



La mobilité en France, dans la vallée du Rhône et l'arc Languedoc-Roussillon

Synthèse

**Claire Bourgeois
Olivier Morellet
Françoise Potier (direction)**

Décembre 2003

Sommaire du rapport

Introduction

Partie I - Base de données et critiques

Partie II - La mobilité et son évolution de 1970 à 2000

Partie III - Facteurs d'évolution de la mobilité

Partie IV - Perspectives d'évolution de la mobilité à moyenne et longue distance

Partie V- Conclusions

Bibliographie

Introduction

Objets de l'étude :

- analyse de la mobilité en évolution et en structure en France et dans les trois régions : Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon et Provence-Alpes-Côte-d'Azur ;
- prospective de la mobilité en France et dans les trois régions du Sud-Est.

Partie I - Bases de données et critiques

De nombreuses bases de données peuvent être utiles à l'analyse de la mobilité des personnes en France et dans la vallée du Rhône et l'arc Languedoc - Roussillon. Citons par exemple :

- les Enquêtes-transport réalisées par l'INSEE ;
- les « Enquêtes ménages » réalisées dans plusieurs agglomérations françaises ;
- le Suivi des Déplacements Touristiques réalisé par la Direction du Tourisme ;
- l'European Travel Monitor mené par IPK, sur les voyages internationaux des Européens.

Mais ces données sont éparées, hétérogènes, fondées sur des définitions et des concepts différents et certaines sont relativement anciennes, par exemple :

- dans le domaine des transports, certains étudieront la mobilité locale, d'autres la mobilité quotidienne et d'autres encore la mobilité longue distance, sans trop chercher de relations entre ces trois champs d'analyse ;
- dans les deux domaines connexes que sont les transports et le tourisme, comment traduire des nuitées et des séjours en voyageurs-km ou en distances ?
- la dernière enquête-transport date de 1994.

D'autres enquêtes ont été utilisées :

- les enquêtes de trafic ;
- les enquêtes emploi du temps ;
- le recensement...

Aucune enquête ne répond, à elle seule, au problème posé sur l'évolution passée de la mobilité en France et dans la région du Sud-Est : la mobilité sur un territoire est l'addition de la mobilité des résidents et de celle des non-résidents. Les non-résidents appelés souvent touristes ou excursionnistes sont Français ou étrangers. Bien peu d'enquêtes considèrent la mobilité des non-résidents, si ce n'est perdu dans la masse des comptages routiers.

Quelques définitions

La mobilité locale

Elle concerne tous les déplacements effectués au cours d'une journée - hors vacances - dont l'origine et la destination sont en France, distants de moins de cent kilomètres du domicile de l'enquêté (soit quatre-vingts kilomètres à vol d'oiseau).

La mobilité quotidienne

Elle est calculée sur tous les déplacements effectués au cours d'une journée - hors vacances - sans limitation de distance à partir du domicile de l'enquêté. Elle inclut la mobilité locale, mais ne concerne pas les séjours touristiques.

La mobilité longue distance

Elle concerne tous les déplacements sortant du cercle des quatre-vingts kilomètres à vol d'oiseau centré sur le domicile de l'enquêté. Elle inclut les déplacements touristiques en France et internationaux.

Touriste : il est défini, par l'Organisation Mondiale du Tourisme, comme personne voyageant hors de son environnement habituel, passant une nuit minimum hors de son domicile principal, pour des motifs autres que les trois motifs suivants : travail régulier, étude régulière ou santé. Sont notamment inclus dans ces déplacements, les motifs pour aller voir des amis ou des parents, mais aussi les voyages d'affaires (motivés par les congrès, les colloques, les expositions, les salons, les visites dans une filiale, etc.....).

Excursionniste : personne voyageant pour moins de 24 heures hors de son environnement habituel pour des motifs autres que les trois motifs suivants : travail régulier, étude régulière ou santé.

Partie II - La mobilité et son évolution de 1970 à 2000

Depuis 30 ans, la mobilité des Français a augmenté considérablement en distance par déplacement, plus modestement en nombre de déplacements : les Français se sont déplacés plus souvent et surtout plus loin à partir de leur domicile que ce soit au quotidien, pour les week-ends et pendant les vacances :

a- En France

- les statistiques issues des enquêtes transport concernant la mobilité quotidienne indiquent, qu'entre 1973 et 1994, les Français sont passés de 12 déplacements en mode mécanisés par semaine et par personne à 16,6 pour une portée moyenne qui est passée de 9,5km à 14,9km. C'est-à-dire qu'en 1994, chaque Français parcourt 35,5 km par jour ; en 1973, il n'en parcourait que 16,3 ;`
- pour la mobilité longue distance, ces mêmes enquêtes indiquent qu'en 1982, les Français effectuaient 7,3 déplacements à plus de 100 km, d'une distance moyenne de 346 km et 12 ans après, ils effectuaient 13,1 déplacements pour une distance moyenne par déplacement de 406km ;
- en termes de voyageurs-km, la mobilité a quasiment doublé entre 1973 et 1993, avec une croissance plus forte entre 1982 et 1993; ces dates correspondant aux enquêtes transport.

La croissance de la mobilité résulte principalement de **l'augmentation de la mobilité longue distance et donc celle du tourisme** (correspondant à des déplacements à plus 100 km du domicile, 83% assimilables à la sphère des loisirs et du tourisme). Et, la part de cette mobilité longue distance dans la mobilité totale a augmenté, passant de 27 % à 41% entre 1973 et 1993.

Evolution de la mobilité - France entière			
voyageurs*km	Evolution 1973-1993	Evolution 1973-1982	Evolution 1982-1993
Mobilité locale	+66%	+17%	+38%
Mobilité longue distance	+108%	+32%	+56%
Mobilité totale	+90%	+27%	+45%
	1973	1982	1993
Part de la mobilité longue distance/ mobilité totale	27%	32%	41%

source : enquêtes transports

b- Trois régions

- Les résidents des trois régions sont passés, au quotidien, de 15,8 déplacements en mode mécanisés par semaine et par personne à 16,4 de 1982 à 1993, pour une distance moyenne par déplacement qui est passée de 10,4 km à 15,2 km ;
- Pour la mobilité longue distance, les enquêtes transports indiquent qu'en 1982,

les résidents du Sud-est effectuaient 6,9 déplacements à plus de 100 km, d'une distance moyenne de 309 km et 12 ans après, ils effectuaient 12,3 déplacements pour une distance moyenne par déplacement de 430km ; soit des distances plus grandes que France entière.

2.1 - Mobilité locale, mobilité quotidienne

Peut-on confondre mobilité locale et mobilité quotidienne ? rappelons que la différence entre les deux est la limite des déplacements à 100 km pour la mobilité locale.

La mobilité quotidienne reste en grande majorité concentrée dans la sphère locale. En 1973, ces deux types de mobilité étaient pratiquement équivalentes. On estime qu'aujourd'hui la mobilité locale représenterait 93% de la mobilité quotidienne en termes de déplacements.

Nombre de déplacements	1973	1982	1993
Mobilité locale/mobilité quotidienne	99,3%	98,9%	96%

Source : enquêtes transports- France

L'augmentation, en termes de voyageur*km, de la mobilité locale et de la mobilité quotidienne est plus marquée les jours de semaine (du lundi au vendredi) que le samedi ou le dimanche. Elle est aussi plus rapide entre 1982 et 1993 qu'entre 1973 et 1982.

Notons que l'évolution de la mobilité n'est pas similaire le samedi et le dimanche. Ainsi, l'opposition semaine - week-end n'est pas la plus pertinente, les comportements du samedi étant plutôt intermédiaires entre la semaine et le dimanche.

voyageurs*km	Evolution 1973-1982	Evolution 1982-1993
Mobilité locale		
Jour semaine	+19%	+45%
Samedi	+15%	+32%
Dimanche	+12%	+13%
Semaine entière	+17%	+38%
Mobilité quotidienne		
Jour semaine	+39%	+59%
Samedi	+24%	+54%
Dimanche	+24%	+27%
Semaine entière	+30%	+56%

Source : enquêtes transports-France

2.2- De la mobilité domicile-travail à la mobilité loisir

La croissance importante de la mobilité quotidienne est là aussi le fait de la croissance exceptionnelle de la mobilité liées aux loisirs (+ 53% en termes de voyageurs-km entre 1982 et 1994) plus que celui de la mobilité liée au travail qui n'augmente que de 28 % pendant la même période.

Au quotidien et lors des week-ends, plus de Français sont concernés par les déplacements vers des lieux d'agrément toujours plus éloignés de leur domicile. Et la mobilité de loisir des Français a pris la première place dans la mobilité totale, devant la mobilité liée au travail et aux études.

a - Mobilité quotidienne					
	en part de déplacement		en part de distances		évolution voyageurs-km 1982-1994
	1982	1994	1982	1994	
loisirs	33%	40%	36%	42%	+53%
travail	37%	33%	39%	37%	+28%

b - Déplacements longues distances - tourisme : + 3% l'an depuis 1985

sources : enquêtes transports et Suivi des Déplacements touristiques

La régression des motifs appelés classiquement "contraints" -travail, professionnel et études- dans la mobilité quotidienne s'explique, d'une part, par la diminution importante du pourcentage d'actifs depuis 20 ans (la part de la population en emploi à l'âge actif diminue de 68% en 1980 à 61% en 1998) et, d'autre part, par la faible augmentation du nombre d'élèves et d'étudiants, enfin, par l'évolution des modes de vie marquée par une très nette régression des retours des actifs à leur domicile pour déjeuner.

L'augmentation des motifs " non contraints " s'explique - souvent en photographie négative des premiers - par :

- des plages plus larges et plus fréquentes de temps libérés - même si la durée des loisirs des actifs ayant un emploi a cessé d'augmenter au cours des années 90;
- une augmentation du nombre de célibataires surtout dans les grandes agglomérations, avec des contraintes financières moindres;
- une augmentation des couples sans enfant ;
- une diminution des familles nombreuses ;
- des retraités plus jeunes, plus urbains et éduqués à la culture des loisirs pendant leur vie active ;
- une offre marchande de loisir et de culture qui se développe rapidement et qui tente de capter une clientèle de proximité. Notamment, la politique des promoteurs et des aménageurs des grands centres commerciaux est orientée dans cette direction en remplacement en tant que locomotive de l'hyper marché par le multiplexe, le parc de loisir ou la reconstitution du terroir.

