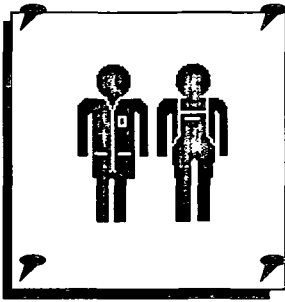


ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ DES PERSONNES DE 1982 À 1994*

Philippe HUAULT



La motorisation des ménages et la périurbanisation s'alimentent mutuellement fortement. Les changements dans la structure du parc (diésélisation et seconde voiture), en modifient les caractéristiques moyennes. La détention du permis et également son usage, parmi ceux qui le possèdent, a beaucoup évolué pour les femmes notamment dans les tranches d'âge supérieures.

Il en résulte un renforcement de l'hégémonie de la voiture particulière malgré une mobilité individuelle qui ne progresse pas, ceci au détriment de la marche à pied et des deux roues. Les distances et les vitesses moyennes progressent assez nettement alors que le temps passé en déplacements par personne stagne. Les évolutions les plus fortes sur la répartition modale concernent les déplacements domicile-école, même si cette évolution reste également importante pour les autres motifs.

L'objectif est de décrire les évolutions observées sur un peu plus de dix ans, en comparant les résultats des enquêtes transport de 1982-1983 et de 1993-1994. Cet examen est réalisé sous deux angles interdépendants : l'équipement des ménages et les comportements dans la mobilité quotidienne locale.

Une forte évolution des parcs : motorisation, seconde voiture et périurbanisation vont de pair

Parcs et équipement des ménages.

Alors que la population progressait de 5% sur la période observée, le parc a augmenté de 39% avec, en particulier, le doublement des véhicules utilitaires légers (VUL) qui représentent maintenant 9% du parc total des ménages. L'automobile et la périurbanisation d'une partie notable de la population (i.e. un habitat dans les zones de peuplement industriel ou urbain (ZPIU) mais pour la partie extérieure à l'unité urbaine) se sont mutuellement alimentées : cet habitat est devenu physiquement et financièrement accessible et a lui-même contribué à l'acquisition et l'usage d'un second véhicule dans le ménage. Ce sont dans ces zones que le nombre de voitures par personne enregistre les croissances les plus vives. En région Ile-de-France, la dernière enquête ménages spécifique à cette région montre qu'en 1991, 35% des ménages de la "grande couronne" avaient au moins 2 voitures, cette proportion ayant presque doublé par rapport à 1976. L'accroissement de population y a été de 25% avec une taille des ménages qui a peu varié d'où un parc de secondes voitures dans cette couronne, presque multiplié par 2,5 en 15 ans.

Les évolutions structurelles du parc en modifient aussi les caractéristiques moyennes

La proportion de ménages non équipés semble se stabiliser, car le taux de motorisation des ménages est très lié à leur taille. Or celle-ci se réduit : 27% des ménages sont monopersonne et 55% d'entre eux ne sont pas équipés. Parmi les personnes constituant à elles seules un ménage, 65% sont inactives dont 30% seulement sont équipées (ou encore 45% ont plus de 65 ans dont un quart seulement sont équipées).

Le récent mouvement de diésélisation du parc est connu (26% du parc maintenant, contre 6% en 1982). Le différentiel de fiscalité entre gas oil et essence n'est pas étranger à cette évolution particulièrement forte en France même si 32% de ces véhicules diesel privés sont utilisés pour des motifs professionnels contre 17% pour les autres carburants.

La puissance fiscale moyenne des véhicules diminue alors que leur âge moyen augmente. Les effets de structure du parc (diesel et part de la seconde voiture)

* Cette note reprend les principaux résultats de l'enquête déjà publiés par l'INSEE (Division Conditions de vie des ménages) et l'INRETS avec des informations complémentaires données par la même Division de l'INSEE. Une synthèse faite sur ces bases figure dans le chapitre ménages du rapport de la Commission des Comptes Transport de la Nation (p.56 à 58).

MOBILITÉ

expliquent en partie cette évolution. De même, les véhicules des ménages multiéquipés comportent une proportion plus forte de véhicules d'occasion (la seconde voiture étant un peu plus souvent un véhicule d'occasion).

