

Quel(s) avenir(s) pour la mobilité?

Jean-Pierre ORFEUIL
Université PARIS Est
IHEDATE 14 01 2010

Plan

- **1 De quoi parle -on?**
- **2 Les ordres de grandeur**
- **3 Les évolutions passées de la mobilité et leurs moteurs**
- **4 Les enjeux de la mobilité demain: éléments pour un débat**

De quoi parle-t-on?

Société de mobilité: de quoi parle-t-on?

Macrosociologie

(Giddens, Beck, Bauman, etc.)

Instabilité et raccourcissement des horizons,

Vitesse et portée des interactions

**Nécessité de réflexivité et de capacités d'adaptations
permanentes**

générateur d'efficacité Et d'angoisses, stress, etc.

« Tyrannie de l'urgence », « Individu trajectoire », « 24
heures chrono »

*Souhaité par les élites développementalistes, pas vraiment
demandé par les citoyens*

Société de mobilité: à quoi aspire-t-on?

- À garder la main sur sa mobilité et ne pas se la faire imposer (**mobilité résidentielle faible, emprunts sur longue période, résistance à mobilité sur l'emploi, déplacements professionnels maîtrisés, etc.**), à choisir ses ancrages
- À conserver les fruits de la mobilité sociale (peur du déclassement, éventuellement fantasmée, pour soi et ses enfants)
- À profiter des opportunités quand on en a envie (**tourisme loisirs**)
- À profiter des aubaines (grands migrants ferroviaires, primes à la casse, etc.) Et de plus en plus, comme dans les autres secteurs, à attendre le **low cost, voire le gratuit**
- À ne pas trop être importuné par la mobilité / présence des autres (**environnement, ségrégation**) En fait plus compliqué: les marchés jouent ce rôle même en l'absence de volonté explicite. Les stratégies sont différentes selon capitaux économiques, culturels...

La société de mobilité: de multiples composantes en interaction

- **Les informations, les capitaux dématérialisés, les outils productifs, les biens produits, les personnes**
- **Pour les personnes, des mobilités de fréquence faible / moyenne / forte**
- **Sociale, professionnelle, affective, résidentielle, immigration / émigration**
- **De loisirs, hors quotidien**
- **Activités quotidiennes « physiques » et « virtuelles », « mentales »**

Le désir du possible, le souhait de l'ancrage, le refus de la mobilité imposée

Déplacements, mobilité : de quoi parle-t-on?

- **Conditions de la mobilité offertes à tous: consistance des réseaux, tarifs, etc.**
- **Accès(sibilité) aux fonctions et aux aménités, très dépendante du maillage**
- **Aptitudes, capacités, compétences**
- **Obligations, injonctions**
- **Pratiques: la « demande »**
- **Résultats: trafics, équilibres modaux**
- **Représentations: le « bien », le « mal », vus par les politiques, les citoyens, les consommateurs**
- **Vécu des déplacements, la question du « temps masqué »**

Sur quoi était-on d'accord hier, sur quoi ne l'est-on plus aujourd'hui?

- L'accès du plus grand nombre à la voiture signe l'appartenance à la société mobile de consommation.
Oui mais moins il y a de voitures en circulation, mieux on se porte aujourd'hui, l'accès à la voiture a induit l'étalement, les « sans voiture » sont malheureux, les autres modes doivent avoir toute leur place, il faut faire « Facteur 4 ».
Oui mais les signes sont passés dans l'univers virtuel
- Les infrastructures contribuent au développement des territoires.
Oui mais pas toujours, oui mais de façon inégale voire inégalitaire, oui mais elles induisent des croissances de mobilité
- L'infra du futur, c'est la route, du fait d'un **coût** global plus faible (approche ACA ou ACB)
Le transport du futur, c'est le train, du fait d'un **impératif catégorique** environnemental

Ce qui a fondamentalement changé: la **représentation** de la mobilité

- De la **conquête** joyeuse de la mobilité autonome à la “**dépendance** automobile” perçue comme **coûteuse**
- De “Je **peux**” à “Je **dois**”
- De ma **voiture** dit tout de moi à mon **iphone** le fait de façon moins encombrante
- De “C’est **bien**” à “C’est **mal**”

Les ordres de grandeur

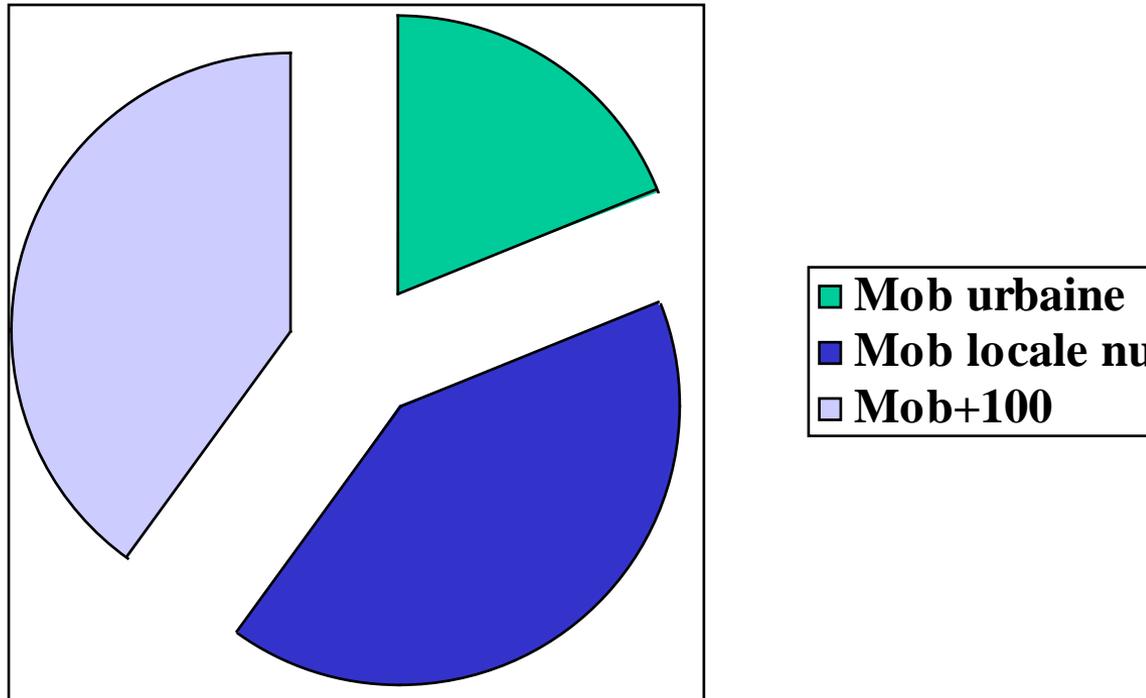
Les tailles de marché en parts modales 14 à 16000 km / an

