

CNDP - 11 avril 2006 - Valence

Les mobilités, tendances et enjeux

Dominique MIGNOT

Laboratoire d'Economie des Transports
ENTPE, Université Lumière Lyon 2, CNRS

Les transports intérieurs



Voyageurs

1970	2004	Croissance
379	880	*2,3

+ 1,7 % / an, depuis 10 ans

Unité : milliards de voyageurs x kilomètres



Marchandises, y.c. pavillon étranger

1970	2004	Croissance
200	368	+ 84 %

+ 4,9 % / an, depuis 10 ans

Unité : milliards de tonnes x kilomètres

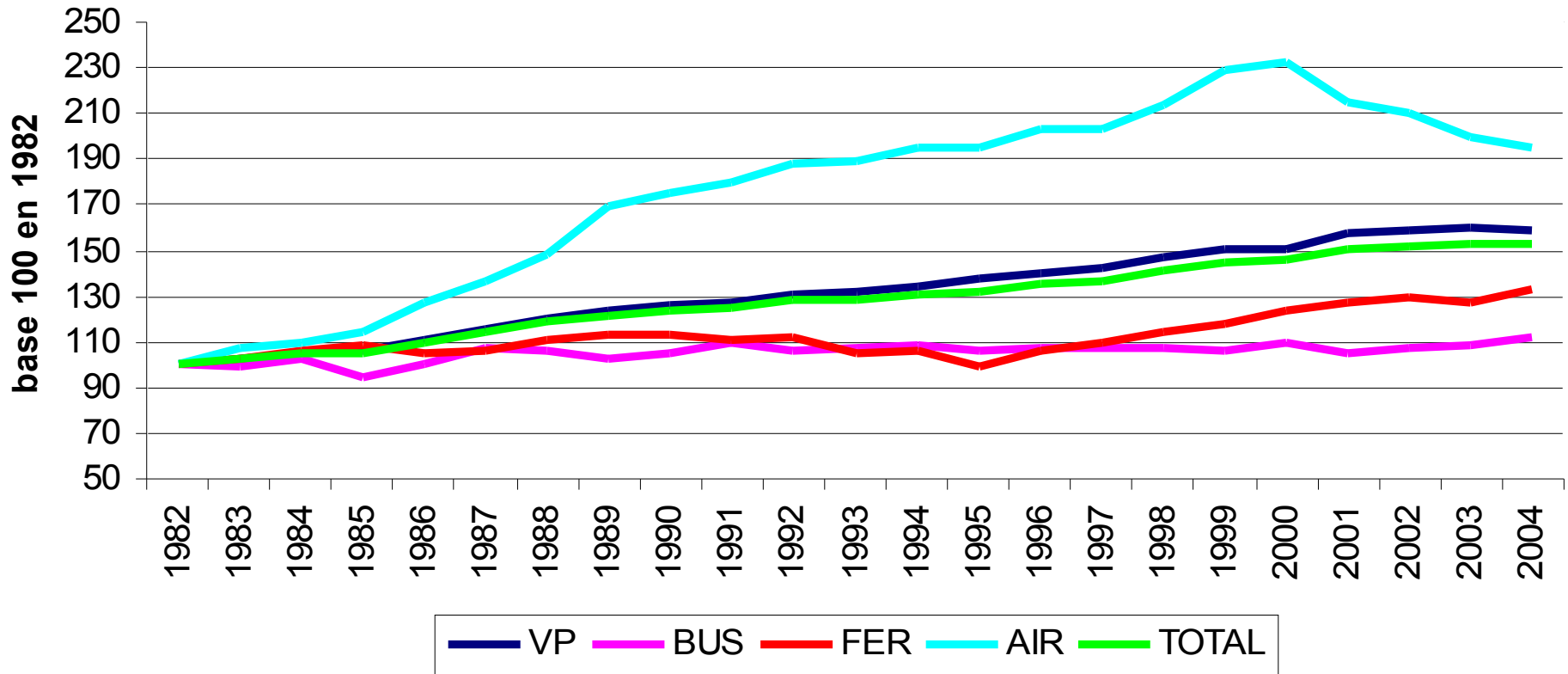


Prévisions européennes à l'horizon 2015

- Croissance des trafics
 - VP : + 2,5 % par an
 - TRM : + 2,6 % par an

Les trafics intérieurs de voyageurs

(Evolution 1982-2004, base 100 en 1982)



