

# Une rupture dans l'évolution de la mobilité urbaine ? Les enseignements des dernières EMD

Se déplacer en Picardie

Une nouvelle donne territoriale ?

Amiens, 9 avril 2009



# La loi sur l'air de décembre 1996

- Rend obligatoire les PDU dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants
- Premier objectif assigné aux PDU :  
« La diminution du trafic automobile »
- Objectif jugé totalement irréaliste par beaucoup

# La loi sur l'air de décembre 1996

- Depuis le milieu du 20ème siècle, l'usage de la voiture en ville comme ailleurs ne faisait que croître à un rythme soutenu et régulier et aucun ralentissement de cette croissance n'était perceptible
- Mais à partir de 2006, toutes les EMD montrent une stabilisation et souvent une baisse de l'usage de la voiture

# Sommaire

- Rappel des évolutions passées (1975-2004)
- 2005 : retournement de tendance ?
- Pourquoi ?

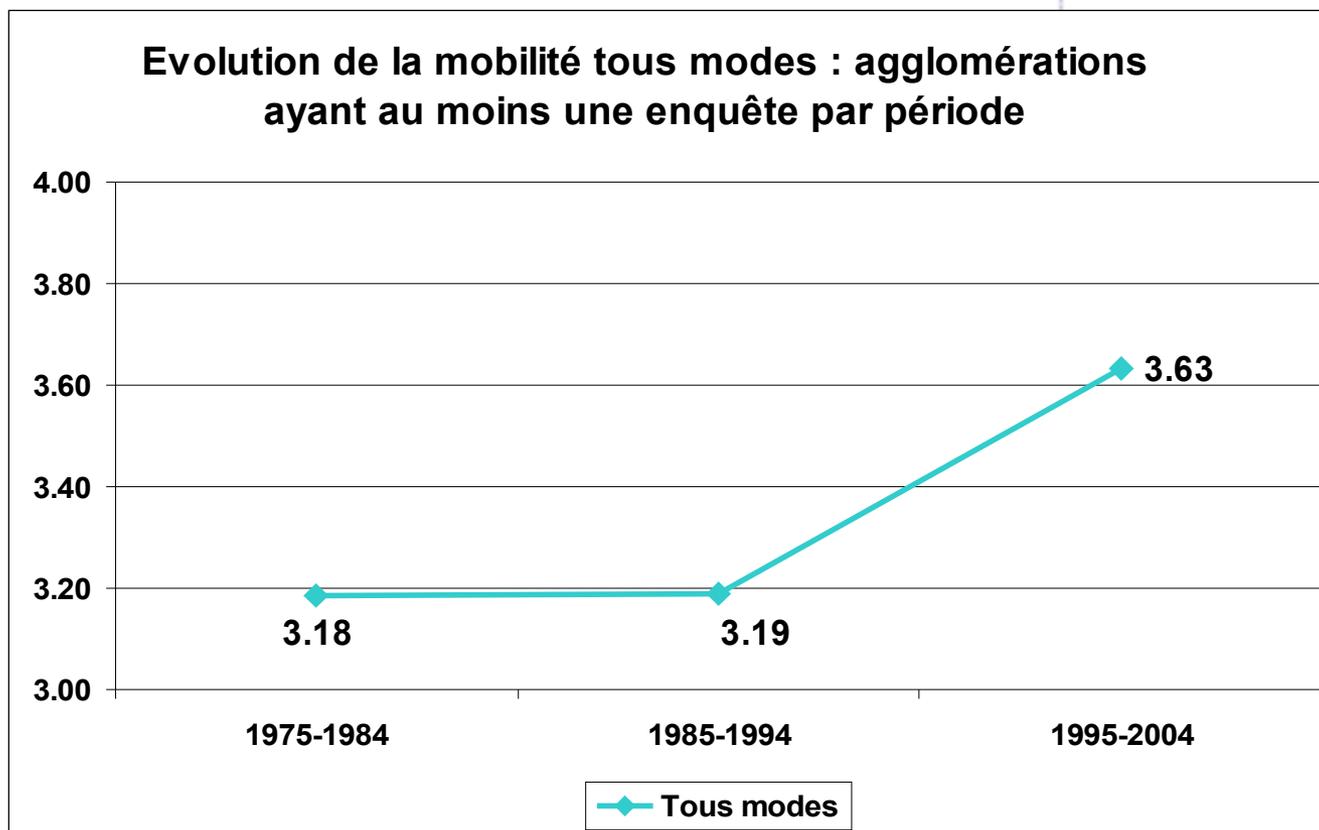
# Sources utilisées

- Enquêtes ménages déplacements « CERTU » réalisées en France de 1975 à 2004: 85 enquêtes dans 50 agglomérations
- EMD Lille (LMCU) 2006, Lyon (SYTRAL) 2006, Reims (Reims Métropole) 2006, Rennes (Rennes Métropole) 2007, Rouen (Agglo de Rouen Haute-Normandie) 2007
- Comptes transports de la nation
- Microrecensements suisses
- BIPE (d'après Ministères des transports)

# Rappel des évolutions passées (1975-2004)



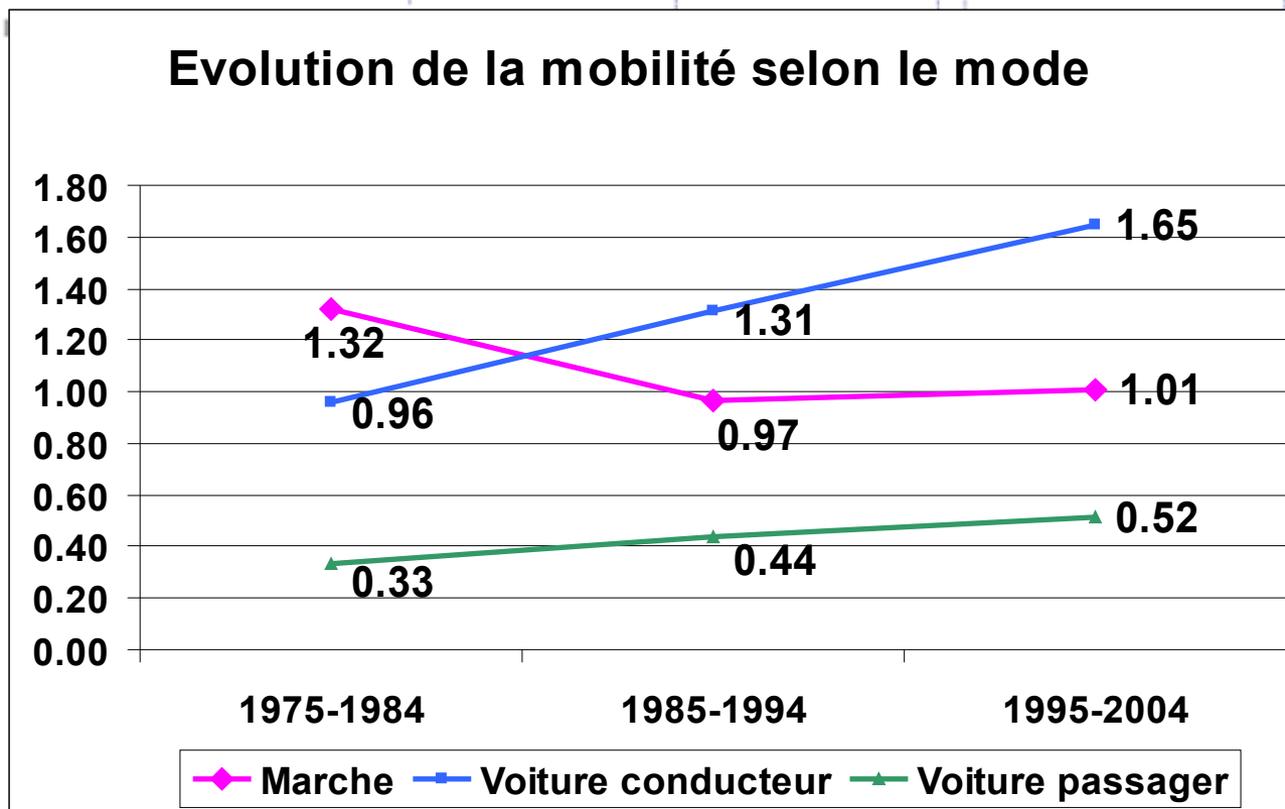
# Mobilité tous modes



Croissance (+14%) après une période de stabilité

# Mobilité par modes

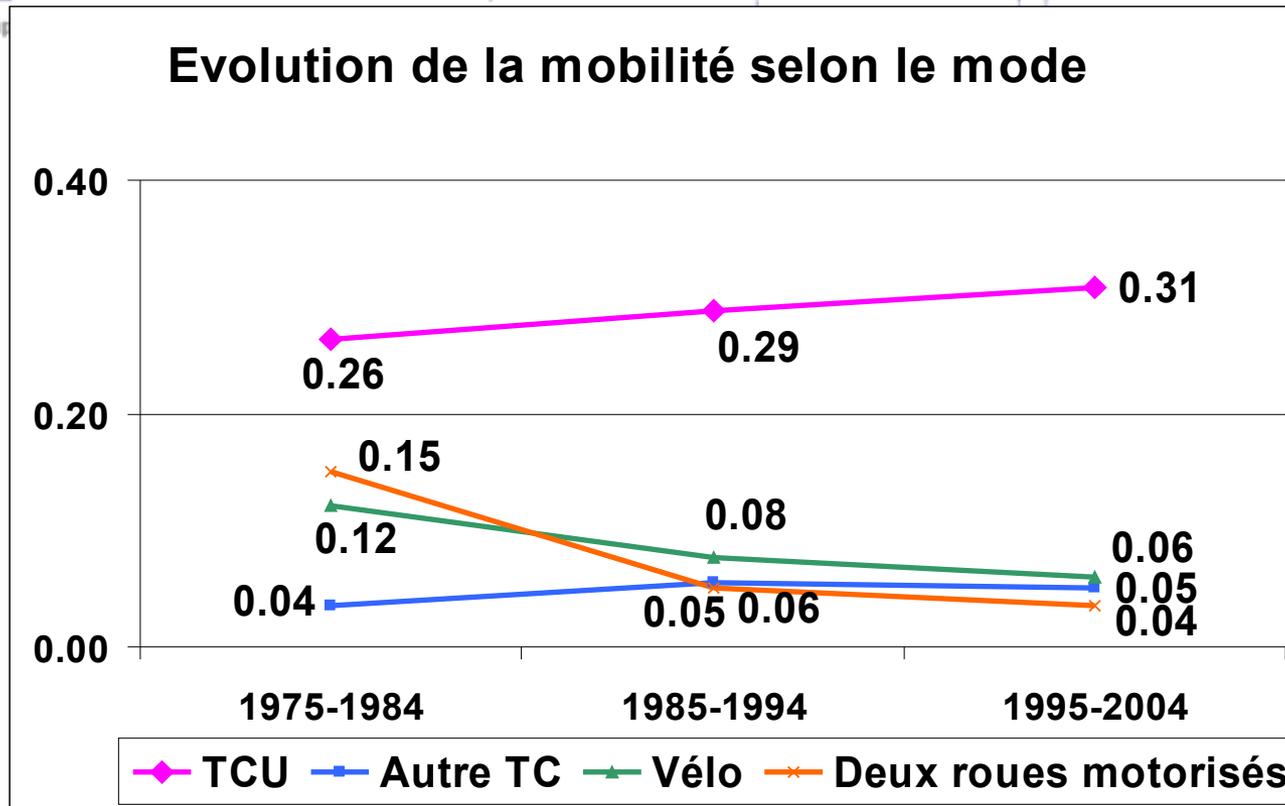
pour comprendre



- Croissance continue de la mobilité en voiture
- Stabilisation de la mobilité à pied après une forte baisse