**Autour de 80 % des distances terrestres
parcourues en voiture en France, un peu
moins de 15 % en service de transport,
quelques % à pied ou en deux-roues.**

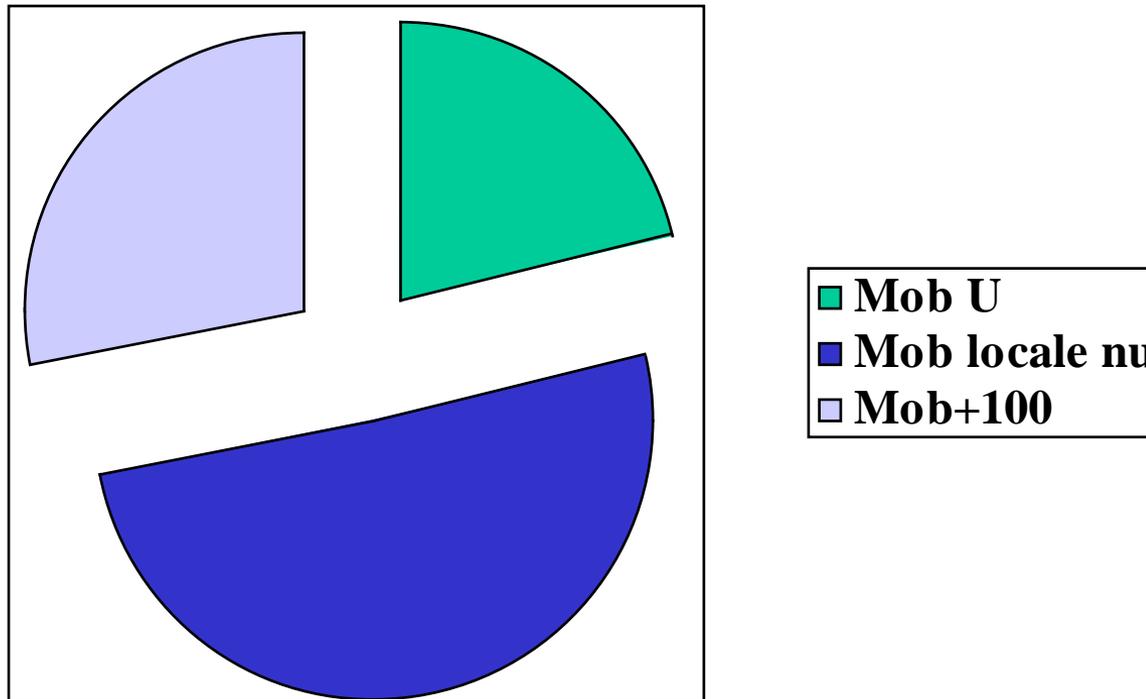
**Autour de 2000 Km / an en avion (pour
l'essentiel hors métropole)**

**Une situation assez proche dans les pays
comparables**

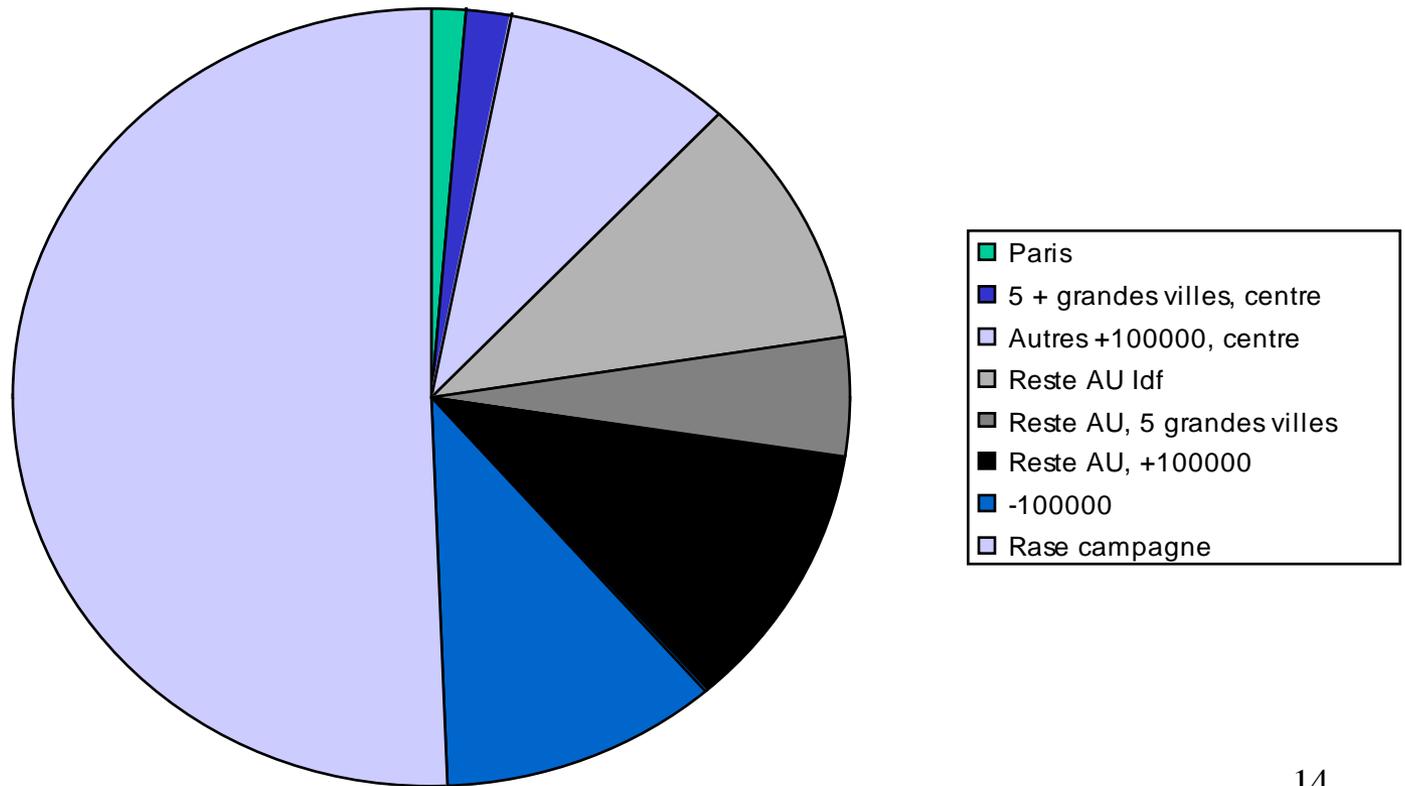
Les tailles de marché en distances parcourues



