

La Mobilité des Français

Guy BOURGEOIS

11 juin 2012

Plan de la présentation

- Quatre considérations introductives
- La mobilité de la vie quotidienne
- La mobilité occasionnelle
- Conclusions : la crise, les perspectives ?

Introduction 1 :

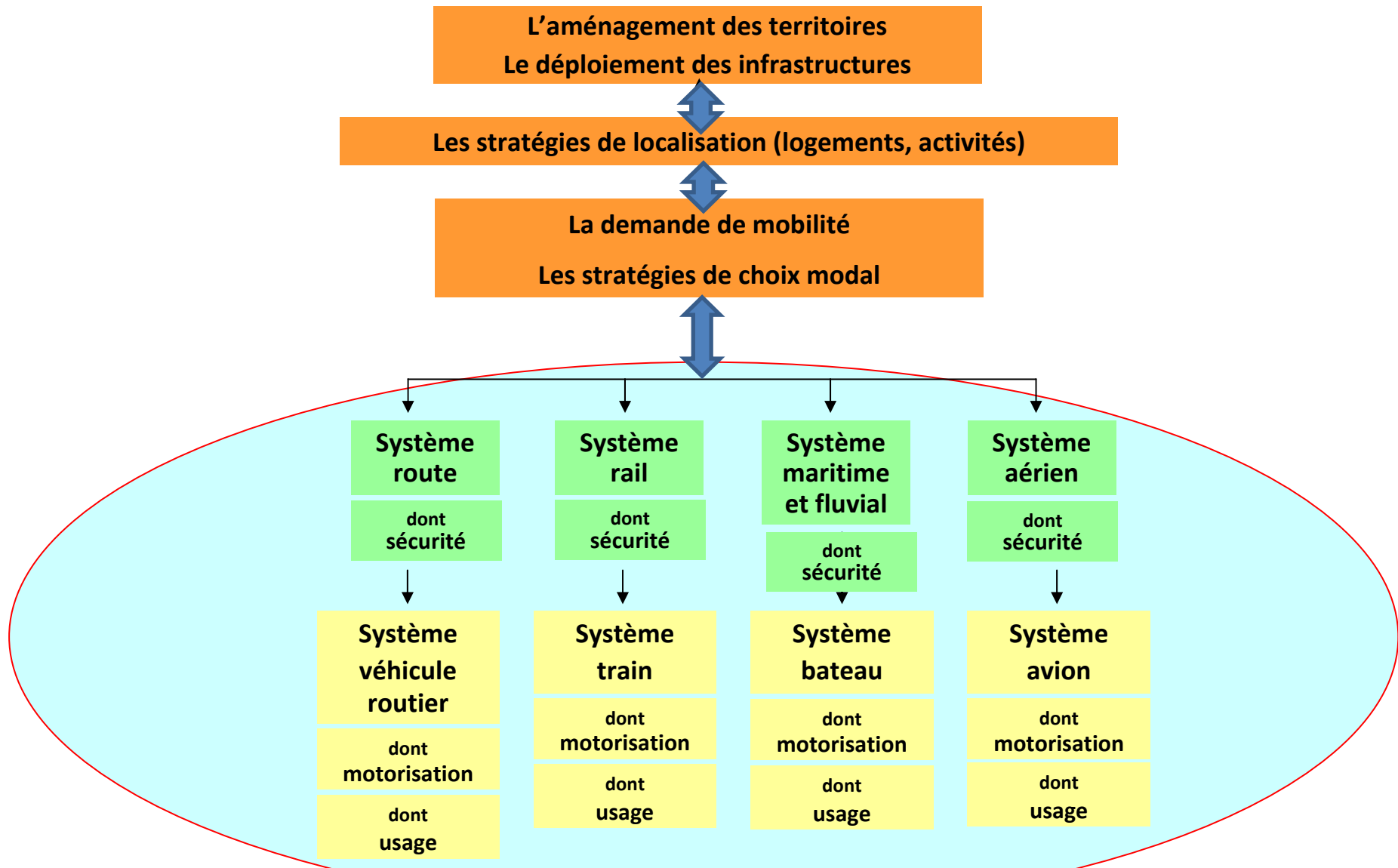
Les outils de la connaissance

- Enquête Nationale transport (ENT) : **1982-1994-2008**
- Enquêtes Ménages et Déplacements (EMD)
- Données des opérateurs
- Données des AO
- Statistiques routières
- Etudes et Recherches (CERTU, IFSTTAR, ...)
- Panel annuel Suivi de la Demande Touristique (SDT)

**On connaît bien les déplacements domicile-travail
Beaucoup moins bien le reste...**

Et très mal ce qui se passe depuis la grande crise de 2008...

