

## Mobilités géographiques

### Définition

La mobilité n'est pas qu'une pratique objectivable statistiquement : on ne peut donc prendre la mesure de l'évolution des mobilités et de ses conséquences en considérant uniquement le nombre de déplacements des Français et les distances qu'ils parcourent.

Il s'agit plus largement d'une caractéristique fondamentale des sociétés postmodernes : la mobilité, entendue de manière très générale comme une capacité d'adaptation permanente à de nouvelles situations (économiques, professionnelles, sociales, individuelles, affectives, etc.), est une des valeurs centrales de la société, une norme implicite qui tend à s'imposer à tous. La mobilité occupe une place de plus en plus importante dans les modes de vie des Français et, au-delà, elle pèse d'un poids croissant dans les dynamiques économiques, urbaines, sociales et culturelles de la société.

Sont présentées ici deux dimensions interdépendantes de la mobilité : d'une part les mobilités quotidiennes et du temps libre (mobilités pendulaires domicile/travail, mobilités liées aux loisirs et tourisme), les mobilités résidentielles (déménagements) d'autre part. En se limitant ainsi aux seuls déplacements et déménagements, sont laissées de côté la mobilité sociale et les mobilités immaté-

...

### RÉTROSPECTIVE

Pour analyser les évolutions passées, on doit s'en remettre aux résultats d'enquêtes anciennes<sup>1</sup> ou à ceux d'enquêtes plus ciblées faute de données plus récentes : en effet, tous les indicateurs pertinents pour l'analyse de ce facteur ne sont pas régulièrement renseignés par l'appareil statistique français et tous les résultats de l'enquête nationale transports de 2007 ne sont pas encore disponibles<sup>2</sup>.

#### *Forte croissance des distances parcourues, sinon du nombre de déplacements et de leur durée*

Quelques chiffres donnent la mesure de l'explosion des mobilités : en France, au cours des cinquante dernières années, le trafic aérien a été multiplié par 50, les trafics automobiles par 25, le trafic ferroviaire par 2 ; en 1960, les Français parcouraient en moyenne 3 700 km dans l'année, 9 100 km en 1982, et 14 300 km en 2000, soit quatre fois plus que quarante ans plus tôt.

#### *Des déplacements pas plus fréquents mais couvrant de plus grandes distances*

Si la mobilité a ainsi quadruplé, ce n'est pas tant du fait d'une augmentation du nombre de déplacements par personne que de l'allongement des distances parcourues. Contrairement à une idée assez répandue, le nombre des déplacements n'augmente plus depuis le milieu des années 1970 ; il fluctue entre 3,5 et 4 déplacements par personne et par jour en moyenne (3,7 en 2008). Cette

1. La dernière enquête nationale sur les transports et les déplacements date de 1994.

2. Seule l'enquête sur la mobilité réalisée à l'échelle nationale qui décrit tous les déplacements des résidents français, quels que soient le motif, la longueur, la durée, le mode de transport, la période de l'année ou le moment de la journée est actuellement disponible.

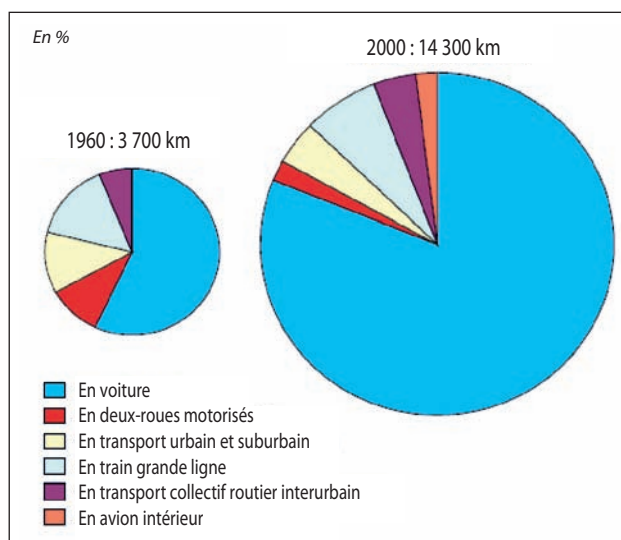
rielles (circulation d'informations), deux dimensions importantes de la mobilité dont on sait qu'elles sont intimement liées aux mobilités corporelles.

La prise en compte de la mobilité dans la réflexion prospective sur la politique du ministère de la Culture se justifie par l'impact qu'elle peut avoir sur les habitudes de consommations culturelles. La mobilité est en effet un facteur d'accessibilité à l'offre culturelle, un facteur clé des processus de différenciation sociale, enfin un facteur impactant le développement des territoires.

• **La mobilité, facteur d'accessibilité à l'offre culturelle** : parce qu'elle transforme la géographie humaine, le fonctionnement spatial, social et temporel des territoires, elle a des conséquences directes sur les conditions d'accès à l'offre culturelle. À ce titre, on doit s'interroger notamment sur la localisation de cette offre, sur les horaires et les modes de tarification des équipements et événements culturels, sur la notion de proximité et, en particulier, sur les équipements culturels dits « de proximité », tant il est vrai qu'être localisé près du lieu où les gens dorment ne signifie plus toujours être près de là où ils vivent, pas davantage qu'être situé « au centre » soit la condition pour être accessible par un grand nombre de personnes.

• **La mobilité, facteur clé des processus de différenciation sociale.** La démocratisation de l'accès à la culture a constitué le premier des objectifs attribués au ministère de la Culture et de la Communication : il apparaît donc difficile de concevoir une politique de réduction des inégalités d'accès – y compris dans sa formulation néolibérale en termes d'égalité des chances – sans tenir compte des mobilités qui

Graphique 1 – Distance parcourue annuellement par habitant en 1960 et 2000



stagnation s'explique principalement par le fait que les transports consomment du temps. Dans l'agglomération parisienne, le temps moyen d'un déplacement motorisé était de 29 minutes en 2001... comme en 1976.

