

Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2011)

Heft: 3

Artikel: La mobilité constellaire, une piste prometteuse pour faire advenir la ville multimodale

Autor: Lavadinho, Sonia

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-957385>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 26.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

La mobilité constellaire, une piste prometteuse pour faire advenir la ville multimodale

SONIA LAVADINHO
Chercheuse au Centre
de transports, Ecole
polytechnique fédérale
de Lausanne.

Le présent article explore les récentes transformations de nos styles de vie qui changent nos habitudes de mobilité. L'essor croissant des loisirs, l'accompagnement plus fréquent des enfants et des personnes âgées à leurs activités, les nouveaux comportements d'achats sont autant d'évolutions sociétales qui changent fondamentalement nos pratiques mobilitaires et offrent de nouvelles opportunités à une meilleure intégration des nouvelles façons de se mouvoir en ville. Zoom sur le dernier phénomène en date, la «mobilité constellaire», qui illustre les multiples façons dont la mobilité de chacun d'entre nous est influencée par nos réseaux sociaux.

La ville retrouve depuis peu son hospitalité multimodale d'antan. De nouvelles modalités de partage de l'espace et de régulation de la vitesse voient le jour (zones de rencontre, espaces civilisés, boulevards urbains, etc.). Les disciplines consacrées à l'aménagement urbain ont su évoluer ces dernières années pour accompagner ces changements dans la façon d'envisager l'équilibre au sein de l'espace public entre espace de transit et espace de séjour. De nouveaux dispositifs de cohabitation entre les différents modes de transport ont été introduits, souvent avec succès. Mais des efforts majeurs doivent encore être déployés sur deux fronts qui restent relativement peu explorés, eu égard à leur potentiel de transformation de la ville.

Tout d'abord celui des temporalités: il faut se donner les moyens de fournir à tous une véritable accessibilité aux temps de la ville, au-delà de ses lieux. Cela est d'autant plus nécessaire que la mobilité liée aux achats et aux loisirs prend le pas sur la mobilité liée au travail, alors que ces activités se déroulent pour l'essentiel pendant les heures dites creuses, le soir et le week-end.

Ensuite, il s'agit de prendre en compte le caractère constellaire de la mobilité: l'individu ne se meut pas seul; ses déplacements s'organisent aussi, et pour une large part, en fonction de la nébuleuse de déplacements de ses proches. Les opérateurs de mobilité ainsi que les collectivités territoriales se doivent d'accompagner le mouvement et de mettre à disposition des solutions de mobilité qui épousent les besoins de ce fonctionnement en réseau.

De la mobilité individuelle à la mobilité constellaire

L'analyse de la mobilité a su progresser d'une analyse des flux vers une analyse plus fine qui regarde les déplacements au niveau individuel. Cependant, cette analyse se réduit le plus souvent aux faits et gestes d'un hypothétique individu, et ne tient en général pas compte de la constellation d'autres individus qui forme son entourage. Tout se passe comme si cet individu prenait seul ses décisions, indépendamment du monde

social dans lequel il baigne pourtant. Famille proche ou éloignée, amis, collègues de travail, connaissances, fournisseurs de services à la personne (coiffeur, médecin, ostéopathe, etc.) sont autant d'acteurs dont les contraintes et envies contribuent, autant que les siennes propres, à façonner l'agenda d'activités, et partant, les stratégies mobilitaires d'un individu donné.

J'ai forgé le terme de mobilité constellaire [1] pour décrire les horizons d'influence que nos réseaux familiaux, amicaux et professionnels exercent sur notre mobilité. Désormais celle-ci fait l'objet d'une constante réévaluation partagée en fonction de la disponibilité et des attentes des uns et des autres, et les remaniements de nos déplacements sont chose courante dans le sillage des renégociations quotidiennes concernant les emplois du temps respectifs de notre entourage. Les choix qui concernent les espaces, les modes et les temps de nos mobilités se font de plus en plus à la dernière minute, voire pendant le déplacement lui-même. Les heures et les lieux de rendez-vous changent inopinément, parfois plusieurs fois de suite, en fonction des contingences du moment, dont le suivi se fait désormais en temps réel. Les processus décisionnels propres à la mobilité constellaire ne sont donc pas l'apanage de l'individu «dans sa bulle» mais bel et bien de l'individu composant avec sa sphère familiale, amicale, professionnelle. Les stratégies mobilitaires sont dans cette perspective loin d'être un agrégat de décisions individuelles, mais bien la résultante complexe d'un compromis constant entre les envies et les contraintes de l'individu et de tous ceux qui font partie de sa sphère relationnelle et avec qui il interagit en se déplaçant au sein de son bassin de vie.