2.3- Les motifs de loisirs hors de domicile se sont transformés : la sociabilité, les réseaux

Les loisirs sont pratiqués toute la semaine, toute l'année, sans être réservés aux seuls week-ends ou aux vacances. Ces activités se développent à travers des réseaux sociaux élargis et renforcés - essentiellement en dehors de l'économie de marché - et une motivation plus culturelle. Lorsqu'on évoque les activités de loisirs, on pense à la

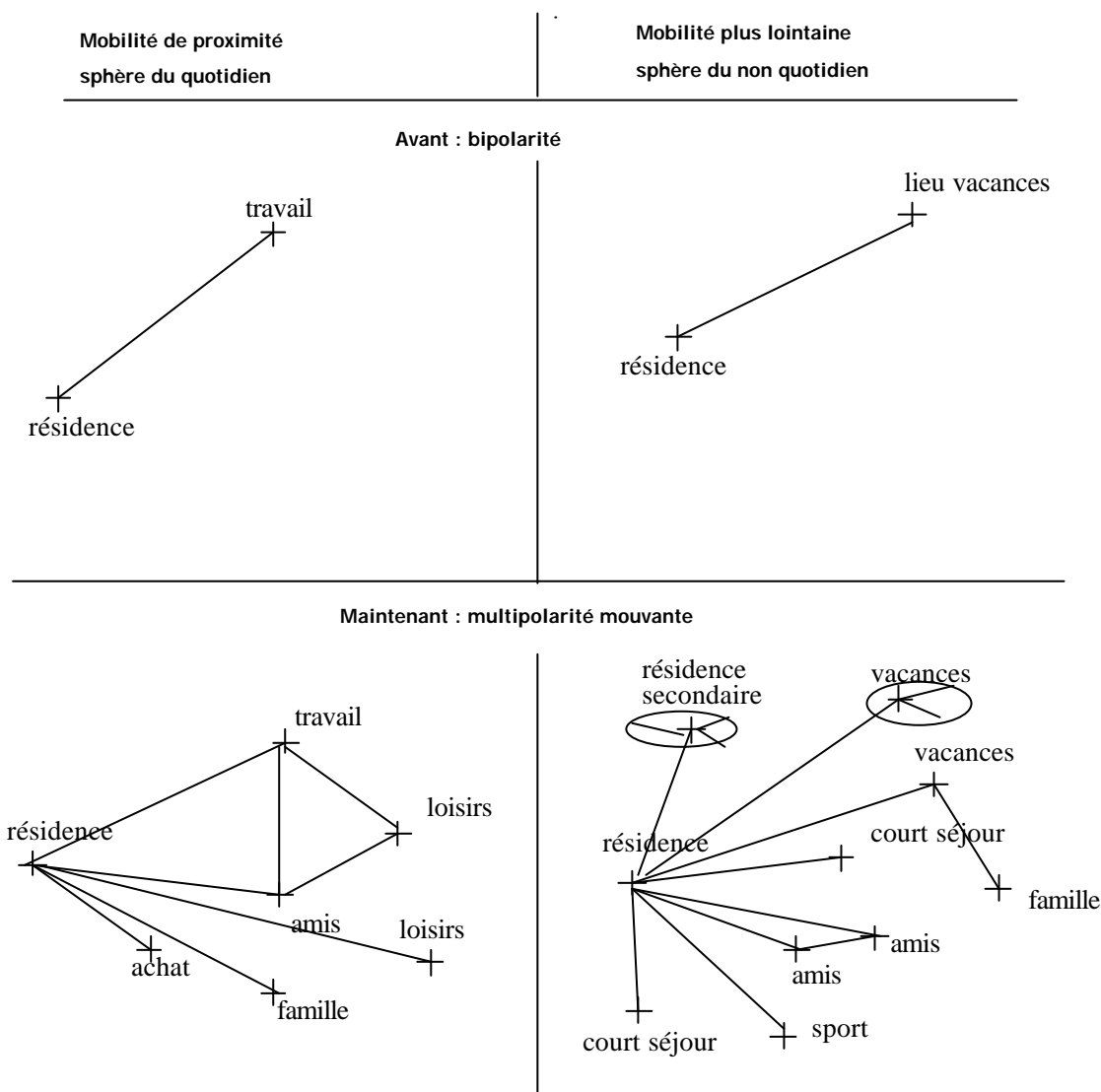
culture, au sport, mais on oublie le rôle croissant des liens amicaux et familiaux dans les pratiques d'activités quotidiennes et non quotidiennes.

2.4- Impact sur les systèmes de mobilité

L'évolution de l'usage des temps libres a eu pour conséquence sur la mobilité : un fort accroissement, une complexité plus grande, des motifs de déplacement et des modèles de mobilité qui se transforment, une mobilité quotidienne qui devient plus centrifuge que centripète (l'attractivité des centre villes principaux tend à diminuer).

Si au début des années 70, on pouvait appliquer à la mobilité un modèle bipolaire, maintenant ce modèle correspondrait à une multipolarité mouvante.

EVOLUTION DU SYSTÈME DES MOBILITES



2.5 - Le tourisme des Français

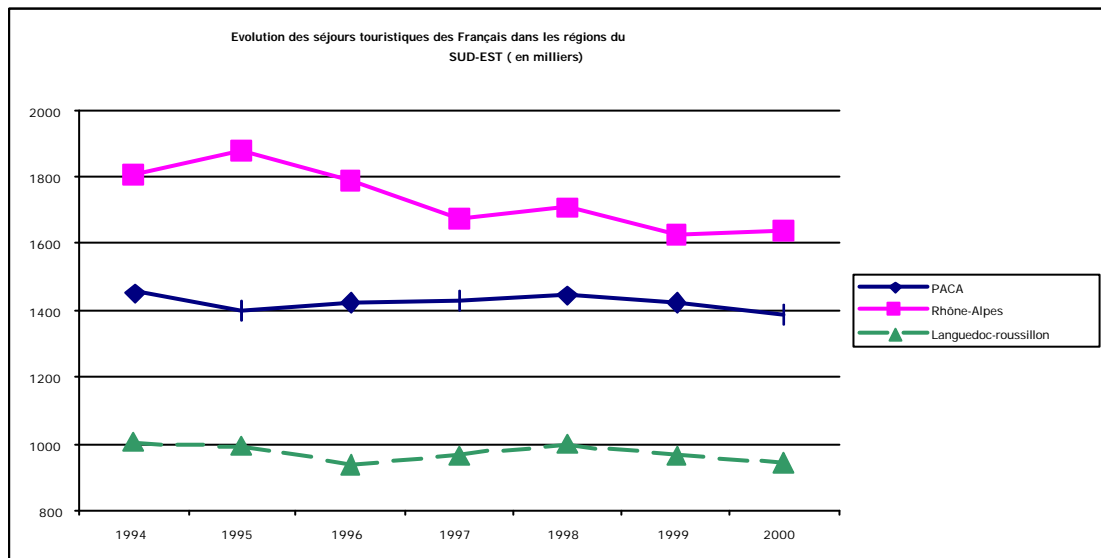
2.5.1 - France entière

157 millions de séjours touristiques ont été effectués en 2000 par les Français âgés de 15 ans et plus, quinze fois plus qu'il y a 50 ans, quatre fois plus qu'en 1975, date qui marque pourtant la fin du grand cycle de croissance de l'après-guerre. Cette progression - une croissance annuelle moyenne de 4% sur les trente dernières années - s'est très fortement ralentie dans les années 90.

Le taux actuel moyen de séjours - plus de 4 séjours par personne et par an -, montre bien qu'il s'agit d'une pratique de grande envergure. Comme beaucoup d'autres pratiques culturelles, celle-ci s'est diffusée, en Europe, au cours du 20^{ème} siècle.

2.5.2 - Trois régions

Dans la région du Sud-Est, le nombre de séjours touristiques a baissé en Rhône-Alpes depuis 1994 et est resté constant dans les deux autres régions.



source : enquêtes SDT

2.6- Le tourisme des étrangers

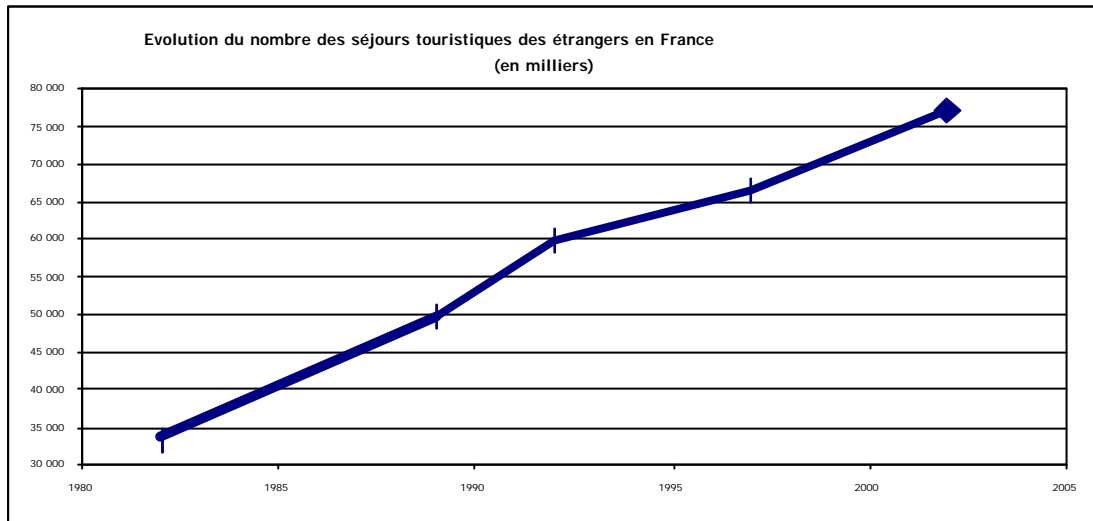
2.6.1- France entière

Le nombre de flux touristiques d'étrangers en France n'a cessé de croître depuis les années 80 passant de 33 millions en 1980 à 77 millions en 2000, soit un facteur multiplicatif de 2,3. La croissance fut plus forte dans les années 80, avec jusqu'en 1992 une progression moyenne de 7,8% l'an, pour n'être ensuite que de 4%.