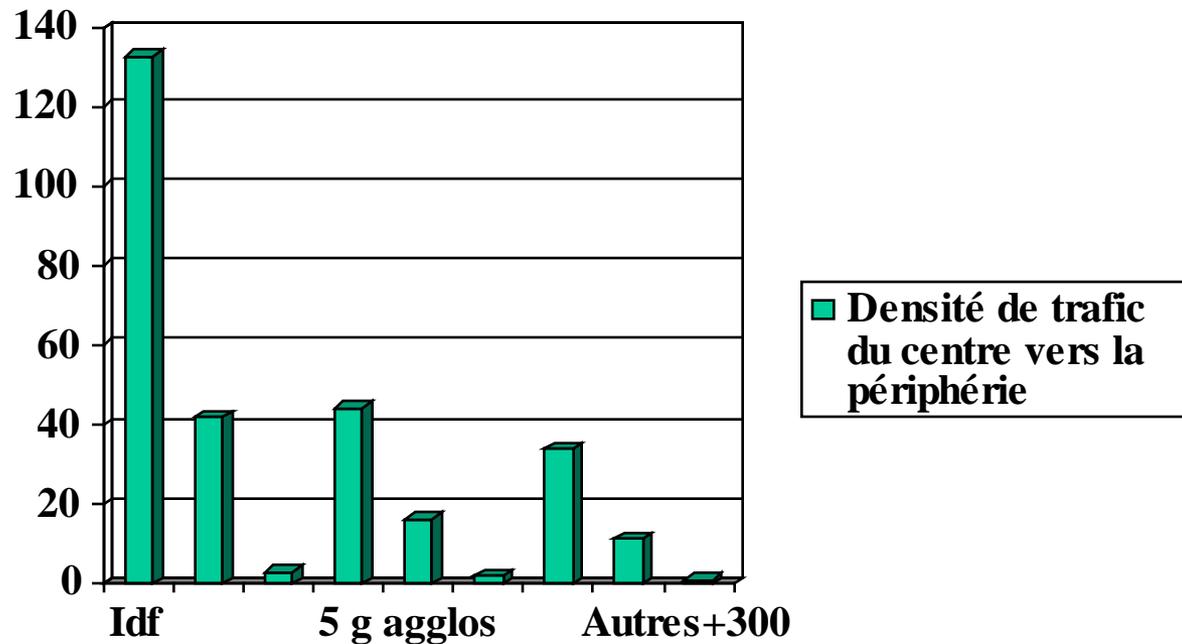
Les tailles de marché en circulation automobile



La domination de la ville dans les débats sur la voiture, et pourtant: la circulation automobile et ses marchés (% km)



