

# Qu'est-ce que le fait métropolitain ?



Prof. Vincent Kaufmann

Bordeaux | 28 mai 2019

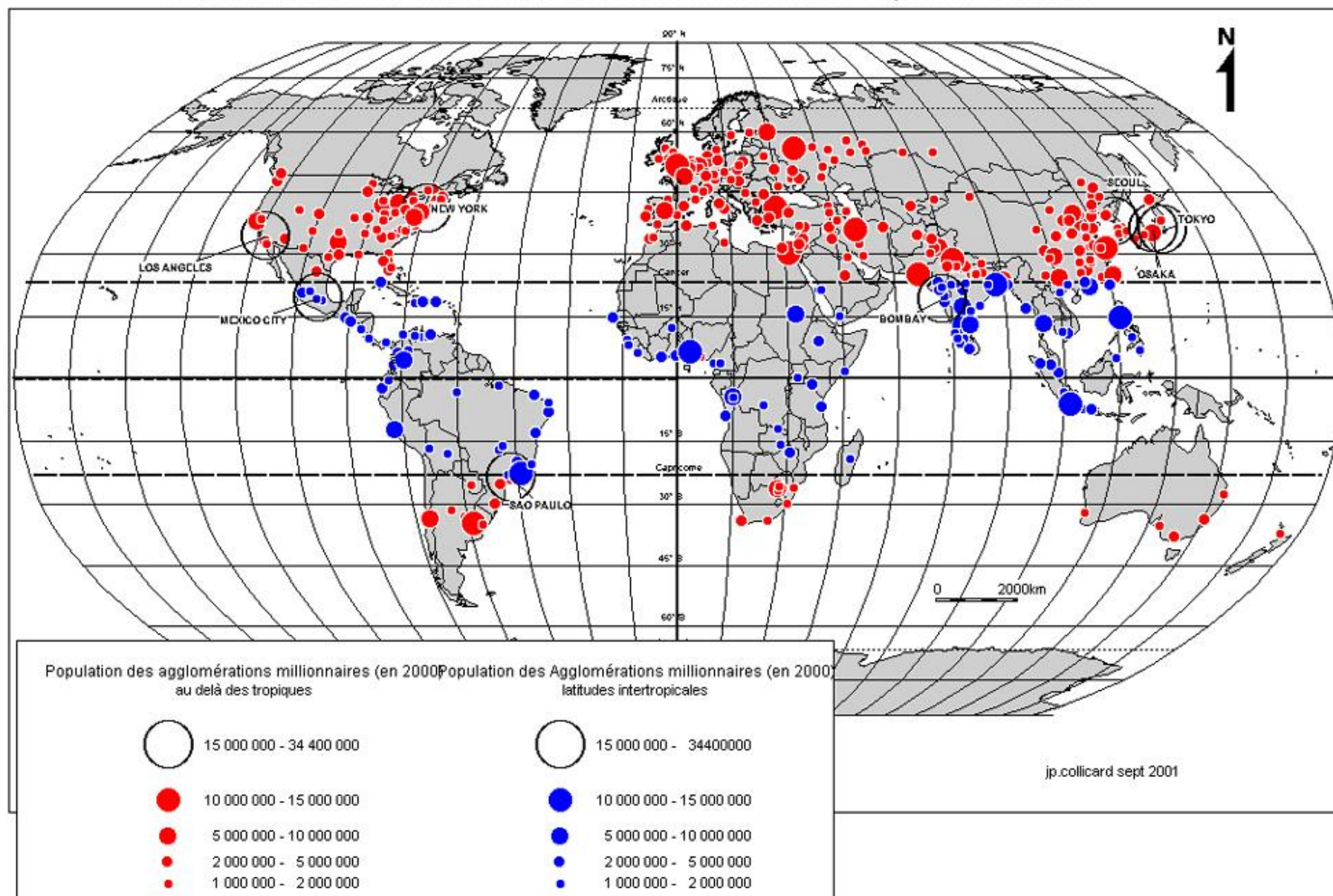




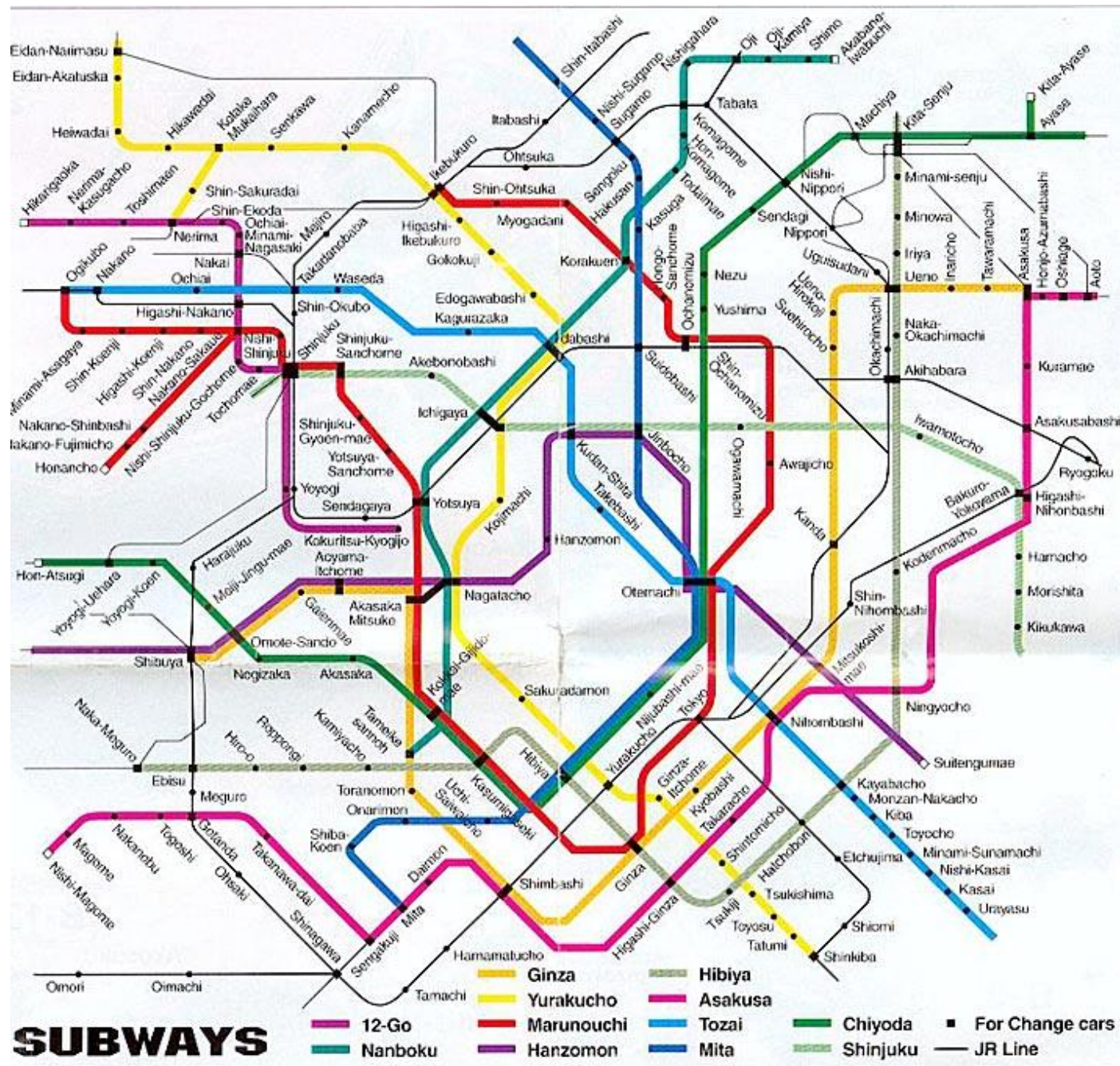




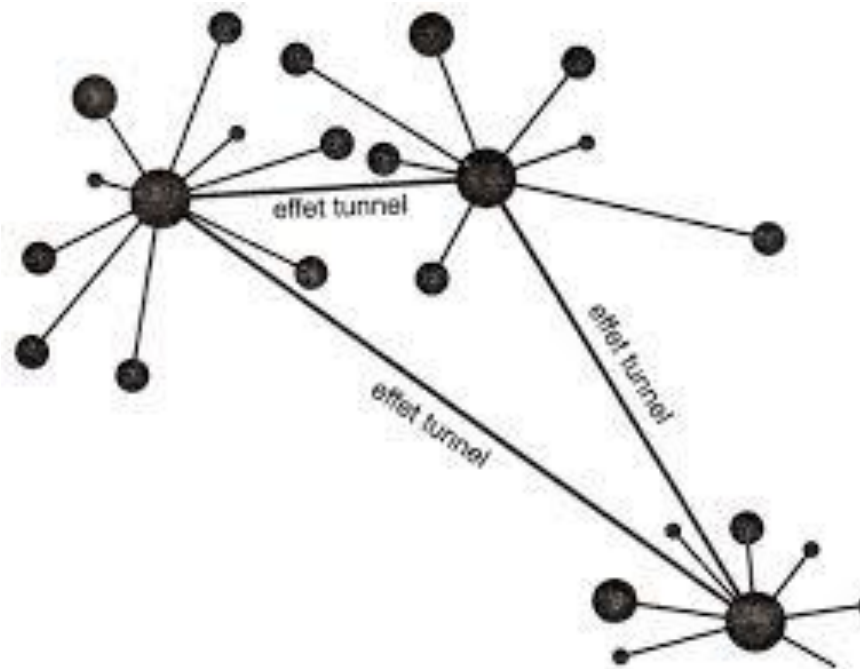
## LES AGGLOMERATIONS MILLIONNAIRES DANS LE MONDE EN 2000 : repartition et situation







# La métapolis de François Ascher





# L'importance de l'accessibilité isochrone (1)



## Les hypermarchés à 20 minutes

Cette carte ne retient que les hypermarchés de plus de 5 000 mètres carrés, ceux qui correspondent le plus étroitement à la formule « tout sous le même toit » et offrent un choix étendu dans la plupart des compartiments de la consommation quotidienne, de l'équipement et des loisirs. Le millier d'hypermarchés correspondant à cette définition se regroupent dans moins de deux cents pôles urbains. Mais plus de trois Français sur quatre sont desservis à moins de vingt minutes.

79

Population à 20 minutes



## Les hypermarchés à 30 minutes

Bien davantage que la pléthorique production législative et réglementaire qui a suivi la « Loi Royer » du début des années 1970, ce sont la démographie et la mobilité qui ont déterminé l'implantation de la grande distribution.

La France des hypermarchés concerne potentiellement près de neuf Français sur dix, quand celle des supermarchés peut concerner 99% d'entre eux. Le différentiel désigne principalement des zones au relief marqué et/ou à moindre densité, dans lesquelles

