

## LA FORTE CROISSANCE DE LA MOBILITÉ URBAINE ENTRE 1982 ET 1994

Maurice GIRAULT, François LEBRUN, Olivier SIMON



Cette note de synthèse décrit la mobilité urbaine et locale et son évolution structurelle par taille de ZPIU<sup>1</sup>, en particulier sa très forte dynamique entre 1982 et 1994, dates des deux dernières enquêtes transports et communications. Une autre note de synthèse présente une projection de cette mobilité à l'horizon 2020 et chiffre, à partir de cette référence, quelques éléments de scénarios alternatifs.

Les enquêtes transport de l'INSEE effectuées auprès des ménages en 1982-1983 et 1993-1994 permettent de décrire les déplacements à moins de quatre-vingts kilomètres du domicile et d'en détailler les principaux facteurs d'évolution.

### Une forte progression des déplacements motorisés

L'évolution socio-économique et le développement urbain ont entraîné une modification sensible des caractéristiques des déplacements locaux. Ainsi la part des migrations alternantes (domicile - travail et domicile - école) qui reste importante pendant la semaine (environ 30 % du total des déplacements en 1994), baisse régulièrement au profit des déplacements pour des motifs personnels à partir du domicile, qui représentent maintenant près de la moitié du total des déplacements<sup>2</sup>.

Ces mutations ont généré une forte croissance des déplacements motorisés au cours des vingt dernières années. Entre 1982 et 1994, le parc des véhicules des ménages s'est considérablement accru (+39 %) alors que la population n'a augmenté que de 11 %<sup>3</sup>. L'acquisition et l'utilisation de la seconde voiture se sont généralisées ; l'automobile et la péri-urbanisation se sont mutuellement alimentées. Dans ce contexte, la répartition du nombre de déplacements au cours d'une journée de semaine entre les modes de transport a fortement évolué en faveur de l'automobile, dont la proportion passe de 49 % à 63 %, aux dépens de l'usage des deux roues (9 % en 1982 et 4 % en 1994) et de la marche à pied, dont la part passe de 34 % à 23 %, alors que la part des transports collectifs est restée voisine de 9 %, malgré le développement de l'offre.

Sur l'ensemble de la semaine, le nombre total des déplacements hors marche à pied est passé de 38 milliards en 1982 à 44 milliards en 1994, soit une augmentation de 16 %. Cette dynamique est d'ailleurs essentiellement liée aux déplacements hors week-end puisque le nombre des déplacements de fin de semaine progresse à un rythme moindre que celui de la population (+5 % le samedi et +4 % le dimanche).

### Des déplacements de plus en plus lointains

Alors que le nombre total de déplacements à moins de quatre-vingts kilomètres par personne et par jour n'a pratiquement pas évolué (de 3,4 à 3,2 déplacements entre 1982 et 1994), la portée de ces déplacements s'est fortement accrue, traduisant un élargissement sensible de la zone dans laquelle chaque citoyen exerce son activité : les distances parcourues ont progressé de plus de 30 % en

<sup>1</sup> Voir encadré ci-après. La nouvelle notion d'aires urbaines de l'INSEE n'a pas été utilisée dans cet exercice, car les enquêtes transports n'avaient pas encore intégré ce nouveau zonage.

<sup>2</sup> Les déplacements secondaires (n'ayant pas le domicile comme extrémité) représentent environ 20 % du total des déplacements.

<sup>3</sup> La population des personnes de 18 ans et plus, susceptibles de conduire une voiture, augmente de 11 %, celle du champ de l'enquête transport (personnes de 6 ans et plus) de 9 % entre 1982 et 1994.

## MOBILITÉ

douze ans, du fait d'un allongement des distances moyennes par déplacement qui ont augmenté de 20%, et même de 34% pour les seuls déplacements entre domicile et travail et de plus de 40% pour les déplacements pour motifs privés.

Cette évolution de la portée des déplacements est à mettre en relation avec la régionalisation des marchés de l'emploi, le fonctionnement en réseau de villes pour certaines activités (enseignement supérieur), la déconcentration des activités vers les parties extérieures de la banlieue et voisines des grands axes routiers (emplois, grandes surfaces, pôles de loisirs...) et, bien sûr, avec la périurbanisation résidentielle et la progression de l'usage de la voiture. C'est, en effet, l'automobile qui a le plus tiré profit de la croissance des vitesses moyennes (liée au desserrement urbain et à l'amélioration des infrastructures), ce qui a permis un allongement des distances parcourues en mode motorisé de l'ordre de 40 % alors que le temps passé à se déplacer reste stable.

