

Mobilités métropolitaines et modes de vie

Mobilités métropolitaines :

Selon l'ONU, en moins d'un siècle, la population mondiale est passée de 2 à 7 milliards d'humains ; elle sera à 8 milliards d'ici 2025 ; la planète terre, elle, n'a pas grandi. Combien de ces 7 milliards ont pris la mesure de ce qui nous arrive de ce fait, dans un aussi court laps de temps ? Nos représentations de la réalité sont dépassées par l'explosion démographique ; les décisions des pouvoirs publics sont en conséquence.



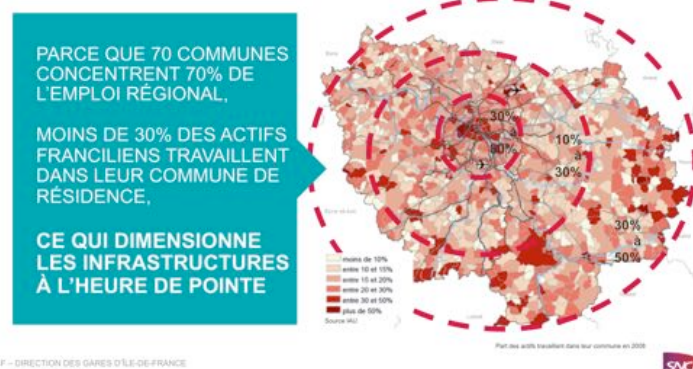
Selon le GIEC, une tonne de CO₂, émise à Paris, Pékin ou New York est uniformément répartie autour de la terre un mois plus tard, pour un siècle au moins.

Selon l'observatoire de Mauna Loa et le GIEC, à la vitesse à laquelle nous émettons des gaz à effet de serre, nous franchirons le seuil irréversible des 450ppm, déclencheur des 2°C dans les années 2030.




En Ile-de-France, 20% des émissions sont dues aux transports terrestres : 100 millions de voyages-km sont effectués chaque jour en voiture, (200 gCO₂/km) pour 50 millions en transports en commun (7 gCO₂/km).

Structurellement, les trajets domicile-travail, à l'heure de pointe, dimensionnent les infrastructures de déplacement terrestre. La localisation des logements et des emplois est une déterminante lourde de la génération des flux et des dépenses publiques tant en investissement qu'en fonctionnement ; mais leur évolution n'est pas compatible avec l'urgence climatique : Il faut réduire nos émissions avec le territoire en l'état ou presque. Surtout quand, selon la DRIEA, les 72 gares du grand Paris express (40 milliards d'euros) ne transféreront que 1% des déplacements voiture sur ses lignes.



| Million de voyageurs km/jour | France hors Île-de-France | Île-de-France | France |
|------------------------------|---------------------------|---------------|--------|
| Automobile | 1 900 | 100 | 2 000 |
| Ferroviaire | 210 | 40 | 250 |
| Méto-bus-banlieue | 115 | 10 | 125 |

Source Ministère de l'équipement



Les 2/3 des distances des 100 millions de voyage-km parcourues en voiture sont le fait de la deuxième couronne francilienne, en majorité du fait de trajets domicile-travail, professionnels et études. La moitié de ces 100 millions de km en voiture sont générés par les 15% des déplacements qui se font à plus de 10 km;

Selon la SNCF, 83% des voyageurs entrant en gare en France métropolitaine sont franciliens ;

93% des franciliens habitent à moins de 3 km d'une gare, avec une grande disparité de desserte : En chiffre ronds, Paris est équipé de 380 stations de métro et gares pour 2 millions d'habitants avec une fréquence de 3 mn ; la 1ère couronne de 250 gares pour 4 millions d'habitants sur un territoire 6 fois plus grand, avec une fréquence de 10 mn ; la 2ème couronne de 150 gares pour 6 millions d'habitants sur un territoire 25 fois plus grand, avec une fréquence de 20 à 30 mn.

