

La présente fiche fait partie d'une série consacrée à l'analyse de la mobilité.

Mobilités : faits et chiffres

La mobilité urbaine des années 2000 Vers un « découplage » entre la possession et l'usage de la voiture ?

Les années 90...

Nous reprenons ici le résumé final de *La mobilité urbaine en France : les années 90* (ouvrage Certu Collection Références - 2002).

- La mobilité totale augmente de nouveau.
- La marche à pied ne baisse plus.
- Les deux-roues n'ont pas encore amorcé leur éventuel redressement.
- Les transports en commun luttent opiniâtrement pour leur maintien.
- La voiture poursuit son ascension.

Et aujourd'hui... Des inflexions ?

Des tendances lourdes nouvelles semblent se dessiner depuis quelques années. Elles ressortent en particulier des enquêtes ménages déplacements réalisées en 2006 sur les agglomérations de Lille et Lyon.

- La mobilité totale est-elle en baisse ?
- La mobilité voiture est-elle également en baisse ?
- La voiture est-elle moins utilisée ?
- La mobilité TCU est-elle toujours en hausse ?
- La mobilité vélo décolle-t-elle ?



Quelques définitions indispensables

Tous les chiffres ci-après sont issus des enquêtes ménages déplacements réalisées selon la même « méthode Certu » depuis plus de trente ans.

Ils sont donc comparables.

Les chiffres « France entière » sont les moyennes pondérées (selon les populations) des nombreuses agglomérations enquêtées. Nous avons, pour plus de lisibilité, regroupé les enquêtes par décennies (pour la mobilité TCU, nous avons gardé uniquement les agglomérations ayant au moins une enquête par décennie).

Lyon et Lille : sauf mention spéciale, Lyon signifie « Grand Lyon » et Lille « Communauté urbaine de Lille ».

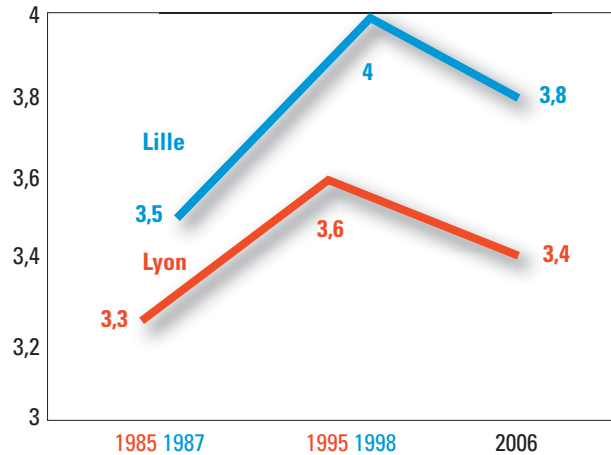
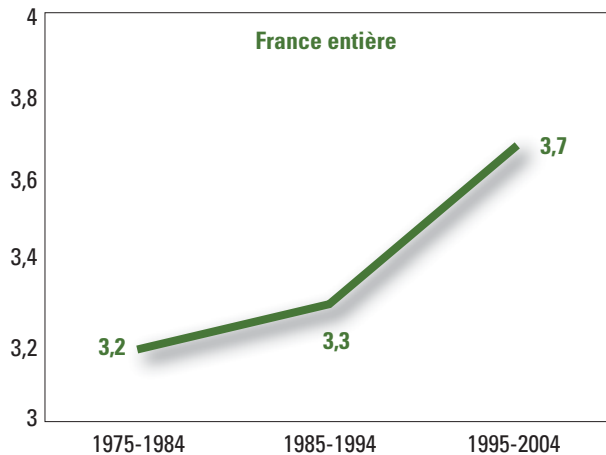
Déplacement : un aller-retour constitue deux déplacements. Toute nouvelle activité qui emprunte la voie publique crée un déplacement.

Mobilité : c'est le nombre moyen de déplacements effectué par une personne au cours d'un jour ouvrable.

Part de marché : on appelle « part de marché » d'un mode la proportion des déplacements effectuée avec ce mode.

Certu 2007/58

Pour la première fois, la mobilité totale en baisse ?