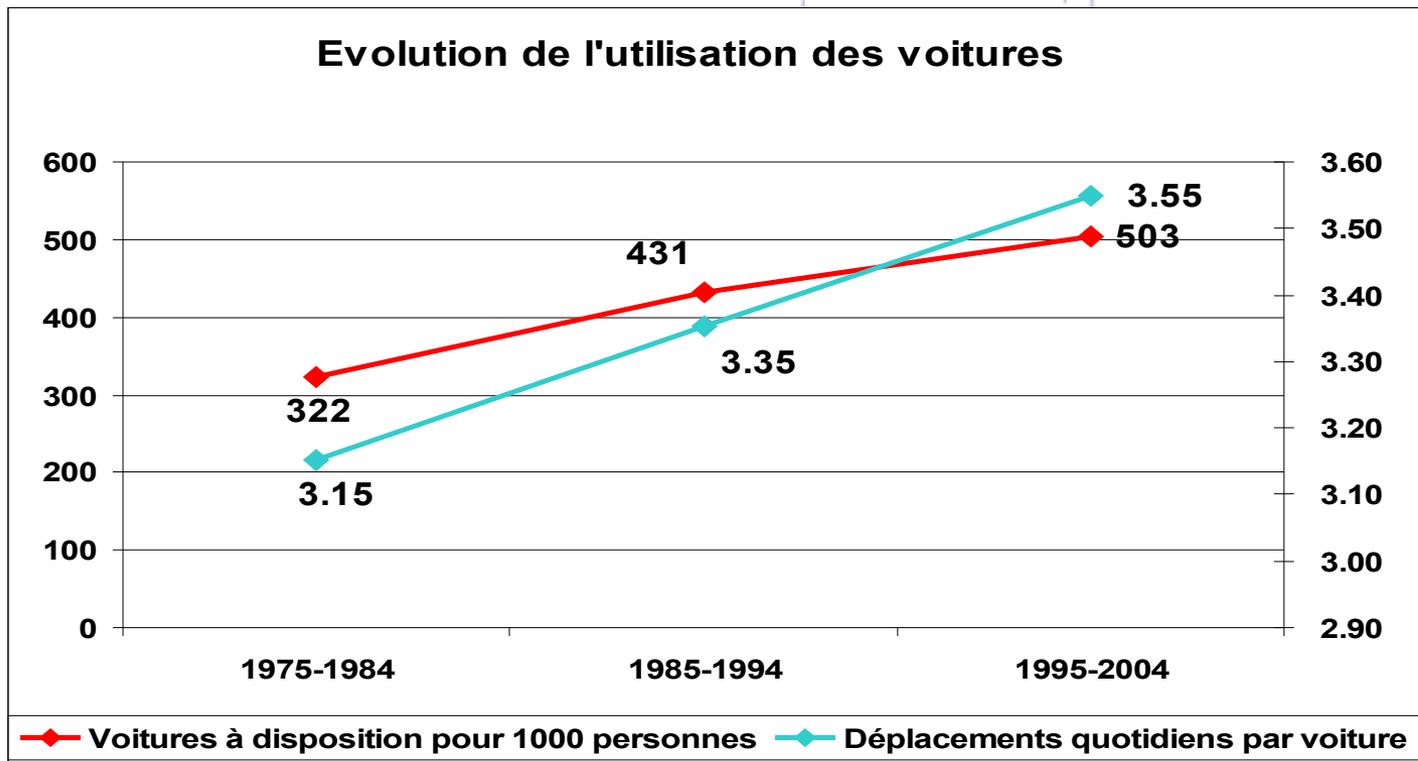
# Mobilité par modes



- Stabilité de la mobilité en TCU (sauf dans les agglomérations à TCSP)
- Baisse continue de l'usage des deux roues (en particulier du vélo)

# Motorisation et mobilité des voitures

pour comprendre le présent et construire l'avenir



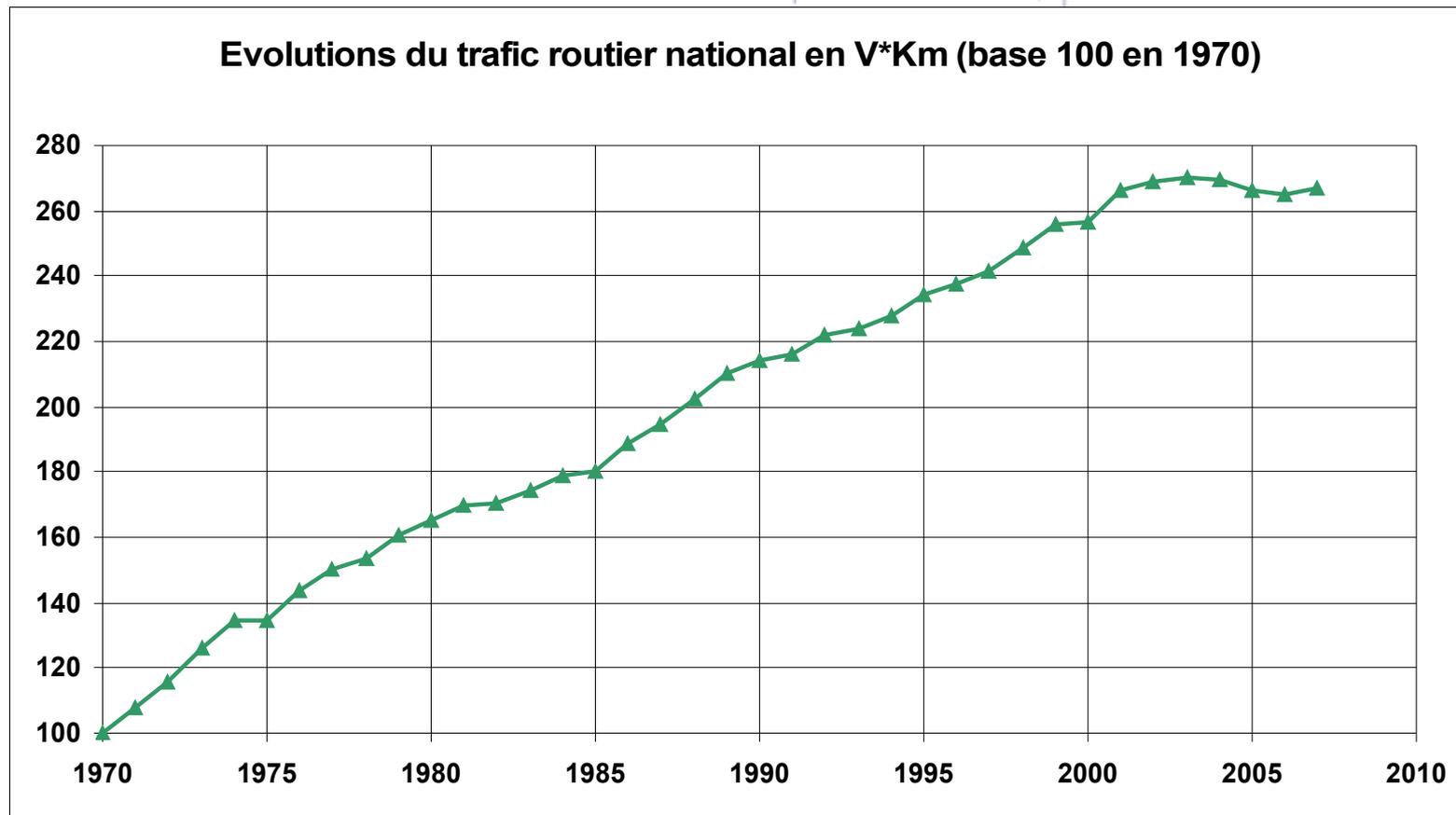
- Ralentissement de la croissance de la motorisation
- Croissance constante de la mobilité des voitures

# 2005 : Retournement de tendance ?



# Trafic routier national

pour comprendre le présent et construire l'avenir



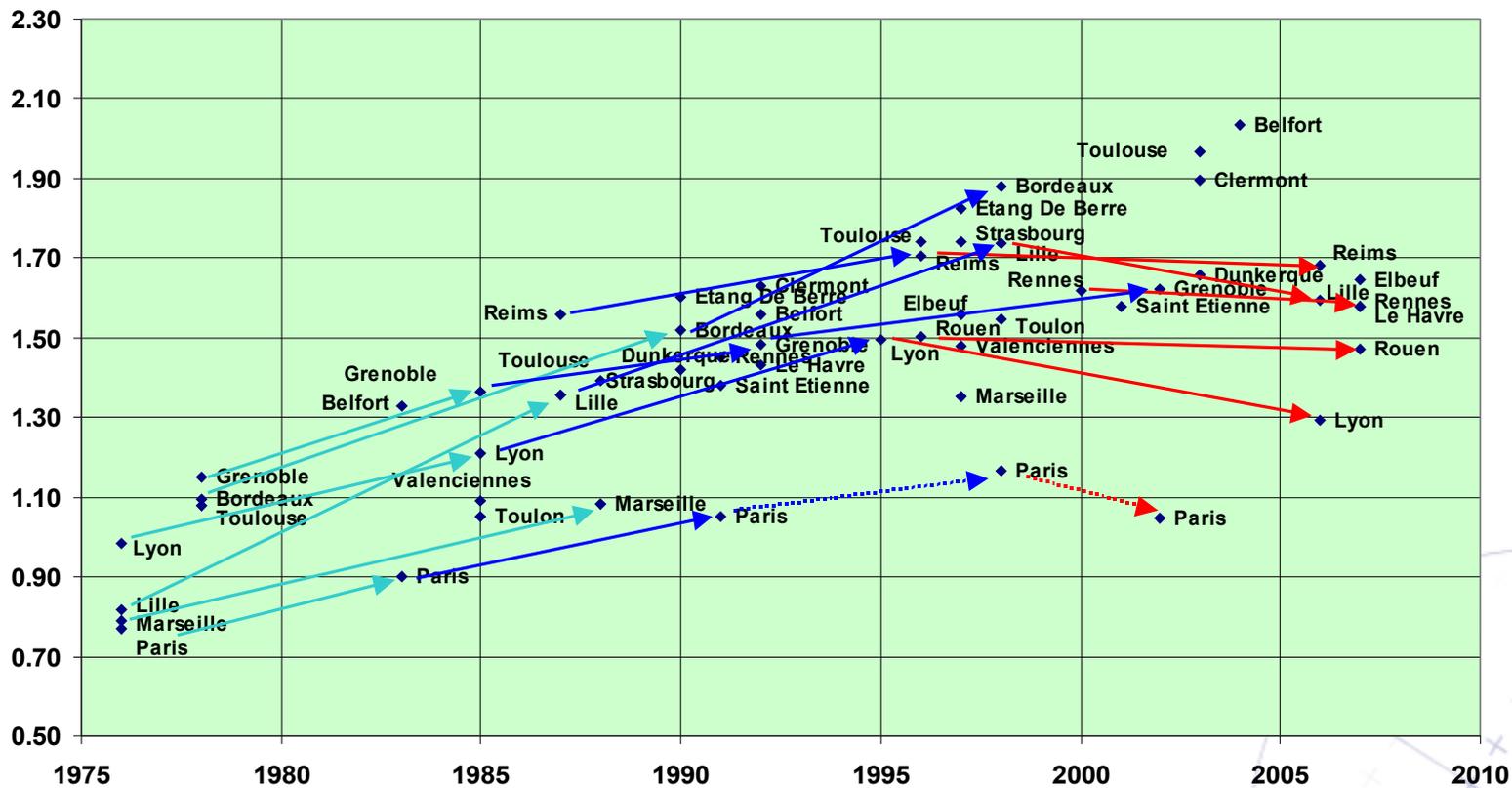
Source : Commission des comptes des transports de la Nation

