

Quel(s) avenir(s) pour la mobilité?

Jean-Pierre ORFEUIL

Université PARIS Est

INSTITUT D 'URBANISME DE PARIS

IHEDATE 15 01 2009

Plan

- **1 De quoi parle -on?**
- **2 Quelques ordres de grandeur**
- **3 Mobilité locale: indicateurs**
- **4 Mobilité locale: les évolutions passées**
- **6 Mobilité locale: les raisons des évolutions**
- **7 Mobilité locale: les évolutions à venir**
- **8 Éléments pour un débat**

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 »

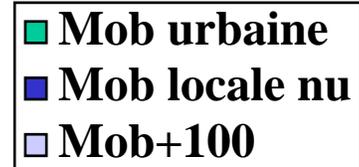
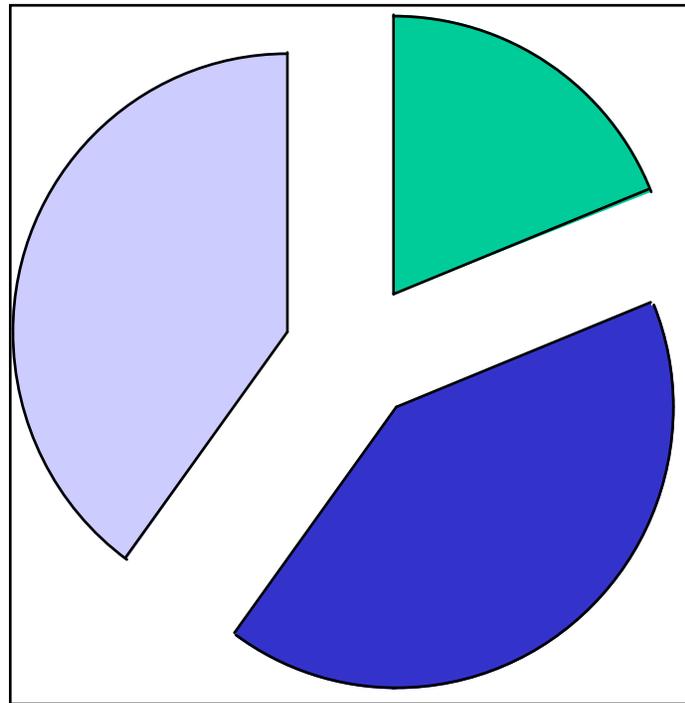
Société de mobilité: à quoi aspire t 'on?

- À garder la main sur sa mobilité et ne pas se la faire imposer (**mobilité résidentielle faible, résistance à mobilité sur l 'emploi, déplacements professionnels maîtrisés, etc.**)
- À profiter des opportunités quand on en a envie (**tourisme loisirs**)
- 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, etc.
- À profiter des aubaines (grands migrants ferroviaires) ⁴

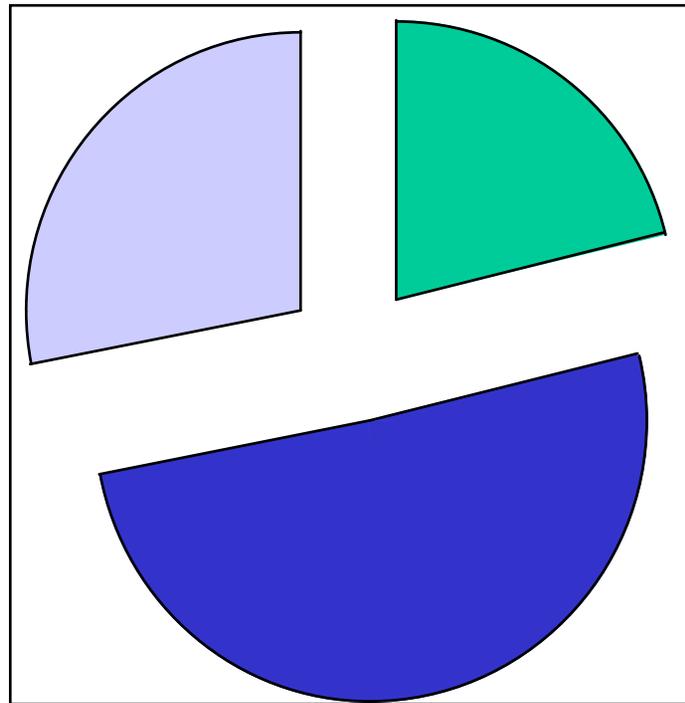
Déplacements, mobilité : de quoi parle t 'on?