Mais la perception reste celle de la concentration



Les évolutions de la mobilité

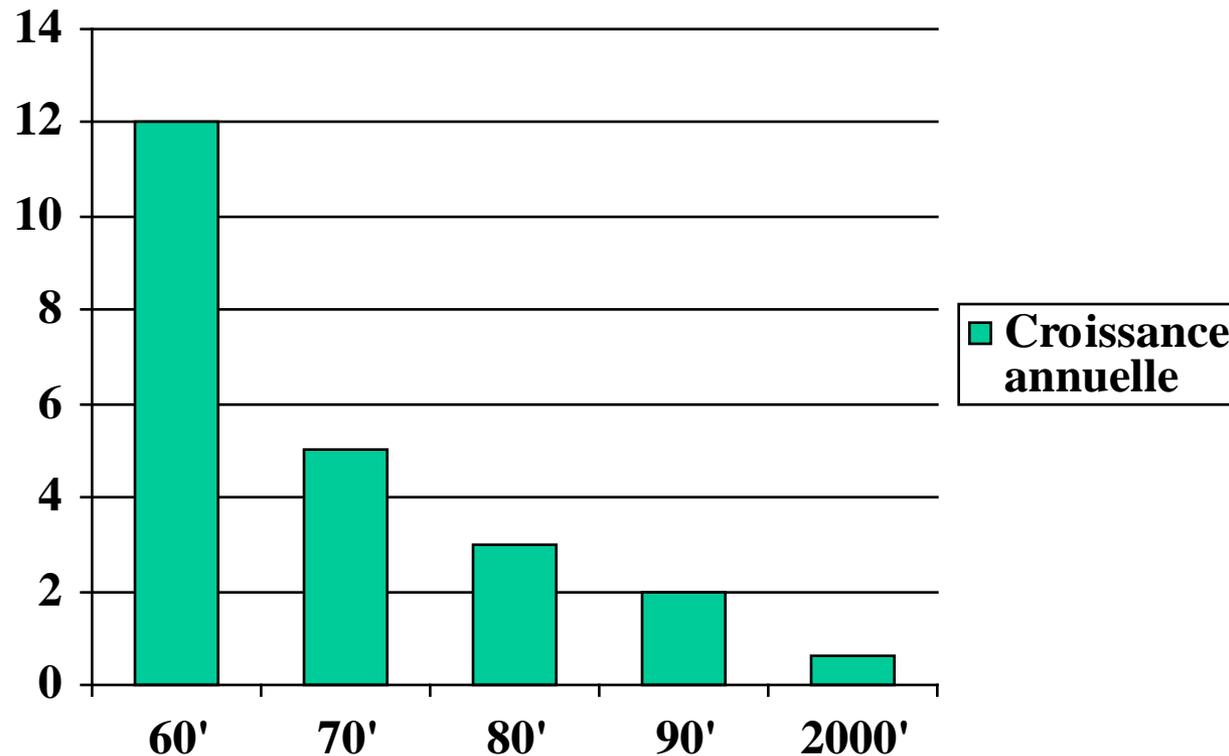
Les évolutions passées de la mobilité

- **Plus d 'accès aux moyens individuels de déplacements, plus d 'usage de ces moyens par toutes les catégories sociales**
- **Plus d 'usage de « lieux ressources » diversifiés, plus de distances parcourues**
- **Des croissances fortes à longue distance et en région, plus faibles en ville**
- **Des origines destinations plus diversifiées, individualisées, traversant les périmètres institutionnels**
- **Dans une même enveloppe de temps (autour de l 'heure) et (sauf en début de période) dans une même enveloppe budgétaire (autour de 15 % tout compris)**

Les évolutions récentes de la mobilité

- **Un rythme de croissance très ralenti**
- **Une croissance de l 'usage de l 'automobile stoppée dans les grandes agglomérations**
- **Un budget temps maintenu, un % du revenu maintenu, au prix d 'un vieillissement du parc, contraste puissant avec Ntic**

Une vue globale sur l'évolution du trafic automobile



Les moteurs des évolutions passées

(1) hors politiques publiques

- La « diffusion automatique » dans les générations, la diffusion légitime vers les femmes, la **croissance** pourvoyeuse de revenus, facilitent l '**accès croissant et individualisé à l 'automobile**
- Des offres aériennes physiquement beaucoup plus accessibles
- L '**augmentation du besoin d 'espace** dans un contexte de prix de logement croissant et d'individuation au sein du foyer
- La recherche d '**assurance** » (propriété, quartier...) et l'aversion au risque (mobylette)
- L 'innovation par la concentration (Gsa, Multiplex, parcs de loisir...)
- L 'évolution des **prix relatifs** Biens / services, la baisse des cours du pétrole (en pouvoir d 'achat)

Les moteurs des évolutions passées

(2) Politiques publiques

- **Investissements en infrastructures rapides urbaines (routes et TC) et stationnement public permettant des gains de vitesse et « autoentretenant » un système de croissance**
- **Droit (stationnement privé, deux-roues)**
- **Tarifification, subventions, passage au diesel**
- **Des politiques urbaines, des politiques de développement, des politiques foncières, des politiques d'aide au logement non coordonnées dans un contexte de faiblesse de la coopération intercommunale**

Les résultats des évolutions passées

- En principe des **individus plus autonomes**, des **marchés plus fluides**, un accès à des aménités plus diversifiées, mais un **étalement fort et un maillage plus faible** qui contrebalancent en partie les effets positifs
- Une contribution des capacités de mobilité aux **ségrégations urbaines; choix résidentiel, risque d'exclusion des non motorisés, besoin de voiture**
- Environnement: **Bruit, pollution, congestion, consommation pétrolière**
- Services: **Des transports publics moins adaptés aux nouvelles demandes**

De nombreux moteurs au ralenti depuis plus de 10 ans

- **Une croissance très molle, une quasi saturation des parcs de véhicules personnels, des Ntic qui absorbent des parts croissantes du revenu, du temps et de l'économie symbolique**
- **Un investissement en capacités routières qui se tasse et décroît, notamment en ville, une acceptation par les pouvoirs publics de la médiocrité de la qualité de service routière**
- **Des cours pétroliers à la hausse et des croyances de hausse « perpétuelle » forte**

Un mode virtuel en croissance rapide

	Part 80/ Budget	Part/supp 1980-2000
• Biens et services de mobilité et de coprésence (1)	22 %	16 %
Biens et services de présence distante (2)	3 %	15 %

Aujourd 'hui: achats électroniques + abonnements télécoms

>>

achats voiture

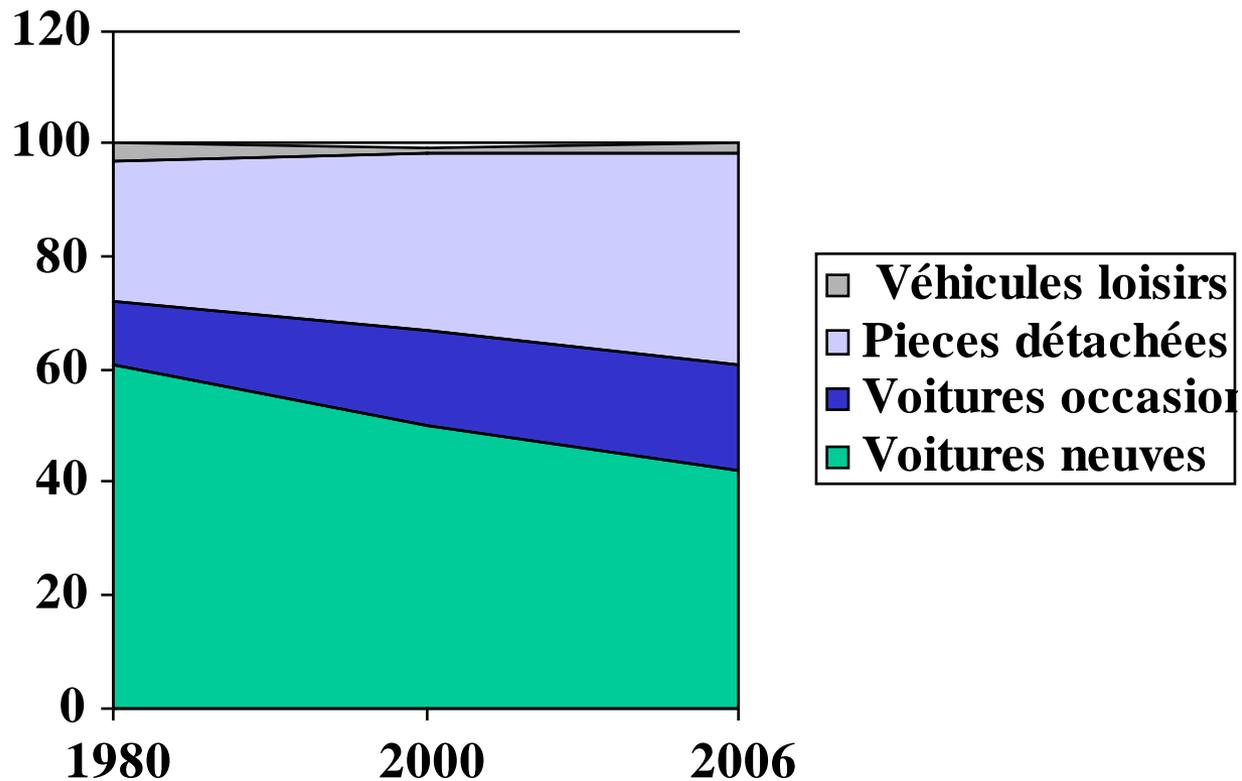
- (1) *Véhicules et carburants, services de transport, hôtels cafés restaurants, spectacles, consommation hors de France*
- (2) *Matériel de traitement de l 'information, de l 'image et du son, de télécommunication, produits enregistrés, services de télécommunication, redevance et abonnements*

