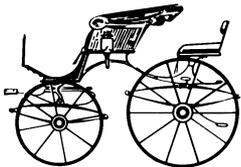


**ATELIER CITOYEN - 5 mars 2006**

**Transformation des modes de vie,  
organisation de la production en flux  
tendus, métropolisation :**

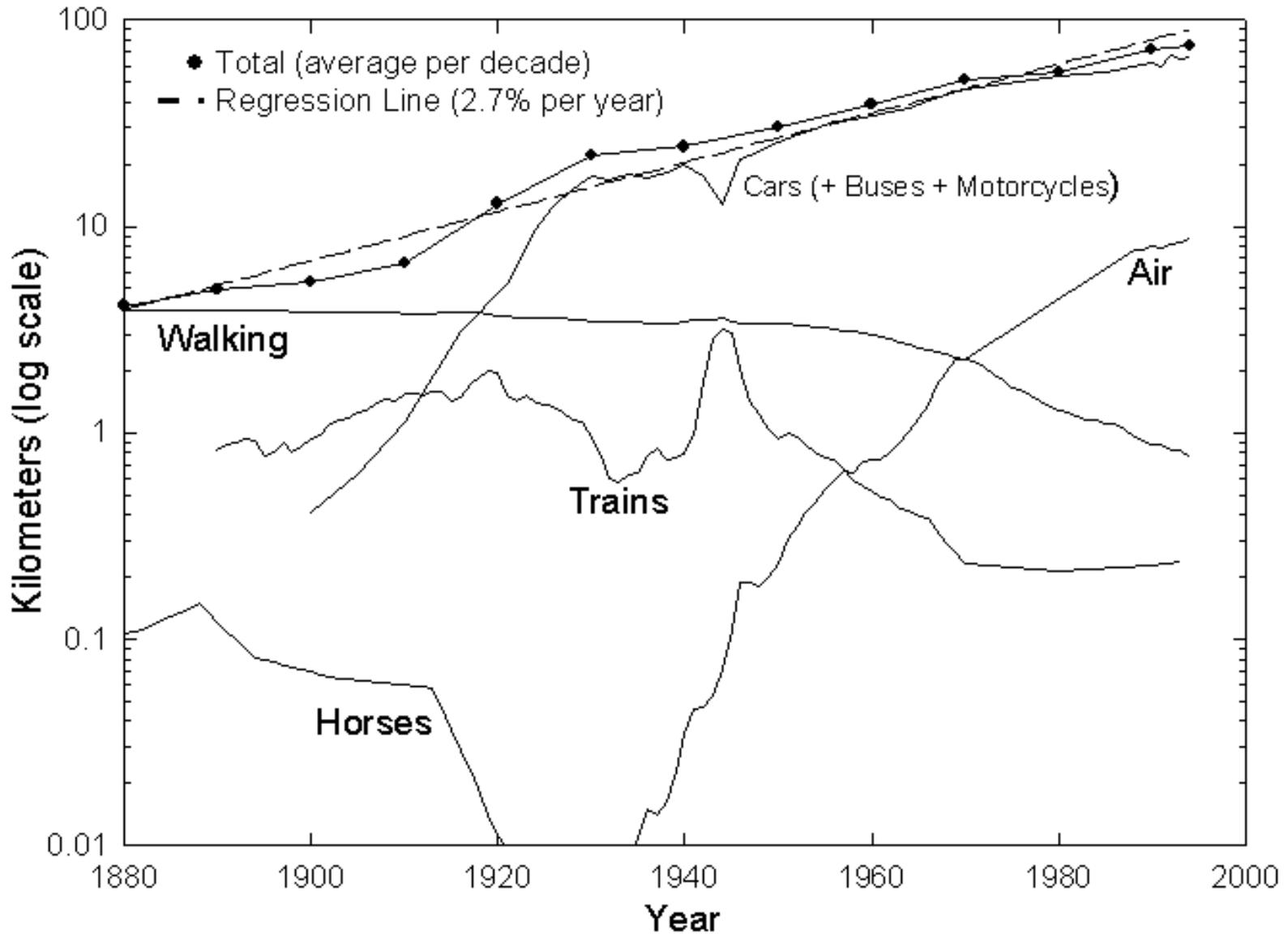
**des tendances lourdes pour le couloir  
rhodanien dans l'Europe**



**Yves CROZET - Professeur à l'Université Lyon 2  
Directeur du Laboratoire d'Economie des Transports**

# Sommaire

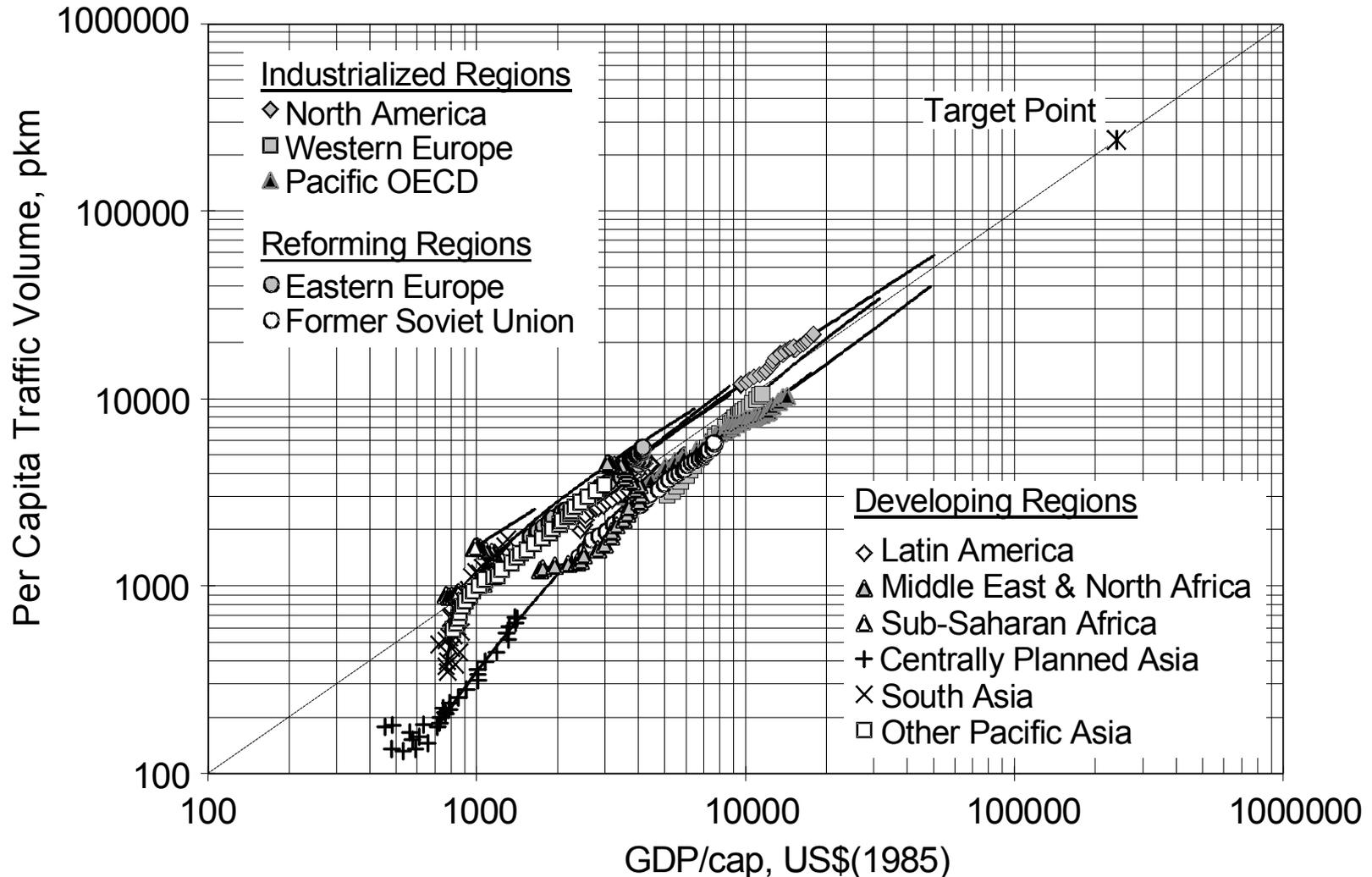
- 1) Transports, vitesse et valeur du temps : toujours plus de mobilité ?
  - La mobilité des personnes
  - La mobilité des marchandises
  - Massification, centralité, contraste
- 2) Transports, vitesse et budget temps : vers une logique asymptotique ?