- **Conditions de la mobilité offertes à tous**
- **Accès(sibilité) aux fonctions et aux aménités**
- **Aptitudes, capacités**
- **Obligations, injonctions**
- **Pratiques: la « demande »**
- **Résultats: trafics, équilibres modaux**
- **Représentations: le « bien », le « mal »**
- **Vécu des déplacements**

Les tailles de marché en distances parcourues 15000 km / an/ personne



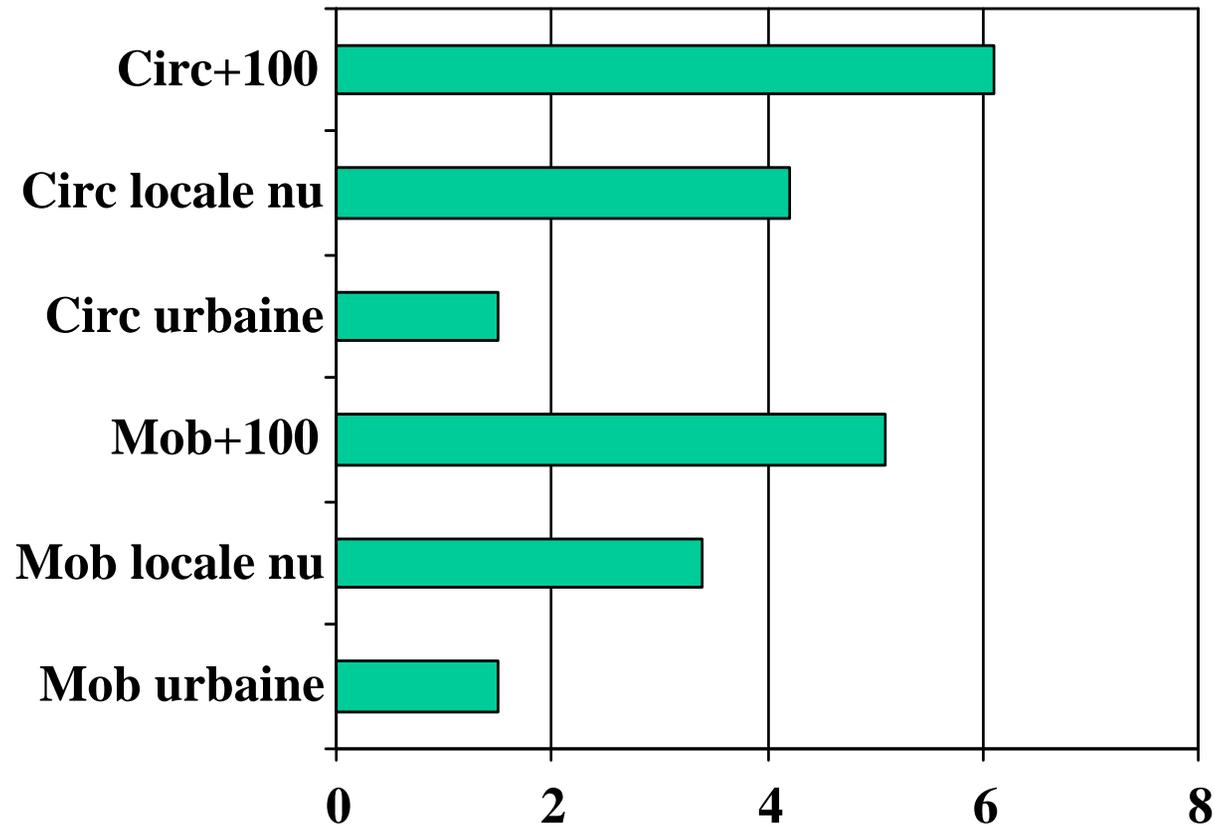
Les tailles de marché en circulation automobile



Les tailles de marché en parts modales

**Un peu plus 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**

La croissance des marchés (rythmes annuels 1982-94, fortement ralentis depuis)



La mobilité locale et son évolution

Mobilité: les indicateurs issus des enquêtes

En moyenne par personne ou groupe de personne

- **Indicateurs d'accès:** permis, véhicules particuliers à disposition, abonnements, taux de pénétration
- **Nombres de déplacements** par mode, motif, période
- **Distance parcourue** par déplacement, par période, et types de liaison
- **Durée de transport et budget temps de transport quotidien**
- **Coûts** monétaires de la mobilité

Rien sur les obligations, rien sur le vécu

Pour les politiques

Partage modal, circulations centrales

LES ÉVOLUTIONS PASSÉES

L'accès à la mobilité motorisée

- **Plus de permis**, croissance forte chez les seniors et les femmes, *moins de 15 % de personnes sans permis à 25 ans*
- **Plus de voitures** à disposition (seniors, femmes, pauvres), moins de 20 % de ménages non motorisés

Le gros de la croissance de l'accès à l'auto est derrière nous

- **Des transports collectifs urbains plus « couvrants »** et des dessertes TER plus fréquentes
- Une très forte amélioration des dessertes aériennes

Ce qui a peu changé (1)

- **Les nombres de déplacements** (autour de 3,5), de sorties et d'activités par personne et par jour
- **Compensation** entre des décroissances (retour à midi travail- domicile, achats regroupés, affaires administratives) et des croissances modérées (loisirs, santé) qui ne remet pas en cause la prééminence du travail dans les distances parcourues en local

Ce qui a peu changé (2): durées et part budgétaire

- La **durée totale moyenne** (dite « Budget Temps de Transport) des déplacements quotidiens, y compris par sous populations

Contraste avec la télé, internet, etc.

