

Thème

**POPULATIONS, PEUPLEMENT ET TERRITOIRES EN FRANCE
LES MULTIPLES INTERACTIONS DES DYNAMIQUES SPATIALES**



Coordonnateur

Gérard-François DUMONT

Ancien Recteur et Professeur émérite des Universités en Géographie, Sorbonne Université

Laboratoire Médiations - sciences des lieux-sciences des liens, Sorbonne Unité

Directeur de la rédaction de deux revues des populations et des territoires : *Population & Avenir* et *Les analyses de Population & Avenir*



Journée du 21 janvier 2023

POPULATIONS, PEUPLEMENT ET TERRITOIRES EN FRANCE
LES MULTIPLES INTERACTIONS DES DYNAMIQUES SPATIALES

Peuplement et mobilité dans l'Hexagone périurbain La question du « système automobile »

Philippe Dugot





Peuplement et mobilité dans l'Hexagone : la question du « système automobile »

Résumé – Peuplement et mobilités sont les deux faces d'une même pièce territoriale française. Si on définit le peuplement comme la répartition des hommes dans l'espace géographique, la capacité à s'affranchir des distances, donc la mobilité (on parle ici de mobilités quotidiennes), en est un outil essentiel de construction. On peut ainsi parler d'une révolution automobile tant celle-ci a permis une dilatation spatiale des modes d'habiter. Mais ce que l'automobile a construit durant plusieurs décennies est aujourd'hui remis en cause par différentes injonctions et d'autres aspirations. L'hypothèse fragile d'une « post-automobilité » ne peut qu'affecter différemment territoires et populations.

Mots clés : Peuplement, mobilités, automobile, territoires

« Système automobile »

(Gabriel Dupuy – 1999)

Automobile comme
rouage sociétal
indispensable

Intégration sociale

Liberté résidentielle

Dépendance automobile

RISQUE de MARGINALISATION

- Inégalités sociales
- Inégalités territoriales

Rupture en cours du
contrat socio-spatial
du « système
automobile »

1. Un peuplement « débridé » par l'automobile

« Le prix de l'essence chez nous, c'est comme le prix du pain chez vous. Le gallon [3,78 litres] est moins cher ces derniers jours qu'il y a deux mois. Il ne faudrait pas que cela remonte. »

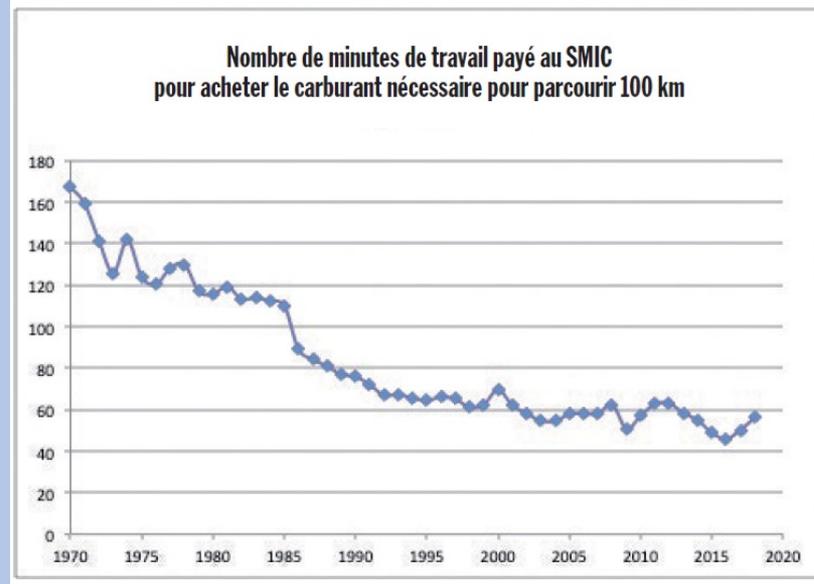
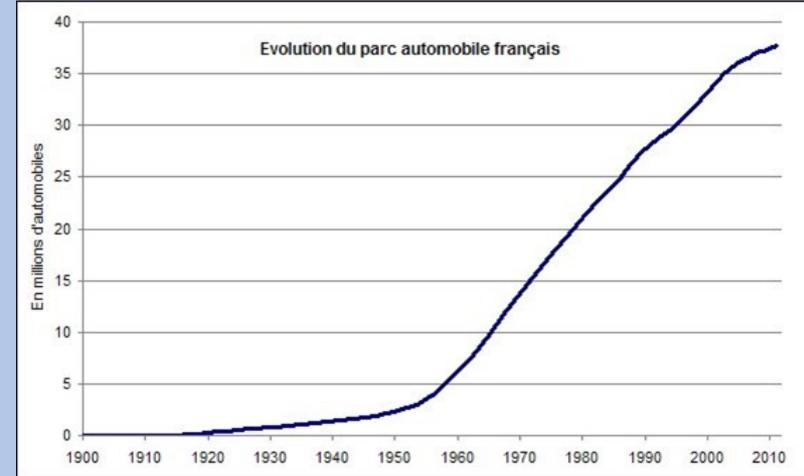
Douglas Kennedy
JDD Magazine, n° 1, octobre 2022