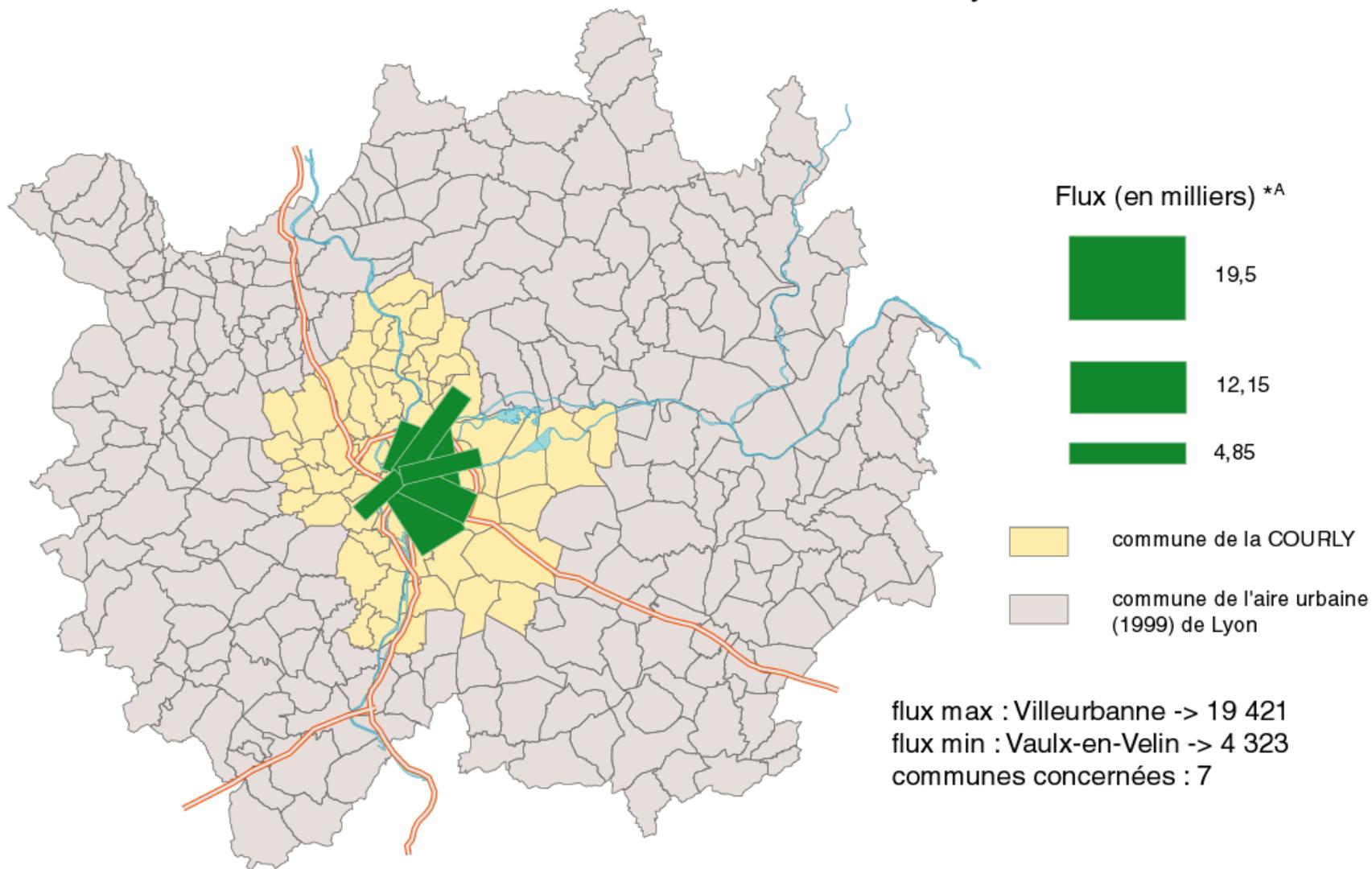
• Source : **AUSUBEL J.H., C. MARCHETTI, P.S. MEYER**, (1998), *Toward green mobility : the evolution of transport*, European Review, Vol. 6, N. 2, pp.137-156.

# TOTAL MOBILITY

(Data Points: 1960 - 1990; Curves: 1960 - 2050)



Carte 10 : Les communes contribuant à 50% du nombre total des actifs entrants au centre de Lyon en 1975



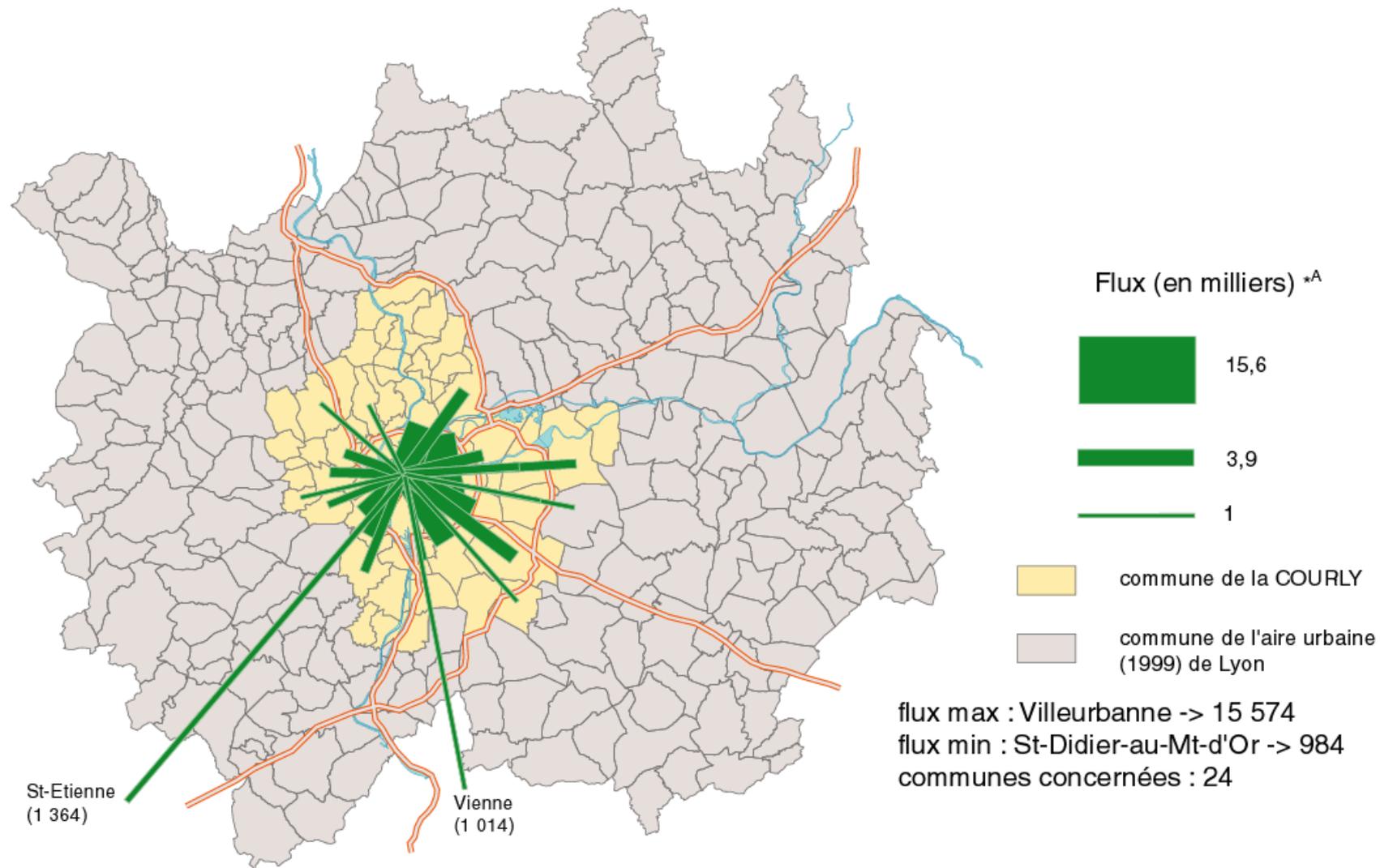
Source données INSEE

Réalisation : N. OVTRACHT, D. BLOY - Laboratoire d'Economie des Transports

<sup>\*A</sup> - Les cartes 58, 59, 60, 61, 62 et 63 possèdent la même échelle proportionnelle

