

de Questions
MOBILITÉ
n°5

Avril 2010

**Les évolutions
de la mobilité en France**

Premiers enseignements

LES ÉVOLUTIONS



DE LA MOBILITÉ EN FRANCE

Premiers enseignements

L'évolution de la mobilité en France depuis un demi-siècle

La société française, en se "modernisant", a littéralement modifié les comportements de ses habitants. La société du milieu du XX^e siècle, encore fortement marquée par l'importance du monde rural et ouvrier, engendrait beaucoup moins de déplacements qu'aujourd'hui, et surtout, sur des distances beaucoup plus courtes. Ainsi, **en 1950, la distance moyenne parcourue quotidiennement par chaque Français était de 5 km**. Cela correspondait "à la vie de quartier, avec l'ouvrier dans son coron, le bourgeois dans sa paroisse, le paysan dans son village. 5 km, c'est un monde de voisinage, de l'interconnaissance, du contrôle social de chacun, des aventures de fêtes votives et de maison du peuple." (Source : Jean Viard – éloge de la mobilité). **En 2005, cette distance moyenne atteint 45 km, soit neuf fois plus**. Ce profond changement fait qu'aujourd'hui, avec des modes de transports plus rapides, un déplacement est davantage exprimé en temps de parcours plutôt qu'en distance (ex : "on habite à 15 mn de son lieu de travail"). Dans le même temps, le nombre moyen de déplacements quotidiens par individu a été multiplié par 2, si bien qu'aujourd'hui, dans certaines agglomérations françaises, les habitants réalisent en moyenne entre 4 et 4,5 déplacements par jour (Source : CERTU – principaux résultats des enquêtes ménages déplacements de 1976 à 2009).

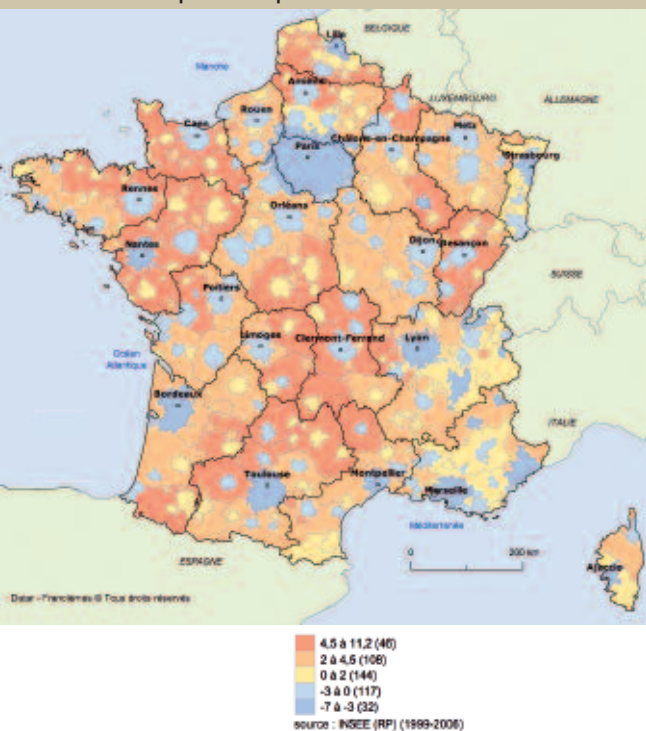
L'autre évolution notable provient des motifs de déplacements. La société du "5 km par jour" correspondait principalement à des déplacements liés au travail ou à l'école pour les plus jeunes. Inversement, dans la société actuelle, les déplacements dits réguliers, c'est-à-dire ceux ayant pour motifs le "travail", "l'école" ou les "études", ne dépassent pas le 1/3 des déplacements effectués quotidiennement. **Cela signifie que près de 70% de la mobilité s'effectue aujourd'hui pour des raisons très variées qui engendrent des déplacements dits "occasionnels"**. Cette évolution s'explique, d'une part, par la création et l'augmentation des jours de "congés payés" et, d'autre part, par la démocratisation de l'automobile. Les loisirs ont notamment pris leur essor, aidés par un usage croissant de la voiture, qui lui-même a fortement favorisé l'étalement urbain.

