



Quelles sont les attentes des voyageurs en France ?

Par Daniel BURSAUX *

La décennie 2000 a été marquée par des évolutions notables dans les comportements quotidiens des Français en termes de mobilité. Le nombre de déplacements effectués chaque jour par un individu, qui avait sensiblement progressé jusqu'au milieu des années 1990, tend aujourd'hui à se stabiliser.

Bien que les déplacements réalisés pour des motifs non contraints restent majoritaires, les déplacements contraints (typiquement, les trajets domicile-travail et les trajets domicile-études) continuent de s'allonger de façon conséquente sur tout le territoire et contribuent substantiellement à l'augmentation des distances parcourues quotidiennement.

Si l'usage de la voiture a reculé dans les grandes agglomérations, la croissance de la population dans les zones périurbaines a pour résultat une hausse du trafic automobile au niveau national. En parallèle, les transports collectifs portés par le renouveau du tramway ont connu des hausses de fréquentation, en particulier dans les agglomérations où les réseaux sont performants et répondent à l'exigence croissante des usagers en matière de qualité de l'offre. Le vélo a fait son retour en ville et de nouvelles pratiques, telles que l'autopartage et le covoiturage, semblent promises à un bel avenir. Les pouvoirs publics accompagnent et promeuvent ces évolutions.

Un panorama des principales évolutions observées

L'automobile, le mode de transport toujours dominant (1)

La voiture particulière reste, en France, le mode de déplacement privilégié : en 2008, 65 % de ces déplacements étaient réalisés en voiture, comme passagers ou conducteurs, et ceux-ci représentaient 83 % des distances parcourues, contre respectivement 63 % et 82 % en 1994. Cette prédominance de la voiture particulière n'est pas un phénomène spécifique à la France, il se rencontre également dans les autres pays européens.

Avec la croissance de la population et de la longueur des déplacements, le trafic automobile a augmenté de 30 % en quatorze ans. Parallèlement, les ménages continuent à s'équiper en voitures (environ 1,5 voiture par ménage). Seuls 19 % d'entre eux ne disposent pas de véhicule (cela représente 5 points de moins qu'en 1994). Le multi-équipement s'accroît : 36 % des ménages métropolitains disposent de deux véhicules ou plus. Au total, le taux de motorisation par adulte a augmenté annuellement de 1 %

entre 1994 et 2008, pour atteindre 70 véhicules pour 100 adultes. Par ailleurs, le taux d'occupation des voitures reste stable depuis deux décennies (1,4 personne en 2008).

Enfin, la mobilité individuelle, c'est-à-dire le nombre de déplacements effectués quotidiennement par individu (3,15 déplacements, en 2008), qui avait sensiblement progressé jusqu'au milieu des années 1990, tend à se stabiliser, voire à reculer depuis 2005. Ce constat est révélateur d'un changement dans les comportements. Pour autant, le volume total des déplacements a progressé de 6 %, du fait de l'augmentation de la population.

Dans les grandes agglomérations, un recul de la voiture et une hausse de la fréquentation des transports collectifs urbains

La part modale de la voiture est moins importante dans les grandes villes (59 % dans les aires urbaines de plus de 100 000 habitants et 75 % dans le reste de la France) (2), et surtout, elle diminue dans nombre d'entre elles : cela s'explique notamment par les politiques de déplacements mises en œuvre qui visent à limiter la circulation et le stationnement automobiles en améliorant l'offre de transports publics.





À cet égard, la première génération des plans de déplacements urbains s'est concrétisée durant les années 2000, en donnant la priorité aux projets de transports collectifs en site propre (TCSP), et tout spécialement au tramway, qui a effectué un retour réussi dans les grandes agglomérations. Dans les réseaux des agglomérations de plus de 300 000 habitants, le taux de remplissage des transports collectifs urbains (en nombre de voyages par kilomètre parcouru) a progressé de 9 % entre 1995 et 2007. Le nombre de voyages y a augmenté de 32 % durant cette même période (3). Le rôle structurant des TCSP dans l'organisation des réseaux doit être souligné : 74 % des voyages sont réalisés dans les agglomérations équipées d'un TCSP et représentent 55 % des kilométrages produits (4).

