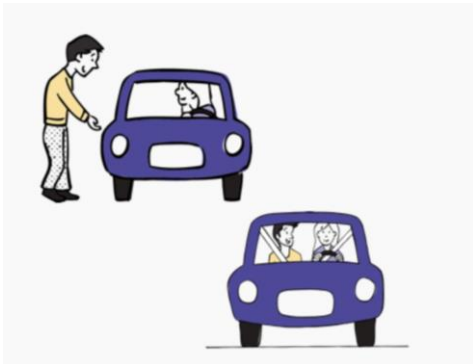


# NOUVELLES PRATIQUES ET NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITÉ : MIEUX COMPRENDRE POUR MIEUX AGIR

Séminaire ENS-IAU, 12 mai 2017

Frédérique PREDALI, Jérémie COUREL, Département Mobilité IAU-îdF



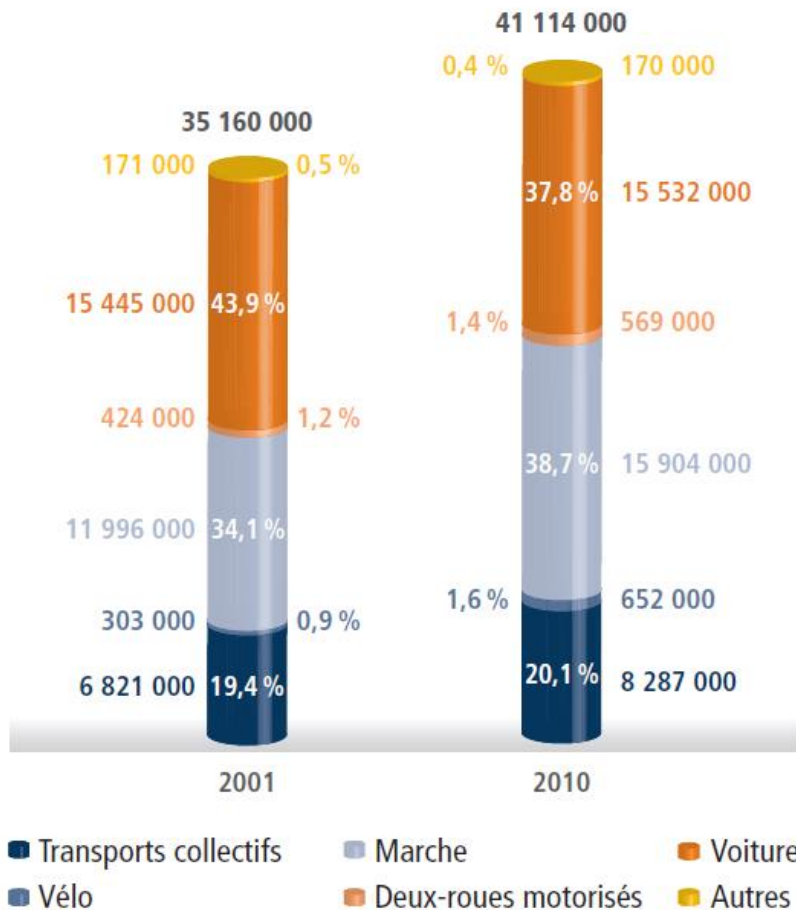
# MODES DE VIE ET MOBILITÉ QUOTIDIENNE

PRINCIPALES DONNÉES ET TENDANCES D'ÉVOLUTIONS



# La mobilité des Franciliens

Nombre de déplacements quotidiens  
selon le mode



- **41 millions de déplacements quotidiens** (tous modes, tous motifs).
- **15,9 millions à pieds** (en forte croissance).
- **15,5 millions en voiture** (en stagnation avec des nuances).
- **8,3 millions en transports collectifs** (en forte croissance).
- **1,2 millions en deux-roues** (en forte croissance).
- **Quelle place pour les nouveaux services dans cet ensemble ?**

# Spécificités franciliennes

	Année de l'enquête	Déplacements par personne et par jour	Minutes par jour	Kilomètres par jour	Transports collectifs	Voiture	Marche	Vélo
<b>EGT Ile-de-France</b>	<b>2010</b>	<b>3,87</b>	<b>92</b>	<b>17</b>	<b>20%</b>	<b>38%</b>	<b>39%</b>	<b>2%</b>
EMD Lyon	2006	3,75	68	21	11%	58%	27%	1%
EMD Lille	2006	3,76	66	16	10%	56%	32%	2%
EMD Marseille	2007	3,85	64	23	9%	57%	31%	1%
EMD Strasbourg	2009	3,94	67	-	8%	60%	25%	6%
EMD Bordeaux	2009	3,68	68	22	9%	63%	21%	3%