- Autour de 1h par jour en France, 1h30 en Ile-de-France
- C'est observé dans tous les pays
- La **part du budget consacrée aux déplacements** (autour de 13 % tout compris)

Contraste fort avec les télécoms

Ce qui a changé lentement

La répartition temporelle de la mobilité

- Des trafics de pointe en croissance lente ou nulle
- Une journée qui se remplit
- Des croissances en soirée, (sur des trafics faibles)
- Un samedi qui s 'est « normalisé », mais qui peut encore évoluer
- Des absences du domicile plus fréquentes
- Un dimanche qui reste « familial »

Ce qui a changé rapidement: modes, distances, types de liaison, vitesse, représentations

Modes

- Les modes utilisés: baisse très forte des deux-roues, baisse forte de la marche
- Stabilité des transports publics
- Croissance forte de la voiture conducteur, croissance de l'accompagnement des enfants, mais croissance plus faible du mode passager

Ce qui a changé très rapidement: le mode virtuel

	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 %

(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*

—

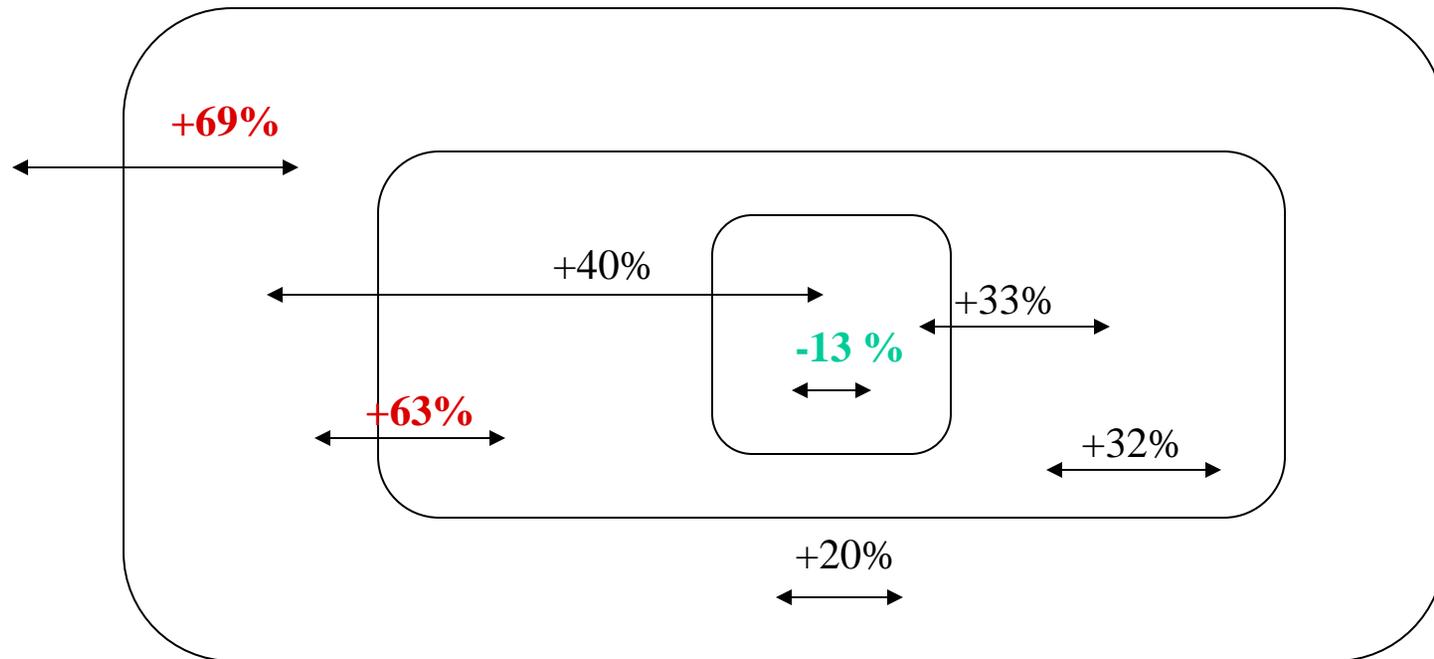
Ce qui a changé rapidement:

