
Quelle mobilité pour les personnes aujourd'hui ? Et demain ?

Jean-Pierre ORFEUIL

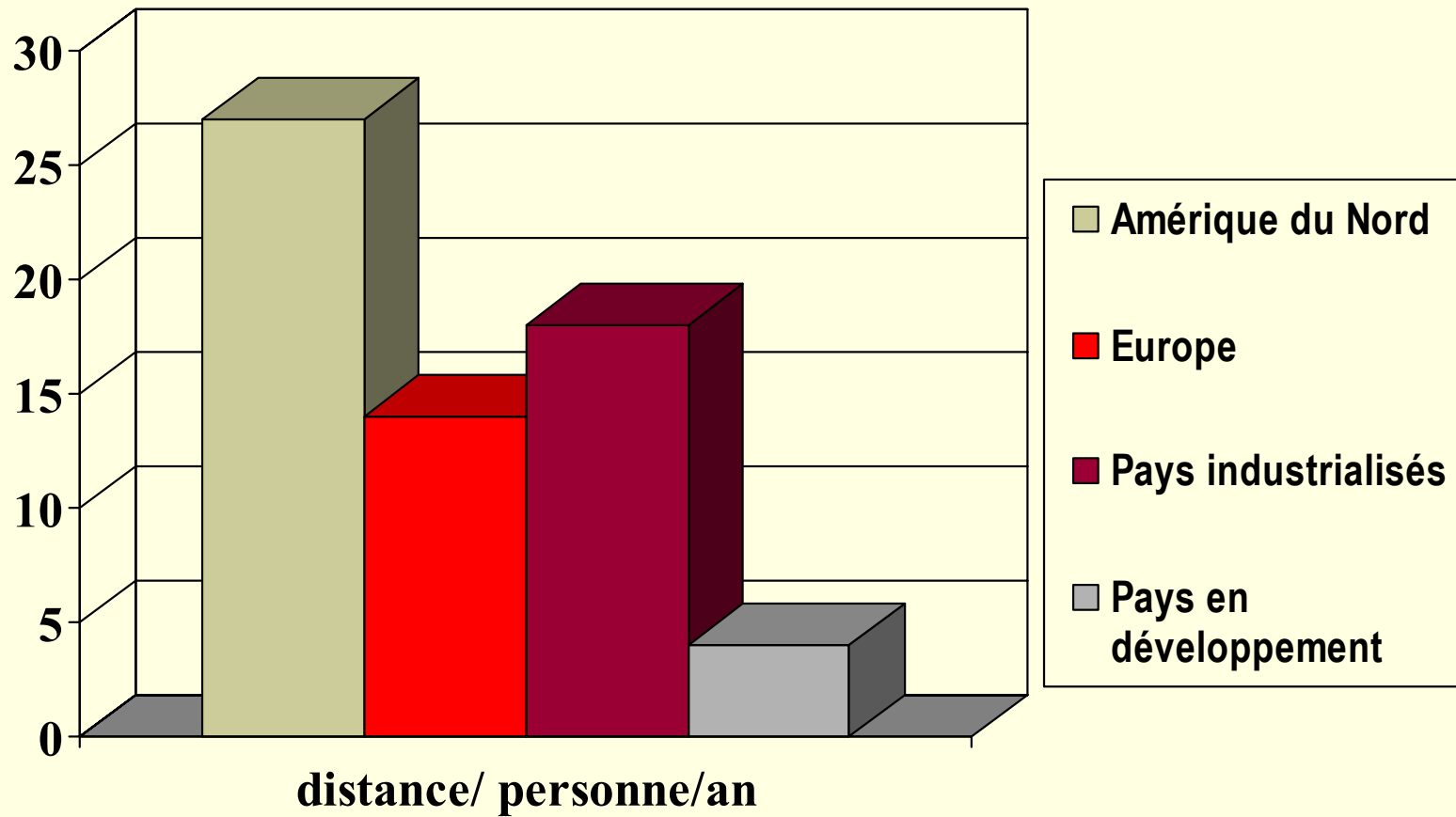
Professeur à l'Université Paris XII et
membre du Think Tank de l'URF