# La marche, premier mode de déplacement...

## ...sans politique dédiée

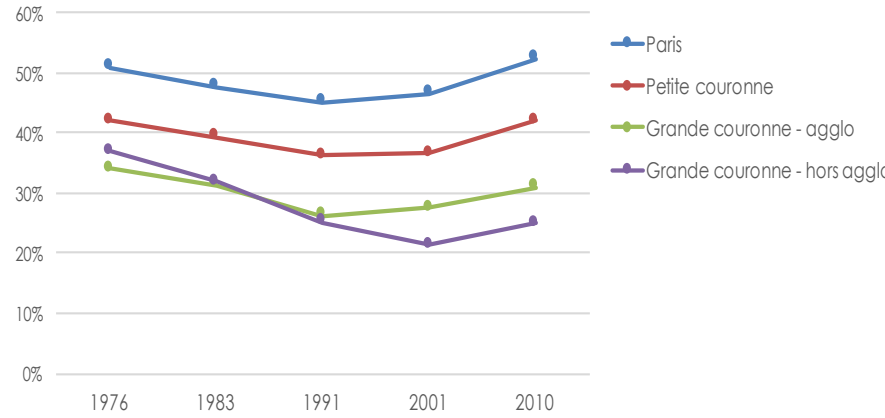
### Une pratique déjà très développée en Ile-de-France, en augmentation depuis 1990

- Plus de déplacements uniquement à pieds qu'en VP.
- Une part modale supérieure à celle des agglomérations françaises et métropoles européennes
- Un Francilien sur deux marche plus d'un kilomètre par jour
- Pratique inégale selon les territoires : dépend beaucoup de la qualité du tissu urbain et de l'« animation » de l'espace public

### Des marges de manœuvre importantes, en particulier les petits déplacements (<2km)

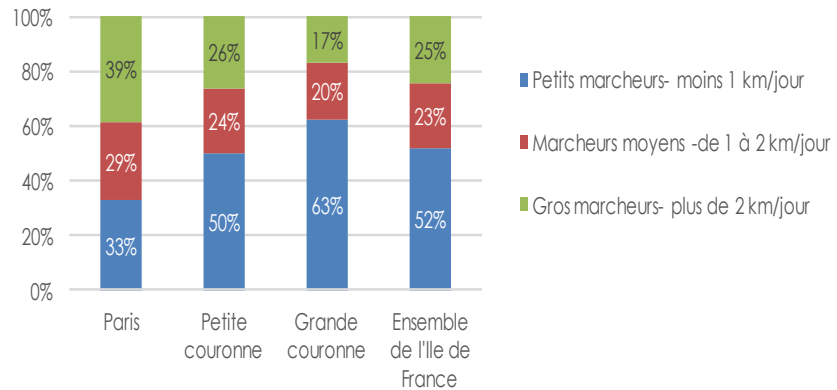
- effectués en voiture en grande couronne
- effectués en TC en zone dense

Evolution de la part modale de la marche à pied de 1976 à 2010



Evolution de la part modale de la marche à pied dans l'ensemble des déplacements quotidiens des Franciliens  
Source EGT 1976, 1983, 1991, 2001 DRIEA, EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA

### Un francilien sur 4 marche plus de 2 km par jour



Part de petits, moyens et grands marcheurs selon la couronne de résidence  
Source : EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA

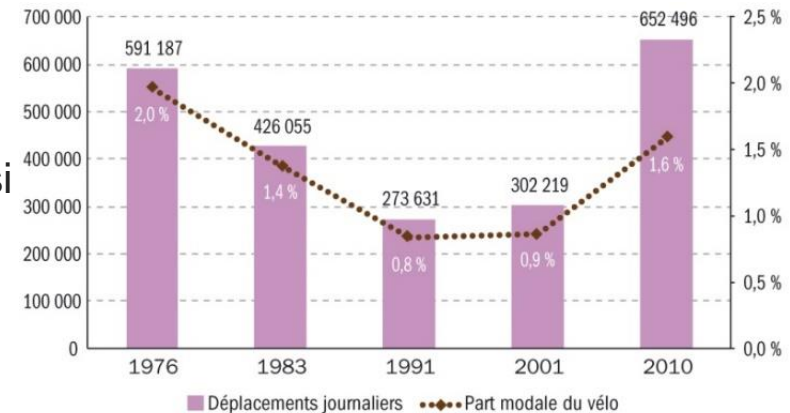
## ...retrouve sa place dans les transports du quotidien

