



Rendez-vous du Cerema

MOBILITÉS DU QUOTIDIEN – COMPRENDRE LES ANNÉES 2010-2020 POUR MIEUX APPRÉHENDER DEMAIN

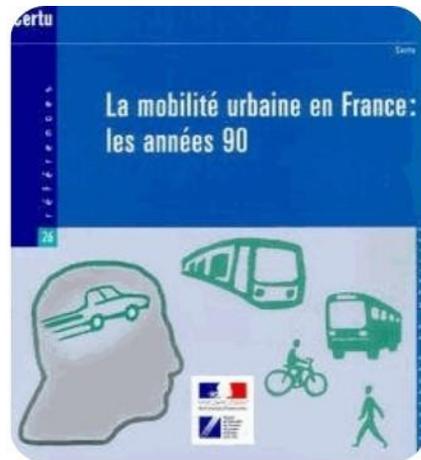
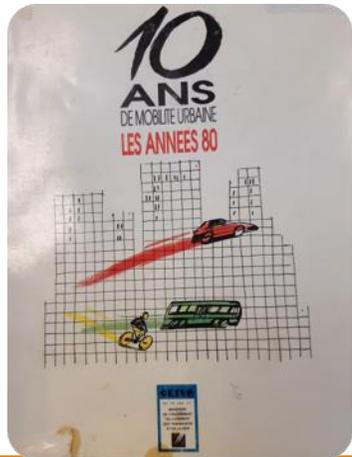
27
JAN
2022

 WEBINAIRE

Le webinaire démarre à 14:00

MOBILITÉS DU QUOTIDIEN COMPRENDRE LES ANNÉES 2010-2020 POUR MIEUX APPRÉHENDER DEMAIN

Mathieu.rabaud@cerema.fr



Le webinaire va bientôt commencer

UN OUVRAGE BILAN DE LA DÉCENNIE ÉCOULÉE

- Qui fait le point sur les pratiques de mobilité du quotidien des français
- Qui élude quelque peu la question de la Covid...
- Qui tente malgré tout de se projeter sur la décennie qui commence

UN OUVRAGE BILAN DE LA DÉCENNIE ÉCOULÉE

Des approches diverses pour traiter au mieux les différentes façons d'analyser le sujet :

- 1) **La connaissance, l'organisation et la maîtrise des mobilités au cœur des préoccupations**
- 2) **Agir sur les mobilités**
- 3) **Mode après mode : comment se déroulent les mobilités**
- 4) **Aller d'un point à un autre : les mobilités au prisme des territoires**
- 5) **Mieux comprendre la société à travers l'analyse des mobilités**
- 6) **À quoi s'attendre pour 2020-2030 ?**
- 7) **Malgré les crises, avancer vers une mobilité plus durable**

UN OUVRAGE BILAN DE LA DÉCENNIE ÉCOULÉE

Des approches diverses pour traiter au mieux les différentes façons d'analyser le sujet :

- 1) **La connaissance, l'organisation et la maîtrise** des mobilités au cœur des préoccupations
- 2) **Agir sur les mobilités**
- 3) **Mode après mode : comment se déroulent les mobilités**
- 4) **Aller d'un point à un autre : les mobilités au prisme des territoires**
- 5) **Mieux comprendre la société à travers l'analyse des mobilités**
- 6) **À quoi s'attendre pour 2020-2030 ?**
- 7) **Malgré les crises, avancer vers une mobilité plus durable**

UN OUVRAGE BILAN DE LA DÉCENNIE ÉCOULÉE

Des approches diverses pour traiter au mieux les différentes façons d'analyser le sujet :

- 1) **La connaissance, l'organisation et la maîtrise des mobilités au cœur des préoccupations**
- 2) **Agir** sur les mobilités
- 3) **Mode après mode : comment se déroulent les mobilités**
- 4) **Aller d'un point à un autre : les mobilités au prisme des territoires**
- 5) **Mieux comprendre la société à travers l'analyse des mobilités**
- 6) **À quoi s'attendre pour 2020-2030 ?**
- 7) **Malgré les crises, avancer vers une mobilité plus durable**

UN OUVRAGE BILAN DE LA DÉCENNIE ÉCOULÉE

Des approches diverses pour traiter au mieux les différentes façons d'analyser le sujet :

- 1) La connaissance, l'organisation et la maîtrise des mobilités au cœur des préoccupations
- 2) Agir sur les mobilités
- 3) **Mode après mode** : comment se déroulent les mobilités
- 4) Aller d'un point à un autre : les mobilités au prisme des **territoires**
- 5) Mieux comprendre **la société** à travers l'analyse des mobilités
- 6) À quoi s'attendre pour 2020-2030 ?
- 7) Malgré les crises, avancer vers une mobilité plus durable

UN OUVRAGE BILAN DE LA DÉCENNIE ÉCOULÉE

Des approches diverses pour traiter au mieux les différentes façons d'analyser le sujet :

- 1) **La connaissance, l'organisation et la maîtrise des mobilités au cœur des préoccupations**
- 2) **Agir sur les mobilités**
- 3) **Mode après mode : comment se déroulent les mobilités**
- 4) **Aller d'un point à un autre : les mobilités au prisme des territoires**
- 5) **Mieux comprendre la société à travers l'analyse des mobilités**
- 6) **À quoi s'attendre pour 2020-2030 ?**
- 7) **Malgré les crises, avancer vers une mobilité plus durable**

UN OUVRAGE BILAN DE LA DÉCENNIE ÉCOULÉE



Les présentations du webinaire, issues de l'ouvrage :

- Evolutions des dispositifs d'observation de la mobilité sur les territoires

Barbara Christian

- La mobilité quotidienne des Français – Résultats de l'Enquête Mobilité des Personnes

Florian Lezec, CGDD/Sdes

Temps d'échanges Q/R

- Le retour du vélo dans les métropoles ?

Cyprien Richer

- Vers des politiques de stationnement plus efficaces et plus multimodales

Peggy Mertiny et Emmanuel Perrin

- Mobilité et Climat : vous avez dit urgence ?

Laurent Jardinier

Temps d'échanges Q/R

- Le mot de la fin

Nicolas Nuyttens

Et en bonus, quelques « focus » rapides ...

Evolution des dispositifs d'observation de la mobilité sur les territoires

Barbara CHRISTIAN

CHAMP DE L'OBSERVATION

Observation de la mobilité

- des personnes
- des véhicules
- des biens

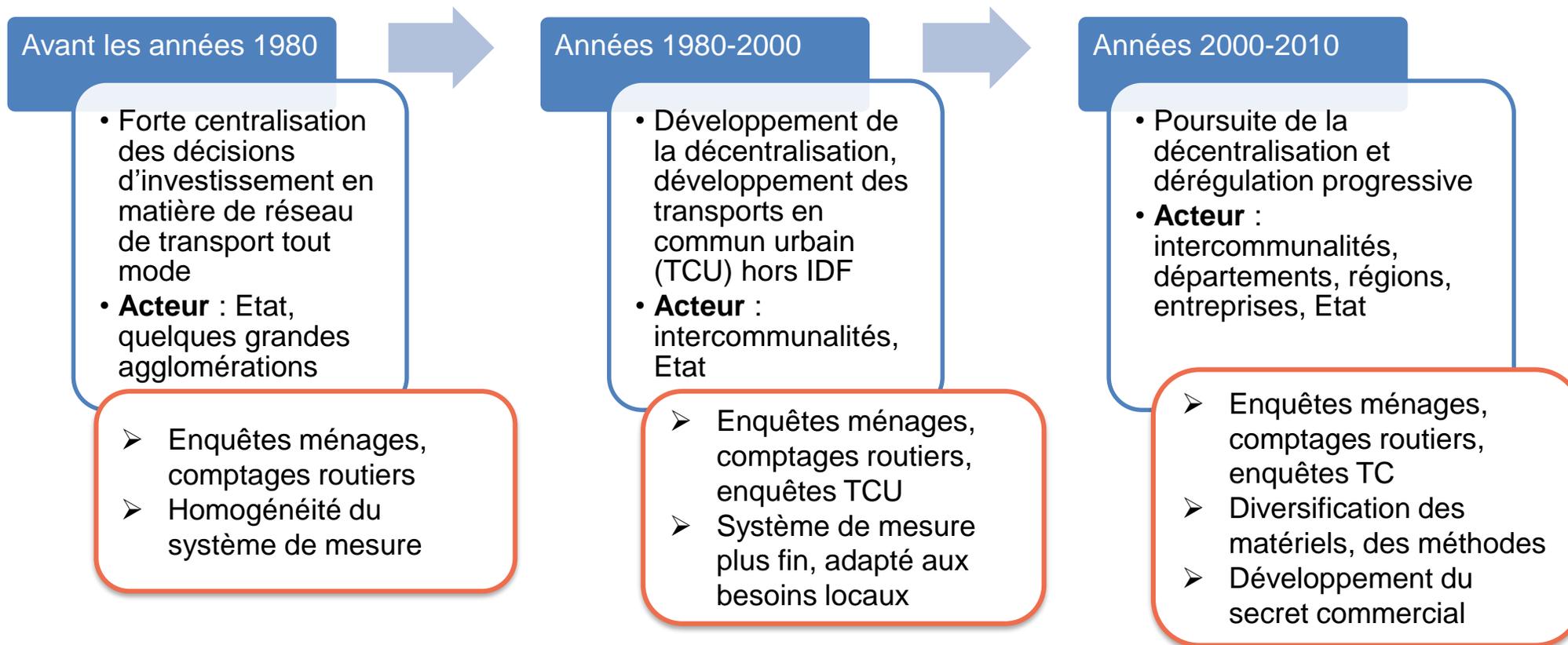
Echelle d'observation de la mobilité

- nationale, européenne
- locale



Sur le territoire d'application de la politique publique

QUI MET EN ŒUVRE LA POLITIQUE, MESURE...



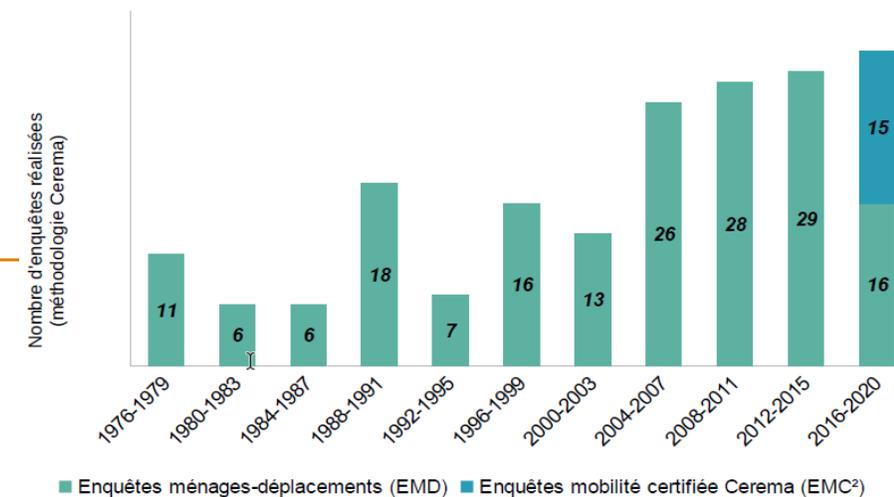
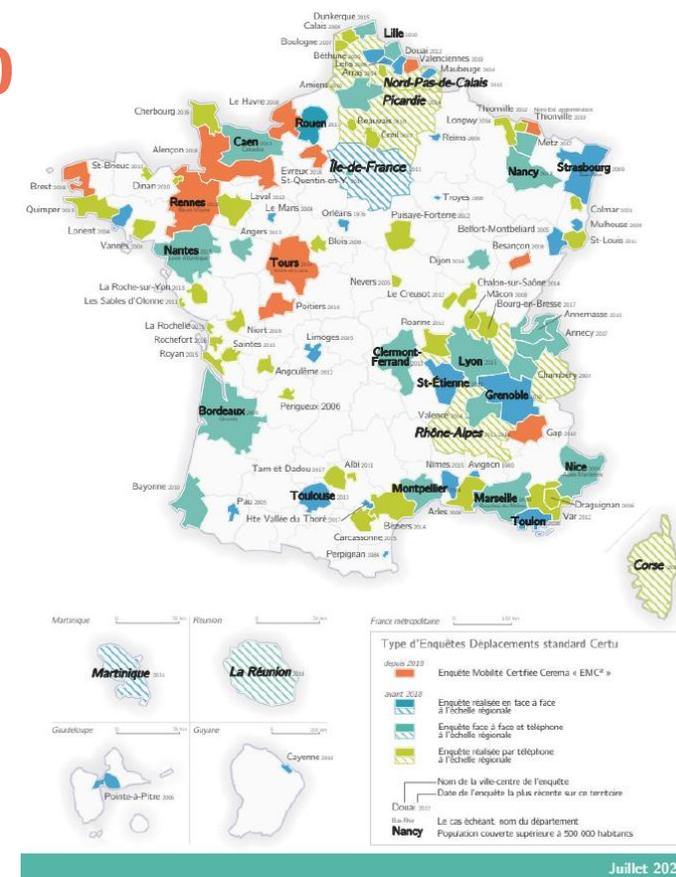
...OUI, ENCORE SUR LA DÉCENNIE 2010-2020

Poursuite du déploiement des enquêtes ménages

- Elargissement aux villes moyennes
- Extension des périmètres des grandes agglomérations
- Quelques régions se lancent au milieu de la décennie
- Capitalisation des enquêtes au sein de la Base Unifiée

Développement d'un monitoring dynamique

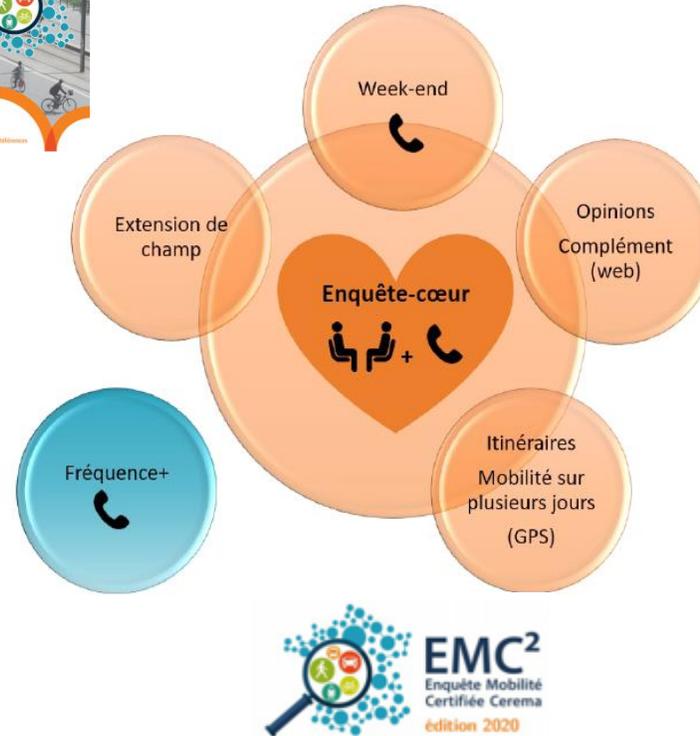
- Tout mode dans les grandes agglomérations : voitures, PL, vélo et même piéton
- Modernisation de l'appareil billettique, le plus souvent en lien avec l'exploitant (DSP)



EN 2018 LES EMD DEVIENNENT EMC²...

Les EMD-EDGT-EDVM deviennent les Enquêtes Mobilité Certifiées Cerema

- Modernisation et homogénéisation au sein des EMC² avec une baisse de coût pour le cœur
- Extension des domaines de connaissance : week-end, populations spécifiques, compléments web, GPS



Caractéristiques mesurées

- Nombre de déplacements, personnes
- Distingue les modes, les motifs
- Lien Ménage, véhicule, personne

Champ

- Résident âgé de 5 ou + du périmètre
- Dans un logement ordinaire OPTION
- Un jour moyen de semaine OPTION

Photo « standard »

- Comparabilité spatio-temporelle facilitée
- Dans la temporalité de de la politique publique liée aux investissements
- ! Conjoncture ! peu dynamique

Echantillon

- Aléatoire **RGPD OK**
- Stratifié

Coût

- Diminué pour le cœur

...ALORS QUE LES DONNÉES MASSIVES PRIVÉES ONT PRIS PLACE

Du signal à la donnée : les objets connectés produisent des données de mobilité

- Véhicules : voiture, trottinette, vélo
- Téléphone avec ou sans GPS
- Usage appareil ↔ collecte : biais ?

Ces données sont commercialisées auprès des collectivités

- Soit directement par le fournisseur de service, l'agrégateur de données
- Les méthodes sont peu transparentes car très souvent couvertes par le secret commercial
- Besoin d'étalonnage
- Difficile d'estimer les coûts in fine

Caractéristiques mesurées

- Nombre de...véhicules ? arrêts ? téléphones ? Traces ?
=> Estimations de flux, itinéraires, vitesses
- Soit unimodal (véhicule), soit tout mode-tout motif
- Pas de lien Ménage, véhicule, personne
=> Estimations par modèle

Champ

- Tout flux traversant ou s'effectuant dans la zone
- N'importe quand...si le signal est capté !
=> Estimations par modèle

Dynamique de la donnée

- Analyse saisonnière, hebdomadaire, journalière
- ! Temporalité longue de de la politique publique liée aux investissements

Echantillon

- Massif mais non aléatoire, non exhaustif
- Difficile à redresser en l'absence d'élément sur les personnes, les ménages **RGPD !**

Coût

- Peu de produits sur étagère, produits à façon

Plusieurs acteurs :
téléphonie, constructeurs,
agrégateurs de données,
Traitement du signal
Redressement

Définir un domaine
de pertinence de
chaque donnée :
Quid de la fusion de
données ?