Le téléphone portable est devenu notre centrale de mobilité

Le téléphone portable joue dans ce contexte constellaire un rôle crucial en tant qu'outil de planification, de négociation et surtout de gestion en temps réel de nos déplacements. La percée sans équivalent des smartphones, qui flirte avec la barre des 200 millions dans le monde entier en 2010 (pour rappel, l'iPhone première génération est sorti aux États-Unis en 2007), sans parler des portables qui habitent d'ores et déjà un tiers de nos poches au niveau mondial, montre bien l'importance de cet outil dans nos vies quotidiennes, et en particulier, son rôle absolument inédit dans notre manière de nous déplacer. Dans nos vies d'urbains en constant

[1] Lavadinho S., Dynamiques d'intensité événementielle: visions d'une urbanité en devenir, *Revue Urbia*, décembre 2009, pp. 87-104, Lausanne; Lavadinho S., Lévy J., Marcher avec les transports et la ville, Rapport de recherche, RATP, Paris, 2010; Paquot Th., Lavadinho S., Winkin Y., «Marcher», dossier spécial in *Revue Urbanisme* n° 459, mars/avril 2008.

[ILL. 1] Grappes de promeneurs sur Southbank, à Londres.
(Photo: Sonia Lavadinho)



[ILL. 1]



[ILL. 2]

[ILL. 2] Cohabitation des modes dans les rues londonniennes.
(Photo: Sonia Lavadinho)



[ILL. 3]

[ILL. 3] Le téléphone portable est souvent utilisé au sein des interfaces multimodales, comme ici à la sortie de la gare centrale de Berne.
(Photo: Sonia Lavadinho)

déplacement, le téléphone portable devient ainsi une véritable centrale de mobilité. Sa valeur ajoutée provient du fait qu'il nous permet de gérer à la fois nos mobilités et nos sociabilités. Toujours à portée de main, il nous permet d'accéder en un seul clic aux horaires du prochain train ou de connaître l'emplacement le plus proche de notre voiture partagée ou vélo en libre service et cela où que nous soyons, à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit... pour autant que nous le voulions bien entendu! Car il est toujours possible de désactiver les fonctions de géolocalisation, et en dernier recours de marcher portable éteint, ce qui devient même désormais le nec plus ultra de la liberté de mouvement.

L'homme multimodal ne sera captif d'aucun mode

Cette ouverture à un véritable choix multimodal en continu n'ira pas sans profondément changer la philosophie de l'accessibilité aux modes de transport. Contrairement à ce que l'on a pu observer par le passé autour des usages monomodaux, l'homme multimodal ne sera captif d'aucun mode, qu'il soit collectif ou individuel. Il troque d'ores et déjà la valeur de possession pour une valeur d'usage, comme le démontre depuis une bonne dizaine d'années l'essor exponentiel des modes partagés (auto-partage, vélos en libre-service) en milieu urbain.

Deux types de multimodalité prennent actuellement racine dans notre arsenal mobilitaire:

— l'intermodalité, qui consiste à chaîner plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. Si elle ne se développe encore que timidement, elle est appelée à connaître un essor important dans le futur, grâce d'une part au développement des P+R et autres interfaces multimodales, et d'autre part au développement des modes partagés;

— la multimodalité que je nomme d'«effeuillage», qui consiste à prendre sa voiture les lundis et les mercredis, le tramway les mardis et jeudis, le vélo dès qu'il fait beau, le bus dès qu'il pleut, et à aller à pied lorsque nous en avons le temps et que la beauté du parcours s'y prête. Cette multimodalité-là est d'ores et déjà devenue courante, et un nombre croissant d'individus (et pas uniquement ceux qui habitent dans le centre-ville) font appel à un bouquet multimodal de plus en plus large et varié, dans lequel ils piochent le mode qui leur convient, où et quand cela leur convient.