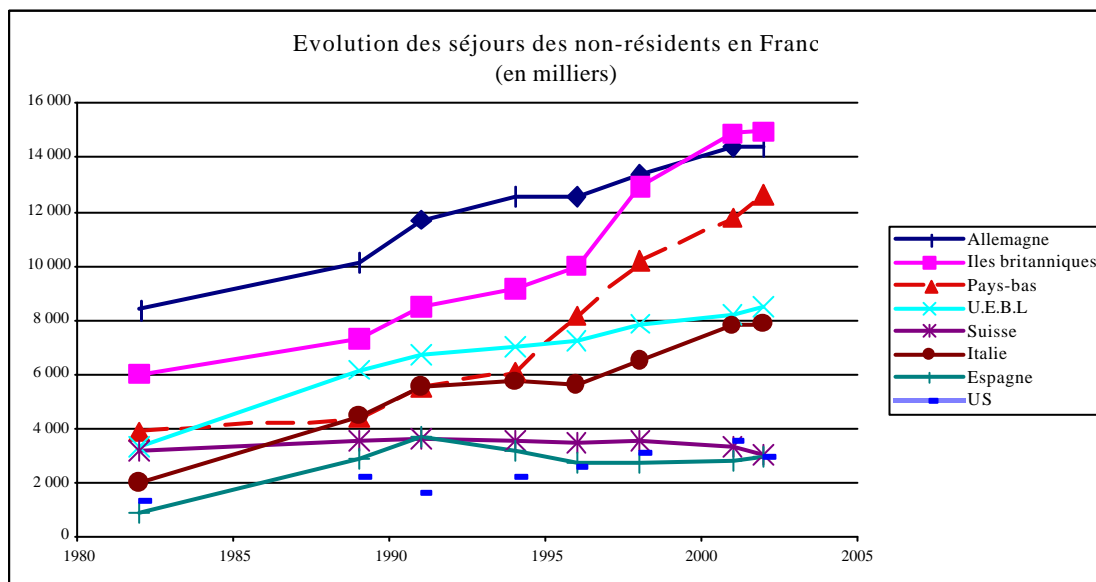
Le nombre de séjours des Allemands, celui des Anglais, celui des Néerlandais, celui des Belges et celui des Italiens ont augmenté le plus mais à des époques différentes : les Allemands après la chute du mur de Berlin, les Anglais à partir de 1994 - avant la

mise en service du tunnel sous la Manche -, les Néerlandais à partir de 1992, les Belges dans les années 80, et les Italiens dans les années 80 puis après 95.

Pour la France, à ces séjours touristiques, il faut aussi ajouter les étrangers qui viennent en France sans passer de nuit, soit ce sont des étrangers en transit, soit ce sont des excursions touristiques en France. On estime que ces flux sont au nombre de 100 millions en 2002, 5 fois plus qu'il y a 20 ans. Le quart de ces flux serait des flux de transit, majoritairement en voiture (80%) et en autocar (10%) en provenance de l'Allemagne, de la Belgique, des Pays Bas, de l'Angleterre et de l'Italie.



source : enquêtes aux frontières et Direction du Tourisme

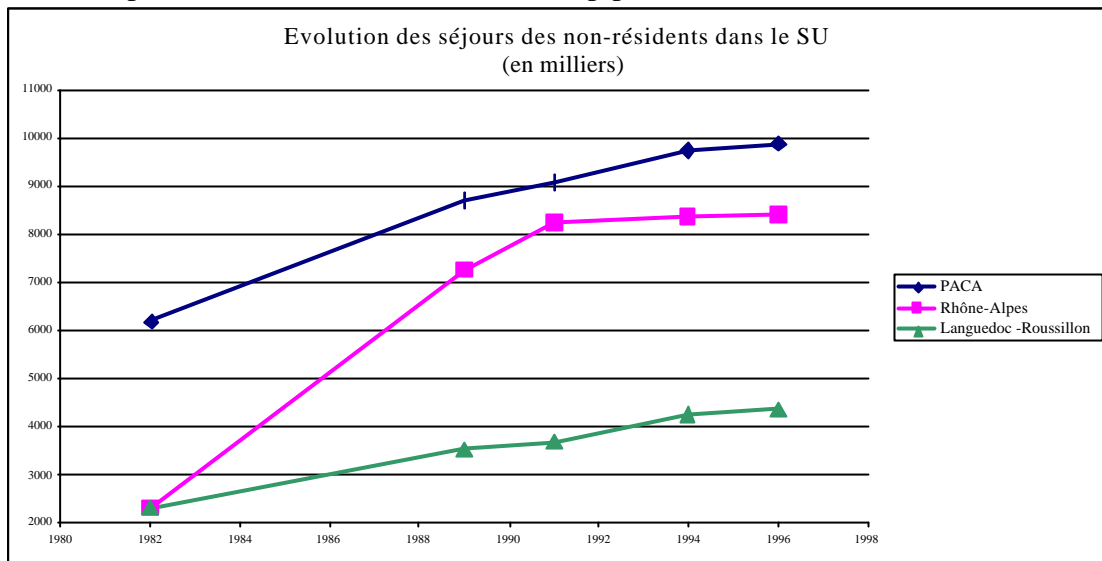


source : enquêtes aux frontières, INRETS et direction du Tourisme

2.6.2- Trois régions

Le nombre de séjours des étrangers dans le Sud Est a connu une croissance plus forte que dans le reste de la France, passant de 10 millions de séjours en 1980 à 30 millions en 2000, soit un facteur multiplicatif de 3, avec une croissance qui s'est ralentie depuis les années 90.

Les trois régions ne connaissent pas une fréquentation équivalente de touristes étrangers, ni une croissance identique : PACA reste en tête des trois régions au niveau de la fréquentation au cours du temps et Languedoc-Roussillon en dernier; mais Rhône-Alpes a connu une croissance beaucoup plus forte, surtout dans les années 80.



source : enquêtes aux frontières, INRETS et Direction du Tourisme

Partie III - Facteurs d'évolution de la mobilité

3.1- La démographie et le vieillissement de la population

3.1.1 – France entière

La population française a connu une croissance de 11% en 25 ans, soit une moyenne de 0,5 % par an, avec une forte augmentation de plus de 20%, des personnes âgées de plus de 60 ans, tandis que le nombre de jeunes âgés de moins de 20 ans diminuait de 7% pendant la même période.

L'INSEE prévoit, à 30 ans, une croissance ralentie de la population totale de 9%, soit une progression moyenne de seulement 0,3% l'an, avec des évolutions contrastées qui s'accroissent selon les classes d'âges: le nombre de personnes âgées augmenteraient de 70%, celui des jeunes diminuerait de 10%. La population française serait composée de plus de 30% de personnes âgées de plus de 60 ans et seulement de 21% de jeunes. C'était l'inverse en 1975.

La population française : une croissance ralentie

<i>En milliers</i>	-20 ans	20-60 ans	+60 ans	ensemble
1975	16 148	26 510	9 941	52 999
2000	15 039	31 424	12 055	58 518
2030	13 617	30 429	19 881	63 927

<i>En pourcentage</i>	-20 ans	20-60 ans	+60 ans	ensemble
1975	30,7	50,4	18,9	100
2000	25,7	53,7	20,6	100
2030	21,3	47,6	31,1	100

Source : INSEE

3.1.2 - Trois régions

Dans les trois régions du champ de l'étude, la croissance de la population a été plus forte qu'en France entière au cours des 30 années passées. En 2000, la population du Sud Est demeure globalement plus âgée comparée à la répartition des âges au niveau national.

Sud-Est : une croissance plus rapide et une population plus âgée

<i>En milliers</i>	-20 ans	20-60 ans	+60 ans	ensemble
1975	2992	5184	2070	10 246
2000	3000	6659	2788	12 447
2030	3286	7146	4763	15201

<i>En pourcentage</i>				
1975	29,2	50,6	20,2	100
2000	24,1	53,5	22,4	100
2030	21,6	47,0	31,3	100

Source : INSEE

3.2 - La motorisation

	1973	1980	1990	2000
Consommation par habitant (Euros constants 2000)		9 723	11 542	13 068
Nombre de voitures particulières pour 1000 habitants	269	343	407	455

Source : INSEE et INRETS

Nous sommes passés, en France, de 250 voitures pour 1000 habitants en 1970 à 455 voitures en 2000, soit un facteur multiplicatif de près de 2.

3.3- L'emploi

3.3.1 – France entière

En 1982, la distance moyenne domicile-travail était de 13,1 km, en 1990, elle était de 14,1 km, pour atteindre 15,1 km en 1999, soit une augmentation de 15%.

Par ailleurs, en 1999, 40% des actifs travaillent dans une unité urbaine autre que celle de leur résidence. Ce nombre d'actifs a augmenté de 18% en 10 ans.

3.2.2 – Trois régions

Dans le Sud-Est, comparée à France entière, la situation est la suivante : un pourcentage un peu plus faible d'actifs qui travaillent en dehors de leur agglomération de résidence, avec une croissance aussi un peu plus faible.

Mais la mobilité liée à l'emploi est marquée par des divergences importantes entre les trois régions : Rhône-Alpes se rapproche de la moyenne nationale, PACA s'en éloigne : un pourcentage faible d'actifs travaillant hors de leur agglomération de résidence, avec une croissance très faible. Quant à Languedoc-Roussillon, signe d'une

région plus rurale, un pourcentage plus fort d'actifs travaillant hors de leur unité urbaine de résidence et qui a connu au cours des 10 dernières années une forte croissance.

	Total actifs (milliers)	Actifs travaillant hors unité urbaine	
		1999 % par rapport au total d'actifs	Evolution 1990-99
Rhône-Alpes	2 308	36%	+30%
PACA	1 589	21%	+18%
Languedoc-Roussillon	776	42%	+37%
France	24 232	40%	+28%

Source : INSEE

3.4- Temps de travail et temps libre

En 50 ans, le temps de travail a été réduit de 45 %, et, nous n'y consacrons plus que 11% de notre temps de vie entière, 18% en incluant les études. Ceci s'explique par l'addition de trois phénomènes :

1. sur une vie entière : une diminution moyenne de 11 ans ;
2. sur une année : une diminution de 4 semaines par an ;
3. sur une semaine : une diminution d'environ 11 h chaque semaine pour bon nombre d'actifs.

Ceci signifie aussi que le vieillissement de la population a augmenté plus vite que le temps libéré par le travail.

Evolution du temps de travail sur une vie

Temps de travail sur une vie	1900	1948	1999	2003
En heures	286 000	120 000	70 000	63 000
En pourcentage sur une vie	50%	21%	12%	11%

Source : Dares et INRETS

Tout le temps hors travail n'est pas du temps libre. L'ensemble du temps libéré du travail n'est pas transformé en temps libre.

On a trop tendance à attribuer à la réduction du temps de travail une conséquence équivalente sur la progression du temps de loisirs. Le temps libéré par le travail peut aussi être transformé en travail domestique (repas, ménage, courses, aide aux enfants, démarches administratives, sommeil, toilette, ...).