Evolutions de la mobilité

# Mobilité en voiture conducteur

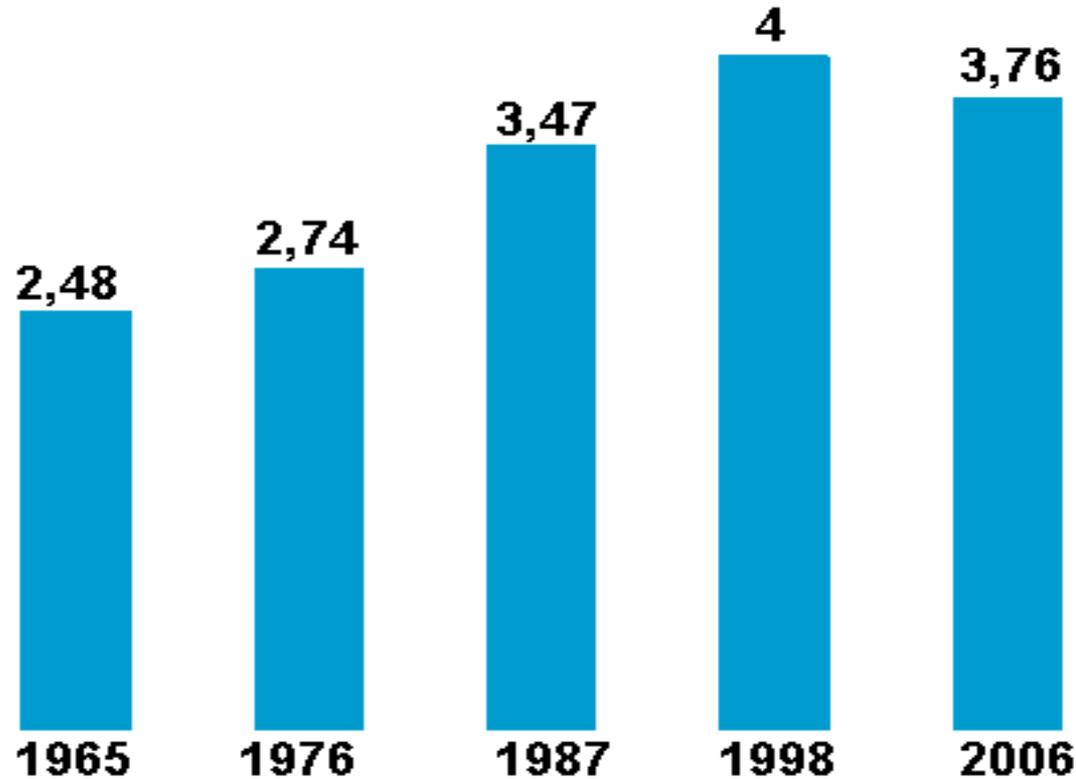
pour comprendre le présent et construire l'avenir