0 25 km

Carte 11 : Les communes contribuant à 50% du nombre total des actifs entrants au centre de Lyon en 1999



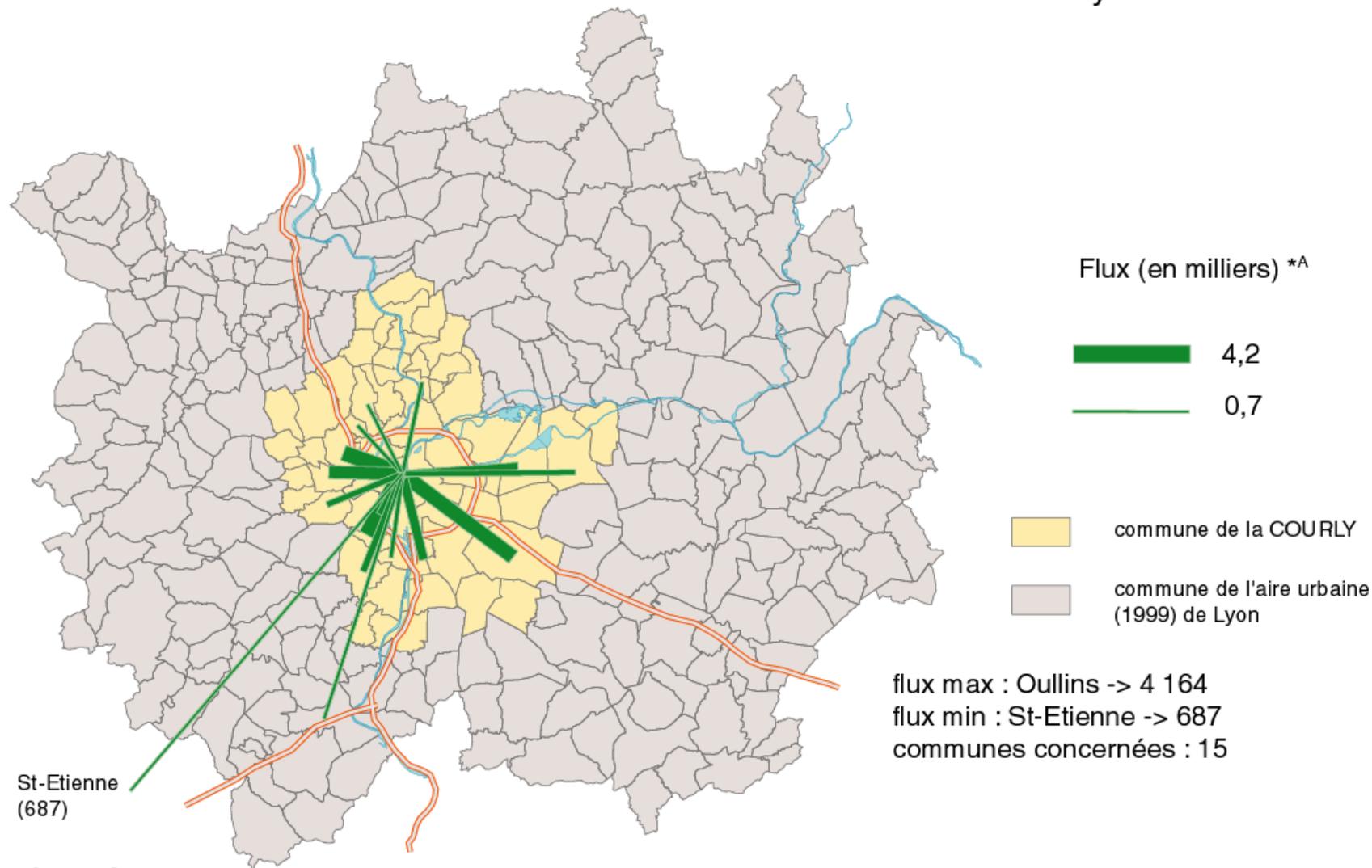
Source données INSEE

Réalisation : N. OVTRACHT, D. BLOY - Laboratoire d'Economie des Transports

<sup>\*A</sup> - Les cartes 58, 59, 60, 61, 62 et 63 possèdent la même échelle proportionnelle

0 25 km

Carte 12 : Les communes contribuant à la part 50% - 75 % du nombre total des actifs entrants au centre de Lyon en 1975

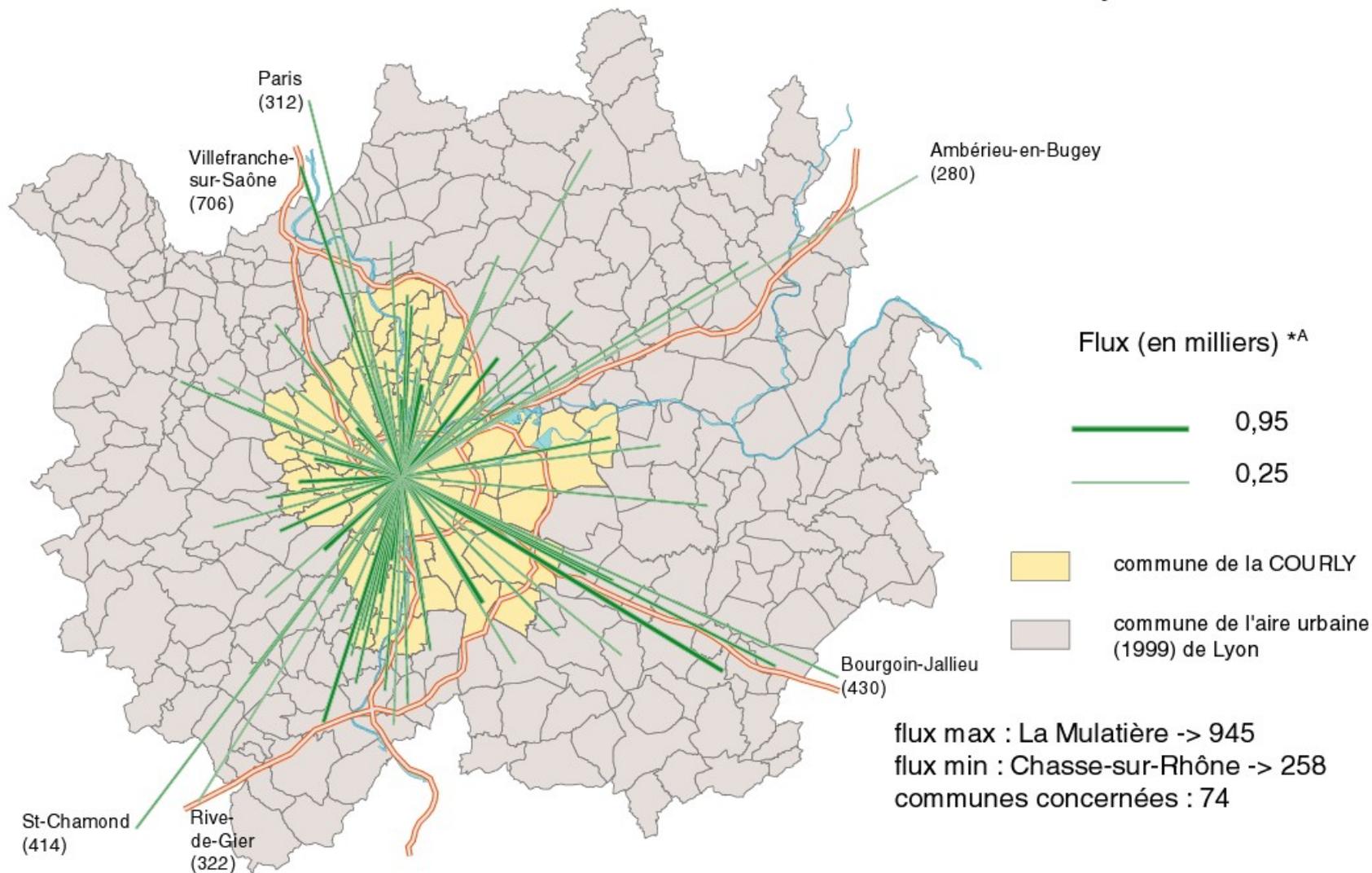


Source données INSEE

Réalisation : N. OVTRACHT, D. BLOY - Laboratoire d'Economie des Transports  
Les cartes 58, 59, 60, 61, 62 et 63 possèdent la même échelle proportionnelle