Distances

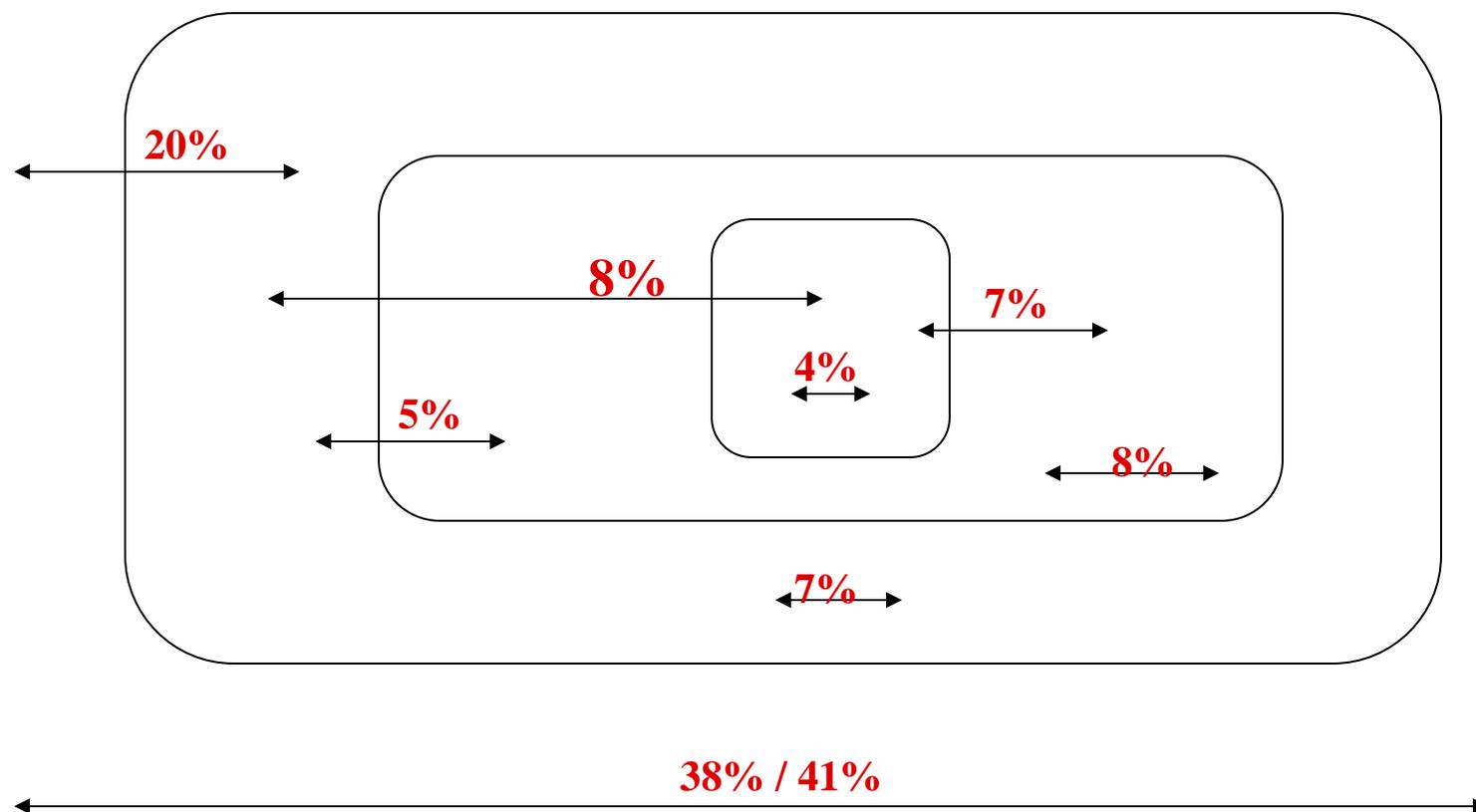
- Une **distance moyenne en croissance forte**: de 5,2 à 7,3 km/ déplacement y.c. à pied (+2,8 % / an), de 7,5 à 9,2 hors map (+1,7 %/ an)
- Des distances en croissance forte pour tous les motifs
- Une distance totale quotidienne passant de 17 à 23 km, (+2,6 % / an),

Mais une croissance aujourd 'hui quasi nulle

Ce qui a changé: km parcourus par type de liaison (hors map, 7j) 1982-94



Les km par type de liaison en 1994



Ce qui a changé: une **vitesse sur la journée en croissance forte**

- **Du fait des transitions modales**
- **Du fait de l'augmentation des distances**
- **Du fait de l'usage croissant des infrastructures rapides**
- **Du fait des territoires de la mobilité**

Ordre de grandeur

Des vitesses multipliées par 2 entre les résidents des centres et ceux des périphéries