Le temps consacré à chaque déplacement et le nombre moyen de déplacements par jour étant stables, il s'ensuit que le temps consacré dans la journée à ces déplacements est à peu près constant : le temps passé par les voyageurs dans les transports, inchangé depuis le début des années 1980, s'élève à 55 minutes en moyenne par personne et par jour (56 minutes en 2008). De la même façon, le temps de trajet domicile-travail n'a plus changé depuis 1965 (35 minutes en moyenne), alors même que la distance parcourue a continûment augmenté. Entre 1994 et 2008, la distance entre domicile et lieu de travail, mesurée à vol d'oiseau, a ainsi augmenté de 8 %.

De nombreux citoyens étant partis s'installer dans la grande périphérie des villes et nombre d'équipements ou d'établissements ayant fermé en zone rurale, les distances pour aller au travail ou à l'école, faire des achats se sont allongées. La situation a évolué différemment selon le degré d'urbanisation du lieu de résidence : la distance aux activités est restée globalement stable dans les grandes agglomérations mais a augmenté de 12 % en dehors (entre 1994 et 2008), là où la population s'est implantée plus récemment, loin des aires d'activités. Hors des grandes agglomérations, les lieux de résidence sont de plus en plus éloignés des commerces et des établissements d'enseignement : leur distance à vol d'oiseau a augmenté respectivement de 29 % et 22 %.

... conditionnent l'accès aux services collectifs dans le domaine culturel.

• **La mobilité, facteur impactant le développement des territoires** : la voiture a permis à l'individu d'être autonome dans sa mobilité et a rendu les localisations résidentielles, permanentes et temporaires bien moins contraignantes que dans le passé. Les territoires sont donc en concurrence pour attirer des individus mobiles, dont les revenus sont les principaux facteurs du développement territorial. Cet objectif d'attractivité pousse les collectivités territoriales à accroître leurs dépenses culturelles, la densité et la qualité de l'offre culturelle étant considérées comme un des principaux leviers de différenciation dans la compétition interterritoriale et notamment interurbaine.

### Des déplacements de plus en plus rapides, permettant une ouverture de l'univers des choix personnels

Si les distances parcourues explosent alors que le nombre de déplacements et leur durée stagnent, c'est parce que la vitesse moyenne des déplacements a fortement crû sous l'effet combiné, au niveau individuel, de reports des transports en commun vers la voiture individuelle, plus rapide, et au niveau des infrastructures, d'investissements publics qui ont permis l'augmentation de la vitesse de tous les modes de transports (TGV, RER, automobiles sur autoroutes).

Si les Français ne consacrent pas plus de temps à se déplacer, ils vont plus vite, donc plus loin. La vitesse augmente mécaniquement car l'allongement des parcours routiers hors des voies congestionnées permet d'aller plus vite, mais à durée de transport croissante. L'explosion des mobilités correspond ainsi à une ouverture de l'univers des choix sur le plan tant du lieu de résidence – localisation de moins en moins directement déterminée par le lieu de travail – que de ceux de la vie quotidienne et des loisirs.

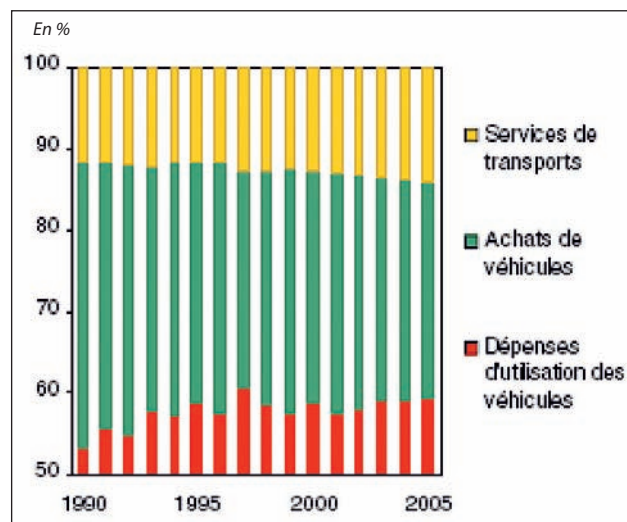
### Des déplacements de plus en plus coûteux, induisant des disparités sociales

L'augmentation de la vitesse et des distances parcourues a un coût. Les dépenses de transports des ménages ont régulièrement augmenté au cours des décennies passées, en volume comme en prix. En 2007, elles ont ainsi progressé en volume de 1,7 % par rapport à 2006.

La structure des dépenses, en revanche, s'est modifiée. Entre 1990 et 2005, la part de l'automobile a reculé, passant de 88,5 % à 86,3 %, tandis que les dépenses en services de transports ont augmenté de 11,5 % à 13,7 %. Les dépenses liées à la voiture restent cependant le poste le plus important dans les transports, puisqu'elles sont passées de 9 % des dépenses totales de consommation des ménages en 1979 à 13 % en 1999 et 14,6 % en 2007. En particulier, les achats d'automobiles, sous l'influence du marché des véhicules neufs, sont repartis à la hausse en 2007.

Le coût croissant des déplacements explique en partie les disparités sociales en termes de mobilité qui, bien qu'en réduction, demeurent importantes. Réciproquement, la mobilité jouant un rôle croissant dans les processus d'insertion sociale et professionnelle, on ne peut comprendre les inégalités sociales et les phénomènes d'exclusion sans prendre en compte l'inégale distribution des ressources et capacités en matière de mobilité.

Graphique 2 – Évolution de la structure des dépenses des ménages en transport



Source : Insee, enquête Budget des ménages, 2006.

Il faut noter en particulier que l'immobilité est inversement proportionnelle à la taille des villes – 22 % d'immobilité à la campagne, 17 % dans les plus petites villes, 9 % dans l'agglomération parisienne – et fortement liée au cycle de vie – plus de la moitié des personnes de 80 ans et plus sont immobiles. Les actifs, dont 45 % des trajets sont effectués pour le travail, se déplacent plus et plus loin que les inactifs. Les écarts de mobilité entre hommes et femmes tendent à se réduire, sous l'effet du développement de l'emploi féminin ; enfin, les cadres sont de loin les plus mobiles, tant pour les déplacements liés au travail que pour ceux du temps libre.

