

MOBILITÉS DU QUOTIDIEN : QUELS SONT LES BESOINS PRIORITAIRES ?

« Le combat que je souhaite engager pour les années à venir, c'est celui des transports du quotidien. »

Discours du président de la République Emmanuel Macron - Rennes, le 1^{er} juillet 2017.

La mobilité des Français

Afin d'identifier au mieux les actions à mettre en œuvre pour améliorer les mobilités du quotidien, il convient de s'interroger sur ce qu'est la mobilité des Français.

Des enquêtes nationales (ENTD 2008) permettent de bien connaître la mobilité des Français. On distingue les « voyages » (plus de 80 km ou bien une nuitée hors du domicile) et les « déplacements locaux », ou du quotidien.

Les déplacements locaux représentent 60% des kilomètres parcourus. Un jour de semaine, en moyenne, un français de plus de six ans leur consacre 56 minutes, et il effectue 3,15 déplacements pour un total de 25,2 km.

On classe les déplacements selon les motifs (travail, école, achats, loisirs, ..). Les usagers enchaînent les motifs, par exemple en mettant à profit le trajet de retour du lieu de travail

vers le domicile pour récupérer un enfant à l'école, ou pour effectuer des achats. Les déplacements qui ne peuvent pas être reportés sont dits « contraints » (travail, école).

Les déplacements entre le domicile et le lieu de travail représentent 18 % du total des déplacements ; cette part passe à 29 % en prenant en compte l'ensemble des déplacements liés au travail, qu'ils comportent ou non des étapes intermédiaires. Comme leur longueur est plus élevée que la moyenne, ils représentent 41 % des distances parcourues. En outre, cette demande de transport est concentrée sur les heures de pointe.

Le travail reste donc un motif structurant de la mobilité, important notamment pour la conception et la gestion des systèmes de transport (réseaux routiers et réseaux de transports collectifs).

Modes de transport en fonction des classes de distance

L'utilisateur dispose en général de plusieurs modes de transport (marche à pied, vélo, bus, voiture, transport collectif) pour effectuer un déplacement mais si on veut se faire une idée de l'adéquation entre les besoins de déplacement et l'offre de transport, il faut distinguer 3 classes de distance pour examiner la diversité des offres de transport dont dispose l'utilisateur.

Le tableau ci-après résume de manière simplifiée ce cadre d'analyse :

Classe de distance	Dispose t'on d'un large choix ?	Dispose t'on d'offres à bas coût ?	Quels sont les territoires les plus impactés ?	Compétences
100 à 1000 km	Oui (avion, TGV, train, autoroute, route)	Oui (covoiturage, lignes intercity)	Entre agglomérations	État
10 à 100 km	Non pour 80% de la population	Non	Rural et périphéries (congestions)	Dispersé
0 à 10 km	Oui (marche, vélo, voiture, bus...)	Oui (marche, vélo)	Centre ville	Communes

On observe à partir de ce cadre d'analyse que pour des déplacements très courts ou très longs l'utilisateur dispose d'un large éventail de modes de transport, et qu'ils incluent des offres à bas coût. En fait l'ensemble des transports sur la courte distance (schématiquement de 0 à 10 km) relève de la compétence des communes qui organisent depuis longtemps la mobilité sur ce périmètre, et il en est de même sur la longue distance (schématiquement de 100 à 1000 km), pilotée par l'État.

En revanche, **aucun acteur public ne dispose d'une vision globale et de la capacité d'organiser en cohérence la mobilité moyenne distance.** Seuls les habitants des villes centre disposent (tout au moins plus souvent) d'une étoile ferroviaire qui permet d'offrir un choix entre la voiture et le TER.

MOBILITÉS DU QUOTIDIEN : QUELS SONT LES BESOINS PRIORITAIRES ?

Suite...

Une **déconnexion croissante** entre le domicile et le lieu du travail

L'INSEE dispose au travers des recensements de bases de données très fiables et comparables, et une note de juin 2016⁽¹⁾ décrit précisément les déplacements domicile-travail des Français et les tendances les concernant. Les principaux constats faits par l'INSEE sont les suivants :

- Les deux tiers des actifs (soit 16,7 millions) travaillent dans une commune autre que leur commune de résidence ;
- Cette déconnexion entre lieu de vie et lieu de travail est croissante (+6% en 14 ans) ;
- La distance entre lieu de vie et lieu de travail est importante

(médiane de 15 km **ce qui signifie que 8.3 millions d'actifs effectuent chaque matin plus de 15 km pour se rendre sur leur lieu de travail**) ;

- Cette distance augmente (+2 km en 14 ans) ;
- Ces déplacements sont effectués à 80% en voiture particulière. Cette valeur est une moyenne entre 56% pour l'aire urbaine de Paris et plus de 90% pour les grandes aires hors Paris.