Le temps libre, au-delà du temps libéré du travail, est aussi le temps dégagé des contraintes liées aux études, à la santé, aux démarches administratives et aux activités ménagères quotidiennes.

Le niveau d'étude est le déterminant de la durée du travail dont l'impact a le plus changé durant les 25 dernières années : ce sont, en 1998, les plus diplômés qui travaillent le plus, et qui consacrent le moins de temps aux loisirs. Alors qu'en 1974, les loisirs apparaissent comme un privilège des classes aisées, et que les milieux populaires bénéficiaient de moins de temps de loisir que les milieux favorisés ; c'est aujourd'hui l'inverse : **les milieux populaires disposent désormais de plus de temps de loisir** (32h42 par semaine contre 26h42).

Evolution du temps libre

Sur une semaine

	1974	1986	1998
Temps de travail	32h24	28h42	29h
Temps libre	23h06	27h42	29h42

Source : INSEE

3.6 - Les pratiques de tourisme

3.6.1 – Evolution des pratiques de tourisme

On peut schématiser l'évolution des pratiques touristiques des Français (et des Européens) depuis vingt ans en quatre étapes majeures : d'abord l'augmentation du taux départ en vacances, puis le fractionnement des vacances depuis la moitié des années 80 avec la diminution de la durée des séjours et la progression des courts séjours, s'est ajoutée ensuite la diversification des destinations, enfin la nouvelle diminution des très courts séjours qui deviennent des excursions - séjours de moins de 24 heures -. Une plus grande autonomie des touristes et des choix "coup de coeur" complètent ces inflexions. Elles ont conduit, notamment, à une croissance importante des flux touristiques vers la ville, principale destination actuelle du tourisme de courte durée.

Ces quatre phases d'évolution se situent approximativement avant 1984, de 1984 à 1990, de 1990 à 1998, et après 1998

Les pratiques de tourisme ont évolué ainsi :

- avant 1984 : forte augmentation des départs en vacances. Le modèle de vacances « **un mois entier à la même place** »
- - 1984-1990 : fragmentation des séjours avec décroissance de la durée moyenne de séjours. Le modèle : « *plus souvent, plus loin, moins longtemps* »
- 1990-1998 : développement des courts séjours et du tourisme urbain, diversification des destinations. Le modèle émergent : « *plus souvent, plus diversifié, plus culturel* » ;
- maintenant : *développement des excursions et loisirs de « proximité »*

Les conséquences des évolutions des pratiques touristiques sont :

- moins de nuitées notamment dans les hôtels, mais des transports de plus en plus sollicités;
- plus de flux de voyageurs , des excursionnistes, qui n'étaient pas jusqu'à maintenant comptabilisés dans les enquêtes du tourisme et qui font dire à certains que les flux touristiques ont diminué!!!.

3.6.1 – Les causes : des évolutions sociétales importantes

L'avancement de l'âge de la retraite, l'allongement de la durée de vie et la plus grande solvabilité des retraités font progresser le taux de départ touristique chez les personnes de 55-75 ans, pour lesquels le taux de départ était particulièrement bas. Cette population qui peut utiliser le potentiel touristique durant les périodes hors-pointes est sollicitée par les transporteurs et les hébergeurs qui multiplient les offres de tarifs spéciaux.

A l'autre extrémité du spectre d'âge, les adultes seuls, les couples sans enfant et les retraités de plus en plus nombreux font que de plus en plus d'adultes sont particulièrement disponibles pour le tourisme court motivé par les relations sociales et le culturel.

L'accroissement du travail de la femme améliore la situation financière des ménages; à partir de 1973 le nombre des couple biactifs est devenu supérieur à celui des couples monoactifs. La biactivité modifie les arbitrages au sein des ménages entre le capital temps et le capital revenu : on a plus d'argent et moins de temps pour le dépenser, et rend souvent difficile la conciliation des absences de longue durée pour deux actifs.

Les ménages vont devoir faire des arbitrages entre leurs différents congés et leur revenu annuels. Quels seront ces arbitrages?

Partie IV- Perspectives d'évolution de la mobilité à moyenne et longue distance

On considère successivement les grands groupes de facteurs susceptibles à l'avenir d'entraîner une inflexion des tendances d'évolution de la mobilité par rapport aux vingt ou trente dernières années.

L'effet de ces facteurs est discuté pour ce qui concerne les déplacements à longue distance (plus d'une cinquantaine de kilomètres) qui représentent actuellement environ 300 milliards de voyageurs x kilomètres par an sur le territoire français et les déplacements à moyenne distance (d'une dizaine à une cinquantaine de kilomètres) qui correspondent au même ordre de grandeur de voyageurs x kilomètres que les déplacements à longue distance. Les déplacements à courte distance (quelques kilomètres au plus) sortent du champ principal de la problématique d'aménagement de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien et l'effet des facteurs à leur égard n'est abordé rapidement qu'en conclusion.

On considère d'abord les déplacements effectués dans la France entière, pour laquelle on dispose d'un assez grand nombre d'observations pour les tendances passées et de quelques analyses de nature économique sur les différents types d'effet. Puis on s'efforce de tirer des considérations faites pour la France entière des enseignements permettant d'estimer l'effet des facteurs dans le cas particulier des déplacements effectués au sein des seules régions directement concernées par la vallée du Rhône et l'arc languedocien (Rhône-Alpes, Provence-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon).

4.1 - Effet de l'évolution démographique en France

4.1.1 France entière

Au cours des trente prochaines années, le taux annuel de croissance du nombre de résidents français devrait être inférieur de 0.2 points environ au taux des vingt dernières années (voir le tableau 4.1). C'est là un facteur de ralentissement de la croissance du nombre de déplacements de tous types.

Au cours de la même période, le vieillissement de la population devrait s'accélérer, la proportion de personnes de plus de 60 ans passant de 21 % à 31 %. Parallèlement, le nombre des enfants devrait diminuer plus encore qu'il ne l'a fait au cours des vingt dernières années. Le nombre des personnes en âge d'être actives devrait lui aussi légèrement diminuer, au contraire des vingt dernières années. C'est là un nouveau facteur de ralentissement de la croissance du nombre des déplacements à moyenne et à longue distance ; en effet, la mobilité quotidienne des personnes âgées pour ce type de déplacement est aujourd'hui plus faible que celle des autres catégories de la population et notamment des personnes en âge d'être actives, et elle devrait le rester d'autant que l'évolution des revenus des retraités risque dans le futur d'être sensiblement moins favorable que par le passé. L'encadré 4.1 donne une idée de l'ampleur que pourrait prendre l'effet de ralentissement.

Parce que la motorisation et la capacité à conduire des personnes âgées devraient rester inférieures à celle des autres adultes, le second facteur de ralentissement jouera particulièrement pour les déplacements effectués en voiture particulière.

Encadré 4.1 : Ordre de grandeur de l'effet du vieillissement de la population française

En 1973, le nombre moyen de kilomètres parcourus sur une semaine était d'environ 133 km pour les résidents français de moins de 20 ans, de 187 km pour ceux de 20 à 60 ans et de 56 km pour ceux de plus de 60 ans ; ce qui conduisait à une moyenne de 144 km par résidant, tous âges confondus.

En extrapolant sommairement les tendances observées entre les enquêtes ménages de 1973 et de 1994, on peut estimer qu'en 2000, le nombre moyen de kilomètres parcourus sur une semaine a atteint environ 190 km pour les résidents français de moins de 20 ans, 328 km pour ceux de 20 à 60 ans et 131 km pour ceux de plus de 60 ans ; ce qui, compte-tenu de l'évolution démographique observée de 1980 à 2000, conduit à une moyenne de 252 km par résident, tous âges confondus.

Si l'on applique les kilométrages obtenus par classe d'âge pour 2000 à la structure d'âge de la population de 1973, on obtient un kilométrage moyen parcouru par résidant de 248 km. L'effet propre du vieillissement de la population va donc dans le sens d'une faible accélération de la croissance du nombre des kilomètres parcourus tous effets confondus, l'augmentation de la proportion de personnes âgées au détriment de celle des 20 à 60 ans étant compensée par la diminution de la proportion des moins de 20 ans.

De la même façon, si l'on applique les kilométrages obtenus par classe d'âge pour 2000 à la structure d'âge de la population prévue pour 2030, on obtient un kilométrage moyen parcouru par résidant de 242 km. A l'inverse du résultat obtenu pour le passé, l'effet propre du vieillissement de la population va dans le sens d'un ralentissement de la croissance du nombre des kilomètres parcourus, l'augmentation de la proportion de personnes âgées au détriment de celle des 20 à 60 ans n'étant plus compensée par la diminution de la proportion des moins de 20 ans.

Un effet de ralentissement devrait donc se substituer à un effet d'accélération. Mais l'effet réel de ralentissement devrait en fait être plus faible que calculé ici : d'une part parce que les personnes âgées auront à l'avenir vraisemblablement de plus grandes capacités physiques à se déplacer qu'aujourd'hui ; d'autre part parce que la succession des générations fait qu'une personne d'un certain âge aujourd'hui se déplace moins que ne le fera une personne du même âge dans le futur, toutes choses égales par ailleurs.

Tableau 4.1 : Taux annuels d'évolution du nombre de résidents

	<i>France entière</i>	<i>Rhône-Alpes</i>	<i>Provence-Côte d'Azur</i>	<i>Languedoc-Roussillon</i>	<i>Trois régions</i>
Ensemble					
1980-2000	+ 0.42 %	+ 0.66 %	+ 0.72 %	+ 1.00 %	+ 0.74 %
2000-2030	+ 0.28 %	+ 0.46 %	+ 0.55 %	+ 0.89 %	+ 0.57 %
moins de 20 ans					
1980-2000	- 0.47 %	- 0.15 %	+ 0.12 %	+ 0.34 %	+ 0.03 %
2000-2030	- 0.33 %	- 0.13 %	+ 0.04 %	+ 0.38 %	+ 0.04 %
20 à 60 ans					
1980-2000	+ 0.56 %	+ 0.79 %	+ 0.76 %	+ 1.12 %	+ 0.84 %
2000-2030	- 0.13 %	+ 0.04 %	+ 0.13 %	+ 0.48 %	+ 0.16 %
plus de 60 ans					
1980-2000	+ 1.16 %	+ 1.49 %	+ 1.28 %	+ 1.40 %	+ 1.39 %
2000-2030	+ 1.65 %	+ 1.90 %	+ 1.70 %	+ 2.00 %	+ 1.84 %

Source : INSEE

4.1.2 Trois régions

Au cours des trente prochaines années, le taux annuel de croissance du nombre de résidents permanents dans les trois régions devrait lui aussi être inférieur de 0.2 points au taux des vingt dernières années, tout en restant supérieur d'environ 0.3 points au taux national. On retrouve donc le premier facteur de ralentissement de la croissance du nombre des déplacements de tous types que pour la France entière.

