

« Quelques éléments de cadrage sur les mobilités. »

Compte-rendu de l'intervention de M. Motte-Baumvol.

Cette intervention a eu lieu lors du stage du 15 janvier 2010 consacré aux mobilités. Ce stage s'est déroulé à la maison de l'architecture et de l'environnement du Grand Dijon : www.latITUDE21.fr

Benjamin Motte-Baumvol est maître de conférence en géographie à l'Université de Bourgogne. Ses recherches portent sur les espaces périurbains et les mobilités. Il s'intéresse particulièrement aux régions francilienne et dijonnaise. Un de ses articles est disponible à l'adresse suivante : <http://www.cairn.info/revue-norois-2007-4-p-53.htm>

Ce compte-rendu suit le plan de l'intervention et en donne les idées principales.

Problématiques : approche essentiellement sociale des mobilités.

- ⇒ Comment les mobilités évoluent-elles ? Quels sont leurs liens avec la famille ? Quels sont leurs impacts environnementaux ?
- ⇒ Qu'est-ce qui génère les mobilités ? Pourquoi assiste-t-on à une croissance des mobilités ?

I / Les principales évolutions de la mobilité.

- ⇒ On a assisté récemment à une explosion des circulations quotidiennes. Pourtant, les mobilités quotidiennes n'ont pas augmenté pour chaque individu. Comment expliquer ce phénomène ? Il faut prendre en compte 2 facteurs : l'augmentation de la distance des mobilités et l'augmentation du nombre d'individus se déplaçant.
- ⇒ Sur le moyen terme (30 à 40 ans), les dépenses de déplacement des ménages français sont plutôt en baisse.
- ⇒ Les mobilités s'étalent :
 - dans l'espace (diffusion des flux) ;
 - dans le temps (les « heures de pointe » durent plus longtemps aussi bien le matin que le soir).

1 / La stagnation du nombre de déplacements.

- ⇒ Le nombre de déplacements est de plus en plus rationalisé. Pourquoi ?
 - Les ménages effectuent moins de trajets pour les différentes démarches (administratives par exemple), grâce notamment à l'usage du téléphone et d'Internet.
 - Ils effectuent également moins de trajets pour les achats, en partie grâce à Internet mais surtout parce que les achats sont regroupés par les ménages.
 - Ils réalisent moins de retour au domicile le midi.

On peut ici attribuer au phénomène géographique une explication sociale, les deux derniers facteurs étant liés, au moins en partie, à l'augmentation du travail féminin.

⇒ Le nombre de trajets effectués pour les loisirs ou les visites a cependant augmenté dans le même temps.

2 / Plus vite, plus loin.

⇒ Quelques données. Attention, il s'agit de moyennes pouvant atténuer de fortes disparités.

- Les déplacements urbains sont passés de 5,2 km dans les années 1980 à 8 km aujourd'hui.
- La vitesse des déplacements est passée de 18,9 km / h. dans les années 1980 à 26 km / h. aujourd'hui.

⇒ Pourquoi ces évolutions ?

- Croissance de la vitesse des déplacements en automobile.
- Baisse relative de l'usage des modes de transport collectifs de proximité au profit de l'automobile.

⇒ Les localisations des ménages, des commerces, des entreprises se font de plus en plus en fonction de l'accessibilité et du temps d'accès en automobile. EX. : un supermarché s'ouvre une aire de chalandise beaucoup plus large en se localisant près d'une rocade.

3 / Les inégalités entre les individus.

⇒ En milieu urbain, 40 % des individus travaillent dans leur commune de résidence et produisent ainsi seulement 10 % des déplacements.

⇒ 4 % des individus travaillent à plus de 40 km de leur commune de résidence et produisent ainsi 40 % des déplacements.

⇒ Il existe des différences selon les groupes socioprofessionnels. EX. : les cadres ont tendance à produire plus de déplacements.

4 / L'usage des modes de transport.

⇒ Sur le moyen terme :

- diminution de l'usage des deux roues et de la marche à pieds ;
- stagnation des transports collectifs en milieu urbain ;
- croissance de l'usage de l'automobile.