Toutes ces tendances (augmentation générale de la mobilité, réduction de la part des motifs "réguliers" au profit des motifs "occasionnels", allongement des distances lié notamment à un usage toujours croissant de la voiture,...), recensées et analysées dans les enquêtes ménages déplacements indiquent toutefois une inflexion, notamment dans quelques grandes agglomérations françaises qui ont réalisé récemment ces enquêtes (Lille, Lyon, Bordeaux,...).

Dans les grandes agglomérations françaises, la mobilité générale tend à se stabiliser, voire à diminuer...

Les enquêtes ménages déplacements menées ces dernières années indiquent toutes une diminution, parfois assez importante, de la mobilité globale des habitants. Cette tendance semble par ailleurs s'accroître sur les toutes dernières années.

Évolution de la part des déplacements domicile travail en voiture



Les experts du CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme) voient trois explications à ce phénomène :

■ Des raisons économiques,

même si, en termes de "pouvoir d'achat", le budget "carburant" est moins lourd pour les ménages aujourd'hui que par le passé, l'augmentation régulière de son prix (avec parfois quelques "pics" comme en juillet 2008) incite fortement les ménages à rationaliser leurs déplacements. De manière plus globale, la crise économique apparue depuis fin 2008 participe aussi à cette baisse générale de la mobilité.

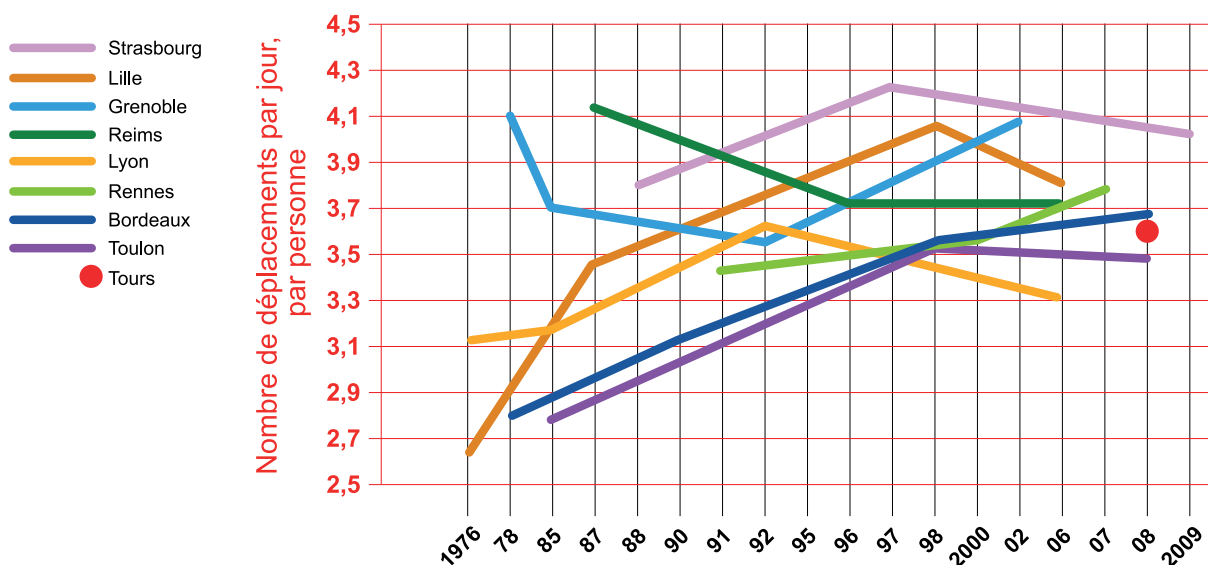
■ Le vieillissement de la population,

d'après l'INSEE, l'âge moyen de la population française sera de 43 ans en 2030, alors qu'il était de 39 ans en 2005. La tendance au vieillissement est donc un fait avéré. Or, même si les "sénior" d'aujourd'hui sont plus "mobiles" que ceux d'hier, ils se déplacent tout de même moins que les personnes en pleine activité.