0 25 km

Carte 13 : Les communes contribuant à la part 50% - 75 % du nombre total des actifs entrants au centre de Lyon en 1999



Source données INSEE

Réalisation : N. OVTRACHT, D. BLOY - Laboratoire d'Economie des Transports

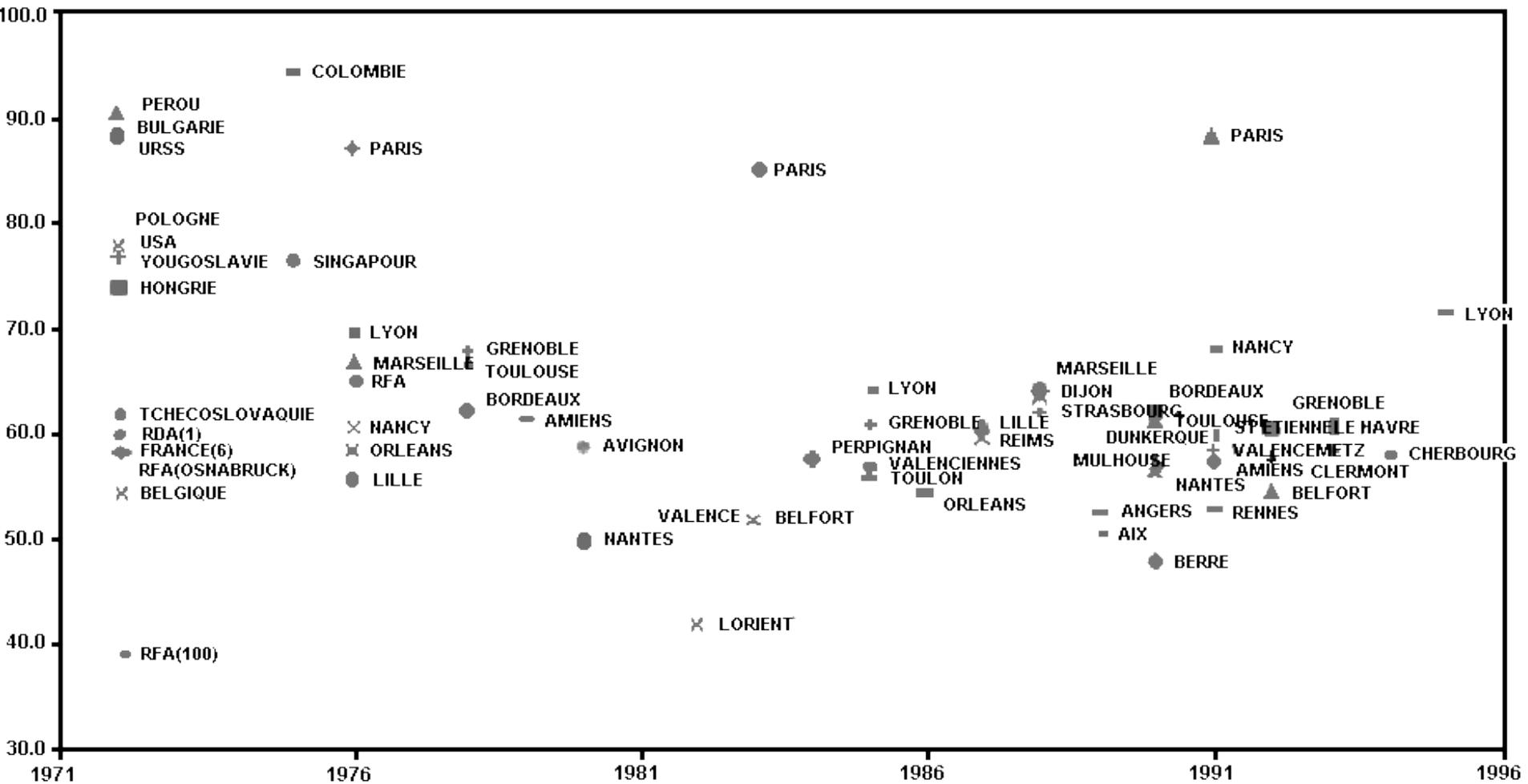
Les cartes 58, 59, 60, 61, 62 et 63 possèdent la même échelle proportionnelle

0 25 km

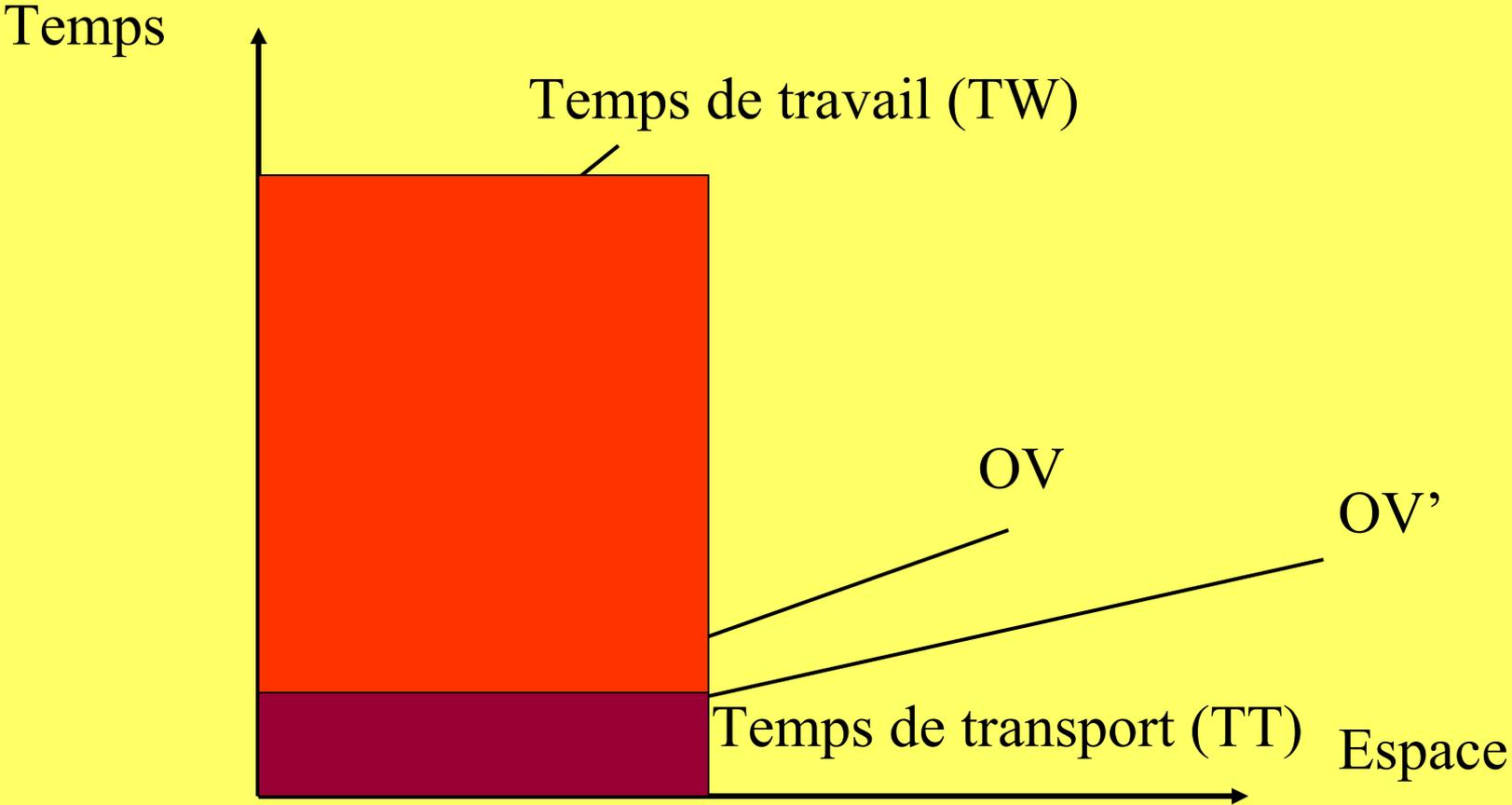
	Distance totale quotidienne en milliers de Km	Taux de variation 99/90	Nombre de migrants quotidiens en milliers	Taux de variation 99/90	Distance moyenne quotidienne En Km	Taux de variation 99/90
Villes-centres	36 982	+28,0%	1 988	+ 21,8 %	18,6	+ 5,0 %
Banlieues	68 887	+18,2%	5 029	+10,1%	11,6	+ 7,4 %
Total pôles urbains	105 869	+ 20,6%	7 927	+ 12,7%	13,3	+ 8,1 %
<i>Dont aire urbaine de Paris</i>	35 555	+11,8 %	2 914	+ 8,1 %	12,2	+ 3,4%
Couronnes périurbaines	52 003	+34,0%	3 133	+ 29,3 %	16,6	+ 3,8 %
<i>Dont Aire urbaine Paris</i>	12 828	+ 23,8 %	539	+ 24,5 %	23,8	+ 1,3%
Communes multipolarisées	15 382	+39,0 %	855	+ 31,3%	18,0	+ 5,9 %
Zones rurales	39 377	+36,7%	2 128	+ 33,1 %	18,5	+ 2,8 %
Total hors pôles urbains	106 762	+35,8 %	6 116	+ 30,9 %	17,5	+ 3,7 %

