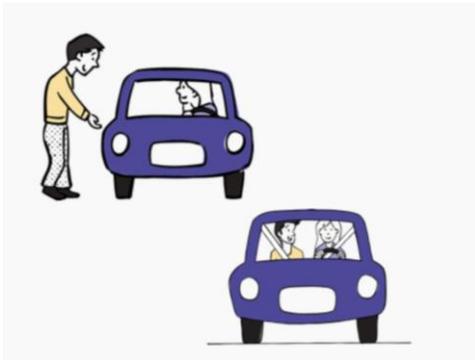


NOUVELLES PRATIQUES ET NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITÉ : MIEUX COMPRENDRE POUR MIEUX AGIR

Séminaire ENS-IAU, 12 mai 2017

Frédérique PREDALI, Jérémie COUREL, Département Mobilité IAU-îdF



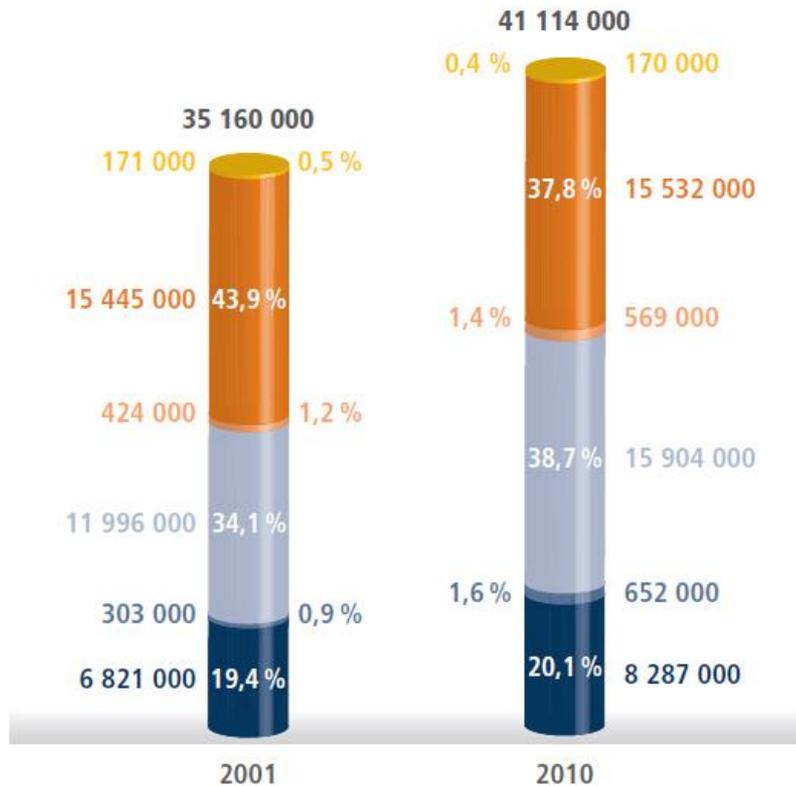
MODES DE VIE ET MOBILITÉ QUOTIDIENNE

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
EGT Ile-de-France	2010	3,87	92	17	20%	38%	39%	2%
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

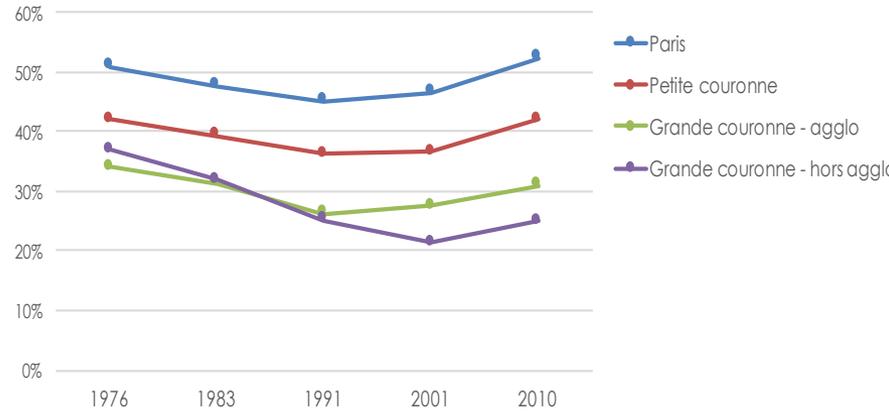
Une pratique déjà très développée en Ile-de-France, en augmentation depuis 1990