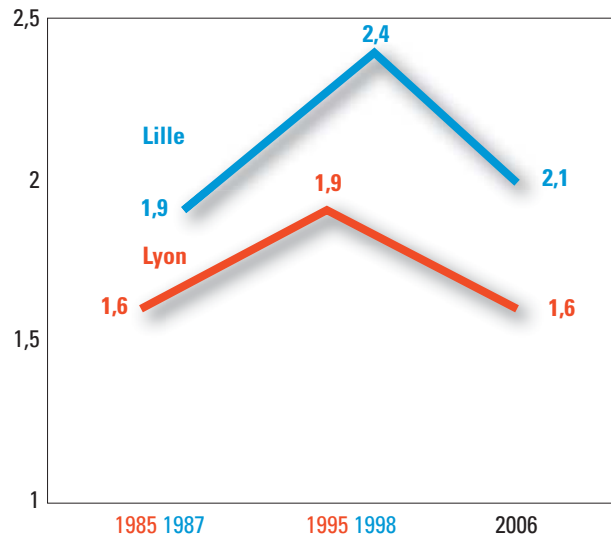
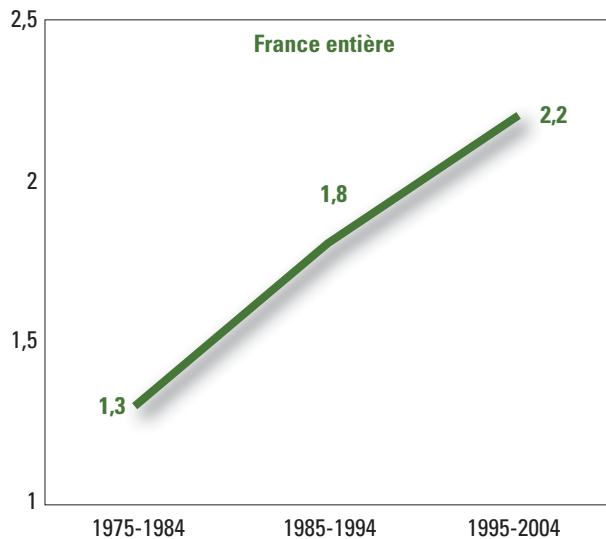


Source : EMD Cete Nord-Picardie - Certu 2007

Depuis une trentaine d'années, la mobilité totale urbaine (tous modes confondus) augmentait, d'abord lentement puis plus rapidement. La baisse constatée en 2006 sur

Lille et Lyon est donc une première. Elle provient en grande partie de la baisse de la mobilité en voiture comme nous allons le voir ci-après.

La mobilité voiture en baisse ?



Source : EMD Cete Nord-Picardie - Certu 2007

Contrairement à la mobilité globale, la mobilité en voiture avait toujours augmenté fortement et beaucoup plus fortement que les autres mobilités. La baisse de la mobilité voiture observée en 2006 à Lille et Lyon est donc un événement assez considérable, car tout à fait nouveau... Pour la première fois depuis trente ans, à partir des enquêtes ménages déplacements « modernes », et sans doute depuis la naissance de la voiture, on constate une inflexion à la baisse de la mobilité voiture.

Parallèlement à ce phénomène, les distances moyennes de déplacement en voiture continuent à augmenter. À Lille, la baisse de la mobilité en voiture, compensée par une croissance du même ordre de la distance moyenne parcourue, ceci aboutissant à une stabilisation de la circulation générée. À Lyon, cette même baisse de la mobilité

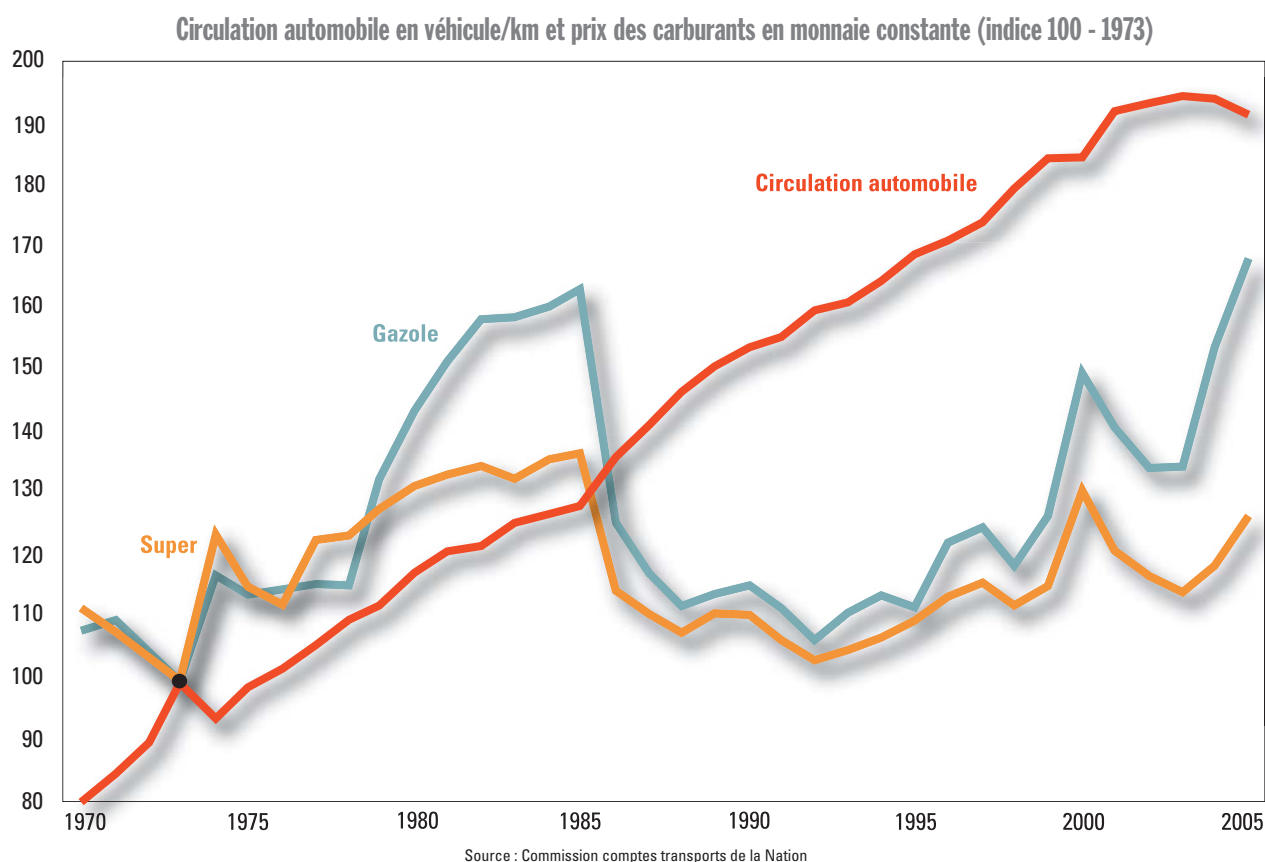
voiture n'est compensée que par moitié par l'augmentation de la distance moyenne parcourue, aboutissant à une baisse de la circulation générée par les habitants.