Ainsi l'urbain d'aujourd'hui devient de plus en plus multimodal: par définition, c'est un marcheur qui de temps à autre remplace ses pieds par divers autres modes de transport. C'est donc logique que pour accompagner cette mouvance multimodale, la marche revienne sur les devants de la scène. Parée de toutes les vertus et amie de toutes les politiques, de la durabilité à la santé en passant par la cohésion sociale, la marche connaît actuellement un regain de faveur et nombreuses sont les initiatives qui tentent d'une manière ou d'une autre de la favoriser au sein de nos villes aujourd'hui.

On constate que ce ne sont pas tant les mentalités qui peinent à suivre cette mouvance multimodale, que les solutions proposées par les concepteurs et les opérateurs de mobilité. Car les mots d'ordre pour permettre l'essor de l'effeuillage multimodal sont flexibilité, imprévu, détour, opportunité, immédiateté. Or les politiques tarifaires, les abonnements de transports publics, les modèles économiques qui régissent l'achat et la location d'une voiture, l'accessibilité aux modes partagés restent encore peu lisibles et peu orientés vers l'utilisateur occasionnel, ce que nous devenons tous peu ou prou. La question est dès lors de savoir si la ville multimodale arrivera à suivre le mouvement.

Les collectivités doivent faire face à la dilution des espaces-temps

Les collectivités territoriales sont, au premier chef, confrontées à ce tournant mobilitaire fort, qui place la flexibilité du choix au cœur de la multimodalité. A elles d'en maîtriser le langage et les subtilités pour mieux saisir les opportunités offertes par la reconfiguration actuelle d'anciennes pratiques monomodales vers des nouvelles pratiques multimodales, où les modes sont combinés à loisir selon des rythmicités occasionnelles et des planifications immédiates et informelles.

Cela ne va pas sans de profonds changements d'attitude quant à la gestion des espaces-temps de la ville. Agendas et déplacements ne cessent de se complexifier au sein de bassins de vie profondément échantonnés le long de territoires qui n'ont plus rien à voir avec ceux d'hier, dont les limites «faisaient (si commodément) ville». Aujourd'hui, face à des espaces dilués, mais surtout à des temps dilués, la question de nos déplacements prend une tout autre ampleur, qui sort forcément du cadre trop restreint du débat voiture-transports publics où l'on a voulu la cantonner pendant des décennies. Les alternatives, on le sait désormais, sont multiples. Elles sont à prendre ou à laisser... selon les humeurs, les contraintes mais surtout les disponibilités du moment!

Car les choix modaux se font désormais surtout en fonction de motifs qui échappent à la contrainte. Cette mobilité dite «libre» est celle qui croît le plus fortement, alors que la mobilité dite «contrainte» pèse moins sur l'organisation quotidienne qu'auparavant. Or l'on constate que les déplacements pour les motifs achats et loisirs se font pour la plupart justement aux heures creuses de la journée, le soir et le week-end, et s'effectuent à destination non pas uniquement de l'hypercentre, mais de plus en plus vers des centralités secondaires, voire des territoires diffus [2]. L'accessibilité à ces territoires de l'entre-deux des villes doit pouvoir s'effectuer d'un point de vue spatial, mais aussi et surtout temporel. Car l'intensité urbaine se trouve de plus en plus souvent là où l'on ne l'attend pas. Loin des centres traditionnels et des pics des heures de pointe, elle campe dans les entre-deux qui accueillent à profusion les zones commerciales, les multiplexes et les anciennes friches industrielles reconverties en pôles d'activités culturelles, et elle bat son plein le soir et le week-end. Dès lors, les politiques de transports publics qui persistent à renforcer leurs cadences aux heures de pointe au détriment des heures creuses font à notre avis fausse route car si le motif travail reste structurant, il ne cesse de baisser dans les parts des divers motifs de déplacements, et ne représente déjà plus que moins du quart des déplacements de la journée [3]. Pour assurer leur efficacité dans ce nouveau contexte de demande flottante à la fois dans le temps et dans l'espace, les transports publics qui veulent desservir les territoires périurbains se doivent de garantir des fréquences élevées y compris aux heures dites «creuses», qui le sont certes du point de

vue des déplacements pour le motif travail, mais pas du tout en ce qui concerne les déplacements pour les motifs achats et loisirs, qui ensemble représentent d'ores et déjà les deux tiers des déplacements [3].