La marche à pied comme mode pivot de la mobilité et le retour du vélo en ville

Avec près de 30 % des déplacements, la marche représente le deuxième mode utilisé pour les déplacements quotidiens. 70 % des déplacements liés à la promenade ou aux achats se font à pied, mais ce mode de déplacement est plus rarement utilisé pour les déplacements les plus fréquents (travail, loisirs/visites, accompagnements). On estime qu'il existe une grande marge de progression pour la pratique de la marche, en particulier en dehors des

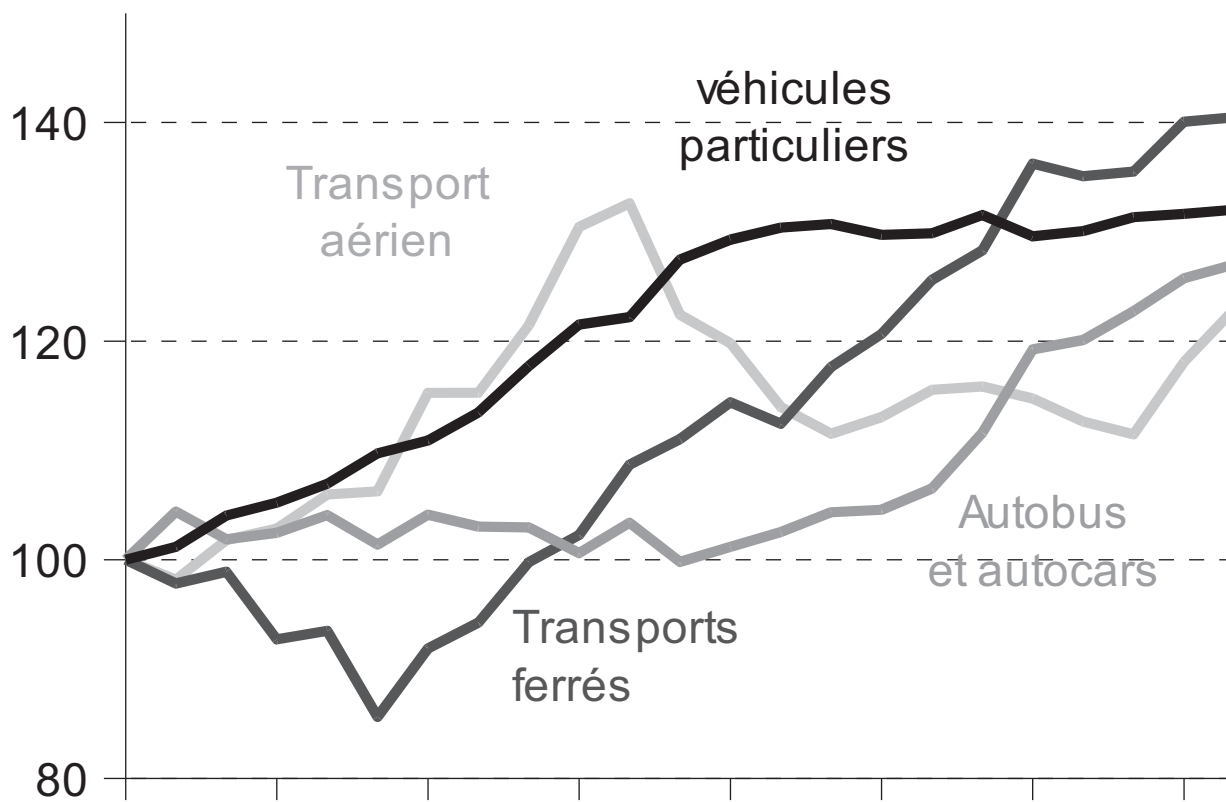
centres-villes, à condition de faire évoluer l'aménagement et l'urbanisme.

Porté par les politiques d'aménagement et la mise en place des systèmes en libre-service, le vélo, qui avait disparu du paysage urbain depuis les années 1980, fait son retour en tant que mode de déplacement utilitaire. Les progressions sont encore modestes puisque, globalement, la part du vélo s'élève à environ 2 % des déplacements. Mais l'inversion de cette tendance est observée dans la majorité des grandes agglomérations, y compris en Île-de-France. Les marges de progression semblent être importantes au regard de la part modale atteinte par le vélo dans les villes pionnières (5).

L'essor de nouveaux services à la mobilité

Depuis le début des années 2000, une offre de nouveaux services à la mobilité (NSM) se développe et vient compléter l'offre traditionnelle de transports collectifs, il s'agit du covoiturage, de l'autopartage, des transports à la demande, des vélos en libre-service... Ces nouvelles offres de mobilité apportent de nouvelles solutions pertinentes tant dans l'urbain que dans des zones peu denses ou mal desservies par les transports en commun. Paradoxalement, si l'offre croît, l'usage reste, quant à lui, encore limité.

