



Changements de comportement des Français dans les transports : effet générationnel et nouveaux services de mobilité

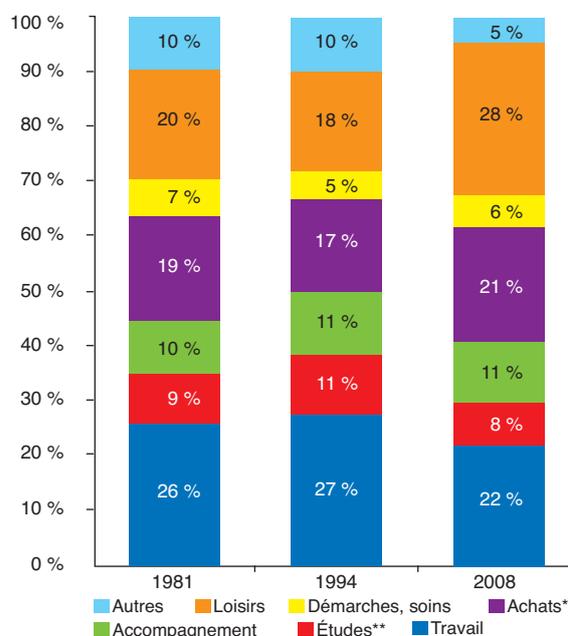
L'analyse des déplacements quotidiens des ménages français met en perspective des inflexions dans l'usage des différents modes de transports à leur disposition. Les modes de transport évoluent suivant les caractéristiques socio-économiques des ménages et les lieux d'habitation, même si le recours à la voiture individuelle reste majoritaire. De nouveaux services de mobilité comme le covoiturage ou l'autopartage complètent désormais l'offre de transport à la disposition des particuliers.

Les déplacements quotidiens des ménages français, qui ont été très longtemps orientés vers un usage croissant de la voiture individuelle, connaissent actuellement une diversification vers d'autres modes de transport, avec notamment l'apparition de nouvelles offres de mobilité. L'analyse des comportements, dans ses dimensions socio-économique, spatiale et générationnelle, permet de mieux cerner les tendances dans les déplacements quotidiens. Les choix de transport qui sont opérés ont des conséquences importantes à la fois en termes de consommation d'énergie et d'environnement. Le développement des nouvelles formes de mobilité doit donc pouvoir être apprécié pour en évaluer les impacts.

Motifs et choix de modes de transport pour les déplacements quotidiens et leurs évolutions

Entre le début des années 80 et la fin de la décennie 2000-2010, la répartition des motifs de déplacement a peu évolué avec, toutefois, une baisse des déplacements vers les lieux de travail et d'étude au profit de ceux pour les loisirs et achats, qui peut s'expliquer par le phénomène de réduction du temps de travail (fig. 1).

Fig. 1 – Évolution de la répartition des motifs de déplacement des ménages français



*Déplacements liés aux achats des ménages

**Accompagnement des enfants pour leurs études

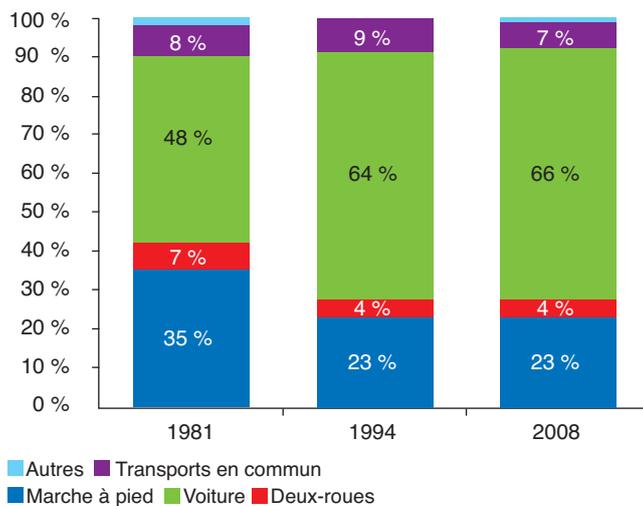
Sources : Enquêtes transport – 1981-1982 – (1982), INSEE ; Transports et communications – 1993-1994 – (1994), INSEE ; Transports et déplacements (ENTD) – 2008 – (2008), SOeS (Service de l'observation et des statistiques du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie), Centre Maurice Halbwachs (CMH)

Changements de comportement des Français dans les transports : effet générationnel et nouveaux services de mobilité

La voiture est le principal mode de transport utilisé, suivie, de la marche, des transports en commun et enfin des deux-roues. Les autres modes de transport représentent une part minime des moyens utilisés pour les déplacements quotidiens (fig. 2).

