

COMMENT ^{les} FRANÇAIS SE DÉPLACERONT-ILS à l'horizon 2040



ÉTAT ^{des} LIEUX

France

- Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue, elle augmente ailleurs.
- La voiture confirme sa domination dans les déplacements locaux, sauf dans les grandes villes.
- Les investissements dans les TC urbains ont connu un essor depuis le début des années 80.

Quels

FUTURS POSSIBLES ?

Conséquences pour la Savoie vues par des acteurs locaux

Savoie

- Un usage de la voiture favorisé par un niveau d'équipement très fort.
- La voiture est le mode de transport privilégié aujourd'hui. Elle assure 68% des déplacements des habitants des territoires urbains de Métropole Savoie, et 73% de ceux des territoires ruraux.
- Quand on arrive au travail, dans 98% des cas, on est seul dans sa voiture.

Modalité 1

Une mobilité toujours basée sur l'utilisation du véhicule individuel

- Congestion, saturation des axes
- Pollution atmosphérique, dégradation de la qualité de l'air
- Augmentation des congestions en période touristique
- Impact sur le budget des ménages
- Difficultés pour la pratique du covoiturage en zones rurales

Modalité 2

Une mobilité individuelle restreinte par une augmentation du coût de l'énergie insuffisamment anticipée

- Polarisation des zones d'emplois
- Précarité des ménages
- Montée en puissance de la fréquentation des transports en commun
- Augmentation du coût du foncier dans les centres urbains
- Les modes actifs procurent un bénéfice pour la santé
- les zones rurales se vident de leurs habitants

Modalité 3

Une mobilité diversifiée peu dépendante du pétrole grâce à la mise en place volontariste d'un bouquet de solutions

- Nécessité de créer des aménagements pour promouvoir l'intermodalité
- Une gouvernance (tarification, billettique, ...) à redéfinir
- Une fiscalité qui devra s'adapter
- Pas de frein majeur au phénomène de périurbanisation liée à la mobilité
- Les nouvelles pratiques de déplacements renforcent le lien social

Modalité 4

Une réduction « choisie » de la mobilité individuelle liée à une évolution culturelle

- Diminution du lien social ?
- Amélioration des conditions de circulation
- Moins de stress, sensation de bien-être
- Meilleure qualité de l'air
- Nécessité d'acquisition et maîtrise des outils numériques (PC, smartphone)

L'ÉTAT des LIEUX DÉTAILLÉ

France

Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue, et elle augmente ailleurs.

Entre 1994 et 2008, la mobilité locale en France métropolitaine a peu changé, en moyenne. Mais cette stabilité d'ensemble est trompeuse car grandes agglomérations et zones rurales ou faiblement urbanisées évoluent en sens opposé. Dans les grandes agglomérations, les actifs et les étudiants se déplacent en 2008 moins souvent et moins longtemps au cours d'une journée qu'en 1994. Ils sont plus nombreux à n'aller qu'une fois dans la journée à leur lieu de travail ou d'études, sans pour autant réaliser d'autres activités à l'extérieur. En dehors des grandes agglomérations, les habitants parcourent des distances de plus en plus longues entre leur résidence et leurs différents lieux d'activité, notamment les lieux de travail ou de courses. Les ménages utilisent davantage leurs voitures et ils en possèdent davantage qu'en 1994. La voiture confirme sa domination dans les déplacements locaux, sauf dans les grandes villes.

Le parc d'automobiles à disposition des ménages est passé de 18,8 millions d'unités en 1982 à 32,7 millions en 2008. Il a augmenté de 2,7 % par an de 1982 à 1994 et de 1,6 % par an entre 1994 et 2008.

Évolution de la répartition des déplacements locaux selon les modes de transport (en %)

	1982	1994	2008
Voiture particulière	47,8 %	63,3 %	64,8 %
Deux roues motorisé	NC	1,3 %	1,7 %
Transports collectifs	8,5 %	8,9 %	8,1 %
Vélo	NC	2,8 %	2,6 %
Marche	33,7 %	23,2 %	22,2 %

Les investissements dans les transports en commun urbains

Le début des années 80 a vu la mise en place d'un système d'administration décentralisée (LOTI, lois de décentralisation). Disposant d'une totale autonomie pour développer leurs réseaux de transports collectifs, les villes ont continué à s'équiper en transport en commun en site propre (TCSP) : le métro pour les plus grandes, le tramway (réintroduit) pour les autres. Avec les années 90, on assiste à la montée en puissance des préoccupations environnementales.