Source : Les Comptes des Transports en 2004 (INSEE-SES) - 2005

Les trafics intérieurs de voyageurs en France en 2004

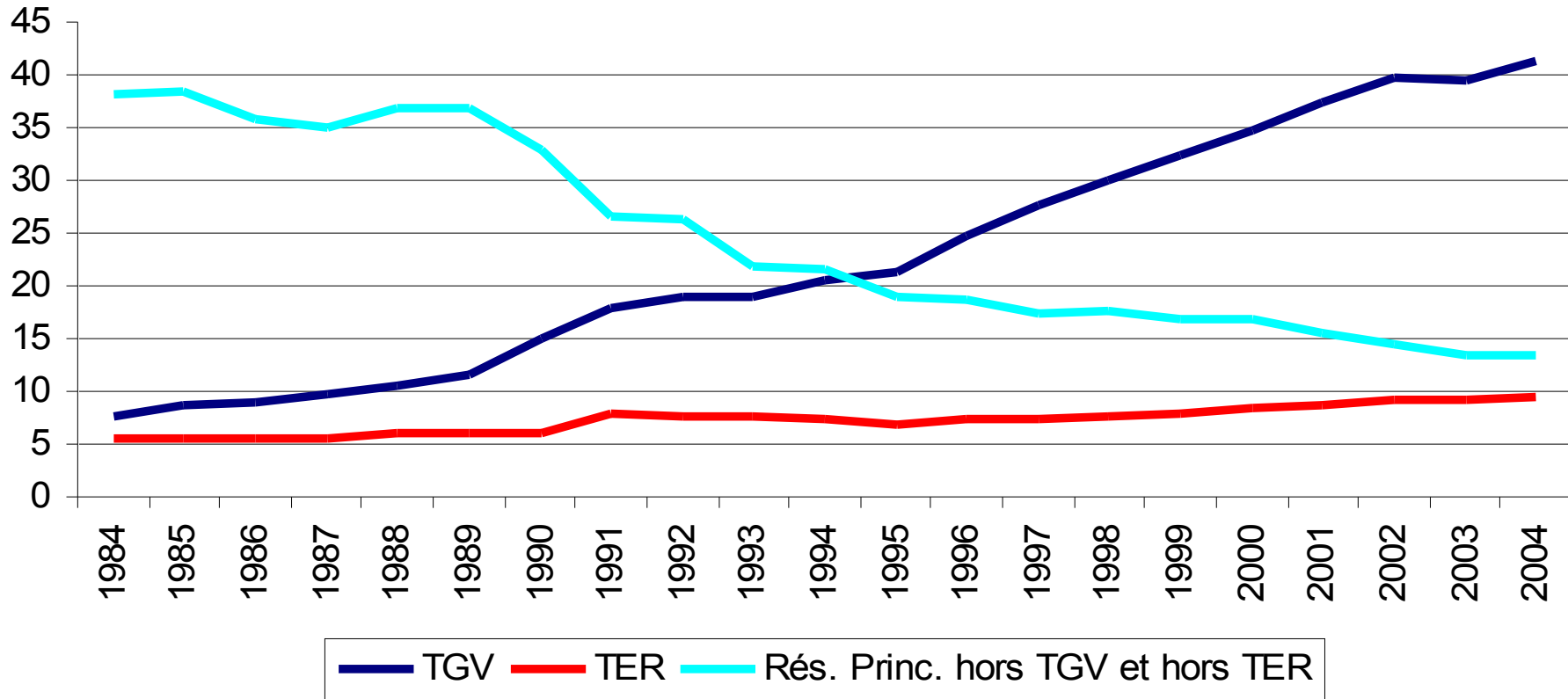
(en milliards de voyageurs x kilomètres)

	Volume	Part modale
VP	736,9	83,7 %
Fer	86,6	9,8 %
Bus, car	44,0	5,0 %
Aérien	12,7	1,5 %
Total	880,2	