■ L'évolution des modes de vie,

de nos jours, il est plus fréquent d'effectuer des journées continues au travail. On rentre moins chez soi le midi, et par conséquent, on laisse les enfants manger à la cantine. L'heure de pointe du midi est donc moins intense qu'auparavant. Enfin, "l'e-comportement", c'est-à-dire tous les services réalisables par internet (achats divers, communication, information, travail,...) commence à jouer un rôle important dans le domaine de la mobilité.

Évolution de la mobilité tous modes



...ce qui entraîne une baisse de la mobilité en voiture (et un recul de sa part)

La baisse générale de la mobilité entraîne, de fait, une diminution de l'usage de la voiture. Ce constat est identique dans toutes les agglomérations ayant menées dernièrement une enquête ménages déplacements, quelles que soient les mesures prises pour limiter l'usage de la voiture en ville. Cependant, ce constat reste à relativiser, car même si l'usage de la voiture diminue à Toulon (agglomération ayant fait peu d'efforts pour développer les modes alternatifs à l'automobile), il demeure supérieur au niveau le plus élevé qu'ait connu Strasbourg (agglomération fortement impliquée dans le développement de ses réseaux de transports publics, d'apaisement des voiries, d'aménagements cyclables,...).

Les raisons mises en avant par les experts du CERTU pour expliquer cette baisse de l'usage de la voiture dans les grandes agglomérations françaises sont :

■ Le prix du pétrole,

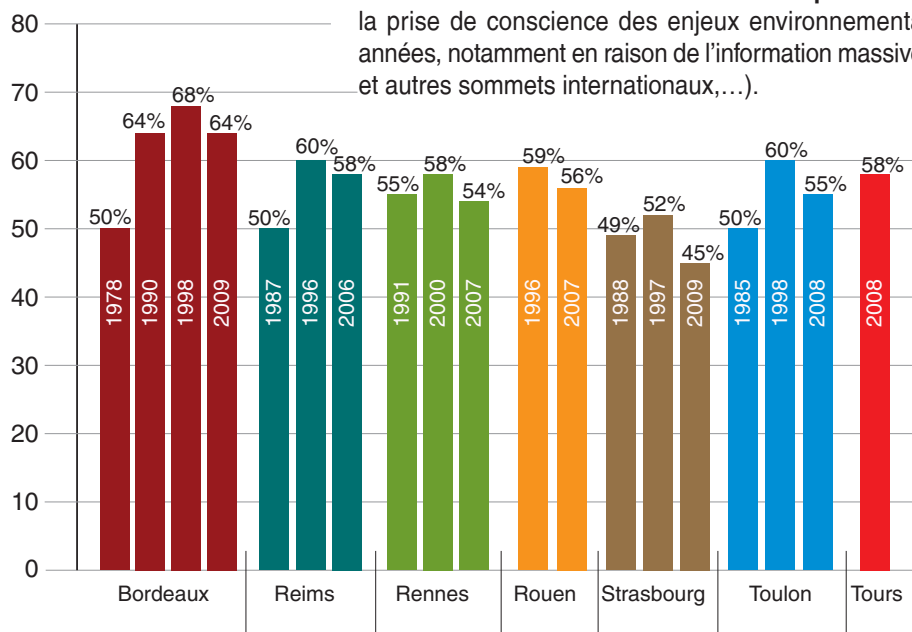
déjà évoqué pour expliquer la baisse générale de la mobilité, ce facteur impacte en tout premier lieu le mode "voiture individuel". Même si des études récentes ont prouvé que le prix des carburants reste plus faible aujourd'hui, en termes de "pouvoir d'achat"*, qu'il y a 30 ans, la hausse du prix des carburants génère un sentiment d'une augmentation "perpétuelle" forte de ce bien de consommation.

■ Les politiques globales pour développer les modes alternatifs à l'automobile, tant au niveau des agglomérations qu'au niveau national, les efforts entrepris depuis plus de 20 ans pour améliorer les transports publics commencent à payer. Les réseaux urbains, avec notamment le renouveau des TCSP, ainsi que l'offre TER plus fréquente et plus confortable, ont fortement incité les habitants à moins utiliser leurs voitures, notamment pour des déplacements quotidiens du type "travail". En même temps, la qualité des espaces publics urbains s'est améliorée. Les agglomérations ont fait d'importants efforts pour réduire la place de la voiture en ville, tant au niveau des aménagements en faveur des transports publics et des modes doux (sites propres, zones piétonnes, aménagements cyclables,...), qu'au niveau du stationnement (réduction du nombre de places, élargissement des zones payantes,...). C'est ainsi que dans beaucoup de villes, la voiture se sent moins "à l'aise" qu'auparavant.