### *Transformation de la structure des déplacements*

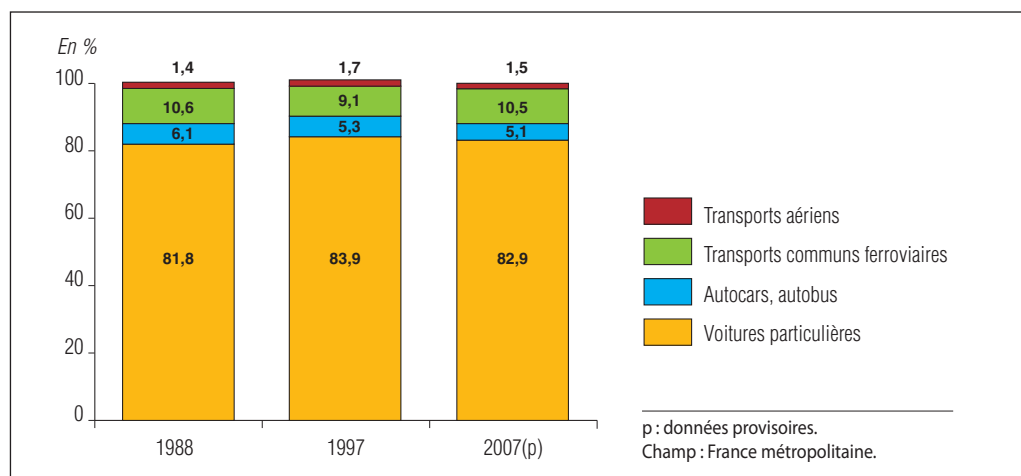
#### **La prédominance absolue de la voiture aujourd'hui en léger recul**

Le dernier demi-siècle a été marqué par la victoire quasi absolue d'un mode de déplacement sur tous les autres. Dans les années 1950, la marche à pied et l'usage des deux-roues étaient les modes dominants de la mobilité urbaine, et les transports collectifs (bus et trains) dominaient dans les déplacements interurbains. La situation a rapidement changé. En 1960, la France comptait 120 voitures pour 1 000 habitants et plus de la moitié des kilomètres parcourus (57 %) l'étaient déjà en voiture. Quarante ans plus tard, on compte 560 voitures pour 1 000 habitants (soit 1,2 voiture par ménage, sachant que 80 % des ménages disposent d'au moins une voiture), et 89 % des kilomètres parcourus le sont en voiture. Parmi la population adulte, 70 % déclarent conduire au moins occasionnellement (contre 57 % en 1982).

La voiture est surtout de plus en plus utilisée en espace rural et faiblement urbanisé car la motorisation s'y est accrue : en 2008, 68 % des personnes appartiennent à un ménage comptant autant de voitures que de membres adultes, contre 54 % en 1994 – dans les grandes agglomérations, cependant, le mouvement est de moindre ampleur : respectivement 48 % et 43 %. La majorité des déplacements en voiture sont réalisés par un conducteur seul, plus encore qu'en 1994 (58 % contre 49 %). Le temps passé quotidiennement en voiture s'est ajusté à l'allongement des distances à parcourir et à la dispersion des destinations.

Cependant, alors que la circulation des voitures particulières avait progressé de 2 % par an en moyenne au cours des années 1990, sa croissance ralentit fortement depuis le début de la décennie, jusqu'à diminuer nettement en 2005 (– 1,4 %), ce qui n'avait pas été observé

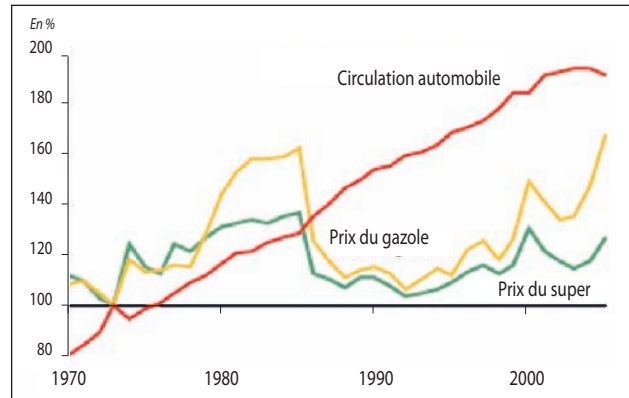
**Graphique 3 – Transport intérieur de voyageurs selon le mode de transport utilisé, en 1988, 1997 et 2007**



Source : Les comptes des transports, MEEDDAT/SESP.

depuis le choc pétrolier de 1973. Ce ralentissement global se produit essentiellement sur les courts trajets, alors que le trafic du réseau autoroutier continue à croître (+ 2,3 % par an de 2001 à 2005). Cette inflexion des tendances de long terme résulte de la combinaison de deux facteurs : la croissance du parc automobile est désormais faible et les parcours annuels moyens par véhicule sont en baisse, pour s'adapter à la hausse du prix des carburants.

**Graphique 4 – Prix des carburants et transport en voitures particulières (1970-2000)**



Source : MINEFI/OE.

### Des déplacements personnels de plus en plus fréquents

L'évolution des modes de transport s'est accompagnée d'une évolution sensible des motifs de déplacements. La mobilité n'est plus, loin s'en faut, exclusivement liée à l'activité professionnelle. Partout en France, les journées de travail ou d'études sont moins souvent fractionnées qu'il y a 14 ans. En 1994, dans les grandes agglomérations, 36 % des actifs effectuaient plusieurs trajets par jour jusqu'à leur lieu de travail ; en 2008, ils ne sont plus que 30 % ; en dehors des agglomérations, l'évolution est de 46 % à 37 %.