Source : Les Comptes des Transports en 2004 (INSEE-SES) - 2005

Le trafic ferroviaire en France

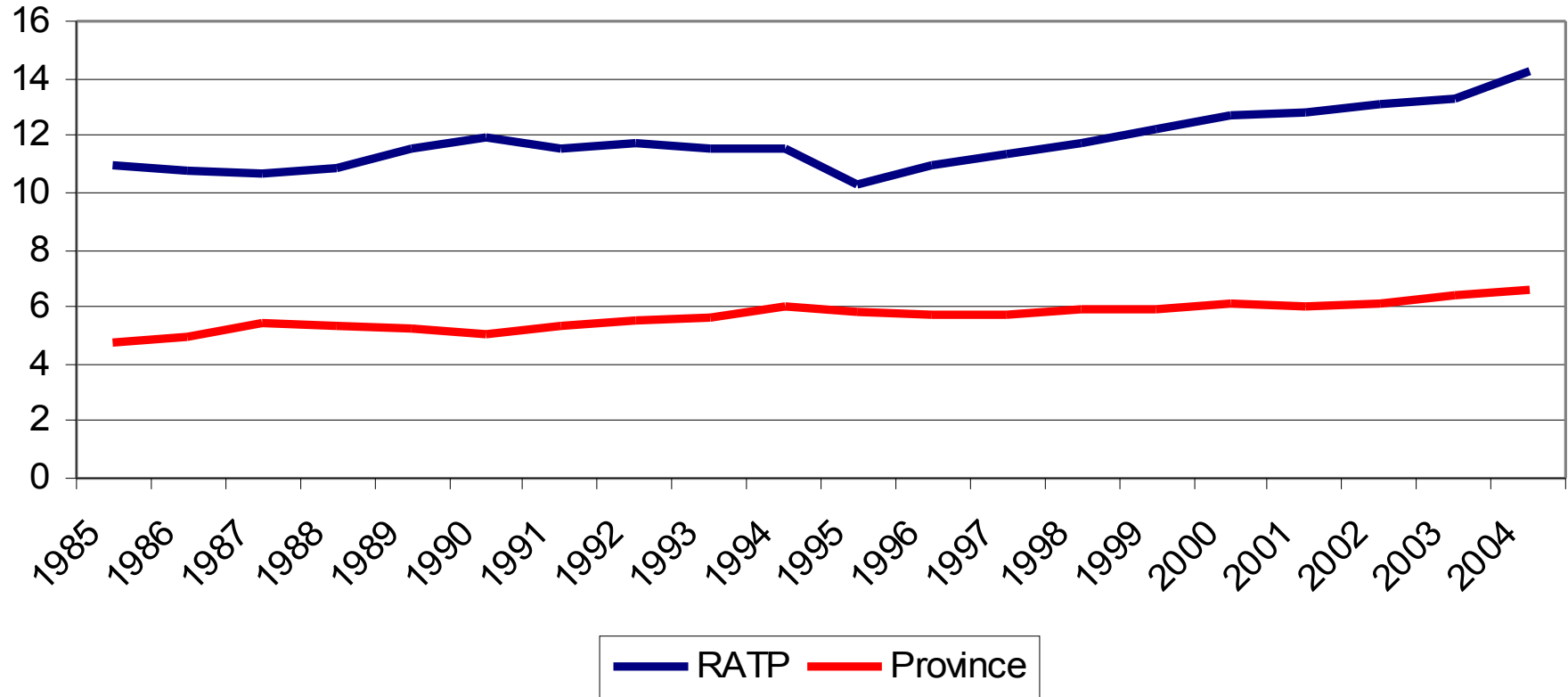
(Evolution 1984-2004, en milliards de voyageurs x kilomètres)