- 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)

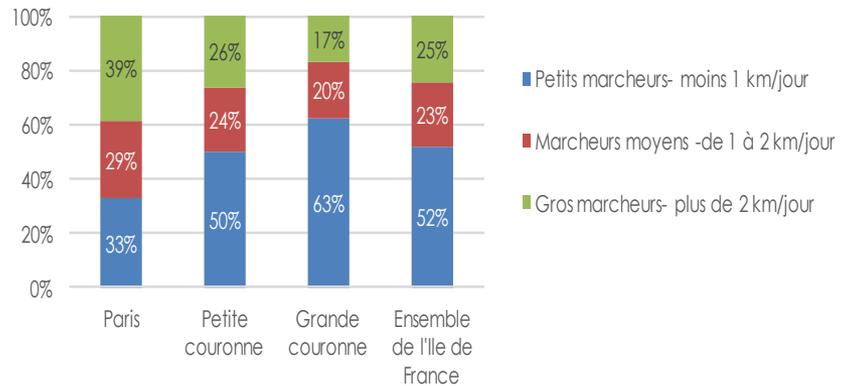
- effectués en voiture en grande couronne
- effectués en TC en zone dense

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

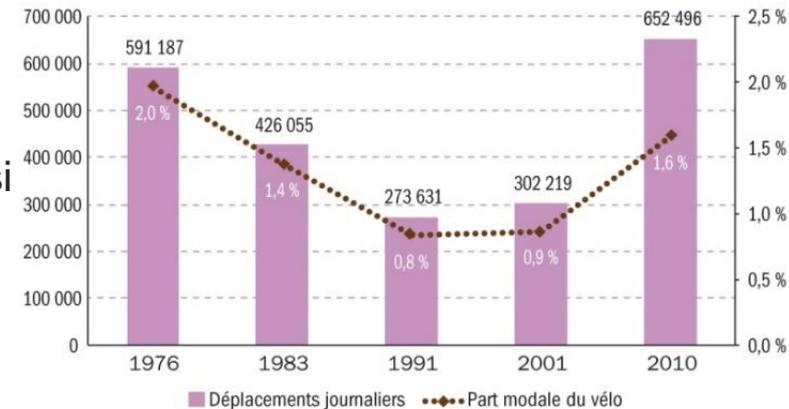
...retrouve sa place dans les transports du quotidien

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

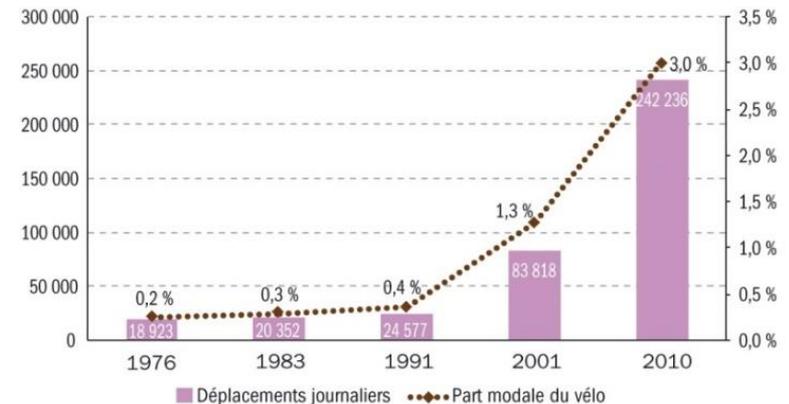
- En 2010, le nombre de déplacements à vélo est ainsi légèrement supérieur à celui de 1976,
- Les utilisateurs ne sont plus les mêmes (les scolaires) mais les cadres et les professions intermédiaires

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 :

