsque les conditions sont défavorables.

**Compareurs d'efficacité:** Sans préférences modales, privilégient les modes les plus efficaces.

**Compareurs de confort:** Sans préférences modales, privilégient les modes les plus confortables (au plan de l'ergonomie et/ou des sociabilités).

**Prédisposés aux modes individuels:** Préférence pour les modes de transports individuels, la liberté dans l'espace-temps que cela procure.

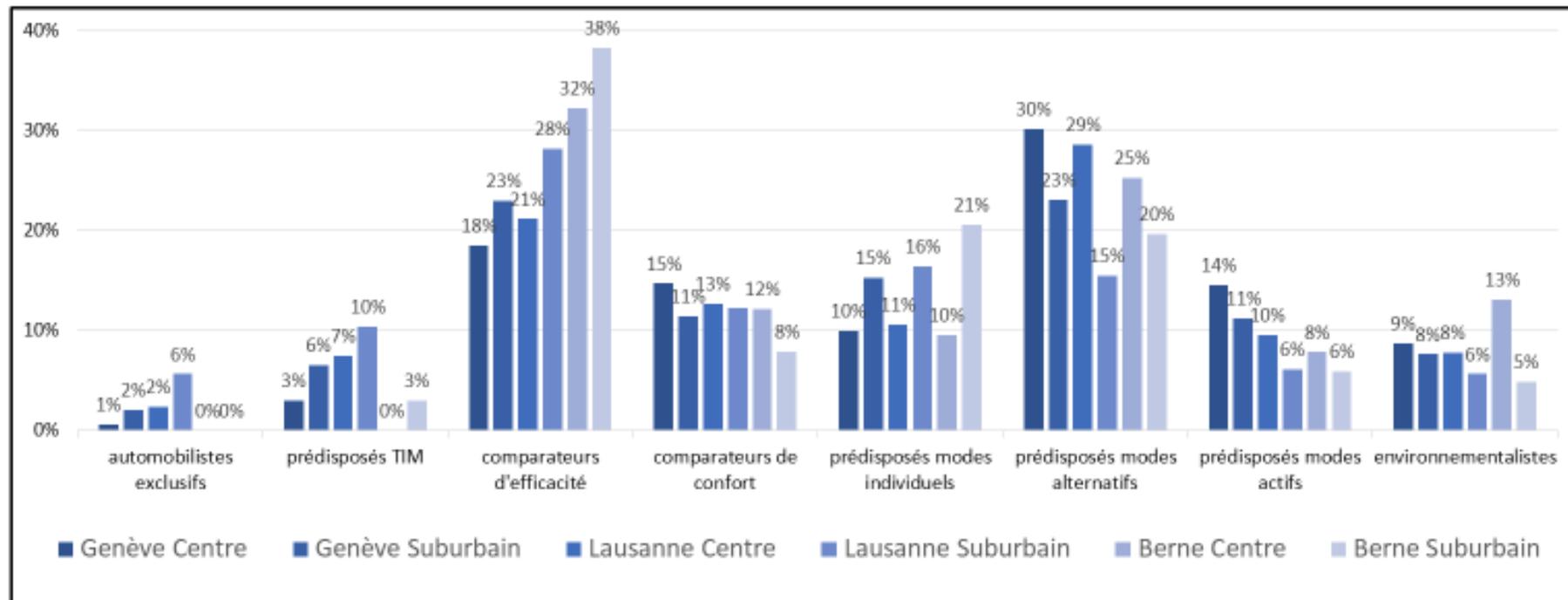
**Prédisposés aux modes alternatifs:** Préférence pour les transports publics, le vélo et la marche.

**Prédisposés aux modes actifs:** Volonté d'inscrire sa vie quotidienne dans la proximité, préférence pour la marche et le vélo

**Environnementalistes:** Convictions environnementales fortes avec lesquelles on souhaite être cohérent.

# Typologie des logiques de choix modal en 2019

## Grandes agglomérations métropolitaines (détail centre et suburbain)



# Le benchmark de Berne



# Potentiel de report modal

Evolution du trafic par mode suivant deux perspectives bernoises, en pourcentage de progression par rapport au trafic actuel.

