

Le territoire structurant la mobilité

9 octobre 2009

Daphné Boret

Direction régionale de l'Équipement d'Ile de France

Je vais avoir une approche assez en amont par rapport à vos préoccupations parce que remonter aux causes des accidents de la route des salariés, c'est aussi s'interroger sur l'organisation de nos villes. Je vais donc tenter de vous montrer quelles ont été les grandes tendances de la répartition des lieux d'habitat et d'emploi, qui ont eu, et qui ont toujours aujourd'hui, le plus d'impact par rapport au déplacement en voiture du salarié.

Je vais donc vous décrire :

- Tout d'abord comment le fonctionnement de la ville a radicalement changé ces 30 dernières années, avec des conséquences très importantes sur les déplacements des salariés
- Comment ce changement a été permis par une croissance gigantesque de la mobilité en voiture
- Quelles en sont les conséquences aujourd'hui sur les équilibres sociaux
- Quelles en sont les conséquences sur les équilibres économiques

On le sait bien, la France, comme les autres pays industrialisés, a vécu en quelques décennies une évolution démographique de grande ampleur, avec une croissance considérable de la population urbaine : la France est passée d'une population de 41 millions d'habitants, dont la moitié d'urbains, en 1936, à une population de 61 millions d'habitants, dont 80% d'urbains, en 2006. La population urbaine a donc plus que doublé en 80 ans.

Mais cette croissance de la population qualifiée d'urbaine s'est faite, d'abord dans les banlieues proches, qui sont en continuité avec la ville historique, et après dans la grande et très grande banlieue, dans ce qu'on appelle le périurbain. Ce périurbain est sans continuité physique avec la ville-centre, et les résidents qui s'y installent ne travaillent pas sur place mais dans le pôle historique. C'est ce qu'on a appelé l'étalement urbain.

On peut illustrer ce qui s'est passé par une carte de l'Ile-de-France :

On voit d'une part l'étalement de la ville, en rouge, en expansion de la partie agglomérée, mais qui reste assez limitée: on voit que la surface concernée n'a pas beaucoup augmenté entre 1982, 1990 et 1999.

D'autre part l'étalement en termes de déplacement domicile-travail, avec la tache verte qui a beaucoup progressé, d'une part entre 1982 et 1990, et encore entre 1990 et 1999, avec ce territoire de plus en plus étendu qui recouvre maintenant une superficie équivalente à celle de l'IdF.

En même temps, on a assisté à une explosion de la mobilité. On constate aujourd'hui que la mobilité, au sens du nombre de déplacements effectués chaque jour, se stabilise. Par contre, les salariés continuent d'habiter de plus en plus loin de leur travail, et on n'observe pas pour l'instant d'inversion de tendance.

En effet, la proportion de personnes habitant et travaillant dans la même commune, c'est-à-dire ceux qui ont une faible distance à parcourir pour aller travailler, a chuté : plus de la moitié des actifs travaillaient dans leur commune de résidence en 1982, ils ne sont plus qu'un tiers environ aujourd'hui, et avec une tendance encore à la baisse.

Et ces distances domicile-travail parcourues chaque jour continuent encore d'augmenter : la distance moyenne était de moins de 10km dans les années 70, elle est passée à une quinzaine dans les années 2000, tandis que les budget-temps sont restés assez stables.

Cette évolution sur les distances parcourues a été rendue possible par un changement des modes de déplacement.

Le mode de déplacement majoritaire pour aller travailler à la fin des années 50, c'était le 2 roues, vélo et mobylette, et les transports en commun. Seuls un quart des cadres utilisaient déjà la voiture. Aujourd'hui, le renversement est total : les $\frac{3}{4}$ se font en voiture particulière, le reste étant marginal, y compris les transports en commun.