La mobilité dans le monde

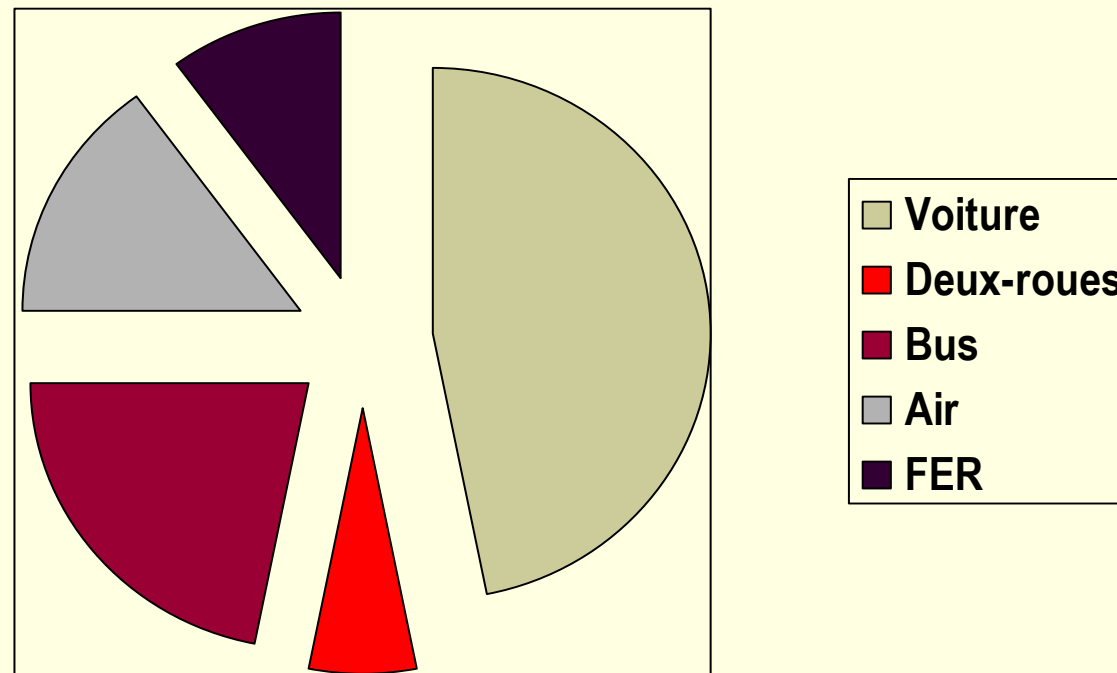
La mobilité dans le monde

Milliers de km par personne en 2000



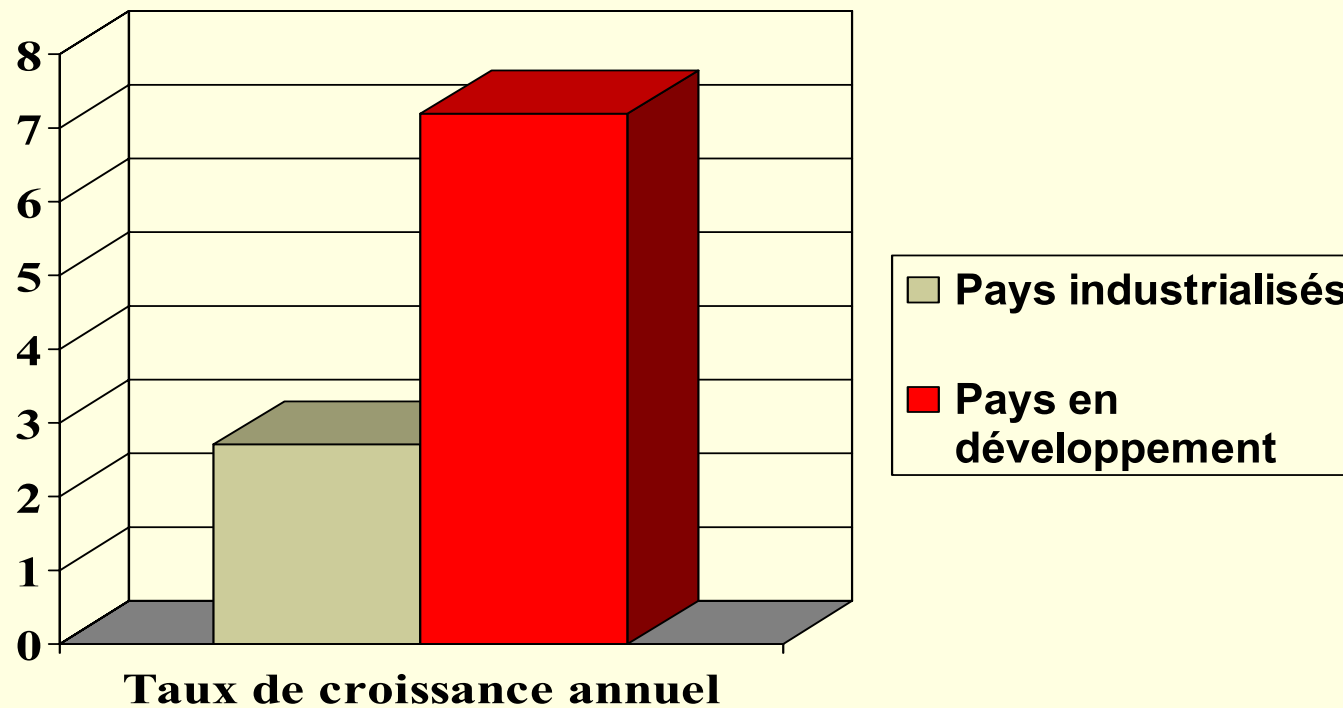