Ainsi, la part des mobilités pendulaires dans le total des déplacements diminue régulièrement depuis le début des années 1980, au profit des déplacements d'ordre personnel, liés aux activités d'achats, de loisirs et de visites (amis, famille). Ces déplacements constituent la principale explication de la croissance de la mobilité au cours des vingt-cinq dernières années : ils représentent désormais le tiers des motifs de déplacements locaux et plus des deux tiers des motifs de déplacements à longue distance.

Le déclin du poids relatif des déplacements motivés par le travail dans le total des mobilités s'explique en premier lieu par des facteurs démographiques, l'augmentation de la part des inactifs dans la population entraînant un déclin de l'importance des déplacements motivés par le travail.

Parallèlement, la révolution numérique et la diffusion rapide des instruments nomades permettant d'accéder à des contenus culturels et informatifs partout ont rendu plus floues les limites entre motifs de déplacements : les temps de déplacements devenant des moments privilégiés des consommations culturelles (livres, musique, films, jeux vidéo...), des déplacements pour motifs professionnels peuvent ainsi devenir l'objet d'activités personnelles à caractère culturel.

### Des déplacements entre centre et périphérie en baisse

Enfin, on peut rappeler que l'étalement urbain, à la fois cause et conséquence de l'explosion des mobilités, ne s'explique pas seulement par l'extension périurbaine de l'habitat. Le mouvement de desserrement voire de fuite des centres urbains s'observe aussi en matière d'emploi. Bien qu'ils demeurent prégnants dans les esprits des décideurs publics, les déplacements de travail entre banlieue et centre sont devenus très minoritaires dans la réalité. Ainsi, dans l'agglomération parisienne, les déplacements pendulaires entre banlieue et centre représentent seulement 5 % du total des déplacements motorisés et ce pourcentage diminue constamment.

## Des mobilités résidentielles et présentes qui redessinent la géographie humaine de la France

### Une mobilité résidentielle forte mais qui varie selon les tranches d'âge et les territoires

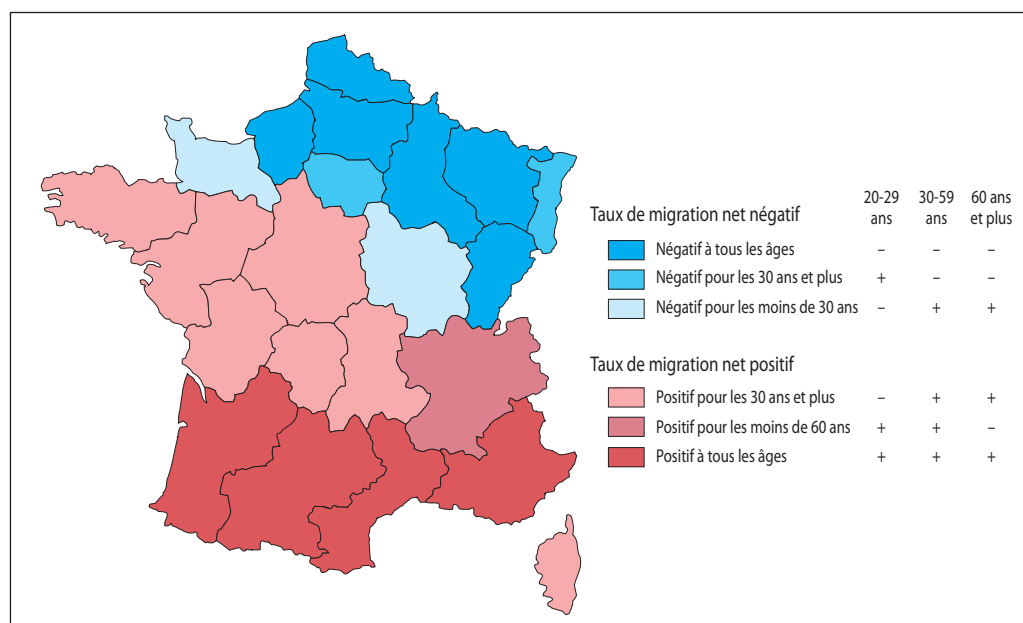
Contrairement à certaines idées reçues, la France est un pays de forte mobilité résidentielle : près de 10 % des résidents changent de logement chaque année, soit près de deux fois moins qu'aux États-Unis mais plus que dans la quasi-totalité des autres pays européens. Ces mobilités s'effectuent en majorité à courte distance : en 1999, plus de 10 % des habitants de France métropolitaine ont changé de logement (10,6 %), 6,3 % ont déménagé hors de leur commune de résidence initiale, 2,6 % ont changé de département et 1,6 % de région.

La mobilité résidentielle a eu tendance à augmenter au cours des trente dernières années, avec des périodes de tassement voire de recul. Elle s'accroît quand l'amélioration de la conjoncture économique s'améliore et que le chômage baisse, et *vice versa* : stabilité de la mobilité résidentielle entre 1976 et 1981 ; baisse entre 1981 et 1984 ; remontée entre 1984 et 1990 pour atteindre le niveau de 1976 ; baisse entre 1990 et 1993 ; remontée de 1993 à 2000 ; stabilité entre 2000 et 2005.

Comme dans tous les pays, la mobilité résidentielle est concentrée sur certains âges de la vie : elle s'intensifie brusquement après 18 ans, avec un maximum vers 25 ans, suivie d'une décroissance rapide. Elle rebondit assez nettement vers 60 ans. Autrement dit, les Français déménagent surtout aux moments de l'entrée dans l'âge adulte et du départ à la retraite.

Tous les territoires ne sont pas également affectés par la mobilité résidentielle. Le jeu des déménagements et des emménagements a redessiné la géographie humaine de la France : les espaces périurbains ont été les principaux bénéficiaires du mouvement au cours du dernier quart de siècle, mais le mouvement de desserrement résidentiel s'est ralenti au cours des dernières années et on observe même, dans de nombreuses villes, les signes d'un mouvement de retour vers les zones denses.