## Mobilité en voiture conducteur



Source : EMD CERTU

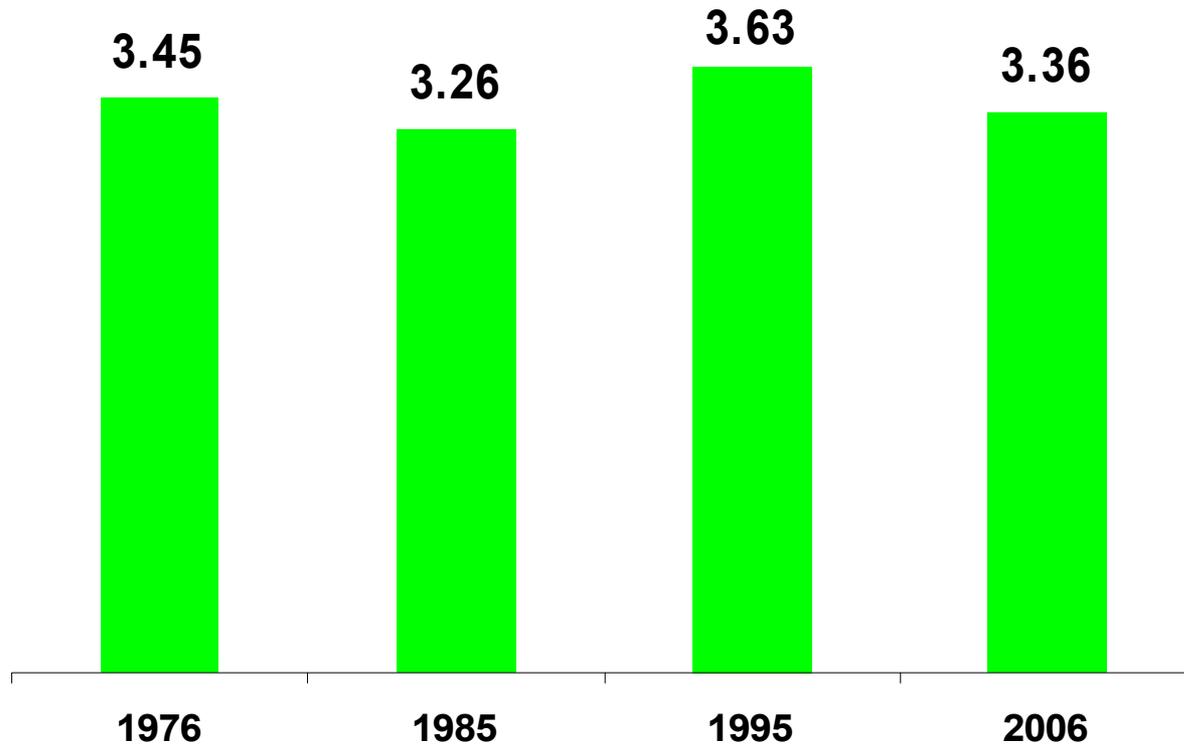
# LMCU EMD 2006 Tous modes



Pour la première fois, baisse de la mobilité

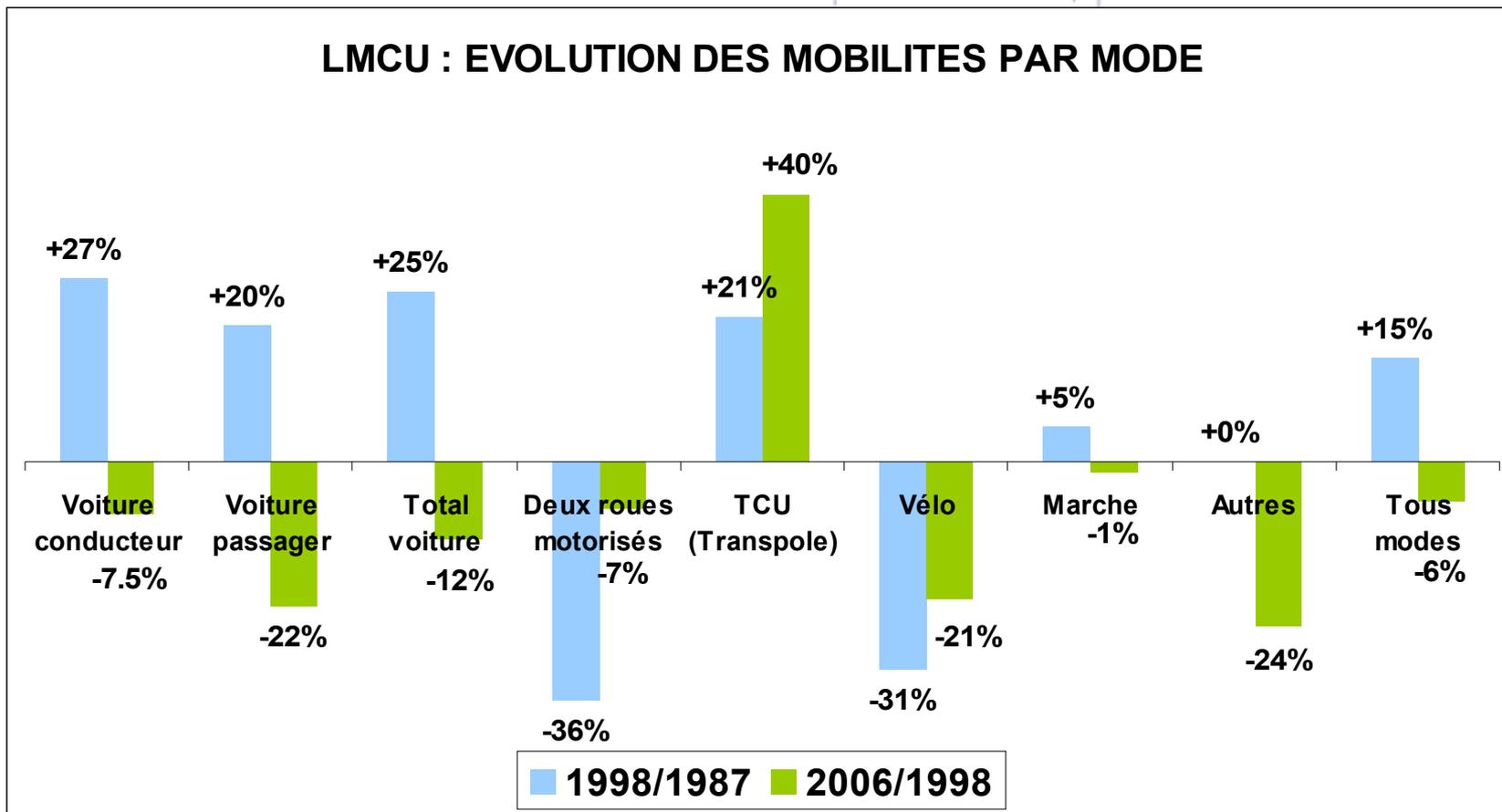
# Grand Lyon EMD 2006 Tous modes

pour comprendre le présent et construire l'avenir

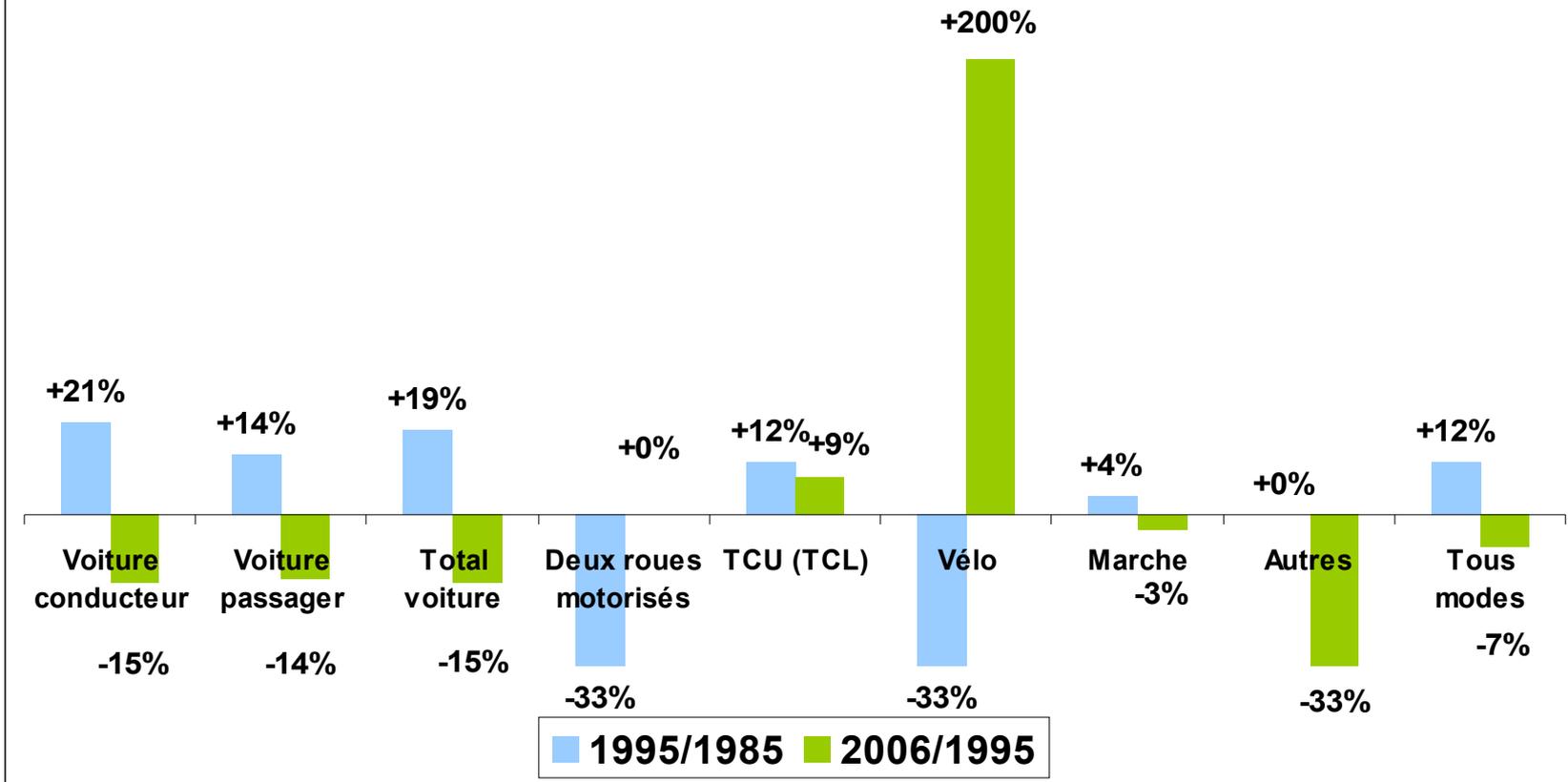


Une évolution en dents de scie

## LMCU : EVOLUTION DES MOBILITES PAR MODE



## GRAND LYON : EVOLUTION DES MOBILITES PAR MODE

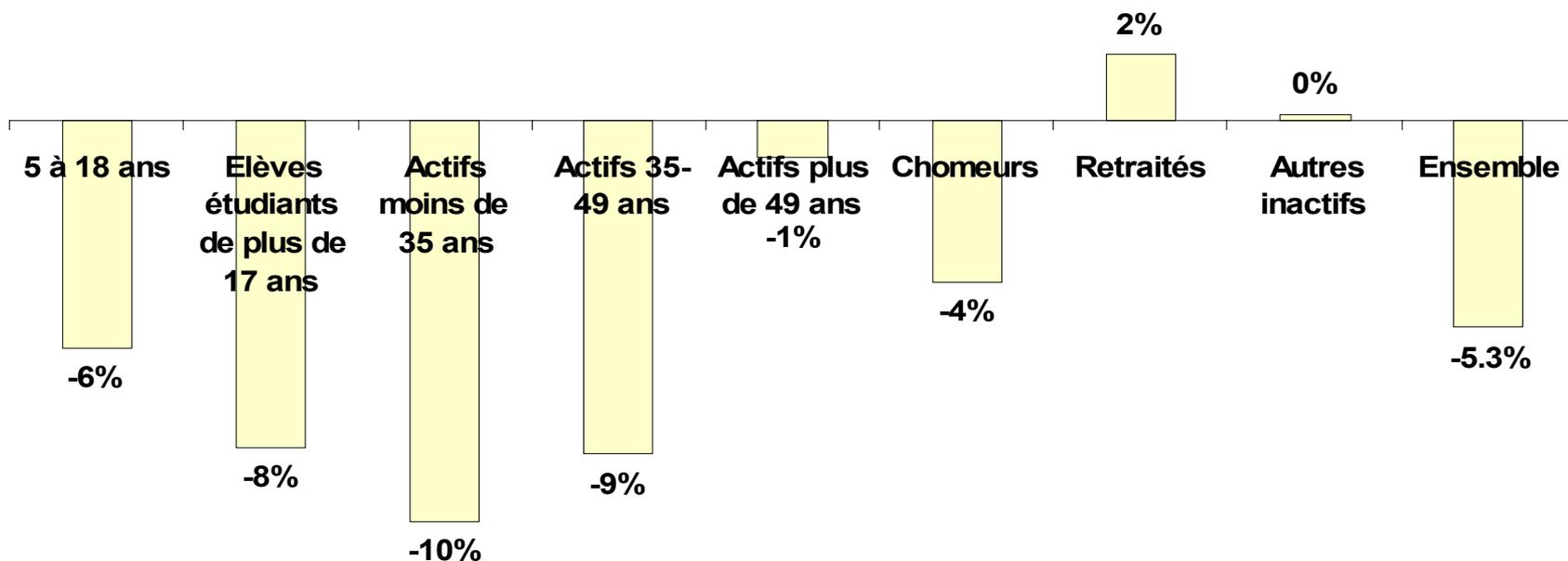


# Changements de comportement ou effets de structure

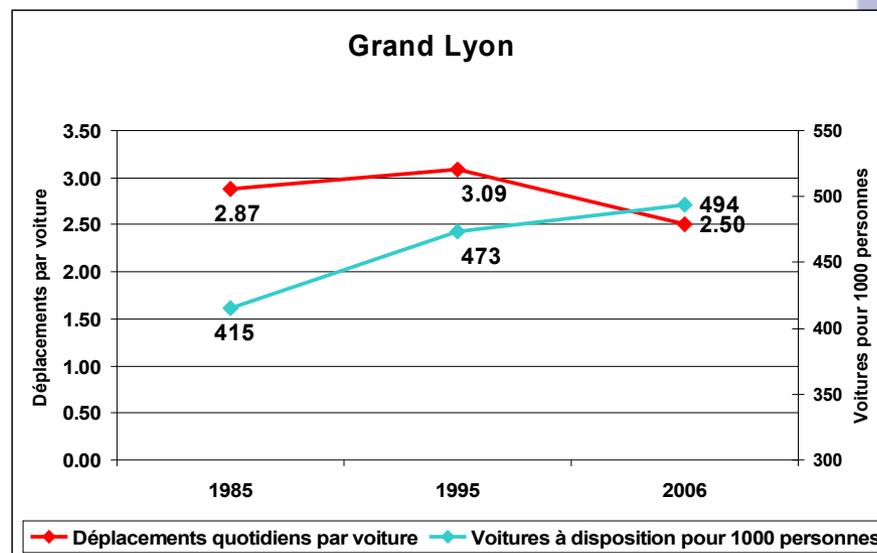
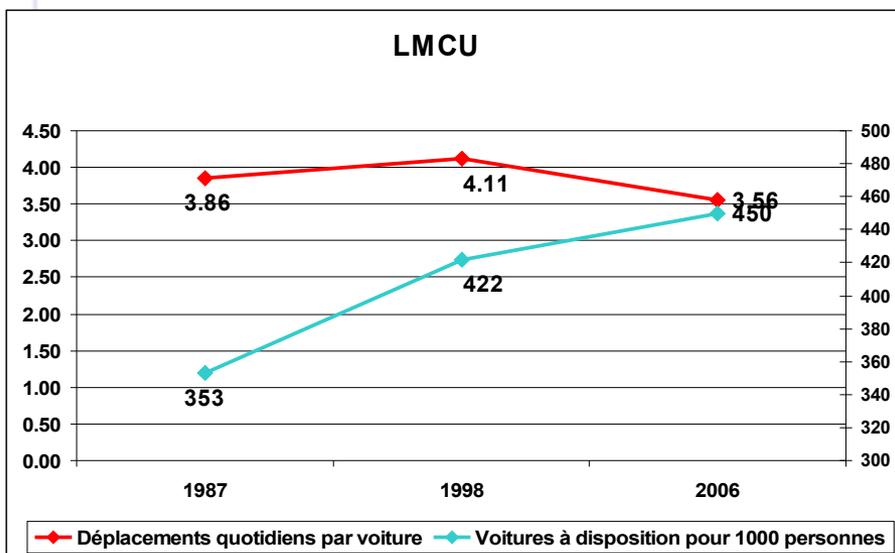
- A Lille, les évolutions dans la structure de la population devraient entraîner une légère croissance de la mobilité (4,02 contre 4,00 en 1998 et 3,76 observé en 2006).
- A Lyon, les évolutions de structure de population devraient entraîner effectivement une baisse de la mobilité mais la baisse observée est bien plus forte (3,60 contre 3,63 en 1995 et 3,36 observé en 2006).

# Changements de comportement ou effets de structure

Evolution de la mobilité selon le type de personne  
(Lille 2006/1998)



# Taux de motorisation et usage des voitures



## Découplage possession usage

# LMCU Temps et distances

pour comprendre le présent et construire l'avenir

*Déplacements internes des résidents*

	<b>Budget temps en minutes</b>	<b>Budget distance en km</b>	<b>Mobilité</b>	<b>Durée moyenne des déplacements en minutes</b>	<b>Longueur moyenne des déplacements en km</b>	<b>Vitesse en km/h</b>
<b>1987</b>	<b>51.7</b>	<b>13.0</b>	<b>3.74</b>	<b>13.8</b>	<b>3.47</b>	<b>15.1</b>
<b>1998</b>	<b>61.4</b>	<b>15.6</b>	<b>4.21</b>	<b>14.6</b>	<b>3.71</b>	<b>15.2</b>
<b>2006</b>	<b>63.0</b>	<b>15.7</b>	<b>4.01</b>	<b>15.7</b>	<b>3.91</b>	<b>14.9</b>
<b>Évolution 2006/1998</b>	<b>+3%</b>	<b>+0.4%</b>	<b>-5%</b>	<b>+7%</b>	<b>+5%</b>	<b>-2%</b>