Introduction 2 : Les déterminants de la mobilité et l'offre de transports



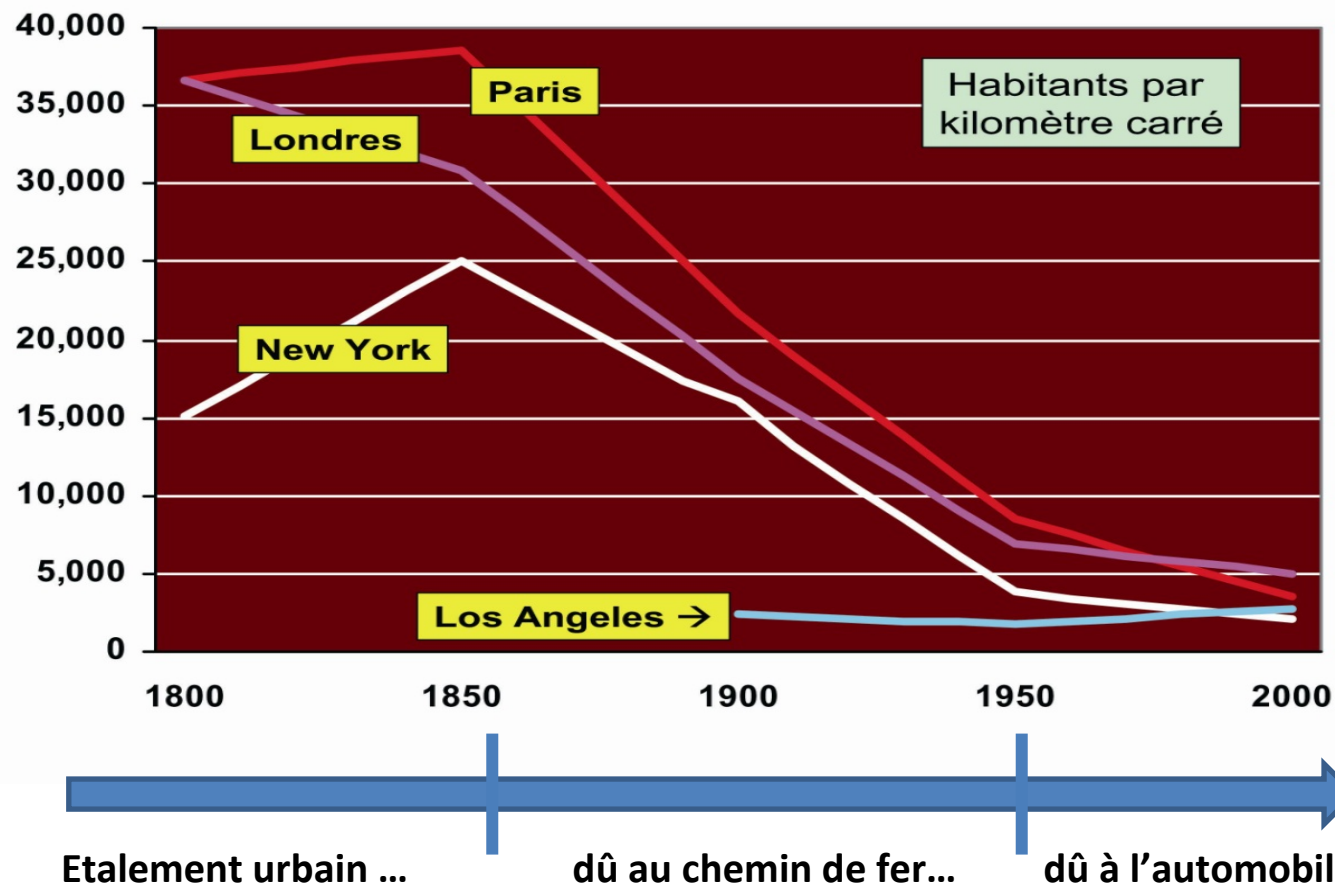
Introduction 3 : l'étalement urbain

Paris

Entre 1850 et 1950 : population x 3,5 – surface x 13 – densité urbaine /3,7

Entre 1950 et 2000 : population x 1,6 – surface x 3,9 – densité urbaine /2,4

L'unité urbaine densités historiques



Introduction 4 : 1982-2012 - les transformations de la société française

- Population : de **54,3** à **62,1** millions d'habitants **(+14 %)**.
- Part des vingt plus grandes aires urbaines : de **36 %** à **42%** : **presque toute l'augmentation de la population française est le fait des grandes agglomérations.**
- Population active : de **24,1** à **28,3** millions **(+17 %)**
- Emplois tertiaires : **+ 43 %**
- Emplois industriels : **- 27 %.**
- Part des personnes de plus de 60 ans : de **18 %** à **23 %**
- Part des personnes de plus de 65 ans : de **13 %** à **17 %**
- Nombre d'étudiants : de **1,2** à **2,3** millions **(+91 %)**

Introduction 4 (suite) : 1982-2012 - les transformations de la société française

- Parc automobile :
de **18,8** à **32,7** millions de voitures **(+73%)**
- Ménages sans automobile :
de **30 %** à **19 %** (dont la moitié des parisiens...)
- Ménages ayant au moins deux automobiles :
de **23 %** à **36 %**.
- Nombre de kilomètres d'autoroutes :
de **5 300** à **11 400** **(+107%)**
- Nombre de kilomètres de TGV ouverts : **2 037** .

Plan de la présentation

- Quatre considérations introductives
- La mobilité de la vie quotidienne
- La mobilité occasionnelle
- Conclusions : la crise, les perspectives ?

La mobilité de la vie quotidienne se définit comme l'ensemble des déplacements d'une journée qui commence et se termine au domicile, duquel on ne s'éloigne pas de plus de 80 km

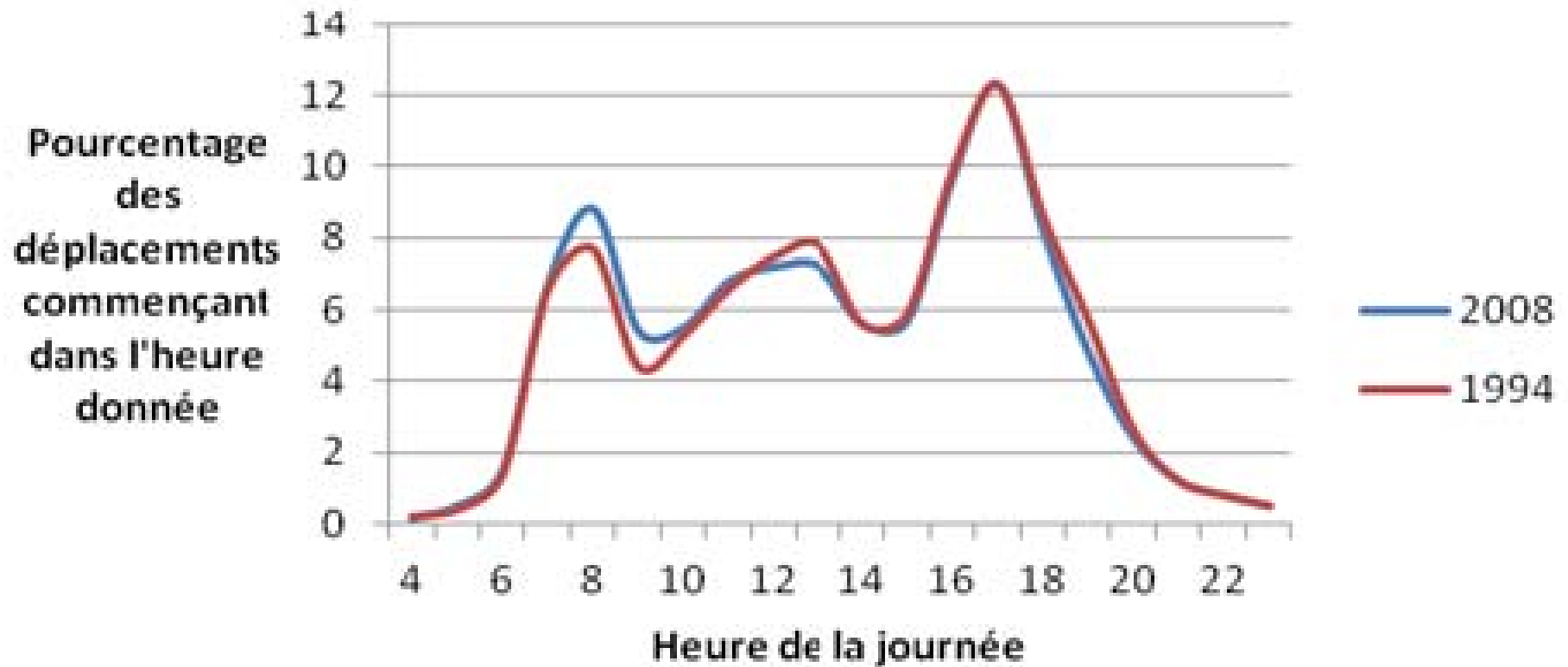
La mobilité de la vie quotidienne (1)

- **En 2008, les français de plus de 6 ans ont effectué 177 millions de déplacements locaux chaque jour ouvré de la semaine, soit en moyenne, 3,15 par personne. Ce chiffre est remarquablement stable avec le temps,** même s'il accuse une légère diminution entre 1982 (3,34) et 1994 (3,16).
- **Environ 85 % des français, se déplacent chaque jour.**
 - 50 % des personnes de plus de 75 ans effectuaient au moins un déplacement quotidien en 1994, elles sont 57 % en 2008.
 - 3 % de la population est totalement immobile.
 - 31 % est immobile le dimanche, 19 % le samedi et 15 % est immobile un jour de semaine.
 - La moitié de la population effectue au plus deux déplacements par jour ouvrable, un aller et un retour.
- **Mais 25 % de la population réalise 50 % des déplacements, et 70 % des km parcourus.** Ces « hyper mobiles » sont majoritairement des femmes, des personnes de 36 à 45 ans, des actifs ayant un emploi, des catégories socio professionnelles supérieures.