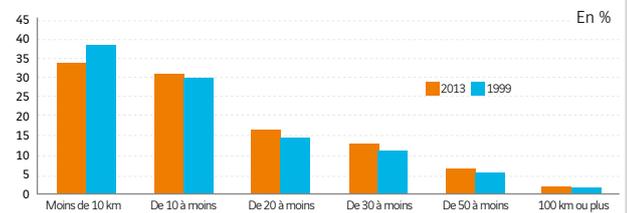
(1) <https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/version-html/2019022/ip1605.pdf>

Des transports en commun utilisés principalement dans les communes densément peuplées. Répartition des modes de transport utilisés par les navetteurs en fonction de la grille de densité.

Mode de transport	Navetteurs des communes densément peuplées	Navetteurs des communes de densité intermédiaire	Navetteurs des communes peu denses	Navetteurs des communes très peu denses	Ensemble des navetteurs
À pied	7	4	2	2	4
Voiture	57	86	94	96	80
Transports en commun	37	10	4	2	15

Champ : navetteurs résidant en France (hors Mayotte, Guadeloupe et Guyane).
Source : Insee, recensement de la population de 2013, exploitation complémentaire.

Répartition des navetteurs en fonction de la distance entre leur domicile et leur lieu de travail*



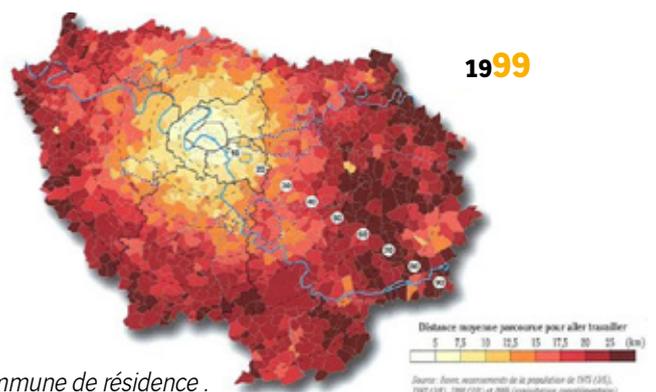
*Distance entre leur commune de résidence (localisée à la mairie de la commune) et la commune où ils travaillent (localisée à la mairie de commune).
Champ : navetteurs résidant et travaillant en France, effectuant une distance inférieure à 200 km.
Source : Insee, recensement de la population de 2013 et de 1999, exploitations complémentaires.

La déconnexion entre domicile et lieu du travail : un phénomène particulièrement marqué dans les franges urbaines

Les analyses de l'INSEE permettent notamment d'analyser finement ce phénomène de déconnexion entre domicile et lieu de travail dans les grandes aires urbaines (villes centre, banlieues et périurbain).

Selon une analyse de l'INSEE effectuée sur la base du recensement de 1999, la distance moyenne que doivent effectuer les salariés pour se rendre sur leur lieu de travail est inférieure à 5 km en moyenne pour ceux qui résident dans Paris alors qu'elle va de 10 km à plus de 25 km pour les salariés qui résident en grande couronne.

Distances moyennes domicile - lieu de travail par commune de résidence .



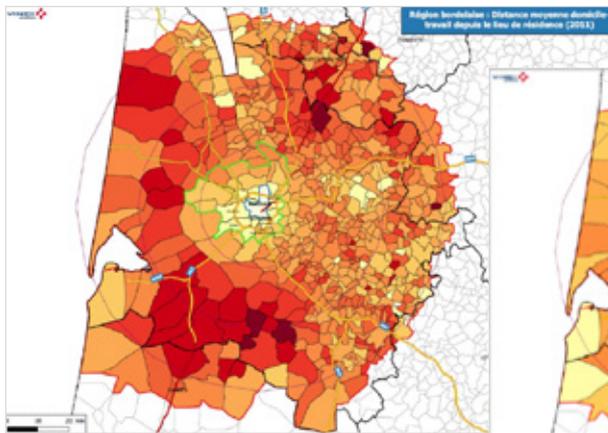
MOBILITÉS DU QUOTIDIEN : QUELS SONT LES BESOINS PRIORITAIRES ?

La déconnexion entre domicile et lieu de travail : un phénomène récent, puissant et silencieux

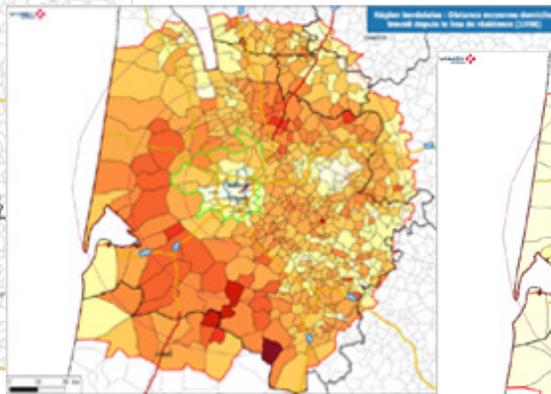
Des études sur les aires urbaines de Bordeaux, Toulouse et Lyon illustrent le caractère récent et généralisé de ce phénomène,

et elles confirment qu'il concerne la plupart des grandes aires urbaines en France, mais aussi à l'étranger (source AIPCR).