1.1. La démocratisation rapide de l'automobile

Équipement automobile des ménages en %

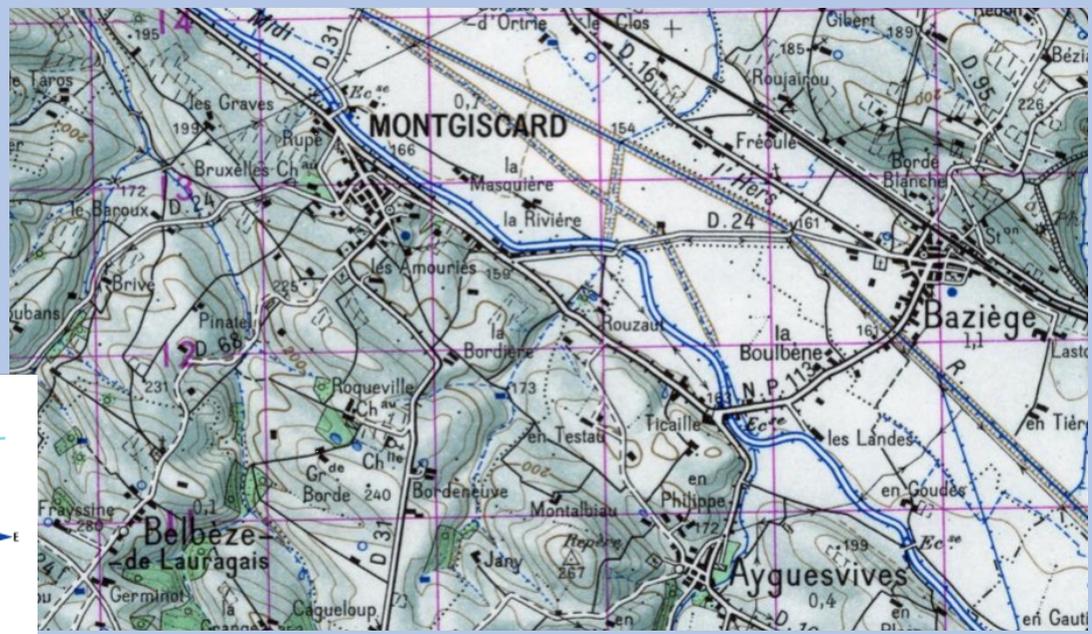
	1990	2000	2010	2018 (p)
Ménages motorisés	76,8	80,3	83,5	84,9
Monomotorisés	50,5	50,7	47,6	48,4
Bimotorisés	23,0	25,4	30,7	31,2
Trimotorisés ou plus	3,3	4,2	5,2	5,3
Ménages non motorisés	23,2	19,7	16,5	15,1
Âge moyen du véhicule (en années)	5,9	7,3	8,0	9,1
Durée moyenne de détention (en années)	3,7	4,4	5,0	5,6
Voitures particulières d'occasion	50,0	56,1	58,9	58,5

Source : TNS-Sofres, Parcauto.