Mesures contraignantes pour la voiture et baisse de la mobilité globale ne vont pas forcément de pair. Ainsi, sur la commune de Lille, où de telles mesures ont pris une ampleur importante, il est intéressant de constater que la baisse sensible de la mobilité voiture ne s'accompagne pas d'une baisse de la mobilité totale, contrairement au reste de la communauté urbaine. Certes à Lille, les lieux d'activité sont souvent accessibles à distance de marche à pied, mais l'offre alternative en transports collectifs y est également particulièrement performante. Ces tentatives d'interprétation seraient bien sûr à affiner, à confronter avec d'autres villes...

Cette baisse est constatée par ailleurs

Cette inflexion est cohérente avec la baisse constatée de 1,4 % en 2005, pour la première fois depuis le choc pétrolier de 1973, de la circulation automobile en France (article de « SESP en bref » - n°10/août 2006, présentant

les résultats issus du 43e rapport de la Commission des comptes transports de la Nation : évolution contrastée de la mobilité des français en 2005). Cette baisse se confirme en 2006 (0,5 %).



Cette baisse concerne le nombre de véhicules-kilomètres effectués par les Français sur le territoire français en voiture particulière (hors véhicules légers utilitaires). Ce nombre est passé, en base 100-1973, de 193 à 191 entre 2004 et 2005. Ce phénomène est le même pour toutes les voitures, que ce soit la voiture principale ou les 2es ou 3es voitures. Pourquoi ?

Une des raisons de cette baisse de l'usage de la voiture semble être l'augmentation du prix des carburants qui est continue depuis 2003. La même corrélation était observée en 1973-1974, premier choc pétrolier. Entre également en ligne de compte l'évolution, un peu difficile ces dernières années, du « pouvoir d'achat disponible », une fois décomptées les dépenses liées au logement (loyer ou remboursement d'emprunt), dépenses en forte hausse du fait de la « flambée de l'immobilier », ou les dépenses liées aux nouveaux modes de vie (téléphonie mobile, internet, etc.).

Ensuite, il faut mentionner le résultat des politiques de transport menées depuis quelques décennies : politiques d'offre (tramways et métros dans les agglomérations, TER en région, TGV au niveau national...), politiques d'aménagement en faveur des modes doux, (les Plans de Déplacements Urbains, les Plans de Déplacements d'Entreprises), politiques de « contrôles-sanction » automatisés (radars, etc.). La conjugaison de ces politiques complémentaires commencerait à faire nettement sentir ses effets.

Enfin, soulignons ici le vieillissement de la population. Même si les retraités d'aujourd'hui sont plus mobiles que ceux d'hier, ils restent moins mobiles (surtout en voiture) que les actifs...

Pour aller toujours dans le même sens, on a constaté récemment une baisse du pétrole consommé en France pour les raisons déjà évoquées plus haut (ainsi que la diminution significative de la vitesse des véhicules depuis la mise en place de la politique des radars et grâce aux progrès technologiques sur les moteurs).

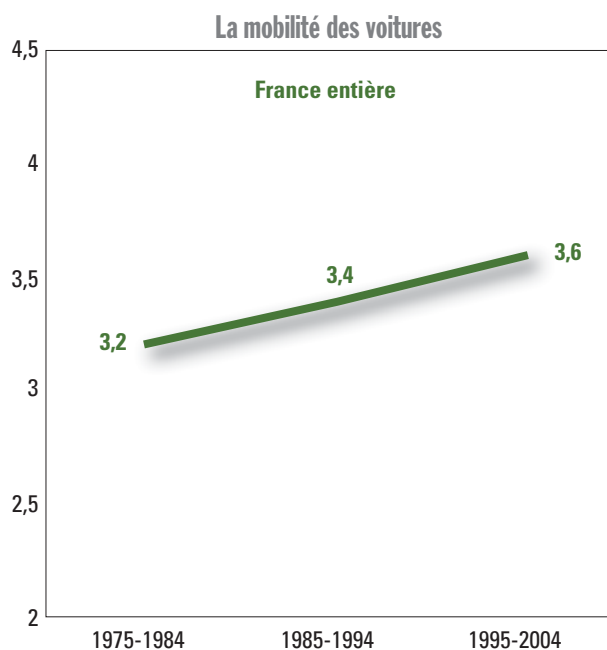
Un « découplage » possession - usage ?