# Grand Lyon Temps et distances

*Déplacements internes des résidents*

pour comprendre le présent et construire l'avenir

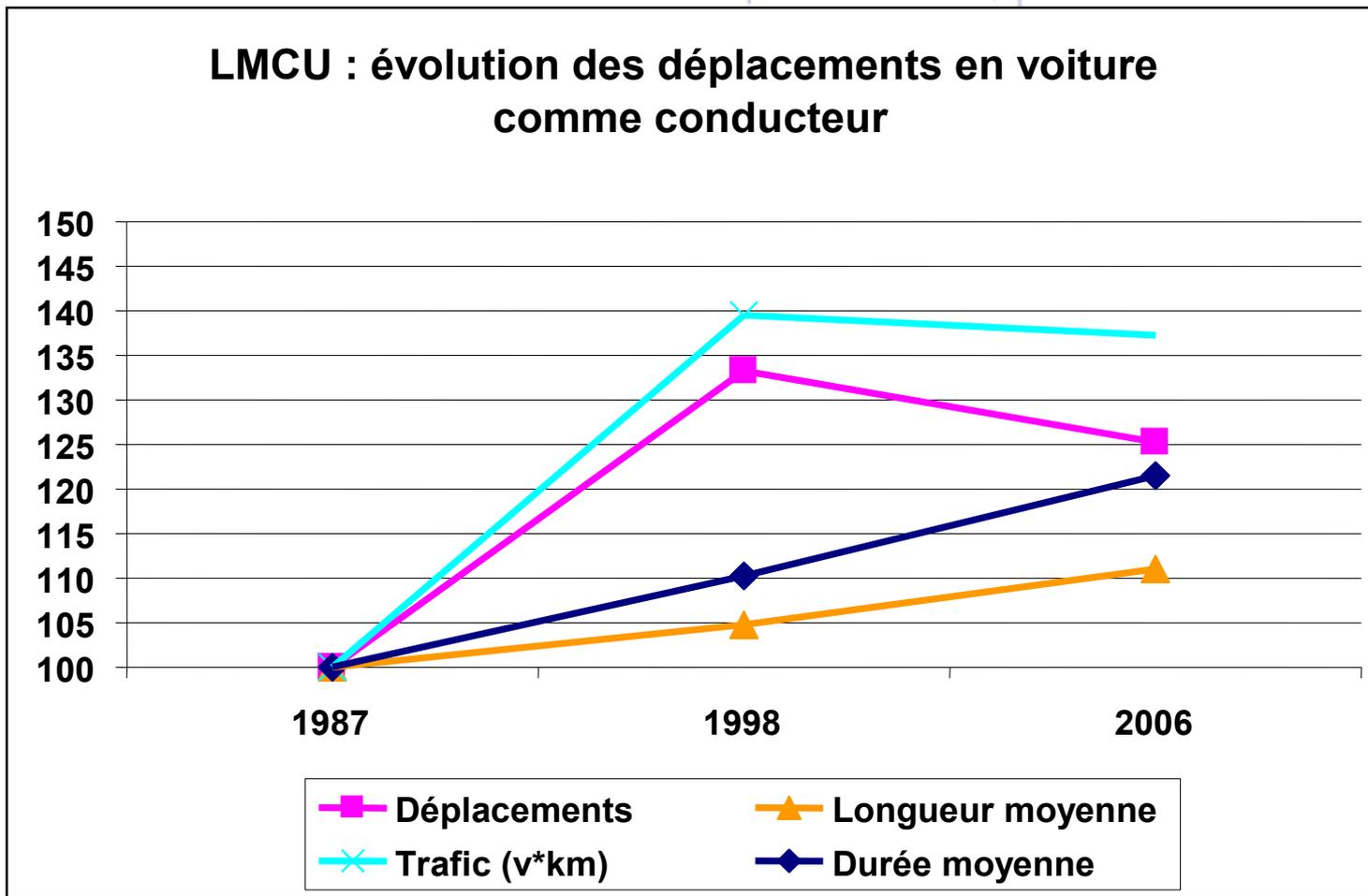
	Budget temps en minutes	Budget distance en km	Mobilité	Durée moyenne des déplacements en minutes	Longueur moyenne des déplacements en km	Vitesse en km/h
<b>1985</b>	<b>57.6</b>	<b>12.6</b>	<b>3.56</b>	<b>16.2</b>	<b>3.55</b>	<b>13.1</b>
<b>1995</b>	<b>69.1</b>	<b>14.4</b>	<b>3.90</b>	<b>17.7</b>	<b>3.68</b>	<b>12.5</b>
<b>2006</b>	<b>66.9</b>	<b>13.4</b>	<b>3.61</b>	<b>18.5</b>	<b>3.70</b>	<b>12.0</b>
<b>Évolution 2006/1995</b>	<b>-3%</b>	<b>-7%</b>	<b>-7%</b>	<b>+5%</b>	<b>+1%</b>	<b>-4%</b>

# Le trafic automobile

pour comprendre le présent et construire l'avenir

*Déplacements internes des résidents*

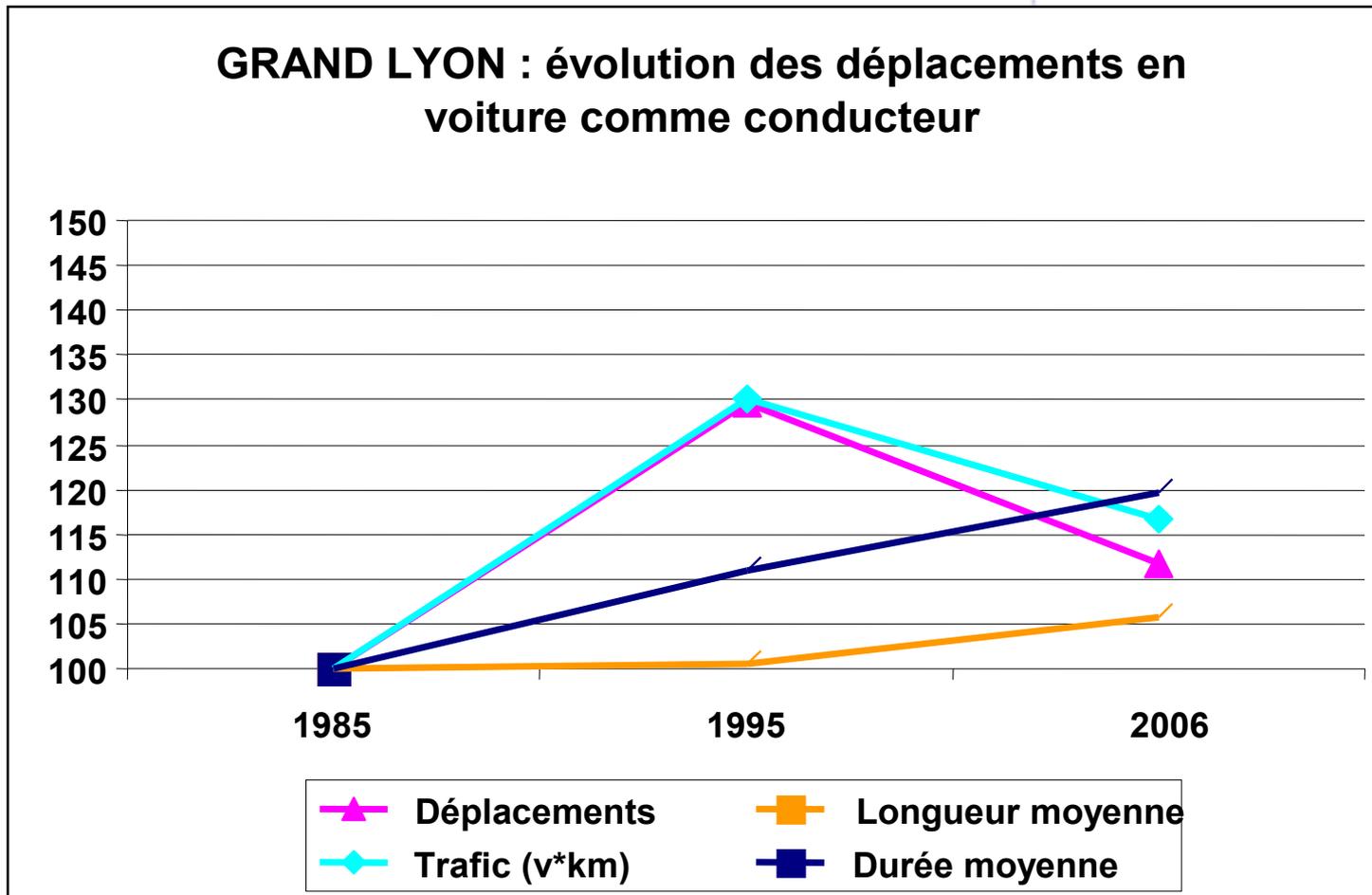
**LMCU : évolution des déplacements en voiture  
comme conducteur**



# Le trafic automobile

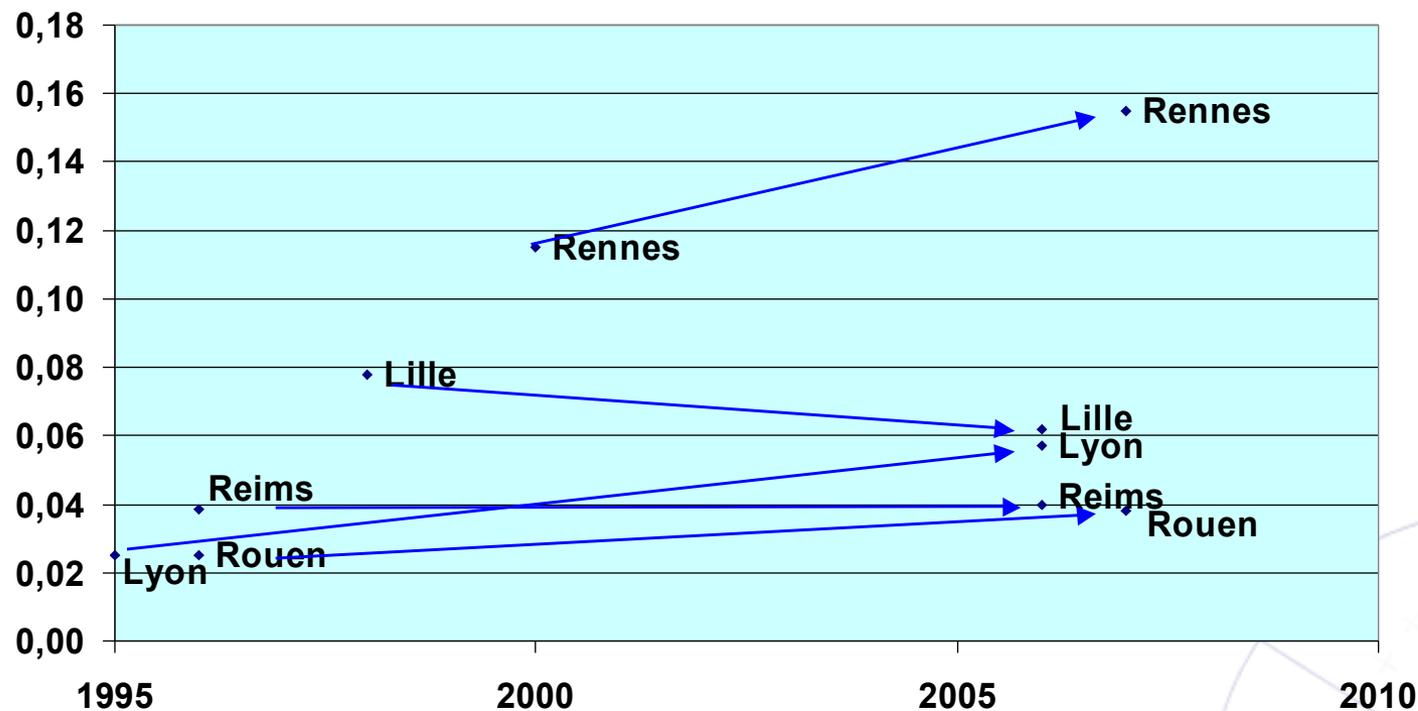
pour comprendre le présent et construire l'avenir