Devenus obligatoires dans les villes de plus de 100 000 habitants, les plans de déplacements urbains imposent une vision globale de l'organisation des déplacements, cependant que l'État subventionne la construction, par les collectivités, de nouveaux transports urbains de surface. En 2000, l'État arrête ses subventions et demande aux collectivités publiques locales d'assumer pleinement leurs politiques de transport urbain.

Les transports représentent 33% de notre consommation énergétique (2/3 voyageurs – 1/3 marchandises) mais ils dépendent à plus de 94% du pétrole.

Savoie

Un usage de la voiture favorisé par un niveau d'équipement très fort

La voiture est le mode de transport privilégié aujourd'hui. Elle assure 68% des déplacements des habitants des territoires urbains de Métropole Savoie, et 73% de ceux des territoires ruraux.

Plus les distances à parcourir sont longues, plus on utilise la voiture. En effet : les déplacements de moins de 1 km sont réalisés une fois sur trois en voiture, les déplacements de plus de 10 km sont réalisés neuf fois sur dix en voiture.

L'utilisation de la voiture sur les déplacements de moins de 3 km constitue un enjeu important pour les collectivités, car les premiers kilomètres faits en voiture sont les plus polluants. Bien souvent, ces déplacements courts pourraient être réalisés avec des modes de proximité (marche, vélo). En effet, 30% de l'ensemble des déplacements se font en aller-retour depuis le domicile et vont à moins de 3 km.

Comme on le constate au niveau national, la voiture n'est plus aujourd'hui seulement un équipement du ménage, mais tend à devenir un équipement de la personne. Dans certains secteurs périurbains de Métropole Savoie et dans l'Avant Pays Savoyard, 8 voire 9 personnes sur dix en âge de conduire disposent d'une voiture. Rien d'étonnant à ce que l'usage de la voiture soit de plus en plus individuel : au quotidien, une voiture transporte en moyenne 1,3 personne par déplacement. Quand on arrive au travail, dans 98% des cas, on est seul dans sa voiture. Le co-voiturage a de belles perspectives...

60% des habitants des territoires ruraux n'utilisent d'ailleurs que la voiture pour leurs déplacements quotidiens. Pourtant, 35% des voitures ne sont pas utilisées un jour moyen de semaine. De plus, lorsque les voitures sont utilisées, elles circulent moins d'une heure dans la journée et sont donc en stationnement 97% de leur temps...

Les FUTURS POSSIBLES DÉTAILLÉS

Modalité 1 - Une mobilité toujours basée sur l'utilisation du véhicule individuel

Les politiques nécessaires à l'atteinte du facteur 4* ne sont pas mises en place. Les évolutions technologiques (moteurs moins émissifs, véhicules hybrides), un accès encore abordable aux hydrocarbures fossiles ou hydrocarbures non conventionnels permettent de maintenir un modèle de mobilité privilégiant le véhicule individuel. Toutefois l'accès à la mobilité est très inégalitaire selon les publics et les territoires. La poursuite de la diffusion de l'habitat et des activités complique l'organisation d'un système de transports massifiés. Les quelques évolutions en germe aujourd'hui sur l'alternativité, le partage progressent légèrement mais sans aller jusqu'à une modification profonde des comportements.

Conséquences pour la Savoie vues par des acteurs locaux

- Congestion, saturation des axes
- Pollution atmosphérique, dégradation de la qualité de l'air
- Augmentation des congestions en période touristique
- Impact sur le budget des ménages
- Difficultés pour la pratique du covoiturage en zones rurales

* Objectif de diminution par 4 des émissions de gaz à effet de serre du niveau de 1990 à l'horizon 2050

Modalité 2 - Une mobilité individuelle restreinte par une augmentation du coût de l'énergie insuffisamment anticipée.

Le "peak oil" se produit, la France n'a pas suffisamment diversifié ses sources ni fait d'effort suffisants sur la consommation. Face à l'augmentation du coût de l'énergie et l'absence d'alternatives suffisamment dimensionnées, les possibilités de mobilités sont restreintes. Ces restrictions touchent d'autant plus les ménages en situation de précarité (emplois, logements, ...).