En résumé, l'inflexion attendue depuis quelques décennies sur la mobilité en voiture serait en train de s'opérer sous nos yeux. Les évolutions, certes lentes mais réelles, des mentalités sur l'environnement, le réchauffement climatique, commenceraient à porter leurs fruits. Les prises de conscience des problèmes environnementaux ne provoquent sans doute encore que peu de changements de comportement, mais elles favorisent cependant les passages à l'acte, essentiellement liés aux nouvelles contraintes, en les rendant « vertueux ».

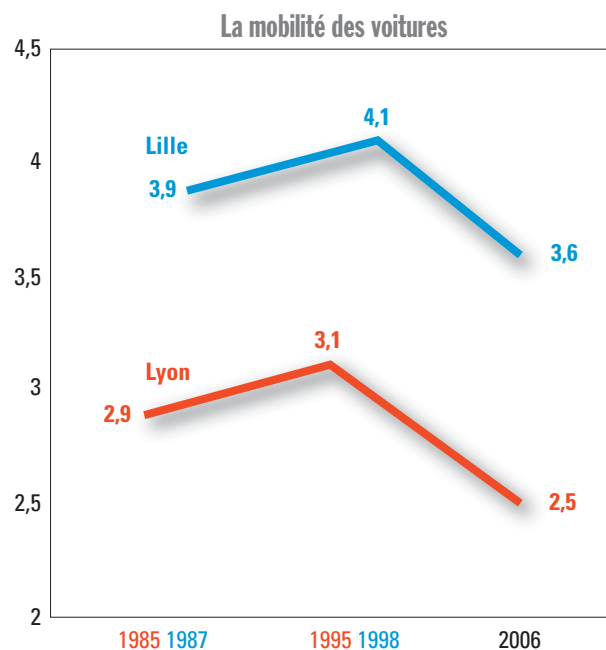
Peut-être peut-on enfin parler d'un début de « DÉCOUPLAGE » entre la POSSESSION et l'USAGE de la VOITURE ?

En effet, quand nous prenons comme « modèles » les villes suisses comme Zürich ou Berne, nous constatons que les habitants de ces villes possédaient autant de voitures que les grenoblois ou les lyonnais, mais utilisaient infiniment plus souvent les transports collectifs ou les modes doux... Il est donc possible de concilier la possession de voiture avec le fait de ne plus l'utiliser dans 100 % des cas (le « réflexe voiture »). Sur certains trajets, pour certains motifs, à certaines heures, d'autres modes alternatifs à la voiture peuvent se révéler plus pertinents pour l'individu et la collectivité... La voiture est un mode parmi d'autres, ni plus ni moins. Elle fait partie de la « boîte à outils » des déplacements (d'aucuns utilisent le terme, plus festif, de « cocktail mobilité »). On peut espérer en France à l'avenir, une meilleure rationalisation du choix du mode de transport en fonction de sa pertinence.

La voiture moins utilisée ?



Source : EMD Cete Nord-Picardie - Certu 2007



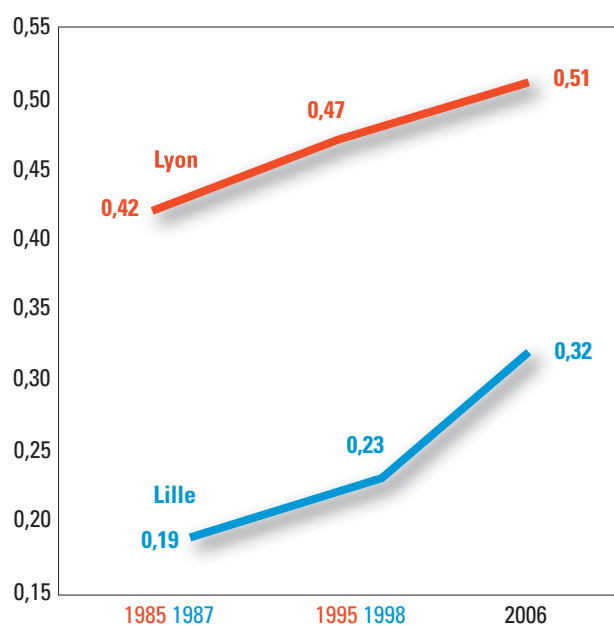
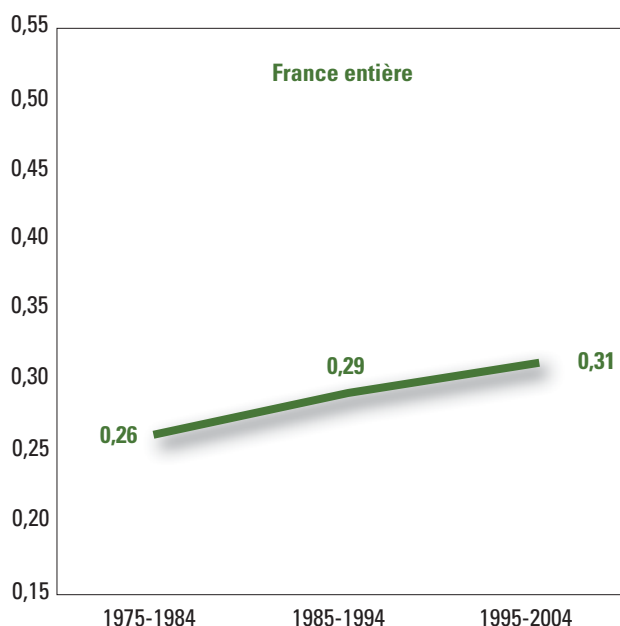
Pour la première fois, nous avons observé l'évolution dans le temps de la « mobilité des voitures » (c'est-à-dire du nombre de déplacements par jour et par voiture). Là encore, on constate une inflexion importante à Lille et Lyon... Un élément de plus qui va dans le sens du découplage vu plus haut...