### Une part inférieure à 2% mais un doublement en 10 ans

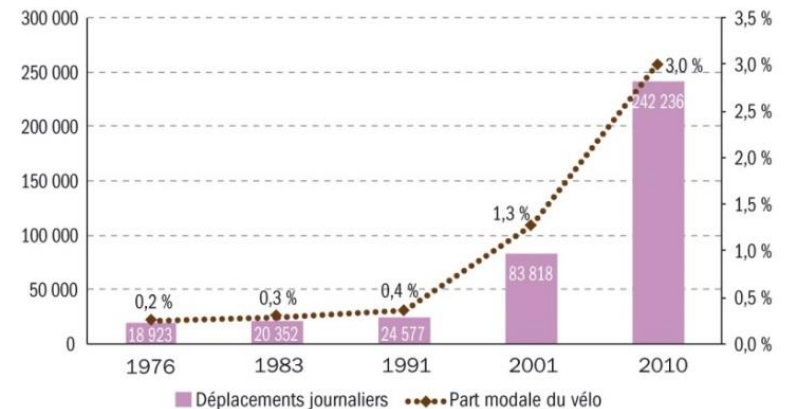
- En 2010, le nombre de déplacements à vélo est ainsi légèrement supérieur à celui de 1976,
- Les utilisateurs ne sont plus les mêmes (les scolaires) mais les cadres et les professions intermédiaires

### Vers des parts à deux chiffres à Paris

- Triplement en dix ans et 3 % des déplacements internes à Paris
- 8 % des déplacements domicile-travail internes à Paris
- 16% des déplacements internes en modes mécanisés sur voirie



Evolution de l'usage du vélo en Île-de-France  
Sources : EGT 76-83-91-01-10



Evolution de l'usage du vélo à Paris  
Sources : EGT 76-83-91-01-10

# Les transports publics...

## ...toujours plus sollicités

### Des besoins en mobilité qui explosent :

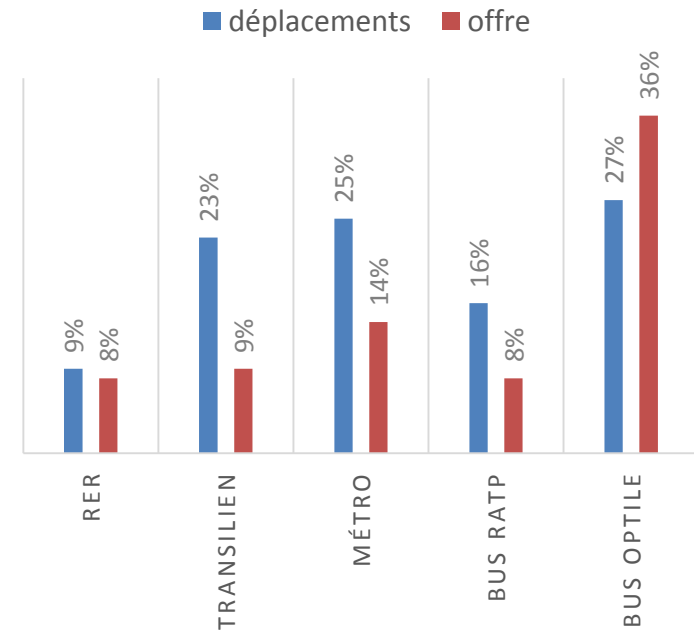
- Croissance très dynamique entre 2001-2010 : +21% de déplacements en transports collectifs, principalement en cœur d'agglomération
- soit 8,3 millions de déplacements quotidiens en IdF (EGT 2010)
- Une croissance soutenue par un fort développement de l'offre

### De fortes disparités dans la répartition de la demande :

- part modale des TC atteint 20% sur l'Île-de-France
- 5 % dans les territoires ruraux de grande couronne
- 65% pour les relations Paris-PC
- 73% pour les Paris-GC