Progrès
technologiques et
mesure des
évolutions à 3 ans ?
à 10 ans ?

EN 2020, DES DONNÉES FOISONNANTES, DES POLITIQUES PUBLIQUES PLUS ÉCLAIRÉES ?

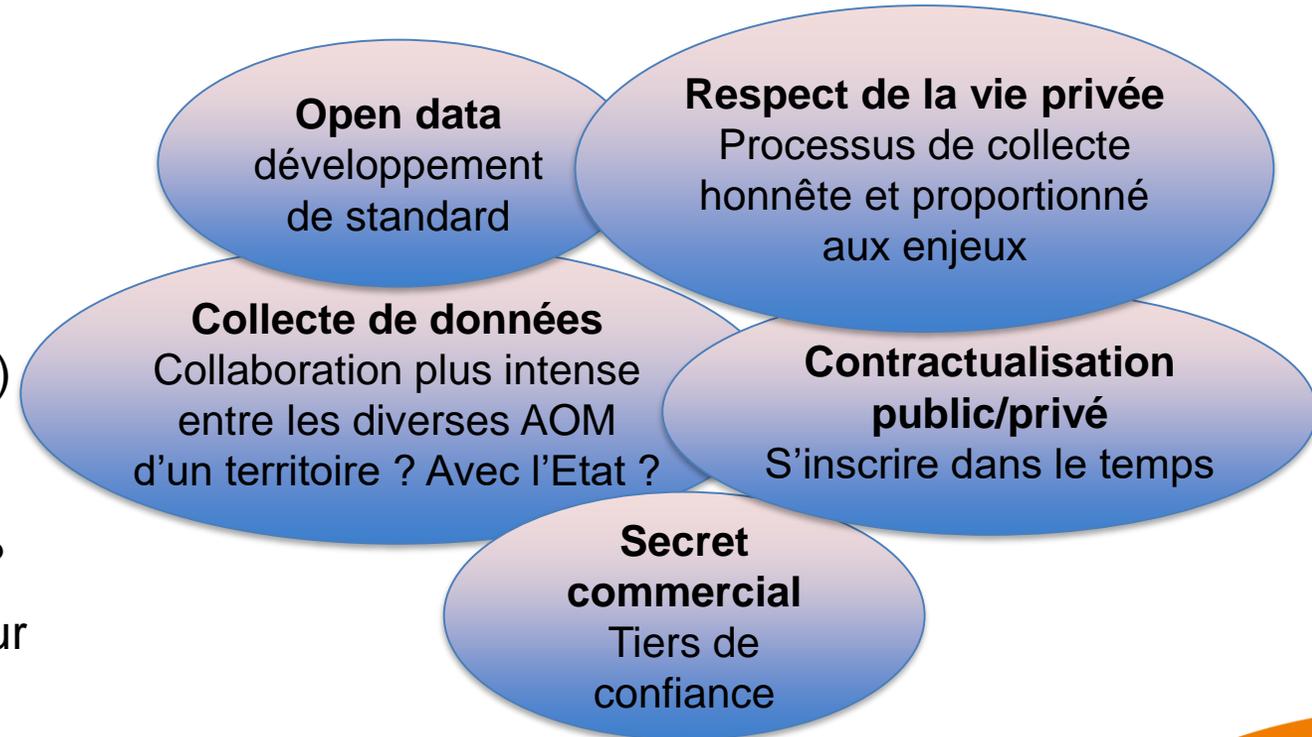
Une complémentarité entre les données « déclaratives » et « passives » selon les besoins

- Temporelle : long terme (évaluation)/court terme (exploitation)
 - Comprendre mieux / embrasser « tout » ?
- Les enquêtes ont encore de l'avenir...

Des défis juridiques et méthodologiques

- Assurer un accès transparent (coût, méthode) aux données qui servent la politique publique qu'elles soient publiques ou privées
- Discuter de ce qu'on mesure, pourquoi faire ?
- Faire parler les données toutes ensemble pour une vision plus systémique de la mobilité : fusion de données ?

ÉLANS POUR LA DÉCENNIE QUI S'ANNONCE ?





Merci pour votre attention

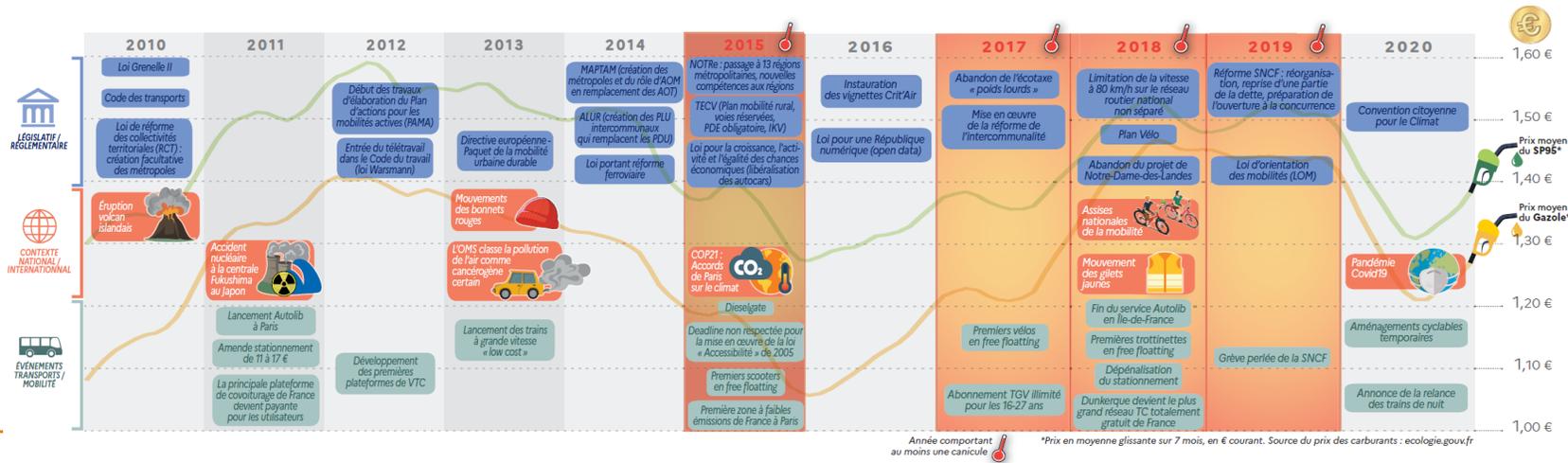
Barbara CHRISTIAN, Maria TEBAR

barbara.christian@cerema.fr

maria.tebar@cerema.fr



Toujours plus de numérique !



TOUJOURS PLUS DE NUMÉRIQUE !!

Covoiturage.fr (futur Blablacar) devient payant : 2011

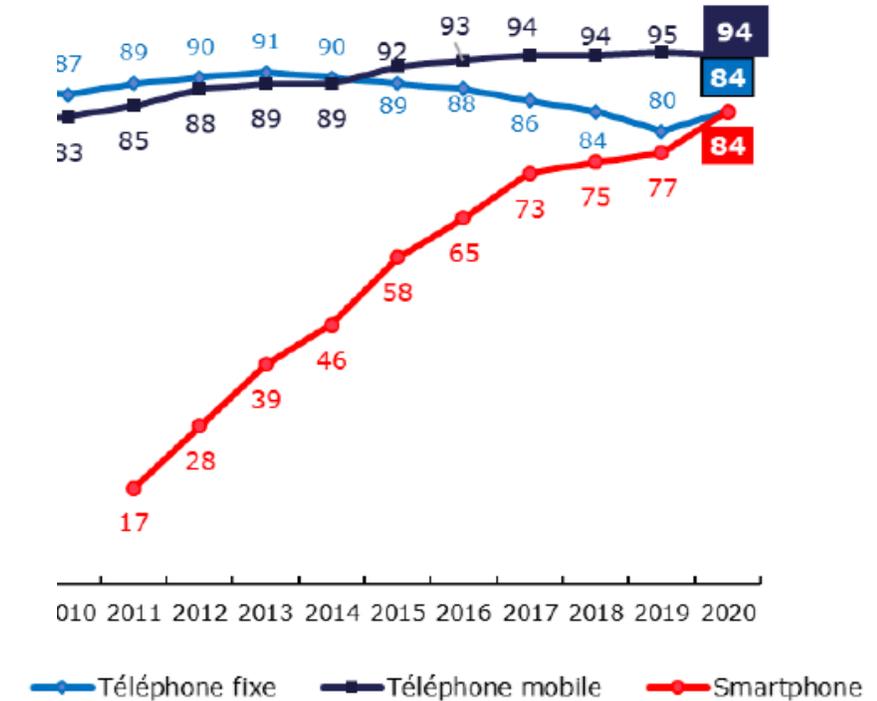
Développement des plateformes de VTC : 2012

Les services de location en « free floatting » débarquent !

Scooter : 2015

Vélo : 2017

Trottinette : 2018



Source : ARCEP



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

La mobilité quotidienne des Français en 2019 – Résultats de l'Enquête Mobilité des Personnes

*Florian LEZEC, CGDD / Sdes – sous-direction des
statistiques des transports*



L'Enquête nationale Mobilité des Personnes 2019

Enquête d'intérêt général et obligatoire, successeur de l'ENTD (2008)

Partenaires : Insee, DGITM, DGAC, ANCT

Champ : individus de 6 ans ou plus ; France métropolitaine

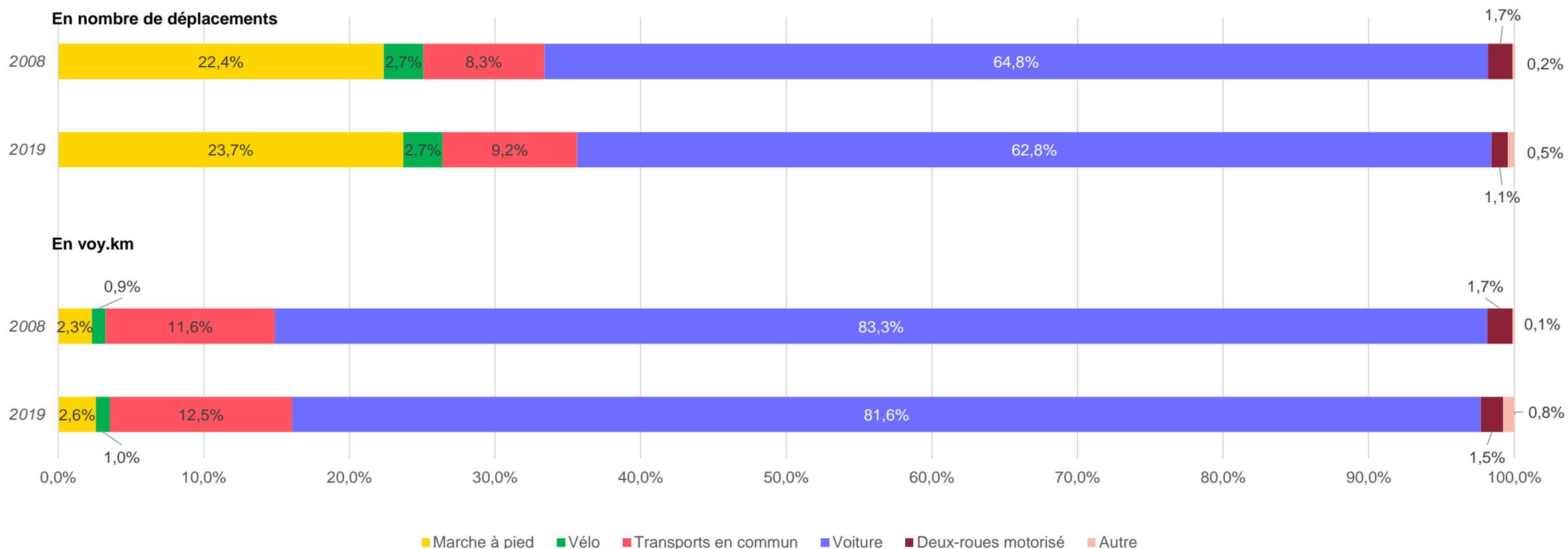
Face-à-face : mai 2018 → avril 2019

Echantillon principal 20.000 logements enquêtés (tiré dans les EAR) + sur-échantillon de 1.150 logements QPV (tirés dans Fidéli)

Déclinaison nationale des enquêtes déplacements, référence // Spécificités :

- Indépendamment des périodes scolaires
- Enquête les samedis et les dimanches, en plus des jours de semaine
- Représentativité au niveau national (+ selon les zonages territoriaux de l'Insee)
- Mobilité à longue distance

Un léger recul des parts modales de la voiture en 2019



Champ : déplacements du lundi au vendredi, conduisant à moins de 80 km du domicile.

Sources : Sdes - Insee, Enquête mobilité des personnes 2018-2019 ; Insee, Enquête nationale transports et déplacements 2007-2008 (SOeS - Insee - Inrets).

La mobilité locale globale progresse de 11,6 %

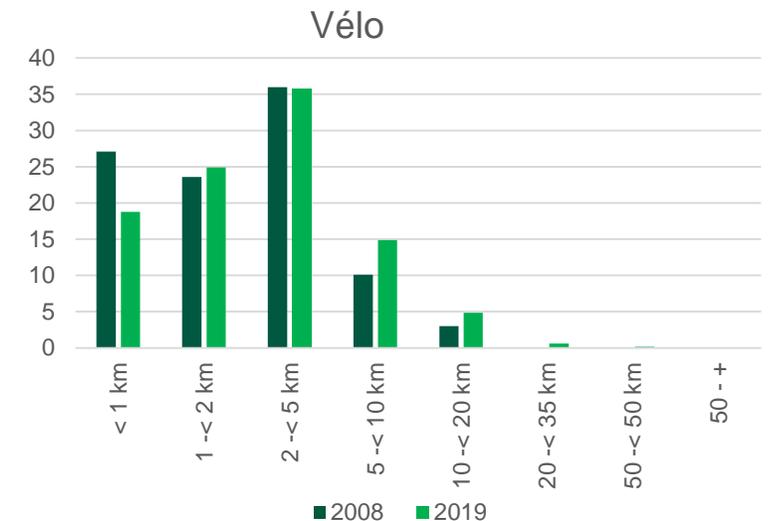
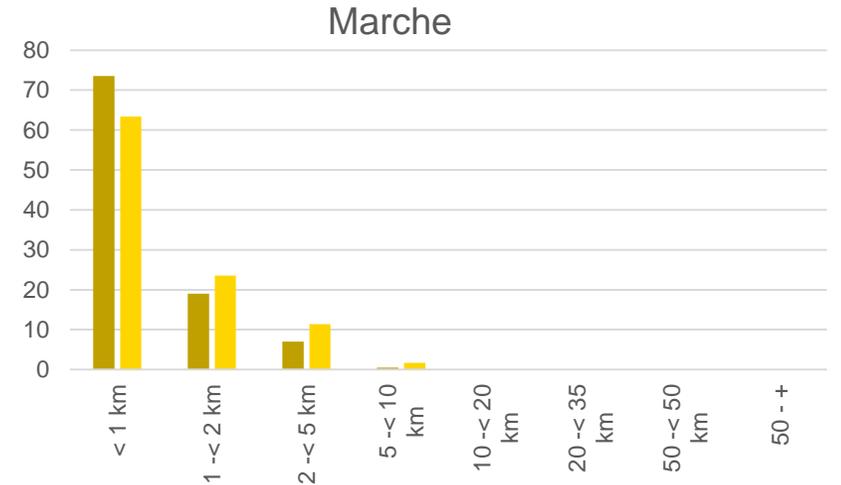
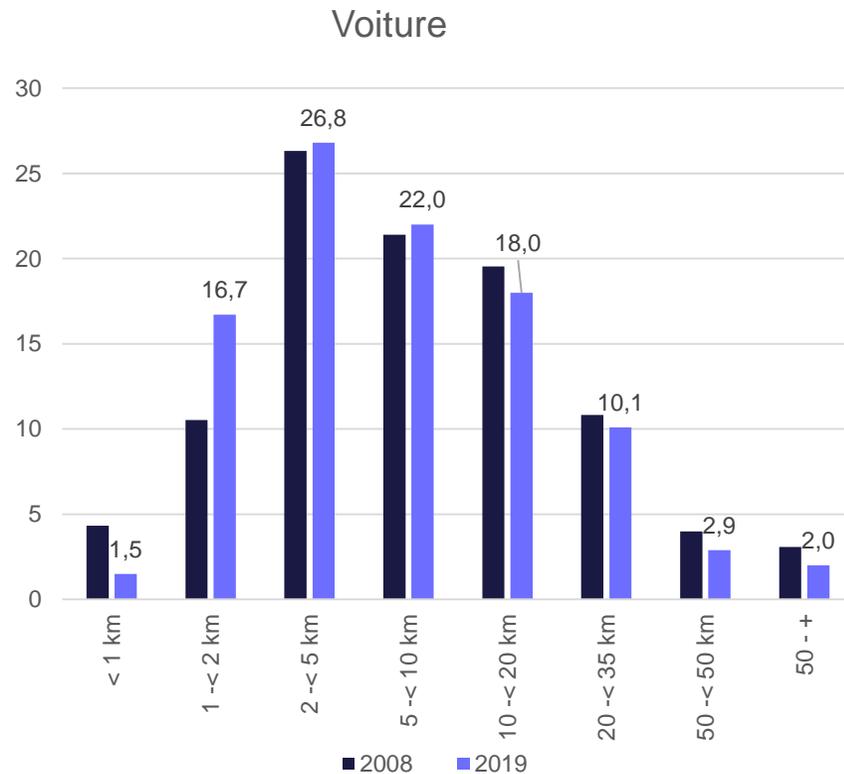
	Marche à pied	Vélo	Transports en commun	Voiture	Ensemble
Nombre de déplacements (en M) <i>Evol. 2019/2008</i>	42,9 +8,5%	4,9 +1,4%	16,7 +13,8%	113,6 -0,8%	180,9 +2,4%
Distance moyenne (en km) <i>Evol. 2019/2008</i>	1,0 +19,0%	3,1 +11,9%	11,8 +5,5%	11,3 +10,2%	8,7 +9,1%
Voy.km <i>Evol. 2019/2008</i>	40,8 +25,1%	15,2 +13,7%	197,6 +20,1%	1 288,9 +9,4%	1 578,8 +11,6%
Temps moyen (en min.) <i>Diff. 2019-2008 (en min.)</i>	14,4 +1,0	18,0 +1,7	42,0 +4,1	19,5 +2,6	20,4 +2,5

Champ : déplacements du lundi au vendredi, conduisant à moins de 80 km du domicile.