Le vieillissement de la population devrait s'accélérer de façon un peu moins marquée qu'au niveau national en raison des migrations de personnes jeunes ou en âge d'être actives en provenance d'autres régions. Le second facteur de ralentissement de la croissance du nombre des déplacements à moyenne et à longue distance devrait avoir donc un peu moins d'effet que pour la France entière.

Parallèlement à l'évolution de la population des résidents permanents, il y aura également évolution de la population des personnes qui ne résident dans une des trois régions qu'une partie de l'année, ayant une autre résidence ailleurs (dans la moitié nord de la France ou dans certains pays européens, notamment). On comptait en 1999 un million de résidences secondaires dans les trois régions, contre cinq millions de résidences principales. Il est difficile de dire si l'évolution des capacités d'accueil des trois régions permettra à la fois l'augmentation encore assez forte du nombre de résidents permanents et la poursuite de la croissance – aujourd'hui apparemment très forte - du nombre de résidents temporaires.

4.2 Effet de l'évolution de la motorisation des ménages français

4.2.1 France entière

La motorisation des ménages résulte autant du développement de la mobilité qu'il en est l'un des facteurs. Cependant, si l'on considère ce facteur comme exogène, on peut remarquer que la saturation des taux d'équipement est proche (81 % des ménages français hors Ile-de-France possédaient au moins une voiture en 1999) et que le phénomène de multi-équipement des ménages va se ralentir (33 % des ménages français hors Ile-de-France possédaient au moins deux voitures en 1999). En conséquence, le nombre de véhicules par habitant augmentera moins vite que la consommation totale par habitant, alors que les deux taux de croissance ont pris à peu près la même valeur en moyenne au cours des vingt dernières années (voir le tableau 4.2). Cela s'accompagnera d'un ralentissement de la croissance du nombre des déplacements et des kilomètres parcourus.

Ce facteur de ralentissement touchera bien sûr uniquement les déplacements effectués en voiture particulière.

Tableau 4.2 : Taux moyens annuels d'évolution du volume de la consommation totale des ménages par habitant et du nombre de voitures particulières par habitant

	1980-2000	2000-2015
consommation par habitant	+ 1.6 %	+ 1.5 %
nombre de voitures par habitant	+ 1.5 %	+ 0.7 %

Sources : Insee et prévisions faites pour les schémas directeurs d'infrastructures de transport

4.2.2 Trois régions

Les taux d'équipement et de multi-équipement automobile des ménages résidant dans les trois régions ne sont pas très différents de ceux de l'ensemble des ménages français, hors Ile-de-France : 81 % pour l'équipement et 31 % pour le multi-équipement en 1999.

La saturation des taux d'équipement et le ralentissement du phénomène de multi-équipement des ménages s'accompagneront donc ici aussi d'un ralentissement de la croissance du nombre des déplacements et des kilomètres parcourus.

4.3 Effet de l'évolution de la situation de l'emploi en France

4.3.1 France entière

Rappelons que les déplacements domicile-travail représentent environ un cinquième des kilomètres parcourus lors de l'ensemble des déplacements mécanisés des résidents français (déplacements à courte distance compris).

Même en cas de croissance économique forte et plus riche en emploi que par le passé, la décroissance attendue de la population en âge d'être active et la saturation progressive de la biactivité des couples laissent penser que le nombre de personnes occupant un emploi et, par conséquent, le nombre des déplacements entre le lieu de domicile et le lieu de travail augmenteront peu. En revanche, la question de l'allongement des distances domicile-travail reste ouverte. On peut avancer l'idée que l'éloignement des lieux de domicile et de travail rendu possible dans le passé par l'essor de l'équipement et du multi-équipement automobile d'une bonne partie des ménages ne peut continuer à croître dans des proportions très sensibles, ce qu'annoncerait le ralentissement du phénomène de péri-urbanisation observé lors de la dernière période intercensitaire par rapport aux périodes précédentes. Mais on peut aussi penser qu'il reste encore une proportion non négligeable de ménages à qui des revenus faibles n'ont pas encore permis d'abandonner l'habitat collectif dégradé des zones agglomérées pour vivre dans une maison individuelle à bas prix dans une zone éloignée des zones d'emploi.

Il est difficile de dire lequel de ces deux phénomènes va l'emporter. Nous pensons toutefois que la résultante devrait en être un nouveau facteur de ralentissement de la croissance du nombre des déplacements à moyenne distance.

Ce facteur n'a pas de raisons de toucher proportionnellement plus les déplacements effectués en voiture particulière que les autres. Mais il concernera évidemment sensiblement plus les déplacements effectués un jour de semaine (lundi au vendredi) alors que, dans le passé, les nombres de kilomètres parcourus pour ces déplacements ont crû plus vite que pour les déplacements effectués le week-end.

4.3.2 Trois régions

Même s'il est prévu que la population en âge d'être active s'accroisse très légèrement, le nombre de personnes occupant un emploi et le nombre des déplacements entre le lieu de domicile et le lieu de travail devraient peu augmenter, comme au niveau national. Concernant les distances domicile-travail, il semble que les trois régions soient aujourd'hui dans une situation qui ne diffère pas beaucoup de la France entière hors Ile-de-France, aussi bien que pour l'équipement automobile (ainsi qu'on l'a dit) que pour l'éloignement des lieux de domicile et de travail : le nombre des actifs dont les lieux de résidence et de travail ne sont pas localisés dans la même unité urbaine s'est accru de 28 % de 1990 à 1999, dans les trois régions comme en France entière hors Ile-de-France.

La question de la poursuite de l'allongement des distances domicile-travail se pose donc dans les mêmes termes, avec – selon nous – une plus forte probabilité de ralentissement de la croissance que du contraire.

4.4 Effet de l'augmentation du temps libre et de l'évolution des modes de vie en France

4.4.1 France entière

Il a été dit que la tendance à l'augmentation du temps libre était déjà très significative dès les années soixante-dix et la loi sur les trente-cinq heures n'est que la dernière manifestation de cette tendance lourde. Les effets de cette augmentation contribuent donc depuis longtemps à la croissance du nombre des déplacements et des kilomètres parcourus et il n'y a pas de raison particulière pour que cette contribution prenne dans le futur beaucoup plus d'importance qu'elle n'en a eu dans le passé, sauf bien sûr en valeur relative par effet mécanique de la baisse des contributions des autres facteurs.

Il en est de même du phénomène de multiplication des lieux de séjour pour motif de tourisme ou de loisir ou de multiplication des séjours de courte durée (et notamment des aller-retour effectués dans la journée) au détriment de ceux de longue durée, d'autant que ce phénomène tient vraisemblablement moins à une rupture dans l'évolution des modes de vie qu'à l'augmentation du revenu des ménages et à l'amélioration des conditions de transport.

Cette poursuite des tendances passées concerne autant les déplacements effectués en voiture particulière que les autres. Par ailleurs, il y aura poursuite des tendances non seulement pour les effets portant sur le nombre des déplacements et les kilomètres parcourus, mais aussi sur l'effet de plus forte croissance du trafic en jour de semaine (notamment le lundi et le vendredi) au détriment des jours de week-end, ainsi que sur celui de moins forte croissance du trafic en saison estivale comparée à celle du reste de l'année.

4.4.2 Trois régions

Ce qui a été dit pour la France entière vaut pour les trois régions, sauf peut-être en ce qui concerne les conditions de transport sur lesquelles nous reviendrons plus loin.

4.5 - Effet de l'évolution de la localisation des lieux de destination des résidents français

4.5.1 - France entière

Comparé à celui des autres résidents européens, déduction faite des effets de revenu et de dimension géographique des différents pays, le taux de départ à l'étranger des résidents français est plutôt faible. Il est probable que ce taux s'accroisse significativement à l'avenir et que des destinations situées hors de France se substituent à des destinations localisées aujourd'hui dans l'hexagone. Mais la proportion des destinations concernées restera nécessairement faible et cela ne devrait pas beaucoup infléchir la croissance du nombre des déplacements à longue distance en France. Il en est de même, a fortiori, des déplacements à moyenne distance.

4.5.2- Trois régions

A évolution donnée du nombre des déplacements à moyenne ou à longue distance des résidents français, l'augmentation des kilomètres parcourus dans les trois régions dépendra du fait que ces régions seront plus ou moins choisies comme lieu de destination des voyages ou plus ou moins traversées par des déplacements en transit.

Concernant les voyages dont la destination est une des trois régions, on peut rappeler que l'ensemble des résidents français ont effectué 41 millions de séjours d'au moins une nuit en 2002 dans l'ensemble des trois régions, et donc un peu moins si l'on exclut les résidents des trois régions. Ces séjours sont d'une durée de quelques jours à plusieurs semaines et engendrent en totalité ou partiellement dans les trois régions un déplacement aller, un déplacement retour et un certain nombre d'autres déplacements effectués pendant le séjour. Il y a une différence d'un ordre de grandeur de 10 entre le nombre de ces déplacements et ceux effectués dans les trois régions par les 13 millions de résidents des trois régions qui séjournent sur place la majeure partie de l'année. On verra plus loin que le nombre des déplacements à longue distance devrait continuer à croître plus vite que celui des déplacements à moyenne distance. Cela peut favoriser les trois régions en tant que destination de voyages de personnes résidant hors de ces régions, chaque voyage engendrant en totalité ou partiellement dans ces régions un déplacement aller, un déplacement retour et un certain nombre d'autres déplacements effectués pendant le séjour, ainsi qu'on l'a dit. Mais cela peut tout autant favoriser le reste de la France ou l'étranger en tant que destination de voyages de personnes résidant dans les trois régions, chaque voyage engendrant partiellement dans ces régions un déplacement aller et un déplacement retour, mais leur faisant perdre un certain nombre d'autres déplacements qui y auraient été effectués si le voyageur n'était pas sorti des trois régions. Dans ce dernier cas, le fait que la mobilité des résidents des trois régions soit aujourd'hui très concentrée dans ces régions peut laisser penser qu'il existe encore une potentialité de développement de la mobilité des personnes concernées vers d'autres régions ou pays d'Europe qui est plus forte que celle de la mobilité des autres résidents français vers les trois régions. L'évolution de la localisation des lieux de destination sur l'ensemble des résidents français devrait donc plutôt être un facteur de ralentissement de la croissance du nombre des déplacements à moyenne et longue distance dans les trois régions.