La mobilité de la vie quotidienne(2)

- Le temps quotidien passé dans les déplacements est **étonnamment stable**, (54,8 mn en 1982, **56,3 mn en 2008**), de même que la durée moyenne d'un déplacement (16,4 mn en 1982, 17,9 mn en 2008).
- La distance quotidienne parcourue par personne augmente, très **fortement** entre 1982 et 2008, de **17,4 km à 25,2 km**.
- **Corrélativement**, la vitesse moyenne des déplacements a **fortement cru** entre 1982 et 2008, **de 19 à 26,5 km/h**.
- **C'est « la conjecture de Zahavi »**, un individu est prédisposé à affecter à ses déplacements une partie constante de son temps dans la journée. S'il peut se déplacer plus vite, il pourra aller plus loin ; il cherche davantage à **« maximiser ses opportunités » plutôt qu'à « minimiser ses coûts »**. Cette conjecture n'a jamais été démontrée, mais elle est vérifiée expérimentalement depuis de nombreuses années.

La mobilité quotidienne selon l'heure des déplacements

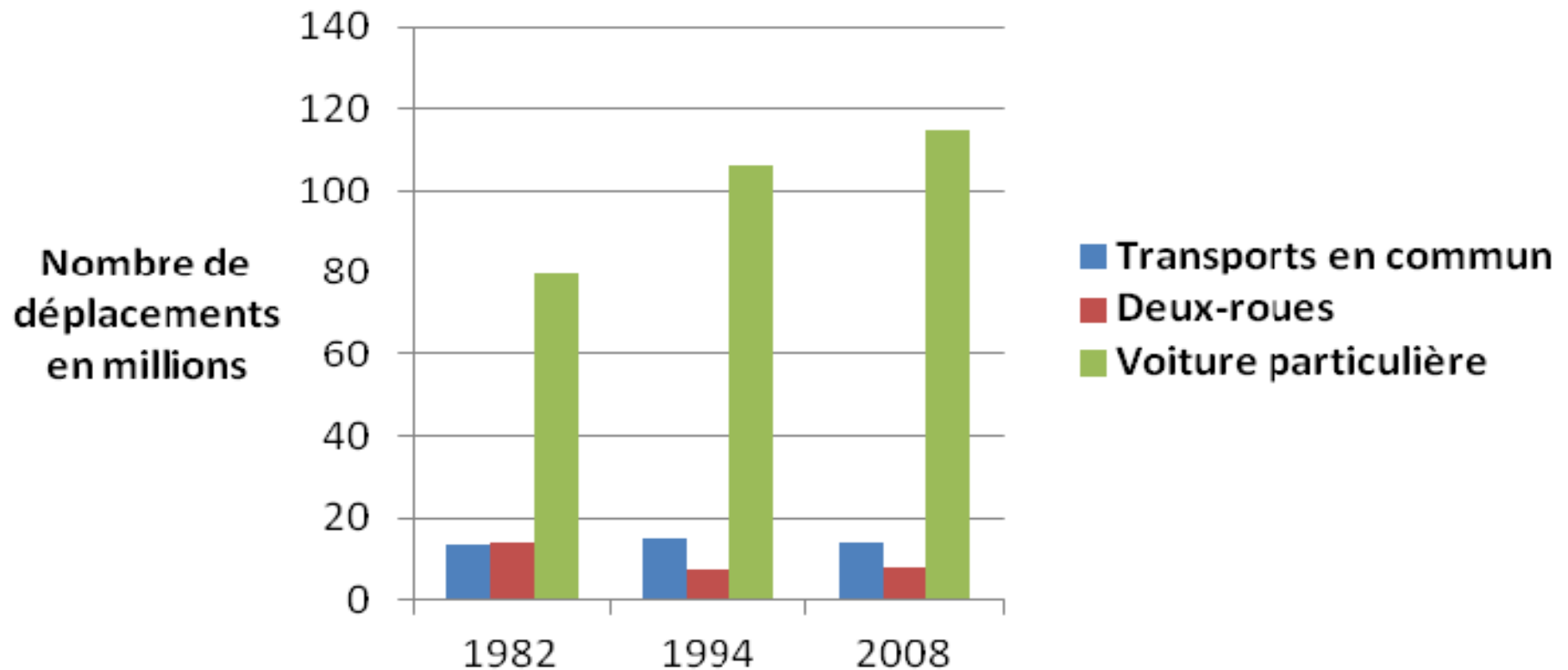


- La pointe du matin s'accroît
- Les retours au domicile pour le déjeuner diminuent encore un peu

La mobilité quotidienne selon les jours, les mois, les saisons

- Entre 1982 et 2008, la mobilité s'équilibre mieux entre les jours **ouvrés**, mais le **vendredi n'est plus un jour de pointe** (il faut y voir l'effet sensible de la réduction du temps de travail et de l'instauration des 35 heures).
- **Le samedi, la mobilité moyenne tombe à 2,53 déplacements par personne**, c'est essentiellement la pointe du matin qui s'efface, ce qui contribue à donner l'impression que « tout le monde bouge le samedi ».
- **Le dimanche est bien le jour du repos**, avec seulement 1,69 déplacement par personne.
- **L'impact des vacances scolaires se remarque** : le nombre de déplacements par jour et par personne baisse de 3,21 en période normale à 2,92 en période scolaire. L'impact sur les réseaux de transport public est particulièrement sensible.
- **L'impact des saisons, à travers la météo, est faible** sur la mobilité locale. On se déplace un peu moins en hiver, un peu plus en automne.