# Budgets temps de déplacement par personne mobile par jour

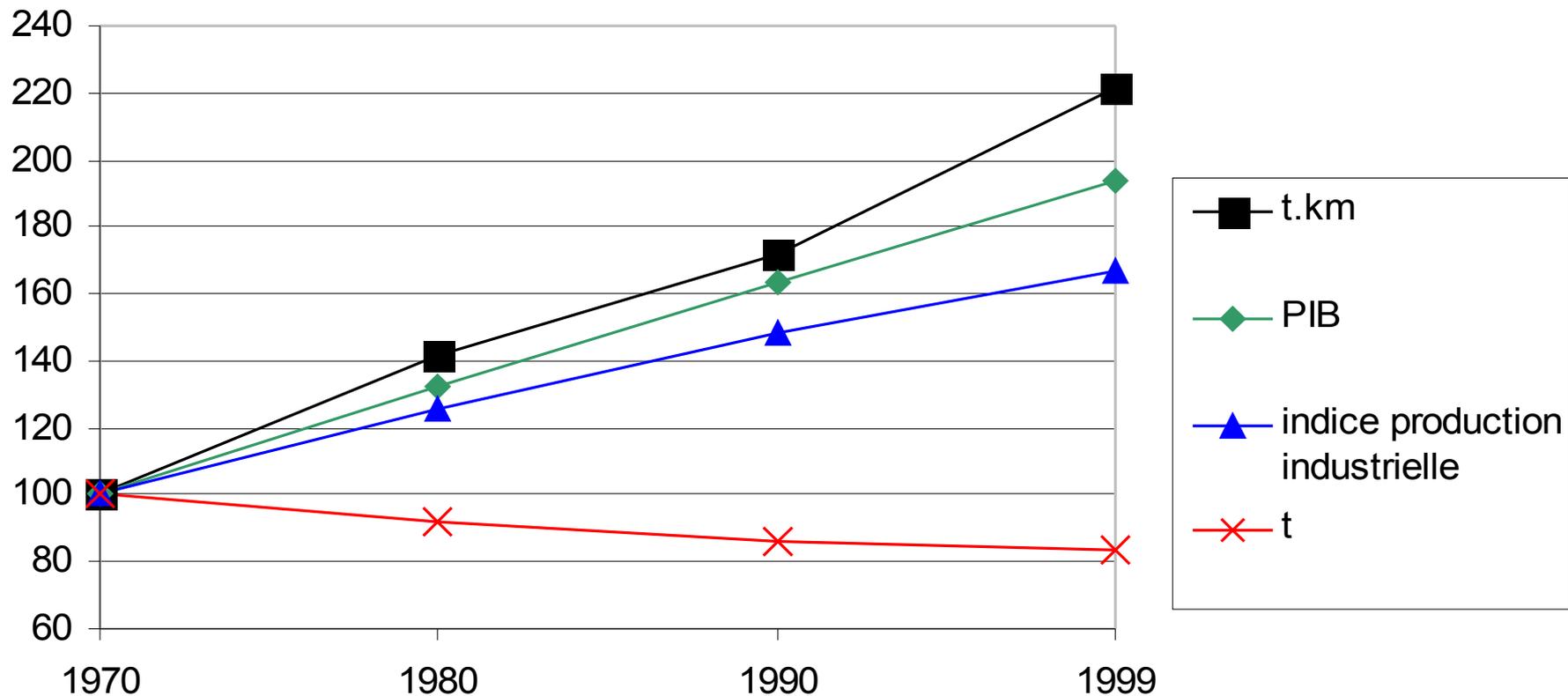
(source : CETE Nord Picardie 1998)



# Vitesse et dilatation de l'espace-temps de la vie quotidienne



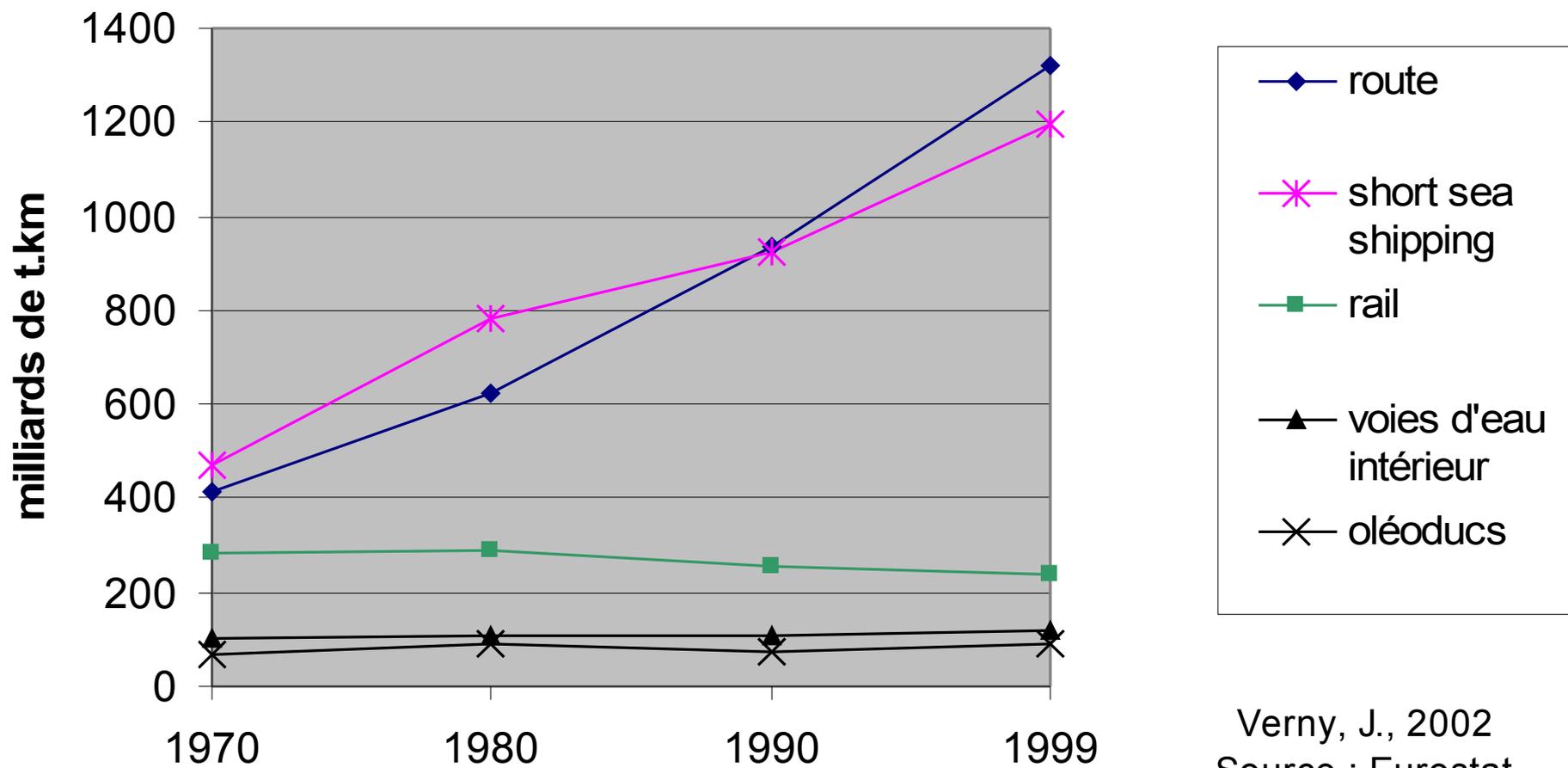
**Graphique 1.** Evolution du transport (t et t.km), du PIB et de la production industrielle dans l'UE (15) de 1970 à 1999



