



HAL
open science

Les TIC seraient-elles en parties responsables de la baisse tendancielle des mobilités quotidiennes dans les agglomérations ?

Henry Bakis, Philippe Vidal, Benoit Veler

► To cite this version:

Henry Bakis, Philippe Vidal, Benoit Veler. Les TIC seraient-elles en parties responsables de la baisse tendancielle des mobilités quotidiennes dans les agglomérations ?. *NETCOM: Réseaux, communication et territoires / Networks and Communications Studies*, 2007, 21 (3-4), pp.407-410. halshs-00466269

HAL Id: halshs-00466269

<https://shs.hal.science/halshs-00466269>

Submitted on 23 Mar 2010

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LES TIC SERAIENT-ELLES EN PARTIE RESPONSABLES DE LA BAISSÉ TENDANCIELLE DES MOBILITÉS QUOTIDIENNES DANS LES AGGLOMÉRATIONS ?

HENRY BAKIS, PHILIPPE VIDAL & BENOIT VELER

Dans une conférence présentée au colloque *Digital Communities* de Tallinn (Estonie) en juillet 2007, une proposition de recherche a été présentée. Il s'agissait d'explorer l'hypothèse peut-être trop rapidement abandonnée, d'un rôle finalement substitutif des TIC vis-à-vis d'un certain nombre de déplacements. Après une période d'engouement de cette problématique dans les années 70, assez rapidement balayée par la vérité des chiffres qui montraient que les TIC avaient plutôt un impact démultiplicateur sur les déplacements physiques¹, deux études portant sur les agglomérations lyonnaise² et lilloise³ nous ont incités à réexaminer le rôle possiblement substitutif des TIC vis-à-vis des déplacements motorisés au sein des agglomérations et des régions urbaines.

I- La tendance à la baisse des mobilités intra-urbaines

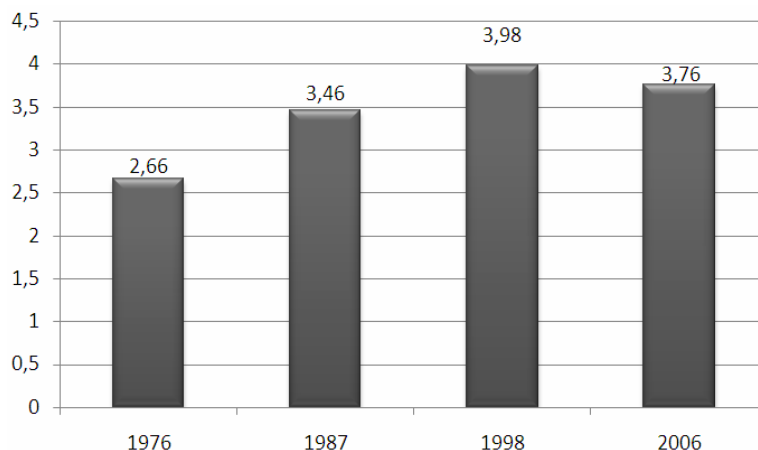
Deux enquêtes sur les déplacements des ménages français ont livré leurs résultats sur l'aire métropolitaine de Lyon et de Lille (EMD 2006)⁴. Ces résultats, comparés à ceux des enquêtes précédentes effectuées entre 1986 et 1995, révèlent une évolution importante : la tendance à la baisse de l'usage de l'automobile mais aussi celle des mobilités quotidiennes de façon plus générale. « *La baisse de la mobilité détectée à Lyon en 2006 constitue une nouveauté nationale. Le même phénomène vient d'être enregistré à Lille. De la même façon, la diminution forte de la mobilité en voiture (- 15 % comme conducteur et comme passager) s'inscrit en rupture avec les résultats des EMD depuis 30 ans qui relevaient une augmentation constante de son utilisation* ».