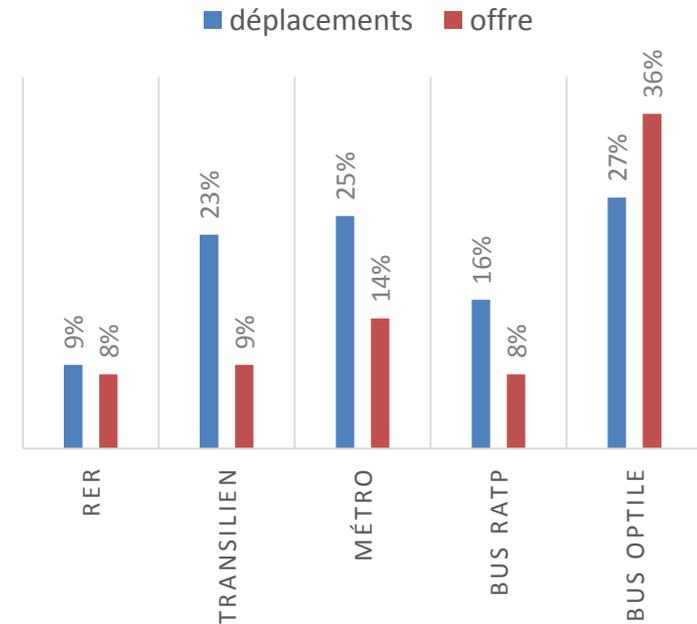
- Croissance très dynamique entre 2001-2010 : +21% de déplacements en transports collectifs, principalement en cœur d'agglomération
- soit 8,3 millions de déplacements quotidiens en IdF (EGT 2010)
- Une croissance soutenue par un fort développement de l'offre

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

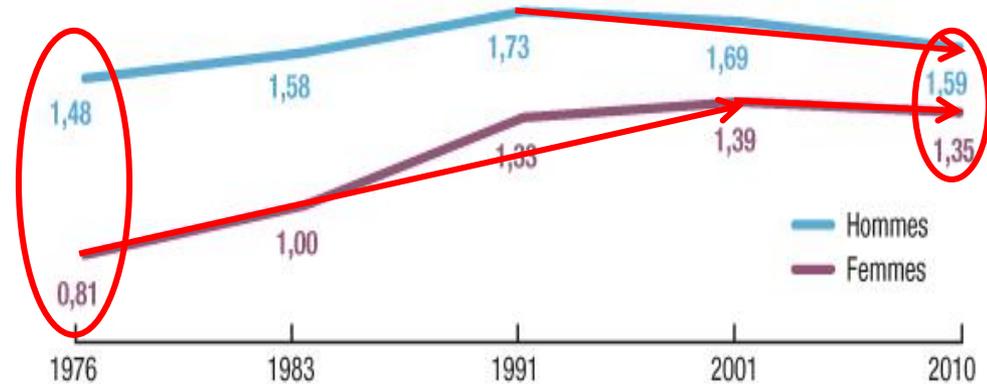
Le « peak-car », un phénomène complexe

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

Explications :

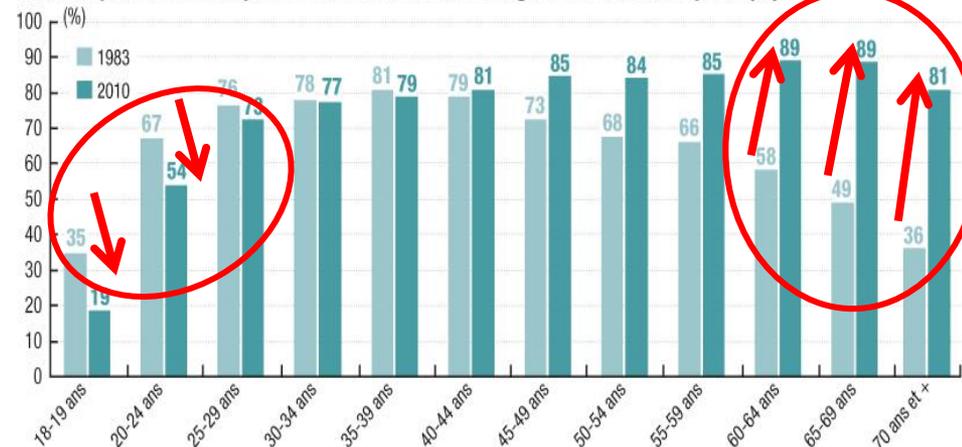
- **effets conjoncturels** : crise économique, congestion...
- La croissance automobile largement portée par **les femmes et par les retraités**. Des moteurs de la **croissance de l'usage de l'automobile à l'arrêt**.
- **Chez les plus jeunes**, une baisse significative du taux de possession du **permis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