Graphique 5 – Taux de migration net par tranche d'âge entre 1999 et 2005



Source : Observatoire des territoires, 2008.



À une autre échelle, les migrations résidentielles bénéficient essentiellement aux zones Sud et Ouest du pays, dont le développement est tiré par l'attraction d'actifs et de retraités depuis la France du Nord et de l'Est.

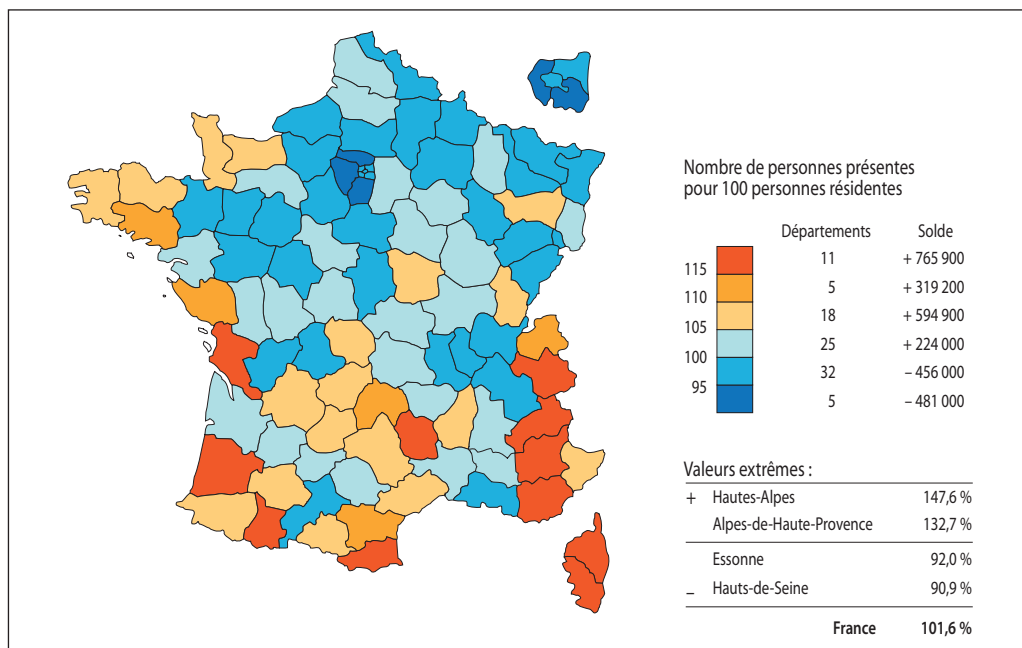
### Des mobilités touristiques qui privilégient les mêmes territoires littoraux et méridionaux que les mobilités permanentes

Les migrations résidentielles permanentes ne représentent qu'une portion des mobilités résidentielles. Pour se représenter le phénomène, il convient d'ajouter aux changements de résidence principale les déplacements temporaires entre divers lieux de résidence. En effet, les Français voyagent et vivent en moyenne trente-cinq jours par an en dehors de leur domicile, et même plus de soixante jours pour les Parisiens.

On notera que les cartes des migrations résidentielles présentent de saisissantes ressemblances avec la carte « **présentielle** » de la France, telle qu'elle est redessinée par les mobilités touristiques : celles-ci se combinent aux mobilités permanentes au bénéfice de quelques territoires littoraux et/ou ensoleillés. L'évolution des mobilités quotidiennes et des mobilités résidentielles convergeant ainsi, elle donne à voir un éclatement spatial des espaces de vie.

La localisation spatiale des ménages, longtemps associée à un lieu unique ou au seul espace dessiné par le binôme domicile/travail, est de plus en plus complexe et fragmentée. La dissociation croissante des lieux de travail, de résidence, de chalandise, de loisirs ou de tourisme multiplie les lieux de vie, dessinant une série d'archipels reliés par des axes de transports.

**Graphique 6 – Solde des migrations interrégionales par département**  
*Solde touristique relatif (population présente – population résidente)*



Source : Estimation direction du Tourisme.

## ■ TENDANCES ET INCERTITUDES MAJEURES

### *Tendances majeures*

#### ■ Une mobilité de plus en plus présente mais qui entraîne des disparités sociales et territoriales

Dans l'ensemble du monde développé, les trois dernières décennies ont été marquées par une explosion des mobilités de toutes natures et à toutes les échelles. La France ne déroge pas à la règle : tous les indicateurs disponibles témoignent d'une croissance importante et régulière des mobilités de ses habitants, que ce soit en distances parcourues, en vitesse de transport, en variété de motifs de déplacement, en mobilité résidentielle, etc.

Cette mobilité toujours plus grande permet une ouverture de l'univers des choix sur le plan tant de la résidence – localisation de moins en moins directement déterminée par le lieu de travail – que de la vie quotidienne et des loisirs. Cependant, cette mobilité dépend fortement de facteurs économiques qui induisent des disparités sociales : la prédominance absolue de la voiture, la hausse du coût des transports, l'inégale répartition des transports en commun, beaucoup plus développés en ville que dans l'espace rural, excluent de cette ouverture des possibles une partie de la population : les jeunes, les personnes âgées, les inactifs, les personnes à faibles revenus.

Cette tendance pourrait s'accroître sous l'effet de certains facteurs : prolongement de la crise économique, accroissement encore plus fort du prix du pétrole. Combinée à la révolution numérique et à la diffusion rapide des instruments nomades qui permettent l'accès à certains contenus en tous lieux, sans nécessiter de déplacement corporel, elle pourrait conduire à un fléchissement des mobilités.