Sources : Sdes - Insee, Enquête mobilité des personnes 2018-2019 ; Insee, Enquête nationale transports et déplacements 2007-2008 (SOeS - Insee - Inrets).

La voiture continue d'être utilisée pour des petits déplacements

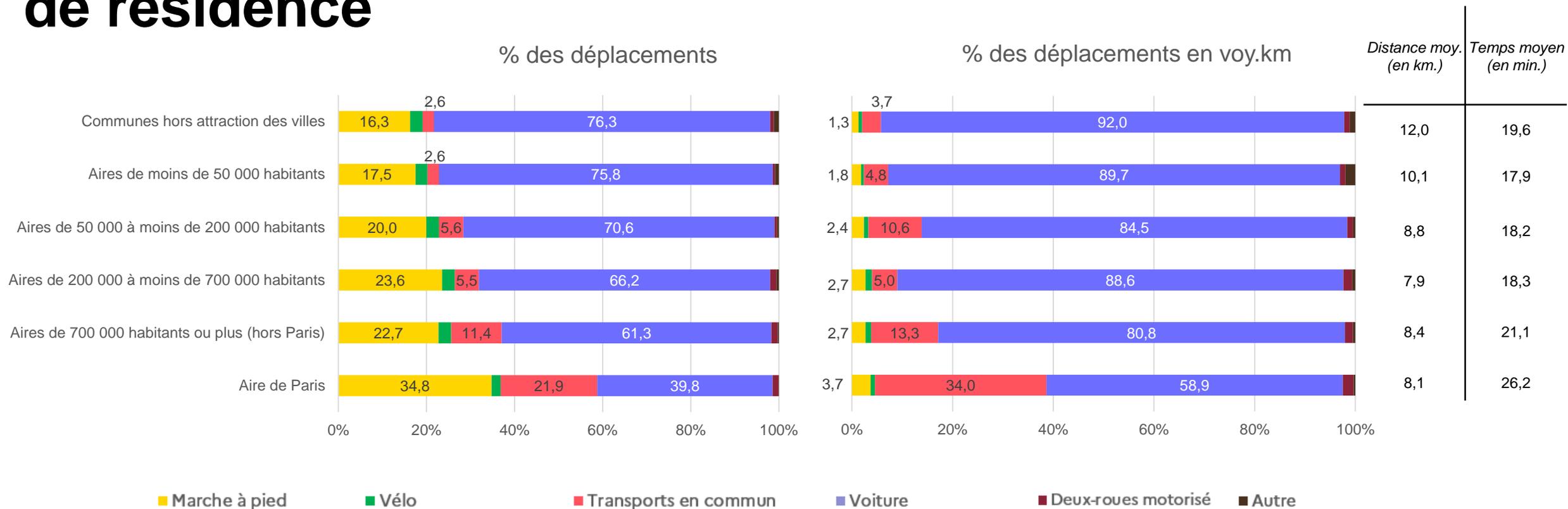
Structures des déplacements (en %) par distances, selon le mode



Champ : déplacements du lundi au vendredi, conduisant à moins de 80 km du domicile.

Sources : Sdes - Insee, Enquête mobilité des personnes 2018-2019 ; Insee, Enquête nationale transports et déplacements 2007-2008 (SOeS - Insee - Inrets).

Les comportements diffèrent selon les aires urbaines de résidence



Champ : déplacements du lundi au vendredi, conduisant à moins de 80 km du domicile.

Sources : Sdes - Insee, Enquête mobilité des personnes 2018-2019 ; Insee, Enquête nationale transports et déplacements 2007-2008 (SOeS - Insee - Inrets).

63 % des distances parcourues au sein d'un pôle ou de sa couronne

% des distances, selon les types de communes d'O/D

		<i>Arrivée</i>		
		Commune-centre	Banlieue dense	Couronne péri-urbaine
<i>Départ</i>	Commune-centre	7,2	3,2	11,5
	Banlieue dense	3,3	8,9	
	Couronne péri-urbaine	11,4		17,2

Champ : déplacements du lundi au vendredi, conduisant à moins de 80 km du domicile.

Sources : Sdes - Insee, Enquête mobilité des personnes 2018-2019 ; Insee, Enquête nationale transports et déplacements 2007-2008 (SOeS - Insee - Inrets).

Entre centre et proche périphérie, les transports en commun tiennent la route

% des distances, selon les types de communes d'O/D

		Arrivée		
		Commune-centre	Banlieue dense	Couronne péri-urbaine
Départ	Commune-centre	7,2	3,2	11,5
	Banlieue dense	3,3	8,9	
	Couronne péri-urbaine	11,4		17,2

% modales des distances, selon les types de communes d'O/D

		Modes actifs		
		Commune-centre	Banlieue dense	Couronne péri-urbaine
Départ	Commune-centre	19,5	1,7	0,7
	Banlieue dense	1,6	8,5	
	Couronne péri-urbaine	0,7		5,5

Transports en commun

		Arrivée		
		Commune-centre	Banlieue dense	Couronne péri-urbaine
Départ	Commune-centre	24,2	39,5	11,2
	Banlieue dense	40,5	24,4	
	Couronne péri-urbaine	12,0		3,4

Voiture

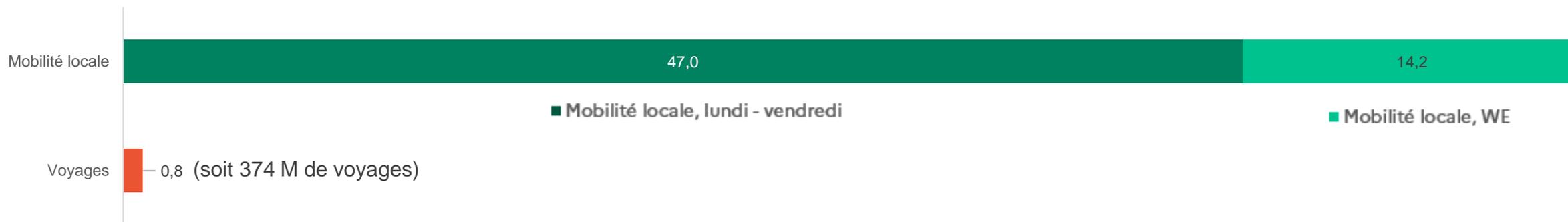
		Arrivée		
		Commune-centre	Banlieue dense	Couronne péri-urbaine
Départ	Commune-centre	54,8	55,1	86,5
	Banlieue dense	54,1	64,7	
	Couronne péri-urbaine	85,6		88,4

Champ : déplacements du lundi au vendredi, conduisant à moins de 80 km du domicile.

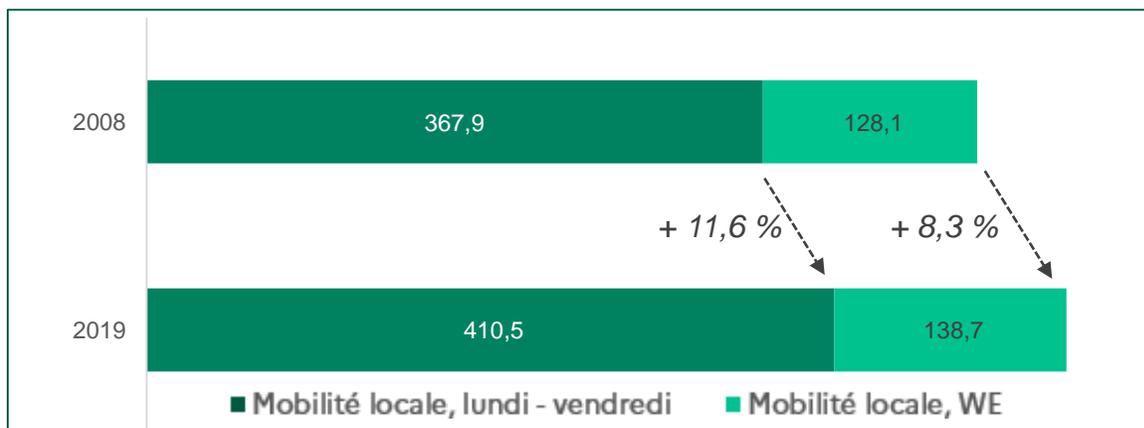
Sources : Sdes - Insee, Enquête mobilité des personnes 2018-2019 ; Insee, Enquête nationale transports et déplacements 2007-2008 (SOeS - Insee - Inrets).

Mais il n'y a pas que la mobilité locale en semaine...

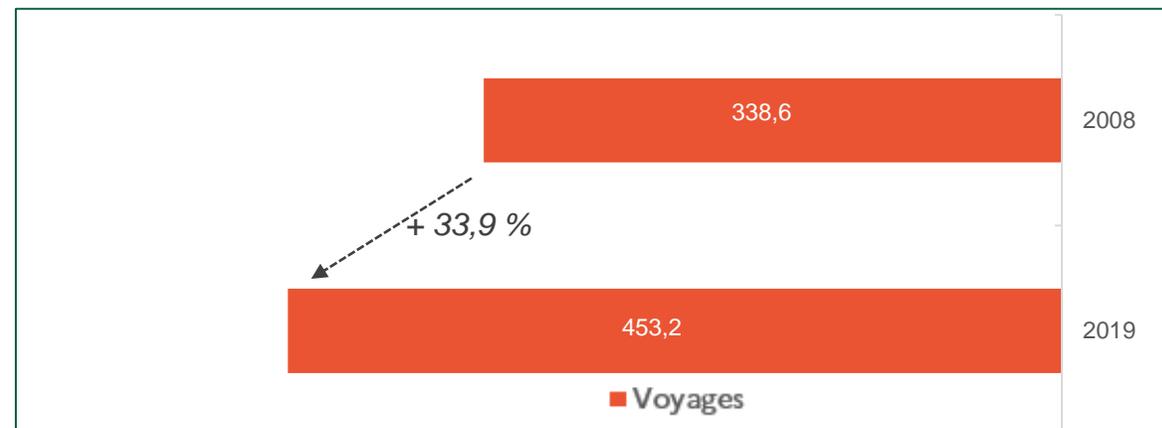
Nombre de déplacements annuels (en Md)



Nombre de voy.km annuels (en Md)



Nombre de voy.km annuels (en Md)



Champ : déplacements conduisant à moins de 80 km du domicile et déplacements des voyages de longue distance

Sources : Sdes - Insee, Enquête mobilité des personnes 2018-2019 ; Insee, Enquête nationale transports et déplacements 2007-2008 (SOeS - Insee - Inrets).

La diffusion de l'enquête

- Tableaux détaillés sur le site du Sdes : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/resultats-detailles-de-lenquete-mobilite-des-personnes-de-2019>
 - Équipement des ménages en véhicules, Mobilité en semaine, le WE, Mobilité longue distance
X variables sociodémographiques, modes, motifs, etc.
- Données détaillées librement téléchargeables (localisées à partir du niveau régional)
pour chaque O/D : types d'unités urbaines et d'aires urbaines + catégories des communes dans ces zonages, populations exposées aux TC, météo
A venir : mise à jour ENTD aux zonages 2019, enrichissements CO2
- Données détaillées complètes disponibles sur le CASD (Comité du secret)
- « Marcher ou pédaler : les pratiques des Français » : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/marcher-et-pedaler-les-pratiques-des-francais>
- Etudes prévues : les déterminants de l'occupation des voitures individuelles (taux d'occupation), analyse structurelle de la mobilité professionnelle, analyse de la longue distance, émissions de CO2.



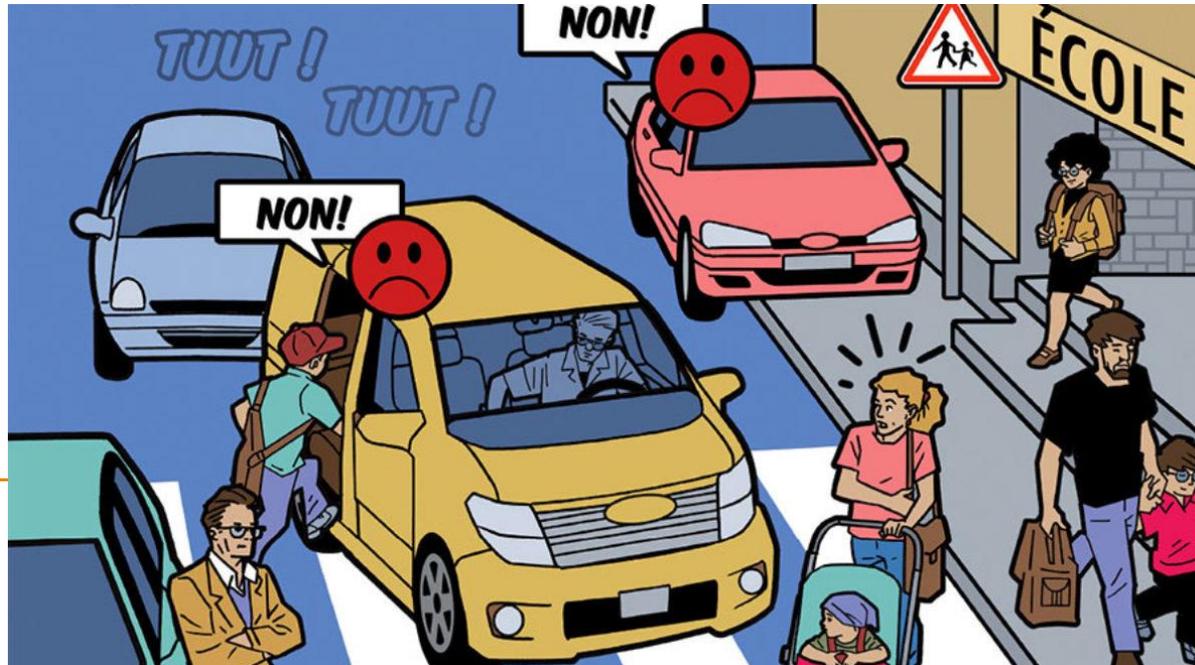
**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

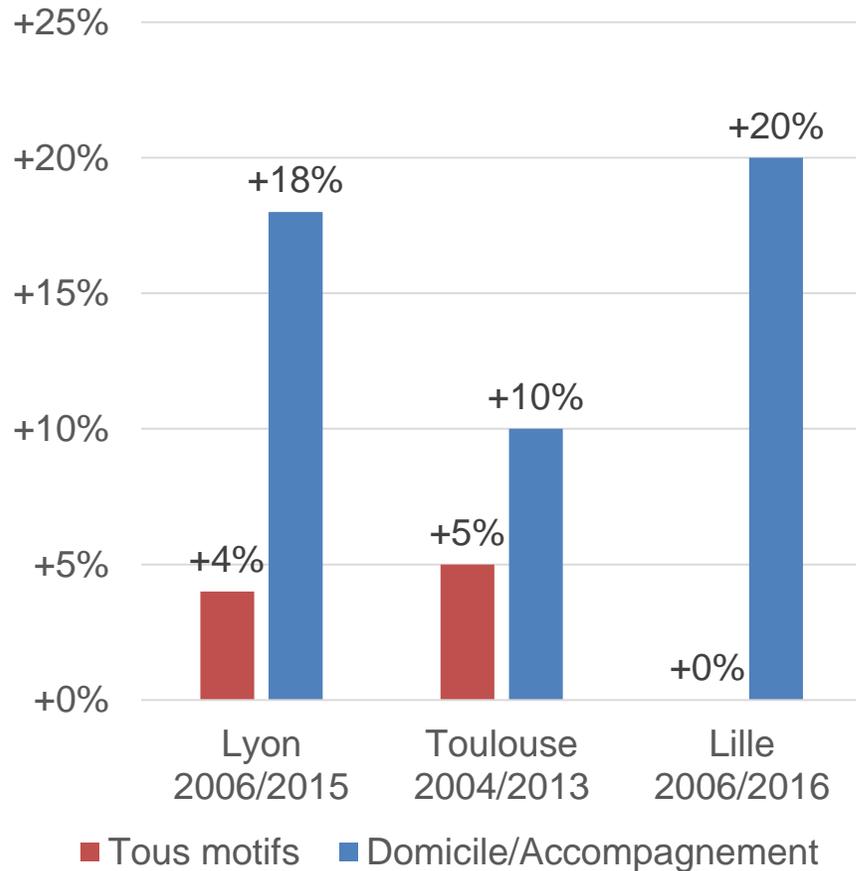
RESULTATS DE L'ENQUÊTE MOBILITÉ DES PERSONNES 2019

Florian LEZEC florian.lezec@developpement-durable.gouv.fr

Mieux vaut être seul.e que mal accompagné.e ?