Les informations convergent, par exemple, sur le fait que les adeptes de l'autopartage disposent de revenus



Graphique 1 : Évolution des transports intérieurs de voyageurs par mode de transport (en voyageur/km).
Source : Les comptes transports en 2012, CGDD.





supérieurs à la moyenne et sont sensibilisés aux questions écologiques. En outre, il s'agit majoritairement d'utilisateurs jeunes (de 26 à 45 ans).

Le coût apparaît comme un élément décisif dans l'évolution des pratiques : ainsi, un tiers des utilisateurs des services d'autopartage (6) sont passés à cette pratique au moment où il était devenu nécessaire pour eux de changer de voiture. En outre, certaines étapes marquantes de la vie constituent des éléments déclencheurs pour l'adoption de ces pratiques sociales innovantes (les déménagements, l'arrivée d'un enfant...).

Le vélo en libre-service, quant à lui, semble toucher un public jeune et diversifié. Les statistiques disponibles sur le Vélo'v (à Lyon) et le Vélib' (à Paris) montrent que leur clientèle se partage entre un tiers d'étudiants et de lycéens, un tiers de cadres et de techniciens supérieurs et un quart d'employés (7).

La mobilité longue distance (voyages distants de plus de 80 kilomètres du domicile)

Pour parachever ce panorama, le poids de la mobilité longue distance au sein de l'ensemble des déplacements est négligeable : elle représente environ 1,3 % des déplacements en 2008. En revanche, son poids est beaucoup plus significatif en termes de distances parcourues, puisqu'il est de l'ordre de 40 %. Les voyages à longue distance se sont accrus de 1,5 % par an en moyenne entre 1994 et 2008.

L'évolution de l'image des modes de transport

L'amélioration de l'image des modes alternatifs à la voiture

Une étude de l'évolution de l'image qu'ont les Français des différents modes de transport (8) montre que si la voiture garde une image très majoritairement positive (mais moins que par le passé), leur perception des transports collectifs et du vélo est désormais elle aussi très bonne. L'émergence des préoccupations environnementales et les politiques menées depuis maintenant plusieurs décennies (développement de l'offre de modes alternatifs à la voiture, plans de déplacements urbains, régulation de la place de la voiture en circulation comme en stationnement, etc.) expliquent certainement ce changement.

De l'image des modes alternatifs à l'évolution des comportements : un décalage révélateur des attentes

Cette étude fournit également, en creux, des informations sur ce que les Français attendent des transports alternatifs avant de décider de se reporter sur eux. Ainsi, parmi les actifs en situation de choisir entre la voiture et un autre mode de déplacement, les raisons mises en avant

pour justifier le recours à la voiture sont, par ordre d'importance : le temps de transport, l'inadaptation des horaires des transports en commun, le confort supérieur qu'offre la voiture et une moindre fatigue. Les conditions météorologiques sont également invoquées lorsque le vélo ou la marche sont les modes alternatifs à la voiture.

Ces éléments sont confirmés par les résultats d'une enquête réalisée en 2010 par TNS Sofres-Chronos : 53 % des sondés sont dans une posture de changement à l'égard de l'automobile ; ils déclarent soit avoir renoncé à l'usage de leur voiture, soit l'utiliser moins souvent ou vouloir moins l'utiliser, tout en continuant de le faire du fait de contraintes spécifiques auxquelles les autres modes ne peuvent répondre. Une des lacunes du réseau des services alternatifs à la voiture particulière qui est le plus souvent citée par les enquêtés reste la « rupture de charge », c'est-à-dire la difficulté du passage d'un mode à un autre et la perte de temps générée par cet état de fait. Cela pointe l'enjeu de première importance que constitue l'amélioration de l'intermodalité.

Par ailleurs, des expérimentations révèlent l'existence de freins à la pratique du covoiturage. Ceux-ci peuvent être de nature technique (rigidité de l'offre, émiettement de l'offre avec la multiplication des sites, une mauvaise articulation avec les transports collectifs) ou de nature psychologique (avec notamment la peur de l'inconnu pour le covoiturage occasionnel).

Pour autant, le covoiturage et l'autopartage apparaissent globalement aux yeux des Français comme des modes de déplacement à la fois économiques et prometteurs.