89

Population à 30 minutes



# L'importance de l'accessibilité isochrone (2)



## McDonald's à 20 minutes

Dans les premières années de son implantation, McDonald's apparaissait comme une forme de restauration réservée aux très grandes villes – et même aux centres de celles-ci. La décennie 1990 a vu le nombre de restaurants passer de 177 à 914, sous le double effet d'une extension à des pôles urbains de taille moyenne et d'une implantation

83

Population à 20 minutes



## McDonald's à 30 minutes

À ce stade, McDonald's fait encore l'impasse sur un gros tiers du territoire... qui regroupe moins de 10% de la population française. Il est cependant intéressant de constater que sa couverture reste (à nombre d'implantations strictement comparable) significativement inférieure

93

Population à 30 minutes



# L'explosion de la pendularité en Suisse (1)

Wichtigstes Wegpendlerziel jeder Gemeinde (falls über 50 Personen)  
sowie Wegpendleranteil, in %

Première destination des pendulaires émigrants (flux de plus de  
50 personnes) et part de pendulaires émigrants, en %

|      |             |
|------|-------------|
| 8    | 80,0 – 88,1 |
| 111  | 70,0 – 79,9 |
| 241  | 60,0 – 69,9 |
| 450  | 50,0 – 59,9 |
| 477  | 40,0 – 49,9 |
| 1607 | 0,0 – 39,9  |

Schweiz  
Suisse 31,0%

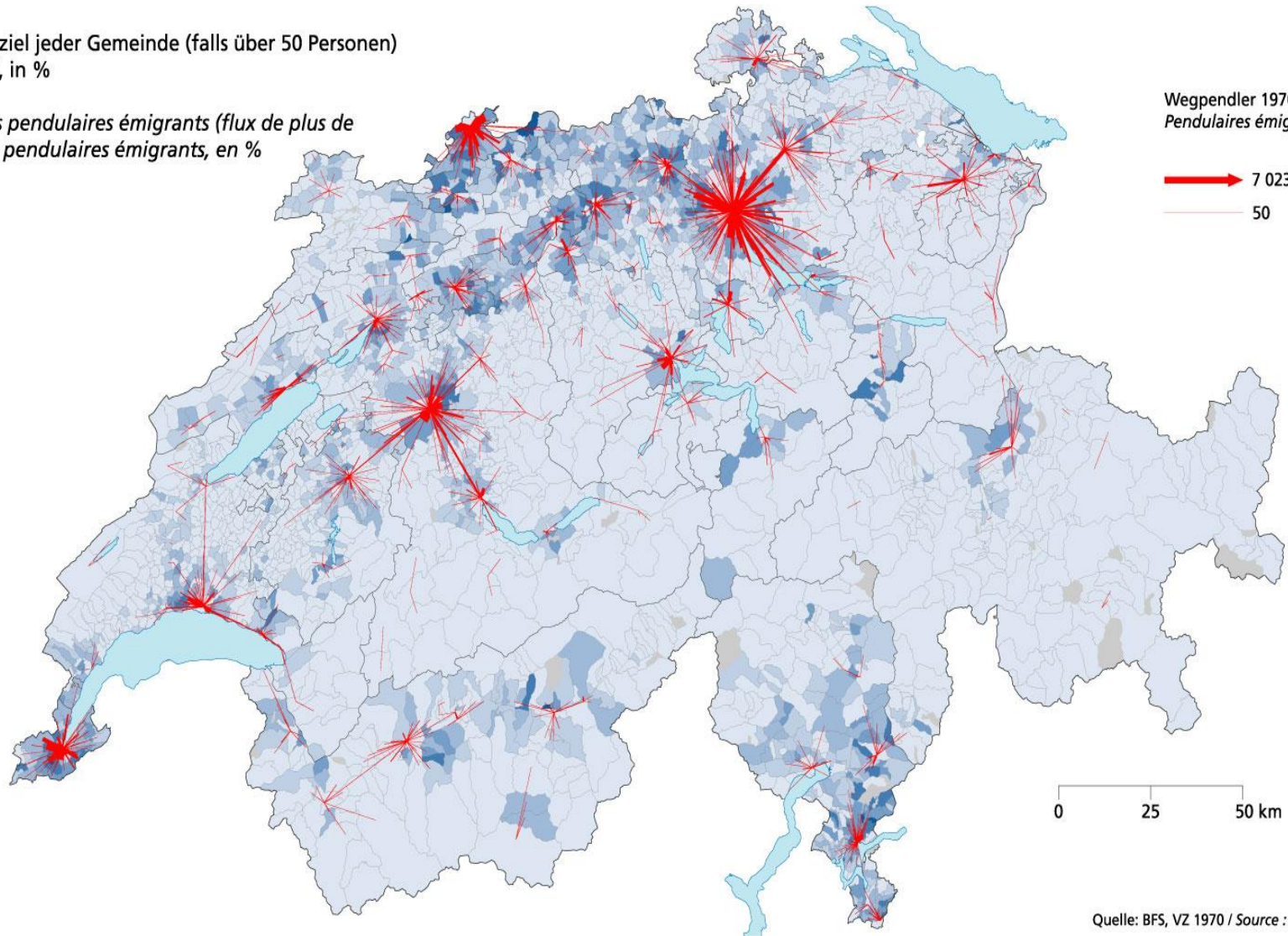
unbewohnte Exklaven  
exclaves inhabitées