Quant aux modes actifs (marche, vélo) et aux modes partagés (co-voiturage), avec leur grande souplesse due à leur caractère intrinsèquement

individuel, ils trouvent là une fenêtre d'opportunité pour se développer dans les niches de desserte laissées vacantes par les opérateurs de transports collectifs, notamment pour combler le déficit d'accessibilité des attracteurs consacrés au sport, à la culture et aux loisirs qui se situent de plus en plus souvent en périphérie et restent de ce fait peu accessibles en transports publics. Les «doubles métriques» de connectivité et de proximité introduites par la conjonction des transports publics aux modes actifs et aux modes partagés constituent à notre avis l'une des voies essentielles menant à une meilleure structuration de l'offre de mobilité globale en Suisse.

UN NOUVEAU SITE CONSACRÉ À LA MARCHÉ

Sonia Lavadinho, Yves Winkin et Victor Fouqueray, en association avec Gerardo Bautista, des Editions des Archives Contemporaines, viennent de lancer le premier portail francophone entièrement dédié à la marche urbaine.

Marcherenville.com a pour ambition de devenir la porte d'entrée privilégiée des professionnels de l'urbain et des chercheurs qui travaillent sur la thématique transversale de la marche en milieu urbain et qui veulent en savoir plus sur ce qui se passe au sein des villes qui marchent.

Contact: sonia.lavadinho@epfl.ch

ZUSAMMENFASSUNG Die konstellationsabhängige Mobilität als Chance für den multimodalen Stadtverkehr

Zwar beschäftigt sich die Mobilitätsanalyse nicht mehr nur mit den Verkehrsflüssen, sondern bezieht unterdessen auch individuelle Reisen mit ein. Allerdings nimmt sie meistens keine Rücksicht auf die persönliche Umgebung einer bestimmten Person. Wie diese ihre Zeit einteilt und welche Mobilitätsstrategien sie wählt, hängt jedoch nicht nur von ihrem freien Willen ab, sondern wird auch durch die Zwänge und Vorlieben von Familie, Freundeskreis, Arbeitskollegen und anderen Dienstleistern bestimmt – ein Phänomen, das Sonia Lavadinho als «konstellationsabhängige Mobilität» bezeichnet. Angesichts all dieser Anforderungen bewährt sich das Mobiltelefon als veritable Mobilitätszentrale: Es gibt uns jederzeit Zugriff auf den Zugfahrplan und informiert über den nächsten Mobility-Standort oder kostenlosen Veloverleih. Dies funktioniert so gut, dass die Wahl des Fortbewegungsmittels immer häufiger erst in letzter Minute getroffen wird oder gar spontan unterwegs. Der heutige Stadtmensch wird dadurch immer multimodaler: Er ist ein Fussgänger, der hin und wieder auch verschiedene andere Transportmittel nutzt. Allerdings sind die Tarifangebote, die Abonnemente der öffentlichen Transportmittel und die Zugangsbedingungen für Sharing-Systeme noch kaum auf diesen gelegentlichen Nutzertypus ausgerichtet. Hinzu kommt, dass sich der Einkaufs- oder Freizeitverkehr meist ausserhalb der Spitzenzeiten, am Abend oder am Wochenende konzentriert und nicht nur in die Innenstädte, sondern zunehmend auch in kleinere Zentren oder Randgebiete führt. Deshalb müssen sich in Randbereichen oder Nischen, die nicht durch den öffentlichen Verkehr erschlossen sind, aktive Fortbewegungsarten (Gehen, Velo) und Sharing-Systeme (Carpooling, Mobility) entwickeln. Dabei sieht die Autorin in der Kombination all dieser Möglichkeiten und Mittel der Fortbewegung eine der grössten Chancen für eine bessere Strukturierung des gesamten Mobilitätsangebots in der Schweiz.

[2] Jemelin Ch., Pini G., Boillat P., Bussard M., Munafò S., Les boucles de déplacement des Genevois et des Vaudois en 2005 et l'évolution depuis 2000, Canton de Vaud et Canton de Genève, 2008.

[3] Office fédéral de la statistique, Office fédéral du développement territorial (2007). La mobilité en Suisse, Résultats du microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports, Neuchâtel, Berne.