**Cette très forte croissance de l'usage révèle des limites de capacité** surtout sur le réseau ferré

EVOLUTION 2001-2010 OFFRE ET DEMANDE TC



Source OMNIL



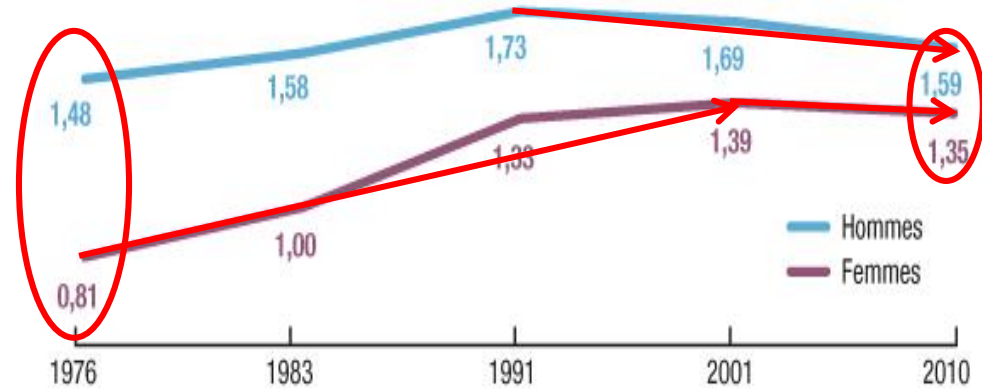
# Le « peak-car », un phénomène complexe

**La mobilité automobile, aujourd'hui en baisse** en Ile-de-France. Réorganisation des déplacements en choisissant des modes alternatifs à la voiture.

Explications :

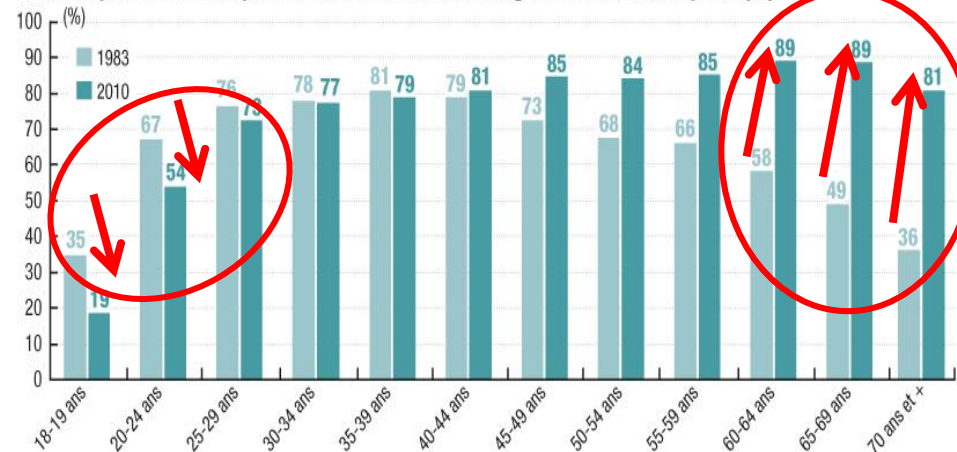
- **effets conjoncturels** : crise économique, congestion...
- La croissance automobile largement portée par **les femmes et par les retraités**. Des moteurs de la **croissance de l'usage de l'automobile à l'arrêt**.
- **Chez les plus jeunes**, une baisse significative du taux de possession du **permis de conduire** accentue le phénomène général. Choix du Smartphone.

## Évolution de la mobilité automobile selon le genre



Source EGT 2010 STIF - OMNIL - IEA - Traitements IAU îdF.

## Taux de possession du permis de conduire selon l'âge et l'année d'enquête (%)



Source : EGT 2010 STIF - OMNIL - DRIEA - Traitements IAU îdF.



# La croissance des temps de déplacement

**Le travail reste le motif de déplacement le plus chronophage. Son budget-temps de déplacement est resté stable, mais:**

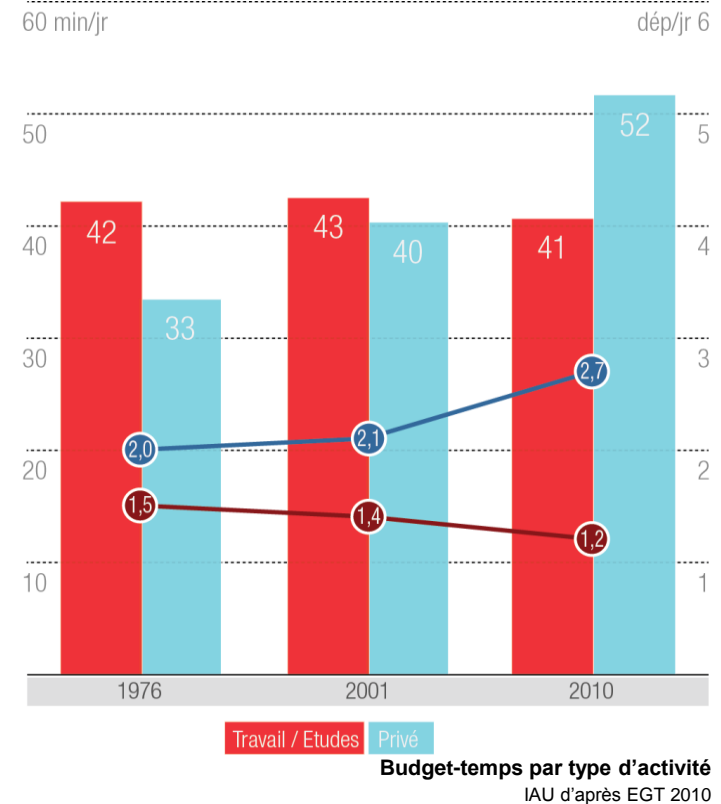
- **moins de déplacements** pour le travail : quasi disparition du retour déjeuner, RTT, temps partiels, travail à distance...
- mais des **déplacements plus longs**.