Mais à nouveau aujourd 'hui une croissance quasi nulle en local

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

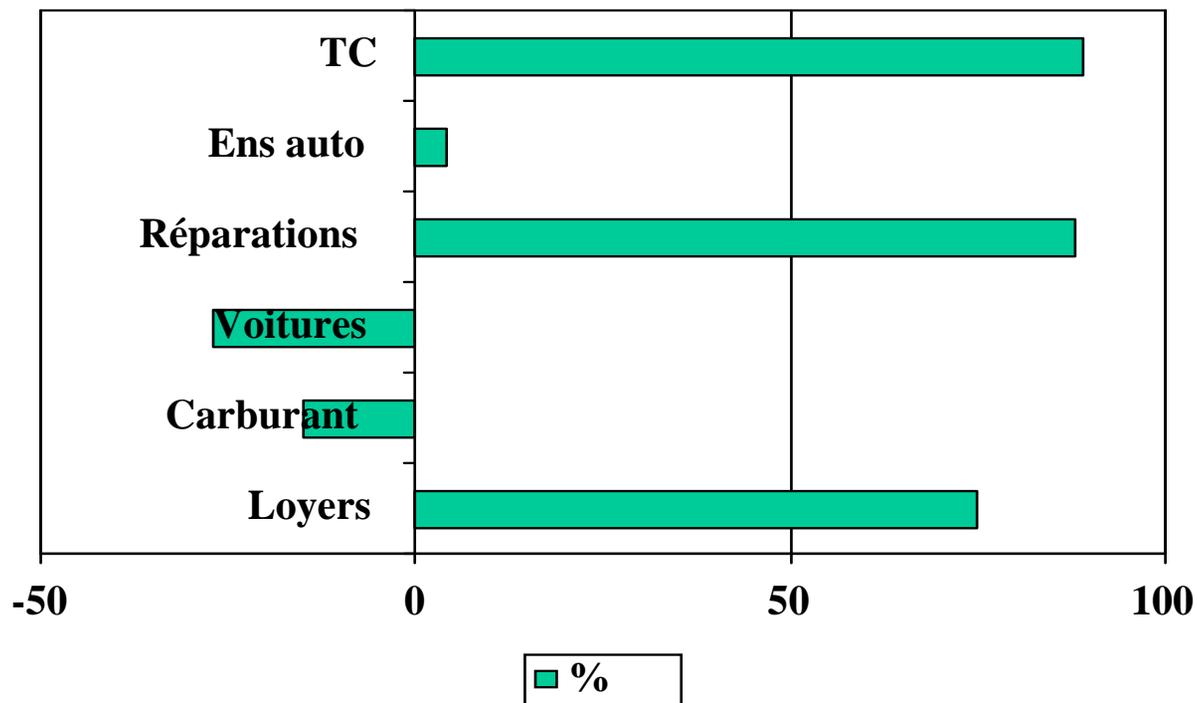
- De la **conquête** joyeuse de la mobilité autonome à la “**dépendance** automobile”
- De “Je peux” à “Je dois”
- De “C’est bien” à “C’est mal”

Les raisons des croissances passées

(1) Hors politiques publiques

- L 'accès croissant à l 'automobile
- La **croissance** pourvoyeuse de revenus
- 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 (mobyette)
- La « surface » des innovateurs (Gsa, Multiplex, parcs de loisir...)
- L 'évolution des **prix relatifs** des grandes fonctions

Évolution des prix des fonctions (monnaie constante 1960-2003)



Les raisons

(2) Politiques publiques

- **Investissements** en infrastructures rapides urbaines (routes et TC) permettant des gains de vitesse
- **Droit** (stationnement privé, deux-roues)
- **Tarifification, subventions**
- 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

Conséquences

- 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; Risque d'exclusion des non motorisés, besoin de voiture**
- Environnement: **Bruit, pollution, congestion, consommation pétrolière**
- Services: **Des transports publics moins adaptés aux nouvelles demandes**

Hier, aujourd'hui, demain: quels changements dans les moteurs des évolutions?

- **Accès à l'automobile**: vers une saturation proche et développement du grand âge (80 ans et plus)
- **Croissance économique** : plus faible
- **Diésélisation**: un mouvement bien établi
- **Prix du pétrole**: peu d'espoir de baisse
- **Captation des revenus additionnels par les NTIC**: pas terminée

Hier, aujourd'hui, demain: quels changements dans les moteurs des évolutions?

- **Des perspectives de croissance des vitesses plus faibles, voire négatives:** moins de voies rapides nouvelles, des centres moins accessibles en voiture...
- **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)

Aujourd'hui, demain: des moteurs de croissance en panne, mais des volontés publiques de décroissance de la mobilité automobile