⇒ Existence d'effets un peu « paradoxaux » :

- « effet tramway », où la création de lignes de tramway n'empêche pas la hausse de l'usage de l'automobile tout en prenant sur la marche à pieds ;
- « gang des mamans taxis », c'est à dire effet d'entraînement indirect (craignant l'insécurité aux abords de l'école, les parents accompagnent leurs enfants en voiture, contribuant ainsi à développer cette insécurité et finalement l'usage de l'automobile).

⇒ Pourquoi ces différences et ces évolutions ?

- Concurrence entre les modes de transport.

- Effets indirects des transformations urbaines et des modes de vie. EX. : achats en supermarchés et non dans les commerces de proximité.
- Problème du stationnement.

5 / Des dépenses en baisse relative.

⇒ La part du budget des ménages consacrée aux déplacements a diminué d'un point, malgré l'augmentation de l'usage de l'automobile (plus onéreux que l'usage des transports collectifs), la hausse du coût de l'énergie et de l'entretien du véhicule et la croissance des distances.

6 / La mobilité s'étale dans l'espace.

⇒ 25 % des actifs travaillent hors de leur agglomération de résidence contre 14 % au début des années 1980. Pourquoi ?

- L'offre de logement est insuffisante dans les centres.
- La maison individuelle est devenue le logement le moins cher, grâce à la standardisation et à la baisse des coûts de construction. Cependant, dans le contexte de crise économique, certains ménages doivent quitter ce type de logement et se tourner vers le locatif en habitat collectif.
- Il y a un étalement des activités et des emplois. EX. : desserrement des activités tertiaires en périphéries (mais aussi relocalisation au centre dans certains cas, encore à la marge).

7 / La mobilité s'étale dans la journée.

⇒ Le nombre de déplacements aux « heures de pointe » stagne mais il augmente en dehors de ces heures, notamment après 19 h., du fait de la croissance des activités de loisir.

II / Les principaux déterminants de la mobilité.

⇒ Ces déterminants sont nombreux et interdépendants, il convient donc de se méfier des corrélations systématiques.

⇒ Pour changer les mobilités, il faut jouer sur le programme des activités des individus.

1 / Les motifs des mobilités.

⇒ Dans les comptages statistiques, chaque déplacement a un motif unique. Mais la réalité est plus complexe.

⇒ Tous les déplacements ne sont pas égaux :

- les déplacements domicile – lieu de travail sont plus longs que les déplacements domicile – lieu d'achats ;
- les déplacements domicile – lieu de loisirs sont plus longs que les déplacements domicile – lieu d'achats.

⇒ Les déplacements domicile – lieu de travail étant les plus longs, ils conditionnent les autres déplacements et donne ainsi lieu à la création de « déplacements chaînes ».

2 / Les caractéristiques des individus et des ménages.

- ⇒ Les hommes produisent 15 à 20 % de déplacements de plus que les femmes.
- ⇒ La taille du ménage joue un rôle important : le nombre de déplacements motorisés franchit un seuil lorsque le ménage compte 2 enfants.
- ⇒ La biactivité dans les ménages contribue à augmenter le nombre de déplacements.
- ⇒ Le type d'activité joue également un rôle. EX. : grand nombre de déplacements motorisés des agriculteurs ; les déplacements des « cols bleus » sont moins motorisés que ceux des « cols blancs ».
- ⇒ Les revenus ont leur place : il y a un écart de 1 à 3 entre les moins riches et les plus riches pour le nombre de déplacements.
- ⇒ La position des individus dans le « cycle de vie » a aussi son rôle : les mobilités augmentent entre 18 et 40 ans, où elles atteignent leur maximum, puis elles diminuent avec l'âge.

3 / La localisation des résidences et des emplois.

- ⇒ Le rôle de la périurbanisation doit être souligné.
 - Les localisations reposent alors sur l'accessibilité en automobile.
 - Diffusion des flux.
 - Longues distances des déplacements.
 - Spécialisation fonctionnelle des espaces.
- ⇒ Les coûts du logement étant plus faibles et les opportunités foncières plus nombreuses qu'au centre de l'agglomération, la périurbanisation et les mobilités liées restent des phénomènes difficiles à contrer.