La mobilité dans le monde

Répartition par mode



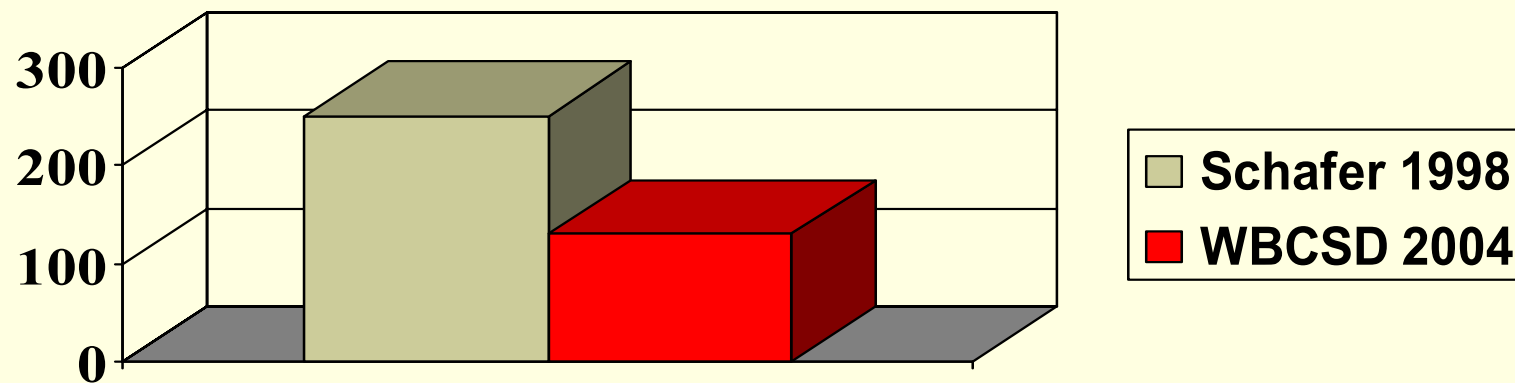
Les circulations totales de personnes dans le monde