À terme, le fait que les voitures soient moins utilisées pourrait favoriser le covoiturage ou la voiture partagée... c'est-à-dire la voiture « collective ». Il s'agirait en quelque sorte, d'une transition en douceur entre la « voiture à 100 % » et un usage « distancié » et plus rationnel de l'outil voiture.

La mobilité en Transport Collectif Urbain toujours en hausse

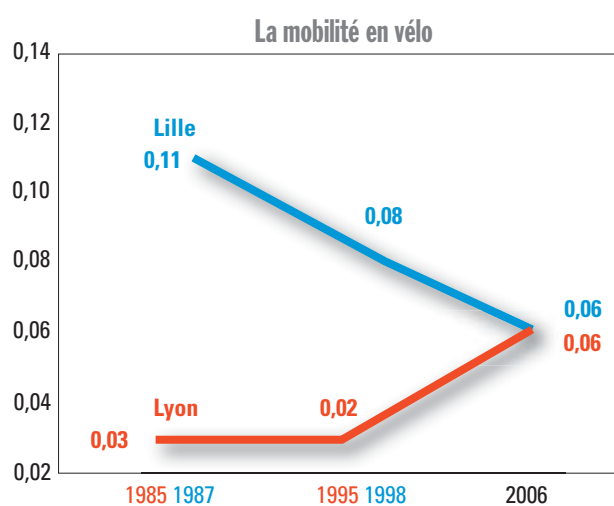
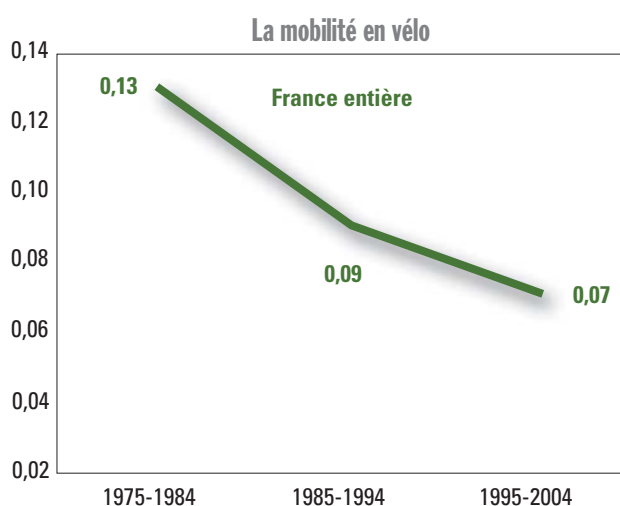
La mobilité TCU continue à augmenter régulièrement à Lille et Lyon, ce qui n'est pas une surprise, vu les efforts faits en matière d'offre, de politique globale (PDU), de limitation de la voiture et de développement des modes alternatifs.

On notera un certain « rattrapage » de Lille par rapport à Lyon, qui reste, et de loin, la meilleure mobilité TCU de province avec Grenoble.



Source : EMD Cete Nord-Picardie - Certu 2007

Le « décollage » du vélo ?



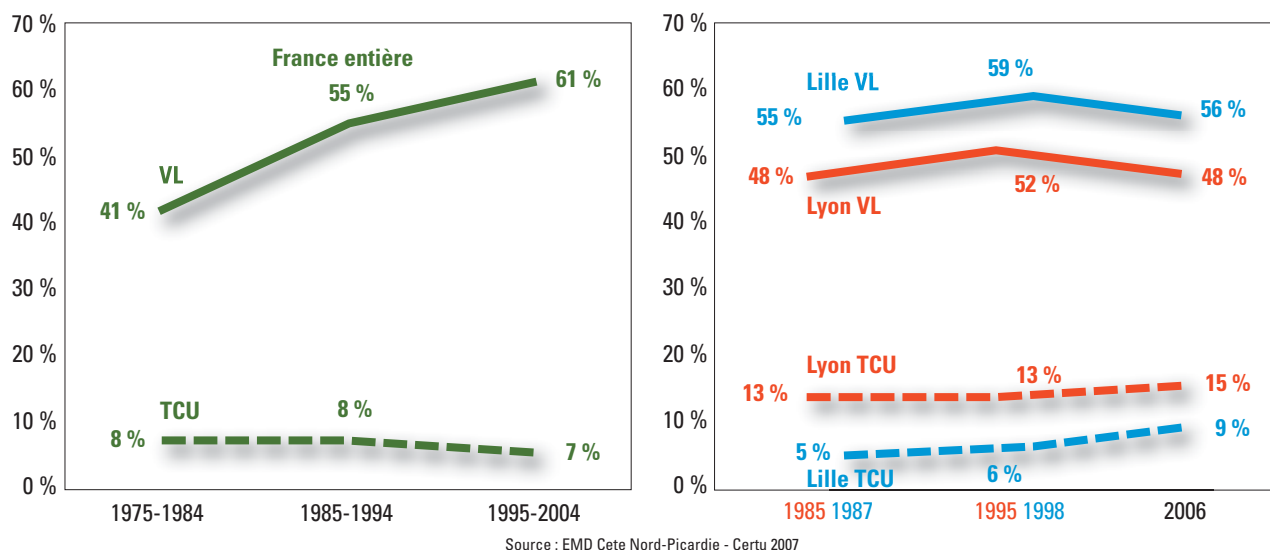
Source : EMD Cete Nord-Picardie - Certu 2007