Pendant ce temps, le rapport au Premier Ministre de la Sénatrice Fabienne Keller a mis en évidence en 2009 la tendance à la multiplication par 2 de la fréquentation des 800 gares et stations franciliennes à l'horizon 2030 ; ce qui pose des problèmes majeurs d'infrastructures, de trains et de gares mais permettrait le report de la moitié des 100 millions de voyage-km de la voiture sur les transports en commun, peu émetteurs. Complété par la division par 2 des émissions de gaz à effet de serre par km parcouru des voitures, il permettrait d'atteindre le facteur 4 de la loi pope de 2005, votée en application de la COP de Rio en 1992.



Commentaire : le facteur 4 ne peut être atteint en l'état des politiques publiques car la tendance lourde à la croissance du trafic se heurte à :

- la limite introduite par l'heure de pointe et la saturation correspondante des infrastructures. Pour autant la création de tiers lieux sur les gares en 2ème couronne n'est pas une préoccupation des pouvoirs publics. Pas plus que la localisation à proximité des emplois et des logements.
- deux obstacles urbains : les gares et leur quartier, inadaptées à l'enjeu en termes de densité, d'aménagement, de circulation et de stationnement et qui restent inadaptées; les pouvoirs publics ne s'occupent pas plus de la sous-utilisation du vélo dans toute la région alors que les deux tiers des déplacements ont une portée de moins de 3km et que 93% des franciliens habitent à moins de 3 km d'une gare, la distance de pertinence du vélo, a fortiori du vélo électrique qui efface les dénivelés. Mais aussi la densité humaine urbaine de la 2ème couronne (la moitié de la population de la métropole) qui se sent abandonnée par les pouvoirs publics avec le Grand Paris express sans la moindre organisation de transports en commun adaptés à sa densité humaine urbaine : bus à haut niveau de service sur autoroute et covoiturage pourtant 10 fois moins cher que le Grand Paris express.

Modes de vie :

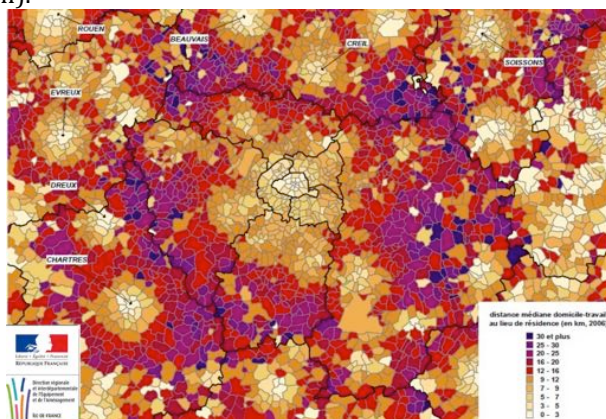
91 minutes en moyenne, c'est le temps que consacre un francilien à se déplacer, tous modes de déplacements confondus, selon l'enquête globale transport 2010. En moyenne, autant dire que cette moyenne n'a pas de sens. La réalité est toute autre.

Ainsi, selon cette même enquête :

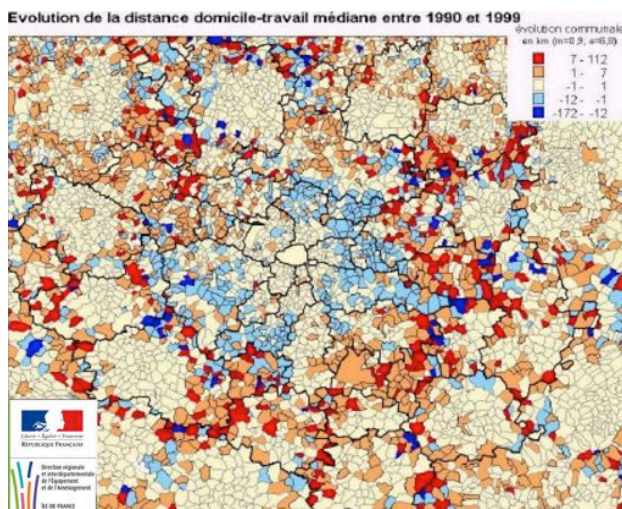
Tous modes de déplacements confondus, la portée en km de l'ensemble des déplacements varie de 1 à Paris à 2 en grande couronne (2,8 km pour 5,9 km);

Plus encore, tous modes de déplacements confondus, la portée varie de 1 pour les liaisons Paris-Paris à 16 pour les liaisons Paris-Grande couronne (1,5km pour 24,1 km).