Taux de croissance annuel sur les 15 dernières années

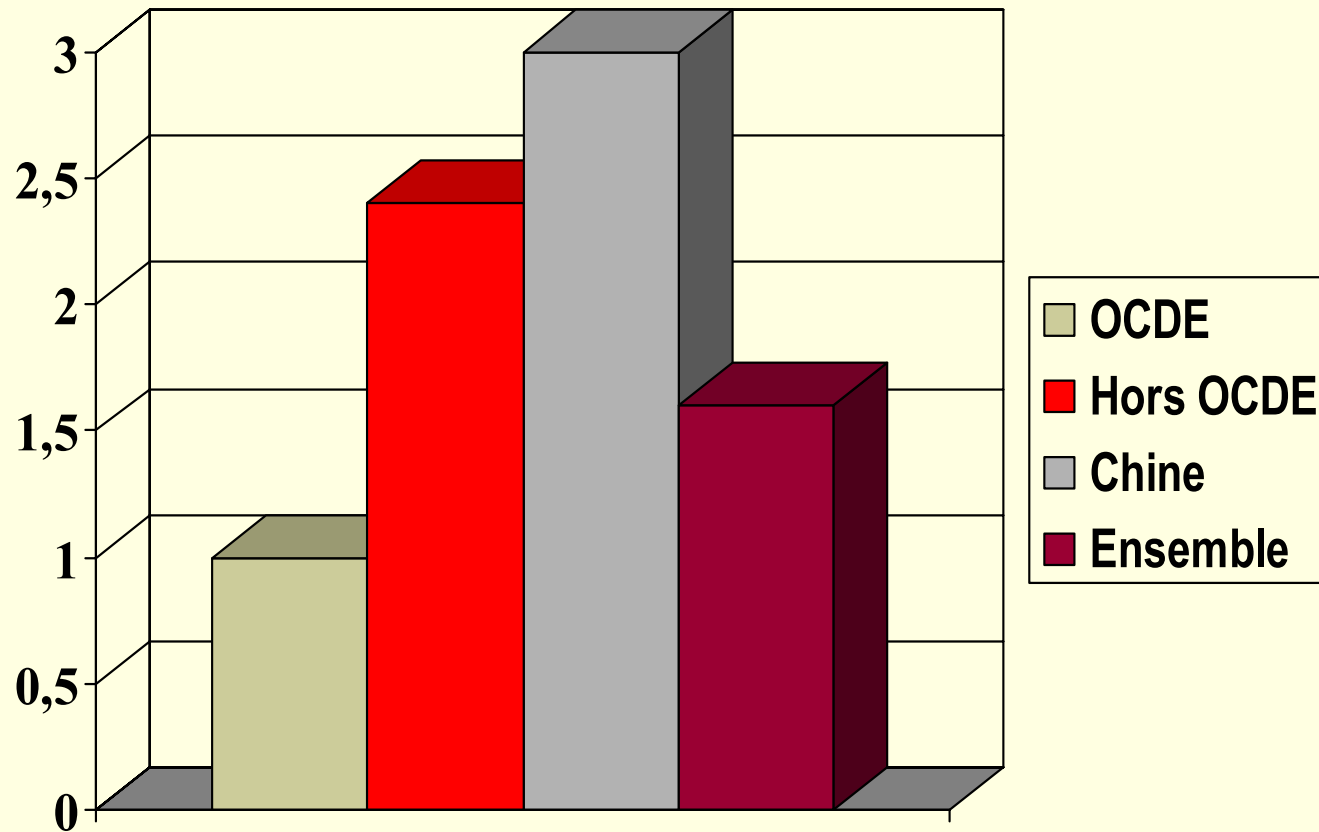


La mobilité dans le monde : les visions de l'avenir

Croissance (%) de la mobilité mondiale en 50 ans



Taux de croissance annuel prévu par région du monde d'ici 2030 (WBCSD)



Croissance observée du taux de motorisation en Chine 1985 - 2005

+ 10,2 % par an

→ Un écart très grand entre la réalité de la croissance et l'anticipation de la croissance qui interroge.