**Des budgets-temps en hausse :**

- **92 min. en 2010**, 84 en 2001, 76 en 1976.
- Une croissance principalement tirée par les **activités privées**, notamment de loisirs (BTT +50%) : reflet des évolutions de la population et des modes de vie (accroissement du temps libre, vieillissement, 35H...)

**Complexification et optimisation des déplacements**

- +40% pour les déplacements ne passant pas par le domicile, moins d'allers-retours.



**500 000 actifs franciliens passent plus de 2 heures en voiture par jour, et un million en TC !**

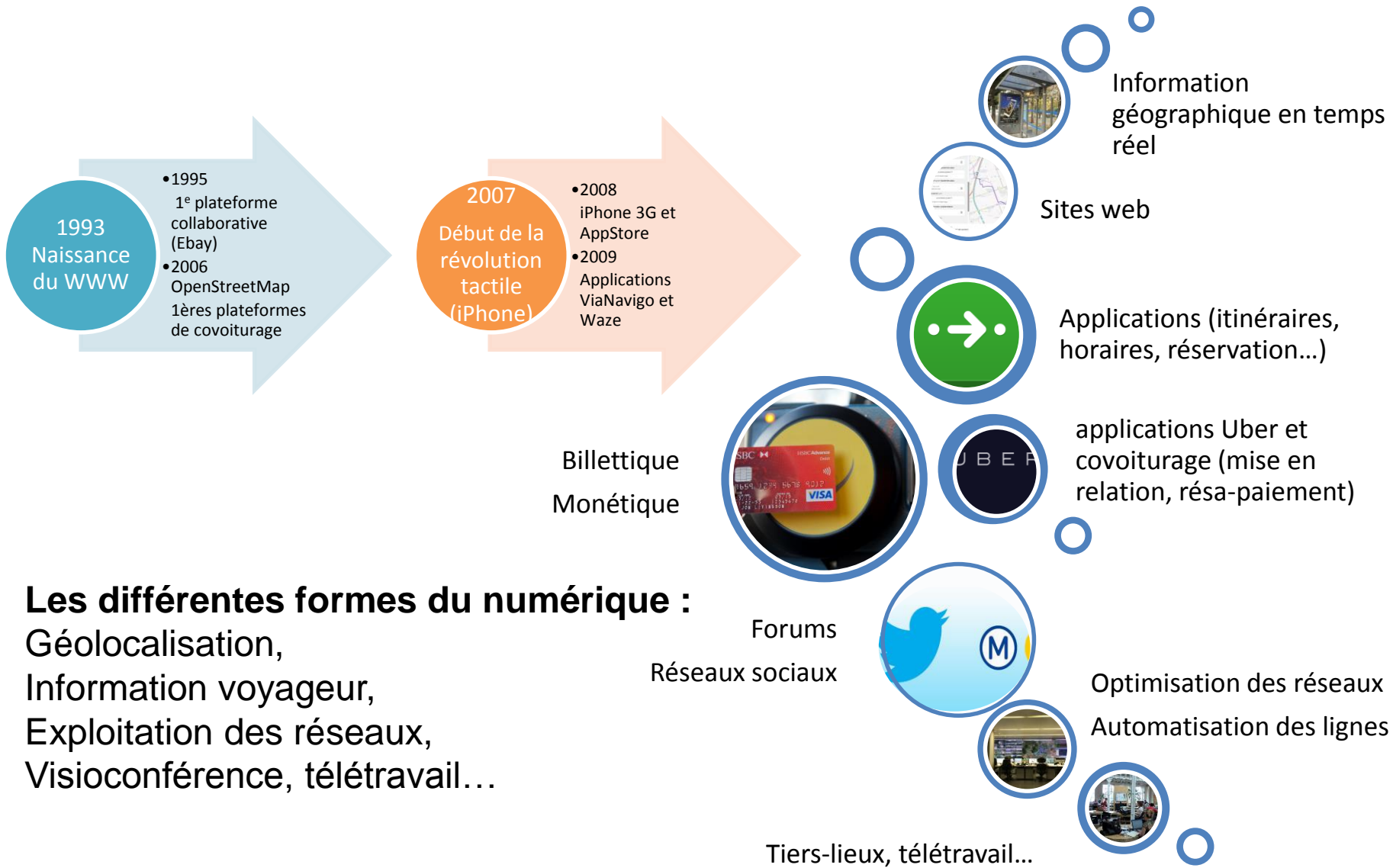
---