Verny, J., 2002  
Source : EUROSTAT

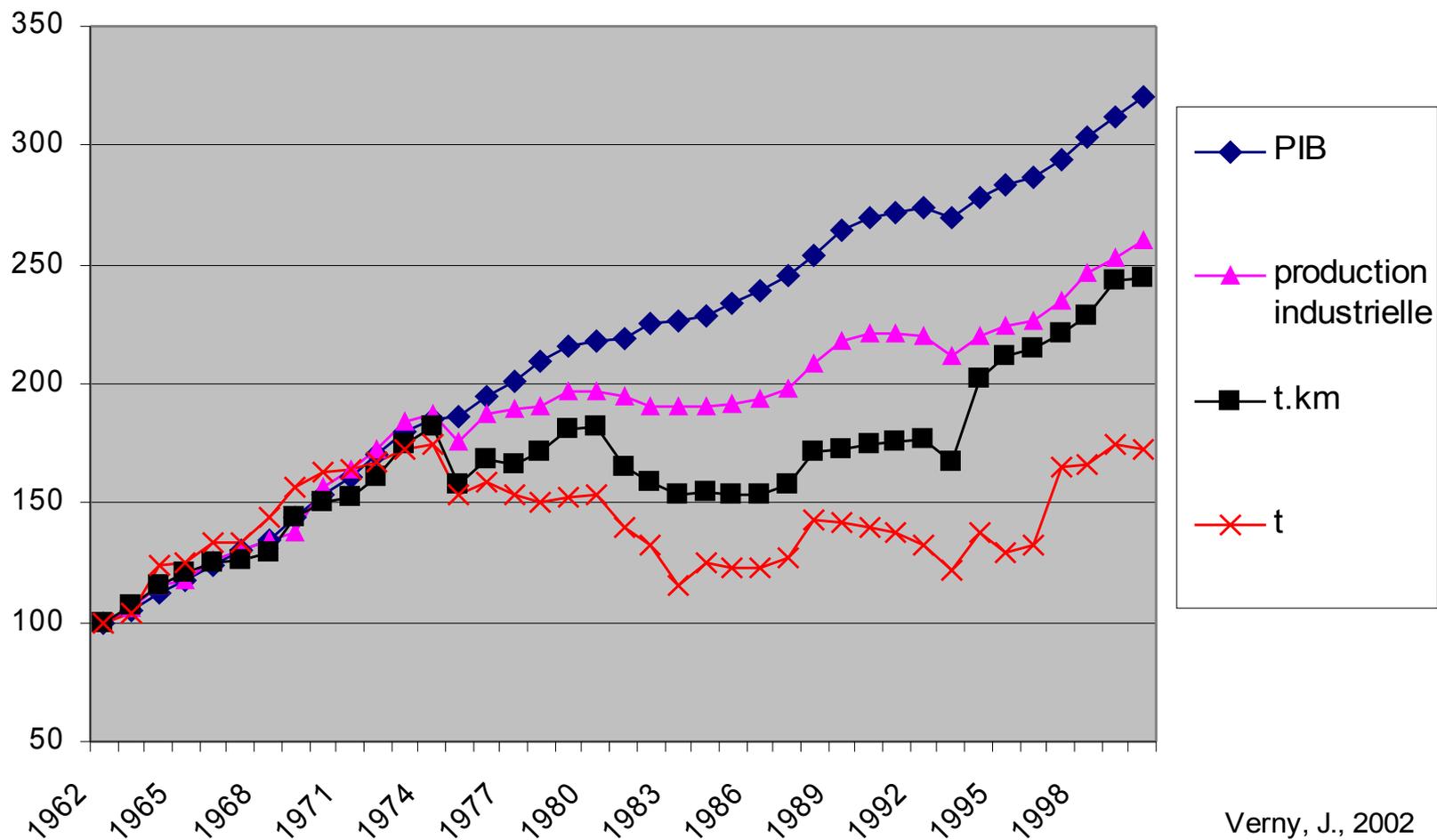
1970 = base 100

**Graphique 9.** Evolution de la répartition modale du trafic de marchandises dans l'UE (15), en tonnes-kilomètres



Verny, J., 2002  
Source : Eurostat

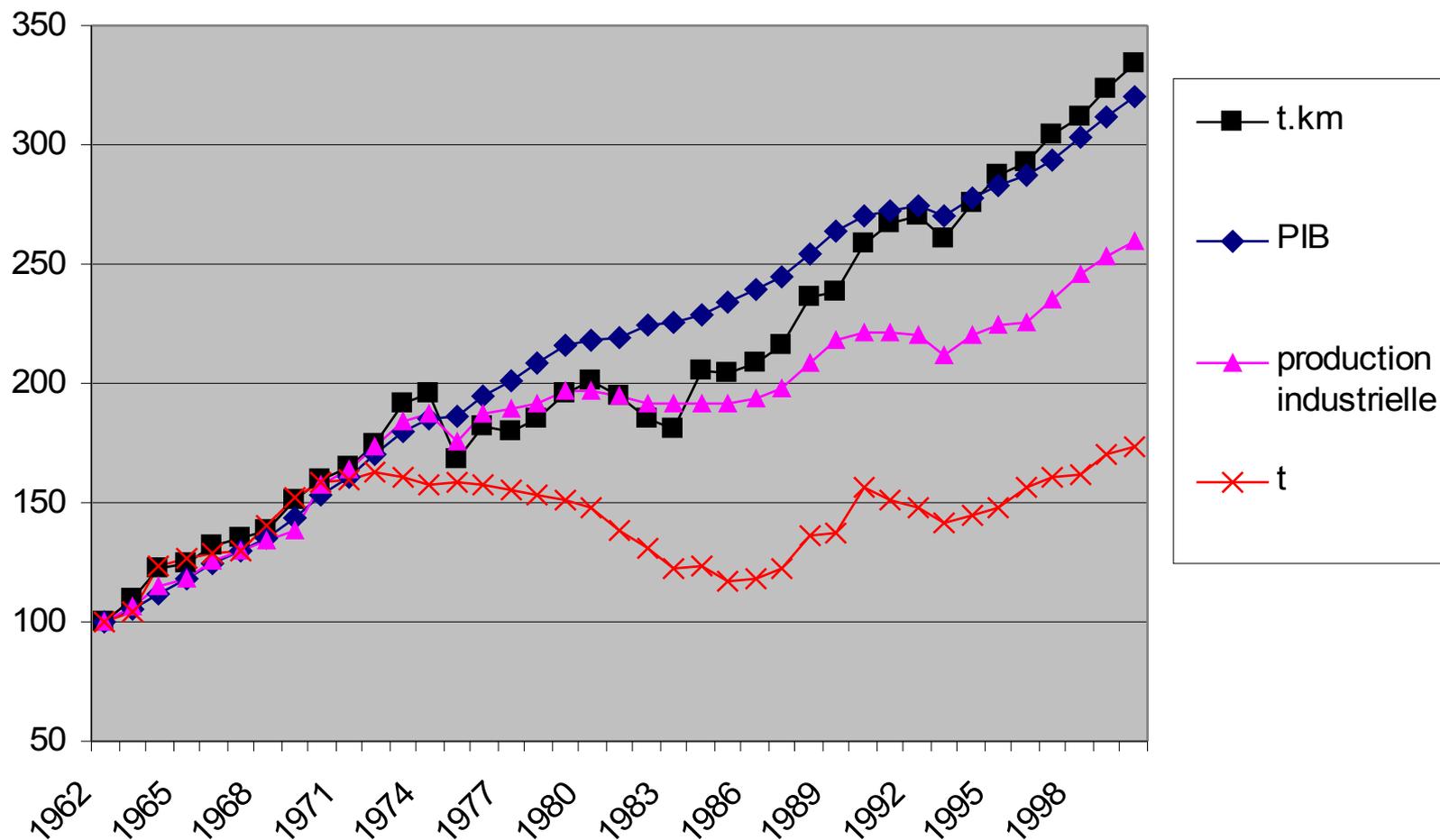
**Graphique 5.** Evolution en France du PIB, de la production industrielle et du trafic terrestre (national, en t et t.km) de 1962 à 2000