Des changements dans les moteurs des évolutions

- Des « usines à vendre » plus concurrencées (supérettes, hard discount, commerce central)
- Une recherche de « territorialisation » au niveau des intercommunalités: des conurbations qui se pensent comme des « associations de villages »
- Mais une poursuite probable du développement de la « ville hors la ville » (Activités, logement)
- Le low cost, internet et la baisse des prix aériens, internet et téléachat
- Le low cost auto?

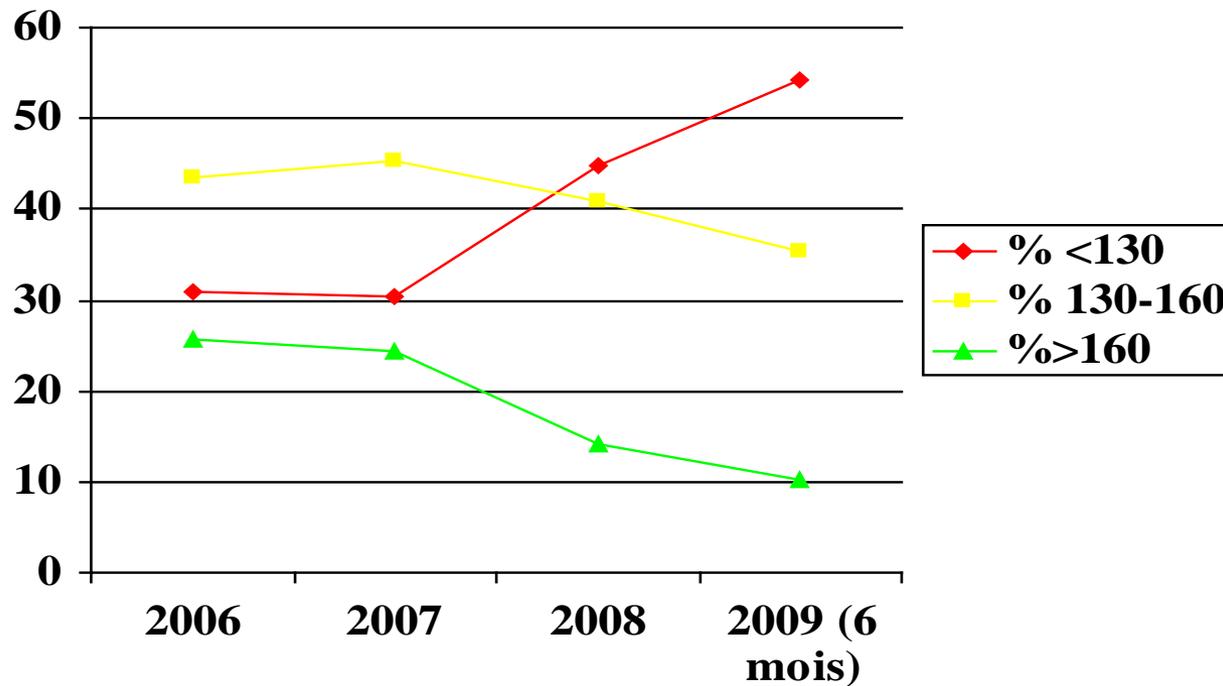
**Où en sommes-nous
aujourd'hui,
que voulons-nous
pour demain?**