# NOUVEAUX MODES, NOUVEAUX SERVICES

DU SMARTPHONE À L'INNOVATION DE SERVICES DE MOBILITÉ

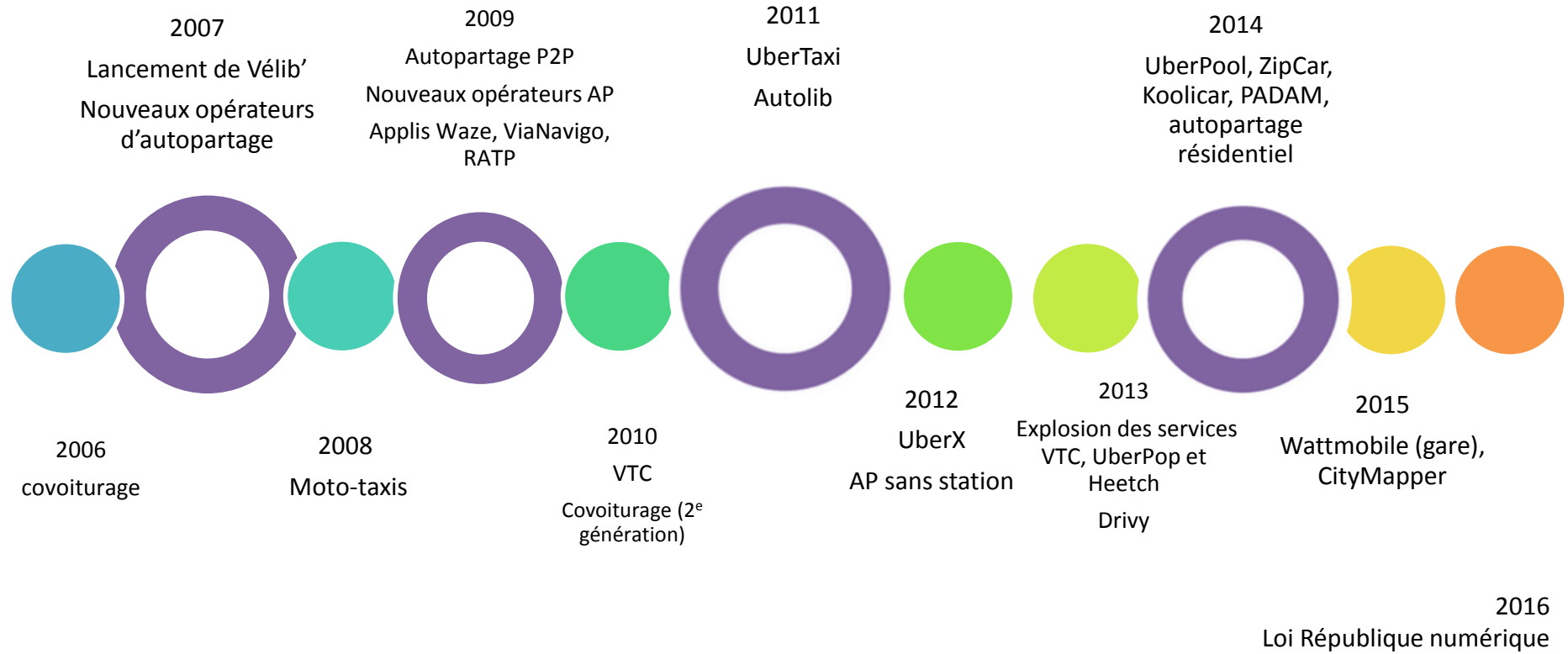


# La révolution numérique



**Les différentes formes du numérique :**  
Géolocalisation,  
Information voyageur,  
Exploitation des réseaux,  
Visioconférence, télétravail...

# La décennie des « nouveaux services de mobilité »



# Le Smartphone, nouvel outil d'aide à la mobilité

## Un accès à l'information inédit

## De nouvelles applications

- Possibilités de multimodalité/intermodalité accrues, incitation à la marche, au vélo (itinéraires)
- Multiplicité des applis, acteurs, réseaux sociaux et communautés...