Beaucoup plus de femmes détentrices du permis et son usage plus fréquent dans ce cas, pour les tranches d'âge supérieures

La proportion de personnes détenant le permis passe de 63 à 75% et augmente surtout fortement chez les femmes (de 46 à 74%). Parmi elles, ce sont les tranches d'âge supérieures à 44 ans où ces proportions croissent vivement : passage de 44 à 74% de détentrices du permis dans la tranche 45-59 ans et de 21 à 44% pour celles qui ont au moins 60 ans. Or la proportion de ceux qui n'ont pas utilisé «récemment» leur voiture diminue globalement faiblement, sauf justement chez les femmes dans la tranche 60-74 ans où cette proportion chute de 44 à 23%. Ces enquêtes quantifient une évolution déjà décrite par l'INRETS à savoir que les générations les moins jeunes ont acquis précédemment, pendant leur phase active, des comportements d'utilisation de la voiture qu'elles continuent d'avoir quand elles sont arrivées à la retraite, ceci contrairement aux générations antérieures, qui elles, n'avaient pas autant acquis ces habitudes. Il en résulte de fortes variations dans les comportements de mobilité et de répartition modale notamment pour ces tranches d'âge.

Evolutions des parcs à la disposition des ménages, des taux d'équipement, de la possession du permis et de son utilisation.

	1982	1994		1982	1994
Parc de véhicules 4 roues (10 ⁶) (1)	18,95	26,4	Détention du permis de conduire (%)	63	75
<i>dont diesel (%)</i>	6	26	<i>hommes</i>	80	88
<i>dont véh. utilitaires légers (10⁶)</i>	1,18	2,4	<i>femmes</i>	47	64
Age moyen (années)	6,2	7	Usage non récent du permis (%) (2)	9	7
Age médian (années)	5	6	<i>hommes</i>	6	4
Puissance fiscale (CV)	6,3	6,1	<i>femmes</i>	13	9
<i>dont moins de 6 CV (%)</i>	37	60	Détention du permis (60 à 74 ans) (%)	42	63
Voitures acquises neuves (%)	46,8	42	<i>hommes</i>	67	87
Ménages équipés en 4 roues (%) (1)	70,1	76,9	<i>femmes</i>	21	44
<i>dont multiéquipés (%)</i>	23	31,7	Usage non récent permis (60-74ans) (%) (2)	22	14
Ménages non équipés en VP (%)	30,9	25,2	<i>hommes</i>	13	8
Ménages monoéquipés en VP (%)	49,7	48,7	<i>femmes</i>	44	23
Ménages multiéquipés en VP (%)	19,4	26,1			

Source : INSEE.

L'équipement concerne la possession, la mise à disposition et la location d'au moins 3 mois.

(1) Véhicules à 4 roues : VP, VPC, VUL et voiturettes.

(2) Les % sont rapportés à l'ensemble possédant le permis.

D'où un renforcement de l'hégémonie de la voiture malgré une mobilité individuelle qui stagne

Mobilité quotidienne.

Il n'est donc pas surprenant, compte tenu de l'évolution décrite ci-dessus, de constater que la voiture renforce son hégémonie pour les déplacements locaux*. Dans la semaine (hors fin de semaine), si la mobilité par personne (6 ans et plus) a légèrement diminué de 3,4 à 3,2 déplacements par jour (marche à pied incluse), la proportion de déplacements en voiture passe de 49 à 63,5%. Cette évolution se fait surtout au détriment des déplacements entièrement faits à pied dont la part recule de 34 à 23% mais aussi de ceux réalisés en deux roues (part divisée par 2, soit 4% maintenant). La proportion de déplacements en transports en commun évolue peu globalement (9%). En excluant les déplacements à pied, la part de la voiture passe donc de 74 à 82%. Le volume de ces déplacements en voiture a donc augmenté d'un tiers sur la période.

Des distances et vitesses moyennes en nette progression...

Mais comme la distance moyenne d'un déplacement (tous modes, y compris les déplacements à pied) a fortement augmenté (de 5,2 à 7,3 kms), les distances totales parcourues ont crû de plus de 40%. Cet accroissement des distances totales parcourues par les personnes atteint 61% quand elles utilisent un véhicule à 4 roues.

* Ne sont examinés ici que ces déplacements c'est-à-dire ceux à moins de 80 kms à vol d'oiseau du domicile. Un déplacement étant défini comme ayant au moins 300 m.

MOBILITÉ

Néanmoins, la durée moyenne d'un déplacement augmente peu (+5%) (durée totale du déplacement «porte à porte»), en raison du fort accroissement de la vitesse moyenne. Le temps total passé en déplacements pour une personne reste stable.

**... surtout
pour les résidents
de la périphérie
urbaine**

Les résultats précédents peuvent être examinés en distinguant les zones d'habitat (ville centre ou commune la plus peuplée, banlieue, périphérie ou partie de la ZPIU extérieure à l'unité urbaine et enfin rural). Hors déplacements à pied, la part de la voiture progresse le plus fortement pour les déplacements intérieurs à la périphérie (+15 points) et banlieue-périphérie (+12) ; même pour les déplacements dans le centre, cette part progresse de 5 points et atteint maintenant 75%. En moyenne, même les déplacements périphérie-centre se font à 88% en voiture (cela n'est pas le cas de l'agglomération parisienne prise isolément).

