

# «La rapidité n'est plus

LA CÔTE  
*se bouge*

DOSSIER MOBILITÉ

**INTERVIEW**

Pour le sociologue Vincent Kaufmann, les attentes des usagers ont évolué et doivent être mieux analysées pour que l'action publique soit efficace.

MARIE-CHRISTINE.FERT  
@LACOTE.CH



Vincent Kaufmann, professeur à l'EPFL, relève que les attentes de la population sont importantes dans le domaine de la mobilité. PHOTOS SIGREDO HARO

Vincent Kaufmann donnera une conférence le dimanche 23 septembre à 10h15 à Nyon, dans le cadre de la journée «La Côte se bouge», organisée par la Ville de Nyon et le journal «La Côte».

**«La mobilité du futur à partir des aspirations de la population»: Vincent Kaufmann, pourquoi avoir choisi ce thème pour votre conférence du dimanche 23 septembre?**

Depuis plusieurs décennies, on assiste à une multiplication

des systèmes de mobilité. On n'a jamais eu autant de choix pour se déplacer qu'aujourd'hui. Il y a la marche, le vélo, la voiture et les transports en commun.

S'ajoutent les nouveaux transports comme le covoiturage, l'autopartage, le vélo en libre-service, le vélo électrique. Le panel des possibilités est de plus en plus élargi. Nous avons aussi davantage le choix de nous déplacer ou non. A l'EPFL, nous avons de plus en plus de séances par Skype, voire des soutenances de thèses en

vidéoconférence. Planifier le territoire et la mobilité du futur doit nécessairement tenir compte de ce foisonnement. Sinon, on a une vision trop rigide qui ne tient pas compte des usagers et on est souvent à côté de la plaque.

**Est-ce qu'il n'y a pas un côté démagogique dans le titre de votre conférence?**

Ce n'est qu'en ayant une vision assez fine des comportements, de comment les gens réagissent à différentes offres, à comment ils se les réapproprient, que l'on

peut imaginer des systèmes de mobilité qui répondent effectivement aux objectifs politiques auxquels on les a assignés.

Mon propos, c'est de dire que si les pouvoirs publics veulent avoir un impact sur la manière dont évolue la mobilité et faire des choix collectifs, alors il faut partir des comportements et les analyser très finement. Qui plus est, la population a la capacité de détourner des politiques publiques. Prenons l'exemple des macarons de stationnement qui permettent de se parquer dans



**«On sent chez les moins de trente ans un rapport assez différent avec la voiture.»**

# «On est dans une phase de rattrapage très, très forte»

**Vincent Kaufmann, est-ce que le canton de Vaud est à l'écoute des aspirations de la population?**

Le canton de Vaud, comme d'autres cantons romands, a eu jusqu'à la fin des années 1990, une attitude un peu endormie sur les questions de mobilité. On a continué à investir essentiellement dans les infrastructures routières, sans voir que les aspirations de la population étaient en train de changer.

Et maintenant, on est dans une phase de rattrapage très, très forte dans toute la Suisse romande et particulièrement dans l'arc lémanique, avec la mise en place d'infrastructures de grande qualité. C'est le CEVA qui déborde jusque

dans le canton de Vaud, c'est l'offre Léman 2030.

Ce rattrapage répond à une aspiration que l'on observe beaucoup dans les enquêtes depuis quelques années, à savoir moins se déplacer en voiture, être moins dépendant de cette dernière. Et l'on voit que ce souhait a de la peine à se traduire en pratique faute d'offre. Parce qu'il y a des tas d'endroits où ce n'est pas évident d'utiliser d'autres moyens de transport que la voiture.

**Donc, les politiques publiques vont dans le bon sens?**

Oui, mais c'est peut-être la période transitoire qui ne va pas être évidente pour les usagers parce que les réalisations ne

se sont pas attendues pour tout de suite. Planifier, financer une offre, acheter de nouveaux trains, faire des gares souterraines, cela prend du temps, mais l'envie de se déplacer sans voiture, c'est maintenant. Les calendriers ne sont pas les mêmes.

**Les enjeux portent-ils sur le trafic des pendulaires?**

Concernant les pendulaires qui utilisent des transports publics pour se rendre à leur travail, la croissance est forte dans notre région. Les enjeux sont plutôt sur d'autres secteurs comme le trafic loisirs: on ne capte pas suffisamment d'usagers, il y a moins d'offres aussi. Concernant le trafic pendulaire, il y a un



Le trafic pendulaire est celui qui coûte le plus cher.

problème dont on parle peu, c'est que c'est le plus coûteux.

Aux heures de pointe, tout le matériel des CFF est sur le réseau. Le nombre de rames achetées et le nombre de conducteurs que l'on engage

est en fonction de cette offre précise.

**Quelle évolution voyez-vous?** C'est difficile de dire comment les choses vont évoluer, mais les horaires flexibles ont tendance à se développer, ainsi que le

nombre de personnes qui télétravaillent en partie. A terme, les heures de pointe vont peut-être s'écrêter, le pic de la pointe aura tendance à diminuer et à s'étaler. Avec, pour conséquence, des coûts de transports moindres.