*Déplacements internes des résidents*



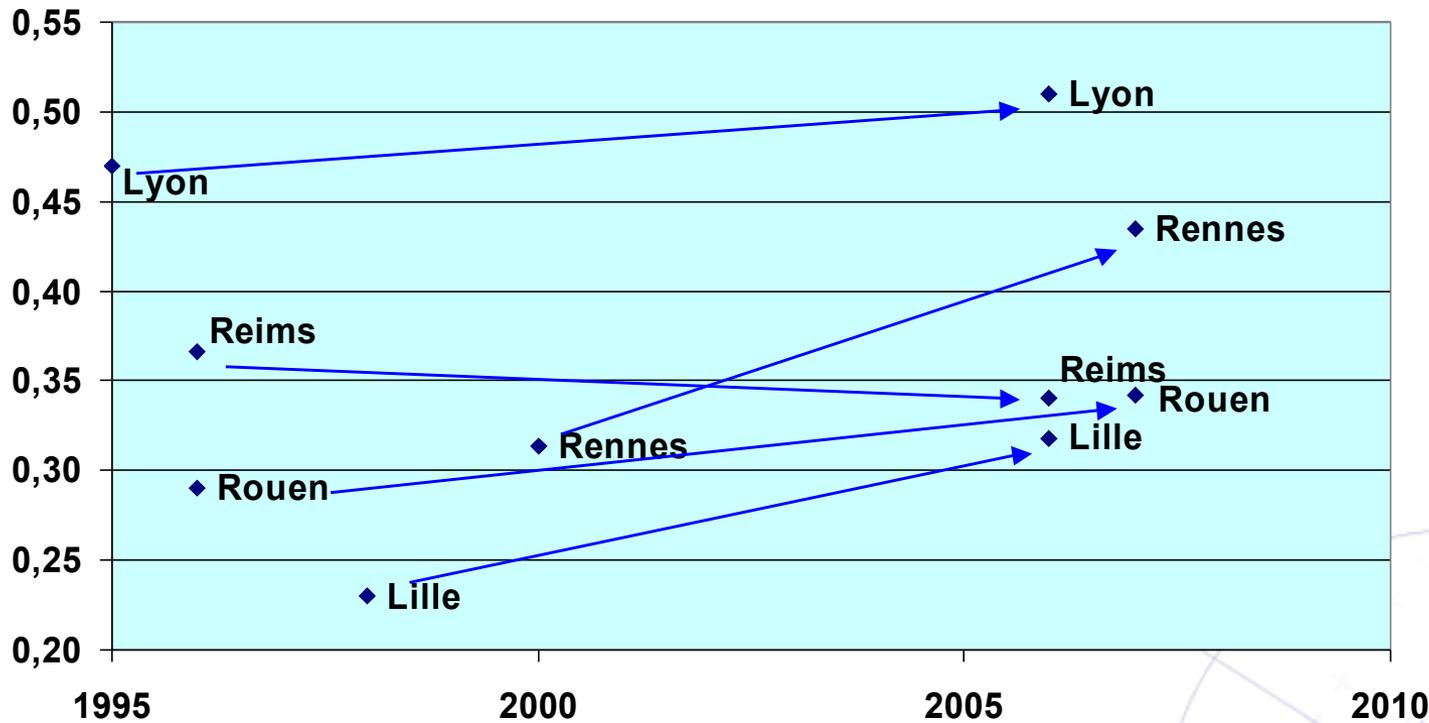
# Et les autres modes ?

## Mobilité en vélo



# Et les autres modes ?

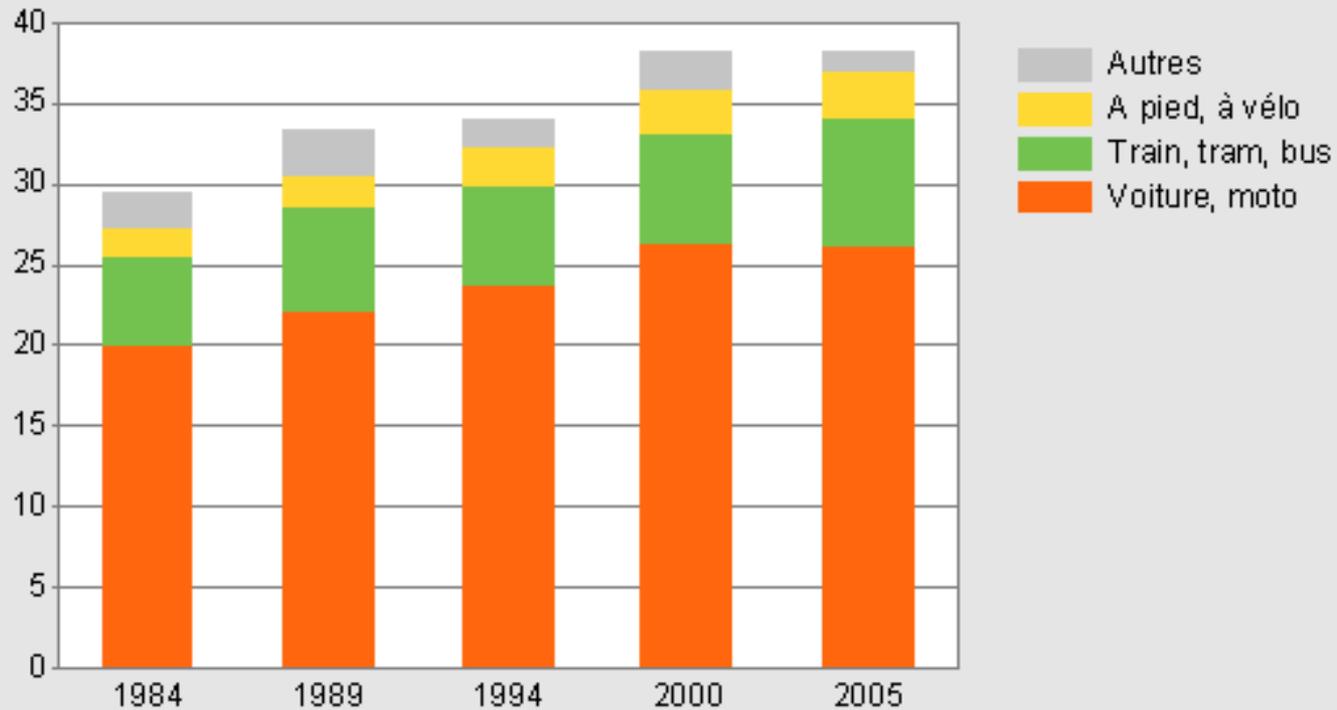
## Mobilité en TCU



# En Suisse

## Distance journalière par moyens de transport

En km / jour



© OFS

Source: La mobilité en Suisse, OFS et ARE

## Évolution moyenne annuelle des voyageurs-km réalisés en voiture particulière

Croissance moyenne	1995-05	2003-05
France	1.3%	<b>-0.8%</b>
R-U	0.9%	<b>0.4%</b>
Italie	1.4%	<b>-0.2%</b>
Allemagne	0.5%	<b>-0.3%</b>
Espagne	3.8%	<b>2.4%</b>
«G5»	<b>1.3%</b>	<b>0.0%</b>

*Source : analyse BIPE d'après Ministères des transports*

# Explications possibles



# Pourquoi une baisse de la mobilité à Lille et à Lyon ?

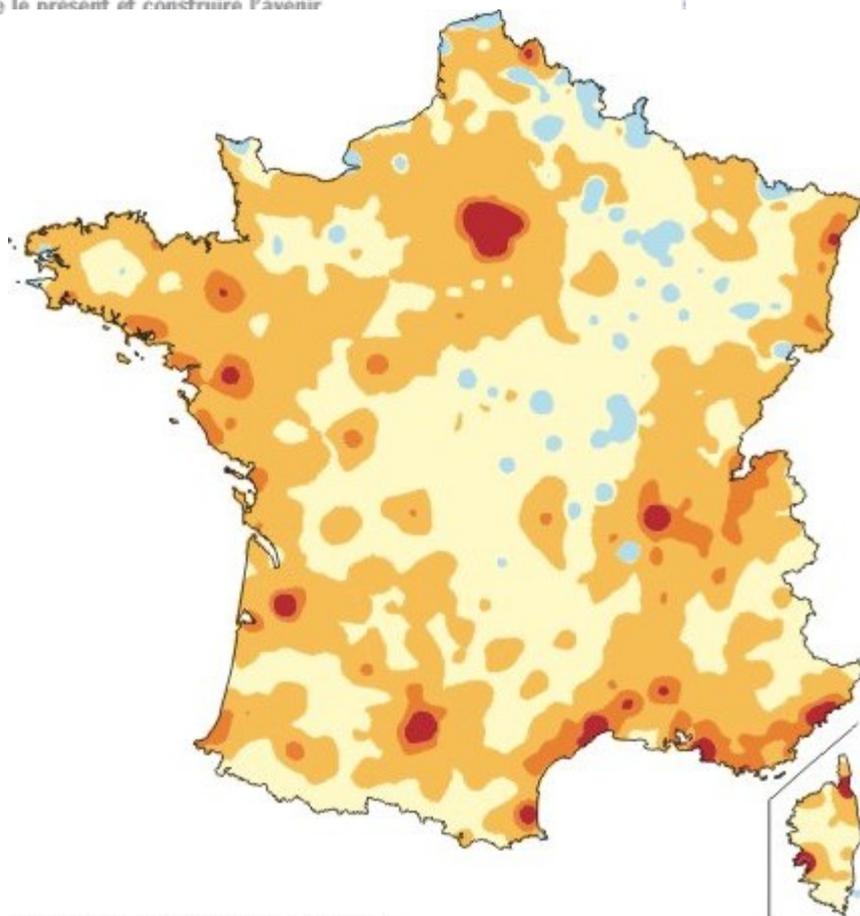
- Internet : achats et démarches réalisés sans sortir du domicile
- Baisse des pratiques d'accompagnement
- Repli sur soi (baisse des visites)
- Vieillesse de la population
- Mobilité « rentrée »

# Pourquoi une baisse de l'usage de la voiture ?

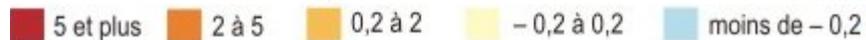
- Augmentation du prix des carburants
- Politiques publiques (PDU...)
- Préoccupations environnementales (effet de serre – changements climatiques)