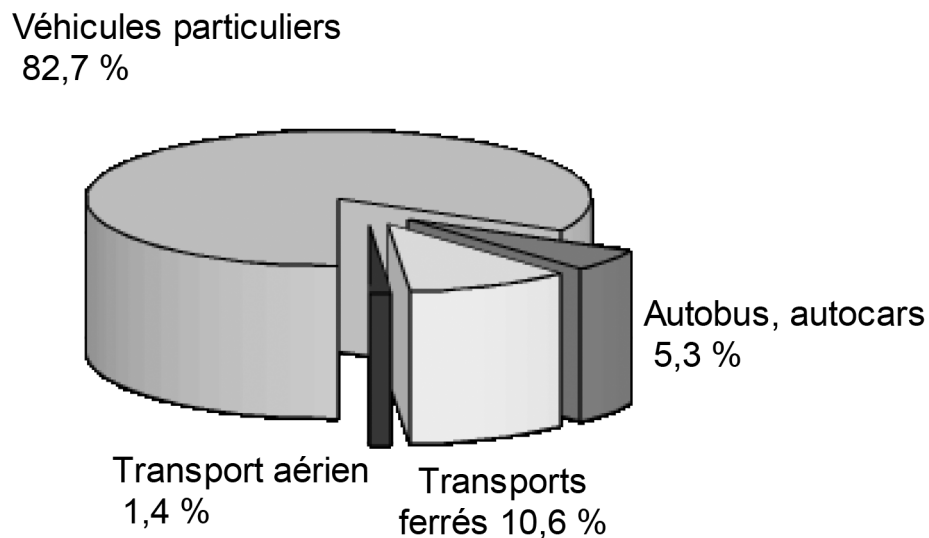
La qualité de service dans les transports

La qualité de service : une attente de plus en plus forte des voyageurs

S'agissant des transports urbains, la qualité de l'offre apparaît comme le premier critère pour en améliorer la fréquentation. Ainsi, « l'image et l'attrait d'un réseau se construisent à 64 % sur la qualité de l'offre de transport, c'est-à-dire sur sa capacité à proposer une alternative réellement compétitive face à l'automobile et sur sa présence dans la ville. À cet égard, 85 % des voyageurs interrogés sont prêts à marcher cinq minutes de plus pour rejoindre une ligne de bus dont la fréquence est deux fois plus élevée. En outre, 66 % des interviewés souhaitent des itinéraires simples et stables toute l'année. Enfin, le confort et l'espace à bord sont les premiers critères à être associés au bien-être dans les transports en commun. 68 % des sondés souhaiteraient avoir plus facilement des places assises, et 64 % se disent gênés par l'affluence et la promiscuité » (9).

Les usagers (surtout les usagers réguliers) des services ferroviaires et de certains services urbains se déclarent assez insatisfaits, en particulier ceux qui utilisent des services en zone dense (en Île-de-France, ou dans les grandes métropoles) (10).





Graphique 2 : Transports intérieurs de voyageurs par mode de transport en 2012 (en voyageurs/km).
Source : Les comptes transports en 2012, CGDD.

Légende

Véhicules particuliers : véhicules y compris les véhicules immatriculés à l'étranger et les deux-roues motorisés.

Transports ferrés : trains, métros et RER.

Transport aérien : vols intérieurs à la métropole uniquement.

En ce qui concerne les transports ferroviaires, les attentes des voyageurs portent essentiellement sur la ponctualité des trains, la diminution du nombre des annulations de trains et des rames de trop faible capacité, ainsi que sur l'information en situation perturbée. Elles portent également sur les tarifs, avec des aspirations fortes à pouvoir disposer de tarifs intermodaux.

Enfin, il apparaît que, de manière générale, les usagers sont peu associés aux choix des critères de la qualité de service et à la détermination de leurs niveaux d'exigence en la matière.

L'accessibilité : une réponse à l'évolution de la société

La mise en accessibilité des services de transport public s'impose comme une nécessité pour les personnes à mobilité réduite. Elle apparaît également comme une amélioration pour la société prise dans son ensemble, en particulier en raison des perspectives de vieillissement de la population, et ce d'autant plus que les seniors sont de plus en plus mobiles.