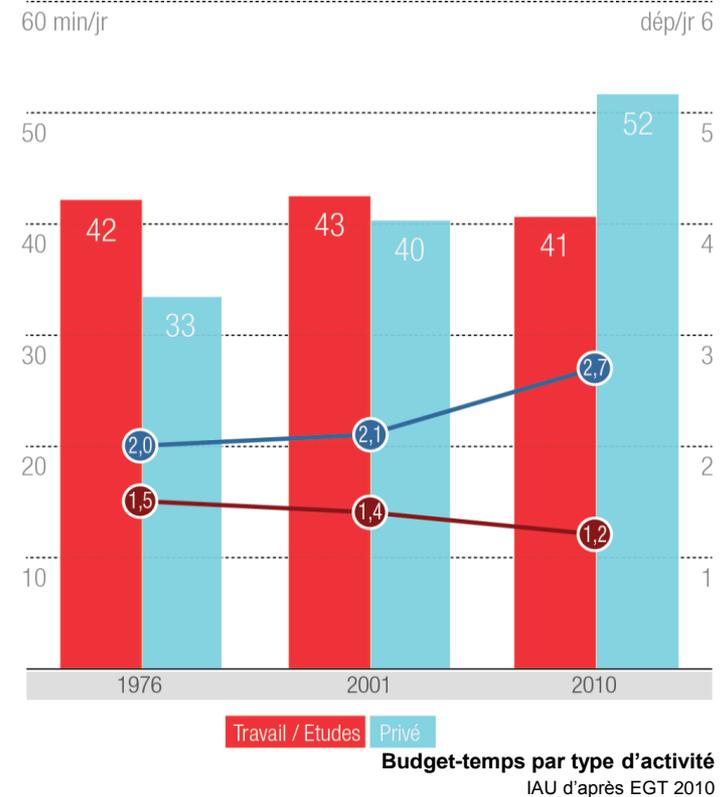
- moins de déplacements pour le travail : quasi disparition du retour déjeuner, RTT, temps partiels, travail à distance...
- mais des déplacements plus longs.

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.



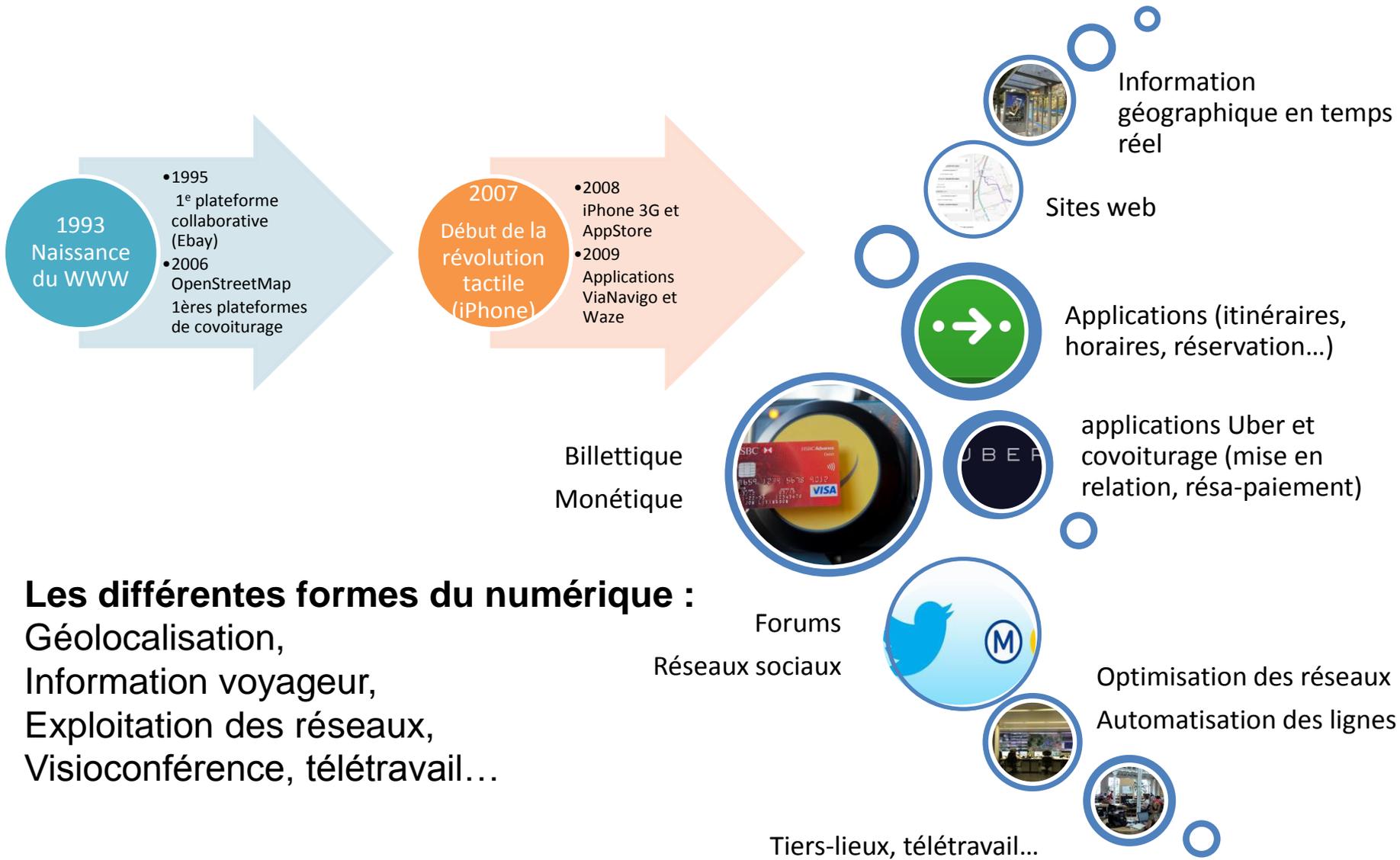
500 000 actifs franciliens passent plus de 2 heures en voiture par jour, et un million en TC !