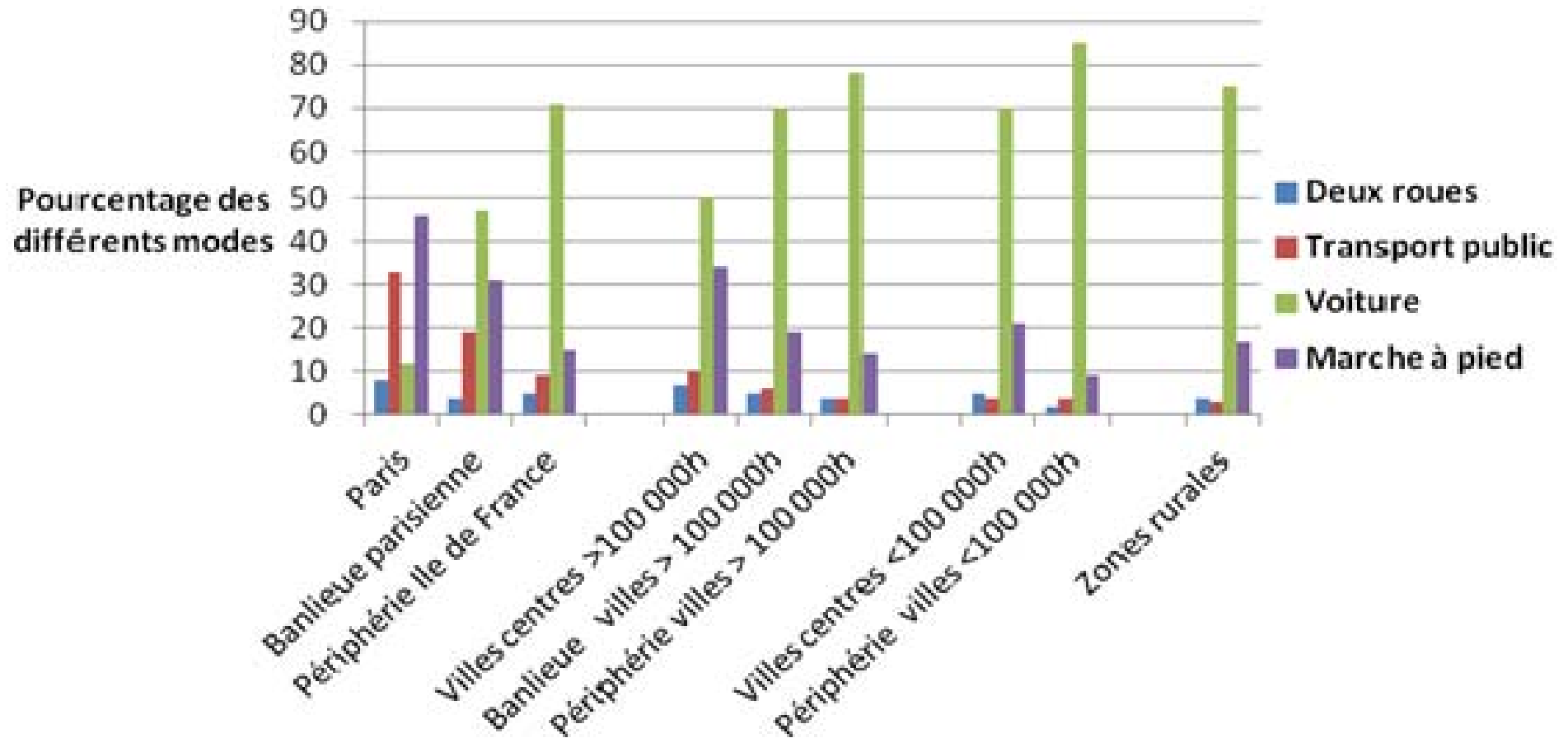
Evolution du nombre des déplacements de la vie quotidienne selon les modes



Le transport en commun s'est maintenu au détriment des deux-roues.

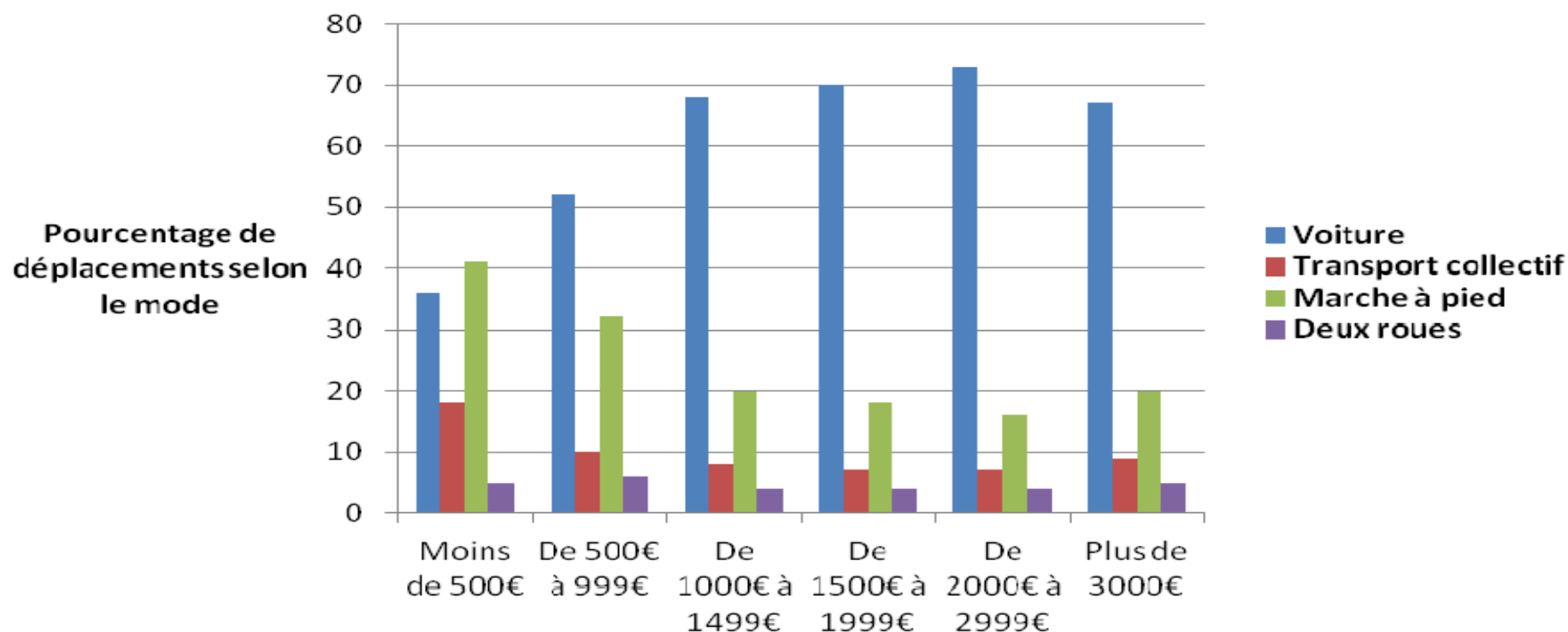
L'automobile assure toute la croissance .

Répartition des déplacements selon les modes et selon les territoires



PARIS n'est pas la France !