MCF

# forcément privilégiée»



Les jeunes, lorsqu'ils se déplacent, veulent pouvoir poursuivre leurs activités.

toutes les zones bleues d'un quartier. Le but est d'offrir un stationnement à la population résidente par rapport aux pendulaires. Mais ce que l'on constate à Genève, c'est que vous avez une frange non négligeable de la population qui dispose d'un parking souterrain. Beaucoup de ces personnes ont pris le macaron et ont loué leur parking souterrain à des pendulaires. Dans une ville où les loyers sont élevés, on peut comprendre la logique. Mais, avec ces pratiques-là, l'action publique est moins efficace.

**Est-ce à dire que les aspirations de la population ne sont pas prises en compte?**

Dans le domaine de la mobilité, on vit encore très largement sur des conceptualisations, des modélisations qui sont issues des années soixante. On a des présupposés concernant les aspirations. Dans un modèle de modélisation de trafic, un automobiliste est supposé chercher à minimiser son temps de déplacement. Idem pour le choix d'un moyen de transport. On va considérer que l'utilisateur



**«Il y a un enjeu énorme à ce que le véhicule autonome ne soit pas individuel mais collectif.»**

choses d'autres. Ce n'est pas le transport le plus rapide qui est nécessairement privilégié. Mais pour s'en rendre compte, il faut interroger l'usager, il n'y a que lui qui peut répondre. Et puis, ce n'est pas le cas pour tout le monde, cela dépend de la profession que l'on fait, du motif de déplacement, de beaucoup de facteurs.

**Vous sentez une modification des attentes des usagers?**

On sent chez les moins de trente ans un rapport assez différent avec la voiture. Le fait de conduire semble beaucoup moins séduisant qu'il pouvait l'être pour leurs aînés.

Le déplacement, pour ces jeunes, est vécu comme une espèce de navigation où l'on fait de multiples choses, c'est un temps plein. Ce qui n'est pas possible lorsque l'on conduit et cela enlève beaucoup de charme à la voiture. C'est un changement qui inquiète d'ailleurs les constructeurs automobiles.

**La voiture autonome, qui libère l'automobiliste, est donc la solution de l'avenir?**

Il y a beaucoup de travaux menés par l'industrie automobile. Il y a un enjeu énorme à ce que ce véhicule autonome ne soit pas individuel mais collectif. Je

ne pense pas qu'on en prenne forcément le chemin. Pourtant, il y a une carte à jouer importante. Une voiture individuelle, si elle est autonome, vous amène sur votre lieu de travail, puis elle rentre dans votre garage se recharger si elle est électrique. Ensuite, elle retourne vous chercher en fin de journée. Vous avez tout à double et cela peut avoir des effets catastrophiques sur la charge des réseaux à des heures où ce n'est pas franchement souhaitable.

Par contre, si c'est un véhicule collectif, il y a des potentiels d'optimisation: on aura peut-être besoin de moins de place sur la voirie; certaines infrastructures n'auront pas besoin d'être développées...

**Pourquoi dites-vous que l'on ne prend pas ce chemin-là?**

Il faudrait que les pouvoirs publics, pas localement, mais par exemple au niveau de l'Union européenne, ou d'unions internationales de villes, aient des positions très claires: le véhicule autonome individuel dans les villes, on ne le veut pas et on l'interdira! Ce seraient des signaux très forts pour les industriels: s'ils veulent développer des méthodologies, il faut qu'ils travaillent autour de produits qui soient tournés vers le transport collectif.

ser le moyen de transport le plus rapide. Mais en fait, c'est de plus en plus faux.

**C'est-à-dire?**

Si, pour vous rendre à votre travail, vous avez la possibilité entre un trajet en voiture de 30 minutes ou en train de 45 minutes, on constate que de plus en plus de gens choisissent la solution du train, certes plus longue, mais dans le train, ils ont la possibilité de travailler, d'avoir une autre activité, alors qu'au volant, ils conduisent et ne peuvent pas faire grand-

**Une référence dans son domaine**

Dans le cadre de la Journée de la mobilité, dimanche 23 septembre à Nyon, Vincent Kaufmann animera une conférence à 10h15 à la salle communale. Le Genevois est un spécialiste reconnu au plan international. Professeur de sociologie urbaine et d'analyses des mobilités à l'EPFL depuis 2003, grâce à la pertinence de ses travaux, il prend en janvier 2011, la direction scientifique du Forum Vies mobiles à Paris, un institut de recherche et d'expérimentation sur la mobilité. En juillet 2015, il participe à la création de Mobil'Homme, spin-off de l'EPFL sur les questions de territoire et de mobilité.

PUBLICITÉ

**60 ans Garage Berger**

Grande exposition les 28 & 29 septembre 2018

Exposition d'anciennes Opel

le samedi 29 septembre de 9h00 à 17h00

Petite restauration non-stop

Venez à la découverte des nouveautés Opel & Mazda

Garage Berger  
Champ Colin SA  
Rte de Champ-Colin 9-11  
1260 Nyon

Tél. 022 994 01 11  
www.garageberger.ch  
info@garageberger.ch

LA CÔTE en partenariat avec VILLE DE NYON

LA CÔTE se bouge

Un grand merci à tous nos partenaires pour leur soutien

SBB CFF FFS

CGI

TPN

NStCM

NEMACO

visions d'avenir

paybyphone

PROGRAMME COMPLET SUR LACOTE.CH ET NYON.CH