Concernant le transit à travers les trois régions, la mise en service passée des T.G.V. a renforcé celui des déplacements ferroviaires et celle des dessertes à grande vitesse nouvelles envisagées dans le futur aura les mêmes effets. Pour la route, en revanche, l'amélioration importante des itinéraires à travers le centre de la France a probablement déplacé une partie du transit vers l'ouest, ralentissant la croissance du nombre des déplacements à longue distance dans les trois régions. La poursuite de ce phénomène à l'avenir dépendra de l'évolution des conditions de circulation sur les infrastructures de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien.

En tout état de cause, cela ne devrait pas infléchir la tendance à une moins forte croissance du trafic en saison estivale comparée à celle du reste de l'année.

Le ralentissement dû à l'évolution de la localisation des lieux de destination n'a pas de raisons de concerner plus la voiture particulière que les autres moyens de transport. Celle-ci est en revanche la principale concernée par la poursuite ou non du déplacement du transit vers l'ouest.

4.6-Effet de l'évolution de la mobilité des autres résidents européens vers ou à travers la France

4.6.1 - France entière

Bien que l'on ne dispose pas de mesure fiable du phénomène, il est très probable que le nombre des kilomètres correspondant au trafic international a augmenté plus vite que celui correspondant au trafic intérieur au cours des trente dernières années. Selon l'étude réalisée par l'Inrets en 1997 à propos des schémas directeurs d'infrastructure français¹, un cinquième environ des kilomètres parcourus à longue distance sur le territoire français au début des années quatre-vingt-dix l'étaient au titre du trafic international. La majeure partie de ce trafic est assurée par les non-résidents français, en premier lieu en raison de la forte part du trafic ne faisant que transiter par la France, en second lieu en raison du plus grand nombre des non-résidents, de leur plus forte inclinaison à partir à l'étranger et du pouvoir d'attraction touristique de l'hexagone. Par ailleurs, en sus des déplacements internationaux dont ils sont responsables, les résidents étrangers effectuent au cours de leur séjour un certain nombre de déplacements à moyenne et longue distance à l'intérieur des frontières françaises et contribuent donc pour une petite part à l'évolution du trafic intérieur.

80 % des visiteurs étrangers en France sont européens. Or, alors que la population française devrait continuer de croître, on s'attend à une baisse de la population en Europe de l'ouest à partir de l'horizon 2010. Ceci peut contribuer à un ralentissement de la croissance du nombre de kilomètres parcourus dans l'hexagone par les européens, que ne compenserait pas totalement la multiplication de services de transport à longue distance à bas prix du type des liaisons aériennes « low cost ».

En revanche, il peut y avoir un fort développement du nombre de séjours touristiques en provenance du reste du monde, et notamment de pays fortement peuplés qui n'ont pas connu jusqu'à présent une situation politique ou économique favorable aux voyages de leurs ressortissants vers l'étranger. Les experts prévoient par exemple que 100 millions de Chinois visiteront l'Europe en 2020. Ce chiffre est du même ordre de grandeur que le nombre de 77 millions de résidents étrangers passant au moins une nuit en France en 2002 et le nombre équivalent de millions de résidents étrangers se rendant en France sans y passer de nuit.

Au total, même si les perspectives citées pour les pays comme la Chine peuvent paraître optimistes, le ralentissement de la croissance du nombre de kilomètres parcourus en France par les européens pourrait être compensé par l'augmentation exponentielle du nombre de visiteurs en provenance d'autres continents. L'apport du trafic international à la croissance du nombre de déplacements à moyenne et longue distance sur le territoire français devrait alors rester important et peut-être même se renforcer pour tous les moyens de transport confondus.

Mais, concernant la voiture particulière qui est beaucoup moins utilisée par les non européens que par les résidents des pays frontaliers de la France pour leur séjour dans

¹ « Modèle MATISSE, application à l'étude multimodale des schémas directeurs » (document technique Inrets, avril 1997)

l'hexagone, la compensation devrait se faire dans des proportions sensiblement moindres.

4.6.2 -Trois régions

Concernant les voyages dont la destination est une des trois régions, on peut rappeler que l'ensemble des non résidents français ont effectué 20 millions de séjours d'au moins une nuit en 1994 dans l'ensemble des trois régions. Comme pour la France entière, ces séjours sont d'une durée de quelques jours à plusieurs semaines et engendrent en totalité ou partiellement dans les trois régions un déplacement aller, un déplacement retour et un certain nombre d'autres déplacements effectués pendant le séjour. Il y a une différence d'un ordre de grandeur de plus de 10 entre le nombre de ces déplacements et ceux effectués dans les trois régions par les 13 millions de résidents des trois régions qui séjournent sur place la majeure partie de l'année.

Concernant les déplacements ne faisant que transiter par l'une des trois régions, l'étude de l'Inrets sur les schémas directeurs déjà citée estime à environ 5 millions le nombre annuel des voyageurs concernés pour le début des années quatre-vingt-dix, en ne considérant que les déplacements effectués en voiture particulière.

Compte tenu du caractère frontalier des trois régions d'une part et de leur situation le long d'axes importants de transit international, il est probable que la proportion des kilomètres parcourus par des européens non résidents français soit, au sein de l'ensemble des déplacements à moyenne ou à longue distance, plus forte qu'au niveau national. Il en est de même vraisemblablement pour les seuls déplacements internationaux. Or la baisse attendue de la population à partir de 2010 vaut pour tous les pays frontaliers des trois régions. Les trois régions sont donc particulièrement exposées au risque de ralentissement de la croissance du nombre de kilomètres parcourus par les européens et il est moins sûr, dans leur cas, que ce ralentissement soit compensé par une croissance exponentielle des séjours des autres résidents étrangers, notamment pour les déplacements effectués en voiture particulière.

4.7- Effet de l'évolution des conditions de transport en France

4.7.1 - France entière

Une analyse des évolutions passées menée par l'Inrets² montre que, pour les déplacements à longue distance intérieurs au territoire français, la croissance du nombre total de kilomètres parcourus entre 1975 et 1996 est imputable pour un cinquième à l'amélioration des dessertes de transport à longue distance, et notamment à l'extension du réseau autoroutier de liaison, à la mise en service des T.G.V., à la multiplication des dessertes aériennes intérieures et à la baisse des tarifs pour ces dessertes. Il est probable que l'extension du réseau autoroutier de liaison et les mises à 2x2 voies de routes ont contribué également de façon significative à l'augmentation du

² « Evolution du trafic français de voyageurs à longue distance, tendances passées et orientations futures » (revue Recherche Transports Sécurité, n° 56, juillet-septembre 1997)

nombre des déplacements à moyenne distance, notamment autour des agglomérations d'une certaine importance.

L'état de développement des réseaux français est tel que les améliorations à attendre pour le futur ne peuvent modifier au niveau national les conditions de transport de manière aussi significative que par le passé. En outre, il est possible que les politiques de régulation des pouvoirs publics conduisent à une augmentation sensible du prix moyen du carburant alors que celui-ci dépassait à peine en 2002 le niveau de celui de 1975. Il y a donc là deux facteurs de ralentissement de la croissance du nombre des déplacements à moyenne ou à longue distance.

Ce facteur de ralentissement touchera particulièrement les déplacements effectués en voiture particulière.

4.7.2 - Trois régions

Nous avons dit qu'une différence entre la France entière et les trois régions pouvait tenir à l'évolution passée des conditions de transport.

Compte tenu de l'existence d'autoroutes dès avant 1975 sur les principales liaisons, les améliorations significatives d'infrastructures routières réalisées dans les trois régions au cours des trente dernières années ont concerné les déplacements à moyenne distance effectués dans ces régions dans une proportion moindre que dans d'autres régions. En revanche, les conditions de circulation se sont vraisemblablement dégradées sur le réseau routier des trois régions de façon plus significative qu'ailleurs en France, notamment en période estivale et pas seulement au moment des grands départs ou retours de vacances.

Concernant les dessertes ferroviaires, la mise en service des T.G.V. Sud-Est et Méditerranée a permis d'améliorer très sensiblement les liaisons entre les villes grandes ou moyennes situées le long d'une même ligne (Lyon-Marseille, Lyon-Montpellier). Il en est probablement de même pour les liaisons à plus courte distance autour de ces villes ou entre villes de moindre importance, en raison de la réorganisation des services régionaux qui a accompagné la mise en service des T.G.V.. Mais l'importance de l'usage de la voiture est telle dans la mobilité à moyenne distance qu'il est probable qu'il y ait eu globalement une dégradation des conditions de transport, freinant quelque peu la croissance du nombre des déplacements concernés dans les trois régions.

Dans les trente prochaines années, une inversion de la tendance éventuelle à la dégradation conduirait à des taux de croissance du nombre des déplacements qui seraient non seulement plus proches de ceux qu'auraient connus les trois régions sans frein apporté au développement «naturel» des déplacements, mais probablement même légèrement supérieurs par la concrétisation d'une demande de mobilité existant déjà depuis un certain temps à l'état latent.

Si au contraire la tendance à la dégradation des conditions de transport se poursuit, le frein apporté à la croissance du nombre des déplacements s'accroîtra car les phénomènes de congestion des réseaux sont de nature exponentielle. Parallèlement, les phénomènes d'étalement des déplacements dans la semaine ou l'année seront renforcés.

Ce facteur éventuel d'accélération (ou de décélération) touchera principalement les déplacements effectués en voiture particulière.

Concernant les déplacements à longue distance émis, reçus ou transitant par les trois régions, la dégradation des conditions de circulation routière a vraisemblablement eu également un effet de frein sur la croissance de la mobilité, mais moins net que pour les moyennes distances en raison de la plus grande importance prise par l'usage des transports collectifs : trains classiques ou T.G.V. dont la mise en service a évidemment considérablement amélioré les conditions de transport ferroviaire vers le nord, liaisons aériennes dont les fréquences se sont nettement accrues et dont les prix ont sensiblement baissé (notamment par l'arrivée des « low-cost »). Le facteur de décélération ou d'accélération lié à la poursuite ou non de la dégradation des conditions de transport en voiture particulière aura donc un effet proportionnellement moindre.

4.8 -Effet de l'évolution de la consommation des ménages

Même dans le cadre d'une analyse très poussée, il est difficile de quantifier séparément les différents effets évoqués dans les paragraphes précédents. Dans la réalité, en effet, l'évolution de chaque facteur dépend de celle des autres facteurs ; en outre, l'effet d'un facteur sur la mobilité se conjugue à ceux des autres facteurs pour donner un effet final qui diffère de la simple somme des facteurs considérés individuellement.