Et quand on regarde les chiffres de la motorisation des ménages on constate qu'en effet, en 2 décennies toutes les couches de population se sont équipées en voiture. La voiture était majoritairement réservée aux cadres dans les années 60, les trois quarts d'entre eux en avaient déjà une, elle est aujourd'hui détenue à niveau équivalent par toutes les classes de population. 4 ménages sur 5 ont au moins une voiture, mais en plus, la voiture devient un objet individuel, 35% des ménages ayant au moins 2 voitures. La voiture est donc utilisée tout le temps même pour les trajets les plus courts, et on essaye aujourd'hui aux gens de réapprendre les vertus de la marche à pied ou de la pratique du vélo, pour les nombreux déplacements qui s'y prêtent : en Ile de France, un déplacement sur deux fait moins de 3 kilomètres.

Cette motorisation conjointe à l'étalement urbain génère donc une nouvelle catégorie d'exclus : les « non-motorisés contraints » comme les handicapés, les personnes âgées, les personnes sans permis, ou celles qui n'ont pas les moyens d'avoir une voiture. Le territoire qu'on a créé par des années d'étalement urbain les exclue de fait. Et des travaux ont montré qu'aujourd'hui le taux de chômage est corrélé à la possession d'une voiture.

Les répercussions de ce nouveau système sur les équilibres sociaux peuvent d'abord se regarder sous l'angle de la localisation du logement et des déplacements vers le travail qui en résultent. Ici vous avez une carte qui montre que la moitié des actifs d'Ile-de-France résident dans une commune où le prix de l'immobilier est équivalent à celui de leur commune de travail, ce sont les communes en jaune et orange, et que 20% des actifs habitent dans une commune où ces prix sont nettement inférieurs à ceux de leur commune de travail, ce sont les communes en bleu. Par contre, ces pourcentages sont très différents quand on ne s'intéresse qu'aux actifs qui font plus de 30 minutes de trajet pour se rendre à leur travail : 45% des ménages d'actifs résident dans une commune où le prix de l'immobilier est inférieur à celui de leur commune de travail, ce sont les communes en bleu. Des simulations ont montré que si tous les actifs résidaient à moins de 30 min de leur emploi, les distances entre le domicile et le travail seraient réduites de 30%.

Il est donc assez clair que les prix de l'immobilier sont une contrainte forte pour rapprocher les salariés de leur emploi.

L'étalement urbain a finalement permis aux ménages de s'éloigner des centres-villes pour construire leur maison individuelle, et les répercussions sur les prix fonciers ont été évidentes : ici en Bretagne, les prix du terrain à bâtir sont inaccessibles à proximité des pôles urbains, et les ménages modestes

vont très loin pour construire leur maison. Il y a donc un enjeu fort aujourd'hui sur la localisation des nouveaux logements à construire : près des pôles d'emploi, près des gares.

Pour terminer, au plan de la localisation des entreprises, l'étalement urbain permis par l'explosion de la mobilité en voiture particulière a eu pour conséquence l'apparition de concentrations d'activités sur certaines zones spécifiques, éloignées des centres urbains, et dissociées des zones d'habitation. Vous avez ici une carte de l'agglomération de Strasbourg, qui montre que dans le centre de l'agglomération, habitat et emploi coexistent, à niveau relativement équivalent : ce sont les zones jaunes et orange. Et puis vous avez les zones en vert, qui sont résidentielles, où le taux d'emploi est très faible. Enfin vous avez les zones marron, presque exclusivement réservées aux entreprises. On peut constater qu'elles sont éclatées sur l'agglomération, mais qu'elles sont implantées sur des surfaces de taille très importante.

Or quand on regarde les densités d'emploi, on constate qu'elles ne sont pas très élevées, au contraire de celles du centre-ville. Donc autant il peut être économiquement viable de mettre en place des transports en commun lourds pour les densités de centre-ville, autant il devient compliqué de mettre en place les mêmes types de transport en commun pour ces zones d'activité. Et pour limiter le risque trajet, il faut inventer des nouveaux systèmes de transport qui répondront aux attentes des salariés et qui limiteront l'usage de la voiture solo. Ces nouveaux services utiliseront nécessairement les infrastructures routières telles qu'elles sont aujourd'hui, mais peut-être aménagées autrement, et devront être adaptés aux villes étalées et aux zones d'emploi dispersées, car ce sont les caractéristiques du territoire français que nous avons créé.