¹ Par exemple dans les travaux d'Arnulf Gröbler : GRÜBLER Arnulf (1998), *Technology and global change*, Cambridge University Press, IIASA

² Syndicat mixte des transports pour l'Agglomération Lyonnaise (2007), *Premiers résultats sur le territoire du Grand Lyon*, SYTRAL, <http://www.sytral.fr/2240.0.html>, consultation juin 2007

³ Lille Métropole Communauté Urbaine (2006), *Enquête sur les déplacements des habitants de Lille Métropole, Premiers résultats 13 novembre 2006*, nov., 17 p., http://www.cudl-lille.fr/gallery_files/site/124009/125129.pdf

⁴ EMD : Enquête Ménages Déplacements



Baisse de la mobilité du grand Lyon (sources enquêtes EMD-2006)

Cette baisse de la mobilité peut être envisagée par le prisme de l'entrée modale. De ce point de vue, c'est surtout la part de l'automobile qui baisse au profit des transports collectifs. Cette tendance est palpable sur le plan national pour les villes ayant fait l'effort de la construction de transports en commun en site propre (tramways ou Métro), souvent les mêmes qui ont investi dans des programmes de déplacement alternatifs tels que le vélo^v à Lyon. Ainsi, **Sur le territoire du Grand Lyon⁵** où 5700 ménages ont été enquêtés, la constatation est la suivante : « d'une manière générale, **les Grands Lyonnais se déplacent moins** ». *« L'enquête met en évidence un bouleversement dans l'utilisation des différents modes de transport par les Grands Lyonnais puisque : pour la première fois, la voiture particulière n'est plus leur moyen de transport majoritaire : nettement moins d'un déplacement sur deux est désormais fait en voiture ; la part des transports en commun urbains connaît une forte croissance (+ 18 %) et celle du vélo double, bien que partant d'un niveau très bas ».*

II- Méthodes utilisées pour les Enquêtes Ménages Déplacements (EMD)

Les Enquêtes Ménages Déplacements (EMD) sont réalisées selon la méthodologie standard du CERTU ce qui permet des comparaisons au niveau national. Elles visent à cerner les déplacements réalisés par les habitants d'un périmètre donné au cours d'une journée type de la semaine. Plus de 70 enquêtes ont été réalisées dans près de 40 agglomérations depuis 1976 (dispositif reconduit tous les dix ans en moyenne, pour une même agglomération). Certaines villes possèdent aujourd'hui des données sur 3 ou 4 enquêtes, allant de 1973 à 2006 (Lyon, Lille, Toulouse, Paris, Grenoble). Les questions portent sur tous les déplacements effectués la veille de l'entretien (moyen de transport utilisé, destination, heure, motif, durée, etc.). Les membres du foyer sont interrogés le même jour ce qui permet d'obtenir une image cohérente des déplacements du ménage. L'échantillon est défini par une méthode aléatoire (représentativité de l'échantillon enquêté grâce à la répartition des adresses sur la base d'un découpage géographique en 150 secteurs du périmètre d'enquête). 11 000 ménages ont été enquêtés parmi les 23 000 adresses tirées au sort dans un fichier national sur le périmètre

⁵ 55 communes comptant 1 160 000 habitants.

d'enquête (soit plus du double d'adresses nécessaires - en raison des personnes qui ont déménagé et des ménages indisponibles ou qui refusent de répondre). La technique d'enquête consiste en une enquête au domicile du ménage. Tous les membres âgés de plus de cinq ans sont individuellement interrogés ; un questionnaire complémentaire est posé à une personne du ménage âgée de plus de 16 ans et tirée au sort. L'entretien dure, en moyenne, une quarantaine de minutes. Environ 70 % des rendez-vous ont lieu en soirée, à partir de 18h, du mardi au samedi.

III- Quels seraient les facteurs explicatifs de cette baisse ?

La baisse de la mobilité telle qu'elle apparaît sur les enquêtes EMD de Lyon et de Lille correspond donc à des résultats en rupture avec les tendances nationales plus anciennes. Diverses causes sont évoquées : *« entre les raisons d'ordre démographique, urbanistique, économique, comportemental, il est difficile de détecter les facteurs de cette augmentation quasi uniforme, amplifiée par l'augmentation de la distance moyenne parcourue »*.

Les résultats sur Lyon ou Lille présentés ci-dessus doivent certainement beaucoup à l'augmentation de la qualité de service et de l'offre de transports en commun urbains. On ne peut probablement pas tout expliquer de la sorte. Certains facteurs tiennent vraisemblablement à l'évolution de la population résidente, et des activités économiques ; d'autres à l'augmentation du pétrole et à la baisse du pouvoir d'achat. On ne peut exclure cependant des changements de comportements⁶, et pour ce qui nous intéresse particulièrement, à l'incidence de l'usage des TIC sur certains déplacements. D'où l'intérêt d'une recherche spécifique pour vérifier la nature, l'amplitude et les différences spatiales, des conséquences de ces nouveaux comportements communicationnels.

