

Modes de locomotion en comparaison

Autor(en): **Lévy, Jacques**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(2011)**

Heft 3

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-957383>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Modes de locomotion en comparaison

JACQUES LÉVY

Géographe, professeur à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, directeur du Laboratoire Chôros et co-directeur du Collège des Humanités. Co-directeur de la revue EspacesTemps.net.

Relation territoire/ réseau	Métriques									
	Marche à pied	Taxi	Autobus	Tram- way	Métro	Vélo	Moto	Auto indiv.	Train	Avion
R→T										
Extension	9	4	3	1	2	6	7	8	5	10
Couverture	10	9	4	2	5	8	7	6	3	1
Vélocité	1	7	2	4	5	3	8	6	9	10
Adhérence	10	7	3	4	5	9	8	6	2	1
T→R										
Porosité	10	2	7	8	9	6	5	1	4	3
Interactivité	10	2	6	7	9	4	3	1	8	5
Prégnance	10	6	8	9	5	7	2	1	4	3
Total	60	37	33	35	40	41	40	29	35	33

[TAB. 1] Réseaux de mobilité et territoires.

Construction du tableau

Les différentes métriques ont été classées de 1 (moins bonne) à 10 (meilleure) pour chaque caractéristique. Le total obtenu par une métrique est la somme arithmétique de l'ensemble de ses scores. Le meilleur résultat théorique serait 70, le plus mauvais 7.

Définitions

L'*extension* (ou l'échelle) est la taille de l'étendue délimitée par les points les plus éloignés atteignables selon la métrique. Exemple: pour l'avion, le Monde.

La *couverture* est le rapport (mesurable en dimension fractale) entre le nombre de points atteignables par la métrique et l'ensemble des points de l'espace de référence. Exemple: le train à grande vitesse a une mauvaise couverture du territoire qu'il dessert.

La *vélocité* est la vitesse nominale caractéristique du mode de transport concerné (mesurée en espace et en temps conventionnels).

L'*adhérence* est la possibilité pour le voyageur de couvrir l'ensemble des points du parcours; c'est le rapport entre la longueur du réseau (dans une unité de mesure donnée) et le nombre de points d'arrêts. Exemple: pouvoir monter ou descendre entre deux arrêts d'autobus.

La *porosité* est la disponibilité sensorielle de l'utilisateur de la métrique aux réalités de l'espace de référence. Exemple: regarder le paysage, entendre les bruits extérieurs au véhicule.

L'*interactivité* est la capacité pour l'utilisateur de la métrique à agir sur les réalités de l'espace de référence. Exemple: pouvoir engager la conversation avec d'autres personnes co-présentes.

La *prégnance* (contraire: la saillance) est la propension à conforter les caractéristiques de l'espace de référence. Exemple: les métriques automobiles laissées sans restriction tendent à détruire la multifonctionnalité de la rue.