Part modale en fonction du revenu par personne du ménage

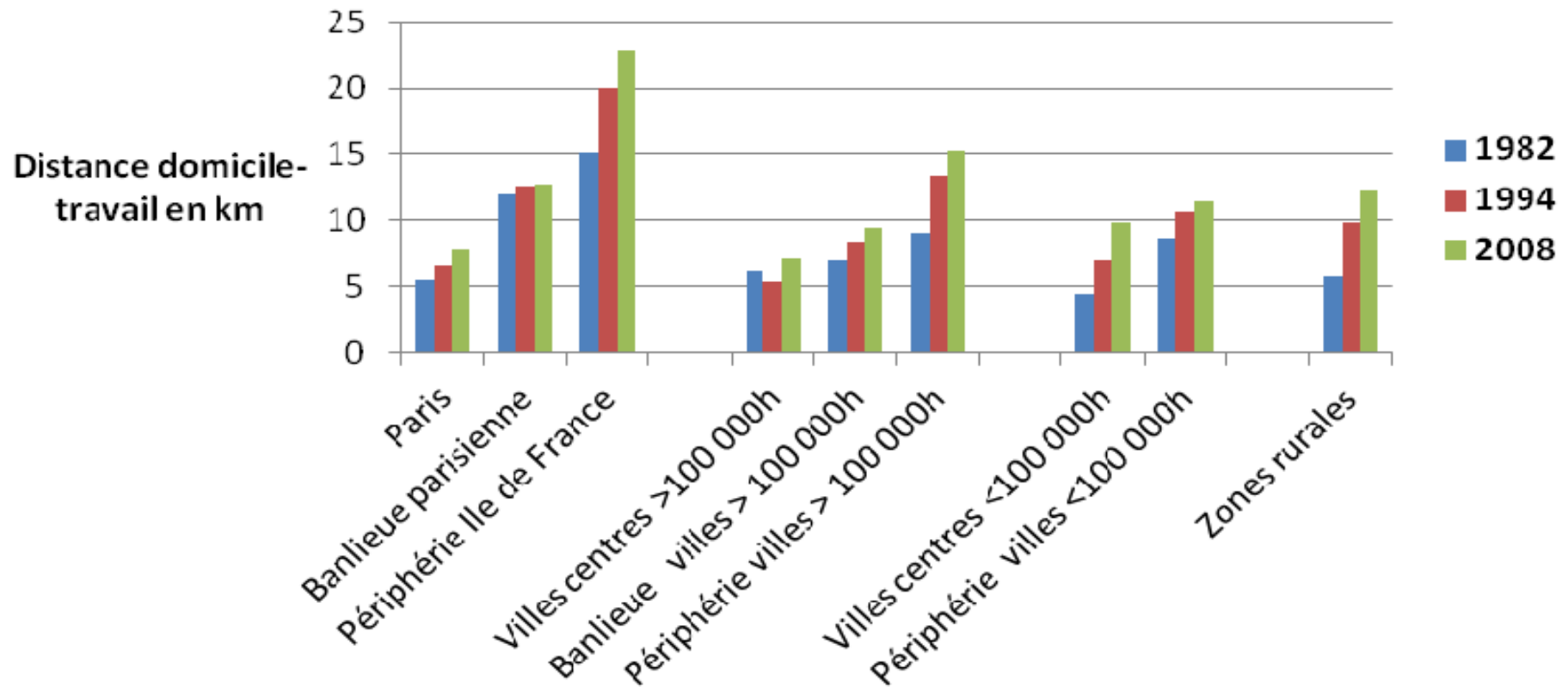


- Pour un revenu inférieur à **500 €** par membre d'un ménage, le temps quotidien passé en déplacement est de 51 mn, et la **distance parcourue de 16 km**,
- Pour un revenu est supérieur à **3000 €**, le temps quotidien de déplacement monte à 67 mn et **la distance parcourue est de 30 km**.
- **Les ménages à hauts revenus sont les plus multimodaux – Ils sont majoritairement dans les centres -villes.**

Les déplacements liés au travail

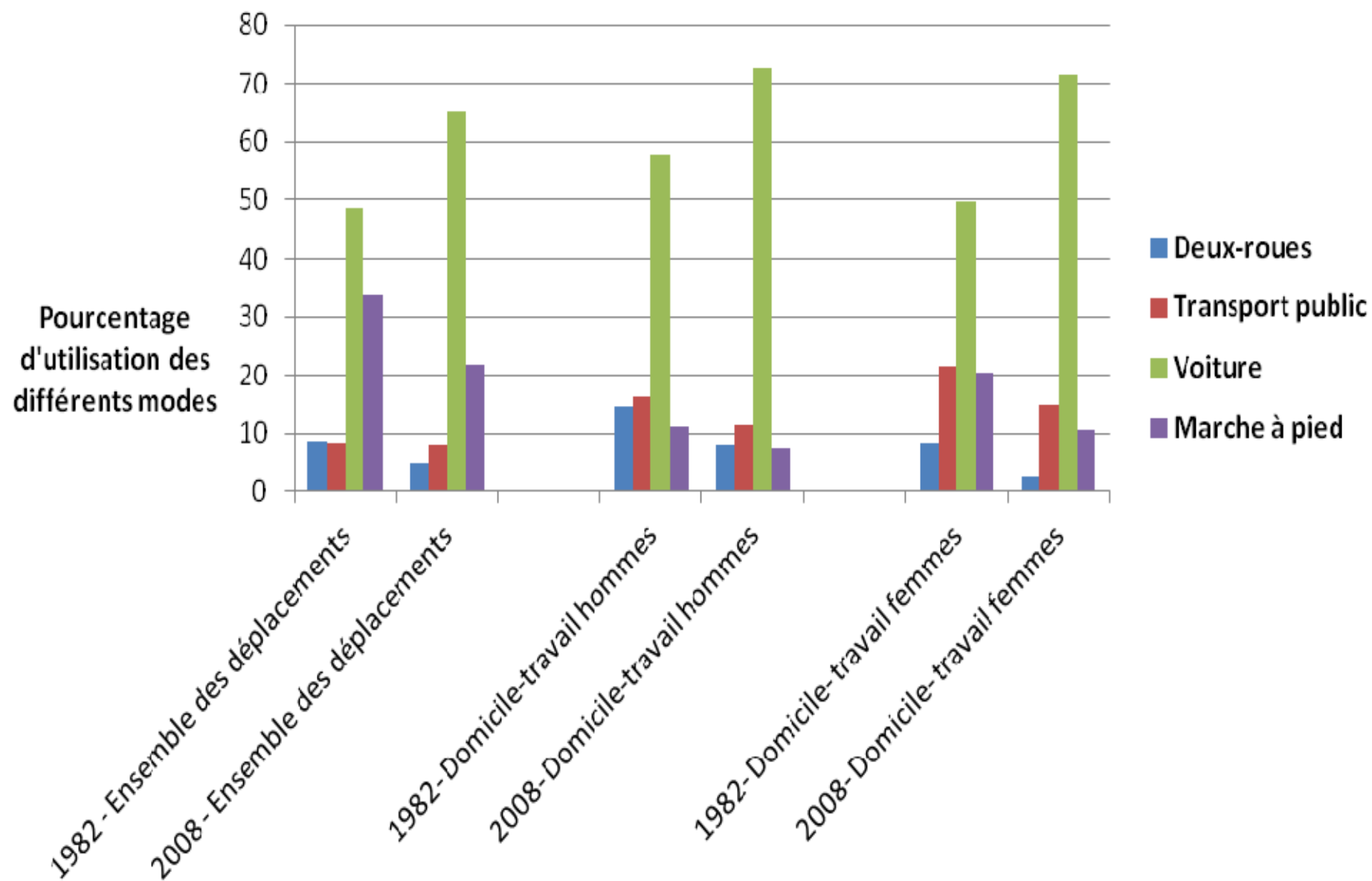
- **29 % des déplacements de la vie quotidienne**, parmi lesquels 18 % sont strictement des déplacements domicile - travail . (Près des deux-cinquièmes ont donc une autre destination que le lieu de travail habituel, ce qui témoigne de la forte tertiarisation de l'économie.)
- **41 % des distances parcourues.**
- En ce qui concerne la durée des déplacements domicile-travail, le contraste est très fort, presque du simple au double, entre les habitants de l'Ile de France (31 mn par trajet pour le parisien, 36 mn pour l'habitant de la périphérie) et les provinciaux (entre 18 mn et 23 mn selon les territoires).