#### ■ La politique des transports : un enjeu de taille pour le développement territorial

L'autonomie dans la mobilité, rendue possible par l'automobile, a pour corollaire une ouverture inédite des choix individuels – même si elle est socialement très inégalement distribuée. Les localisations résidentielles, permanentes et temporaires, sont bien moins contraintes que par le passé ; les territoires vécus s'étendent ; les inscriptions territoriales se recomposent... Ces évolutions placent les territoires en concurrence pour l'attraction d'individus mobiles, dont les revenus sont les principaux facteurs du développement territorial. Le développement de politiques des transports constitue donc un enjeu important pour les collectivités qui cherchent à se développer dans ce contexte de compétition interterritoriale, notamment interurbaine.

### *Incertaines majeures*

La nature et la structure des déplacements sont fortement liées à l'offre d'infrastructures de transports et de distribution d'énergie qui les alimentent. Du fait de la durée de construction et de vie de ces réseaux, les dynamiques en matière de mobilité sont marquées par une forte inertie. On peut néanmoins penser qu'à l'horizon 2030, des inflexions voire des ruptures pourraient bouleverser l'état des lieux des mobilités.

#### ■ Croissance économique

L'évolution de la mobilité dépend fortement du rythme de la croissance économique. Un changement de 1 % par an dans le taux de croissance du PIB a, sur une période de vingt ans, des effets extrêmement sensibles sur les déplacements. Le retour à un taux de croissance d'environ 3 % par an au tournant des années 2000 a suffi à provoquer des progressions supé-



rieures aux prévisions pour le trafic sur autoroute et pour le trafic aérien, sans parler du dérapage généralisé des indicateurs concernant les émissions de gaz à effet de serre.

Le contexte économique pèsera en outre sur les choix politiques faits en matière de financement des retraites, lesquels influenceront sur le niveau et la structure des mobilités. L'allongement de la durée de cotisation et/ou la baisse du niveau des pensions pourraient ainsi réduire les mobilités de loisirs, très sensibles au revenu des ménages, ou les mobilités résidentielles des retraités.

La durée et l'ampleur de la crise économique de 2008 étant très incertaines, l'évolution des mobilités à l'horizon 2030 l'est tout autant.

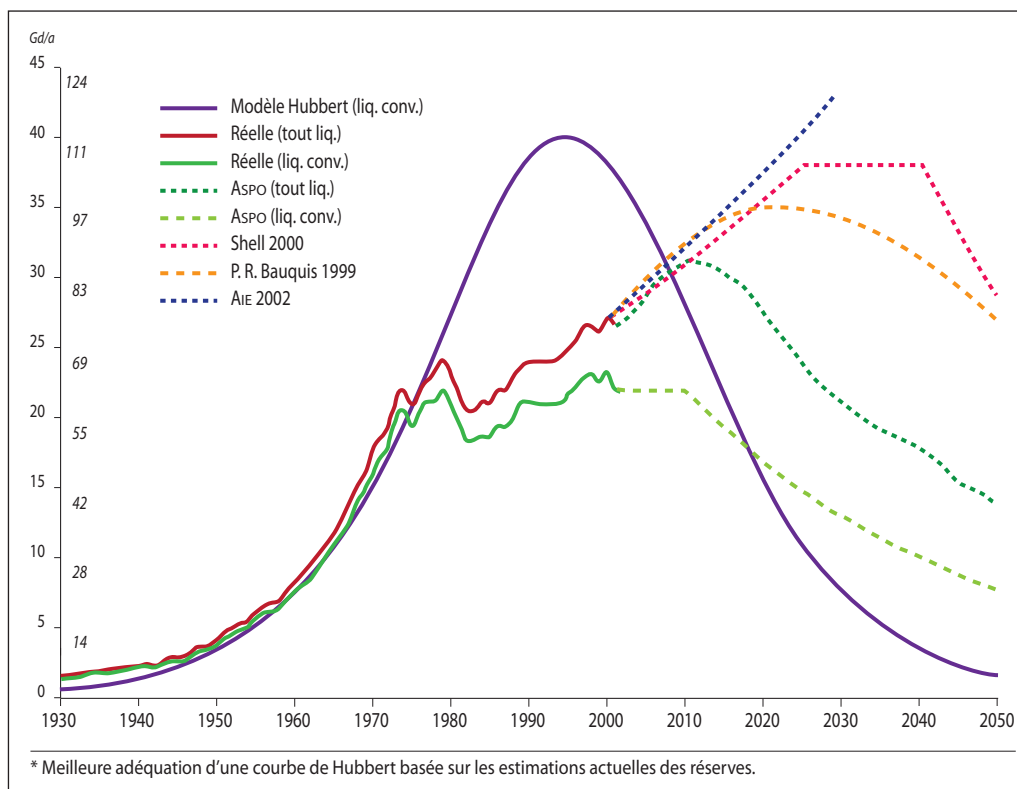
### ■ Avenir de l'automobile

L'incertitude est d'autant plus forte que l'explosion des mobilités est avant tout celle de l'automobile et que l'avenir de l'automobile s'avère lui aussi incertain. Le développement continu du parc automobile et de l'automobile s'est opéré dans un contexte d'abondance d'une énergie fossile peu coûteuse. Le mouvement se heurte désormais à l'épuisement des ressources en pétrole, qui s'est accéléré sous l'effet d'une augmentation rapide de la demande mondiale.

Les spécialistes de la question débattent de la date du *Peak Oil* (apogée de la production mondiale de pétrole, suivie d'une décroissance inexorable) : les plus pessimistes jugent qu'il se serait produit en 2008 ; les plus optimistes, qui estiment largement les réserves ultimes mondiales, pensent qu'il aura lieu après 2030. L'horizon 2020 est généralement retenu par les spécialistes de la question.

Le prix du pétrole à l'horizon 2030 ne dépend pas seulement des ressources disponibles mais aussi de facteurs géopolitiques qui pèsent sur l'offre et de facteurs économiques qui pèsent sur la demande. L'évolution des pratiques de mobilité apparaît donc très incertaine :

**Graphique 8 – Scénarios d'évolution de la production mondiale de pétrole**



Source : ASPO Upsala 2002 press release – USGS mean estimates 2000 (Shell).

un renchérissement durable du prix du pétrole pourrait conduire à une rupture, la stagnation de l'utilisation de la voiture observée depuis deux ans laissant place à une nette réduction de son usage, dont la crise actuelle du secteur automobile pourrait être un signe avant-coureur.