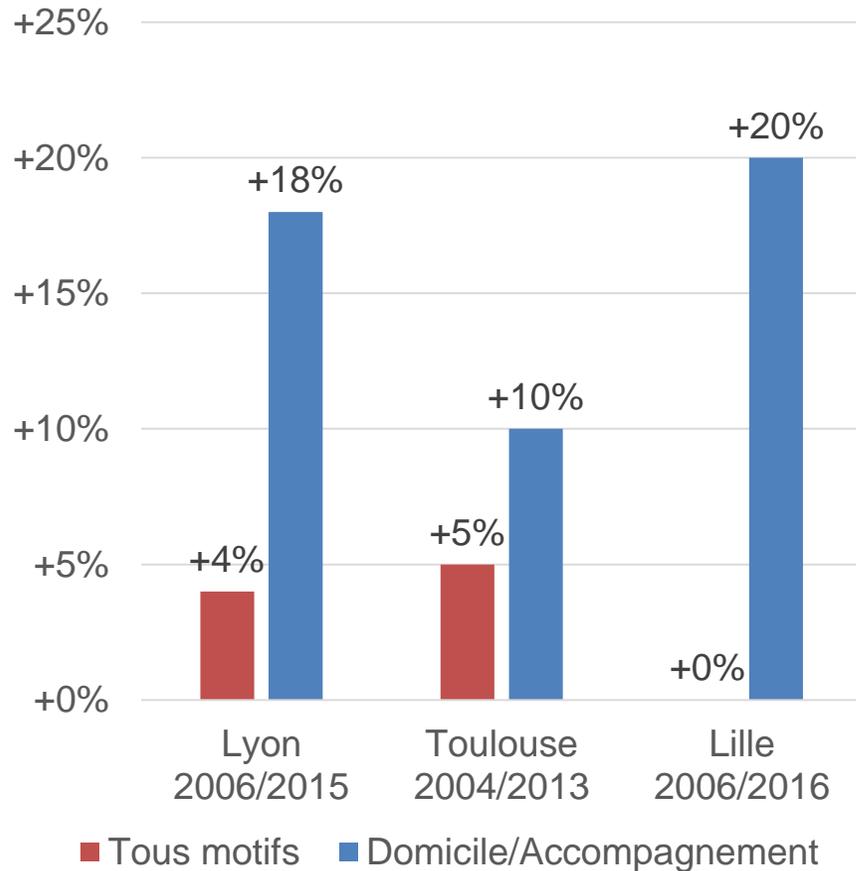


MIEUX VAUT ÊTRE SEUL.E QUE MAL ACCOMPAGNÉ.E ?

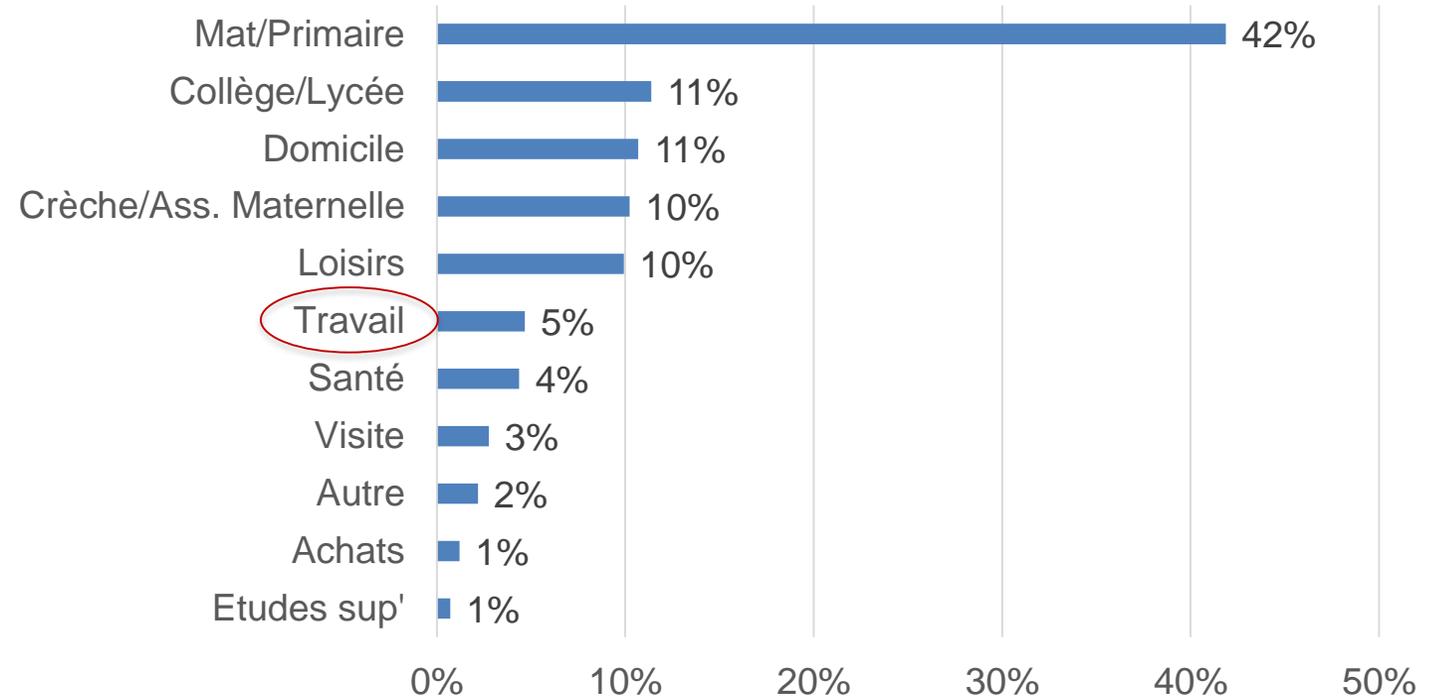


Evolution du volume de déplacements
« Domicile/accompagnement » versus
« Tous motifs ». Source : EMC² des
agglomérations présentées

MIEUX VAUT ÊTRE SEUL.E QUE MAL ACCOMPAGNÉ.E ?

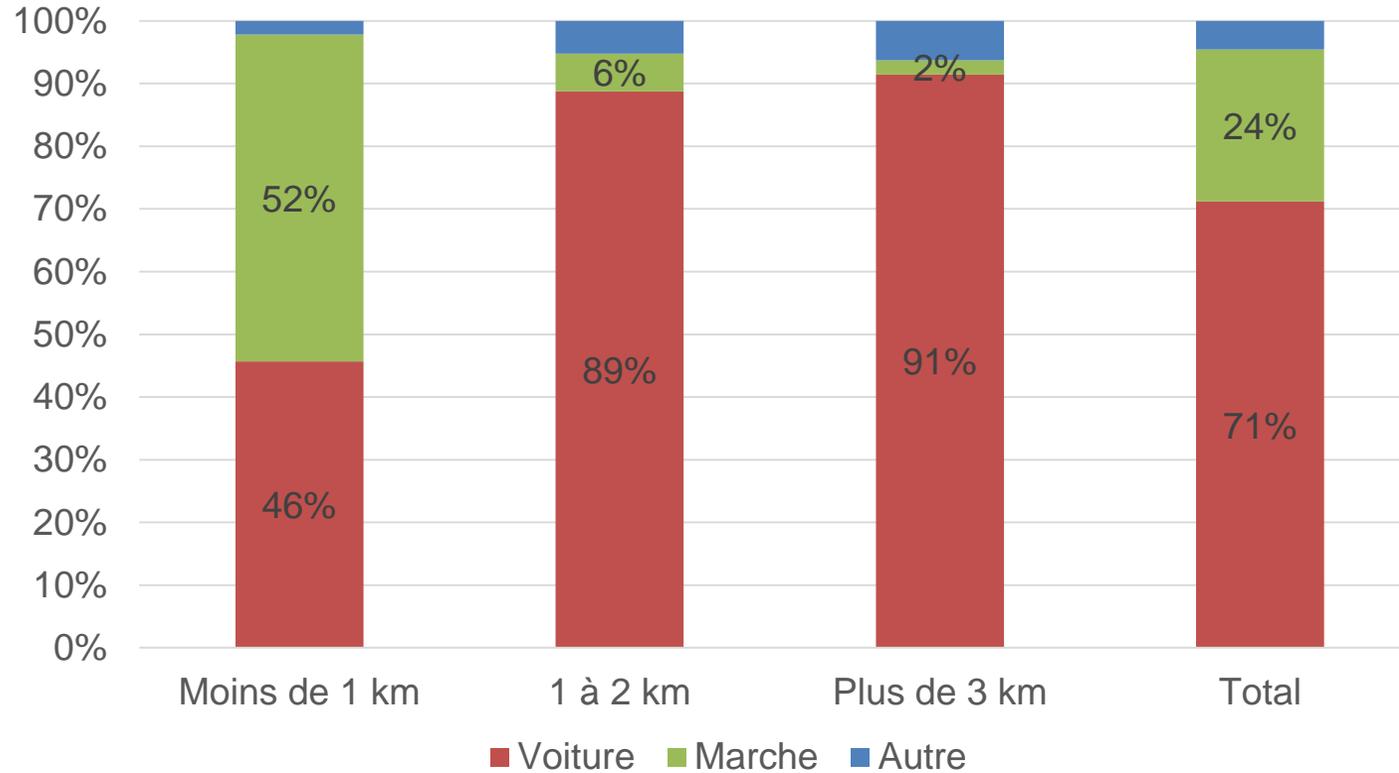


Evolution du volume de déplacements « Domicile/accompagnement » versus « Tous motifs ». Source : EMC² des agglomérations présentées



Répartition des motifs de déplacements des personnes accompagnées (Source : BU 2020, personnes de plus de 11 ans)

MIEUX VAUT ÊTRE SEUL.E QUE MAL ACCOMPAGNÉ.E ?



Parts modales en fonction de la portée des déplacements d'accompagnement (Source : BU 2020, personnes de plus de 11 ans)

Session Questions/Réponses

Le retour du vélo dans les métropoles ?

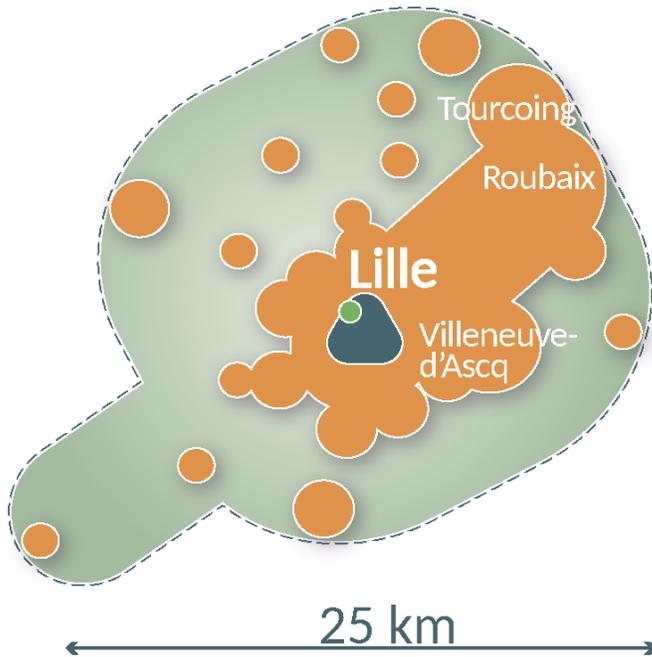
Cyprien Richer

2010-2020 : LE RETOUR DU VÉLO DANS LES MÉTROPOLES ?



Sempé : rien n'est simple – Denoël 1962

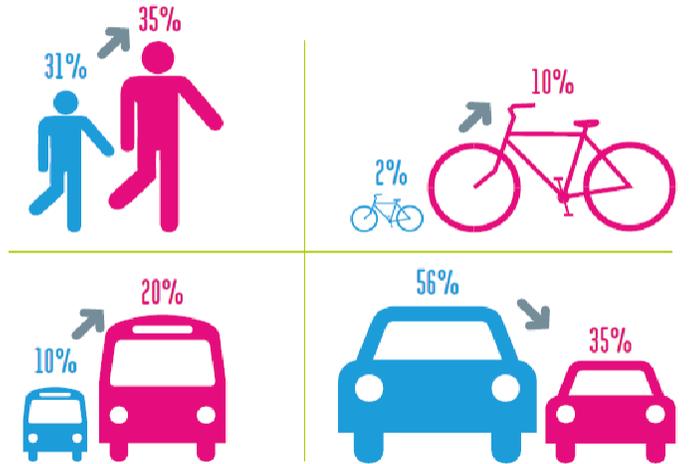
LA MOBILITÉ DANS LA MÉTROPOLE LILLOISE



Métropole Européenne de Lille (MEL) 1 200 000 habitants, 90 communes, 650 km²

Différences très fortes entre les objectifs PDU 2010-2020 et la réalité

Des objectifs très ambitieux



Parts modales des déplacements des habitants



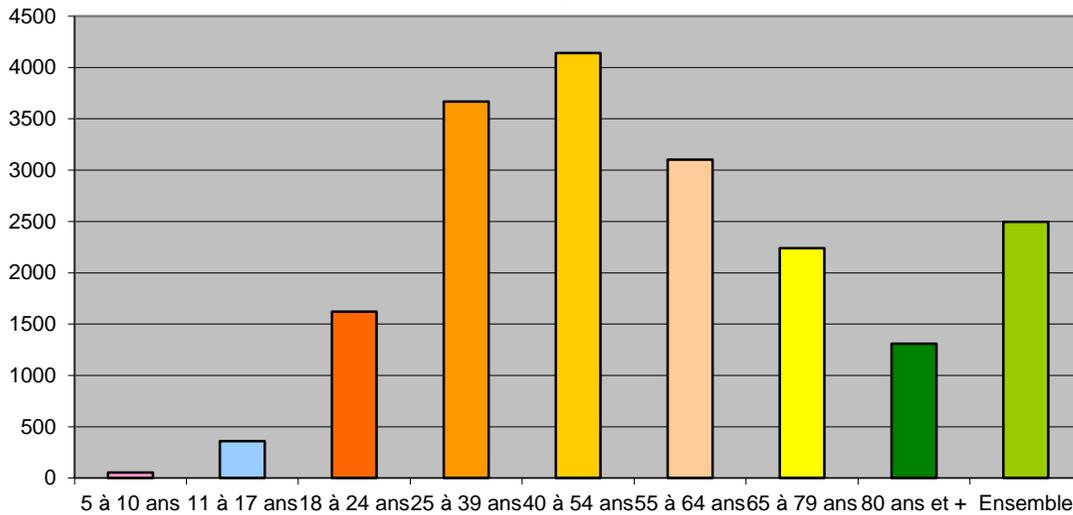
Métropole Européenne de Lille

	1987	1997	2006	2016	évolution
Marche	34,4%	30,9%	32,6%	30,4%	↘ ↗ ↘
Vélo	3,1%	1,9%	1,6%	1,5%	↘ ↘ →
TC	7,2%	6,9%	9,7%	10,1%	↘ ↗ ↗
Voiture	53,5%	58,9%	54,7%	56,2%	↗ ↘ ↗

Des données à la l'échelle de la MEL qui cache une situation plus contrastée ?