La mobilité locale (hors marche à pied) passe de 310 milliards de voyageurs-kilomètres en 1982 (dont 80 % réalisés en voiture) à 432 milliards de voyageurs-kilomètres en 1994 (la part de l'automobile s'élevant à 87 %). Pour les transports collectifs, le nombre de voyageurs-kilomètres progresse de 7 % (de 47 milliards de voyageurs-kilomètres en 1982 à 50 milliards de voyageurs-kilomètres en 1994) comme le nombre de déplacements.

### **Le poids croissant des déplacements des habitants des banlieues**

La place des déplacements imputables aux résidents de banlieue ou de périphérie dans l'ensemble des déplacements locaux (hors marche à pied) est prépondérante et résulte à la fois de la croissance démographique, plus forte en périphérie qu'au centre, et de la dynamique propre de la mobilité locale (part croissante des déplacements de banlieue à banlieue, qui sont par ailleurs ceux dont la portée s'accroît le plus vite).

La croissance des déplacements en automobile est particulièrement sensible pour les zones périphériques des zones de peuplement industriel et urbain (ZPIU) dont la population est importante : +3,8% pour les ZPIU de 50 000 à 300 000 habitants et +2,3% pour celles de plus de 300 000 habitants.

Nombre annuel de déplacements de courte distance par mode, par taille et par couronne de résidence de ZPIU en 1994

(en milliards de déplacements)

		Transports collectifs	Voitures particulières	Deux roues
Zone rurale ou ZPIU de moins de 50 000 habitants		0,3	7,2	0,4
ZPIU de 50 000 à 300 000 habitants	Ville centre	0,3	3,8	0,2
	Banlieue et périphérie	0,6	8,9	0,6
ZPIU de plus de 300 000 habitants	Ville centre	0,7	3,3	0,2
	Banlieue	0,5	4,7	0,3
	Périphérie	0,2	3,9	0,3
ZPIU de Paris	Ville de Paris	0,7	0,5	0
	Banlieue et périphérie	1,2	4,7	0,3
Total		4,5	37,1	2,4

Nombre annuel de voyageurs-kilomètres de courte distance par mode et par taille de ZPIU en 1994

(en milliards de voyageurs-kilomètres)

		Transports collectifs	Voitures particulières	Deux roues
Zone rurale ou ZPIU de moins de 50 000 habitants		3,9	79,5	1,8
ZPIU de 50 000 à 300 000 habitants	Ville centre	4,1	30,3	0,7
	Banlieue et périphérie	7,5	92,8	1,8
ZPIU de plus de 300 000 habitants	Ville centre	4,1	29,6	0,6
	Banlieue	4,6	40,7	1,4
	Périphérie	4	45,5	0,8
ZPIU de Paris	Ville de Paris	4,2	5,6	0,2
	Banlieue et périphérie	17,4	49,2	1,5
Total		49,8	373,2	8,9

## MOBILITÉ

La comparaison des distances moyennes de déplacement entre 1982 et 1994 par mode, type de zone et couronne permet de mesurer et d'analyser la contribution de l'allongement des distances à l'évolution de la structure des déplacements locaux :

- cet allongement est uniquement dû aux résidents des banlieues et des communes périurbaines, la distance parcourue par les habitants des villes-centres restant constante (voire en baisse pour Paris), de l'ordre de huit kilomètres, alors qu'elle progresse de près de 20 % en banlieue ; une analyse plus fine montre que cette dynamique est essentiellement liée aux habitants de la deuxième couronne ;
- il porte plus sur les déplacements en voiture qu'en transports collectifs.

**Distance moyenne d'un déplacement de courte distance par mode, par taille et par couronne de résidence de ZPIU en 1982**

(en kilomètres)

		Transports collectifs	Voitures particulières	Deux roues
Zone rurale ou ZPIU de moins de 50 000 habitants		17,1	9,2	2,4
ZPIU de 50 000 à 300 000 habitants	Ville centre	9,6	7,8	4
	Banlieue et périphérie	10,9	8,4	3,3
ZPIU de plus de 300 000 habitants	Ville centre	8,7	8,1	4,1
	Banlieue	9	8,3	2,9
	Périphérie	14,2	8,8	2,8
ZPIU de Paris	Ville de Paris	6,2	12,5	3,5
	Banlieue et périphérie	13,5	8,4	3,5
Total		11	8,6	3,2

**Distance moyenne d'un déplacement de courte distance par mode, par taille et par couronne de résidence de ZPIU en 1994**

(en kilomètres)

		Transports collectifs	Voitures particulières	Deux roues
Zone rurale ou ZPIU de moins de 50 000 habitants		14,1	11	4,4
ZPIU de 50 000 à 300 000 habitants	Ville centre	13,7	7,9	3,5
	Banlieue et périphérie	12,9	10,4	2,9
ZPIU de plus de 300 000 habitants	Ville centre	5,6	9	3,2
	Banlieue	9	8,6	4,1
	Périphérie	17,7	11,6	3
ZPIU de Paris	Ville de Paris	6,3	10,9	6,7
	Banlieue et périphérie	14,7	10,4	5,4
Total		11,1	10,1	3,8

**Les déplacements internes et à destination du centre sont désormais minoritaires**

Une des conséquences majeures de cette évolution est que les déplacements en périphérie (banlieue - banlieue et périurbain) sont les plus nombreux et leur nombre progresse plus vite que la moyenne. Ils s'effectuent principalement en voiture : le nombre de voyageurs-kilomètres effectués en voiture sur ces liaisons périphériques augmente de 3,5 % par an entre 1982 et 1994.