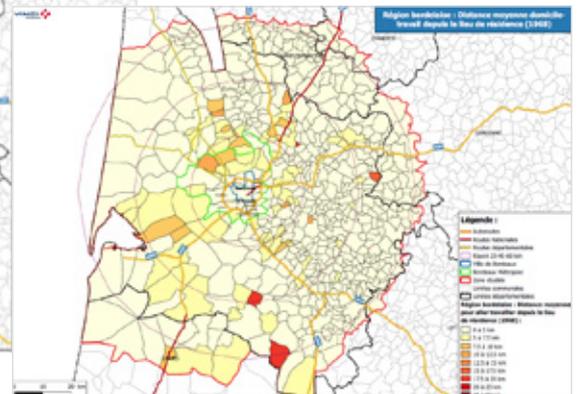
2011



1990



1968

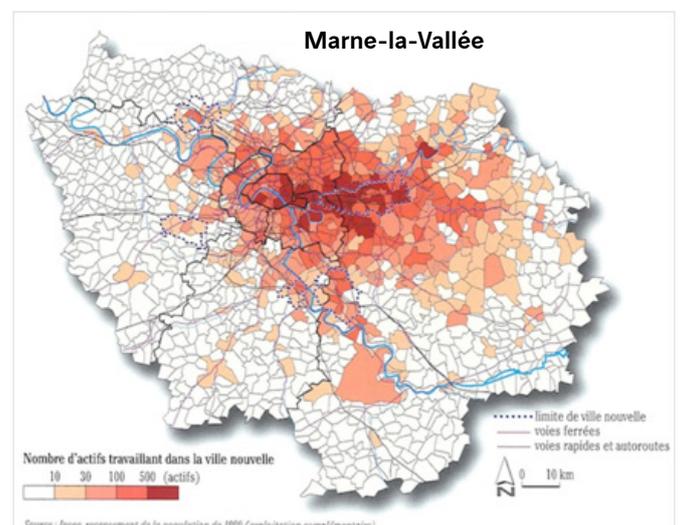


Évolution des distances moyennes domicile travail entre 1968 et 2011 dans l'aire urbaine de Bordeaux.

La déconnexion entre domicile et lieu de travail : un phénomène qui pose des problèmes de transports inédits

L'observation des flux domicile – travail dans les périphéries des grandes villes (la carte ci-contre illustre l'origine des actifs ayant leur emploi dans une ville nouvelle), montre que la mise en place de transports en commun lourds (métro, tramway, bus en site propre) n'est pas forcément adaptée à cette demande de transport, qui plus est, est mouvante. **Les transports en commun routiers et les modes partagés sont les plus adaptés dans les périphéries urbaines.**

Cette situation est d'autant plus problématique que les très grandes agglomérations ont tendance à devenir multipolaires, et que les flux sont de plus en plus de périphérie à périphérie. Cela renforce l'intérêt des modes de transport souples par la route au détriment des modes de transport lourds.



MOBILITÉS DU QUOTIDIEN : QUELS SONT LES BESOINS PRIORITAIRES ?

Suite...

Parmi les mobilités du quotidien l'accès à l'emploi pour les « non-citadins » cumule tous les handicaps :

- trajets longs et de plus en plus longs (10 à 80 km pour la majorité d'entre eux),
- très peu ou pas de choix modal,
- dépendance à la voiture,
- poids dans le budget des ménages,
- dépendance aux encombrements sur les réseaux de voies rapides.

Par ailleurs **ce segment des mobilités du quotidien** qui est structurant pour la conception et la gestion des systèmes de transport, **est mal adressé par la gouvernance actuelle des transports.**

Enfin dans ces territoires hors villes centre, **l'accès à la formation ou à la santé pose des problèmes analogues à ceux de l'accès à l'emploi.**

En d'autres termes, ce motif est le traceur **des besoins de mobilité prioritaires pour les dizaines de millions d'habitants des banlieues, du périurbain et du rural.**

« Le premier besoin [...] c'est le temps. Or ce temps est précieux. C'est le temps du repos, le temps du loisir, le temps de la famille, celui des amis. (...) Dans les grandes métropoles, les transports publics jouent globalement bien leur rôle, en tous cas dans les centres-villes. En revanche, on frôle souvent la congestion chronique aux heures de pointe, notamment en périphérie. Avec ce que cela peut impliquer d'énerverment, de fatigue et de stress. Mais aussi de temps et d'argent perdus pour la collectivité.

Le deuxième besoin est un besoin d'équité. Je rappelle, mais ça aussi vous le savez, que 40% de la population réside dans un territoire sans transport collectif. Et que dans ces zones, c'est la voiture ou rien. »

Discours de M. Edouard PHILIPPE, Premier ministre - Palais Brongniart, le 19 septembre 2017.