Après des décennies de décroissance régulière et « universelle », les résultats de 2006 méritent analyse. Sur la communauté urbaine de Lille, la mobilité en vélo continue à baisser, mais avec des disparités fortes selon les secteurs. Sur la commune de Lille par exemple, elle passe de 0,05 en 1987 à 0,06 en 1998 et 0,09 en 2006.

Sur le Grand Lyon, qui part il est vrai de beaucoup plus bas, on constate une forte remontée en 2006 (multiplication par trois). On peut voir là, au moins en partie, les effets de la politique de « réhabilitation », puis de promotion, du vélo à Lyon, et en particulier de Vélo'V.

Sur Lyon-Villeurbanne, territoire d'application de Vélo'V, la mobilité passe à 0,08 (multipliée par quatre). Vélo'V a remis le vélo à l'ordre du jour dans le paysage urbain lyonnais. Après des décennies de déshérence, on assiste de fait à une rélégitimation du vélo. Par un fort effet d'entraînement, de nombreux vélos sont ressortis de leur garage. Au-delà des réussites techniques et de clientèle évidentes, c'est sans doute là le principal mérite de Vélo'V. Les premiers résultats connus de Vélib' à Paris laissent entrevoir également une réussite incontestable de l'opération.

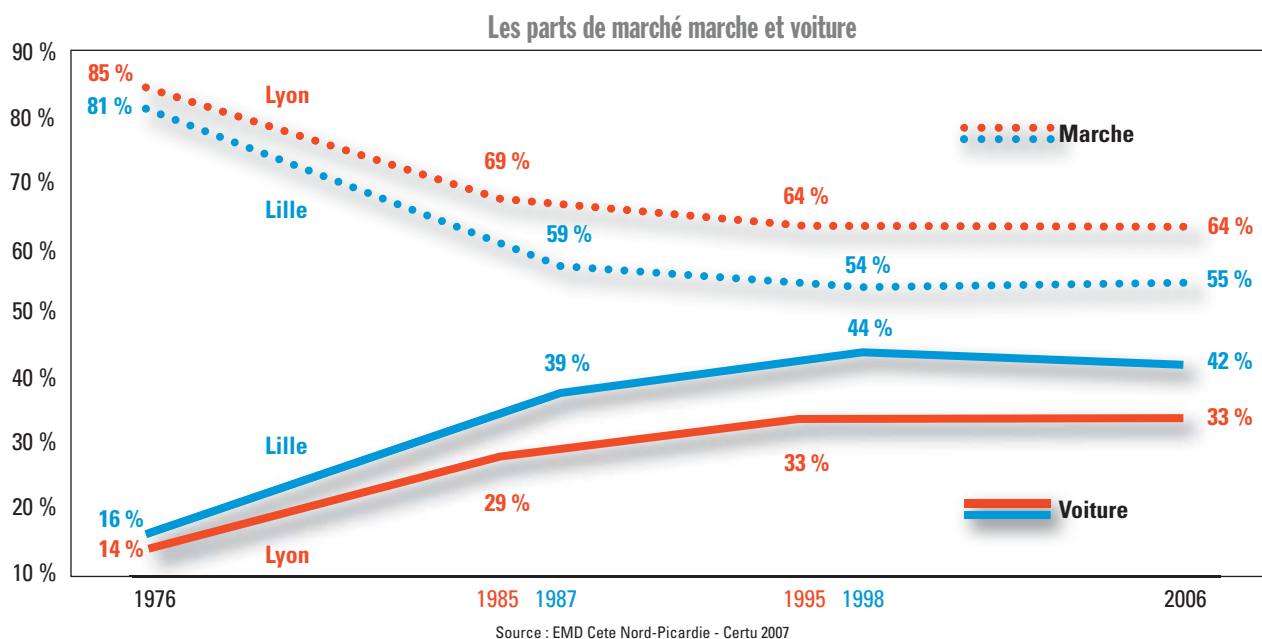
Parts de marché : le tournant ?



Une fois encore, on constate que les choses seraient en train de changer dans le sens exprimé par la loi (loi sur l'air, loi SRU) et attendu depuis quelques années. La part de marché voiture, après une croissance soutenue depuis « toujours », a amorcé récemment une décroissance. Cette décroissance peut être particulièrement forte sur les territoires centraux.