Wegpendler 1970  
Pendulaires émigrants 1970

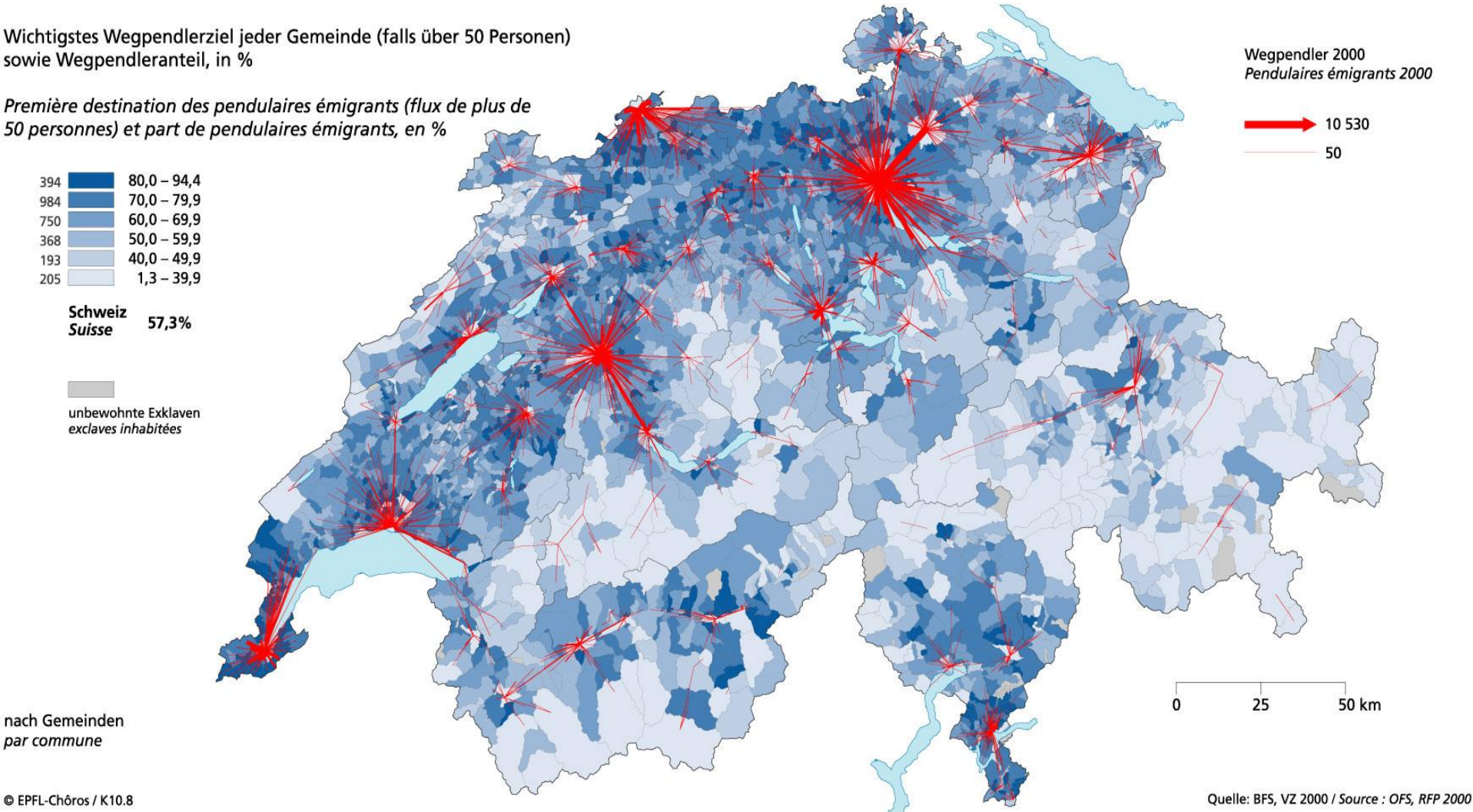
7 023  
50

nach Gemeinden  
par commune

0 25 50 km



# L'explosion de la pendularité en Suisse (2)





# L'explosion de la pendularité en Suisse (3)

## Évolution 2000 – 2010 de la pendularité en Suisse

Forte augmentation de la part de pendulaires intercommunaux dans la population active: **66% de la population active en 2010...**

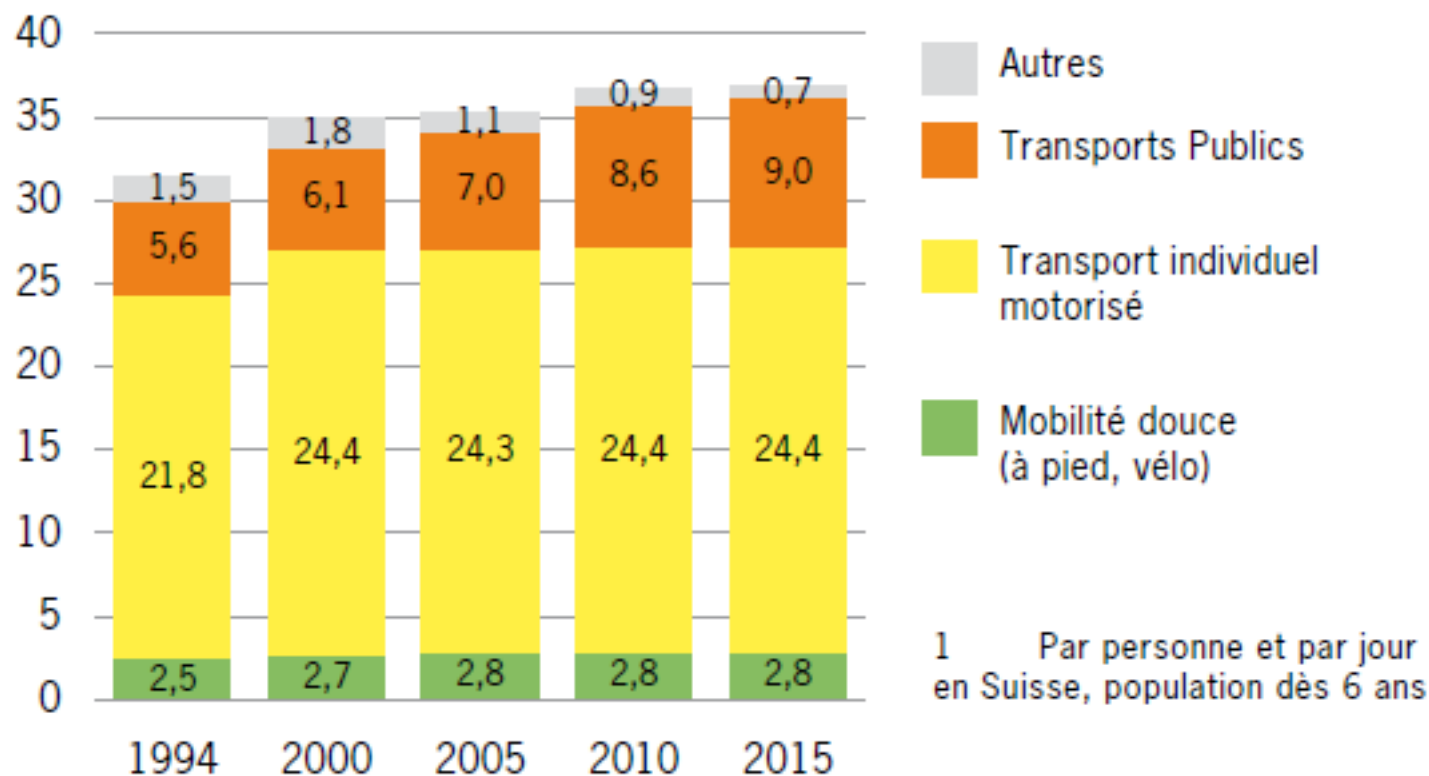
Forte augmentation de la pendularité de longue distance, même si elle reste encore minoritaire: **10% des actifs en 2010 font plus de 50 km** pour aller travailler.