**Nombre annuel de déplacements en voiture par type de liaison en 1982 et 1994 en milliards de déplacements, de voyageurs-kilomètres, de véhicules-kilomètres et en minutes**

	Déplacements		Voyageurs-kilomètres		Véhicules-kilomètres		Durée moyenne par déplacement	
	1982	1994	1982	1994	1982	1994	1982	1994
Centre - centre	6,9	7	41	37	34	29	13	13
Centre - banlieue	2,7	4,5	43	68	35	56	24	22
Centre - périphérie	2,3	3,6	70	102	52	76	22	23
Banlieue - banlieue	5,5	8,2	63	92	51	72	14	15
Banlieue - périphérie	0,8	1,8	35	70	24	50	28	23
Périphérie - périphérie	7,1	8,5	63	95	48	71	11	11
Total	25,4	33,6	314	461	238	355	15	16

## MOBILITÉ

De plus, une part importante des déplacements à courte distance (32 % des voyageurs-kilomètres en voiture en 1994) s'effectue avec l'extérieur de la zone urbaine (ZPIU) de résidence. Les transports correspondants progressent plus rapidement que les déplacements internes à une même zone : 4,3 % par an contre 3,2 % entre 1982 et 1994.

### **Une évolution différenciée selon les tailles d'agglomération**

Si les déplacements en voiture prédominent dans toutes les zones, cette part est d'autant plus forte que l'agglomération est plus peuplée (70 % des déplacements en région Île-de-France, hors marche à pied, en 1994 dont 42 % à Paris, contre 91 % en zone rurale). La répartition modale en Île-de-France se distingue par la part élevée des transports collectifs (20 % de l'ensemble des déplacements hors marche à pied et 55 % pour les parisiens, contre 9 % en moyenne nationale).

Cette différenciation a tendance à se renforcer. En effet, c'est la région Île-de-France qui a connu la plus faible progression du trafic automobile et la plus forte progression des transports collectifs ; *a contrario*, ce sont les plus petites agglomérations et, *a fortiori*, les zones rurales qui ont connu la plus forte progression récente de la mobilité automobile.

La progression des déplacements en transports collectifs est également différenciée selon les tailles d'agglomération et les couronnes : la hausse est supérieure à la moyenne nationale (7 %) dans les villes centres, la première couronne des grandes agglomérations de province et en Île-de-France<sup>4</sup>, alors qu'ils diminuent en périphérie et en banlieue des ZPIU de 50 000 à 300 000 habitants. Les réseaux de transport collectif se sont développés grâce au versement transport et ont bénéficié du développement des transports en site propre (notamment à Grenoble, Nantes, Strasbourg, Lille, Rouen, Toulouse).

### **Les zones de peuplement industriel et urbain**

Les zones de peuplement ont été introduites par l'INSEE il y a plus de trente ans et elles constituent la partition du territoire la plus appropriée pour analyser les évolutions de la mobilité des personnes.

En effet, la définition même d'une ZPIU ne s'arrête au classique cloisonnement résultant du critère de continuité de l'habitat comme dans le cas d'une agglomération mais prend en compte des notions à caractère socioprofessionnel comme le niveau des migrations pendulaires domicile-travail et la proportion d'emplois hors agriculture par exemple. Ainsi, ces zones peuvent contenir des couronnes rurales périurbaines dont les habitants ont des modes de vie qui correspondent à ceux des urbains. Cette partition permet de décomposer l'espace rural en deux grands types de zones : d'une part le rural périurbain décrit précédemment et d'autre part le rural profond.

De façon plus schématique, les ZPIU s'organisent de la manière suivante :

- une ville centre, qui correspond à la commune la plus peuplée de l'agglomération principale et à la « capitale » de la ZPIU ;
- une zone qui se définit comme la banlieue et qui se compose des communes de l'agglomération autres que la ville centre ;
- une périphérie rurale qui englobe les bourgs et les localités rurales (moins de 2 000 habitants) situées en dehors de l'agglomération.

<sup>4</sup> Cette projection est cohérente avec le développement de l'offre de transport en commun.