

Le recul de la mobilité urbaine

Rémy Prud'homme¹

Mars 2007

On se déplace de moins en moins dans les grandes villes françaises. Tous les huit ou dix ans, dans chaque agglomération, une grosse enquête auprès des ménages donne une photographie des déplacements. Depuis une trentaine d'années, la mobilité, c'est-à-dire le nombre de déplacements par habitant, était à peu près stable, à un peu moins de 4 déplacements par jour. Le nombre des déplacements motorisés, plus significatif car concernant les déplacements les plus longs, était également stable, à environ 2,5 par jour. Etait. Les premiers résultats des enquêtes conduites fin 2006 dans l'agglomération lilloise et dans le Grand Lyon confirment ce que craignaient les spécialistes : un recul marqué de la mobilité urbaine.

Depuis les enquêtes précédentes (1995 pour Lyon, 1998 pour Lille), la mobilité totale a diminué de 6% à Lille et de 7% à Lyon. La mobilité motorisée a diminué de près de 10% dans ces deux agglomérations. Ce phénomène est facile à expliquer. Les politiques anti-voiture particulière fortement recommandées au niveau national et résolument mises en œuvre au niveau local ont atteint leurs objectifs. Le nombre des déplacements automobiles a été réduit, d'environ 15%. A Lyon, pour 100 habitants, il passe de 188 par jour à 160, une diminution de 28 déplacements. Mais il n'est absolument pas compensé par le progrès des déplacements en transports en commun, dont le nombre passe dans la même période de 47 à 51, soit une augmentation de 4 déplacements. $-28 + 4 = -24$. Ne le répétez pas trop : cette arithmétique fait de la peine à ceux qui croient dur comme fer à l'automaticité du transfert modal.

De plus, ces données en termes de « déplacements » sous-estiment sans doute le recul de la mobilité urbaine en France. Ce qui compte en effet pour le fonctionnement des villes, c'est la facilité d'accès aux emplois, aux commerces, aux hôpitaux, aux espaces verts, aux cinémas. La vitesse des déplacements en est un bon indicateur. Les données ne sont pas encore disponibles, mais on peut parier qu'elles feront état d'une diminution sensible des

¹ Professeur émérite, Université Paris XII

vitesse moyennes. Le glissement, même modeste, du mode rapide (la voiture) vers le mode lent (les transports en commun) est en soi un facteur de ralentissement ; et il provient à peu près sûrement d'une diminution de la vitesse des voitures.

Ce recul de la mobilité est déplorable. Il marque un rétrécissement de la taille effective des marchés de l'emploi. Le champ de choix des travailleurs se réduit, et ils trouvent moins facilement l'emploi qui leur convient le mieux. Symétriquement, les entreprises trouvent moins aisément les travailleurs dont elles ont exactement besoin. Productivité et salaires en sont négativement affectés. On peut dire la même chose des marchés de biens et de services, de l'accès à la culture et aux soins, ou des liens sociaux. Ce repli sur soi, sur son chez-soi, est bon pour la consommation de télévision, mais pas pour l'échange social, qui est l'essence même de la ville. Une ville sans mobilité, c'est les inconvénients sans les avantages.

Le plus inquiétant est peut-être que cette évolution inquiétante est unanimement saluée avec des cris de joie. Tous les sites et toutes les institutions officielles, sans exception, qui présentent les résultats de l'enquête lyonnaise se réjouissent hautement: baisse de l'utilisation de la voiture ! hausse des transports en commun ! bravo ! continuons ! A bas la mobilité.

(2900 caractères)