# Variation annuelle de la densité de population entre 1999 et 2006

pour comprendre le présent et construire l'avenir

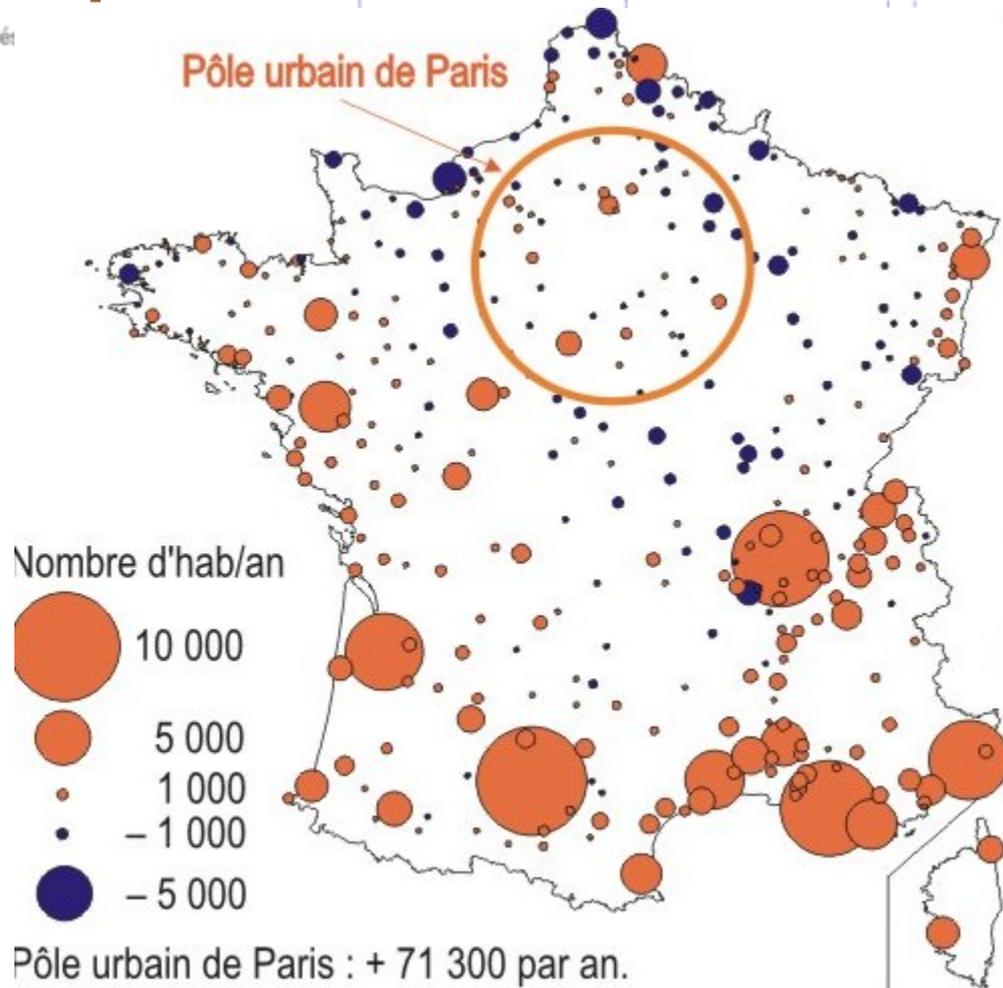


variation du nombre d'hab/km<sup>2</sup> par an



Source : Insee, recensements de la population.

# Variation annuelle de la population des pôles urbains entre 1999 et 2006



Source : Insee, recensements de la population.

# Influence de la baisse récente du prix du pétrole

## ● Baril à 150 \$ :

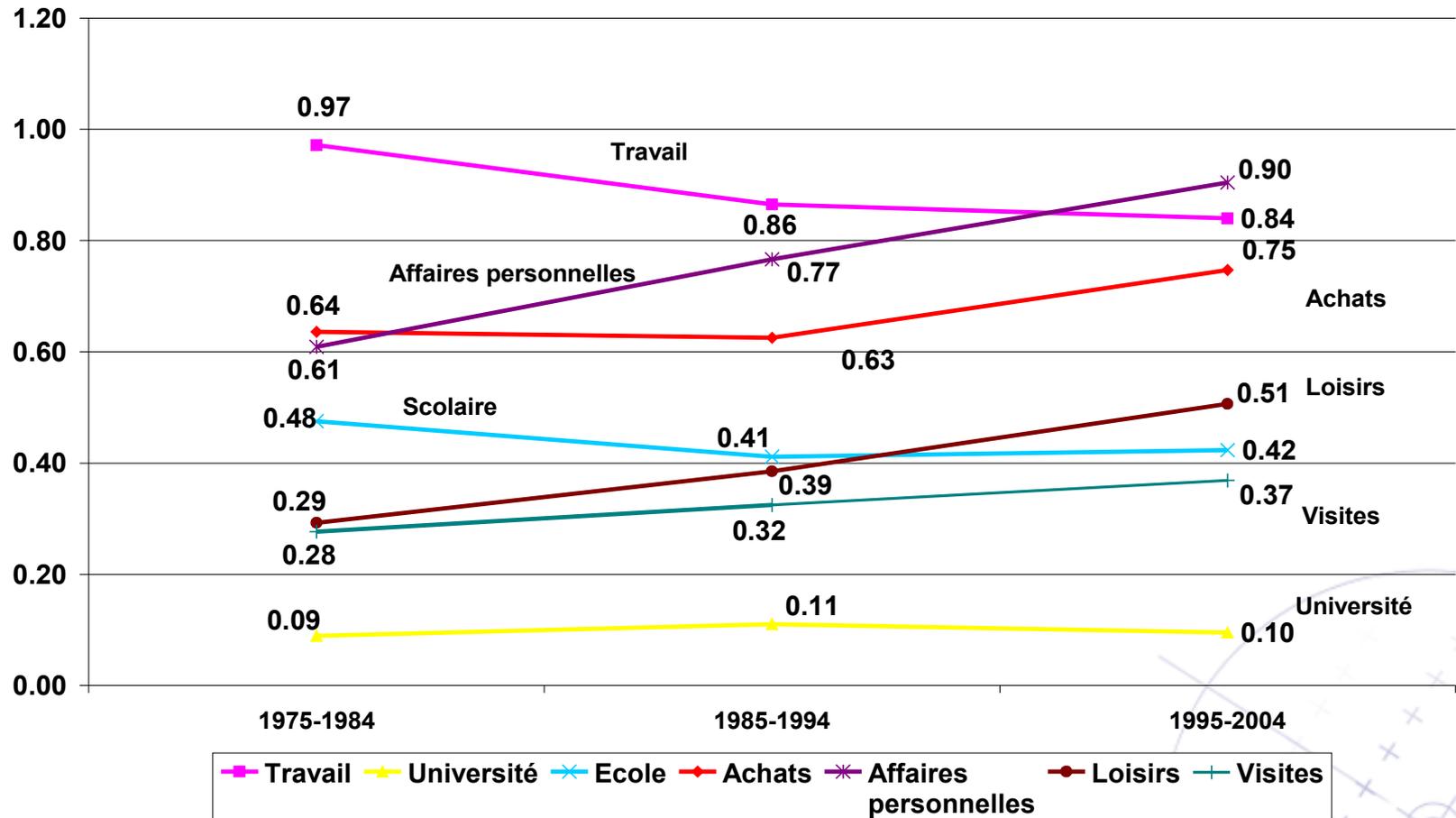
- « En juin, la consommation de carburants s'est effondrée de 10% en France. »
- « La consommation de carburants en France a chuté de 12,3 % en août par rapport à août 2007, du « jamais vu » selon l'Union française des industries pétrolières (Ufip) »

## ● Baril à 50 \$ :

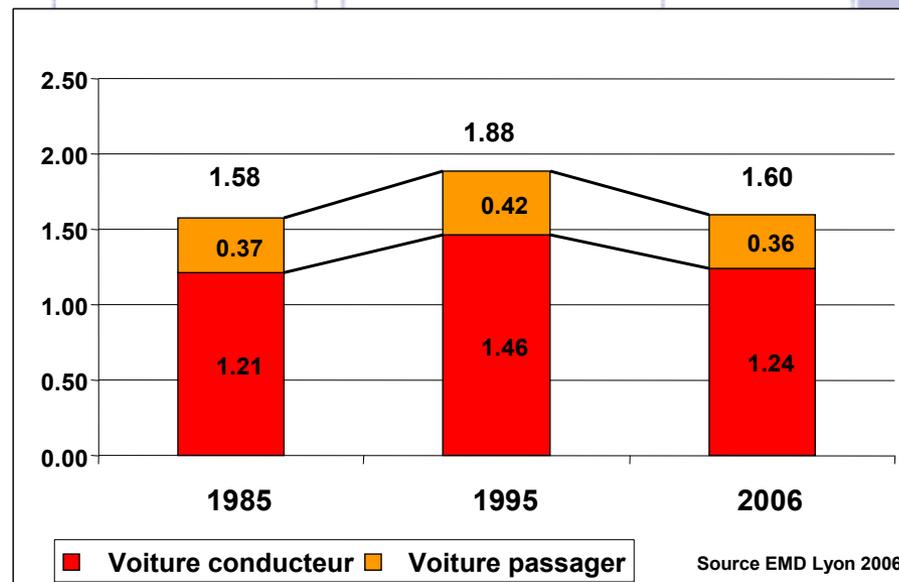
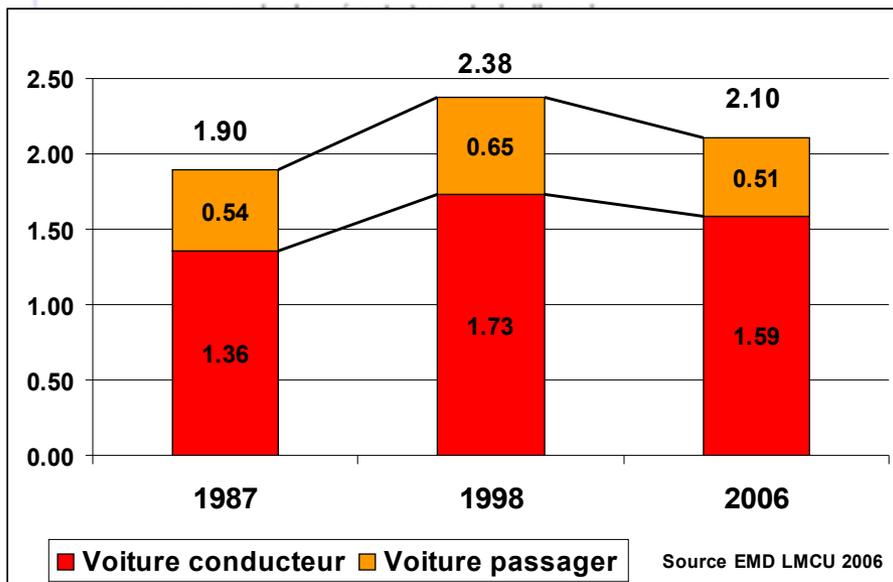
- « Selon l'UFIP (Union Française des Industries Pétrolières), **la consommation de carburants a chuté en France de 12,3 % en novembre 2008** (par rapport à novembre 2007). »