Source : Les Comptes des Transports en 2004 (INSEE-SES) - 2005

Les transports publics urbains

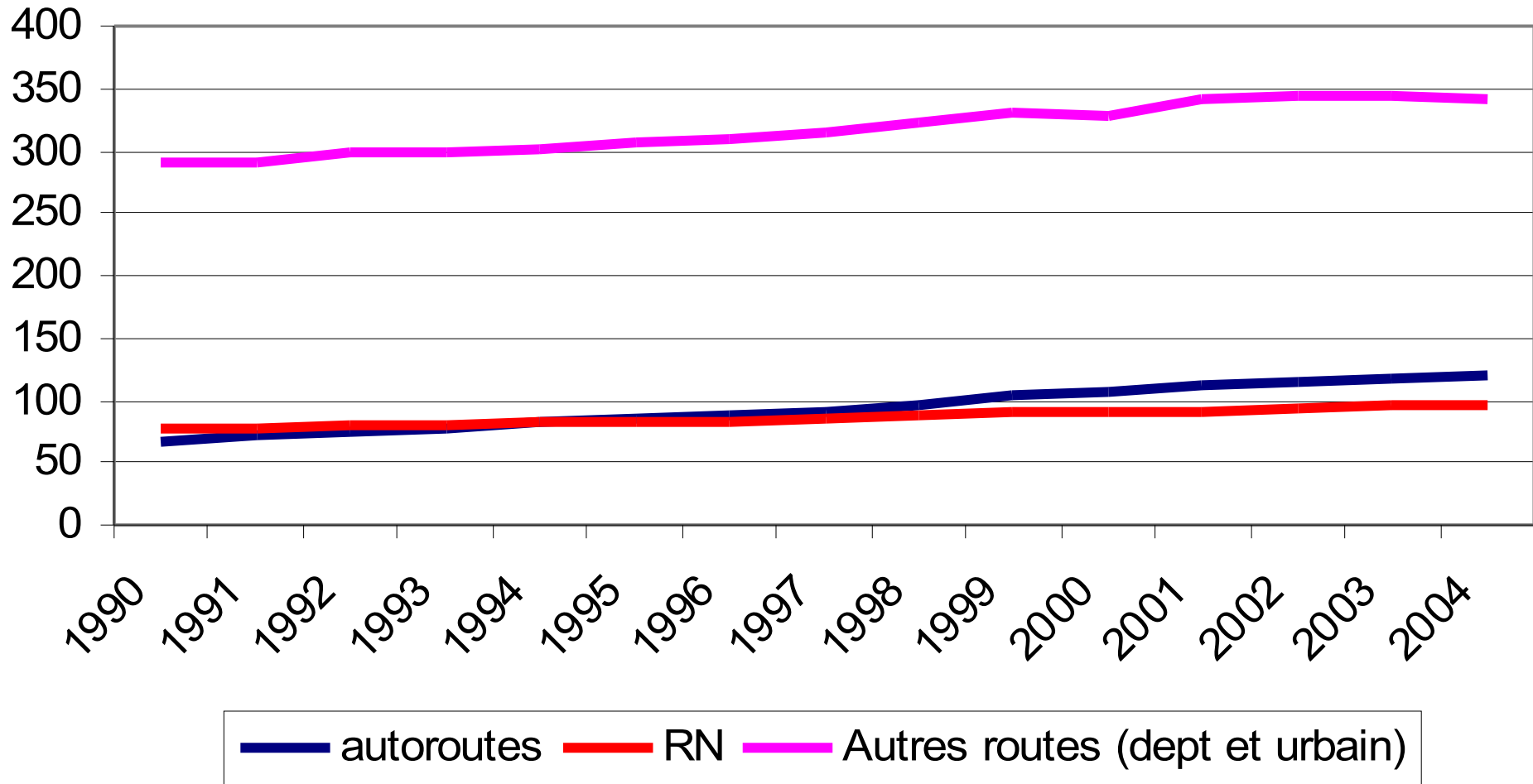
(Evolution 1985-2004, en milliards de voyageurs x kilomètres)



Source : Les Comptes des Transports en 2004 (INSEE-SES) - 2005

La circulation par réseau

(Evolution 1990-2004, en milliards de véhicules x kilomètres)



Source : Les Comptes des Transports en 2004 (INSEE-SES) - 2005

La mobilité voyageurs

☞ **Une stabilisation du taux de motorisation des ménages**

☞ **Une augmentation généralisée des distances parcourues, notamment au quotidien**

- ✓ Mirage du télétravail
- ✓ Effet accélérateur de la précarisation de l'emploi ?
- ✓ Etalement urbain généralisé des populations et plus concentrés (le long des axes) des activités
- ✓ Les effets pervers de la recherche systématique de gains de vitesse (les modes très rapides TGV, aérien ,autoroutes, swissmétro...)