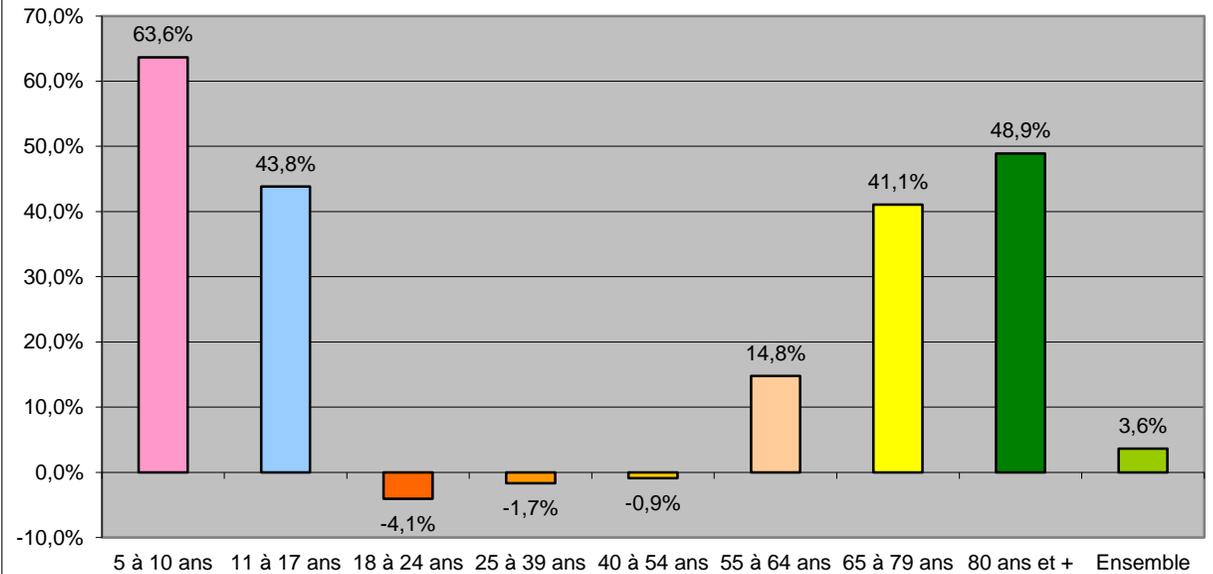
DES EMISSIONS DE GES QUI AUGMENTENT

Budgets émissions de GES moyens selon la tranche d'age (en g) (2016)



DEEM, habitants de la MEL mobiles ne réalisant que des déplacements internes

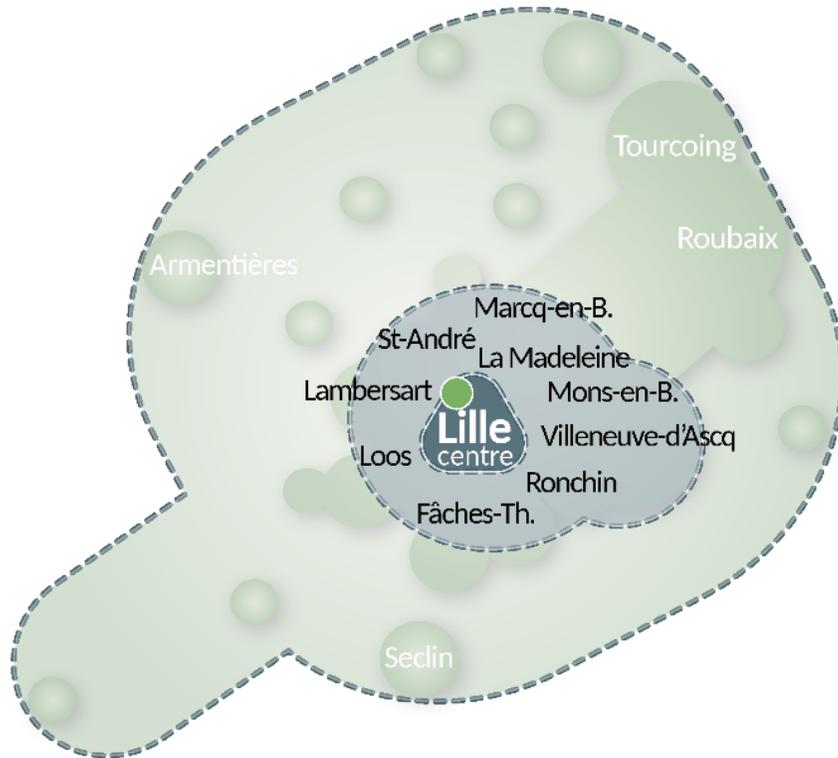
Evolution budgets émissions de GES moyens selon la tranche d'age (en g) (2006/2016)



Entre 2006 et 2016, les émissions de GES liées au transport dans la MEL ont augmenté de +7,2% (70% lié au trafic voyageur)

UN DIFFÉRENTIEL CENTRE-PÉRIPHÉRIE QUI S'AMPLIFIE

Les pratiques de mobilités n'ont jamais été si différentes entre la ville-centre et le reste de la métropole



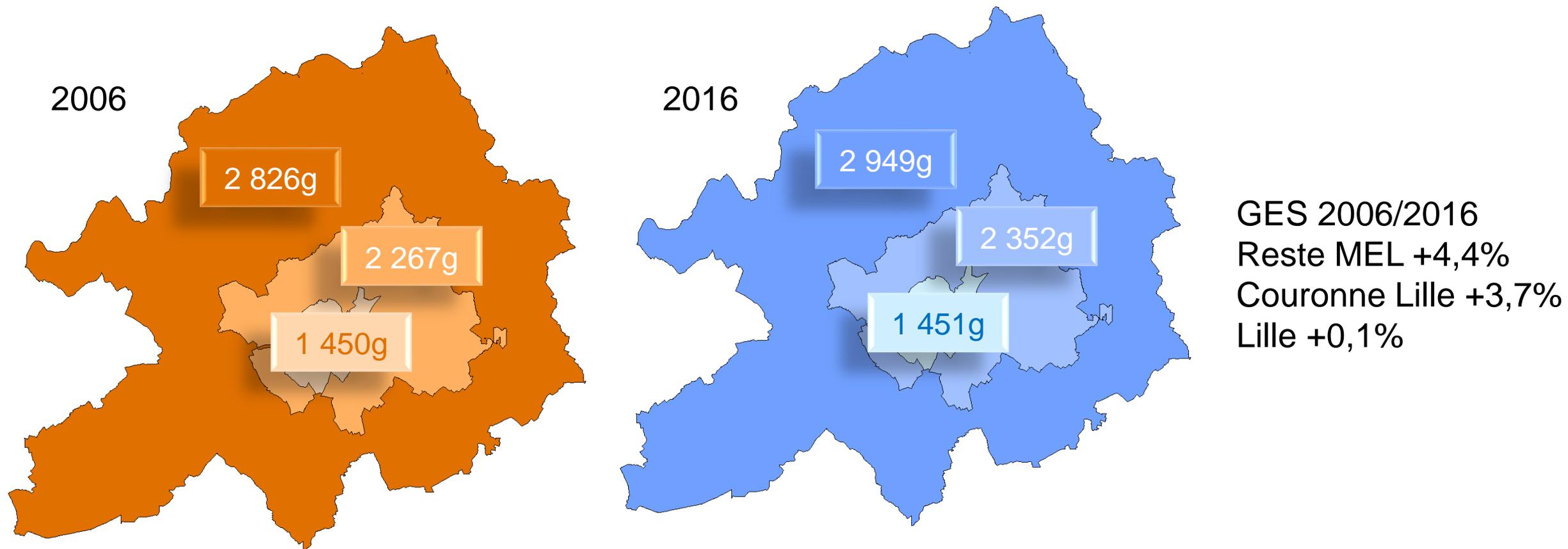
Évolution du nombre de déplacements entre 1987 et 2016

	Total déplacements	Marche	Vélo	TC	Voiture
 Lille-centre 183 000 habitants 4 km	+36%	+33%	+176%	+330%	-34%
 Couronne urbaine de Lille 340 000 habitants 12 km	+8%	-3%	-32%	+52%	+10%
 Reste de la MEL 587 000 habitants 25 km	+47%	+22%	-70%	+2%	+77%

Source : Enquête-Déplacements MEL 1987, 1997, 2006, 2016 – Exploitation Cerema 2018

Le différentiel des parts modales au centre et en périphérie pour la voiture :
 16 points en 1987, 33 points en 2016 (31% à Lille, 64% dans le reste de la MEL).

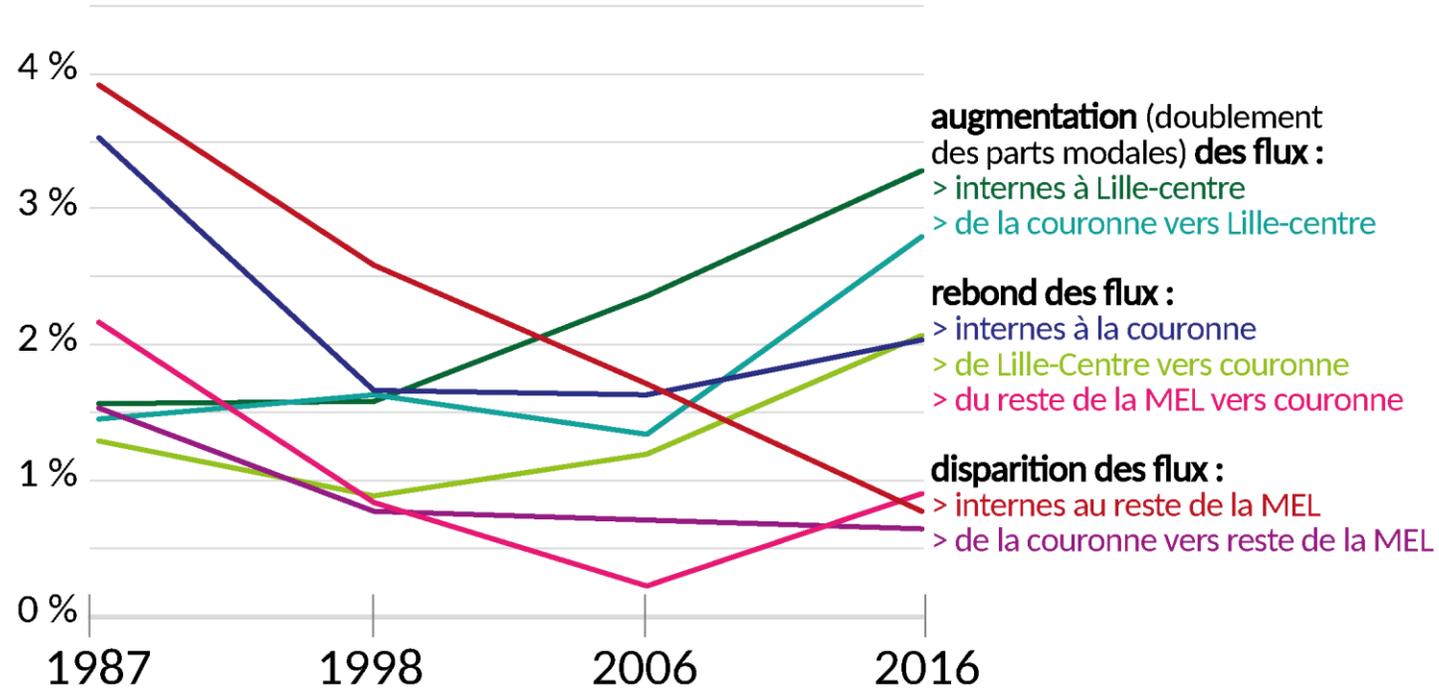
ÉMISSIONS GES SELON LE LIEU DE RÉSIDENCE



Les émissions GES augmentent le plus fortement...
dans les secteurs où les émissions sont déjà les plus fortes

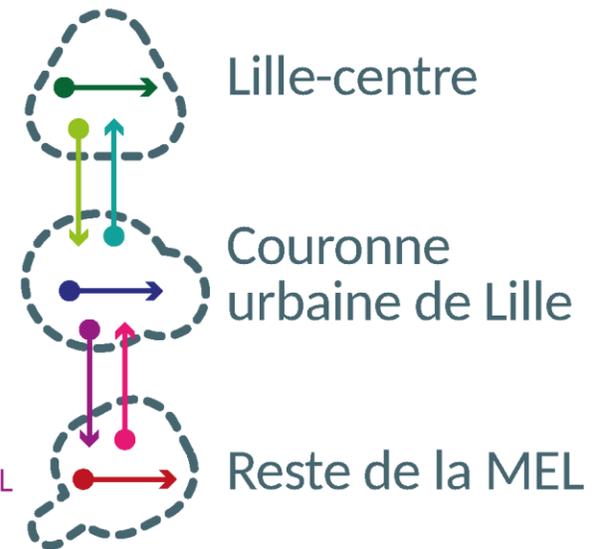
LE RETOURNEMENT DE LA PRATIQUE DU VÉLO

Évolution des parts modales selon la localisation des déplacements effectués à vélo



Source : Enquête-Déplacements MEL 1987, 1997, 2006, 2016 – Exploitation Cerema 2018

Lille-centre : 16% de la population, 34% des cyclistes de la MEL en 2016

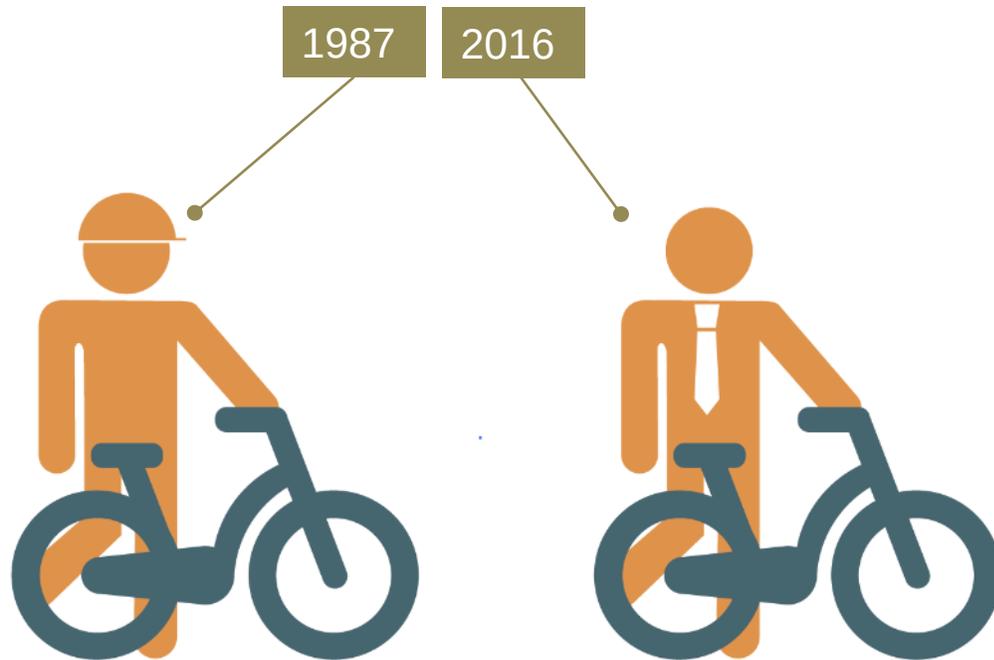


Les secteurs où les habitants faisaient le plus de vélo en 1987... sont ceux où ils en font le moins en 2016 !

LE CHANGEMENT DE PROFIL DES CYCLISTES

- Cyclistes jeunes et ouvriers
- Sans permis de conduire
- Périphérie de Lille et autres villes (Roubaix, Tourcoing)

- Cyclistes étudiants et actifs
- CSP cadres et prof. intermédiaires
- Avec permis de conduire
- Dans centre de Lille ou vers Lille



Source : Enquête-Déplacements MEL 1987, 1997, 2006, 2016 – Exploitation Cerema 2018

Parts modales des trois principales catégories utilisatrices du vélo en 1987



Métropole Européenne de Lille

	1987	2016	évolution
Adultes sans permis			
Vélo	6%	2,5%	↘
TC	14%	29%	↗
Actifs sans emplois			
Vélo	6,9%	1,9%	↘
TC	7%	13%	↗
Scolaires			
Vélo	5,7%	1,4%	↘
TC	7%	14%	↗

Un report modal du vélo vers les TC !