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

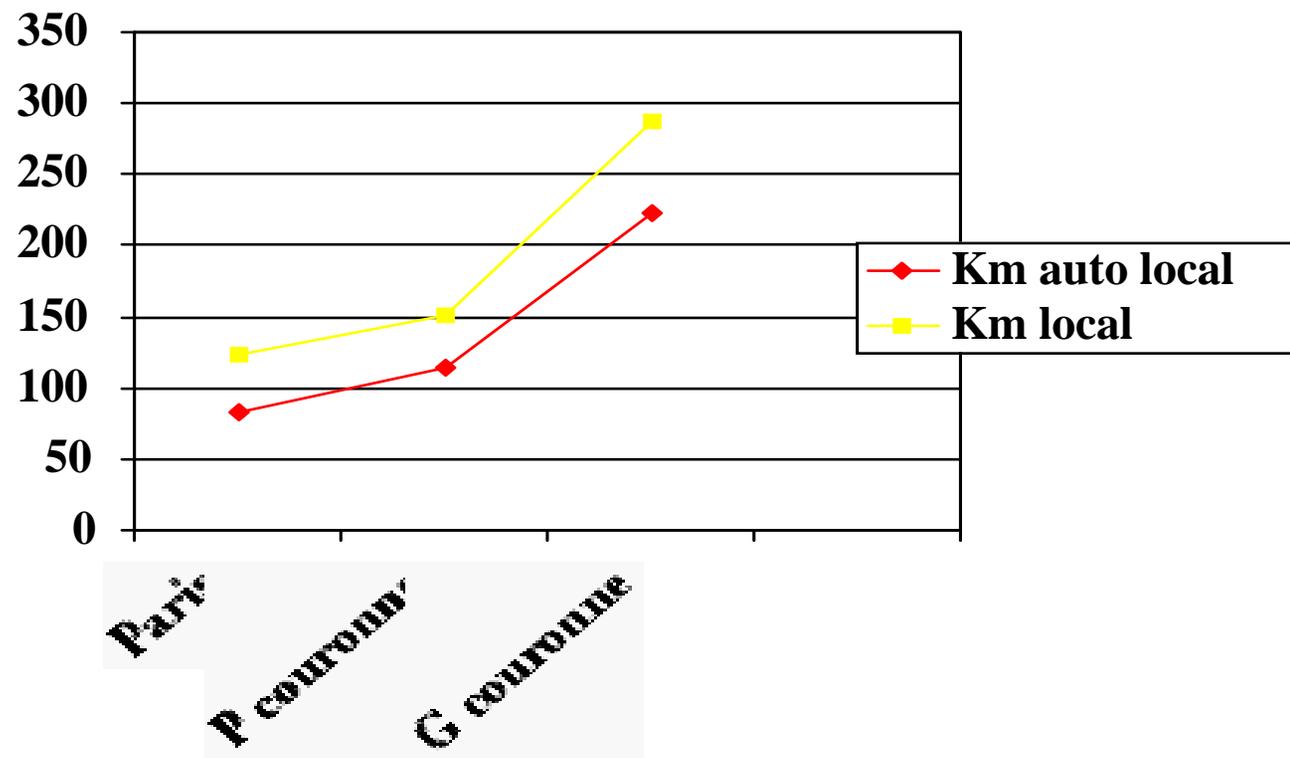
Des moyens: Ville compacte, Transport publics, Nouveaux services

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

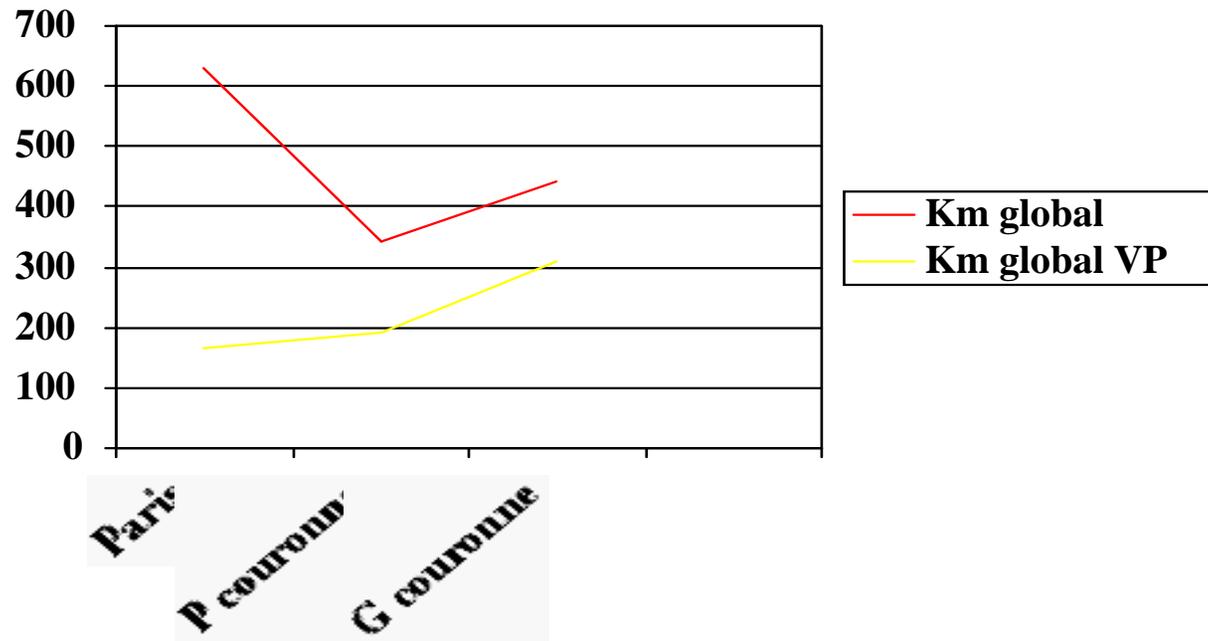
Les problèmes rencontrés par la solution dominante: ville compacte