L'allongement des distances domicile-travail entre 1982 et 2008

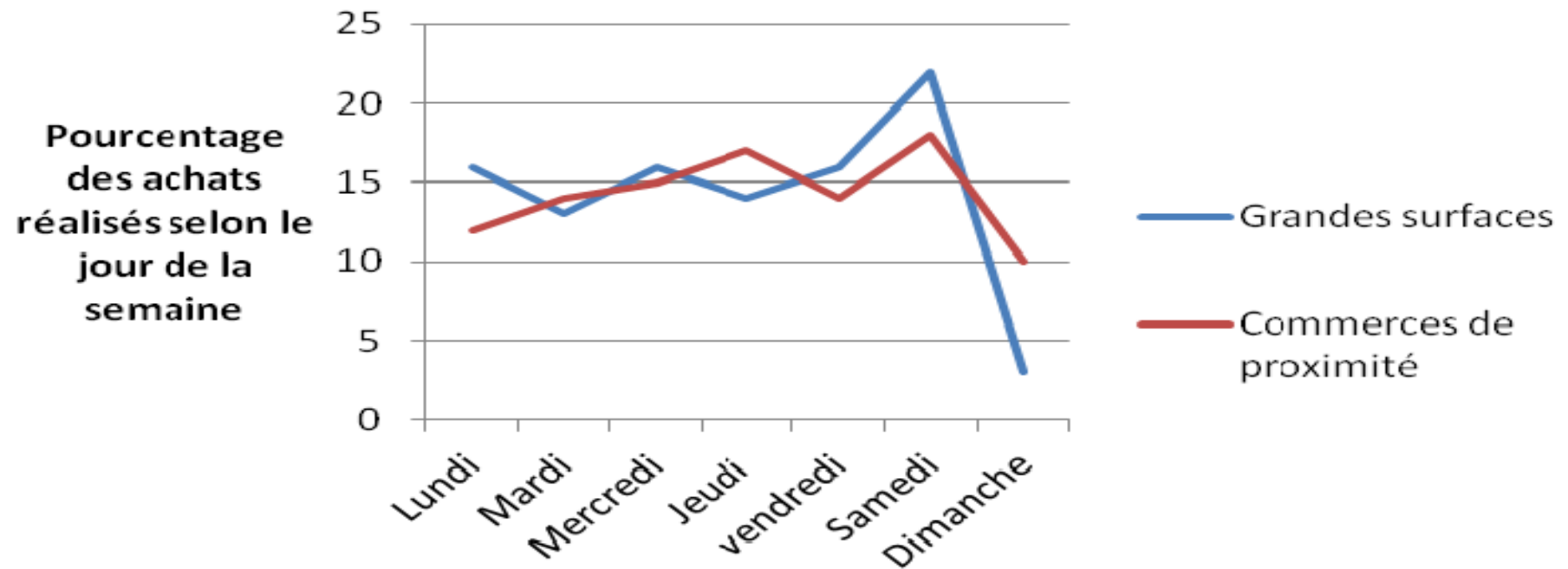


- En 1982, 50 % des actifs habitaient à moins de 5 km de leur lieu de travail ; en 2008, ils ne sont plus que 30 %.
- Inversement, en 1982, 13 % des actifs habitaient à plus de 20 km de leur lieu de travail, en 2008, ils sont maintenant 28 %.

Partage modal pour les déplacements domicile-travail - Comparaison hommes-femmes 1982 -2008



Répartition des achats selon les jours de la semaine



- En 2008, 25 % des déplacements pour achats se font à pied et 68 % en voiture.
- Les parts du transport collectif (4%) et du vélo (2%) restent marginales.

Les déplacements pour les études

- La distance entre le domicile et le lieu des études s'allonge avec le temps : **2,9 km en 1982, 4,7 en 1994, 5,6 km en 2008**. Mais il faut y voir avant tout la conséquence de l'allongement de la durée des études.
- Si élèves et étudiants sont proches de la moyenne nationale de 3,15 en ce qui concerne le nombre de leurs déplacements quotidiens (respectivement 2,96 et 3,25), ils sont **les plus gros utilisateurs de transport collectif** (respectivement 17 % et 23 % de leurs déplacements, alors que la moyenne nationale est à 8 %), mais ils sont aussi de gros marcheurs.
- Ce sont **les étudiants qui, en moyenne, passent le plus de temps à se déplacer (71 mn par jour**, en regard d'une moyenne nationale de 56 mn).

La « fracture territoriale »

- Les enquêtes les plus récentes font apparaître **une baisse, modeste certes, de la mobilité dans Paris et sa banlieue, et dans le centre des grandes villes de province**. Le temps de transport quotidien se stabilise ou diminue, les distances parcourues diminuent, l'usage de la voiture particulière régresse légèrement.
- La stabilité de la mobilité au niveau national révèle alors un contraste entre ces centres villes, et le reste du territoire, notamment les périphéries des grandes villes. Et là, un deuxième constat apparaît : **la progression de la mobilité, en temps, comme en distance, est le seul fait des actifs et des déplacements domicile-travail .**
-
- Si cette tendance se poursuit dans les prochaines années, l'hypothèse sous-jacente est **la concentration dans les centres des villes, des emplois de haute qualification et des ménages à revenus élevés** ; et, en parallèle, la poursuite **d'un étalement urbain qui concerne tout autant les emplois à faible qualification que les ménages à revenus modestes** : c'est une **« fracture territoriale »** qui vient alors s'ajouter à la « fracture sociale ».

Plan de la présentation

- Quatre considérations introductives
- La mobilité de la vie quotidienne
- **La mobilité occasionnelle**
- Conclusions : la crise, les perspectives ?

La mobilité occasionnelle, aussi appelée « les voyages », rassemble les déplacements effectués à plus de 80 km du domicile, ainsi que les déplacements impliquant des nuitées à l'extérieur.

(Nous avons juste un problème statistique avec les 160 000 français qui travaillent à plus de 80 km de leur domicile, et qui sont de gros utilisateurs de train)

Les voyages des français : données d'ensemble

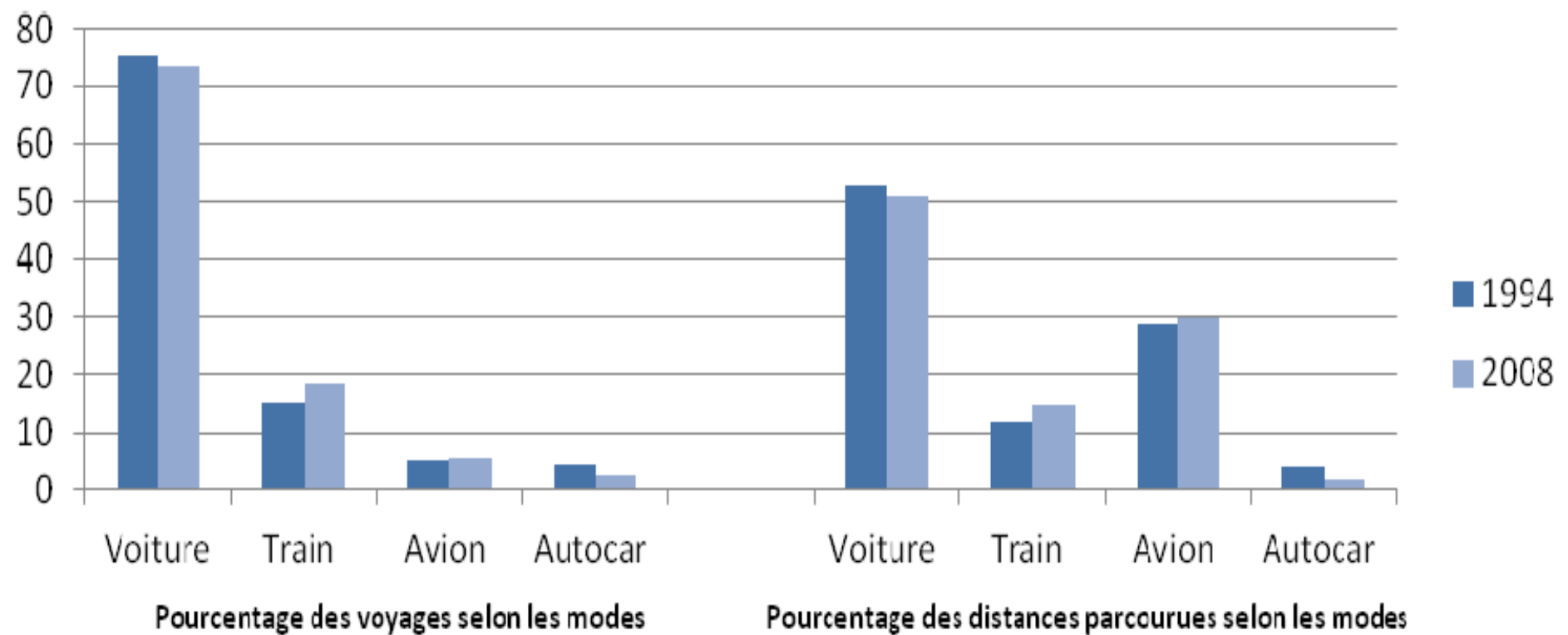
- En 2008, un français a effectué **6,38 voyages** et parcouru **6 020 km**. En 1994, les chiffres respectifs étaient de **5,53** et de **5 232**.
- Il a parcouru, en moyenne, 9 500 km pour chaque voyage en avion, 1 300 km pour chaque voyage en voiture et 1 400 km pour chaque voyage en train.
- **La mobilité à longue distance représente seulement 1,3 % du total des déplacements, mais 40 % des distances parcourues.**
- Elle connaît des évolutions beaucoup plus marquées que la mobilité locale.
- Entre 1994 et 2008, les français ont effectué 74,5 millions de voyages supplémentaires, qui se répartissent en 64 % de voyages en voiture, 20 % en train et 8 % en avion.