Pour la commune de Lille, la voiture passe de 41 % à 43 % et 33 %. La part de marché TCU, après une stabilité ou une érosion lente, est repartie à la hausse, plus particulièrement à Lille (qui partait de plus bas que Lyon). La hausse est spectaculaire sur la commune de Lille (de 9 % à 11 % puis 17 %).

Les trajets vers l'école primaire : enfin une inflexion ?

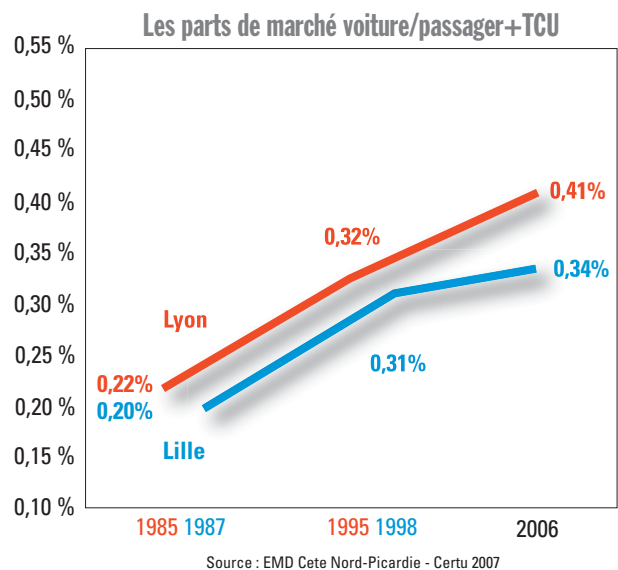
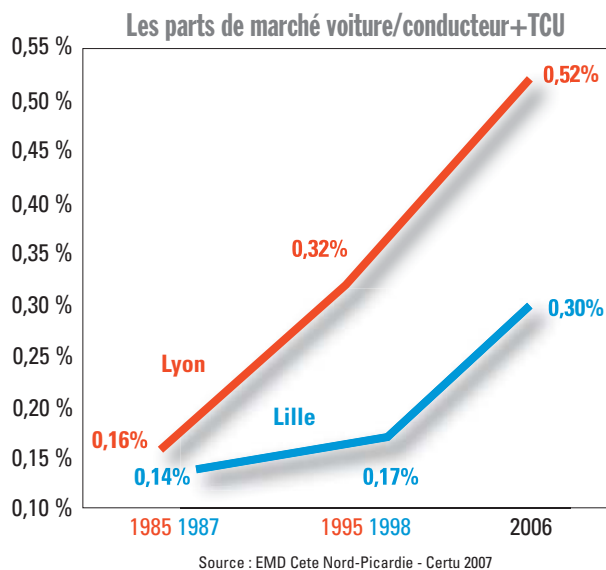


Un exemple d'inflexion est particulièrement éclairant : les parts de marché des écoliers du primaire, pour le trajet domicile-école.

Les élèves du primaire (cinq-neuf ans) effectuent la quasi-totalité de leurs déplacements pour se rendre de leur domicile à leur école à pied ou en voiture. Sur trente ans, on observe une évolution inversée des deux modes. Les déplacements se font de moins en moins à pied.

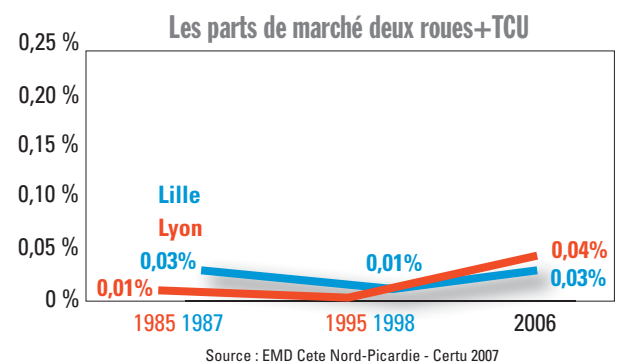
Quant à la voiture, son utilisation est en forte hausse sur la même période : elle a plus que doublé en trente ans. Mais on observe l'arrêt de cette tendance lourde lors de la dernière enquête. On retrouve là une inflexion déjà observée par ailleurs (baisse de la mobilité voiture). Sans doute faut-il voir là en partie le résultat des politiques menées et développées dans la dernière décennie (par exemple Pédibus) ? Les temps changent...

L'intermodalité : un début prometteur ?



Contrairement à quelques idées reçues, les pratiques intermodales, même si elles progressent sensiblement, restent marginales en valeur relative (quelques millièmes...). On retrouve sur Lyon (deux-roues+TCU) une inflexion forte récente...

Néanmoins, en valeur absolue, ce phénomène prend une importance non négligeable. Par exemple, en 2006, les 22 000 et 12 000 déplacements « voiture/conducteur+TCU » à Lyon et Lille, se traduisent respectivement par 11 000 et 6 000 voitures en moins en stationnement à la destination finale du déplacement, généralement dans les centres denses. Ce qui n'est certes pas rien.