C'est bien évidemment pour les résidents de la périphérie que distances et vitesses augmentent fortement.

**Des évolutions
semblables
pour les jours
de fin de semaine**

En fin de semaine, seuls les déplacements mécanisés ont été enquêtés (i.e. non entièrement effectués à pied). Les seuls déplacements locaux évoluent au même rythme que la population (+5% le samedi et 4% le dimanche). La part de la voiture évolue parallèlement à celle de la semaine passant de 80% à 87% le samedi. Cette évolution est plus faible le dimanche compte tenu d'une part déjà très forte (de 88 à 92%). La longueur des déplacements du samedi, plus élevée qu'en semaine, progresse à un rythme voisin de ceux de la semaine. Cette croissance est plus réduite le dimanche (+7%) mais leur longueur approche une fois et demi celle de la semaine.

Principaux résultats comparés pour la mobilité locale un jour moyen de semaine

	1982		1994			1982		1994	
	niveau	%	niveau	%		niveau	%	niveau	%
Populations (10⁶)	48,5	100	53,1	100	Vitesse moy. (kms/h)	18,9		25,3	
Centre	15,1	31,1	15,2	28,7	Centre	15,9		19,3	
Banlieue	15,3	31,6	17,2	32,4	Banlieue	17,3		22,1	
Périphérie	16,0	33,0	18,8	35,2	Périphérie	23,2		33,7	
Rural	2,1	4,3	1,9	3,7	Rural	26,6		38,7	
Déplacements (10⁶)	164,6	100	167,7	100	PARTS DE CHAQUE MODE :				
Centre	54,5	33,1	52,2	31,1	Véhicules 4 roues	48,8		63,6	
Banlieue	52,0	31,6	55,5	33,1	Centre	42,7		54,1	
Périphérie	52,1	31,7	55,3	33,0	Banlieue	48,0		61,8	
Rural	6,0	3,6	4,7	2,8	Périphérie	53,4		72,6	
Nb de déplacements par personne et par jour de semaine	3,4		3,2		Rural	69,0		80,0	
Centre	3,6		3,4		Marche à pied	34,0		23,2	
Banlieue	3,4		3,2		Centre	39,8		31,1	
Périphérie	3,3		3,0		Banlieue	34,0		22,9	
Rural	2,9		2,4		Périphérie	29,8		17,2	
Distance totale par jour (10⁶ kms)	854	100	1 217	100	Rural	20,5		11,9	
Centre	234	27,4	278	22,9	Transports en commun	8,5		9,0	
Banlieue	271	31,7	377	30,9	Centre	9,0		11,2	
Périphérie	304	35,6	508	41,8	Banlieue	11,0		10,7	
Rural	45	5,3	54	4,4	Périphérie	6,1		5,6	
Distance moy. (kms) *	5,2		7,3		Rural	3,5		5,0	
Centre	4,3		5,3		Deux roues	8,7		4,2	
Banlieue	5,2		6,8		Centre	8,5		3,6	
Périphérie	5,8		9,2		Banlieue	7,0		4,6	
Rural	7,5		11,5		Périphérie	10,7		4,6	
Durée moy. (minutes) *	16,4		17,2		Rural	7,0		3,1	
Centre	16,2		16,5		% dépl. multimodaux	1,7		2,0	
Banlieue	18,0		18,5		Centre	1,0		1,1	
Périphérie	15,0		16,4		Banlieue	3,1		3,7	
Rural	16,7		17,5		Périphérie	1,1		1,3	
					Rural	0,6		0,3	

Source : INSEE. (Population enquêtée et âgée d'au moins 6 ans).

Le centre est la commune la plus peuplée.

* Par déplacement.

MOBILITÉ

Des évolutions modales particulièrement fortes pour les déplacements domicile-école

Dans la répartition des déplacements locaux selon quatre grandes catégories de motifs à savoir : domicile-travail, domicile-école, domicile-affaires (professionnelles ou personnelles) et déplacements secondaires (sans extrémité au domicile), la part du premier motif et du dernier diminuent (respectivement -3,6 et -2 points) au profit du troisième (+ 6 points) qui franchit ainsi la barre des 50% en semaine. Le samedi et le dimanche, la part déjà élevée de ce motif domicile-affaires, compte tenu des motifs choisis, progresse également sensiblement notamment le samedi (+ 8,5 points).

