

Oustrail
Colloque d'automne
Yverdon-les-Bains, 26 octobre 2012

Les effets de la grande vitesse ferroviaire Du côté de la demande: premiers résultats 2010

Dr. Pierre Dessemontet
Géographe, chargé de recherches

Communauté d'Etudes pour l'Aménagement du Territoire (CEAT)
Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL)

<http://ceat.epfl.ch>

Oustrail
Colloque d'automne
Yverdon-les-Bains, 26 octobre 2012

Les effets de la grande vitesse ferroviaire

Une simulation suisse basée sur l'exemple français
Données de base

- La grande vitesse ferroviaire dessert certaines gares bien particulières
- Ces gares sont généralement éloignées les unes des autres de plus de 50 km
- En Suisse, elle concernerait les grandes villes: l'axe Genève-St Gall, peut-être Bâle-Zurich
- Quelques gares desservies: Genève, Lausanne, Berne, Zurich, St-Gall, Bâle; peut-être Lucerne, Fribourg, Olten.
- L'intégration des aéroports dans ce catalogue se poserait.

Ouestrail
Colloque d'automne
Yverdon-les-Bains, 26 octobre 2012

Les effets de la grande vitesse ferroviaire

Une simulation suisse basée sur l'exemple français
Conséquences « mécaniques »

- L'effet principal est de rapprocher certains lieux bien déterminés entre eux
- Ces lieux sont les centres-villes majeurs du pays
- Cela a pour effet, d'un point de vue pendulaire:
 - D'élargir le bassin d'emploi des hypercentres majeurs à d'autres hypercentres majeurs
 - A l'inverse, de permettre aux résidents des hypercentres d'aller travailler facilement dans un autre hypercentre

Oustrail
Colloque d'automne
Yverdon-les-Bains, 26 octobre 2012

Les effets de la grande vitesse ferroviaire

Une simulation suisse basée sur l'exemple français Conséquences sur l'organisation du territoire

- Les relations entre les centres sont dopées
- Toujours un centre qui prend le dessus sur un autre: la relation entre centres se polarise, au profit du plus important, qui reçoit plus de travailleurs qu'il n'en perd
- Certains centres peuvent devenir des « banlieues à grande vitesse » de centres plus puissants: le sort des métropoles d'équilibre: Orléans, Tours, Reims, Rouen, Beauvais... autour de Paris
- En Suisse, Zurich, Berne et Genève sont déjà attracteurs; les autres (Lausanne, Bâle notamment) sont potentiellement des « banlieues à grande vitesse »

Oustrail
Colloque d'automne
Yverdon-les-Bains, 26 octobre 2012

Les effets de la grande vitesse ferroviaire

Une simulation suisse basée sur l'exemple français
Conséquences de type social

- Qui sont les utilisateurs potentiels de la grande vitesse ?
- Les habitants les plus mobiles des hypercentres, proches des gares => les « bobos » et les jeunes professionnels
- Combien de pendulaires longue distance en 2010 ?
 - 360'000 pendulaires (9% du total) font plus de 50 km de trajet (Relevé Structurel 2010)
 - 3 à 4 fois plus qu'en 2000 (environ 120'000 pendulaires longue distance, 3% du total)

Oustrail
Colloque d'automne
Yverdon-les-Bains, 26 octobre 2012

Les effets de la grande vitesse ferroviaire

Une simulation suisse basée sur l'exemple français
Conclusions et questions en suspens

- La pendularité à longue distance explose, et elle se fait par le rail
- Une fraction importante de pendulaires à grande distance réside dans les centres
- L'explosion de la pendularité à longue distance s'est faite sans la grande vitesse
- La pendularité à longue distance serait-elle une conséquence de l'accroissement de l'offre ferroviaire (pendulaires «Rail 2000 »)?
- La grande vitesse répond-elle à un besoin, ou le suscite-t-elle?

Ouestrail
Colloque d'automne
Yverdon-les-Bains, 26 octobre 2012

Du côté de la demande

Premiers résultats du Relevé Structurel 2010

Evolution générale de la pendularité, 2000-2010

- Forte augmentation de la part de pendulaires intercommunaux dans la population active: 66% de la population active, contre 57% en 2000, 46% en 1990...
- Forte augmentation de la pendularité longue distance, même si elle reste encore minoritaire: moins de 10% des actifs en 2010 font plus de 50 km
- Forte augmentation de la part modale des transports publics: 28% des actifs en 2010, contre environ 23 % en 2000 – résultat surprenant, encourageant, inquiétant...

Ouestrail
Colloque d'automne
Yverdon-les-Bains, 26 octobre 2012

Du côté de la demande

Premiers résultats du Relevé Structurel 2010

Evolution territoriale de la pendularité, 2000-2010

- Très forte réponse de la population à l'investissement en transports publics
 - Etablissement de la ligne 18 Crissier-Lausanne Centre -> triplement de la part des pendulaires en TP dans les actifs de Crissier et Bussigny
 - Augmentations massives des parts modales le long des tracés des nouvelles lignes (trams à Genève, M2 à Lausanne)
 - L'investissement fonctionne

Oustrail
Colloque d'automne
Yverdon-les-Bains, 26 octobre 2012

Du côté de la demande

Premiers résultats du Relevé Structurel 2010

Deux défis majeurs dans les années à venir

- Clivage de plus en plus fort entre l'espace dense, où les TP dominent de plus en plus, et l'espace peu dense où le transport motorisé reste très majoritaire
- L'augmentation de la part des TP est en grande partie (2/3?) un effet générationnel: une génération d'actifs habitués aux TP remplace une génération d'actifs qui étaient en voiture
- Ce phénomène devrait s'accroître massivement dans les 20 prochaines années

Ouestrail
Colloque d'automne
Yverdon-les-Bains, 26 octobre 2012

Du côté de la demande

Premiers résultats du Relevé Structurel 2010

Méfie-toi de tes désirs, tu pourrais être exaucé

- La politique active de promotion des TP semble porter ses fruits
- Elle pourrait ajouter en vingt ans plus d'un million de pendulaires aux 1'300'000 qui utilisent aujourd'hui l'infrastructure en TP (+350'000 depuis 2000)
- Le système de TP, actuel et planifié, peut-il absorber une telle croissance ?
- Quels seraient les effets d'un « infarctus » du réseau de TP ?