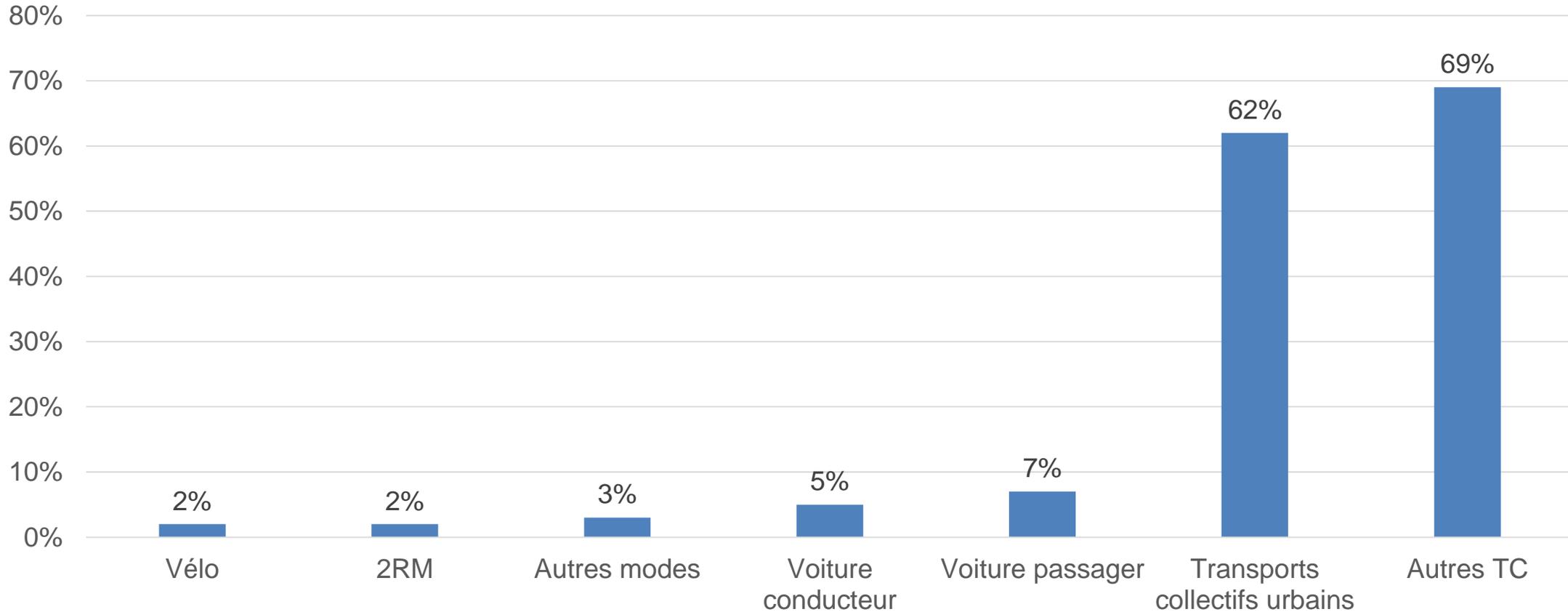
Merci

Cyprien Richer & Mathieu Rabaud
Cyprien.richer@cerema.fr

La marche intermodale



LA MARCHÉ INTERMODALE



Proportion des déplacements comportant **au moins 5 minutes de marche consécutives** en fonction du mode principal. Source : BU 2020 restreinte aux enquêtes disposant d'information sur la marche intermodale.

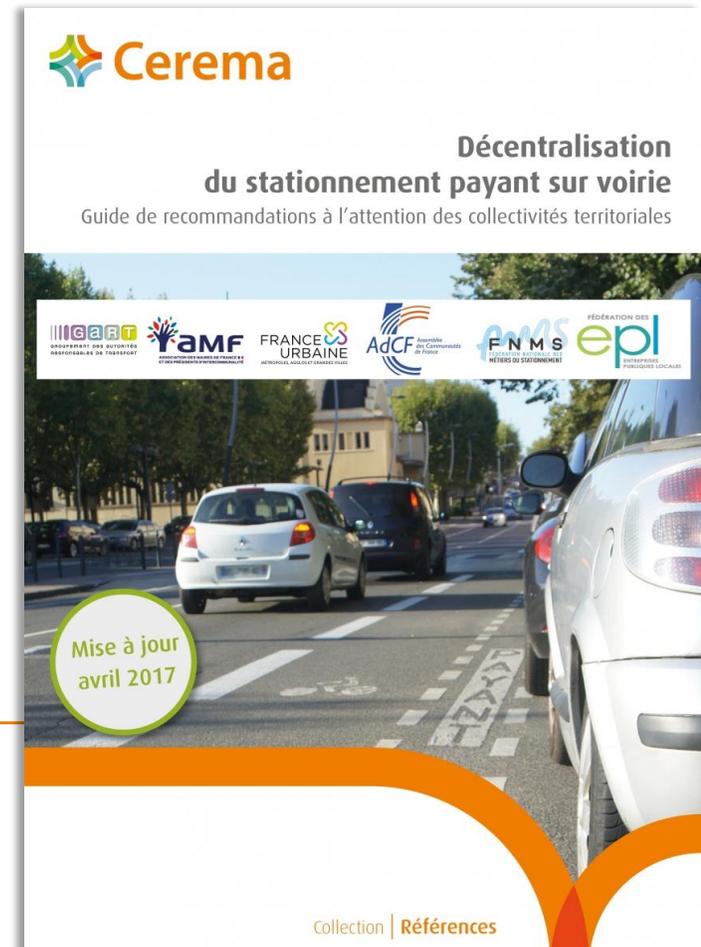
Vers des politiques de stationnement plus efficaces et plus multimodales

Peggy Mertiny, Emmanuel Perrin

DES ÉVOLUTIONS LÉGISLATIVES POUR RENFORCER LA DÉCENTRALISATION DU STATIONNEMENT

Les années 2010, une décennie d'évolutions marquantes

- Concevoir et gérer **l'organisation du stationnement à l'échelle de l'agglomération** en lien avec la politique de déplacements : une volonté affichée par la loi MAPTAM (2014) mais peu suivie d'effets
- Des évolutions concrètes destinées à **moderniser la « boîte à outils »** de la régulation du stationnement sur voirie



LA MISE EN ŒUVRE DE LA RÉFORME DE DÉPÉNALISATION DU STATIONNEMENT PAYANT SUR VOIRIE

Une réforme d'envergure entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2018 et qui a donné de nouvelles marges de manœuvre aux collectivités

- Objectif : **donner aux collectivités la maîtrise de tous les volets de leur politique de stationnement payant sur voirie** et améliorer l'efficacité de la réglementation
 - *En moyenne, pas d'augmentation du coût de la 1^{ère} heure de stationnement mais hausse du montant de la « sanction » en cas de non-paiement*
 - *Développement des services destinés à faciliter le paiement dématérialisé du stationnement*
 - *Les villes ont très majoritairement continué à assurer le contrôle en régie*
- **La plupart des villes font état de retombées positives**, mêmes si toutes ne se sont pas emparées de la réforme de la même façon



3/4 DES VILLES appliquent un FPS supérieur à 17 €, ce qui se traduit par un montant de FPS moyen de 25 €

Réforme du stationnement payant sur voirie
Bilan de la première année de mise en œuvre

Enseignements de l'enquête 2018

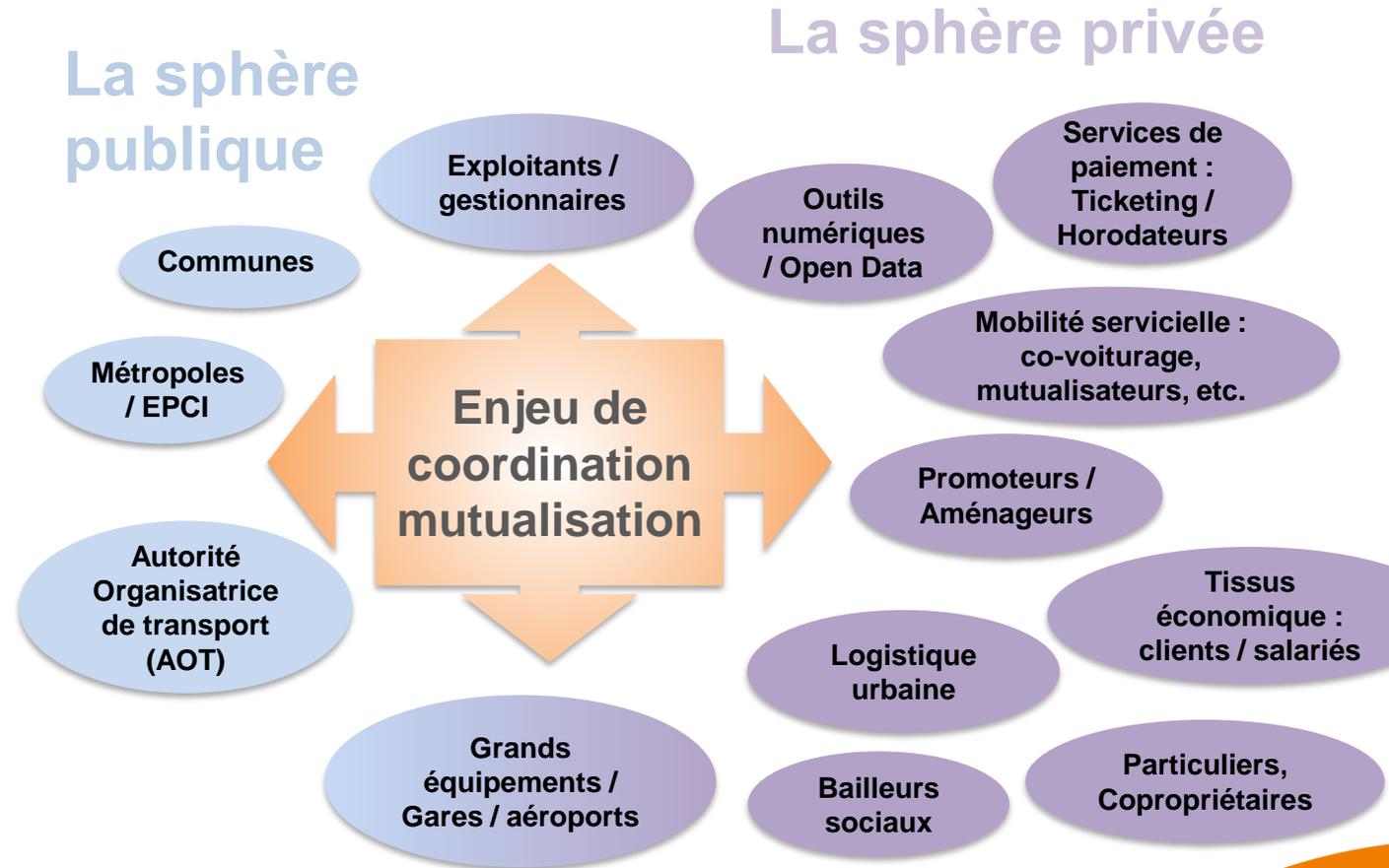


DES POLITIQUES LOCALES DE STATIONNEMENT TRAVERSÉES PAR DES TENDANCES DE FOND...

La diversification des modes de déplacements à intégrer dans les politiques de mobilité

- une approche multimodale de plus en plus forte et réaffirmée dans la LOM
- le stationnement n'est plus auto-centré et se diversifie : vélos, auto-partage, véhicules électriques, trottinettes, deux-roues motorisés, etc.

L'arrivée de nouveaux outils technologiques et de nouveaux acteurs privés dans les politiques de stationnement.



...MAIS ÉGALEMENT PAR DES TENDANCES PLUS RÉCENTES

La place de la voiture sur l'espace public est réinterrogée

- Au bénéfice de besoins concurrents pour favoriser le report modal : transports collectifs en site propre, aménagements cyclables et piétons
- Prise de conscience que l'espace urbain est une ressource finie et éminemment rare dans les territoires denses

Enquête Cerema de 2015 sur le stationnement public :
plus du tiers des villes interrogées disent avoir supprimé significativement des places sur voirie au cours des cinq dernières années.

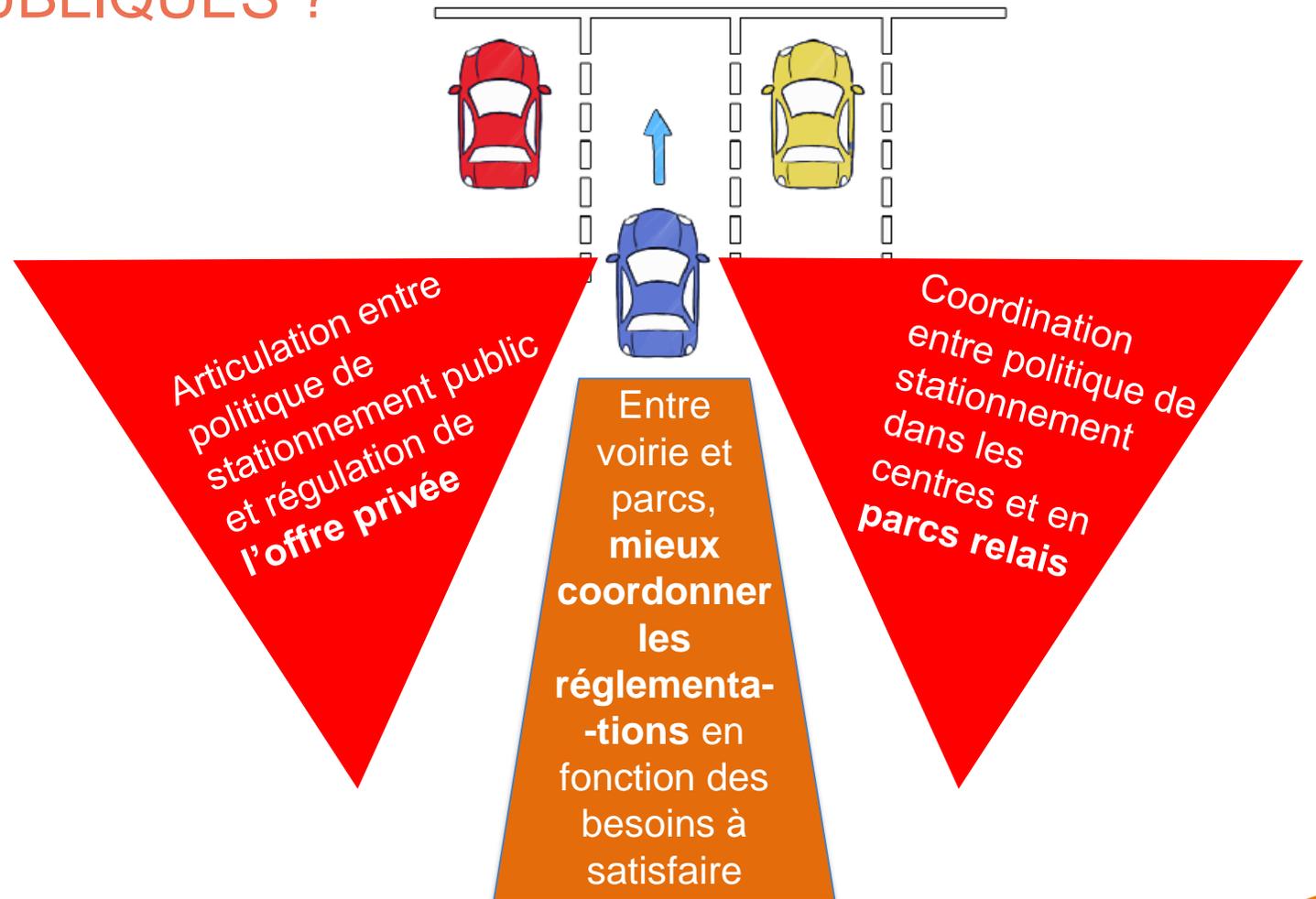
La crise du COVID 19 n'a fait qu'accélérer une tendance déjà à l'œuvre.



MALGRÉ CES ÉVOLUTIONS, UN LEVIER ENCORE SOUS-UTILISÉ DES POLITIQUES PUBLIQUES ?

Des « **angles morts** » qui révèlent une **coordination interne à parfaire** entre les différentes composantes de l'offre de stationnement sur un territoire

Un constat qui renvoie à la question de la **répartition des compétences** et de la **gouvernance** des politiques de stationnement



LE STATIONNEMENT RESTE UN LEVIER ENCORE SOUS-UTILISÉ DES POLITIQUES PUBLIQUES

Face à **l'approche dispersée des politiques** de stationnement, de déplacements, d'urbanisme et d'habitat, ou d'aménagement de l'espace, la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 confie aux **autorités organisatrices de la mobilité** une plus grande souplesse pour intégrer aux plans de mobilité (PDM) les dispositions relatives au stationnement, à la circulation et à l'usage partagé de la voirie.

Si les idées attachées au stationnement ont la vie *dure* (« *no parking, no business* », *attractivité commerciale des centres ville, liberté d'aller et venir*) la crise sanitaire de 2020 a permis de juger sur pièces :

- ➔ Les **méfais d'un stationnement resté libre et gratuit** conduisant à la saturation de l'offre
- ➔ Mais également **les bienfaits d'un espace public apaisé, agréable et sécurisé, faisant la part belle aux mobilités douces.**

Le Parisien

Avec la mise en place de la gratuité depuis la fin du confinement, se garer dans l'hypercentre est devenu mission impossible. Un retour payant est envisagé dès septembre.





Stationnement@cerema.fr

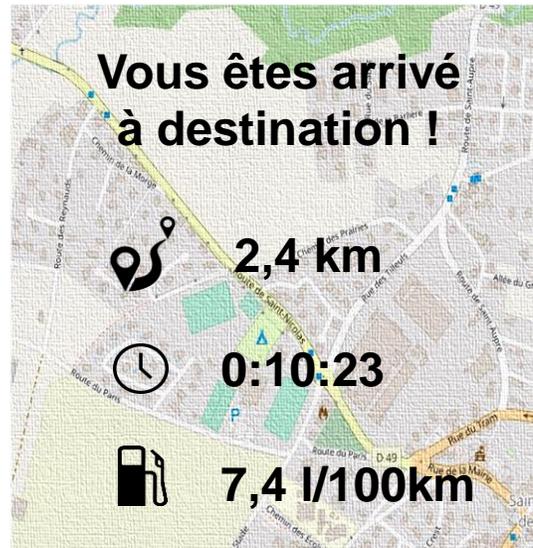
Emmanuel Perrin

Chef de projets stratégies de mobilité, Cerema Centre Est

Peggy Mertiny

Chargée de mission, Directrice d'études sur le stationnement, Cerema

1 déplacement sur 2 au volant fait moins de 3 km...