NOUVEAUX MODES, NOUVEAUX SERVICES

DU SMARTPHONE À L'INNOVATION DE SERVICES DE MOBILITÉ

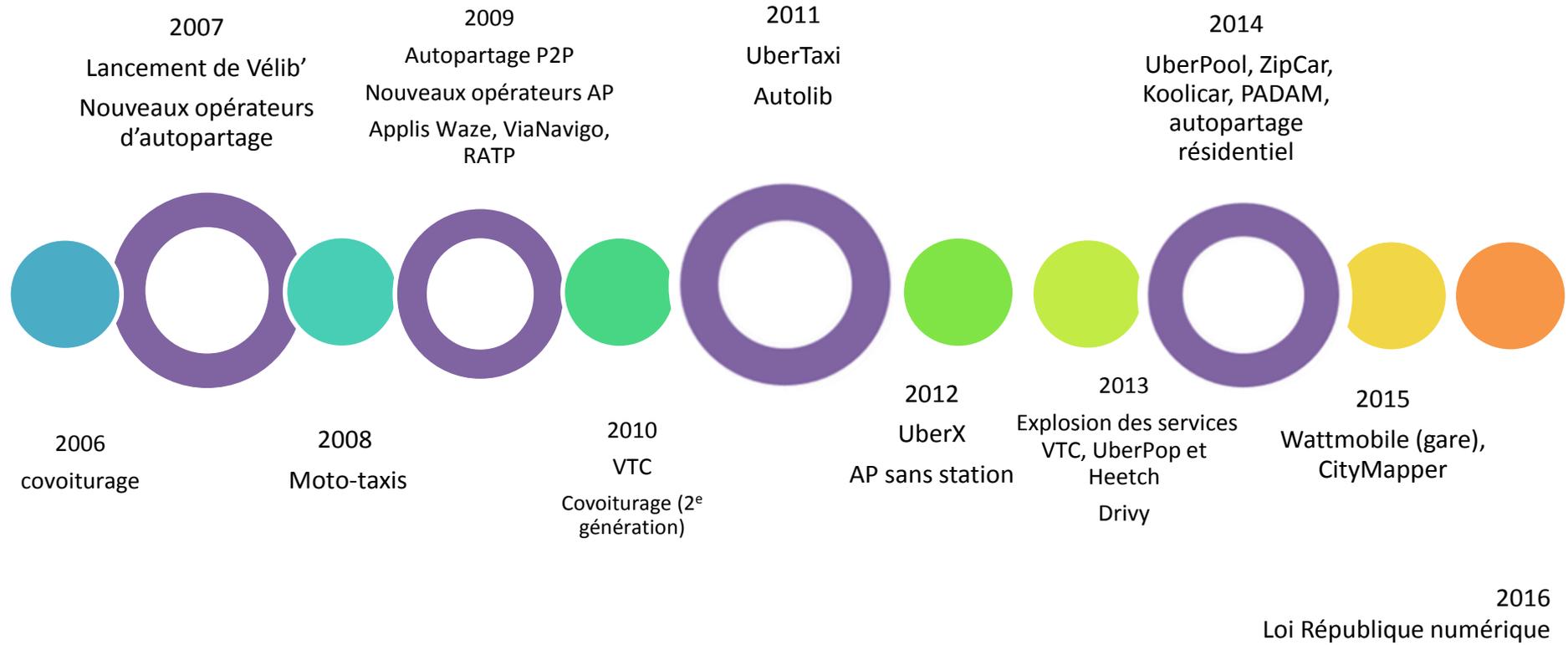


La révolution numérique



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



Les choix innovants de Paris et la Région

Vélib, 2007 : 20 600 vélos en libre service en station

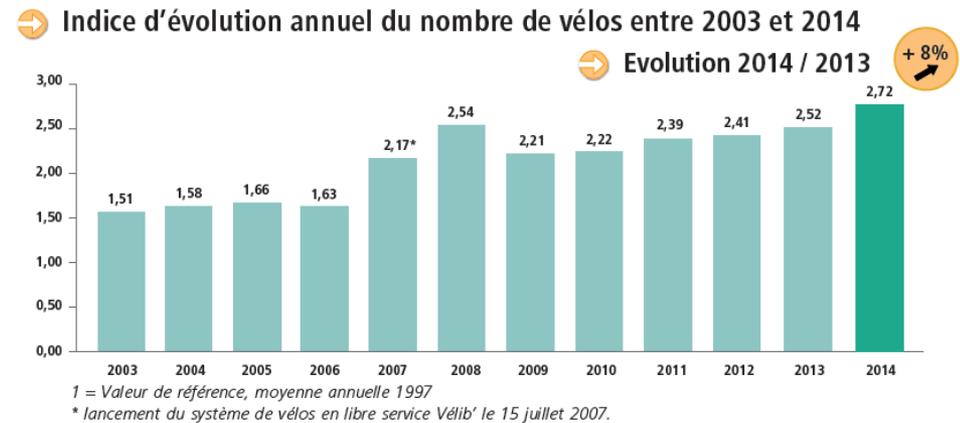
- Délégation de service public (DSP)
- Succès de fréquentation
- Pratique du vélo boostée, rééquipement
- Pratiques multimodales favorisées
- Extension des voies cyclables

Autolib, 2011 : +3500 voitures en trace directe

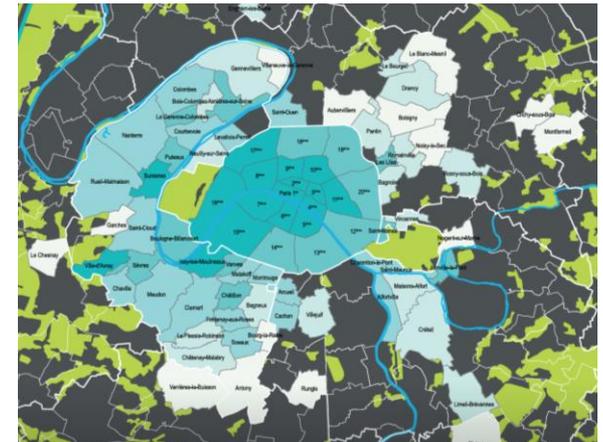
- Atouts : la contrainte du stationnement évitée, visibilité et maillage des stations
- Peu de contraintes à l'accès du service mais tarifs plus élevés que ceux des services en boucle
- Un contrat DSP, singulier par rapport aux autres opérateurs
- qui suppose un investissement en bornes de recharge par les collectivités adhérentes

Enjeux

- Difficulté de gestion des véhicules en station
- Savoir où étendre les services : critères de pertinence?
- Quel coût pour les collectivités? Pour les utilisateurs?



Source : L'observatoire des déplacements, Bilan en 2014



Périmètre et usage Autolib

Source : RA Autolib 2014

La percée des pratiques collaboratives

2006 : Covoiturage 1^e 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



Voie dédiée TC et covoiturage

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
frederique.predali@iau-idf.fr

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