1962 = base 100

Verny, J., 2002  
Source : INSEE, SES & SESSI

**Graphique 6.** Evolution en France, du PIB, de l'indice de production industrielle et du trafic terrestre (national et international, en t et t.km) de 1962 à 2000



1962 = base 100

Verny, J., 2002  
Source : INSEE, SES & SESSI

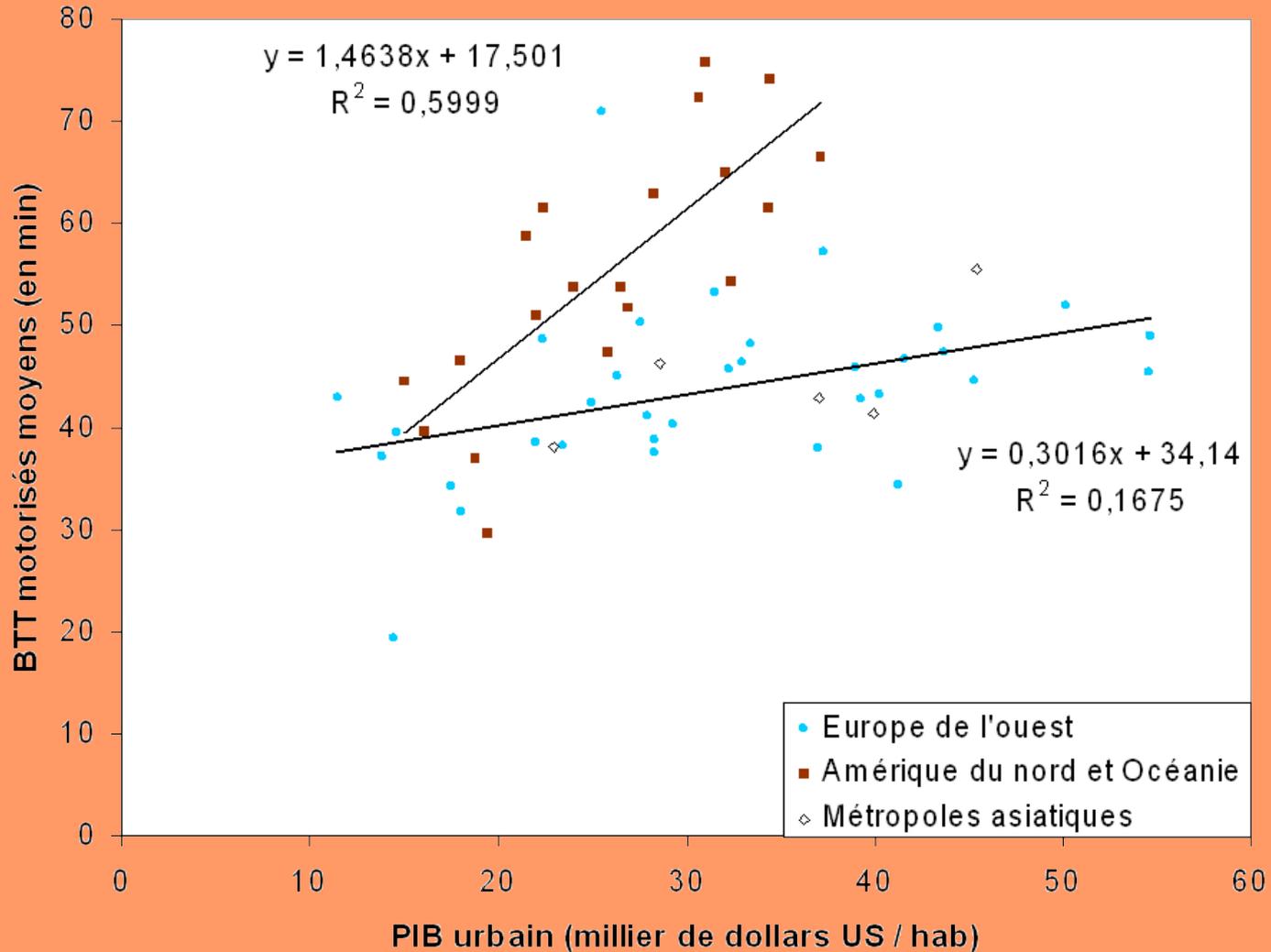
## 2) Transports, vitesse et budget temps : vers des logiques asymptotiques ?

- La remise en cause de la vitesse automobile : de l'urbain à l'interurbain ?
- Les limites des programmes d'activité
- Les limites environnementales

# La tentation de contraindre la VP

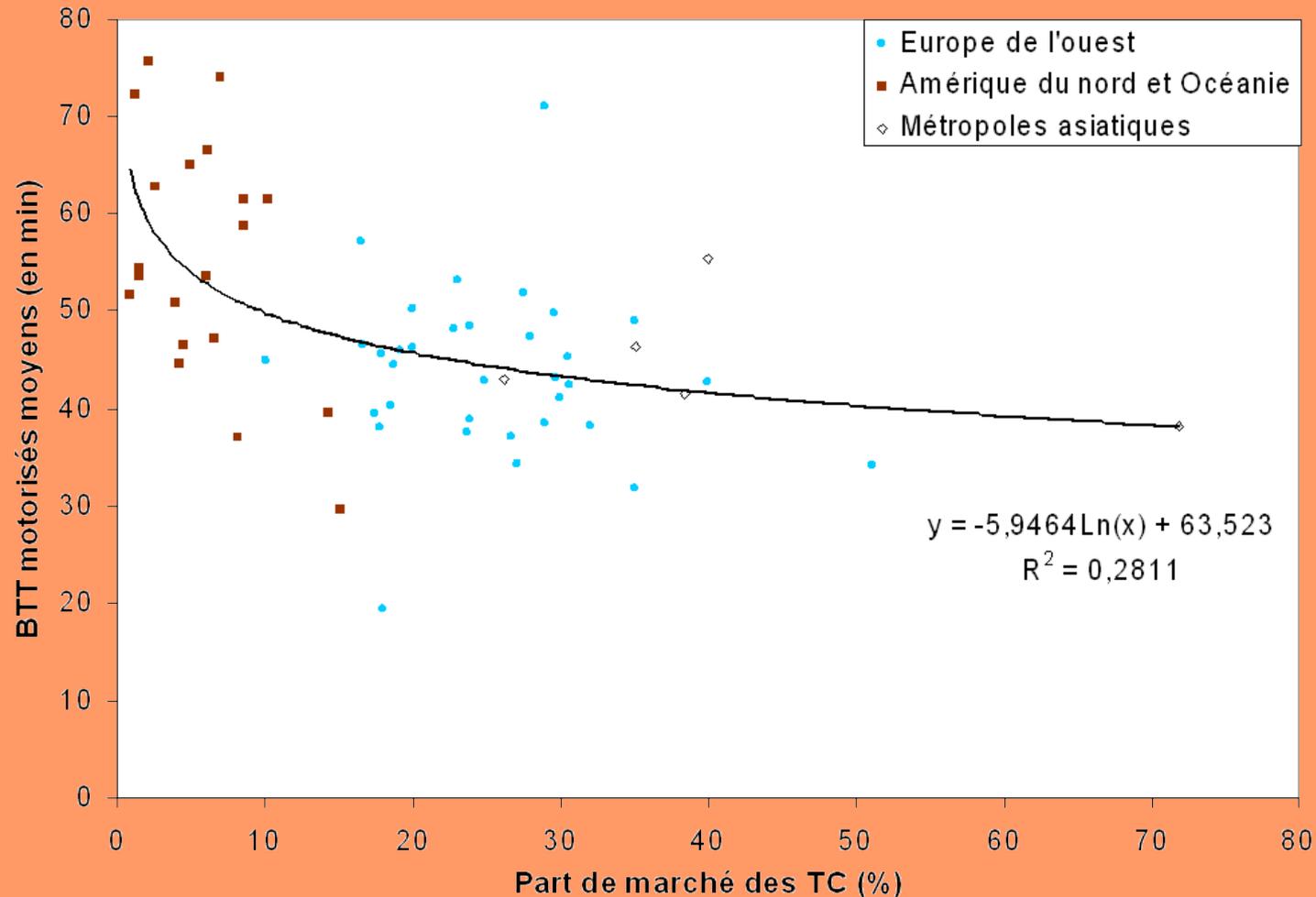
- ◆ Volonté de protéger les centres-villes et de promouvoir la sécurité : réduire les vitesses VP
- ◆ Les leçons du « modèle Rhénan » transposées dans les villes françaises : Tramway et réduction de la voirie
- ◆ Vers une extension de la réduction des vitesses VP à l'ensemble de la ville centre ?