## Mais des enjeux relatifs aux données commerciales et à la fiabilité de l'info

- Enjeux « open data » : l'AOT en concurrence avec Google ?
- Sécurité des données personnelles et vie privée ?
- Équité sociale et fracture numérique

## Enjeux

- De connaissance et d'accès aux services : plateformes d'informations multimodales
- Information en temps réel, voire prédictif
- Billettique : interopérabilité
- De gouvernance : AO Mobilité, quelle définition en IDF?

Évolution de l'application Vianavigo

Source : Stif





# La percée des pratiques collaboratives

## 2006 : Covoiturage 1<sup>e</sup> génération

De trop nombreuses plateformes, une masse critique d'offre et d'utilisateurs impossible à atteindre

- Seul Blablacar émerge comme opérateur spécialisé sur les longues distances et en instaurant un système d'évaluation des conducteurs

## Nouvelle génération d'acteurs dès 2010

- avec les start-up et leurs applications sur smartphone (Karos, WayzUp, Ecov, etc)
- SNCF Voyages avec IdVroom

## 2009 : Autopartage entre particuliers

Des services accessibles au plus grand nombre, disséminés sur le territoire

- Drivy, Koolicar, Ouicar, Deways
- aux aéroports : Carnomise, Tripndrive...

...qui pourraient combler les besoins d'accès à l'automobile dans les zones peu denses:

- sans démultiplier le parc grâce à la location entre particuliers
- à moindre coût pour l'utilisateur

Mais cette pratique n'incite pas à la démotorisation :

- l'offre croît plus vite que la demande,
- et même risque de contournement de la pratique collaborative

Enjeux :

- Quel contrôle / régulation? Quelle fiscalité?
- Comment intégrer ces offres sans exacerber la concurrence avec les TP?



Signalisation d'une aire de covoiturage

- 0,7% de km parcourus

- 6 km parcourus/ mois/ usager

Une faible influence sur l'usage de la voiture

Source : Ademe / 6t, 2015



# Le covoiturage de courte distance en ÎdF

## Une pratique de plus en plus encadrée

**Marché principal : le domicile-travail. Pratique peu répandue**

Taux d'occupation moyen des véhicules particuliers : 1,05 pour le domicile-travail (EGT 2010), donc marge de progression importante

### Un contexte juridique incitatif

- la loi de transition énergétique d'octobre 2014 (PDE)
- le PDU Île-de-France de juin 2014
- la loi MAPTAM de janvier 2014

### Mais des freins

- la peur de l'inconnu
- une mobilité contrainte (concordance d'horaires et de trajets)
- incertitude quant au trajet retour

### Des leviers possibles

- Les voies dédiées aux covoitureurs
- Les aires de covoiturage, les points d'arrêt
- Les incitations financières
- Le conseil en mobilité, les plans de déplacements (volet du PDUIF)



Panneau communicant une demande  
Covoit'ici



# La concurrence des VTC

## Les VTC, 2010

### Une concurrence pour les taxis parisiens et autres taxis franciliens

- fait évoluer l'offre de taxis : plus de licences, plus de doublage, création de forfaits, suppression du statut de locataire, la CB obligatoire, fin de la réservation téléphonique payante

### Comment l'arrivée d'Uber bouscule le marché (UberX, 2012)

- Une clientèle « numérique » : applications pour réserver, noter et payer, prix de la course annoncée, temps d'attente réduit...
- Élargissement du marché à d'autres publics et d'autres temporalités
- Offre VTC +/- équivalente à celle des taxis parisiens, hors capacitaires LOTI