☞ **Peut-on accepter de perdre de la vitesse ?**

Les migrations domicile-travail

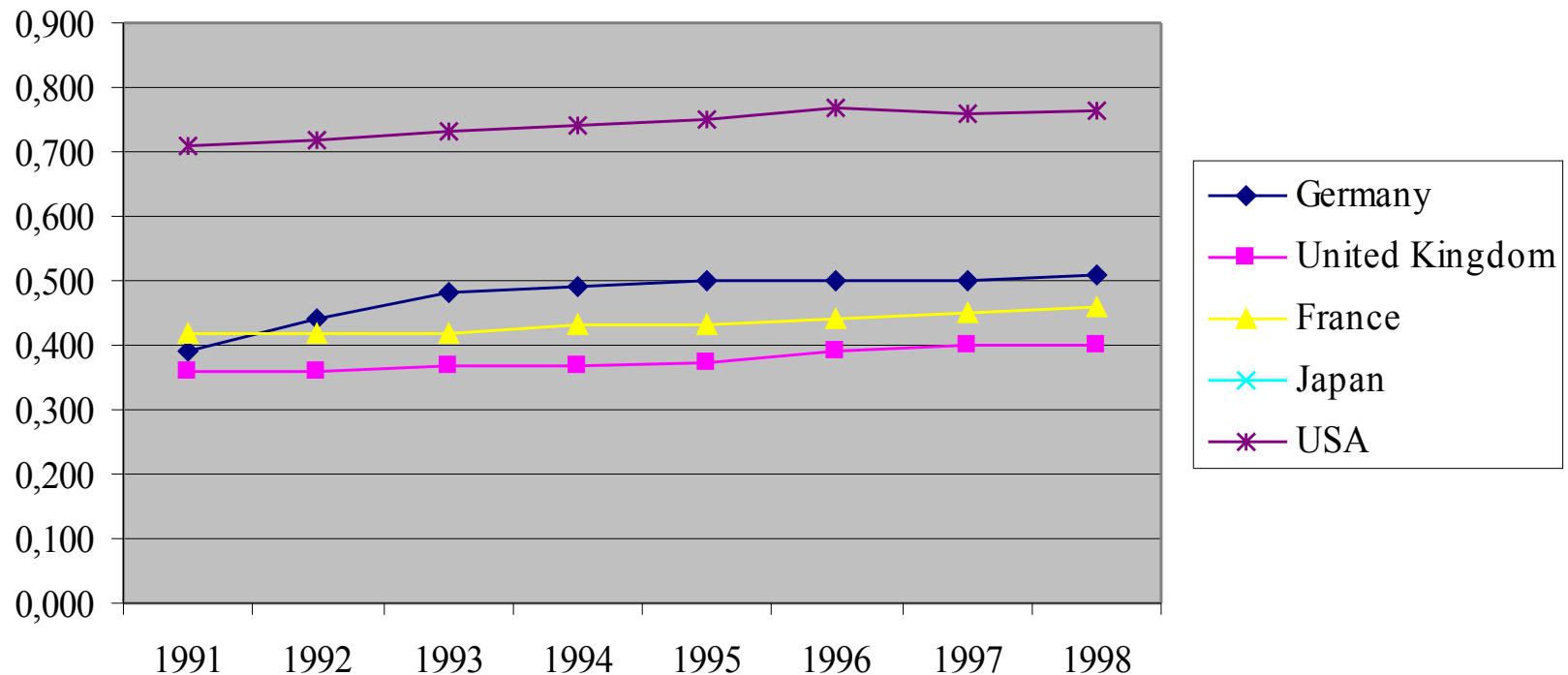
Evolution des distances de migration entre 1990 et 1999

	Paris	Lyon	Marseil. -Aix	Bord.	Gren.	Dijon	Saint- Etienne
dist moy 1999 (km)	13,5	9,4	13,3	9,6	7,8	7,6	6,7
Evolution 90/99	16,0%	13,8%	6,2%	10,7%	16,5%	11,4%	4,7%
Evol. 90/99 (migrants)	7,0%	9,2%	3,2%	5,8%	11,4%	11,0%	5,5%