Lorsque l'on prend en compte les distances parcourues, l'automobile représente environ 80 % des transports de voyageurs (mesurés en voyageurs par kilomètres), suivie par les transports en commun ferrés autour de 10 % (Commissariat général au développement durable (CGDD), Service de l'observation et des statistiques (SOeS), 2013). En outre, si la grande majorité des déplacements est effectuée avec un seul mode de transport, les ménages réalisent également des combinaisons. Ce sont celles entre marche et transports en commun, et marche et voiture qui apparaissent alors les plus fréquentes.

Fig. 2 – Évolution de la répartition des modes de déplacement des ménages français par nombre de trajets



Sources : Enquêtes transport – 1981-1982 – (1982), INSEE ; Transports et communications – 1993-1994 – (1994), INSEE ; Transports et déplacements (ENTD) – 2008 – (2008), SOeS, Centre Maurice Halbwachs (CMH)

L'analyse des choix modaux met en évidence la rationalité des ménages, combinant impératifs de déplacements éventuellement multiples et coûts associés aux transports. Le programme de la journée, les lieux fréquentés ainsi que la structure du ménage sont des déterminants majeurs de ces choix, comme le soulignent les travaux de sociologues¹. La voiture apparaît alors comme une solution bien adaptée pour répondre à des besoins de déplacement variés. À l'inverse, les

transports en commun offrent moins de flexibilité, notamment en raison de contraintes horaires.

Si la part de la voiture dans les déplacements quotidiens a augmenté au détriment des autres modes de transport jusqu'au milieu des années 90, elle s'est ensuite stabilisée et tend même à se réduire depuis le début des années 2010. Inversement, on observe sur la période récente une progression du vélo, de la marche et des transports en commun. L'utilisation du vélo correspond à des déplacements sur de courtes distances. La grande majorité est réalisée avec un vélo personnel, mais la part des vélos en location, dans des environnements urbains, est en progression. Enfin, de nouveaux modes d'utilisation de l'automobile apparaissent et progressent. Il s'agit essentiellement de modes d'usage partagés de la voiture, stratégie d'adaptation au coût élevé que représente cette dernière. Ainsi, le covoiturage concerne désormais un nombre croissant de déplacements, principalement pour le domicile-travail, mais également pour les week-ends et les vacances. D'après les enquêtes menées par le BIPE dans le cadre de son Observatoire des mobilités et des arbitrages automobiles (OMA), la part de la population pratiquant le covoiturage est passée de 7 % en 2010 à 14 % fin 2013.

La possession d'une automobile et les effets générationnels

La progression de l'usage de la voiture particulière s'est accompagnée d'un accroissement de l'équipement automobile des ménages. Ainsi, le parc français de voitures particulières a augmenté régulièrement depuis plus de 60 ans pour atteindre désormais plus de 31,5 millions de véhicules. Une très grande majorité des ménages est maintenant équipée, le taux d'équipement de ces derniers étant passé de 71 % en 1980 à près de 83 % au début des années 2010 (près de 47 % des ménages possèdent une voiture, 36 % sont multimotorisés alors que 17 % n'ont pas d'automobile). La possession d'une voiture varie fortement en fonction des caractéristiques socio-économiques des ménages, telles le revenu et le nombre de personnes dans le foyer. Le taux d'équipement est également lié à des effets de génération, ainsi qu'à la localisation des individus.

Les analyses menées à partir de données d'enquêtes sur l'équipement des ménages² mettent en évidence des phases de diffusion de la voiture particulière en

(1) Notamment Kaufmann (1997, 2000), Bassand et al. (2001), Montulet (2005), Rocci (2007)

(2) Notamment les travaux de Madre et Gallez (1993)

Changements de comportement des Français dans les transports : effet générationnel et nouveaux services de mobilité

France, qui ont été marquées par l'évolution de la situation économique et du niveau de vie de la population. De l'après seconde guerre mondiale jusqu'au milieu des années 60, l'ensemble des générations consécutives a accru son niveau d'équipement, les trajectoires des différentes générations devenant ensuite pratiquement parallèles jusque dans les années 80. Par la suite, l'écart entre les trajectoires des deux dernières générations se réduit, situation caractérisant une phase de saturation.