La baisse de la part de la marche à pied en semaine (information qui n'est pas recueillie en fin de semaine) et la progression générale de la part de la voiture quel que soit le jour se confirment pour chaque motif pris isolément. Les évolutions restent importantes quel que soit le motif mais elles restent instructives pour les déplacements domicile-école : en semaine, la part de la marche à pied recule quasiment de 15 points. Ramenée aux seuls déplacements mécanisés, celle de la voiture augmente de 17,5 points et celle des deux roues est divisée par 3,6.

Evolutions des parts des motifs et des modes pour les seuls déplacements locaux

(en %)

	Domicile-Travail		Domicile-Affaires		Domicile-Ecole		Secondaires		Total	
	1982	1994	1982	1994	1982	1994	1982	1994	1982	1994
1 jour de semaine, tous déplacements	20,3	16,9	46,9	53,4	12,0	11,6	20,9	18,0	100	100
<i>Part de la marche à pied</i>	<i>21,0</i>	<i>12,4</i>	<i>37,8</i>	<i>25,3</i>	<i>51,8</i>	<i>36,9</i>	<i>28,0</i>	<i>18,5</i>	<i>33,9</i>	<i>23,2</i>
1 jour de semaine, déplacements mécanisés	24,3	19,3	44,1	51,9	8,7	9,5	22,7	19,1	100	100
<i>Part de la VP</i>	<i>68,5</i>	<i>80,2</i>	<i>79,6</i>	<i>87,1</i>	<i>31,3</i>	<i>48,8</i>	<i>84,4</i>	<i>89,0</i>	<i>73,7</i>	<i>82,5</i>
<i>Part du TC</i>	<i>17,2</i>	<i>12,9</i>	<i>7,2</i>	<i>6,7</i>	<i>37,5</i>	<i>43,9</i>	<i>9,2</i>	<i>8,1</i>	<i>12,7</i>	<i>11,7</i>
<i>Part des 2 roues</i>	<i>13,1</i>	<i>6,5</i>	<i>13,0</i>	<i>5,8</i>	<i>29,2</i>	<i>8,1</i>	<i>6,0</i>	<i>2,4</i>	<i>12,9</i>	<i>5,5</i>
Samedi, déplacements mécanisés	8,5	6,9	63,2	73,2	5,6	3,5	22,8	16,4	100	100
<i>Part de la VP</i>	<i>70,3</i>	<i>85,5</i>	<i>82,6</i>	<i>90,2</i>	<i>36,4</i>	<i>50,0</i>	<i>88,9</i>	<i>94,4</i>	<i>80,6</i>	<i>89,3</i>
<i>Part du TC</i>	<i>11,9</i>	<i>8,4</i>	<i>5,6</i>	<i>4,5</i>	<i>43,9</i>	<i>40,5</i>	<i>4,8</i>	<i>3,1</i>	<i>7,9</i>	<i>5,8</i>
<i>Part des 2 roues</i>	<i>16,8</i>	<i>6,0</i>	<i>11,6</i>	<i>5,1</i>	<i>16,7</i>	<i>4,8</i>	<i>6,3</i>	<i>2,6</i>	<i>11,1</i>	<i>4,8</i>
Dimanche, déplacements mécanisés	4,9	3,3	74,0	81,8	0,5	0,0	20,8	15,0	100	100
<i>Part de la VP</i>	<i>74,4</i>	<i>85,2</i>	<i>87,8</i>	<i>91,4</i>	<i>ns</i>	<i>ns</i>	<i>92,2</i>	<i>93,5</i>	<i>87,8</i>	<i>91,6</i>
<i>Part du TC</i>	<i>12,8</i>	<i>7,4</i>	<i>3,2</i>	<i>2,7</i>	<i>ns</i>	<i>ns</i>	<i>3,6</i>	<i>2,4</i>	<i>4,0</i>	<i>2,8</i>
<i>Part des 2 roues</i>	<i>10,3</i>	<i>7,4</i>	<i>8,6</i>	<i>5,6</i>	<i>ns</i>	<i>ns</i>	<i>4,2</i>	<i>3,2</i>	<i>8,0</i>	<i>5,4</i>

Source : INSEE

En caractère normal : part du motif.

En italique part du mode concerné.

Bibliographie :

Un ménage sur quatre dispose d'une deuxième voiture : Insee Première n° 417 décembre 1995.

Toujours plus loin... mais en voiture : Insee Première n° 418 décembre 1995.

Les comptes des transports en 1995 : Insee Résultats n° 484, série Economie générale n° 134 juillet 1996.

Espace de vie, espace de travail : 15 ans d'évolution : Rapport INRETS juillet 95.

Se déplacer au quotidien dans trente ans - Eléments pour un débat, ADEME-DRAST-INRETS. La documentation française 1995. ■