Source : calculs DEST sur la base des RGP 90 et 99 (IN

Evolution du taux de motorisation en Europe et aux Etats-Unis

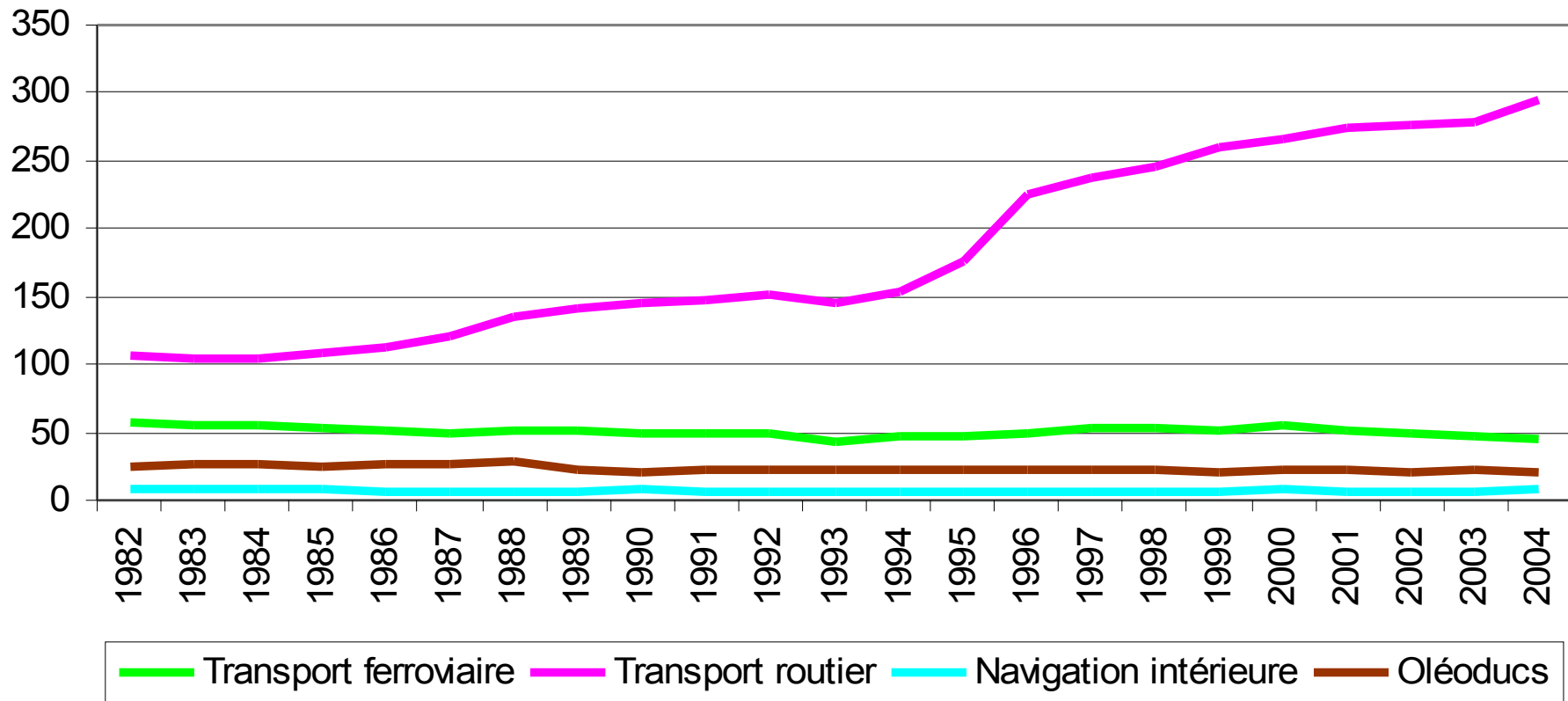
Motorization Rate Evolution



Source : CUTE - Country Comparison (France –Germany –Japan – UK - USA)

Les trafics terrestres de marchandises

(Evolution 1982-2004, en milliards de tonnes * kilomètres)



Source : Les Comptes des Transports en 2004 (INSEE-SES) - 2005

Les trafics terrestres de marchandises en France en 2004

(en milliards de voyageurs x kilomètres)

	Pavillon Tous modes	français hors oléoducs	y.c. pavillon routier étranger
Route	75,0 %	80,7 %	85 %
Rail	15,5 %	16,6 %	13 %
Voie d'eau	2,5 %	2,7 %	2 %
Oléoducs	7,0 %	-	-

Source : Les Comptes des Transports en 2004 (INSEE-SES) - 2005

Les trafics de marchandises

- ☞ **Des évolutions structurelles**
 - ✓ Diminution en volume (vracs, produits lourds...)
 - ✓ Croissance des produits manufacturés (diversification des produits)
 - ✓ De moins grandes quantités unitaires transportées sur de plus grandes distances
 - ✓ La « net économie » génère des flux physiques...

- ☞ **De forts gains de productivité de la route dans le passé**
 - ✓ Baisse généralisée du coût du transport
 - ✓ Des gains de productivité à venir ?
 - ✓ Quelle priorité pour les opérateurs ferroviaires ?

En conclusion...

☞ Une situation qui interpelle élus, techniciens et citoyens

☞ Un enjeu considérable ...

... celui de la mobilité durable