	Genève		Lausanne	
	Typologie BE	Accessibilité BE	Typologie BE	Accessibilité BE
TIM	+ 3%	- 30%	- 3%	- 36%
TC	+ 1%	+ 54%	+ 4%	+ 22%
Vélo	- 7%	+ 47%	+ 7%	+ 225%
Marche	0%	- 19%	+ 3%	- 18%

# La vie au quart d'heure

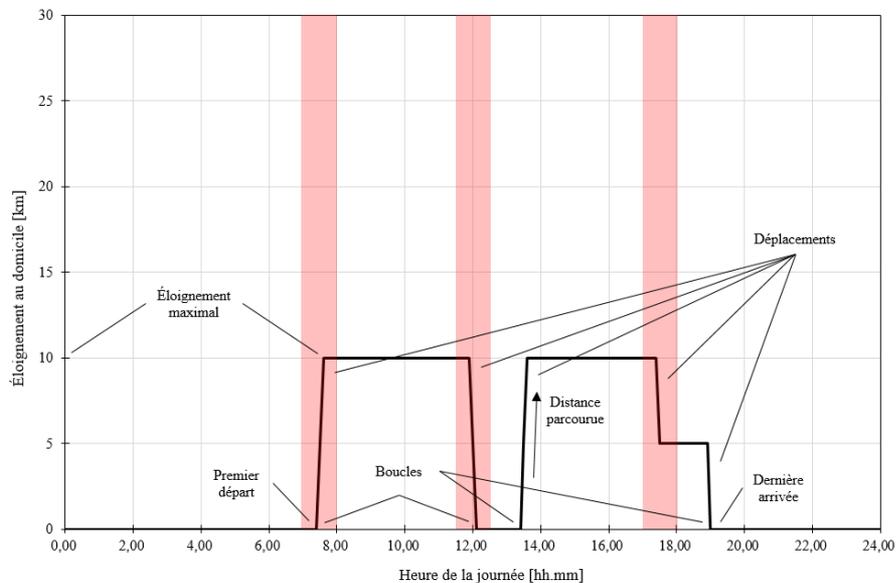


# Le principe de réversibilité

La réversibilisation de la mobilité

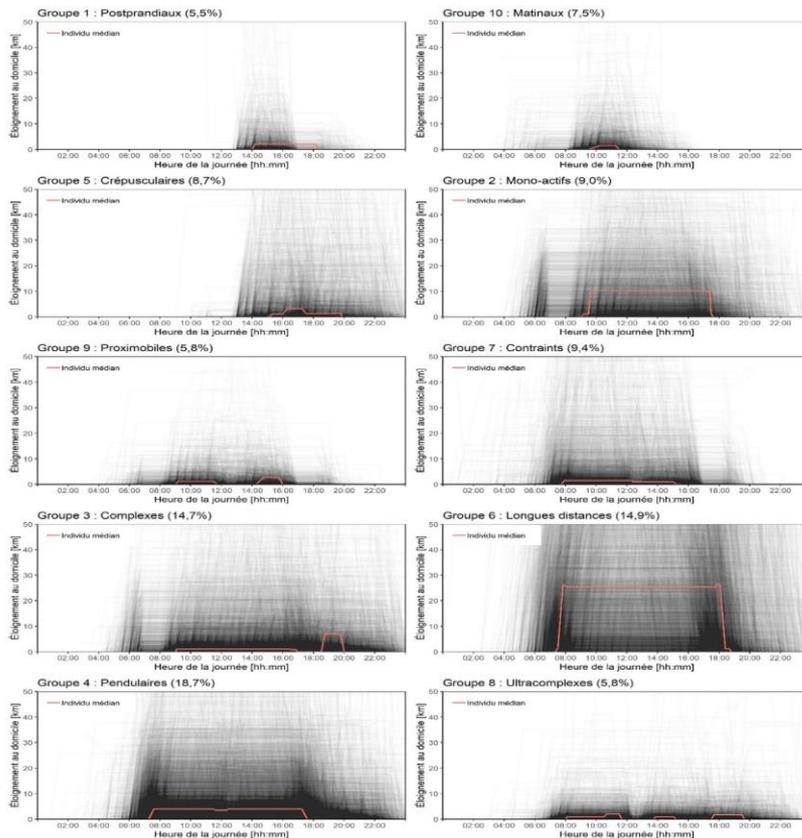
L'idée de réversibilité renvoie à la nature et l'intensité du changement d'un état de départ vers un autre état, qui est cependant par définition différent de l'état de départ, car la réversibilité pure, soit le retour complet à l'état *ex-ante* n'existe pas (Lefebvre, 1992).