En ordre de grandeur, le parc automobile chinois :

Était en 1985 = à celui de l'Ile-de-France
Est en 2006 = à celui de la France
Sera en 2026 = à celui de l'Europe

... si les tendances se poursuivent

... Et l'Inde se met à suivre...

Un phénomène qui n'a rien de nouveau en principe...

- Dans le parc automobile mondial, l'Europe ne pesait rien par rapport à l'Amérique du Nord en 1950

- Le Japon pesait très peu en 1960

... Mais nouveau par les masses concernées :

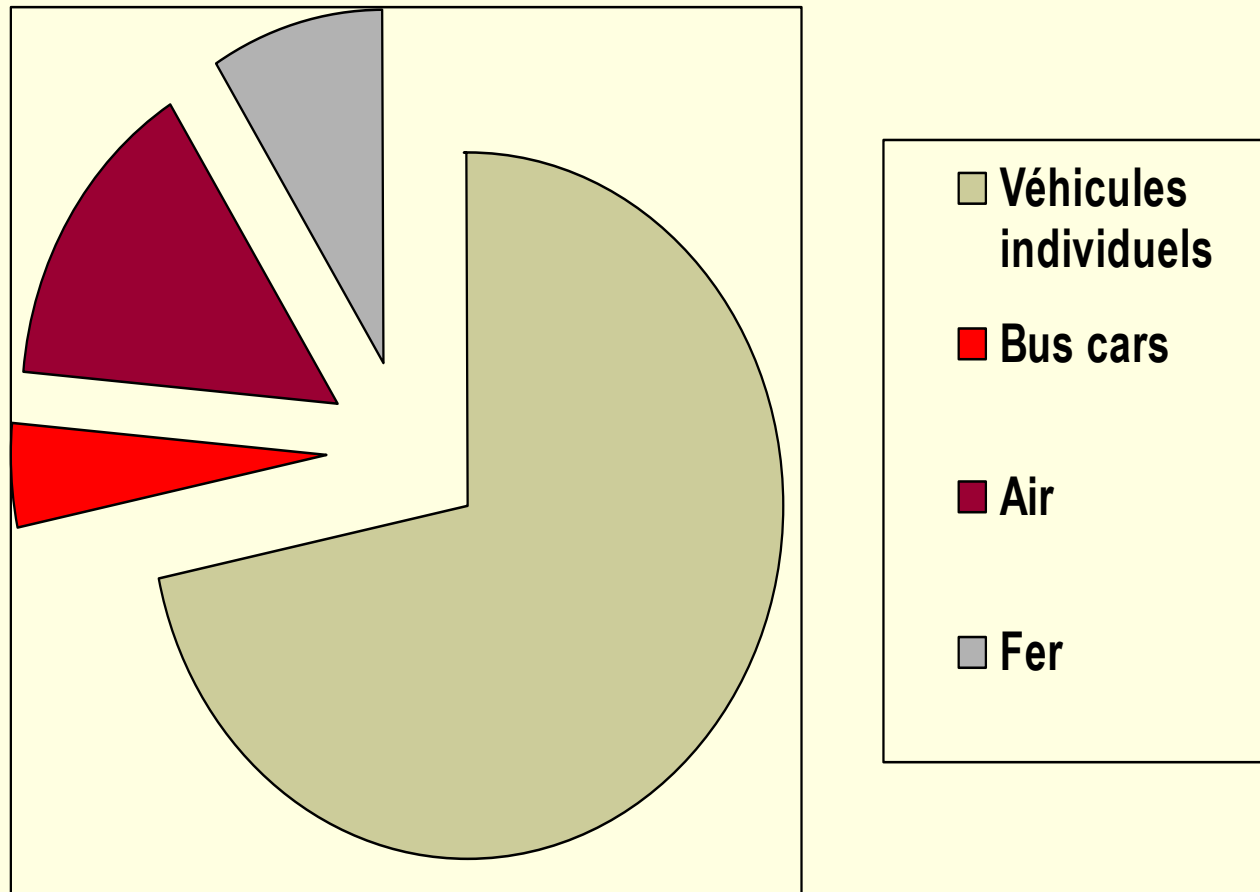
Chine + Inde = 5 fois l' Europe...