- **Un diagnostic favorable à la ville compacte à relativiser par les mobilités de week end et de vacances (“effet barbecue”)**
- **Des évolutions des localisations de toutes façons 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



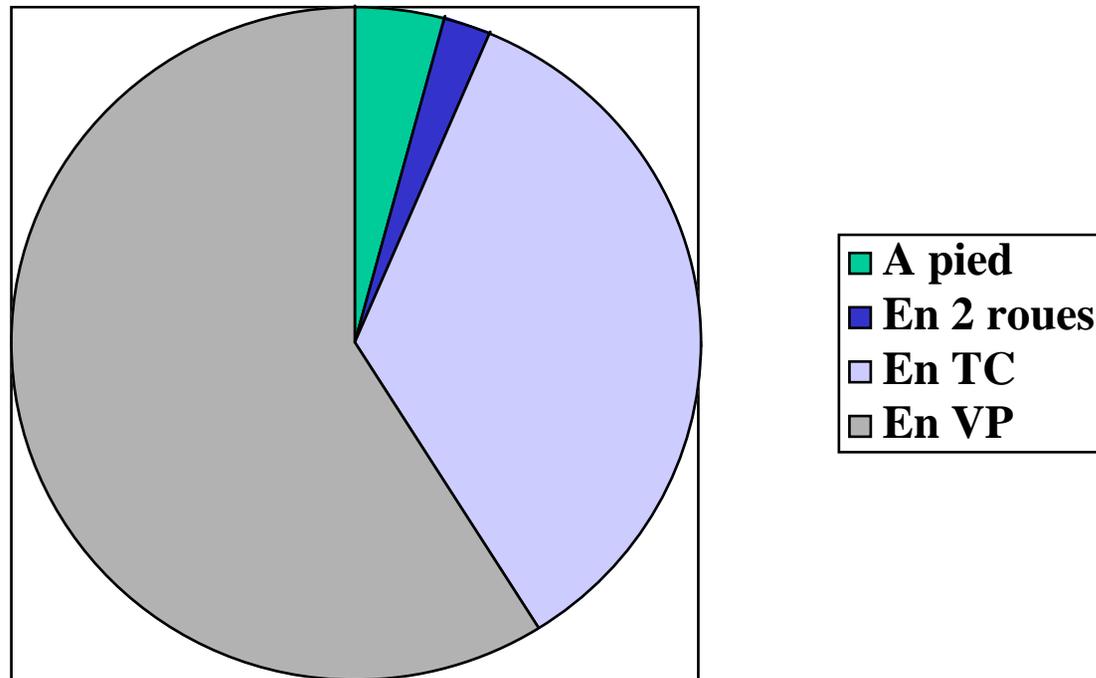
Exemple des Franciliens à revenus élevés: KM/ adulte 25-64 ans/ semaine en global



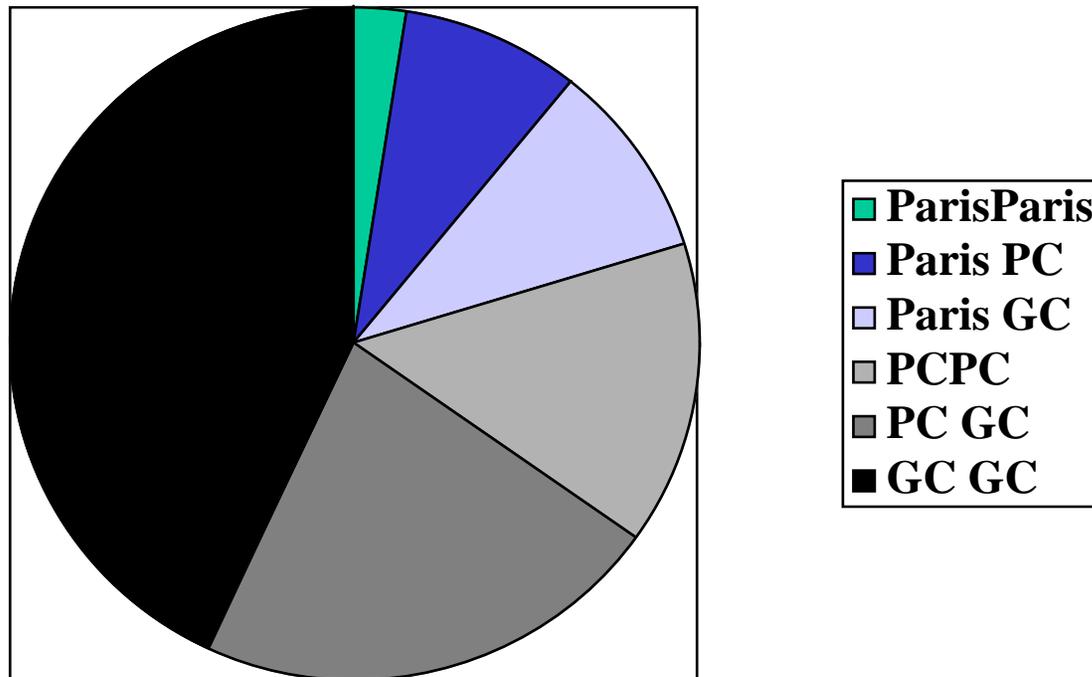
Les problèmes rencontrés par la solution “dominante”: transports publics