# Les rythmes spatio-temporels des journées de mobilité



Temps  
Espace  
Fréquence

# Typologie des rythmes spatio-temporels des journées de mobilité



# La vie au quart d'heure

Politique d'aménagement du territoire: la "décentralisation concentrée"

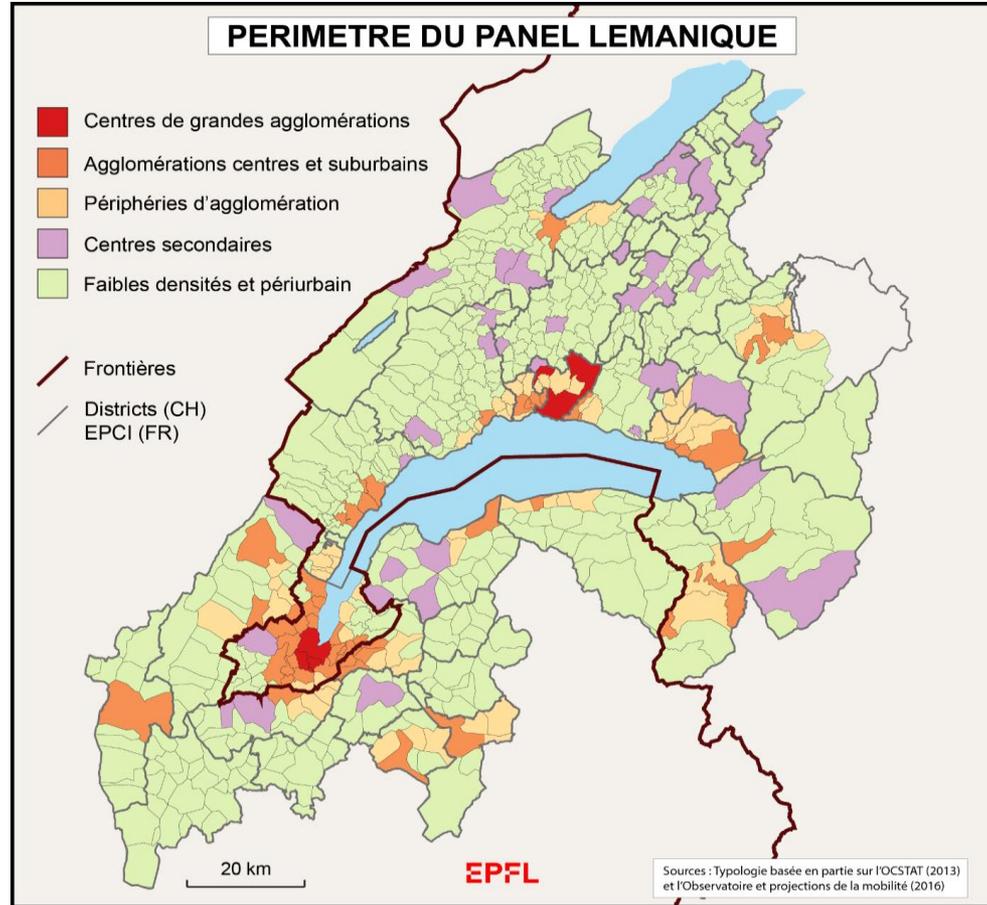
Politique multimodale des transports urbains et régionaux: politique des vitesses, politique des prix, politique du confort

Politique des transports longue distance: le train

**Politique de transformation des normes: dépasser la culture de la vitesse**

**Politique d'accompagnement au changement**

# Panel lémanique d'analyse de durabilité des pratiques



***Merci de votre attention***