Forte augmentation de la part modale des transports publics: **28% des actifs en 2010**, contre environ 23 % en 2000.

# Croissance de la part modale du train

Evolution des distances journalières<sup>1</sup>, en km

G 11.4





# La recherche de réversibilité dans les choix de mobilité

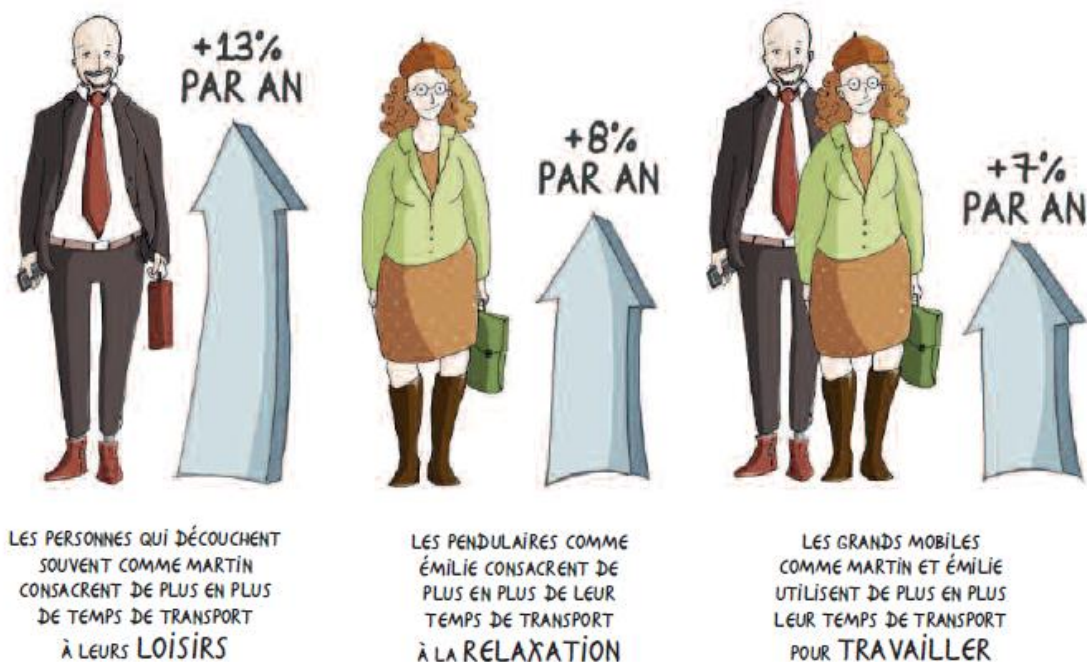
L'idée de réversibilité renvoie à la nature et l'intensité du changement d'un état de départ vers un autre état, qui est cependant par définition différent de l'état de départ, car la réversibilité pure, soit le retour complet à l'état *ex-ante* n'existe pas (Lefebvre, 1992).

# **Le train: colonne vertébrale des mobilités métropolitaines**



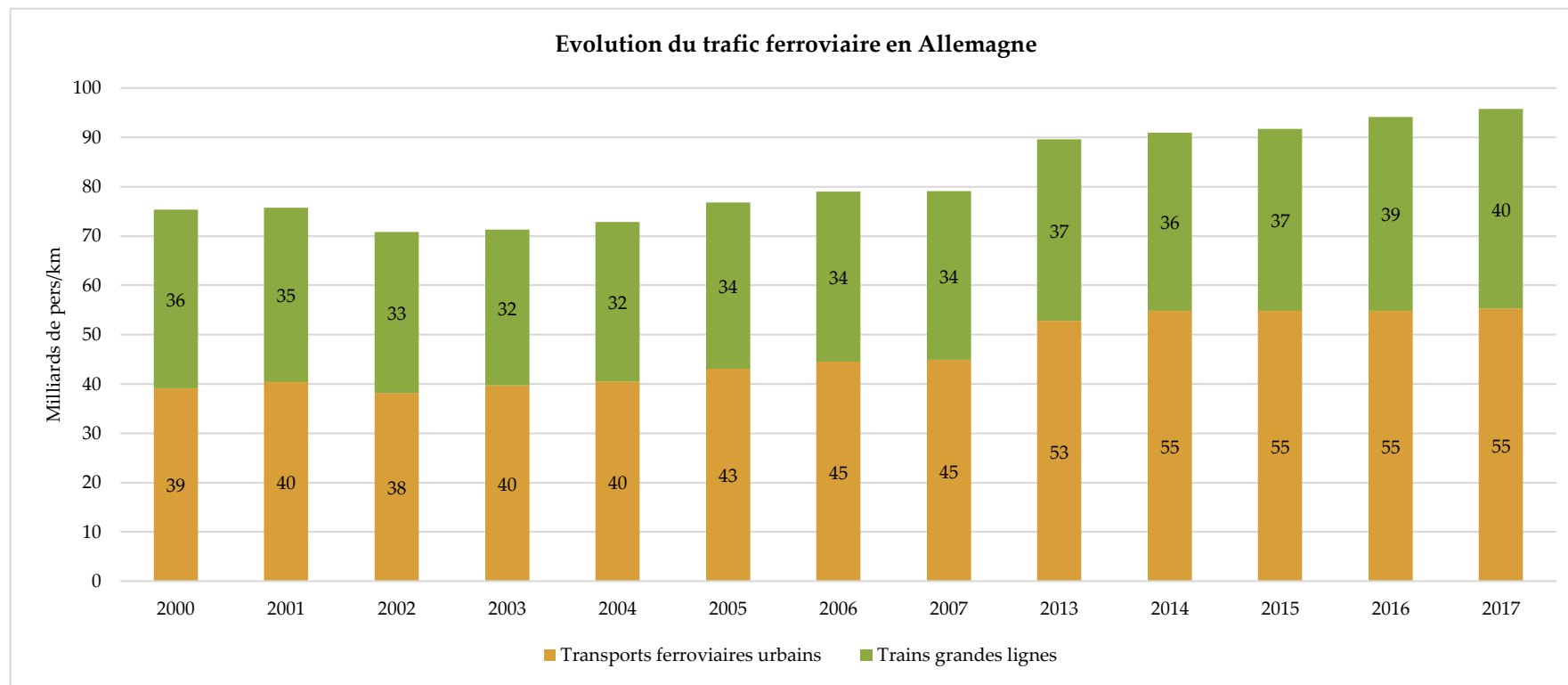
# L'importance des usages du temps de déplacement