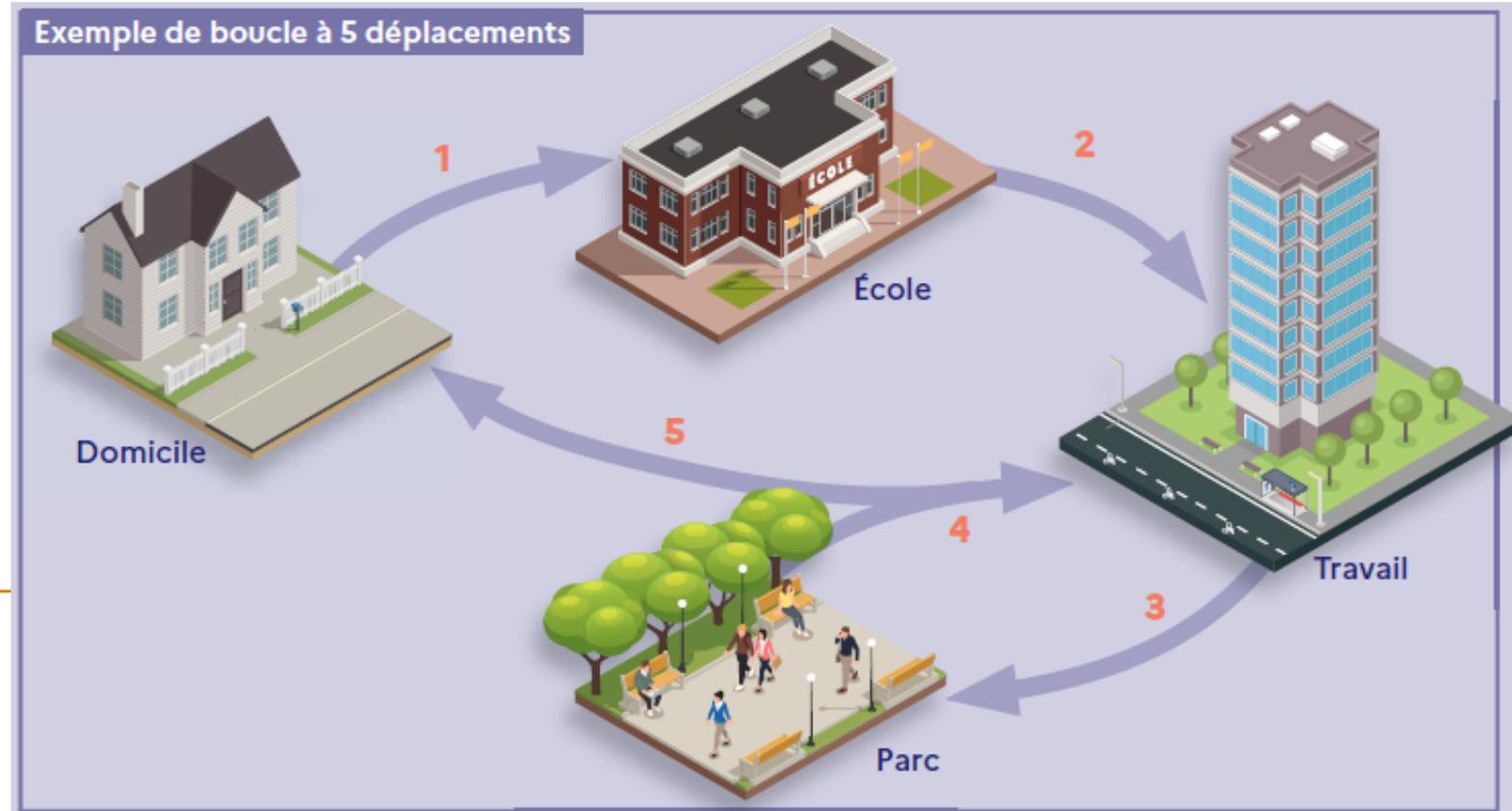


1 DÉPLACEMENT SUR 2 AU VOLANT FAIT MOINS DE 3 KM...

46% des déplacements au volant d'une voiture ont une portée inférieure à 3 km...

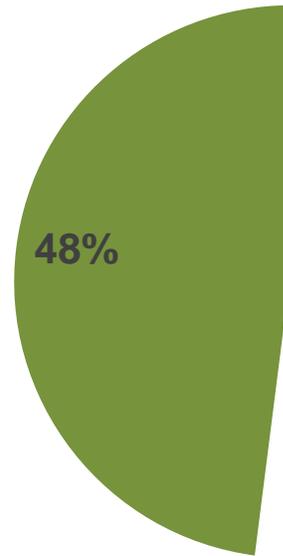
Et 35% inférieure à 2 km...

« C'est à cause des boucles ! »



1 DÉPLACEMENT SUR 2 AU VOLANT FAIT MOINS DE 3 KM...

Parmi les boucles de déplacements comportant au moins un trajet au volant d'une voiture :



Le plus long trajet voiture
< 2 km

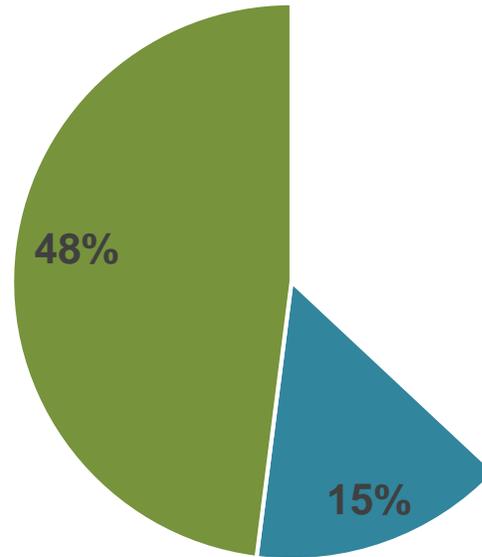
Le plus long trajet voiture
entre 2 et 3 km

Le plus long trajet voiture
entre 3 et 5 km

■ Le plus long trajet voiture
> 5 km

1 DÉPLACEMENT SUR 2 AU VOLANT FAIT MOINS DE 3 KM...

Parmi les boucles de déplacements comportant au moins un trajet au volant d'une voiture :



Le plus long trajet voiture
< 2 km

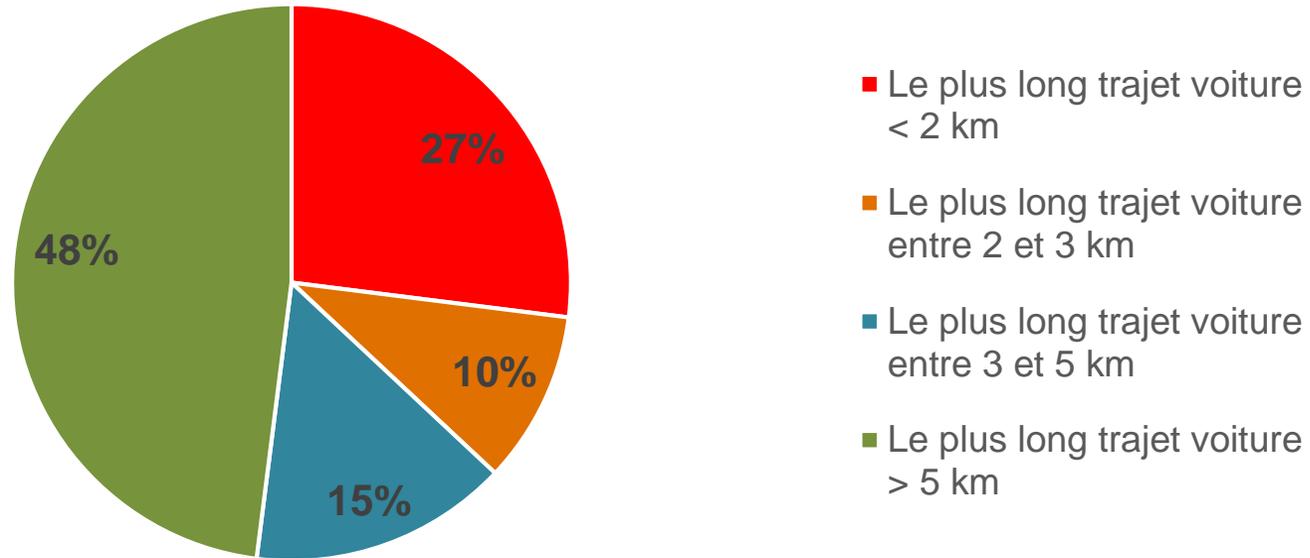
Le plus long trajet voiture
entre 2 et 3 km

■ Le plus long trajet voiture
entre 3 et 5 km

■ Le plus long trajet voiture
> 5 km

1 DÉPLACEMENT SUR 2 AU VOLANT FAIT MOINS DE 3 KM...

Parmi les boucles de déplacements comportant au moins un trajet au volant d'une voiture :



37% de l'ensemble des boucles de déplacements qui comportent au moins un trajet au volant d'une voiture, ont leur plus long trajet en voiture inférieur à 3 km

Mobilité et Climat : vous avez dit urgence ?

Laurent Jardinier

LA PRESSION SUR LES TRANSPORTS S'ACCENTUE

La **décennie 2000** est la première où on vu une **inversion** dans les émissions de CO₂

- inversion en 2005, accentuée par la crise de 2008

Cette tendance ne s'est **pas confirmée** la décennie suivante

- alternance de périodes de hausses et de baisses pour au final une relative stabilité

Une **évolution à la fin de la décennie**

- baisse sensible en 2018 (-2,1%) et bien évidemment l'impact COVID (-16%)

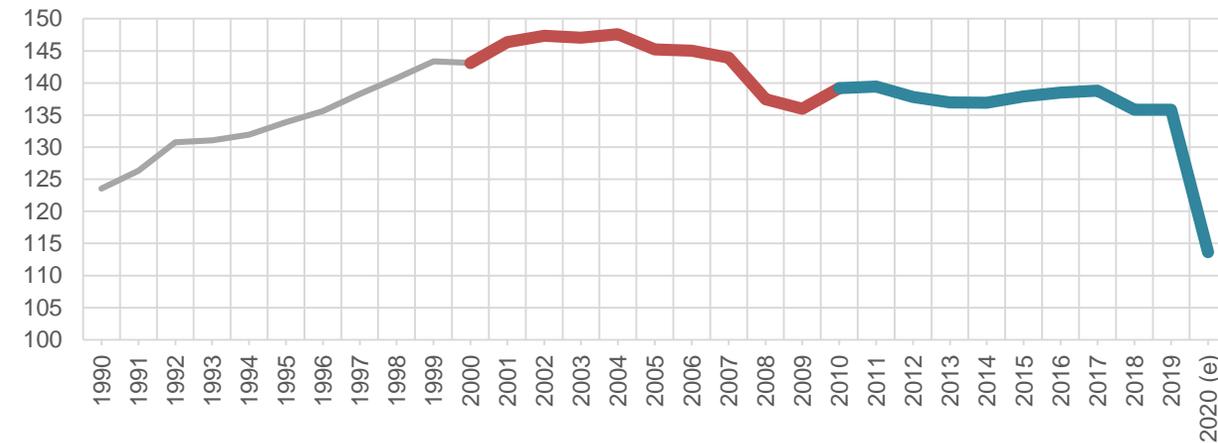
Le secteur des transports n'est toujours **pas sur une trajectoire** de réduction

- 27,4% des émissions en 2010
- 31,1% en 2019 (28,7% en 2020)

Et une **part du transport routier stable** autour de 94%

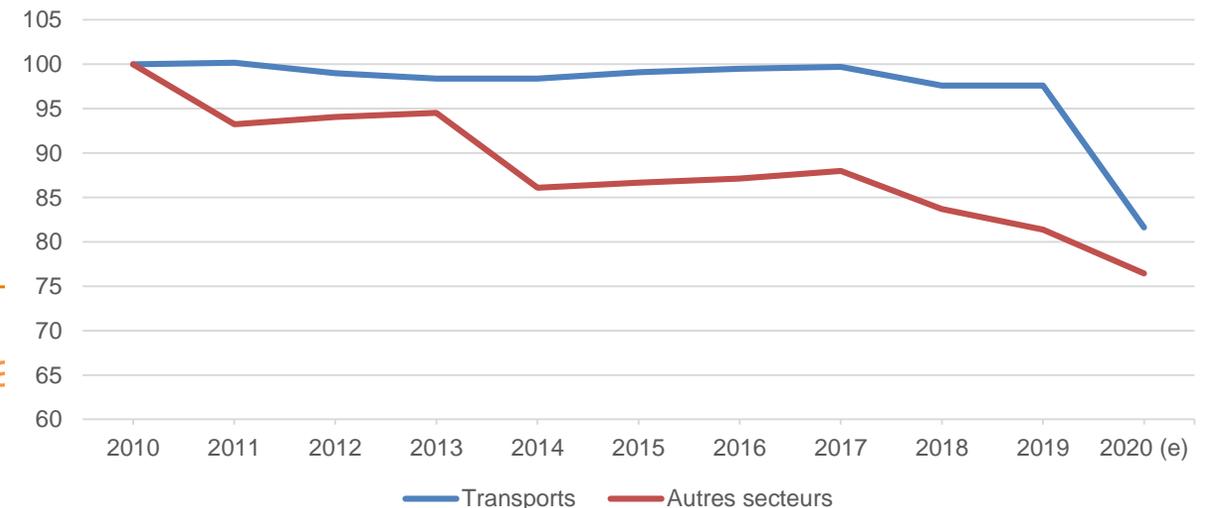
Émissions de gaz à effet de serre des transports en France (en Mt éq.CO₂)

source : Bilan annuel des transports 2020, SDES



Évolution des émissions (en éq. CO₂, base 100 en 2010)

source : SDES



DES INDICATEURS MAL ORIENTÉS

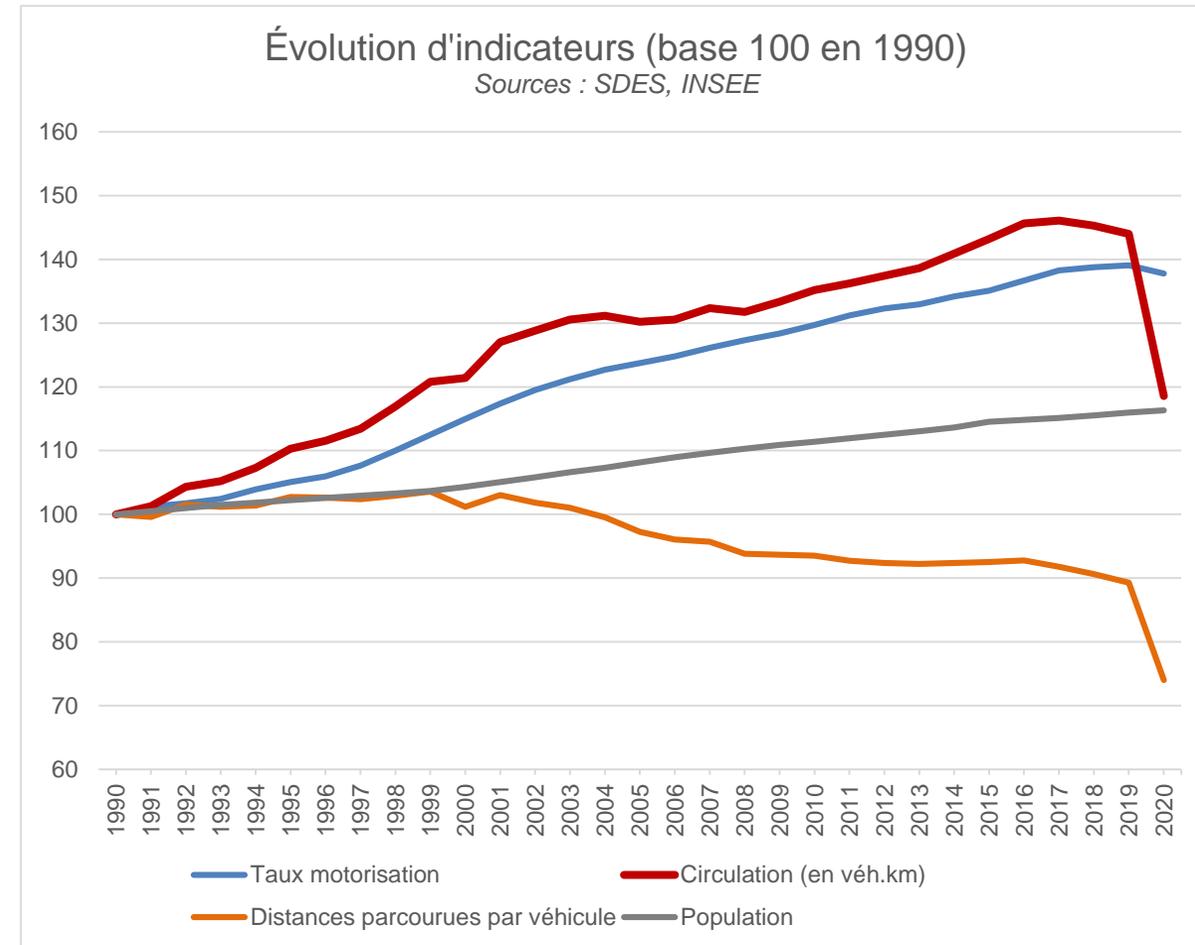
La **circulation routière a continué de progresser** (+27 milliards de véhicules-kilomètres entre 2010 et 2019)