Une évolution des achats d'automobile qui pose problème



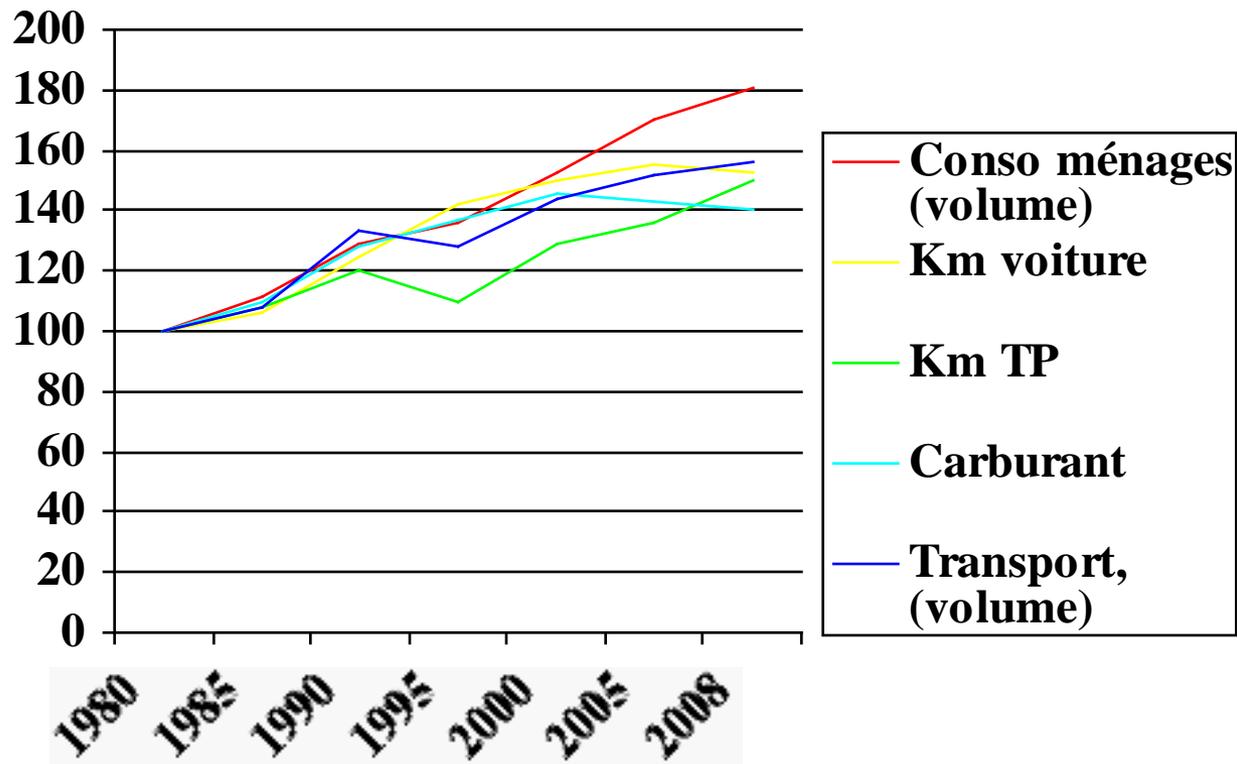
Une stratégie bonus / malus très efficace

Répartition des émissions de CO2 des ventes de voitures neuves



Un certain découplage

Mobilité / croissance économique



Où en sommes-nous?

- **Plus de mobilité est demandée à tous niveaux, notamment sur le marché du travail**
- **Et moins de circulation sur les territoires les plus urbanisés**

Des volontés publiques de décroissance de la mobilité automobile

Des objectifs: « Facteur 4 », Grenelle de
l'environnement, Qualité de vie urbaine

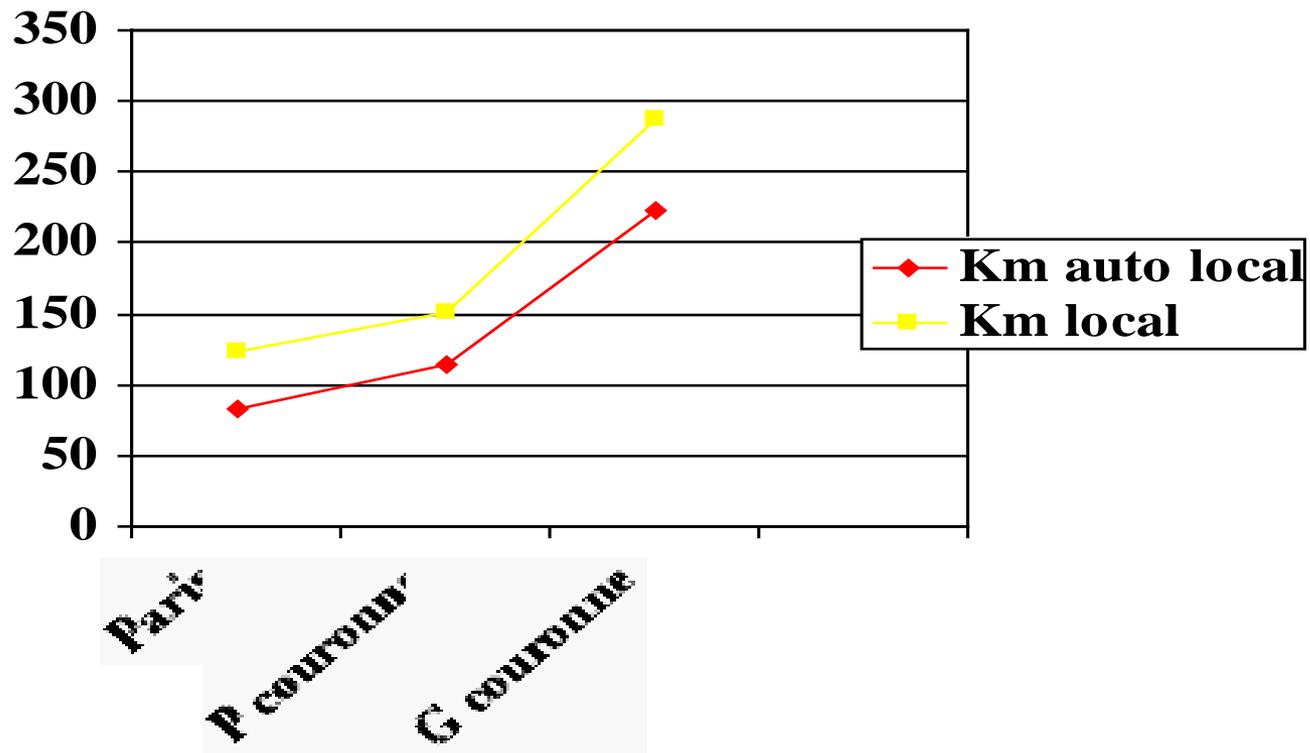
Des moyens: Ville compacte, Transport publics,
Nouveaux services

**Dans un contexte assez favorable de
« désenchantement » à l'égard de
l'automobile, et de persistance de perception
de problèmes pourtant assez largement résolus
(pollution locale par exemple)**