Conclusion : les actions des pouvoirs publics, notamment de l'État

Un mode de déplacement apporte rarement à lui seul la réponse à toutes les attentes. La combinaison de différents modes apparaît la solution la plus rationnelle : le bus, le métro, le tramway, mais aussi, de plus en plus, le vélo et les cheminements « piétons » permettent de relier entre

eux les différents modes. Après une période d'utilisation croissante de l'automobile, on assiste aujourd'hui à une diversification dans l'offre de transport qui commence à se traduire dans les usages.

Tout porte à croire qu'il s'agit là d'une tendance de fond. Une tendance porteuse de nouveaux défis pour les acteurs de la mobilité : aux niveaux de l'intermodalité, de la qualité de service, de l'accessibilité et de la fourniture de services intégrés, les technologies de l'information et de la communication aident de plus en plus l'usager à surmonter la complexité inhérente à la multimodalité.

Les pouvoirs publics agissent sur différents leviers pour accompagner les évolutions décrites précédemment.

Dans le cadre de l'acte III de la décentralisation lancé par le gouvernement, la loi relative à « la modernisation de l'action publique territoriale et [à] l'affirmation des métropoles » (MAPAM), promulguée le 27 janvier 2014, a acté la transformation des autorités organisatrices de transports urbains en autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et a élargi leurs compétences à l'autopartage, au covoiturage, aux modes actifs (marche, service public de location de vélos...) et à la logistique urbaine. Et, pour la première fois, une définition légale du covoiturage a été donnée. Cette loi a également investi la région d'un rôle de chef de file dans le domaine de « l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports » et lui a confié la charge de l'élaboration d'un schéma régional sur ce sujet en collaboration avec les autres autorités organisatrices.

L'État contribue par ailleurs au développement des réseaux de transport public urbains et en encourage la





montée en gamme. À cet égard, il a apporté son soutien aux collectivités pour le développement de transports collectifs en site propre, que leurs performances rendent particulièrement attractifs. Ainsi, depuis 2008, il a lancé trois appels à projets dotés globalement de plus de 1,4 milliard d'euros pour les réseaux de transports urbains de province.

En Île-de-France, dans le cadre du Nouveau Grand Paris et en lien avec les collectivités franciliennes, l'État assure la réalisation d'un nouveau réseau de métro en rocade et participe au développement et à la modernisation du réseau existant. Il améliore également la qualité des trains dont il est responsable, en particulier en renouvelant le matériel roulant des trains d'équilibre du territoire (les ex-Corail Intercités). Au travers de l'Agence française de la billettique et de l'information multimodale (AFIMB), il œuvre aux côtés des autres acteurs de la mobilité en faveur de l'intermodalité et de l'interopérabilité.

En ce qui concerne la qualité de service, il faut rappeler la création, en 2012, de l'Autorité de la qualité de service dans les transports (AQST). Cette instance qui a vocation à s'intéresser à tous les modes de transports publics réguliers de personnes (ferroviaire, aérien, maritime et routier) a mis en place un site Internet (11), qui permet de rendre publiques et accessibles des statistiques sur la régularité des transports et d'accompagner les voyageurs dans leurs démarches et la compréhension de leurs droits. Depuis 2013, son activité a été étendue aux transports du quotidien.

Enfin, devant la nécessité de maintenir la dynamique de mise en accessibilité des transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite initiée par la loi de

2005, le gouvernement a décidé de compléter cette dernière pour y introduire le dispositif des Agendas d'Accessibilité Programmée (Ad'AP). Ces derniers permettront aux acteurs qui ne seraient pas totalement en conformité avec l'objectif d'accessibilité en 2015 de s'engager sur un calendrier précis et resserré des travaux d'accessibilité.

Notes

* Directeur général, direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

(1) Tous les chiffres cités dans ce paragraphe proviennent de l'enquête nationale Transports et Déplacements (ENTD, 2008).

(2) Enquête nationale Transports et Déplacement (ENTD, 2008).

(3) Chiffres issus de l'enquête annuelle TCU Certu-DGITM-GART-UTP (janvier 2009).

(4) Chiffres issus de « L'année 2012 des transports urbains », GART.

(5) La part modale du vélo atteint 15 % dans le centre de Strasbourg.

(6) Enquête nationale sur l'autopartage [6-T] / France Autopartage, 2013.

(7) MERCAT, 2009.

(8) « Et si les Français n'avaient plus seulement une voiture dans la tête », CERTU / [6-T], août 2010.

(9) Observatoire des Mobilités, Veolia Transdev, 2011.

(10) Étude de la FNAUT - 2013.

(11) <http://www.qualitetransports.gouv.fr/>