Les choses seraient-elles donc en train de changer ?

Au long de ces quelques pages, nous avons constaté des changements qui seront confirmés (ou pas ?) par les prochaines enquêtes. Trois mots résument ces changements :

Des inflexions

Elles sont incontestables : baisse de la mobilité totale, baisse de la mobilité voiture, décollage du vélo, diminution de la part de marché voiture, augmentation de la part de marché TCU, etc. Reste à les analyser plus en détail. En particulier, au-delà des moyennes, il faudrait affiner les analyses « géographiques », par catégorie sociale, faire la part, si possible, des « tendances lourdes » (démographie, urbanisme, modes de vie...) et de la « morale de l'histoire » (effet ou non des politiques de déplacements menées aux niveaux national et/ou local).

Une cohérence

Les résultats récents d'enquêtes ménages sont cohérents avec les ventes de carburants, les kilomètres parcourus, les comp-

tages, et rassurent sur la validité des recueils de données.

Les résultats de la prochaine enquête nationale INSEE/INRETS sont attendus avec une certaine impatience et un grand intérêt.

Le « découplage »

Une des clés du « transfert modal » de la voiture vers des modes alternatifs réside dans la réussite ou non d'une certaine proportion de découplage entre la possession et l'usage d'une voiture. Apparemment, ce découplage serait en train de se réaliser. Selon une formule désormais connue, les français « avaient une voiture dans la tête ». C'est sans doute aujourd'hui un peu moins vrai. Du moins la laissent-ils plus souvent au garage, ou dans la rue, ce qui n'est pas sans poser d'ailleurs quelques problèmes.

Pourquoi ce tournant ?

Les raisons ont déjà évoquées plus haut. Il reste à en dégager les importances respectives : raisons économiques (prix du pétrole, pouvoir d'achat), évolution des modes de vie et conséquences des politiques menées de limitation de la voiture et de promotion des modes alternatifs.

Les évolutions démographiques n'expliquent pour le moment pas, ou très peu, les évolutions observées.

Les effets du vieillissement sont devant nous, et pourraient accentuer ces évolutions. Pour le moment, les baisses de mobilité sont surtout observées sur les plus mobiles.

Il ne faut pas oublier la montée en puissance des préoccupations environnementales et de leur prise en compte progressive, mais réelle, par les citoyens et la sphère politique.

Quelle « décroissance » ?

Le « transfert modal » de la voiture vers les modes alternatifs, souhaité par certains depuis longtemps, prendrait réellement corps. Par contre, une décroissance de la mobilité totale, si elle traduirait une décroissance des activités urbaines, n'aurait pas été spécialement explicitement souhaitée. Elle nécessite, si elle se confirme, un changement culturel fort, en particulier dans les milieux techniques, habitués depuis toujours à des chiffres en hausse (« positifs »), et pour le moins un débat sur la « valeur » que représente aujourd'hui la mobilité.

Au niveau des motifs de déplacements, on constaterait dans les enquêtes de Lille et Lyon une baisse de l'accompagnement, des démarches (qu'on peut de plus en plus effectuer depuis le domicile). Peut-être un « effet internet » ? De même une baisse des visites chez des parents ou amis (un effet de repli sur soi ?). Assisterait-on à une substitution partielle de mobilités virtuelles à des mobilités physiques ?

À suivre...

Des choix politiques

Là où la mobilité en voiture est « régulée » par les politiques de déplacement ou la politique de sécurité routière, il est logique qu'il y ait « morale de l'histoire », c'est-à-dire baisse de cette mobilité. Là où, pour le moment, elle est de fait encouragée (mobilité peu chère, excellente offre), la mobilité, par exemple moyenne et longue distance, « explose » (compagnies « low cost », trafic routier poids-lourds, TGV...).

La mobilité urbaine, de par son histoire et sa culture, a (peut-être) quelques décennies d'antériorité sur les autres mobilités.

Elle a été analysée et intégrée par les politiques plus tôt. Toute une culture s'est développée chez les techniciens et les élus. Des politiques de déplacement ont été clairement affichées et maintenues dans la durée. Et les premiers résultats, avec un décalage dans le temps bien compréhensible, sont maintenant perceptibles. Face aux préoccupations de plus en plus prégnantes sur l'environnement, on voit mal les autres mobilités ne pas tirer quelques leçons des enseignements fournis par la mobilité urbaine...

Un changement culturel de fond ?

Plus ou moins vite suivant les pays, selon les villes, selon les catégories sociales, les âges, nous vivons sans doute un changement culturel fort, dont nous ne mesurons encore ni l'ampleur ni les effets. Nous manquons de recul et d'analyses plus détaillées... Assistons-nous à un phénomène appelé à s'amplifier

et à se généraliser, ou à un soubresaut sans lendemain ? Les deux défis majeurs que nous aurons à affronter dans un avenir de plus en plus proche (le réchauffement climatique et la pénurie énergétique) nous incitent à pencher pour un changement durable...

Pour en savoir plus :

www.certu.fr

Contacts au Certu : Jean-Marie GUIDEZ, groupe « observation de la mobilité »,
jean-marie.guidez@equipement.gouv.fr
jerome.eiwinger@equipement.gouv.fr