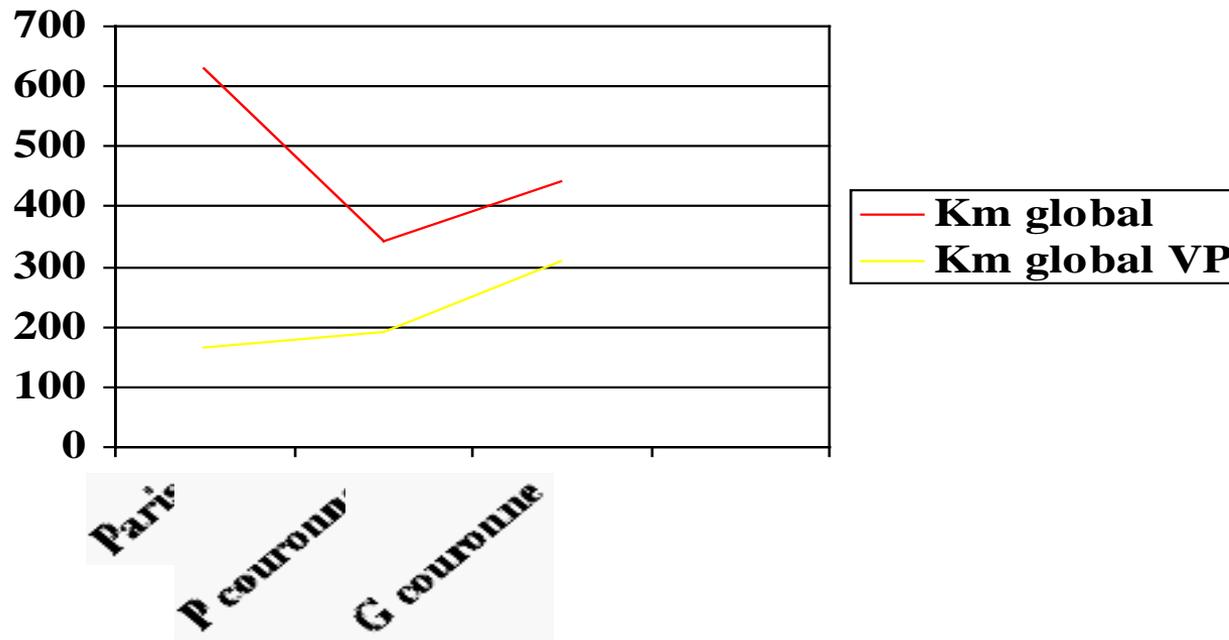
Les problèmes rencontrés par la “ville compacte”

- **Un diagnostic favorable à la ville compacte à relativiser par les mobilités de week-end et de vacances (“effet barbecue”) et par le développement des échanges “intervilles”**
- **Des évolutions des localisations de toute façon très lentes**
- **Des réversibilités pas évidentes**
- **Des mécanismes institutionnels pas si faciles à changer**

Exemple des Franciliens à revenus élevés: km/ adulte 25-64 ans / semaine en local

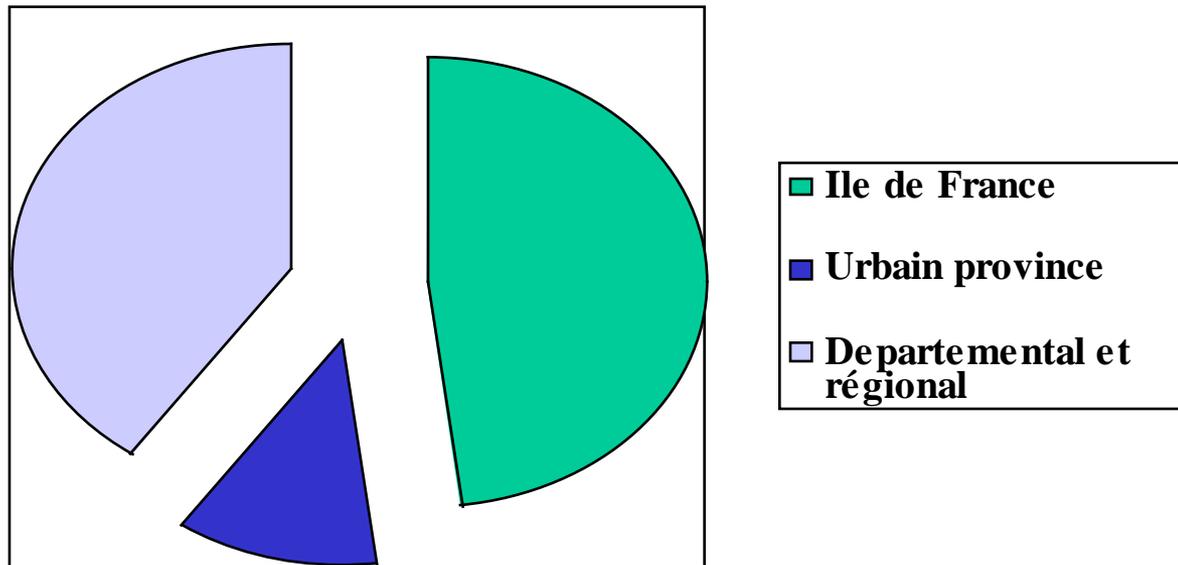


Exemple des Franciliens à revenus élevés: km / adulte 25-64 ans / semaine en global