Conséquences pour la Savoie vues par des acteurs locaux

- Polarisation des zones d'emplois
- Précarité des ménages
- Montée en puissance de la fréquentation des transports en commun
- Augmentation du coût du foncier dans les centres urbains
- Les modes actifs procurent un bénéfice pour la santé
- les zones rurales se vident de leurs habitants

Modalité 3 - Une mobilité diversifiée peu dépendante du pétrole grâce à la mise en place volontariste d'un bouquet de solutions

Cela est possible grâce à la mise en place volontariste d'un bouquet de solutions :

- Évolution des besoins de mobilité sous l'effet des politiques d'aménagement du territoire et de nouvelles pratiques sociales. Alternative à l'étalement urbain, densification et revitalisation des espaces ruraux.
- Développement du commerce en ligne et du télétravail devant permettre une économie de 25% des km parcourus par une personne en une année.
- Diminution de l'utilisation de la voiture ne représentant plus que 49% des kms parcourus contre 61% actuellement.
- Report modal sur les modes doux (marche à pieds et vélo pour les courtes distances et transports en commun pour les trajets plus longs). Implique un aménagement des espaces publics urbains ainsi qu'une offre bus, car et TER adaptée.
- Mise en place au centre des espaces urbains de systèmes flexibles de petits véhicules électriques en auto-partage ou des taxis collectifs.

Conséquences pour la Savoie vues par des acteurs locaux

- Polarisation des zones d'emplois
- Nécessité de créer des aménagements pour promouvoir l'intermodalité
- Une gouvernance (tarification, billettique, ...) à redéfinir

- Gain de consommation possible en optimisant le taux de remplissage des véhicule grâce à une réglementation incitative. Limitation de vitesse, meilleure efficacité des moteurs, réduction du poids des véhicules/usage. Gain estimé sur la consommation : 57% entre 2012 et 2050

- Généralisation des véhicules électriques adaptés aux trajets courts urbains qui représenteraient 21% des km parcourus en véhicules légers.

- Développement de véhicules (véhicules légers, bus et poids lourds) fonctionnant au gaz fossile dans un premier temps puis au biogaz et au gaz de synthèse

Dans ce scénario, les disparités sur les accès à la mobilité sont atténuées grâce à la diversification des offres mises à disposition du public

- Une fiscalité qui devra s'adapter
- Pas de frein majeur au phénomène de périurbanisation liée à la mobilité
- Les nouvelles pratiques de déplacements renforcent le lien social

Modalité 4 - Une réduction « choisie » de la mobilité individuelle liée à une évolution culturelle

- Les modes de vie, la diffusion des usages numériques et l'organisation des villes diminuent les besoins de déplacements physiques.
- Substitution des déplacements par des interactions à distance (télé-travail, télé-médecine, e-enseignement, etc.).
- Mutations des comportements de consommation (e-commerce, commerces de proximité, désaffection des grands centres commerciaux).

- Mixité fonctionnelle croissante des villes, contribuant à un meilleur couplage habitat-travail-activités-services et par conséquent une diminution des distances parcourues, rendant possible un report vers les modes doux.
- Conscience écologique plus affirmée avec des changements de comportements sur l'usage de la voiture individuelle (yc électrique).
- Politiques publiques : aménagement ou accompagnement des changements de comportements.

Conséquences pour la Savoie vues par des acteurs locaux

- Diminution du lien social ?
- Amélioration des conditions de circulation
- Moins de stress, sensation de bien-être
- Meilleure qualité de l'air
- Nécessité d'acquisition et maîtrise des outils numériques (PC, smartphone)



DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES TERRITOIRES DE SAVOIE
Service prospectives territoriales

Avec l'appui de :



SOURCE DOCUMENTAIRES

- INSEE ;
- INRETS ;
- Enquêtes nationales transports (1982, 1994, 2008) ;
- EDGT (Enquête Déplacement Grand territoire), Métropole Savoie, 2007.

*Savoie 2040 est une démarche de prospective territoriale commanditée par le Préfet de la Savoie, et réalisée avec la participation d'acteurs institutionnels locaux.
Cette fiche est issue du diagnostic prospectif (2014) qui identifie des facteurs de changement déterminants pour l'avenir de la Savoie, sous forme de questions, et imagine des futurs possibles à l'horizon 2040. C'est un travail très exploratoire, sans tabous, qui ne vise pas à définir des futurs souhaitables ou à éviter, ni à relayer des politiques publiques.*

Il n'est pas le fait de spécialistes, mais d'un travail bibliographique de l'équipe projet Savoie 2040 et d'un travail en atelier avec les partenaires de la démarche: il est à utiliser comme un questionnement sur l'avenir du territoire et non comme une référence formelle sur les sujets traités.