Alors que les TIC ont souvent fait l'objet de prophéties sur la baisse des mobilités, et alors qu'elles occupent aujourd'hui dans la vie des individus une place indéniable, beaucoup plus forte⁷ qu'au moment des prédictions, aucune référence explicite n'est faite sur leur rôle dans la baisse des mobilités constatées lors des EMD 2006. Tout au plus, on peut supposer qu'elles intègrent le registre « comportemental » évoqué ci-dessus. Dans le cadre de cette enquête, le rôle des TIC comme facteur explicatif des résultats relève d'un impensé.

IV- Repenser l'impact des TIC sur les mobilités urbaines

La proposition consiste à identifier le rôle des TIC dans la baisse constatée des mobilités au sein des agglomérations françaises. En particulier, il s'agit de voir dans quelle mesure les TIC serviraient des stratégies usagères ou s'inscriraient dans des stratégies d'évitement ou de limitation des déplacements.

Un appel a été lancé auprès des chercheurs du réseau UGI afin de définir des méthodes permettant d'envisager des études de cas dans plusieurs pays. Ces études de cas devront privilégier des approches de terrain : il s'agit d'observer la réalité et les évolutions en

⁶ L'avant dernière phrase de l'étude lyonnaise évoque ces autres facteurs ainsi que les « changements de comportements ».

⁷ Consulter à ce sujet le dernier rapport du CREDOC sur « La diffusion des technologies de l'information dans la société française (juin 2007) », http://www.arcep.fr/uploads/tx_gspublication/etude-credoc-2007.pdf

cours. L'urbain (aire urbaine) offre dans le cas présent un terrain de recherche intéressant car cet environnement offre toutes les infrastructures nécessaires à la fois aux déplacements physiques, aux échanges électroniques, et à l'utilisation des TIC pour guider (GPS, géolocalisation) ou prévoir les mobilités (itinéraire préparé par internet).

Le produit de ces études comparées dans plusieurs agglomérations européennes notamment pourrait permettre d'évaluer la place des TIC dans les évolutions constatées de la baisse des mobilités.

Références

- BAKIS Henry & VIDAL Philippe (2007), Vol. 1, Ch. 5, « De la négation du territoire au géocyberespace : vers une approche intégrée de la relation entre Espace et TIC », in Claire Brossaud & Bernard Reber (dir.), in *Humanités numériques* vol. 1. pp. 101-117) : Vol. 1. *Nouvelles technologies cognitives et concepts des sciences humaines et sociales* ; Vol. 2. *Socio-informatique et démocratie cognitive*. Editions Hermès.
- BAKIS Henry (1983a), *Télécommunications et organisation de l'espace*, Thèse d'Etat es Lettres et Sciences humaines, Université de Paris I - Panthéon Sorbonne, 1302 p.
- BAKIS Henry (1983b), « Télécommunications, télématique et organisation urbaine », *Cahiers du CREPIF* (Centre de Recherche et d'Etudes sur Paris et l'Île-de-France), Paris, pp. 218-225. Actes d'un colloque organisé à Paris.
- BAKIS Henry (1995), « Télécommunications et territoires: déplacement de problématique », Chap. 12 in Musso P et Rallet A, (eds.), in *Stratégies de communication et territoires*, L'Harmattan, Paris. Voir aussi : *Netcom* vol. 8, n° 2 (1994), pp. 367-400.
- CREDOC (2007), *La diffusion des technologies de l'information dans la société française*, Enquête Conditions de vie et Aspirations des Français, 210 p.
- GRÜBLER Arnulf (1998), *Technology and global change*, Cambridge University Press, IIASA, 452 p.
- Lille Métropole Communauté Urbaine (2006), *Enquête sur les déplacements des habitants de Lille Métropole, Premiers résultats 13 novembre 2006*, 17 p. http://www.cudl-lille.fr/gallery_files/site/124009/125129.pdf
- MASSOT Hélène (1995), *Transport et Télécommunications. Une analyse bibliographique internationale des relations entre téléactivités et mobilité*, Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité, collection Transports et communications, n° 52, 1995, 248 p.
- Syndicat mixte des transports pour l'Agglomération Lyonnaise (2007), *Premiers résultats sur le territoire du Grand Lyon*, SYTRAL, <http://www.sytral.fr/2240.0.html>, consultation juin 2007.