Les voyages des français : données d'ensemble (suite)

Sur le territoire national :

- la **voiture** assure l'essentiel des déplacements à longue distance - pic de **82 %** autour de 1995 –
- le **train**, sous l'effet du développement du TGV, a inversé une tendance de déclin régulier : sa part modale, descendue jusqu'à 15,6 % en 1994, remonte à **18,4 %** en 2008,
- l'autocar continue son déclin, n'occupant plus que quelques niches de marché,
- l'**avion** est très marginal : il a assuré jusqu'à 2,5 % des déplacements de longue distance en France ; en 2008, sa part est redescendue à **1,7 %** : sur les lignes intérieures, le TGV a globalement gagné la compétition avec l'avion.

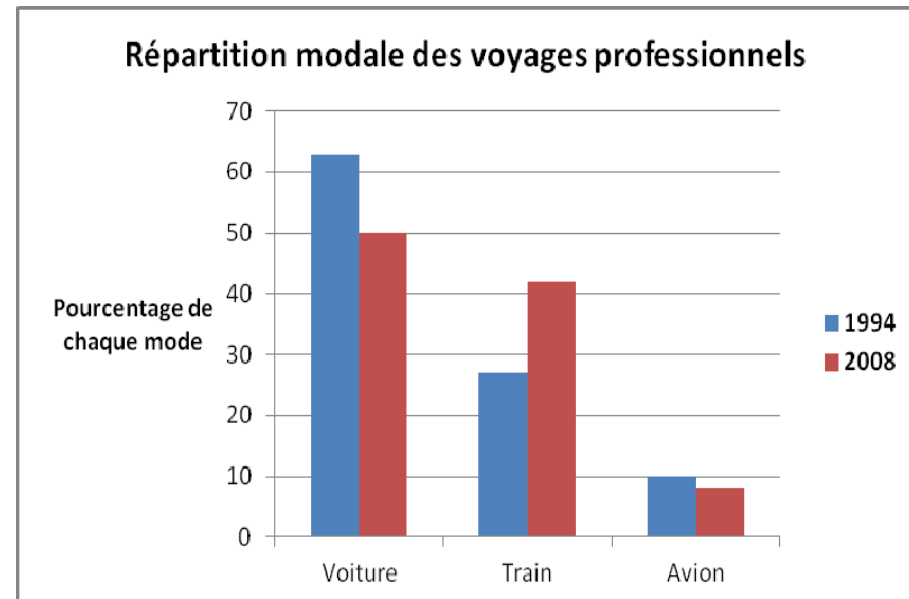
Les déplacements à longue distance selon les modes



Les voyages professionnels

- Ils représentent **20 % des déplacements à longue distance**, cette proportion reste stable avec le temps.
- **Les allers retours dans la journée passent de 60 % à 66 %** (de 34,6 à 45,8 millions par an), et le nombre des longs séjours, comportant quatre nuitées au moins, se réduit (de 10,5 à 6,7 millions).
- **Les hommes réalisent 1,93 voyage professionnel par an, contre 0,66 pour les femmes** ; ces dernières qui n'étaient que 0,34 en 1994, sont toutefois en phase de rattrapage rapide.

- **Le train effectue une percée spectaculaire** dans la répartition modale des voyages professionnels, en raison, du développement du réseau TGV



Les voyages professionnels : le contraste Paris-Province

- **27 % des voyages professionnels sont le fait de provinciaux qui se rendent en Ile de France,** cependant si la répartition était équitable, ce chiffre s'établirait à 18 % ;
- Les franciliens effectuent beaucoup moins de voyages professionnels que les provinciaux (12 % contre 22 %) ;
- Mais **26 % des voyages professionnels des franciliens sont à destination de l'étranger,** contre 5% en moyenne provinciale.

Les voyages pour motifs personnels

- 35 % de français ne partent pas en vacances sur une année
 - 20 % parcourent 75 % des kilomètres.
- 15 % de la population réalise 50 % des séjours touristiques.

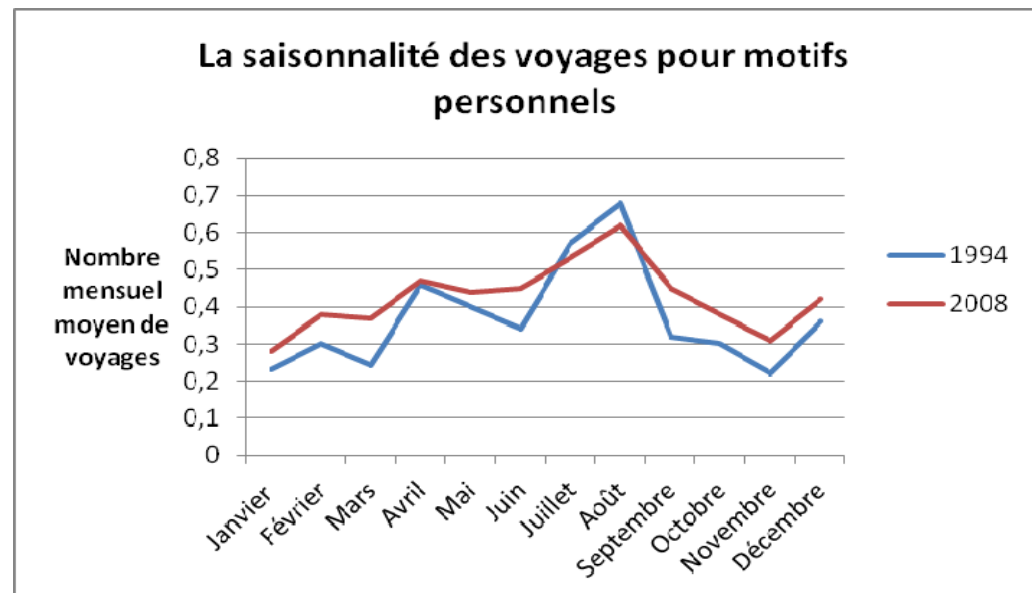
	NB Voyages/an		Nombre de kilomètres	
	1994	2008	1994	2008
Cadres	7,9	8,5	9560	8240
Employés	5,9	5,7	5600	5900
Ouvriers	3,1	3,8	2380	4070
Retraités	3,3	4,6		

- Les **cadres** se déplacent aujourd'hui plus souvent qu'hier, mais moins loin.
- Les vacances des **employés** se font sur des destinations un peu plus lointaines.
- Les **ouvriers** profitent de de l'avion, grâce aux compagnies à bas coût.
- L'augmentation du nombre des voyages des **retraités** est le fait de la voiture.