# BTT (min) et PIB Urbain (millier dollars US/hab.)

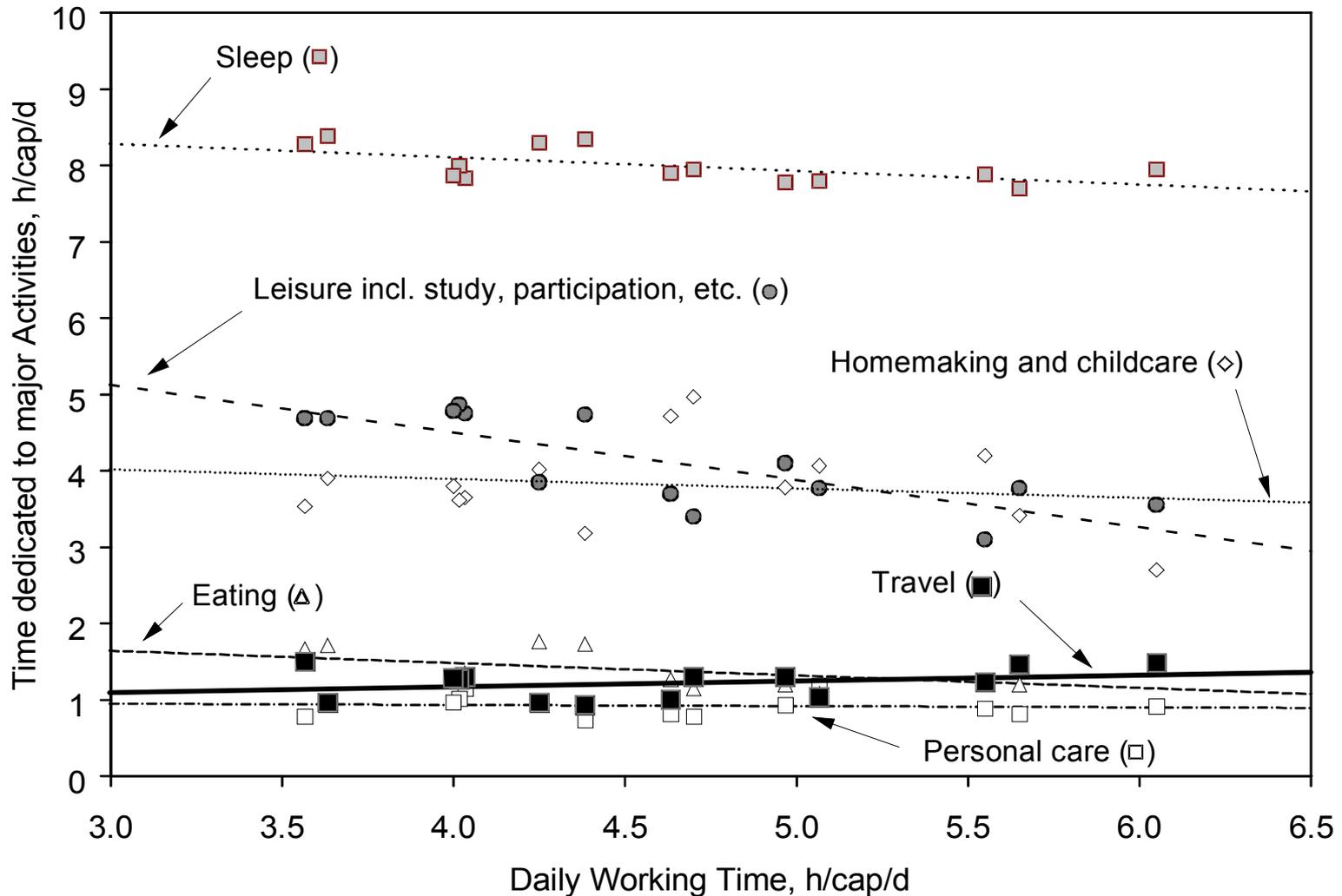


# Deux modèles urbains ?

- *BTT motorisé par personne (en min) et part de marché des transports en commun (en %)*



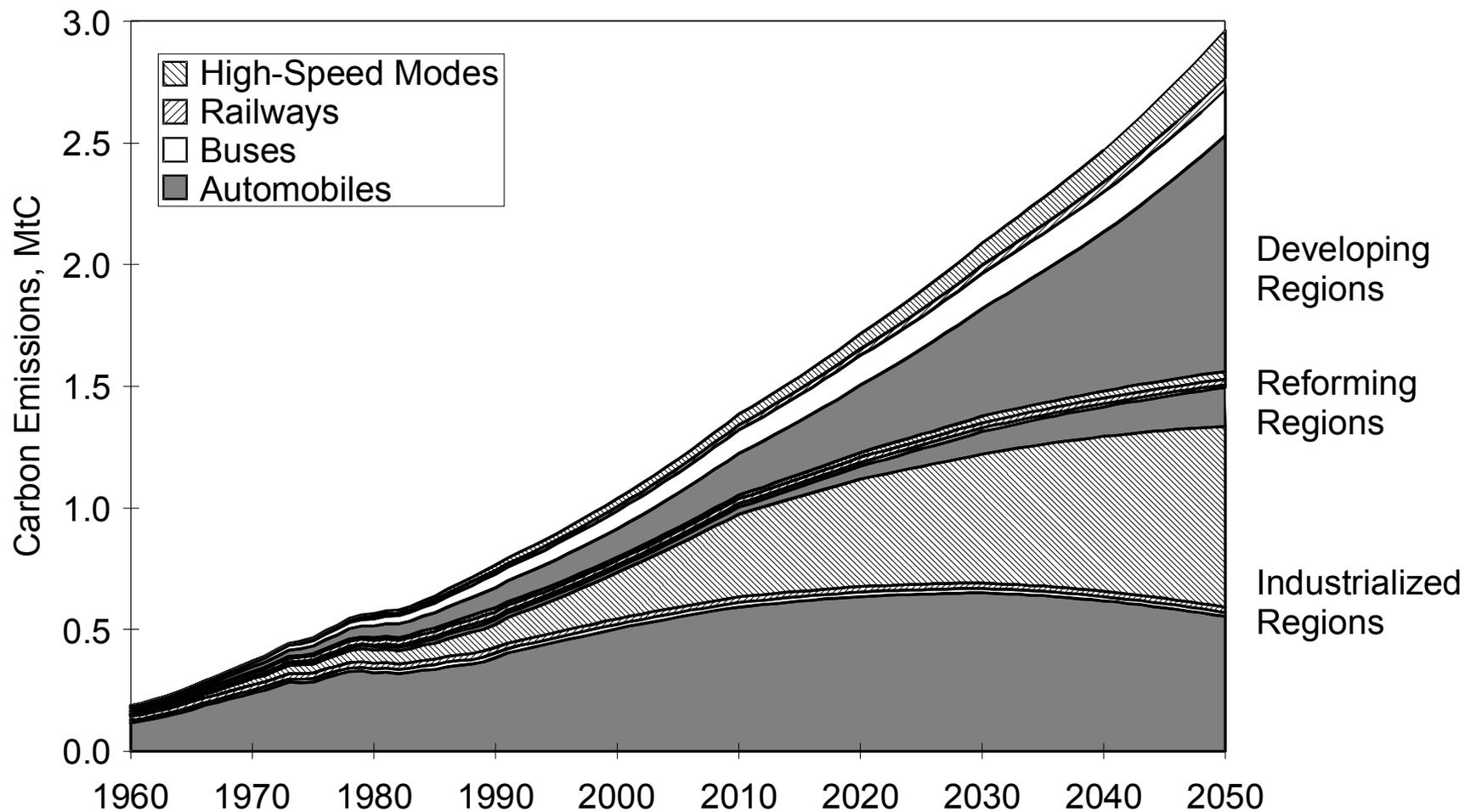
# STABILITY OF TRAVEL TIME BUDGET



**NOTE:** increase in time dedicated to sleep and leisure statistically significant @ 95% confidence, as opposed to change in other time allocations.

Data source: Szalai et al.(1972), data from 11 countries, population between 18 and 65 years of age.

# WORLD PASSENGER TRAVEL CARBON DIOXIDE EMISSIONS



Source: Schafer and Victor (2000)