## ÉVOLUTIONS DE L'APPROPRIATION DES TEMPS DE TRANSPORT



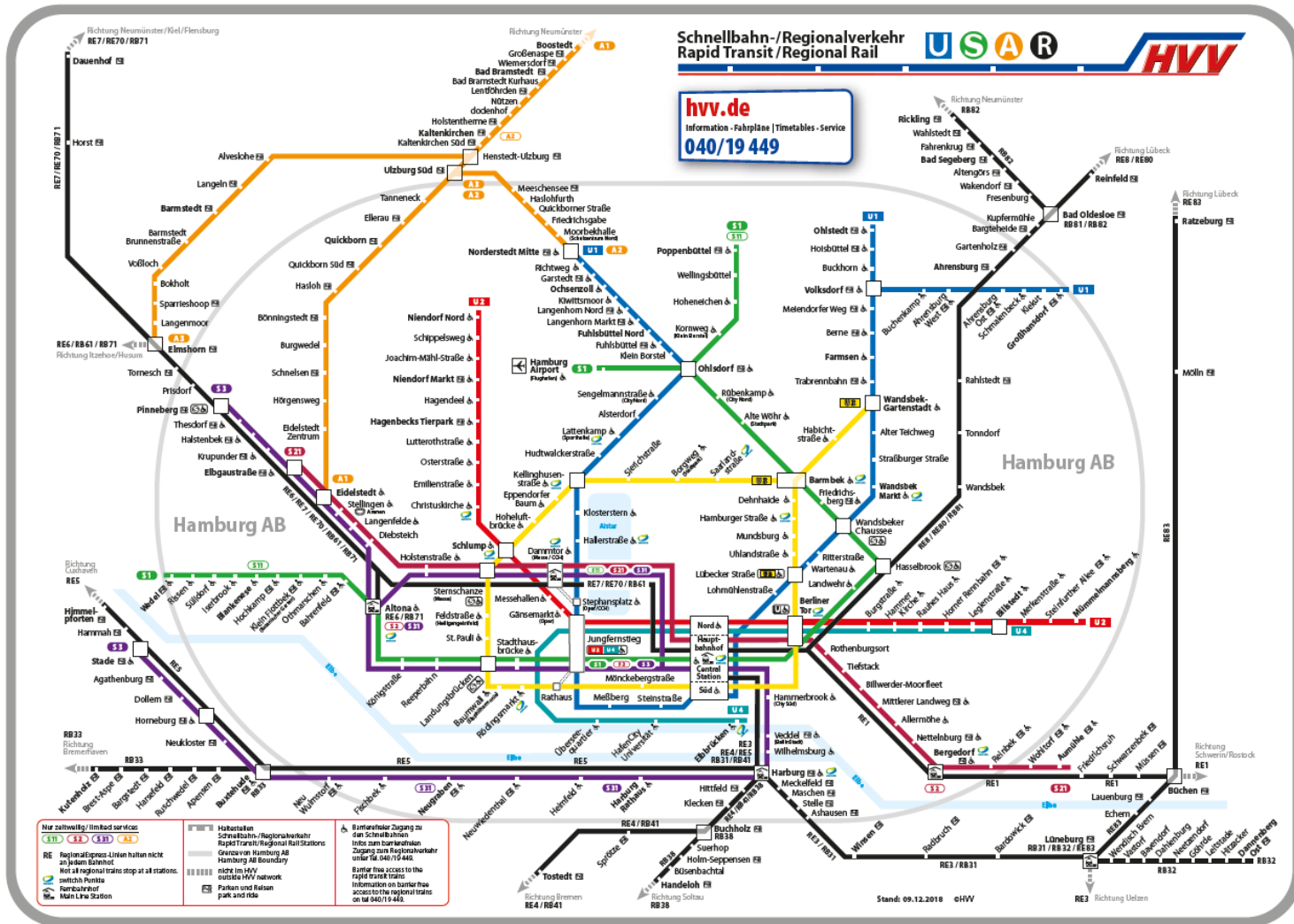
# **Le S-Bahn de Hambourg: un maillon essentiel dans le système des transports métropolitain Allemand**