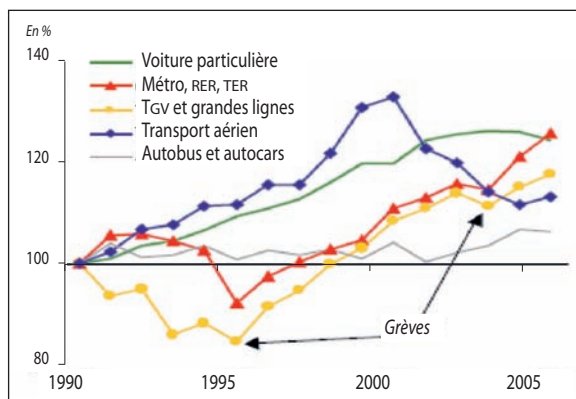
Les transports collectifs constituent quasiment la seule alternative à l'utilisation de l'automobile. En l'état actuel de l'offre, ils peuvent difficilement la remplacer et il apparaît peu probable que, à l'horizon 2030, l'hégémonie automobile soit nettement entamée par des moyens de transports alternatifs, qu'il s'agisse de transports collectifs ou d'autres modes de transports. Plus probablement, on assistera à une montée en puissance du parc automobile alimenté par un autre combustible – électricité, hydrogène, hydrocarbures de synthèse –, dont le rythme de diffusion dépendra des sauts technologiques opérés.

### ■ Politiques de transports

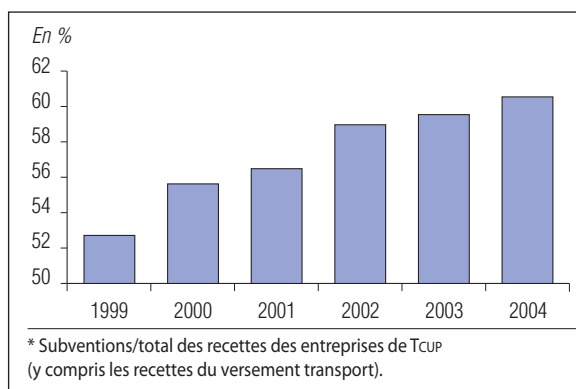
La figure des mobilités en 2030 dépendra des politiques de transports qui seront développées d'ici là. Les décisions d'investissement prises par les acteurs publics dans les cinq années à venir dessineront la carte des infrastructures disponibles. Or les choix collectifs en la matière sont difficiles, parce qu'ils mobilisent des moyens considérables, qu'ils mettent en jeu les responsabilités – et les ressources – de très nombreux acteurs, porteurs d'intérêts et de positions parfois antagonistes : maintien ou accroissement de la mobilité des personnes *versus* recherche de réduction de cette mobilité.

Si le Grenelle de l'environnement a pu laisser entrevoir une rupture dans les objectifs poursuivis par les politiques de transports, en faveur d'une mobilité plus limitée et plus collective, le plan de relance a vite montré que cette rupture est loin d'être sûre. Elle l'est d'autant moins que le fonctionnement du système de transport collectif coûte à la collectivité plus que le fonctionnement du système routier. Au cours des trente dernières années, les dépenses publiques consacrées au transport public urbain ont augmenté de 4 % par an en moyenne, soit trois fois plus que la croissance de la demande de transport public et deux fois plus que la croissance de l'offre. La priorité ainsi accordée au système le plus cher ne peut se perpétuer indéfiniment, dans un contexte de fortes contraintes budgétaires.

Graphique 9 – Évolution du transport intérieur par mode (1990-2005)



Graphique 10 – Poids des subventions publiques dans les recettes des entreprises de transport collectif urbain de province



Source : CERTU. ETM/SESP

## ■ PROSPECTIVE

### HYPOTHÈSE 1 (TENDANCIELLE) – *Forte mobilité*

#### La dissolution des ancrages territoriaux

Après une courte période de stagnation pendant la crise, la croissance de la mobilité repart de plus belle et s'accélère même fortement dans la décennie 2020, des sauts technologiques permettant d'en réduire le coût et d'accélérer les vitesses de déplacements (autoroutes intelligentes). L'étalement urbain se poursuit, entraînant des mobilités pendulaires toujours plus longues – en distance sinon en temps –, les déplacements du temps libre explosent – en distance et en temps –, la multirésidence se généralise, les ancrages territoriaux deviennent plus flous et fragmentés. La croissance des mobilités s'accompagne d'une différenciation croissante des pratiques en la matière, qui renforce les inégalités sociales.

Les conséquences pour les politiques culturelles sont multiples :

- les équipements culturels de proximité voient leur fréquentation diminuer sensiblement, leurs publics se retournant vers des offres toujours plus éloignées de leur lieu de résidence. De façon corollaire, on assiste à une spécialisation croissante – sur le plan social et générationnel – des publics fréquentant chaque segment de l'offre culturelle, réduisant la capacité des acteurs culturels à organiser la coprésence des publics et la construction d'une culture commune ;
- le temps de la mobilité, y compris de l'automobilité, désormais assistée par divers instruments techniques qui transforment le conducteur en passager de son véhicule, devient un temps libre. Le temps disponible pour les consommations culturelles s'étend ;
- l'hypermobilité accroît la concurrence interterritoriale pour l'attraction des revenus mobiles des actifs, des retraités, des touristes, des étudiants... L'offre culturelle et patrimoniale devient un des principaux leviers à la disposition des villes et des régions dans cette compétition. Les collectivités investissent massivement dans les équipements et les événements culturels de prestige, dans une perspective d'attractivité. Les budgets culturels n'étant pas infiniment extensibles, ces investissements s'accompagnent d'une augmentation des tarifs à la charge des usagers et d'une réduction d'autres types de dépenses publiques pour la culture, au risque de réduire l'accès des populations les moins favorisées à l'offre culturelle.