*Il faut prendre garde aux visions
excessivement conservatrices
concernant la mobilité dans le
monde émergent.*



La mobilité en France

1000 milliards de km en France par an, 16600 km par personne en 2005



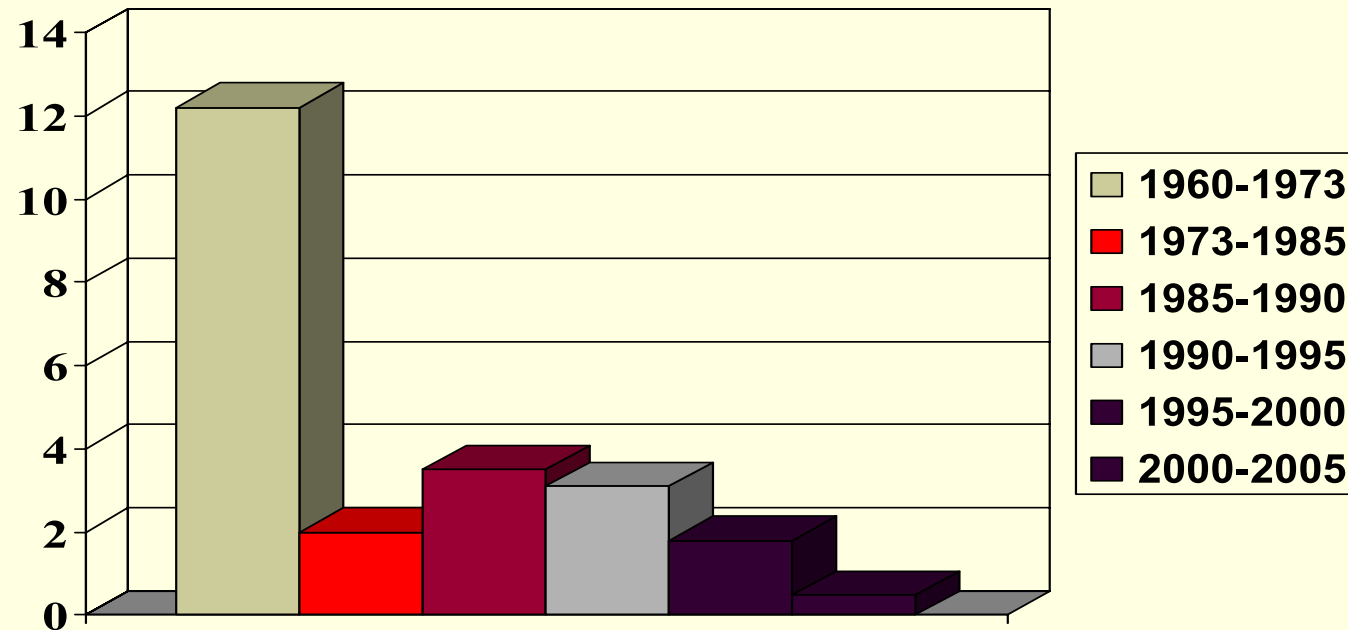
La mobilité : où ?

- **En ville 20 %, en région 40 %, loin 40 %**
- **En ville : marché stagnant, 70 % voiture**
- **En région : marché en forte croissance (périurbanisation et régionalisation des bassins de vie), 88 % voiture**
- **À longue distance : forte croissance, 55 % voiture, 28 % avion, 12 % train**

La mobilité : pour quoi faire?