# Croissance de la part modale du train en Allemagne

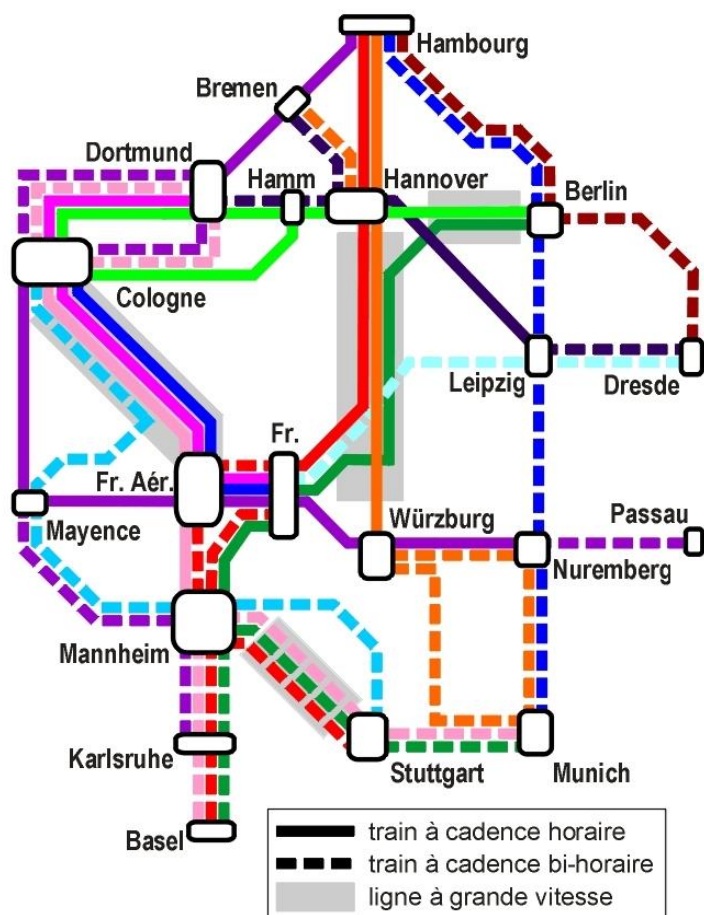




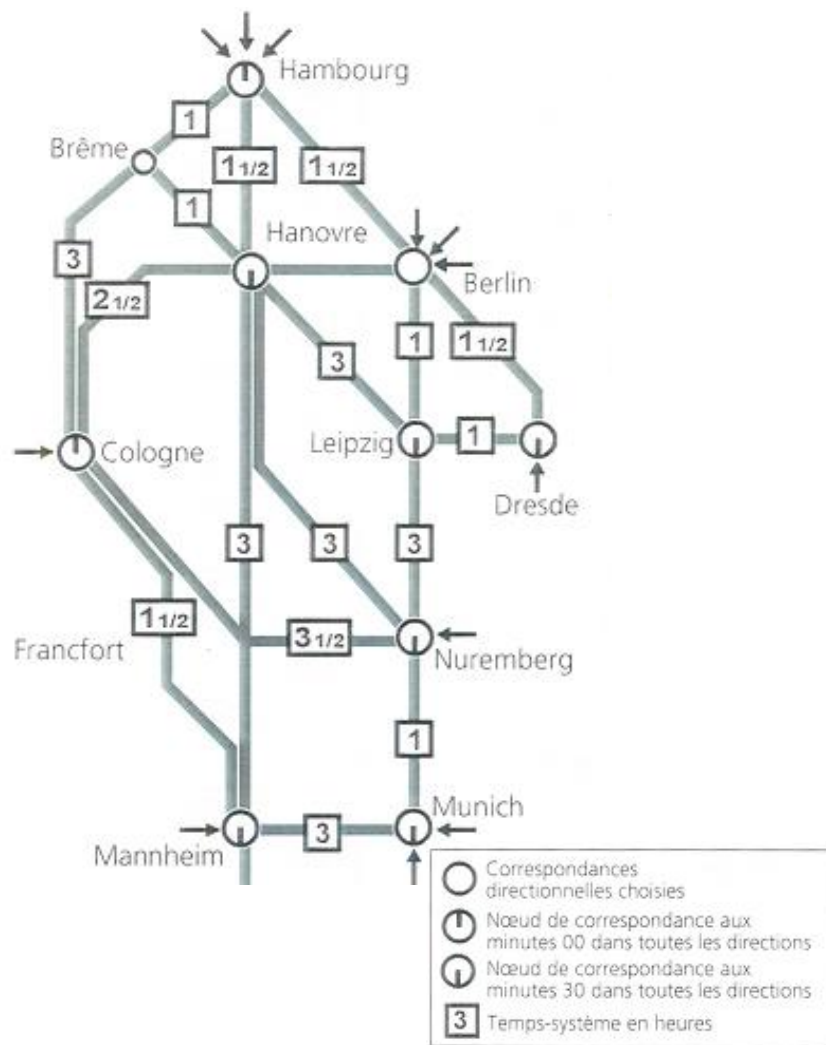
# Le Réseau S-Bahn de Hambourg



# Le réseau Inter-City des chemins de fer allemands

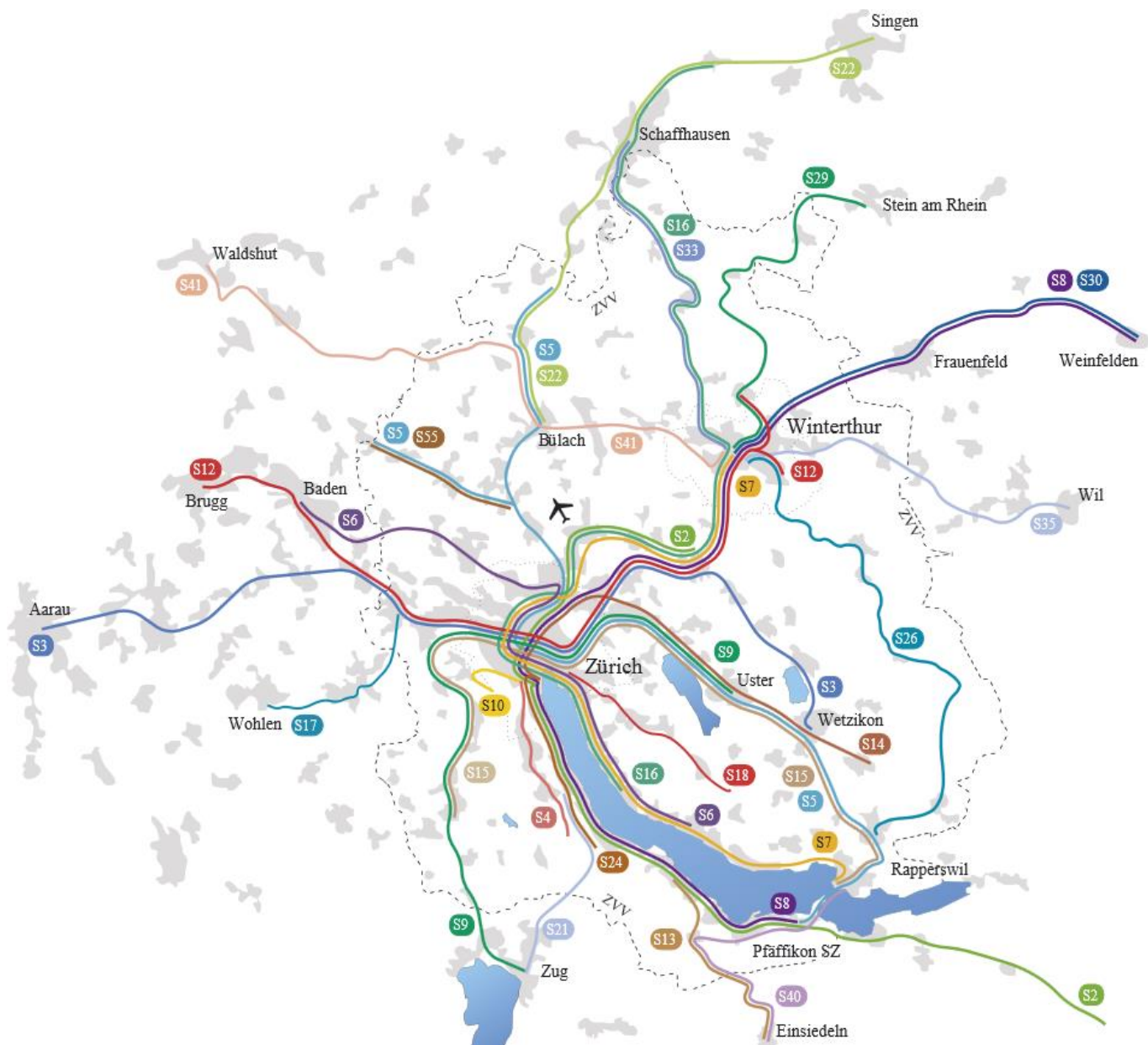


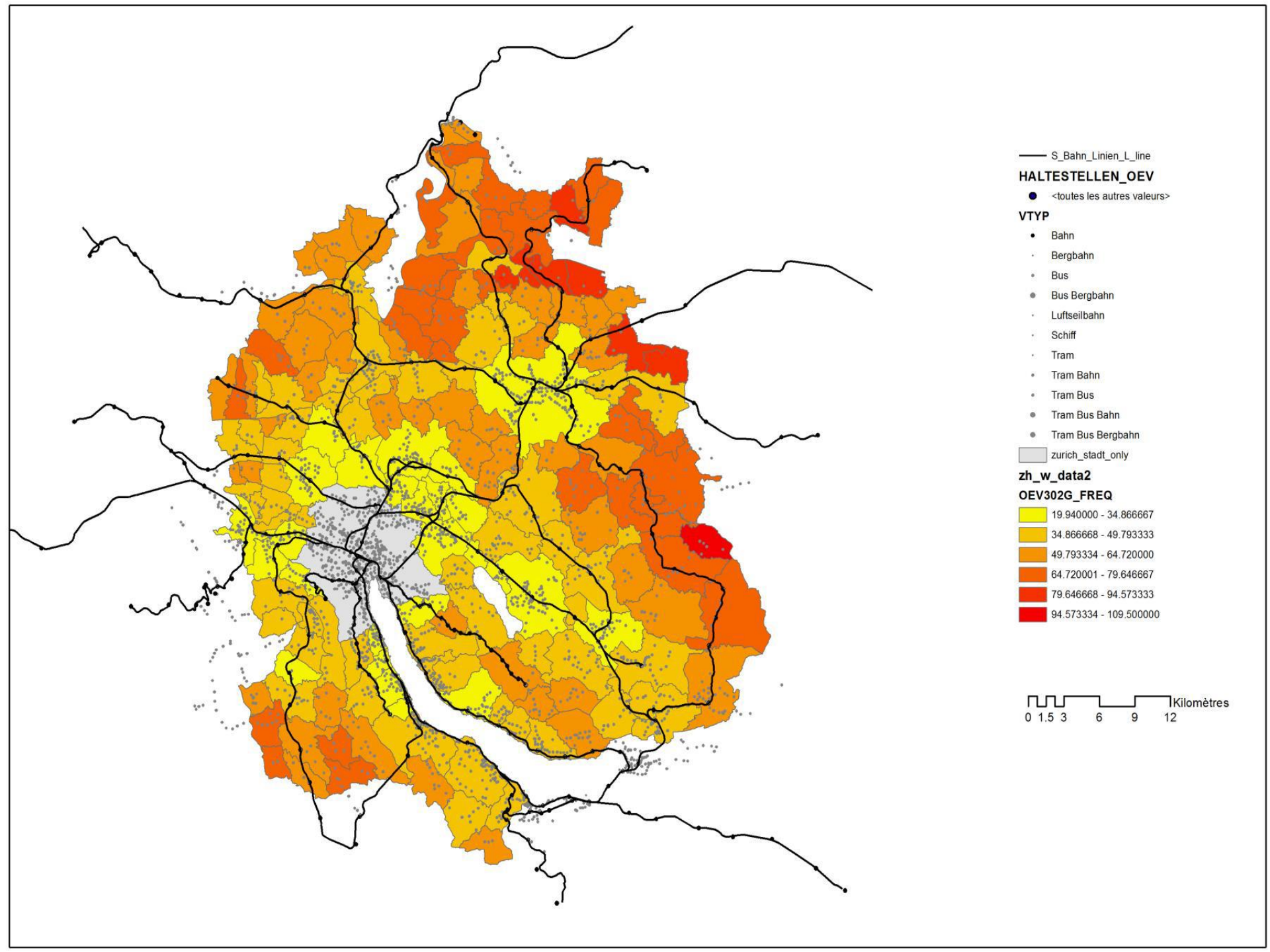
Mis à part le réseau IR offrant des services IC, les prolongements ponctuels et les liaisons internationales ne sont pas représentées.