Avec une base de départ de moins de 15 % de part de marché, il faut un **doublément** de clientèle pour “faire disparaître” (à mobilité inchangée) de l’ordre de **20 %** des déplacements auto

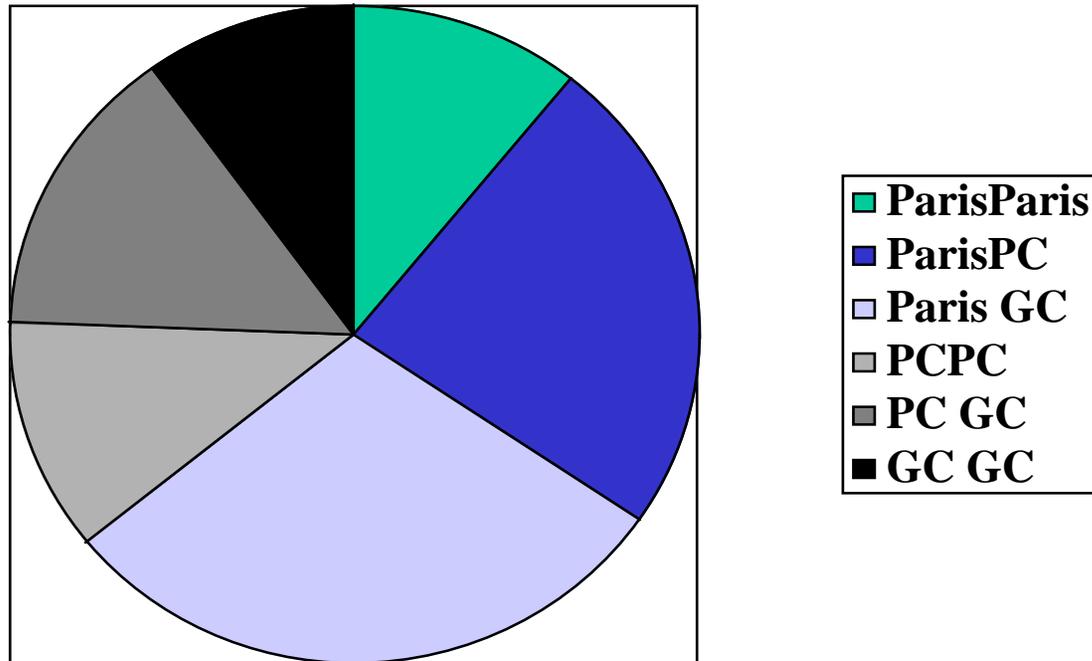
Une situation a priori moins défavorable en Idf, et pourtant...



**Les problèmes rencontrés par la solution
“dominante”: transports publics en Ile-de-France
Répartition des déplacements en voiture par type de
liaison**



**Les problèmes rencontrés par la solution
“dominante”: transports publics en Ile-de-France.
Répartition des déplacements en transport public par
type de liaison**



Les problèmes rencontrés par la solution “dominante”: transports publics

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 ne couvrent que le quart des coûts**
- **Hors Idf, un coût au voyageur transporté proche du taxi**

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, moins de 10000 en France**
- **Des “fièvres provisoires” (covoiturage)**
- **Certaines sont coûteuses, d'autres moins**

D'autres solutions méritent-elles examen?

Exemples

- **Cars rapides**
- **Petits véhicules urbains**
- **Toutes solutions (y compris péages) permettant de différencier les véhicules**

Et dans tous les cas

- **Il nous faut affronter une situation où:
Plus de mobilité est demandé à tous
niveaux
Et moins de circulation sur les territoires
les plus urbanisés**
- **Et où
Les possibilités d'adaptations des individus
sont multiples**