- **Pour produire et se former : 29 %**
- **Pour gérer son quotidien : 25 %**
- **Pour rencontrer parents et amis, se détendre, voyager : 46 %**

Taux de croissance annuel (%) des circulations automobiles en France



La vision 2050 CGPC pour la France

4 scénarios

- **Croissance économique : 1 à 2 % / an**
- **Prix du carburant : de 1,3 à 2,4 € /litre**
- **Mobilité terrestre : + 1 % par an**
- **Mobilité aérienne : +1 à +2 % par an**
- **Dans la mobilité terrestre, un rôle légèrement croissant des transports collectifs**

Une vision excessivement prudente ?

Une vision trop prudente ?

Nombreux arguments pour une croissance ralentie des circulations

- Taux de motorisation et de détention de permis élevés
- Difficultés pétrolières
- Politiques publiques (capacités, vitesses, engagements internationaux)

Mais

- On peut souhaiter que la croissance économique soit plus forte qu'anticipée
- Certaines politiques publiques ont des limites



Et demain ?

Monde développé / Monde émergent

- Deux régimes de croissance : **maturité** ici, **explosion** là
- Avec un espace de contraintes commun : la question pétrolière et la question climatique sont incontournables, mais est aussi un espace d'opportunités, pour les constructeurs les mieux adaptés au « monde de demain »
- Et des problèmes spécifiques : investissements et acculturation dans le monde émergent, image du système automobile en France et en Europe

*Et demain
dans la « vieille Europe » ?*

L'image de l'automobile

- Un produit associé à une « société industrielle » polluante et dure qu'on voudrait voir derrière nous
- Alors que ce « **P**ersonal **C**onnector » a anticipé dans le monde physique la liberté de connexion interindividuelle du monde virtuel

L'image de l'automobile

- De très beaux succès (pollution divisée par 10, risque routier divisé par 7...)
- Masqués par des attitudes insuffisamment proactives (consommation, carburant...), un fossé entre la « Com » sur les voitures neuves et le vécu de l'« automobiliste de base », et des propositions peu opportunes (4x4, etc.)
- Un processus d'améliorations continues dans un monde attentif aux innovations de rupture

Une image à l'origine de politiques publiques coûteuses et peu efficaces

- **13 milliards d'euros pour les transports publics locaux et régionaux**
- **En très forte croissance depuis 10 ans**
- **Pour des résultats maigres en clientèle**
- **Et encore plus maigres en transferts venant de l'automobile**

Une demande de déplacements individuels structurellement résiliente

- **Du fait de la dispersion croissante des lieux de résidence, des lieux de travail, des lieux de loisirs etc.**
- **Du fait d'un espace de concurrence entre modes individuels et modes collectifs assez réduit : les situations véritablement concurrentielles entre modes individuels et modes collectifs représentent 10 à 15 % des circulations automobiles.**

S'adapter à cette résilience pour le monde de demain

Les alternatives au véhicule individuel

- **Un recours toujours accru à la « présence distante » (l'échange dans l'espace virtuel) : se fait tout seul**
- **Le développement, là où c'est pertinent, d'offres de transport en commun de qualité (des TGV aux plans de déplacements d'entreprises)**

S'adapter à cette résilience pour le monde de demain

Renforcer les mécanismes de résilience traditionnels

- **Productivité**
- **Marché de l'occasion**
- **Modulation des taxes**

S'adapter à cette résilience pour le monde de demain

*Innover sur les énergies, les véhicules,
leur mise à disposition*

- **Biocarburants** : préparer dès aujourd'hui une deuxième phase
- **Véhicules** : la diversification « vers le bas »
- **Mise à disposition** : des niches de voitures partagées

Union Routière de France



Octobre 2006

10 rue Clément Marot

75008 Paris

T : 01 40 70 05 45

F : 01 47 23 77 57

<http://www.urf.asso.fr>