En revanche, pour la mobilité des résidents français, il est possible de chiffrer les effets en regroupant les facteurs en deux sous-ensembles.

Le premier sous-ensemble est celui des facteurs d'offre de transport, évoqués au paragraphe précédent.

Le second sous ensemble est celui des facteurs déjà commentés d'évolution démographique, de motorisation des ménages, de localisation respective des domiciles et des emplois, d'augmentation du temps libre et d'évolution des modes de vie, auxquels il faut ajouter les facteurs de revenu et de comportement d'épargne des ménages qui n'ont pas encore été évoqués. L'effet résultant de tous ces facteurs peut être saisi à travers la relation qui existe entre la croissance de la mobilité et la croissance du volume total de la consommation des ménages dont l'évolution est elle-même très liée à celle des facteurs en cause.

4.8.1- France entière

Concernant les déplacements à longue distance, l'analyse résumée dans l'encadré 4.2 montre que, s'il n'y avait pas eu d'effet du sous-ensemble des facteurs d'offre de transport, le rapport du taux de croissance du nombre de voyageurs x kilomètres et du taux de croissance de la consommation des ménages aurait pris une valeur moyenne légèrement supérieure à l'unité sur l'ensemble des vingt dernières années. Cela signifie qu'après avoir été considérée comme une consommation « de luxe » par la plupart des ménages et avoir connu une phase de forte expansion propre à ce type de consommation, la mobilité à longue distance est désormais passée à un statut de consommation « moyenne », croissant au même rythme que la moyenne des autres consommations. Le parallélisme des deux courbes de croissance persistera peut-être

pendant un certain nombre d'années ; mais il est fatal que l'on atteigne un certain niveau de saturation et que la valeur du rapport des taux devienne significativement inférieure à l'unité, le dynamisme de la consommation totale profitant beaucoup plus à d'autres types de dépenses qu'à la mobilité à longue distance.

On dispose de moins d'analyses concernant les déplacements à moyenne distance. Mais, si l'on met à part l'effet de l'accroissement de l'éloignement des lieux de domicile et de travail, il est probable que le rapport des taux de croissance du trafic et de la consommation soit déjà passé en dessous du seuil de l'unité. Dans le futur, la valeur de ce rapport devrait elle aussi diminuer.

Par ailleurs, il ne faut pas exclure le fait que la consommation totale des ménages connaisse dans les trente prochaines années un taux de croissance annuel moyen inférieur de quelques dizaines de points au taux de 2.3 % observé au cours des trente dernières années.

Aux facteurs de ralentissement déjà cités pour la croissance du nombre de déplacements à moyenne et à longue distance, s'ajoute donc le facteur tenant au ralentissement de la croissance du revenu des ménages ou - plus exactement - de la partie de leur revenu non affectée à l'épargne, le tout se traduisant par un ralentissement de l'augmentation de la consommation totale des ménages et une diminution de la part prise par les déplacements dans cette consommation.

Encadré 4.2 : Evolution du kilométrage parcouru à longue distance par les résidents français et évolution de la consommation des ménages et d'autres facteurs liés

L'analyse de l'Inrets déjà citée montre que, si l'offre de transport ne s'était pas améliorée entre 1975 et 1996, le nombre de voyageurs x kilomètres correspondant aux déplacements à longue distance intérieurs au territoire français aurait crû un peu plus vite que celui du volume de la consommation totale des ménages français, le rapport des deux taux moyens annuels étant de l'ordre de 1.1.

S'appuyant sur cette analyse, les exercices de projection réalisés par l'Inrets supposent que, dans le futur, la mobilité à longue distance profitera proportionnellement de moins en moins de l'augmentation de la consommation totale des ménages et que le rapport des taux de croissance moyens annuels tombera à 0.8 sur la période 1996-2015 (toujours en supposant l'offre de transport inchangée).

L'extrapolation sommaire aux moyennes distances du modèle utilisé par l'Inrets pour les longues distances conduit à des rapports de taux de croissance moyens annuels de 0.9 pour la période 1975-1996 et de 0.7 pour la période 1996-2015.

4.8.2 - Trois régions

Le PIB moyen par habitant sur l'ensemble des trois régions est légèrement inférieur à la moyenne France entière. Les ménages de ces régions ont donc vraisemblablement un revenu moyen qui diffère peu de celui de l'ensemble des Français. En conséquence, comme la France entière, les trois régions devraient connaître des phénomènes de ralentissement de la consommation totale des ménages et de diminution de la part prise par les déplacements à moyenne et longue distance dans cette consommation.

PARTIE V - CONCLUSION

5.1 - France entière

Au total, concernant la croissance du nombre de déplacements à moyenne ou à longue distance au cours des trente prochaines années, on peut attendre sensiblement plus de facteurs de ralentissement que de facteurs d'accélération, comparativement aux vingt à trente dernières années.

On a vu que les différents effets pouvaient être chiffrés en regroupant les facteurs en deux sous-ensembles : celui des facteurs d'offre de transport et celui des facteurs concourant à la consommation totale des ménages.

Nous rappelons ci-après quels ont été les effets cumulés de ces sous-ensembles de facteurs au cours des vingt-cinq dernières années.

5.1.1- Analyse de la période 1975-2000

Sur la période couvrant les vingt-cinq dernières années, on a observé

- une croissance de la consommation des ménages à un taux moyen de 2.3 % par an,
- une quasi égalité des prix des carburants automobiles en début et fin de période, d'une part, et une amélioration sensible des conditions de transport en France (hors prix des carburants) notamment à longue distance, d'autre part.

Déplacements à longue distance de 1975 à 2000

Concernant les déplacements à longue distance intérieurs au territoire français, l'évolution des deux sous-ensembles de facteurs ont eu les effets suivants :

- selon l'analyse menée par l'Inrets déjà citée, au taux de croissance moyen annuel de 2.3 % de la consommation des ménages, on peut faire correspondre un taux de croissance de 2.4 % pour les voyageurs x kilomètres, à offre de transport inchangée ;
- selon la même analyse, l'amélioration des conditions de transport a permis que le taux de croissance moyen annuel des voyageurs x kilomètres prenne une valeur sensiblement supérieure, à savoir 2.9 %.

Si l'on ajoute aux déplacements intérieurs les kilomètres des déplacements internationaux effectués sur le territoire français, dont le nombre a crû plus vite que celui des déplacements intérieurs, on obtient finalement un taux de croissance moyen annuel de l'ordre de 3.1 %.

Concernant les seuls déplacements effectués en voiture particulière, le taux de croissance moyen annuel a été supérieur de 0.3 point au taux tous moyens de transport confondus.

Déplacements à moyenne distance de 1975 à 2000

Concernant les déplacements à moyenne distance, les effets ont été les suivants :

- selon l'extrapolation sommaire de l'analyse menée par l'INRETS, au taux de croissance moyen annuel de 2.3 % de la consommation des ménages, on peut faire correspondre un taux de croissance de 2.1 % pour les voyageurs x kilomètres, à offre de transport inchangée ;

- l'amélioration des conditions de transport a permis que le taux de croissance moyen annuel des voyageurs x kilomètres prenne une valeur légèrement supérieure, à savoir 2.3 %.

Concernant les seuls déplacements effectués en voiture particulière, le taux de croissance moyen annuel a été très proche du taux tous moyens de transport.

5.1.2 - Prospective pour la période 2000-2030

Concernant le futur, un scénario possible pour les trente prochaines années est celui

- d'une croissance de la consommation des ménages à un taux linéaire moyen de 1.9 % par an,
- d'une hausse des prix des carburants automobiles des différents types de 1.3 % par an en Euros constants d'une part, et d'une certaine poursuite de l'amélioration des conditions de transport en France (hors prix des carburants) notamment à longue distance, d'autre part.

Pour la période 2000-2015, la projection du trafic dans le cadre de ce scénario peut se faire sur la base de l'étude prospective de l'Inrets déjà citée.

Pour la période 2015-2030, en l'absence d'étude précise spécifique, la projection se fondera sur des hypothèses simples, extrapolant les résultats obtenus pour la période 2000-2015.

Déplacements à longue distance de 2000 à 2015

Concernant les déplacements à longue distance intérieurs au territoire français, le scénario devrait avoir les effets suivants de 2000 à 2015 :

- selon l'étude menée par l'Inrets, au taux de croissance moyen annuel de 1.9 % de la consommation des ménages, on peut faire correspondre un taux de croissance de 1.6 % pour les voyageurs x kilomètres, à offre de transport inchangée ;
- selon la même étude, la hausse du prix du carburant devrait ramener le taux à une valeur de 1.4 % ,
- à l'inverse, la poursuite de l'amélioration des conditions de transport devrait remonter le taux jusqu'à une valeur de 1.6 %.

Si l'on ajoute aux déplacements intérieurs les kilomètres des déplacements internationaux effectués sur le territoire français, dont le nombre devrait continuer de croître plus vite que celui des déplacements intérieurs, on obtient un taux de croissance moyen annuel de l'ordre de 1.8 %.

Concernant les seuls déplacements effectués en voiture particulière, le taux de croissance moyen annuel devrait être inférieur de 0.1 point au taux tous moyens de transport confondus.

Déplacements à moyenne distance de 2000 à 2015

Concernant les déplacements à moyenne distance, le scénario devrait avoir les effets suivants de 2000 à 2015 :

- selon l'extrapolation sommaire de l'étude menée par l'Inrets, au taux de croissance moyen annuel de 1.9 % de la consommation des ménages, on peut faire correspondre un taux de croissance de 1.3 % pour les voyageurs x kilomètres ;
- la hausse du prix du carburant devrait ramener le taux à une valeur de 1.1 % ,

- à l'inverse, la poursuite de l'amélioration des conditions de transport devrait remonter le taux jusqu'à une valeur de 1.2 %.
- Concernant les seuls déplacements effectués en voiture particulière, le taux de croissance moyen annuel sera très proche du taux tous moyens de transport.

Tous déplacements, de 2015 à 2030

Le tableau 5.1 rappelle quel est l'ordre de grandeur de la contribution des différents sous-ensembles de facteurs à la croissance totale, pour les périodes 1975-2000 et 2000-2015.