# Les motifs

pour comprendre le présent **MOBILITE INDIVIDUELLE MOYENNE PAR PERIODE**



# La voiture

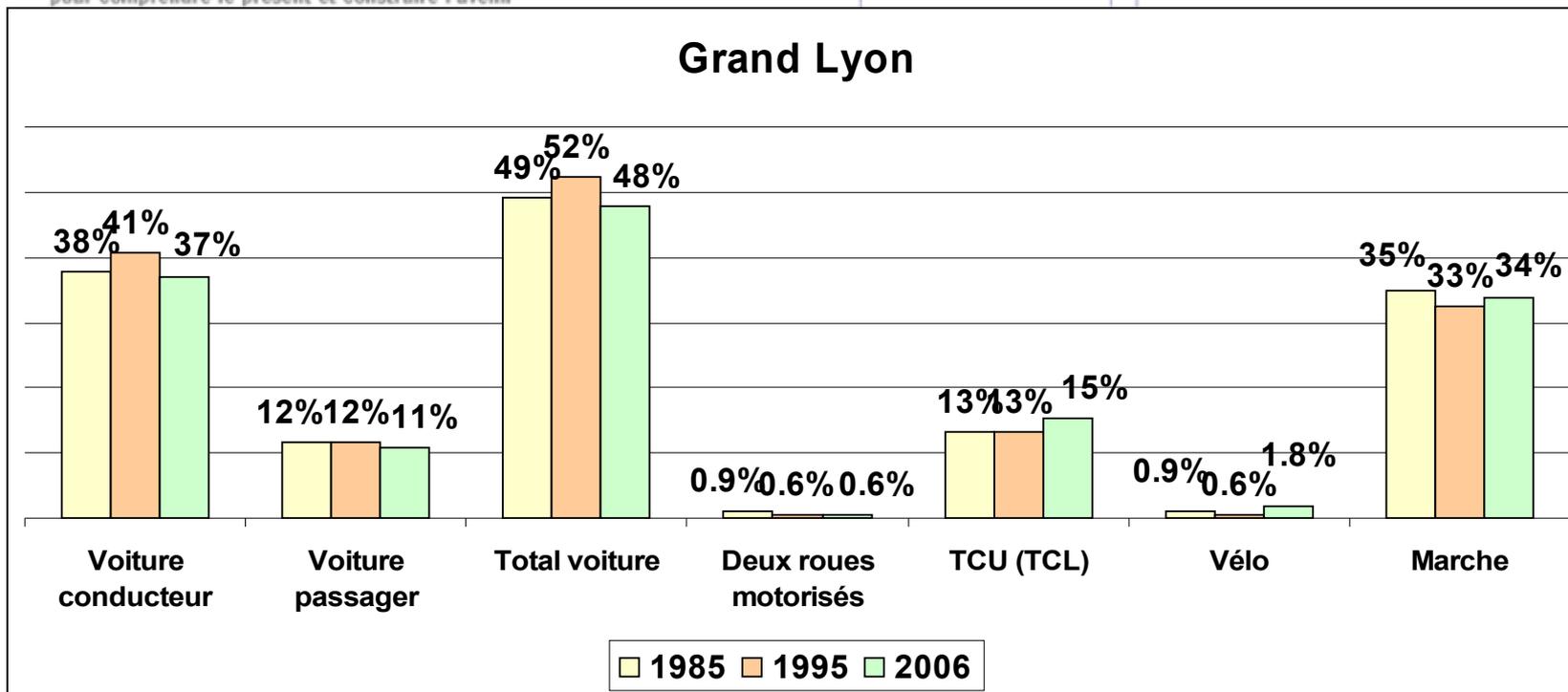


- baisse sensible de la mobilité en voiture (-12% à Lille, -15% à Lyon) depuis l'enquête précédente
- à Lille, baisse de la voiture passager (-22%) nettement supérieure à celle de la voiture conducteur (-7,5%), à Lyon, baisses voisines : taux d'occupation des voitures en baisse à Lille, stable à Lyon,

# Les parts de marché

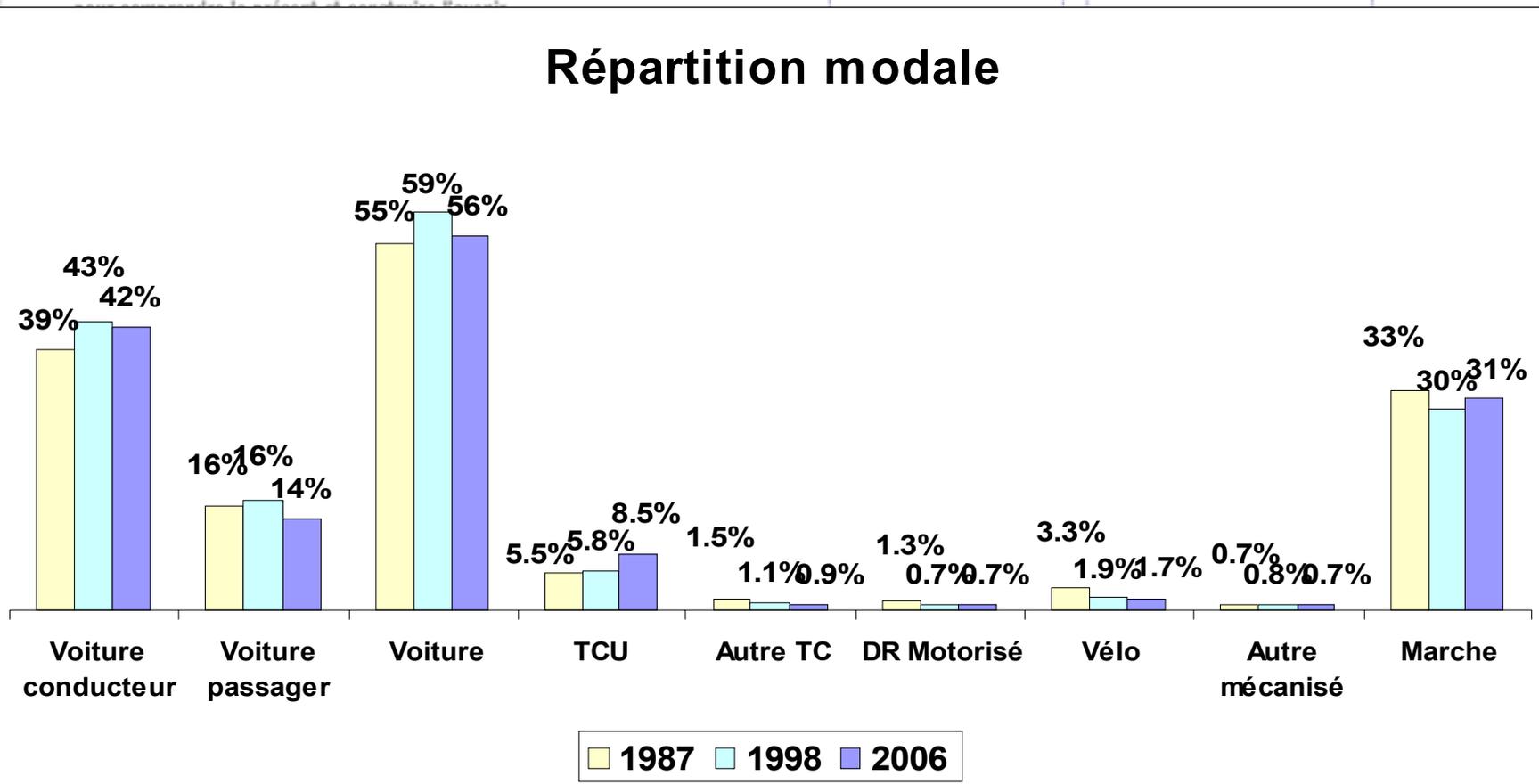
pour comprendre le présent et construire l'avenir

## Grand Lyon



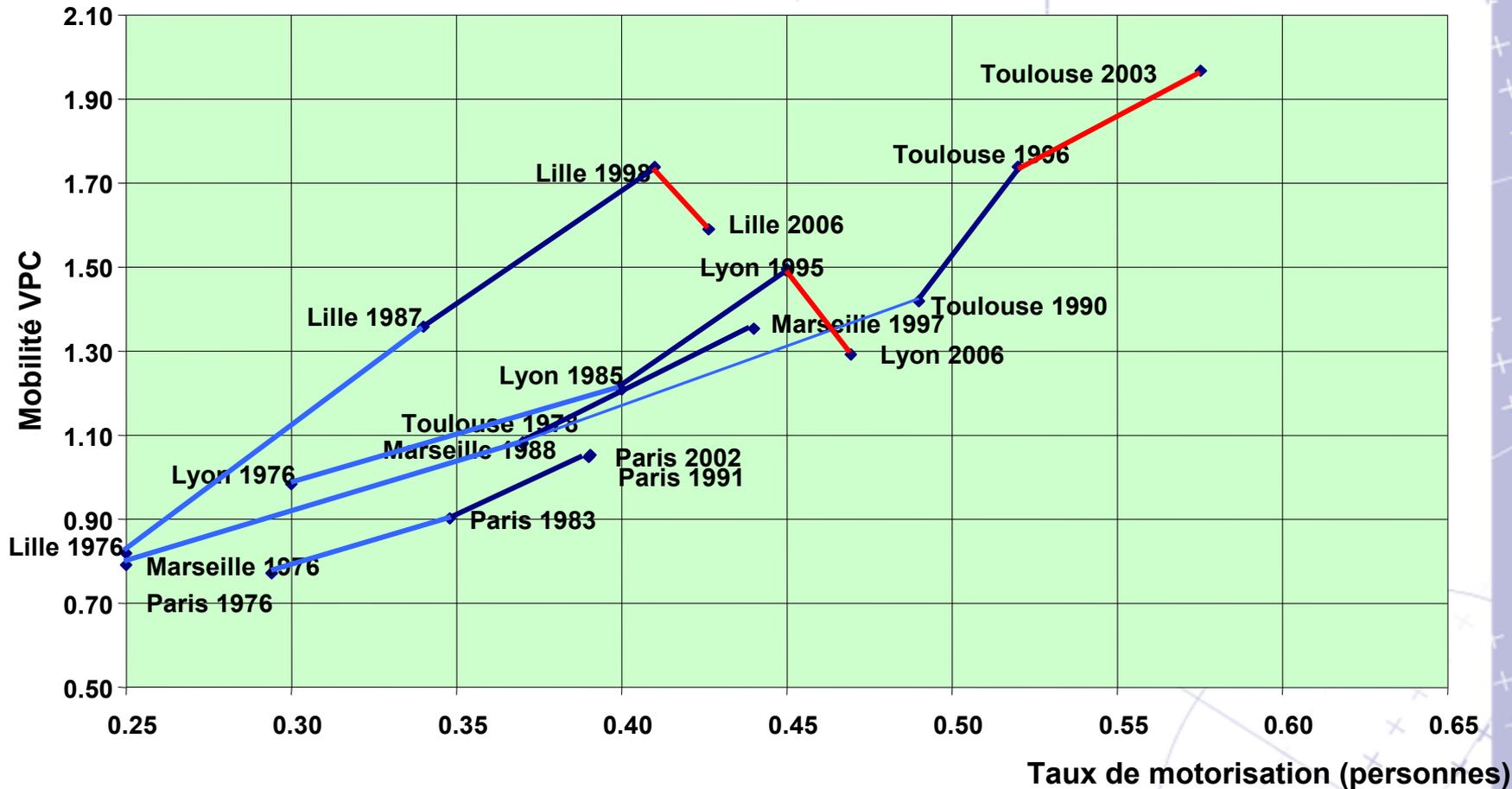
# Les parts de marché (LMCU)

## Répartition modale



# Taux de motorisation et usage des voitures

pour comprendre le présent et **Mobilité en voiture conducteur selon le taux de motorisation**



## Découplage possession usage

# Observatoire de la circulation LMCU

➤ En agglomération : baisse significative du trafic routier depuis 2002

➤ Liaisons intercommunales : une certaine stagnation

➤ Réseau dénivelé : une augmentation modérée

*Compilation de comptages permanents (SIREDO DDE et LMCU) et périodiques*