Quant aux déplacements domicile-travail, ils ont une portée 3,7 plus longue que les déplacements non liés au travail (10,3 km pour 2,8 km).



et cette situation s'est aggravée :



Les durées des déplacements en Île-de-France sont en conséquence :

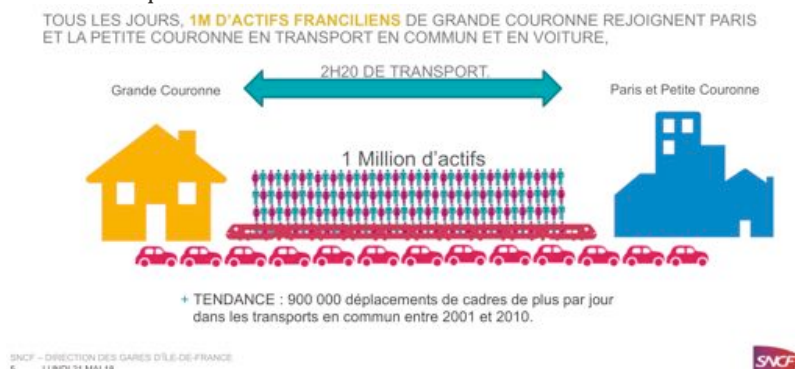
Les déplacements domicile-travail prennent deux fois plus de temps que les déplacements non liés au travail (41mn pour 19).

La moitié des actifs passe plus d'une heure pour aller et revenir du travail, près de 4 fois plus de temps que l'autre moitié (54 mn pour 15mn). 20% des actifs passent 2H20 pour cet aller-retour.

« Un million d'actifs (sur 1,6 millions que compte la deuxième couronne Île de France et sur 5 que compte la région Île-de-France¹), habitent la deuxième couronne Île de France et vont chaque jour travailler à Paris et

¹ hors auto-entrepreneurs qui gagnent en moyenne moins de 500 euros par mois et ne se déplacent donc pas tous les jours.

dans les départements de première couronne moyennant 2h20 de transports par jour ; pour moitié en voiture, pour moitié en train. Les quelques 500 000 actifs qui prennent le train forment, à l'heure de pointe, les 2/3 des voyageurs de la vie quotidienne d'Île-de-France ». EGT 2010 et SNCF Direction des gares IDF.



« L'actif qui consacre moins d'un quart d'heure à son trajet domicile-travail en profite pour réaliser d'autres déplacements (un de plus que les autres actifs) tout en ne consacrant que 67 minutes par jour à se déplacer. L'actif pour qui le temps de parcours entre domicile et travail est supérieur à 1 heure consacre la plus grande part de son temps de déplacements au travail. Sur les 200 minutes (3h20) que cet actif passe en moyenne à se déplacer un jour de semaine, 80 % sont consacrés aux seuls trajets entre domicile et travail, soit environ 2h40. » EGT 2010 N°17 janvier 2013

Selon un rapport au ministre en charge de l'industrie de mai 2012, les télétravailleurs économisent 82 mn de transport par jour de télétravail. Ils consacrent 37 mn gagnées à la vie familiale et 45mn en sommeil supplémentaire.



Commentaire : la France est connue pour sa semaine de 35 heures ;

La portée des déplacements domicile-travail, tous modes confondus, a augmenté de 50% en 34 ans (de 6,6km à 10,2)

La moitié des actifs va et revient du travail en deux fois 54 mn, soit 78 minutes de plus par jour que l'autre moitié. Tout se passe donc comme si, pour cette moitié d'actifs, 2,5 millions, la semaine de 35 heures est une semaine de plus de 41 heures.

Ce constat est aggravé par les 350 000 actifs résidents hors Île-de-France et qui viennent travailler tous les jours en Île-de-France.

Le temps gagné en télétravail (à la maison) est de l'ordre une heure et demie, pour moitié utilisée pour la vie familiale et pour moitié pour dormir... D'où l'intérêt des tiers lieux qui permettent de télé-travailler dans des conditions professionnelles et de développer ce mode de travail qui plafonne à 11% en France quand les pays anglo-saxons sont couramment au double, voir au triple en Europe du Nord.