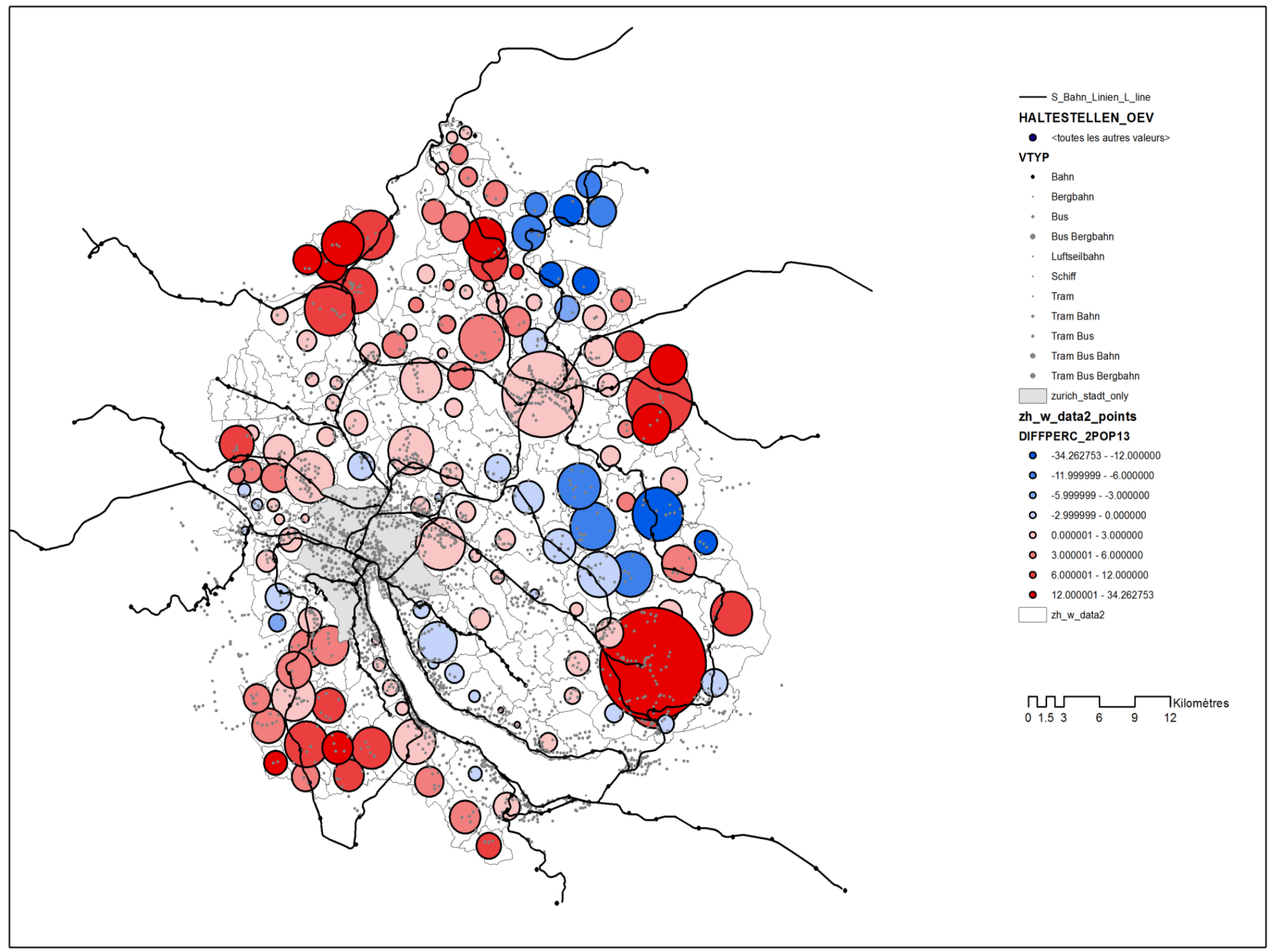


# **Le S-Bahn de Zurich: le levier d'un élargissement du bassin de vie de la métropole zurichoise**





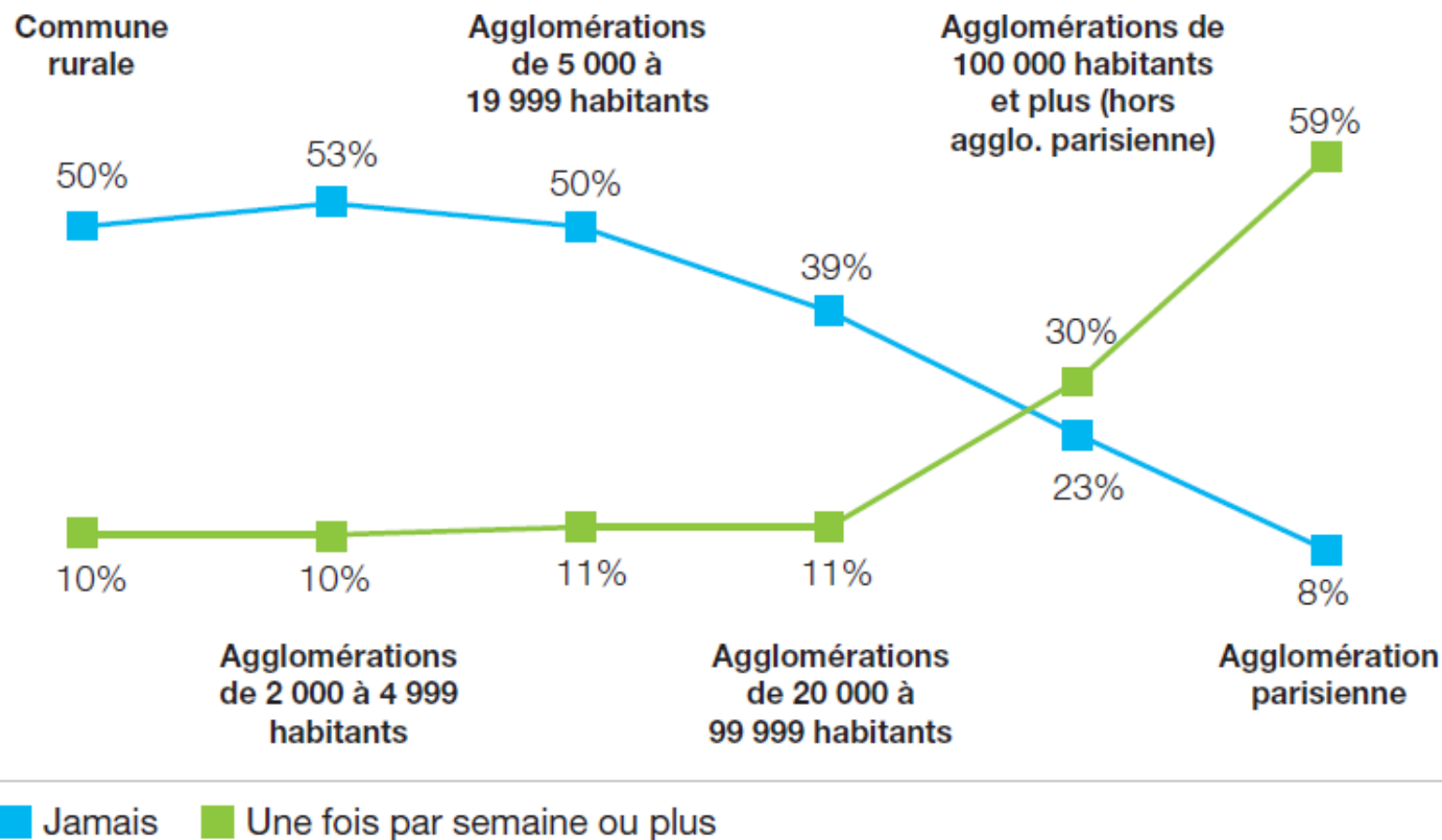






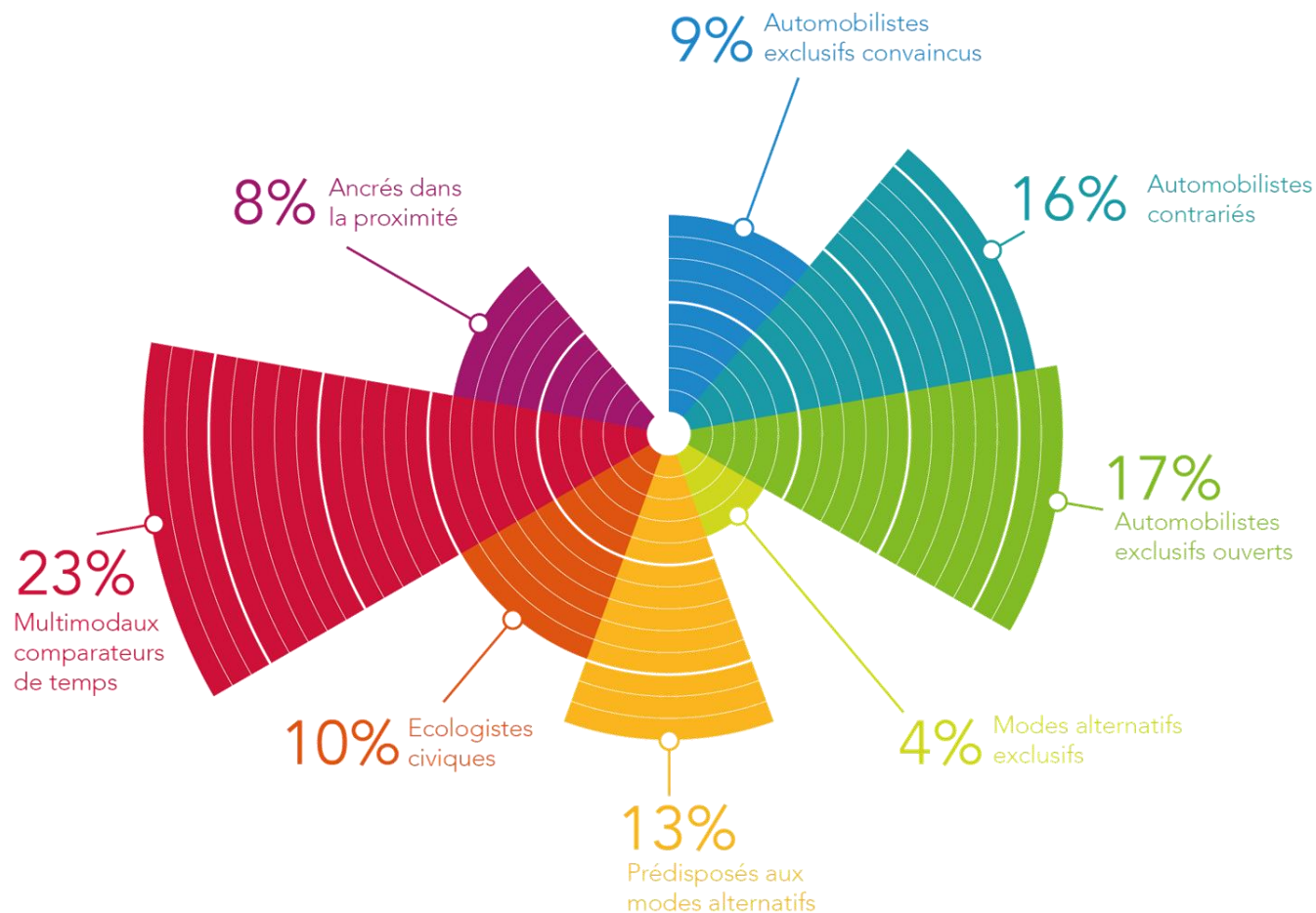
**Et en France?**

## Utilisation des transports collectifs en fonction de la taille de l'agglomération de résidence



Source : L'ObSoCo, Chronos, 2014 ©

# Typologie des logiques d'action qui sous-tendent les pratiques modales





# Les RER en France

## **Un grand potentiel:**

pour élargir les bassins de vie des métropoles  
pour limiter l'utilisation quotidienne de l'automobile

## **Pour l'activer:**

Etre d'emblée ambitieux et développer une offre  
temporellement étendue

Développer de réelles communautés tarifaires

Le **Léman Express** est à suivre de près: c'est le RER  
hors de l'Île-de-France

# Merci pour votre attention!

The logo of EPFL (École Polytechnique Fédérale de Lausanne) in red, bold, sans-serif capital letters.

Prof. Vincent Kaufmann  
LaSUR EPFL. Station 16. BP  
CH-1015 Lausanne  
[vincent.kaufmann@epfl.ch](mailto:vincent.kaufmann@epfl.ch)

The logo for mobil'homme, featuring the letters 'mo' in light blue and 'hO' in dark red, with the text 'mobil'homme' in a smaller, grey font below.

Associé Mobil'Homme  
Avenue de Sévelin 28  
CH-1004 Lausanne  
[vincent.kaufmann@mobilhomme.ch](mailto:vincent.kaufmann@mobilhomme.ch)