On hèle le taxi, mais on commande un VTC

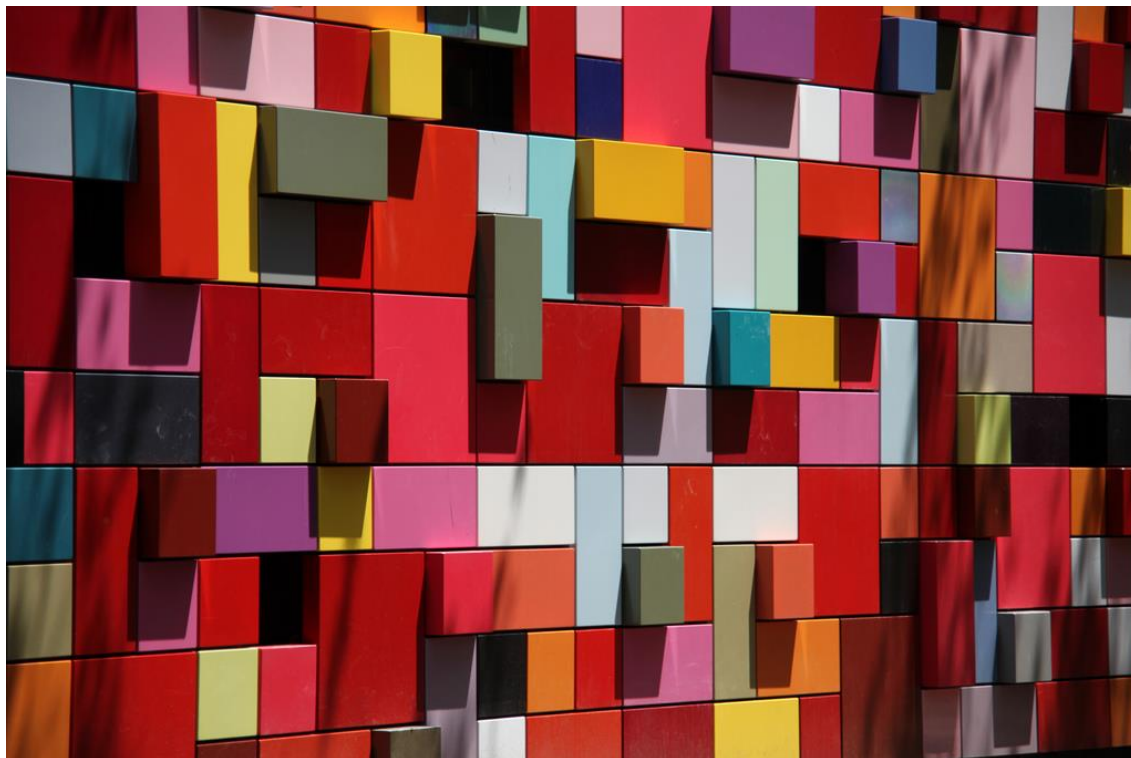
### Mais aussi une fluidité et un confort dans l'usage qui concurrencent les autres services de mobilité (autopartage et covoiturage)

**Des enjeux sociaux autour de l'emploi** (création, insertion, coût du travail) et **autour du service proposé** (sans encadrement, quelle pérennité des services?)

... et bientôt des services sans chauffeur ?

# LES GRANDS ENJEUX LIÉS AU DÉVELOPPEMENT DES SERVICES

PÉRENNISER L'INNOVATION, FIXER LE CADRE DES POLITIQUES PUBLIQUES, REPÉRER LES BESOINS D'INVESTISSEMENT...



# Une demande de services à stimuler

**Un contexte favorable (peak-car, contraintes environnementales)**

**Beaucoup de freins psychologiques : les nouveaux services de mobilité (NSM) ne rencontrent pas toujours leur public.**

**Le « facteur 4 » reste l'objectif visé, et les NSM contribuent à y répondre. Dans l'usage, complémentaires au transport public.**

**> Des services pertinents mais sans modèle de financement pérenne...**

**Pour la sphère publique :**

- **Enjeux sur le réseau routier surchargé, à entretenir,**
- **Enjeux de financement et organisation des transports publics,**
- **Mise en danger face aux GAFA, Uber > risque de s'imposer comme AO informelle**

# Que peuvent faire les politiques publiques?

**La révolution numérique bouleverse le monde des transports** : accès à l'information tous modes, géolocalisation et mise en relation de l'offre et de la demande... > **Plaide pour une révision de la LOTI**

**Des services sans modèle économique éprouvé**, même si développés en zone dense > **Enjeux d'équilibre entre les zones urbaines et les franges**

**Des solutions à encadrer et porter par les collectivités et l'AO**

**Bouquet de services à favoriser :**

- Conseil en mobilité
- PDE/PDA/PDIE
- Enjeu billettique intégrée
- Extension des services tels que autopartage, et mixité des usages

**Enjeux d'aménagement :**

- Ville apaisée : ville à 30, ZCA... Requalification et pacification de l'espace public
- Gares routières et aménagement des pôles multimodaux, y compris Parcs-relais
- Voies dédiées, aires de covoiturage...
- Infrastructures à maintenir, améliorer, développer?

**Une révolution à préparer autour de l'avènement du véhicule autonome?**

# Merci de votre attention

[jeremy.courel@iau-idf.fr](mailto:jeremy.courel@iau-idf.fr)  
[frederique.predali@iau-idf.fr](mailto:frederique.predali@iau-idf.fr)

<http://www.iau-idf.fr/savoir-faire/nos-travaux/mobilite-et-transports.html>