Les habitudes de mobilité ou encore la diffusion de la voiture parmi la population peuvent donc être définies par la combinaison de deux mouvements, celui lié à l'évolution de la pyramide des âges, et celui de la modification des comportements due à des effets de génération ou de période. Ainsi, l'équipement automobile a connu un effet générationnel positif jusqu'à la génération née entre 1952 et 1963. Ensuite, les générations nées après les années 60 sont moins équipées au même âge que la génération précédente. Ainsi, d'après les enquêtes de l'INSEE et du SOeS, le taux d'équipement des 18-24 ans, qui était de 68 % pour la génération née entre 1952 et 1963, est tombé à 59 % pour celle née entre 1978 et 1990. On assiste à un phénomène de saturation de l'équipement plus qu'à un phénomène de déséquipement, qui se traduit par l'accroissement de l'âge du premier équipement automobile. Le taux d'équipement de la tranche d'âge 31-44 ans atteint 87 % pour les générations nées entre 1937 et 1977.

Par ailleurs, l'évolution de l'équipement automobile varie selon la zone d'habitation du ménage. En milieu rural, l'équipement des ménages continue de progresser au fur et à mesure des générations, tandis que l'équipement automobile diminue depuis la génération "1952-1963" dans l'agglomération parisienne. Les Franciliens disposent en effet d'alternatives à l'automobile personnelle et subissent des contraintes liées à l'utilisation de la voiture (congestion urbaine, stationnement, etc.) qui sont plus fortes que dans les autres zones d'habitation.

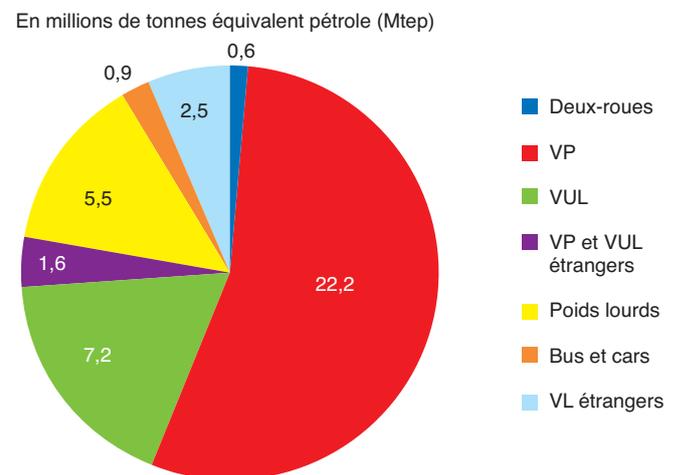
La structure du budget des ménages est un élément explicatif essentiel des choix en matière d'équipement. Aussi, la pression du coût du logement sur le budget des moins de 30 ans contribue à expliquer la baisse des dépenses d'achat de véhicules pour cette tranche d'âge, qui sont passées de 6,7 % à 4,2 % de leur budget entre la fin des années 80 et la décennie 2000-2010³.

[3] Source : comptes nationaux, Eurostat et enquête budget des familles, INSEE

Des choix de transport qui influencent les consommations de carburant

Les choix de modes de transport pour les déplacements quotidiens ont une influence importante sur les consommations de carburant. Ainsi, la consommation des voitures particulières représente plus de la moitié de la consommation de carburant en France. Résultant des choix de motorisation, la consommation de gazole des automobiles a globalement augmenté durant les deux dernières décennies et s'est stabilisée récemment autour de 18,9 Mm³, tandis que la consommation d'essence est sur une tendance baissière très marquée et s'établit désormais autour de 7,8 Mm³. Globalement, la consommation de carburant des automobiles est en léger repli depuis le début des années 2010 et dans le même temps, la consommation des deux-roues, des bus et autocars est en progression, reflétant les changements d'usage des modes de transport. En effet, les enquêtes du SOeS montrent une baisse du nombre de kilomètres parcourus par an en voiture, de 13 539 km au début des années 2000 à 12 692 km en 2011. Parallèlement, le nombre moyen de kilomètres parcourus par les bus et autocars est passé de 30 165 à 36 175 km sur la même période.