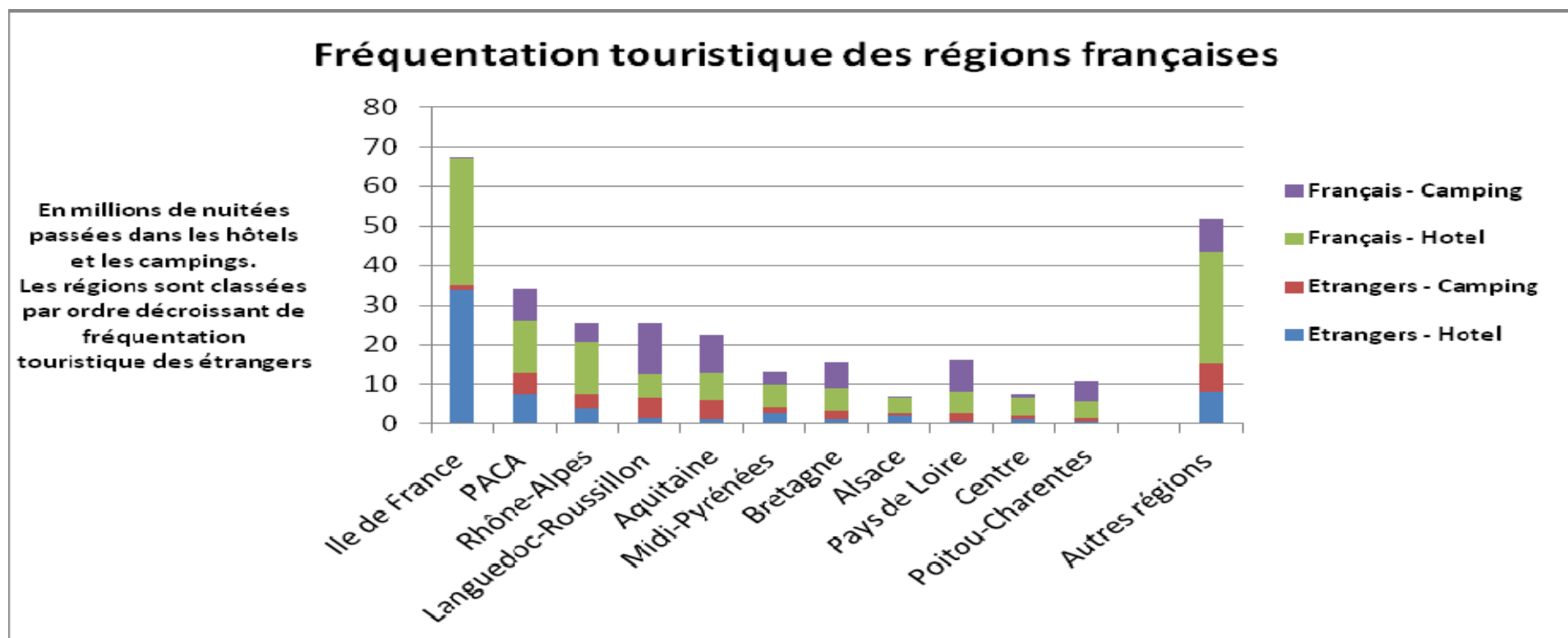
Vacances et Loisirs

- La frontière entre les vacances (séjours de longue durée) et les loisirs (activités plus ponctuelles) s'estompe dans les « courts séjours » qui se développent de plus en plus.
- **Les vacances se fractionnent** et s'organisent fréquemment autour d'activités de loisir. Le « **tourisme urbain** » prend de plus en plus d'importance ; il s'organise autour de grands événements culturels ou sportifs.
- Les vacances et les loisirs représentent 43 % des voyages personnels, mais 40 % de voyages en voiture, 35 % des voyages en train, **70 % des voyages en avion**, et 79 % des voyages en autocar.

- **Les voyages vers les résidences secondaires représentent 23 % des voyages personnels, une bonne moitié des voyages de vacances et de loisirs.**



La fréquentation touristique des régions françaises



l’Ile de France est la seule région qui accueille un tourisme étranger supérieur au tourisme français (52 % contre 48 %).

Sur le reste du territoire national, on compte en moyenne **3 touristes étrangers pour 7 touristes français**. En région PACA et en Alsace, ce ratio monte à 4 pour 6, et sur la façade atlantique, il descend à 2 pour 8.

Plan de la présentation

- Quatre considérations introductives
- La mobilité de la vie quotidienne
- La mobilité occasionnelle
- Conclusions : la crise, les perspectives ?

La conjoncture récente, depuis la crise de 2008

De fortes perturbations, mais des tendances à long terme encore impossibles à dégager :

- **Le transport public urbain**, peu sensible à la crise économique, maintient une tendance de croissance faible mais régulière, au sein de laquelle **les réseaux RER et TER croissent sensiblement plus vite**.
- **Le ferroviaire à longue distance fonctionne en « dents de scie »**, une belle remontée sur les deux premiers trimestres de 2011 faisant suite à une forte baisse en 2010, marquée notamment par une chute des déplacements professionnels sur le TGV, mais précédant une nouvelle chute symétrique sur les deux derniers trimestres de 2011.
- **Les immatriculations de voitures neuves connaissent des oscillations inhabituelles**, liées en grande partie à la « prime à la casse » ; le trafic sur les réseaux routiers reste en légère croissance, mais **la consommation d'essence baisse** : la première mesure d'économie que réalisent les automobilistes est la baisse de leur vitesse...
- **Le transport aérien reste en croissance en 2011**, après une série de trois années très chaotiques.

Quelles perspectives pour une mobilité durable ?

- **Un français a émis en 2008 pour ses déplacements deux tonnes de CO₂**, se répartissant entre **70 %** pour la mobilité locale (**+17 %** depuis 1994), et **30 %** pour la mobilité de longue distance (**+33 %** depuis 1994).
- **Les déplacements professionnels** sont responsables **de 57 %** des gaz à effet de serre émis lors des déplacements de la vie quotidienne (domination du mode automobile, déplacements en moyenne nettement plus longs).
- **Une écrasante majorité des conducteurs (92% des franciliens, 85% des lyonnais) ne pourraient pas organiser leurs journées avec un autre mode de transport** : les plus nombreux n'ont pas d'alternative, et pour les autres, ce serait alors une perte de temps considérable.
- **50% du CO₂ est émis pour les loisirs.**
- **Le parisien est de très loin le meilleur « éco-citoyen » pour la vie quotidienne, mais aussi de très loin le plus mauvais pour les loisirs...**