Tableau 5.1 : Evolution des conditions économiques et de transport et évolution des nombres de voyageurs x kilomètres à longue et moyenne distance

	1975-2000	2000-2015
évolution des conditions économiques et de transport		
taux de croissance moyen annuel de la C.F.M.	+ 2.3 % /an	+ 1.9 % /an
taux de croissance moyen annuel du prix du carburant	0 % /an	+ 1.3 % /an
nombre de voyageurs x kilomètres à longue distance		
effet de la C.F.M. sur le taux moyen annuel	+ 2.4 points	+ 1.6 points
effet du prix du carburant	-	- 0.2 points
effet du reste de l'offre de transport	+ 0.5 points	+ 0.2 points
ajout du trafic international	+ 0.2 points	+ 0.2 points
taux de croissance moyen annuel résultant	+ 3.1 % / an	+ 1.8 % / an
nombre de voyageurs x kilomètres à moyenne distance		
effet de la C.F.M. sur le taux moyen annuel	+ 2.1 points	+ 1.3 points
effet du prix du carburant	-	- 0.2 points
effet du reste de l'offre de transport	+ 0.2 points	+ 0.1 points
taux de croissance moyen annuel résultant	+ 2.3 % / an	+ 1.2 % / an

De 2000 à 2015, les courbes de croissance des nombres de voyageurs x kilomètres sont quasiment linéaires. De 2015 à 2030, il est probable que la croissance se poursuive également sous une forme linéaire, mais à des taux un peu plus faibles, de telle sorte que - sur l'ensemble de la période 2000-2030 - les courbes d'évolution prennent une forme très légèrement concave, traduisant un début de phénomène de saturation de la mobilité.

Plus précisément, en extrapolant sommairement les modifications de tendances obtenues pour la période 2000-2015 comparée à la période 1975-2000, on peut faire pour la période 2015-2030 l'hypothèse d'une croissance du nombre de voyageurs x kilomètres

- à un taux moyen annuel de l'ordre 1.0 % de pour les déplacements à longue distance,
- à un taux moyen annuel de l'ordre 0.5 % de pour les déplacements à moyenne distance.

Tous déplacements, de 2000 à 2030

Sur l'ensemble de la période 2000-2030, le cumul des résultats obtenus pour les périodes 2000-2015 et 2015-2030 conduit aux résultats de croissance ci-après (donnés

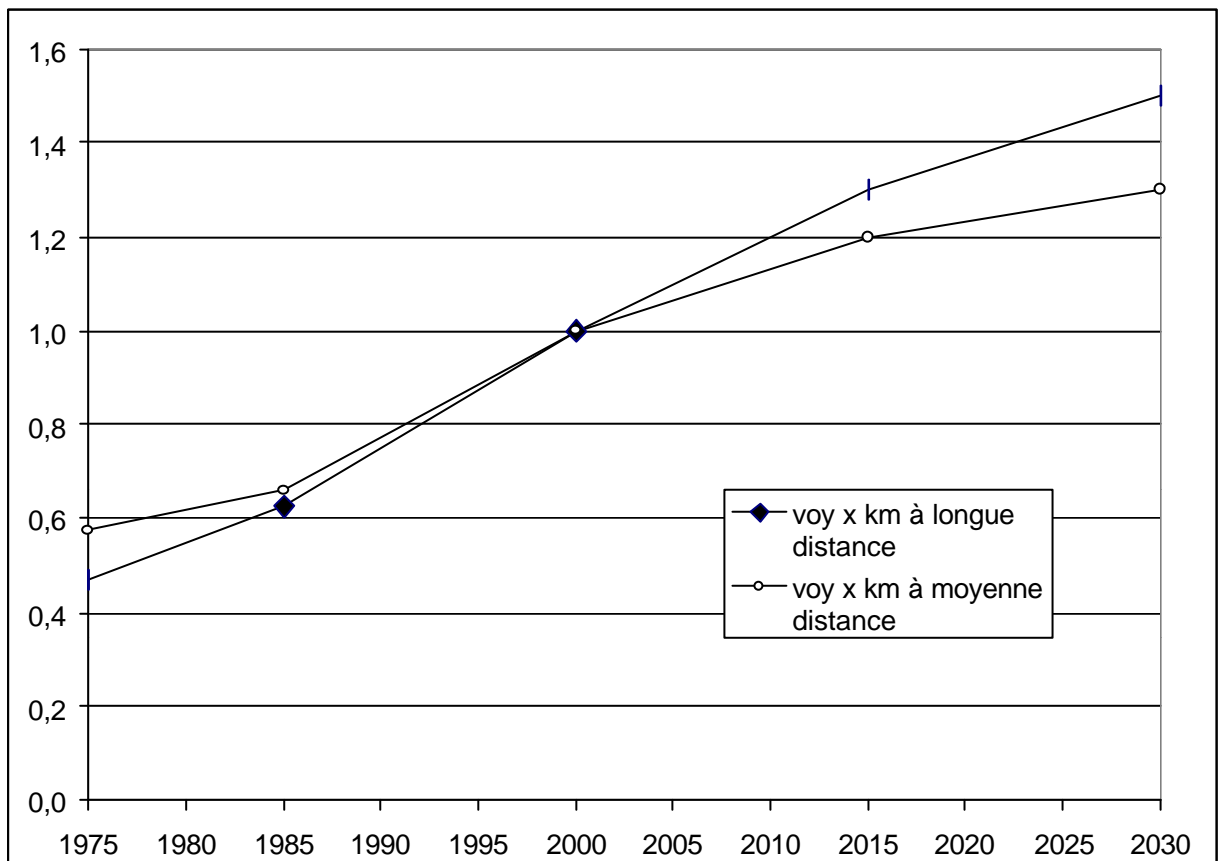
sous la forme de taux linéaires moyen annuels, compte-tenu du caractère quasiment linéaire des courbes) :

- pour les déplacements à longue distance, une croissance à un taux linéaire moyen annuel de l'ordre de 1.7 % base 2000 (à comparer au taux linéaire moyen annuel de 2.1 % base 2000 qui caractérise la période 1975-2000),
- pour les déplacements à moyenne distance, une croissance à un taux linéaire moyen annuel de l'ordre de 1.0 % base 2000 (à comparer au taux linéaire moyen annuel de 1.7 % base 2000 qui caractérise la période 1975-2000).

Le graphique 5.1 schématise les tendances obtenues, pour l'ensemble de la période 1975-2030.

Graphique 5.1 : Croissance passée estimée et perspectives d'évolution des nombres de voyageurs x kilomètres à moyenne et longue distance en France (y compris kilomètres des déplacements internationaux sur le territoire français)

(indice 1.0 en 2000, les perspectives correspondent à des hypothèses de croissance de 1.9 % par an de la consommation des ménages et de 1.3 % par an du prix du carburant)



Concernant les seuls déplacements effectués en voiture particulière, les taux linéaires moyens annuels devraient être

- de 1.6 % base 2000 pour les déplacements à longue distance,
- de 1.0 % base 2000 pour les déplacements à moyenne distance.

Enfin, concernant la structure des déplacements, nous n'avons pas identifié de phénomène nouveau susceptible de remettre en cause la poursuite des tendances déjà à

l'œuvre au cours des trente dernières années : diminution de la part relative des déplacements liés au travail, diminution de la durée des séjours, étalement des déplacements au sein de la semaine ou de l'année...

5.2 - Trois régions

De l'analyse des tendances passées, il ressort que le taux linéaire moyen annuel de croissance de la mobilité à moyenne et longue distance dans les trois régions a été supérieur d'un demi-point environ à celui observé pour la France entière sur la période 1975-2000. Les raisons principales de cet écart sont d'une part le dynamisme démographique plus fort dans les trois régions, d'autre part un fort développement du trafic international à destination ou transitant par ces régions.

Dans le futur, comme pour la France entière, on peut attendre dans les trois régions sensiblement plus de facteurs de ralentissement que de facteurs d'accélération. Le seul facteur d'accélération pouvant jouer un rôle significatif pourrait être celui d'une amélioration des conditions de transport qui « libérerait » une demande de transport dont le développement « naturel » aurait été quelque peu freiné dans le passé par une dégradation progressive de ces conditions. Dans ce cas, le phénomène concernerait avant tout les déplacements effectués en voiture particulière.

Des deux principales raisons de l'écart passé entre croissance du trafic dans la France entière et croissance du trafic dans les trois régions, seule celle tenant à la différence de dynamisme démographique devrait se maintenir dans les trente prochaines années. En revanche, il n'est pas certain que le trafic international se développe beaucoup plus vite dans les trois régions qu'ailleurs. En conséquence, l'écart entre les taux linéaires moyens annuels de croissance devrait être un peu plus faible que dans le passé, notamment en ce qui concerne les déplacements à longue distance.

Dans ces conditions, en cas de simple maintien des conditions actuelles de transport, le nombre des déplacements pourrait croître quasiment linéairement comme pour la France entière

- à un taux de l'ordre de 2.0 % base 2000 pour les longues distances,
- à un taux de l'ordre de 1.4 % base 2000 pour les moyennes distances.

Concernant les seuls déplacements effectués en voiture particulière, les taux devraient être

- de 1.9 % base 2000 pour les longues distances,
- de 1.4 % base 2000 pour les moyennes distances.

Enfin, en cas de poursuite de la dégradation, les taux pourraient se rapprocher et même passer en dessous des taux nationaux pour les déplacements effectués en voiture particulière.

Le tableau 5.2 résume la façon dont on passe des taux linéaires de croissance pour la France entière aux taux linéaires de croissance pour les trois régions, en ce qui concerne les périodes 1975-2000 et 2000-2030.

Tableau 5.2 : Taux linéaires moyens annuels des nombres de voyageurs x kilomètres à longue et moyenne distance (base 2000)

	1975-2000	2000-2030
France entière		
nombre de voyageurs x kilomètres à longue distance	+ 2.1 % /an	+ 1.7 % /an
nombre de voyageurs x kilomètres à moyenne distance	+ 1.7 % /an	+ 1.0 % /an
écart France – trois régions		
nombre de voyageurs x kilomètres à longue distance	+ 0.5 points	+ 0.3 points
nombre de voyageurs x kilomètres à moyenne distance	+ 0.5 points	+ 0.4 points
trois régions		
nombre de voyageurs x kilomètres à longue distance	+ 2.6 % /an	+ 2.0 % /an
nombre de voyageurs x kilomètres à moyenne distance	+ 2.2 % /an	+ 1.4 % /an

5.3- Déplacements à courte distance

Les facteurs qui laissent attendre un ralentissement probable de la croissance du nombre des déplacements à moyenne et à longue distance ne sont pas de nature à remettre en cause la tendance lourde à l'allongement des distances de déplacement. La croissance du nombre de déplacements à courte distance dans les trente prochaines années devrait donc être faible, à un taux inférieur à celui des vingt-cinq dernières années et vraisemblablement à peine supérieur à celui de l'augmentation de la population des résidents.