Les échanges intervilles, même dans les TC

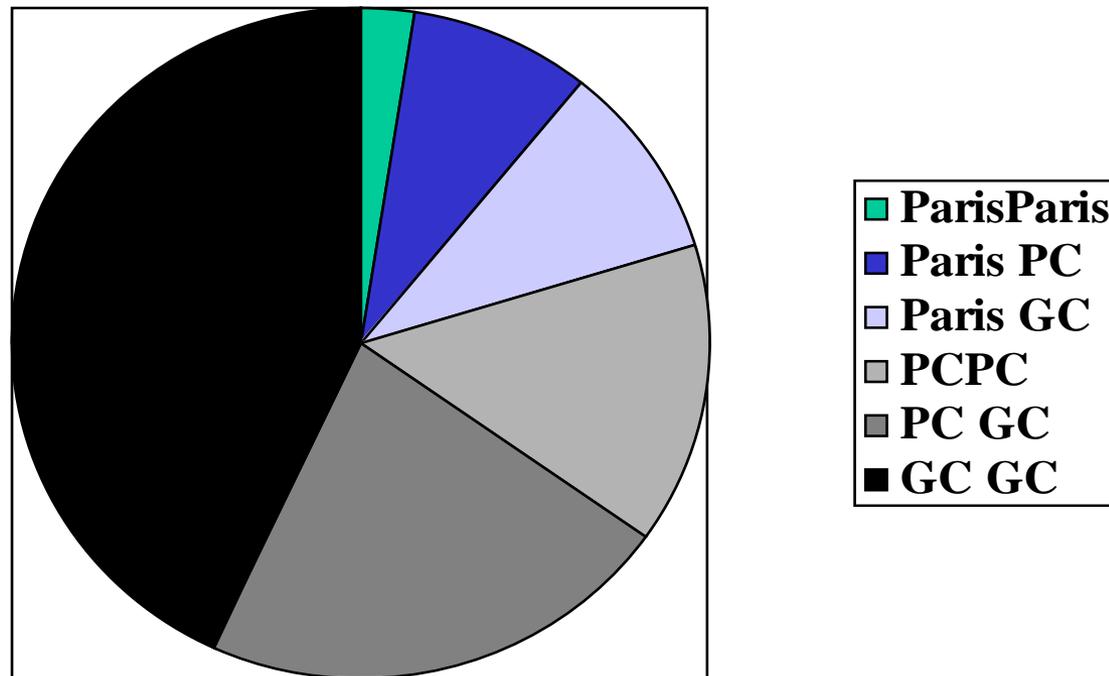
% distances parcourues en TC
de la vie quotidienne, 2007



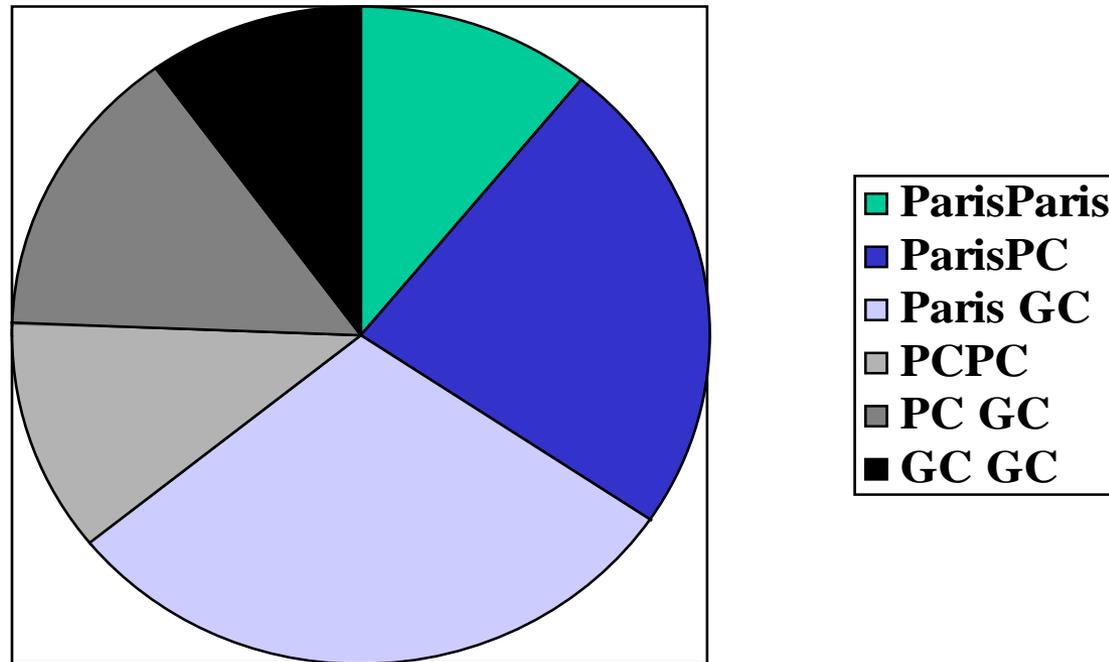
Les problèmes rencontrés par la solution transports publics

1 Une géographie de la mobilité défavorable

Répartition des déplacements en voiture par type de liaison en Île-de-France



Répartition des déplacements en transport public par type de liaison



Le poids de la géographie dans le choix modal: l'exemple de l'Île-de-France

Pop totale (pop adulte avec permis)

Part TC

Paris Paris	73 %	(56 %)
Paris PC	63 %	(53 %)
Paris GC	66 %	(64%)
PC PC	34 %	(21 %)
PC GC	28 %	(24 %)
GCGC	12 %	(06 %)

Les problèmes rencontrés par la solution “transports publics”

2 Un problème important de financement des transports publics

- **Un doublement en 20 ans des besoins de financement public du fonctionnement, un besoin dès aujourd’hui de 15 milliards d’euros annuel pour urbain, départemental, régional**
- **Des tarifs qui couvrent moins du quart des coûts globaux**
- **Hors Idf, un coût au voyageur transporté proche du taxi (1 euro / km)**

Les problèmes rencontrés par les “nouveaux services”

(Autopartage, covoiturage, véhicules en libre service)

- **Des solutions qui ont du mal à sortir de la marginalité: 500 000 membres de coopératives d'autopartage dans le monde, 10000 en France**
- **Des “fièvres provisoires” (covoiturage)**
- **Certaines sont coûteuses, d'autres moins, d'autres pas**

D'autres solutions méritent examen

Parmi elles:

- **Cars rapides**
- **Petits véhicules urbains, du “deux-roues” plus sûr au quadricycle léger, avec renforcement de la sécurisation routière**
- **Toutes solutions (y compris péages) permettant de différencier les véhicules**
- **Toutes solutions accroissant l'intérêt du “consomm'acteur” (voir énergies renouvelables)**

Trois questions fortes, pour finir

Serons-nous capables de comprendre ce qu'est l'«urbain» aujourd'hui?

Sommes-nous désireux / capables de renouveler notre conception du service public de transport: nature des services, billettique, tarification, etc.

Un pilotage par « impératif catégorique » est-il susceptible de cohabiter avec une certaine rationalité économique et sociale?