Fruit de la **croissance de la démographie et du taux de motorisation**

- + 32 véh. pour 1 000 habitants entre 2010 et 2020 (553 en 2020)
- + 3,7 millions de voitures (+470 000 VUL, 16 000 PL)
- + 2,6 millions d'habitants

Seules les **distances parcourues par véhicules ont permis de contenir** la hausse de la circulation

- - 570 km/VP/an entre 2010 et 2019
- - 720 pour les VUL, -640 pour les PL
- Respectivement -2 600, -1 900, -2 800 en 2020



DES INDICATEURS MAL ORIENTÉS

Des **consommations des voitures qui ont stagné** à partir de 2016

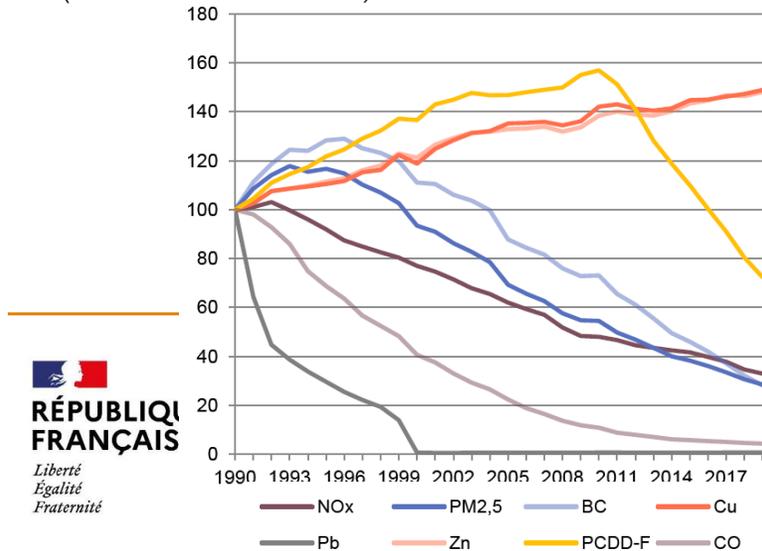
- Part des véhicules diesel à la baisse
- Impact du poids des véhicules
- Des âges moyens des véhicules qui augmentent (8 ans en 2010, 8,9 en 2019 avec un pic à 9,1 en 2018)

Des **motorisations alternatives au début de leur progression**

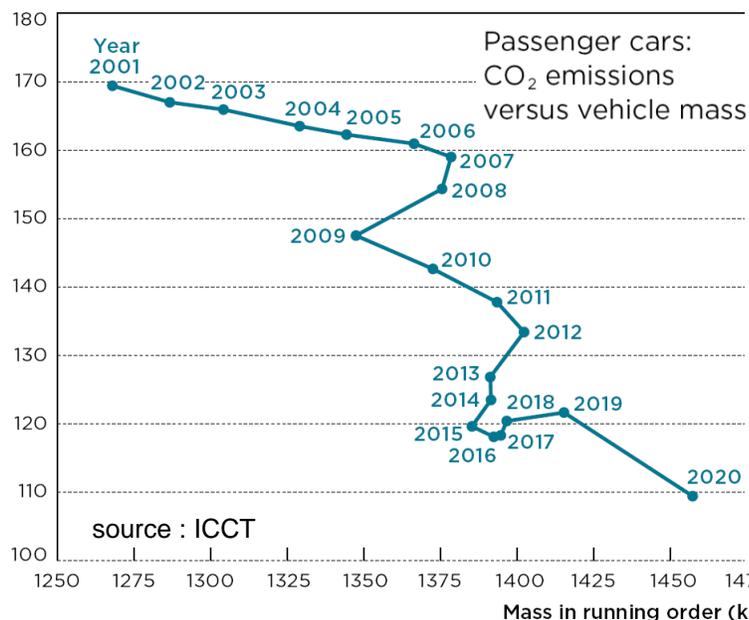
- Électrique et hybride rechargeable = 7,6% des ventes en 2019
- 0,6% du parc en 2019

La technologie des motorisations a surtout **profité aux émissions de polluants locaux**

Évolution des émissions des principaux polluants du transport routier (en indice base 100 en 1990)

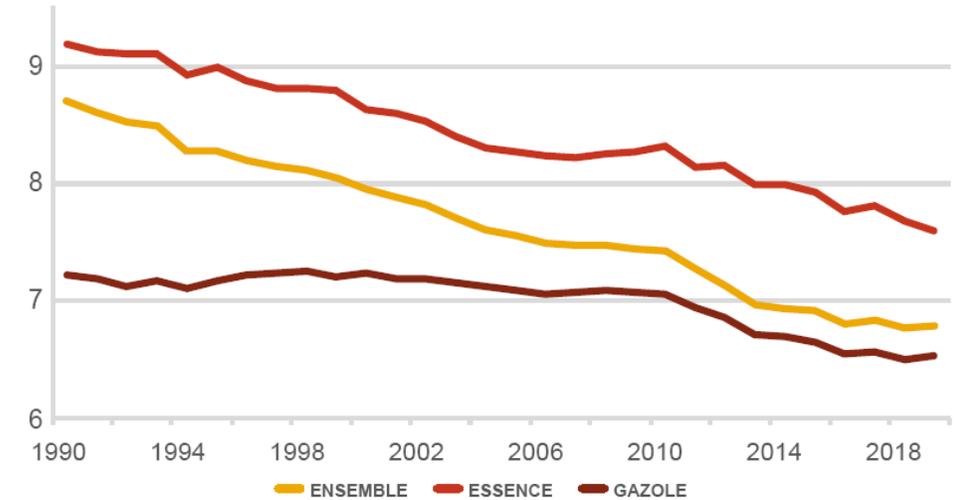


Average CO₂ emissions (g/km, NEDC)



CONSUMMATION UNITAIRE MOYENNE D'UNE VOITURE PARTICULIÈRE EN CIRCULATION (1)

Litres au 100 km

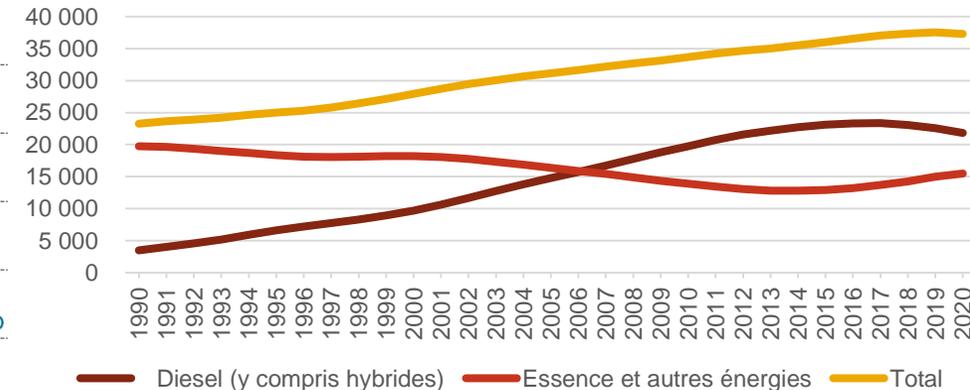


(1) La consommation unitaire incorpore les effets de surconsommation liés aux biocarburants.

Source : Bilan de la circulation routière (MTE/SDES)

Énergie du parc de voitures (en milliers de véhicules)

source : SDES



UNE MOBILITÉ QUI STAGNE MAIS DES VOLUMES DE DÉPLACEMENTS QUI AUGMENTENT

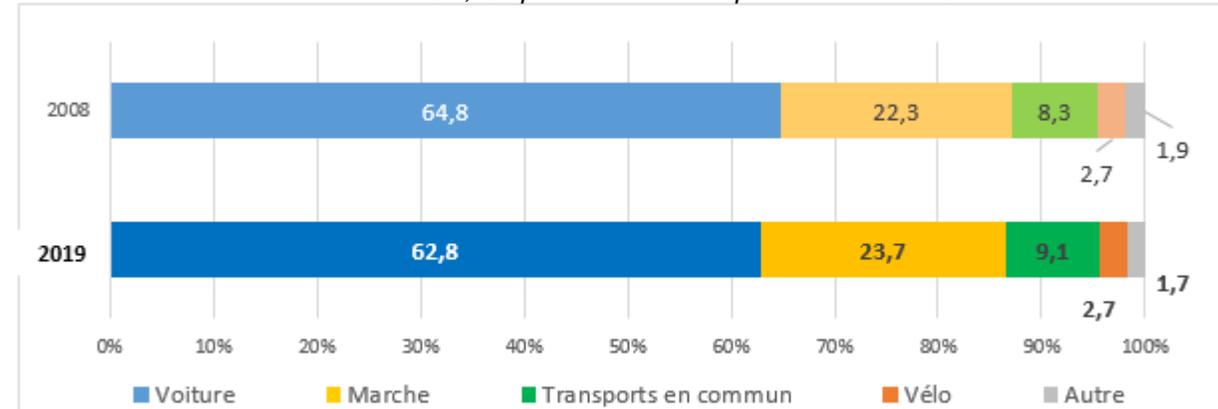
Les résultats de l'EMP montrent

- Une **stabilité de la mobilité un jour de semaine** (3,05 déplacements par personne et par jour contre 3,1 en 2008)
- Une **progression le week-end** (2,6 contre 2,3 le samedi, 2 contre 1,4 le dimanche)
- Un **recul de la part modale de la voiture** 63 % pour 64,8 % en 2008
- Une **progression de la marche** 23,5 % pour 22,3 % et des transports collectifs 9,1 % pour 8,3 %), et une stabilité du vélo (2,7 %)

Malgré cette relative stabilité, le **transport intérieur de voyageurs a progressé** de près de 5 % entre 2012 et 2019 (en voyageurs kilomètres)

Évolution des parts des modes de transport entre 2008 et 2019

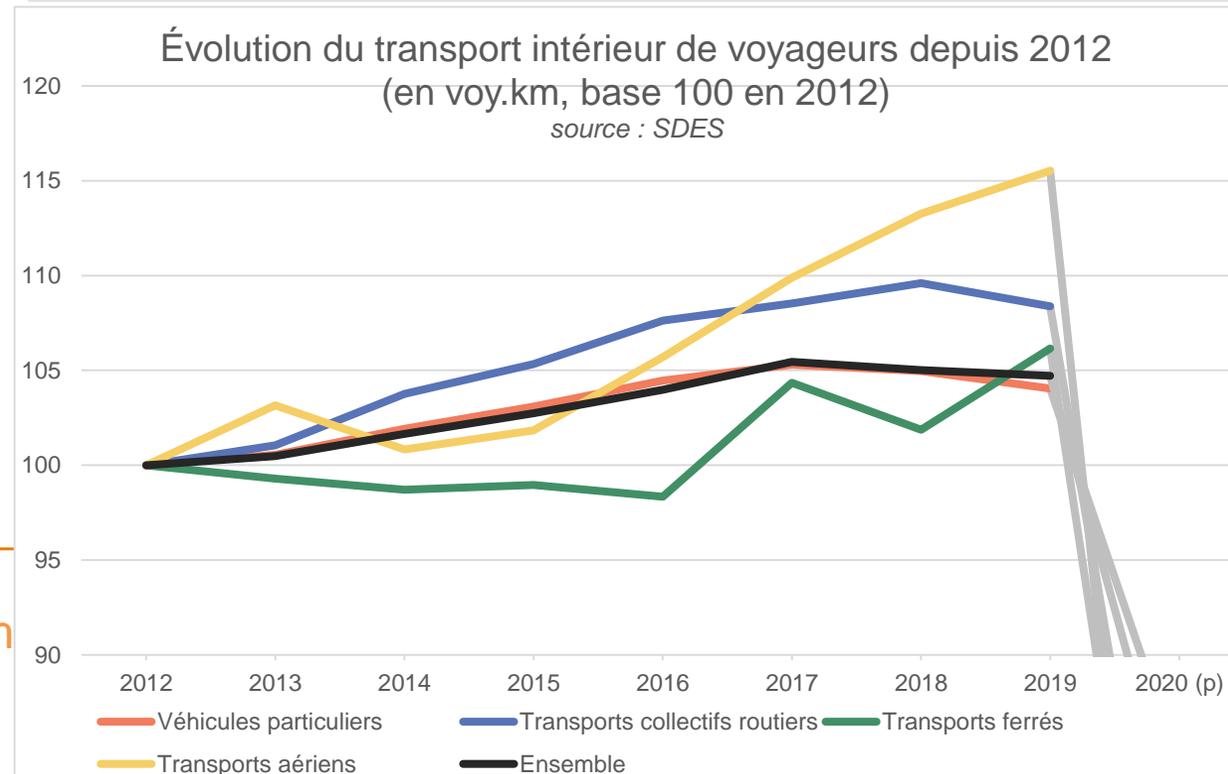
Sources : SDES, Enquête mobilité des personnes 2018–2019



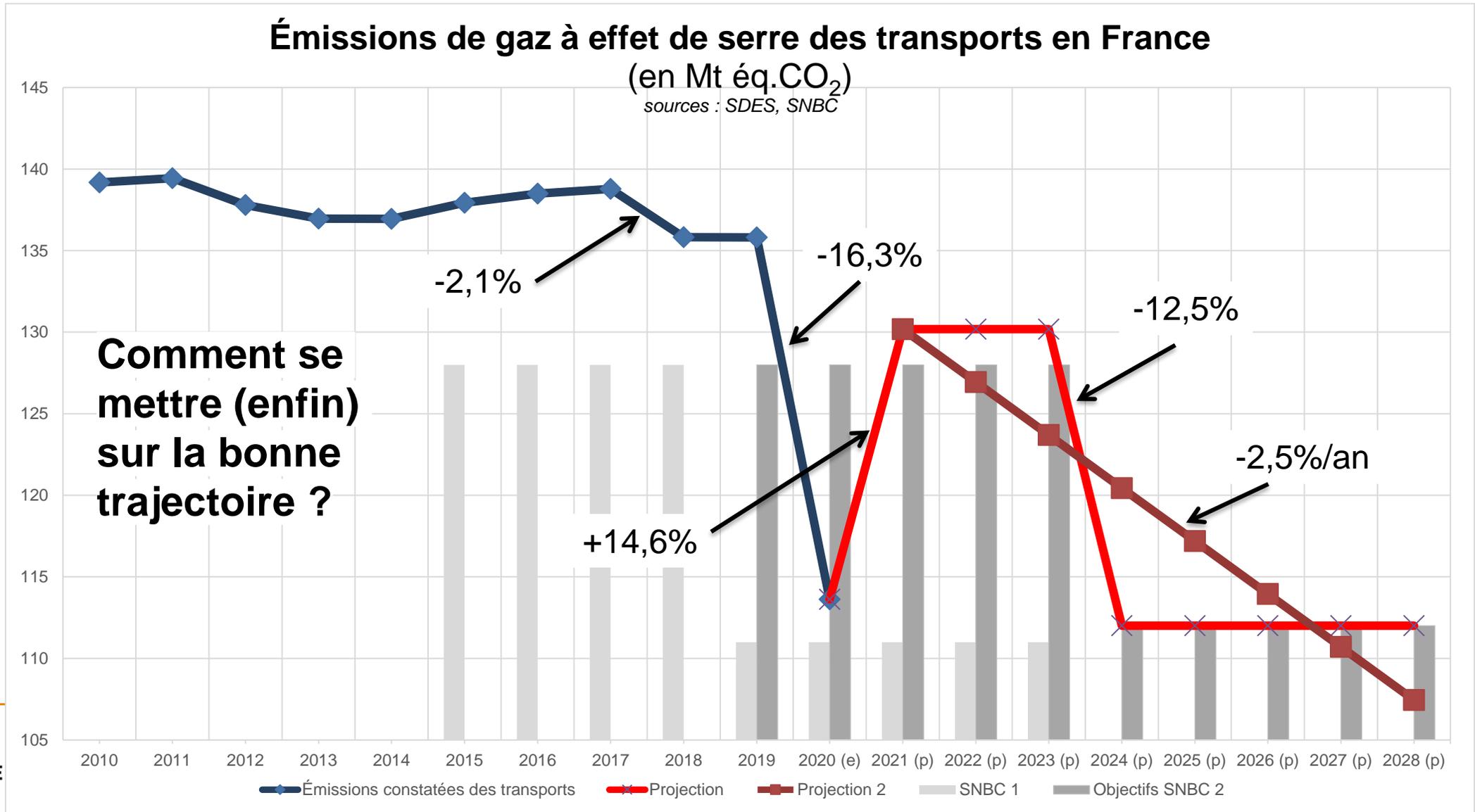
Évolution du transport intérieur de voyageurs depuis 2012

(en voy.km, base 100 en 2012)

source : SDES



UNE ÉQUATION QUI RESTE À RÉSOUDRE



Session Questions/Réponses

Le mot de la fin

Nicolas Nuyttens