### HYPOTHÈSE 2 – *Repli des mobilités*

#### Mobilité entravée et repli sur le foyer

Les hésitations de la puissance publique, la faiblesse des investissements dans les infrastructures de transports collectifs et les impasses technologiques mettent fin à la dynamique de croissance des mobilités. Les routes et les transports collectifs sont engorgés, les déplacements sont pénibles et coûteux.

Les Français – notamment les pauvres et les résidents des périphéries mal desservies par les transports collectifs – arbitrent alors entre les motifs, continuant à se déplacer pour le travail mais réduisant sensiblement leurs déplacements de loisirs. La fréquentation des équipements culturels s'en ressent, et le domicile devient le lieu principal – voire exclusif pour une majorité de Français – des pratiques culturelles, qui deviennent de plus en plus différenciées selon les catégories de population.

### HYPOTHÈSE 3 – *Optimisation de la mobilité*

#### Mobilité aménagée

Les politiques de transports se réorientent, de la création de nouvelles infrastructures de transports à l'affirmation d'un droit à la mobilité qui se concrétise par la mise en place de divers services en la matière : soutien au développement d'une offre privée d'autopartage en milieu urbain, généralisation de systèmes de covoiturage dans les entreprises, développement d'une offre publique de transports à la demande en milieux périurbain et rural.

Parallèlement, les investissements publics visant à offrir un accès à l'internet à haut débit sur l'ensemble du territoire conduisent au développement du télétravail, jusqu'à concrétiser ce que les prospectivistes annoncent sans relâche depuis un demi-siècle, mais qui avait toujours été invalidé par les faits, à savoir une réduction des mobilités.

Ces évolutions combinées, qui renforcent les ancrages territoriaux et réduisent les inégalités face à la mobilité, ont des conséquences vertueuses sur les pratiques culturelles : démocratisation de l'accès à l'offre culturelle, revitalisation de la vie culturelle locale.

## BIBLIOGRAPHIE

- Pierre-René BAUQUIS, « Quelles énergies pour les transports au XXI<sup>e</sup> siècle ? », *Revue de l'énergie*, 2004, n° 561.
- C. BONVALET, J. BRUN, « État des lieux des recherches sur la mobilité résidentielle en France », dans *L'Accès à la ville : la mobilité spatiale en question*, Paris, L'Harmattan, 2001.
- Yves CROZET, Marie-Hélène MASSOT, Jean-Pierre ORFEUIL, *Mobilité urbaine : cinq scénarios pour un débat*, Notes du Centre de prospective et de veille scientifique, 2001.  
[http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00180275\\_v1](http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00180275_v1)
- Laurent DAVEZIES, *la République et ses territoires : la circulation invisible des richesses*, Paris, Le Seuil, 2008.
- A. DEGORRE, « Enquêtes annuelles de recensement 2004-2006. Les départements du Sud et du littoral atlantique gagnants au jeu des migrations internes », *Insee Première*, 2007.  
[http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?ref\\_id=ip1116](http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?ref_id=ip1116)
- Michel DIDIER, Rémy PRUD'HOMME, *Infrastructures de transport, mobilité et croissance*, Rapport du Conseil d'analyse économique, Paris, La Documentation française, 2007.  
<http://www.cae.gouv.fr/IMG/pdf/069.pdf>
- Vincent KAUFMANN, Luca PATTARONI, « Mobilités », *Espaces Temps.net*, 2007.  
<http://www.espacestems.net/document2244.html>
- Jean-Pierre LEVY, *L'Accès à la ville. Les mobilités spatiales en question*, Paris, L'Harmattan, 2002.
- Hanja MAKSIM, Stéphanie VINCENT, Caroline GALLEZ, Vincent KAUFMANN (sous la dir. de), *L'Action publique face à la mobilité*, Paris, L'Harmattan, 2010.
- Jean-Pierre ORFEUIL, *la Mobilité et sa dynamique sur longue période. Du Moyen Âge à la société hyper-moderne*, Créteil, IUP/Paris XII, 2004.  
[http://urbanisme.u-pec.fr/servlet/com.univ.collaboratif.utils.LectureFichiergw?ID\\_FICHER=1259766016337](http://urbanisme.u-pec.fr/servlet/com.univ.collaboratif.utils.LectureFichiergw?ID_FICHER=1259766016337)
- , « À quoi ressemblera la mobilité quotidienne en 2030 en France ? », *Urbanisme*, 2004, n° 334.  
[http://urbanisme.u-pec.fr/servlet/com.univ.collaboratif.utils.LectureFichiergw?ID\\_FICHER=1259766016600](http://urbanisme.u-pec.fr/servlet/com.univ.collaboratif.utils.LectureFichiergw?ID_FICHER=1259766016600)
- , *L'Évolution de la mobilité locale de 1982 à 1994 et ses principaux déterminants*, Créteil, IUP/Paris XII, 2004.  
[http://urbanisme.u-pec.fr/servlet/com.univ.collaboratif.utils.LectureFichiergw?ID\\_FICHER=1259766016647](http://urbanisme.u-pec.fr/servlet/com.univ.collaboratif.utils.LectureFichiergw?ID_FICHER=1259766016647)
- Christophe TERRIER, Ludovic ARMAND, Marie ANTCZAK, Abdel KHIATI, Marguerite SYLVANDER, Frédéric TARDIEU, Béatrice LÉVY, *Mobilité touristique et population présente : les bases de l'économie présentielle des départements*, Paris, Direction du tourisme, 2007.  
[http://www.veilleinfotourisme.fr/1171052503642/0/fiche\\_V0705\\_\\_document/&RH=1173709334557](http://www.veilleinfotourisme.fr/1171052503642/0/fiche_V0705__document/&RH=1173709334557)
- Pierre VELTZ, *Mondialisation, villes et territoires : l'économie d'archipel*, Paris, PUF, 1996.