Fig. 3 – Répartition de la consommation de carburant routier en 2012



Source : CPDP, 2013
 VP : Voitures particulières
 VUL : Véhicules utilitaires légers

De nouveaux services de mobilité

Les nouveaux services de mobilité reposent sur des formes nouvelles d'utilisation de moyens de transport

Changements de comportement des Français dans les transports : effet générationnel et nouveaux services de mobilité

existants comme l'automobile, le vélo ou le bus. Les plus répandus sont le covoiturage, l'autopartage, le vélo en libre-service ou encore le transport à la demande. Il s'agit de services de mobilité individuels effectués avec un véhicule qui n'appartient pas au voyageur, rendant l'usage du véhicule individuel partagé entre plusieurs utilisateurs. Les nouveaux services de mobilité automobile répondent au concept d'économie de la fonctionnalité, se définissant comme un modèle dans lequel la vente d'un bien est remplacée par la vente de son usage.

Le covoiturage, organisation d'un trajet à plusieurs personnes dans la voiture de l'une d'entre elles, est en développement depuis une dizaine d'années. Il repose soit sur une initiative personnelle, soit sur un organisme externe lié au plan de déplacement d'une entreprise ou un opérateur spécialisé comme BlaBlaCar⁴, qui est le principal organisme français sur ce créneau. Depuis le début de la décennie 2010, le covoiturage domicile-travail est en forte progression : la part de la population utilisant ce mode de déplacement est passée de 3 % en 2010 à 7 % en 2013 d'après l'OMA du BIPE. Une évolution de même ampleur a été observée pour les déplacements week-ends, et vacances, qui sont passés de 3 % à 6 % sur la même période.

L'autopartage correspond à l'utilisation de flottes de véhicules mises en location en libre-service pour moins d'une journée⁵. L'autopartage permet donc de mutualiser l'usage automobile en réalisant des trajets individuels avec une voiture n'appartenant à personne en particulier et ainsi réduire le parc automobile en circulation⁶. Cependant, il concerne des zones de population denses. Ainsi, sur les dernières années, l'autopartage n'a été utilisé que par moins de 1 % des Français d'après l'OMA du BIPE.

Ces différentes formes d'usage partagé de la voiture individuelle, si elles se développent, pourraient donc avoir des effets non négligeables sur les consommations de carburants, et donc les émissions de CO₂ liées au transport en France.

Conclusion

La voiture individuelle est le mode de transport le plus utilisé par les ménages français. Elle représente donc une part importante des consommations de carburant routier. Mais de récents signaux faibles montrent une remise en question de sa prépondérance dans les déplacements des ménages, pouvant avoir des conséquences en termes de consommation d'énergie et d'environnement.

La possession d'une voiture particulière, les besoins de déplacement (distance à parcourir) ou encore la densité de la zone d'habitation contribuent fortement à expliquer le choix de la voiture comme mode de transport au quotidien. Les nouvelles formes de mobilité, la voiture partagée principalement, répondent aux attentes d'usagers urbains, de jeunes et des catégories socioprofessionnelles supérieures. De manière générale, les projections réalisées montrent que lorsque les ménages décident de ne plus s'équiper en automobile, le report le plus important apparaît vers les transports en commun.

La diversification des modes de transport répond à des besoins distincts des ménages suivant leurs situations socioprofessionnelles et leur localisation géographique. Les ménages sont à la recherche de la meilleure combinaison des moyens de transport suivant l'offre à laquelle ils ont accès. Ainsi, les nouvelles formes de mobilité fournissent une réponse à de nouveaux besoins, principalement liés aux populations urbaines. L'utilisation de la voiture individuelle reste toutefois très répandue en raison de la souplesse qu'elle offre en termes d'usages multiples.

Amandine Chevalier – amandine.chevalier.2010@ifp-school.com

Frédéric Lantz – frederic.lantz@ifpen.fr

Manuscrit remis en novembre 2014

(4) www.covoiturage.fr

(5) L'autopartage peut aussi concerner le partage de véhicules privés (autopartage privé). Celui-ci reste toutefois très marginal

(6) Dans une étude menée en 2005, Cervero et Golub estiment que 30 % des ménages membres d'un service d'autopartage ont vendu leur voiture ou n'en ont pas achetée