4 / L'offre de transport : transport collectif contre voiture.

- ⇒ Récemment, d'importants investissements ont été faits pour les transports collectifs : construction, hausse des durées journalières d'ouverture aux usagers. Mais ces efforts jouent, par définition, sur un périmètre relativement restreint.
- ⇒ La part des transports collectifs dans les mobilités stagne voire s'écroule quand il n'y a pas eu d'investissement. Les transports collectifs ne suffisent pas à renverser la situation, c'est à dire la domination très nette de la part de la voiture dans les mobilités. Pourquoi ? Il faut prendre en compte d'autres facteurs.
- ⇒ Quand l'offre de transport collectif augmente, le taux d'utilisation des transports collectifs n'augmente pas immédiatement, voire diminue, tandis que l'usage des transports collectifs par rapport aux autres modes stagne.
- ⇒ Actuellement, l'usager paye environ 45 % (voire moins) du coût du transport collectif, alors que les coûts de fonctionnement ont explosé.
- ⇒ Plus la ville est grande, plus la part des transports en commun est importante. Difficile ainsi de comparer Paris et Dijon ! Cependant, à taille égale, la part des transports collectifs dépend en partie de la politique des transports de la ville.
- ⇒ L'éclatement des flux pose des problèmes pour leur gestion. EX. de Lyon : la part des transports collectifs est passée de 24 % en 1985 à 21 % en 1995, mais cette part s'est largement maintenue pour de nombreuses destinations.
- ⇒ Depuis le milieu des années 1970, la motorisation des plus de 18 ans a augmenté de plus de 10 %, d'où une diminution de la part des transports collectifs.

- ⇒ Quel est l'effet de l'offre de transports collectifs ? Quand elle augmente et est accompagnée d'une congestion des axes de circulation automobile, l'effet des transports collectifs n'est pas négligeable. Mais même dans ce cas, cet effet est pondéré par les autres facteurs (périurbanisation, croissance de la motorisation, etc.).
- ⇒ La motorisation reste plus élevée en périphérie des villes : les problèmes du coût du logement et de la localisation des emplois sont primordiaux.

5 / La progression du travail féminin.

- ⇒ La hausse du travail féminin a plusieurs incidences, qui influent sur les mobilités, souvent en faveur de la voiture.
- Augmentation du niveau de vie des ménages.
 - « Chaînage » des activités.
 - Regroupement des activités.
 - Désajustement entre la localisation du travail et la localisation de la résidence.

III / Sommes-nous dépendants de l'automobile ?

- ⇒ La dépendance est sociétale avant d'être individuelle. Ainsi, la société est en grande partie organisée autour de l'automobile : accessibilité, modes de vie, économie, aménagement du territoire.
- ⇒ Seule une politique globale et coordonnée (à plusieurs échelles !) peut réduire le niveau de dépendance à l'automobile.
- ⇒ Au niveau individuel :
- ne pas se saisir de la question de la mobilité automobile, c'est se mettre en marge des modes de vie dominant ;
 - les changements de comportements individuels sont possibles mais encore à la marge pour l'instant ;
 - cibler des groupes d'individus peut être une voie pour changer les comportements.

Quelques ressources complémentaires, pouvant servir à construire une étude de cas :

- ⇒ « Les déplacements domicile-travail dans l'aire urbaine de Dijon : attractivité croissante du Grand Dijon », *Insee Bourgogne Dimensions*, n° 149, novembre 2008.
http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=22&ref_id=14014
- ⇒ « La Bourgogne gagne des habitants autour des villes-centres et le long des grands axes », *Insee Bourgogne Dimensions*, n° 150, janvier 2009.
http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=22&ref_id=14216
- ⇒ Statistiques locales à différentes échelles (de la commune au territoire national).
<http://www.statistiques-locales.insee.fr/esl/accueil.asp>