■ La sensibilisation des habitants aux questions environnementales,

la prise de conscience des enjeux environnementaux s'accroît depuis plusieurs années, notamment en raison de l'information massivement diffusée (médias, colloques et autres sommets internationaux,...).

Évolution de la part de la voiture



* 1970 : 20 minutes de travail d'un salarié payé au SMIG pour acheter 1 litre de carburant.

2005 : 9 minutes de travail suffisent pour le même salarié.

(Source : "évolution des prix réels des carburants et des transports collectifs urbains entre 1970 et 2005". Beauvais Consultants)

Quelques éléments pour relativiser cette vision “optimiste”

Les distances parcourues restent largement effectuées en voiture :

La baisse de l'usage de la voiture dans les grandes agglomérations françaises est une tendance nouvellement constatée. Toutefois, sur la base des enquêtes ménages déplacements qui permettent de mesurer les distances parcourues par mode, on constate que la part de la voiture reste largement majoritaire, même dans les villes centres.

A Tours, l'enquête de 2008 donnait par exemple les chiffres suivants :

	Part d'utilisation de la voiture dans les déplacements quotidiens	Part des distances parcourues en voiture
Tours centre	36%	65%
Noyau urbain hors Tours centre*	60%	76%
1ère couronne périurbaine	77%	85%
Montlouis-sur-Loire	69%	80%
Artannes / Monts	70%	81%
Reugny / Chançay	75%	79%

*Saint-Cyr-sur-Loire, Saint-Pierre-des-Corps, Saint-Avertin, Chambray-lès-Tours, Joué lès Tours, La Riche

Globalement, 80% des distances parcourues sont effectuées en voiture, et cela dans toutes les agglomérations de France. Ce chiffre s'explique notamment par la poursuite de l'étalement urbain, la dispersion des “générateurs” de déplacements, par des quartiers urbains encore mal desservis par les transports collectifs, mais aussi par l'étalement 24h/24h et 7 jours/7 jours des activités humaines (travail, loisirs,...), alors que les services de transports collectifs diminuent fortement en périodes “décalées” (nuit, soirée, matinée, week-end,...).

“Il s'agit de proposer des offres de proximité qui permettent de concentrer les déplacements sur les mobilités choisies, en limitant les mobilités subies.”

(Jean Viard, éloge de la mobilité).

La variété des motifs de déplacements complexifie la mobilité des habitants

L'accroissement du temps consacré aux loisirs, aux achats, aux visites diverses..., tant en semaine que le week-end, participe à complexifier la chaîne des déplacements des habitants. Dans toutes les agglomérations de France, environ 2/3 de la mobilité s'effectuent pour des motifs très variés, qui engendrent des flux dits “aléatoires”. **Cette multitude de motifs ne favorise pas les services de transports collectifs qui ont besoin d'un certain “volume” d'usagers pour assurer leur pérennité et être “supportables” financièrement pour les pouvoirs publics.** La diffusion dans le territoire des équipements qui génèrent ces déplacements, et plus globalement le phénomène d'étalement urbain, accentuent la dépendance à la voiture.

Pour les déplacements “réguliers” (travail, études), le développement des activités en horaires décalés contribue aussi à rendre nécessaire l'automobile.

Dans ce contexte, limiter la mobilité n'est pas une solution. Il est préférable de réfléchir à une organisation urbaine plus “compacte”, davantage “polarisée”, dans laquelle la proximité et la mixité des fonctions urbaines se tissent. Il faut privilégier le développement d'une ville “des courtes distances”, dans laquelle l'habitant doit pouvoir choisir son mode de transport, avec une attractivité réelle pour les modes alternatifs à l'automobile (transports collectifs, vélo, marche,...).