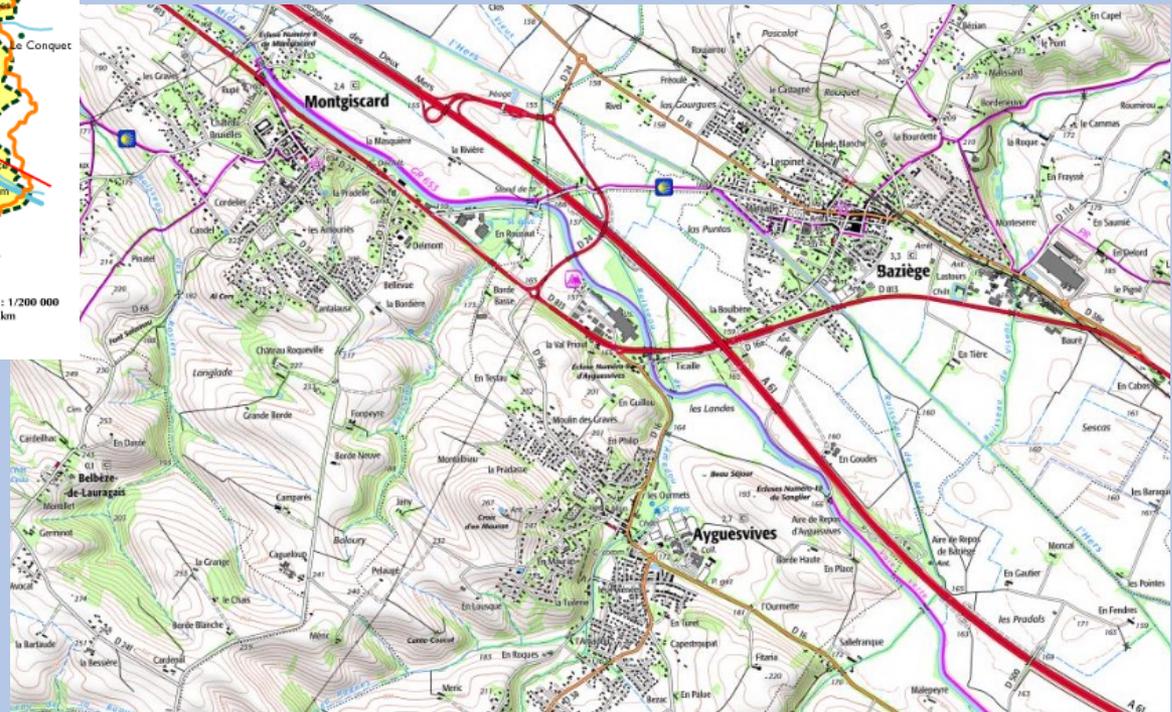


1.2. Un débridage spatial des modes d'habiter

1950



2022



Lieu d'habitation des salariés du PMIE dans le ressort territorial de Tisséo



Oncopole



Ville de Toulouse



Lieu d'habitation des salariés

Réseau de transport en commun:

— Navette

— BUS

— Linéo

— Tramway

— Métro

— Téo



0 5 10 km



Sources : Data Gouv, IGN, Tisséo Collectivités,
Marie de Toulouse.

Réalisation : Master 2 Transmob, QGIS 2022

2. Un peuplement sous le joug automobile

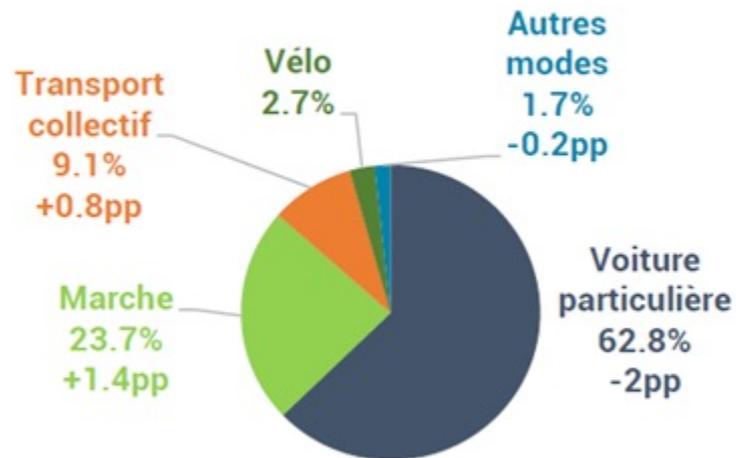
2.1. Au revers du « Mobility Turn » une hypermobilité

Distance moyenne parcourue chaque jour par les Français tous motifs confondus:

36 km. (dont 22 pour le travail)

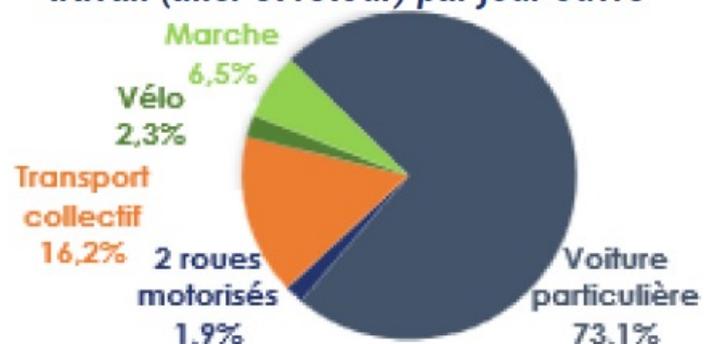
Source: Observatoire des territoires, 2019.

Figure 10 – 181 millions de déplacements locaux (moins de 80 km à vol d'oiseau) par jour - (Evolutions 2008-2019 en points de pourcentage)



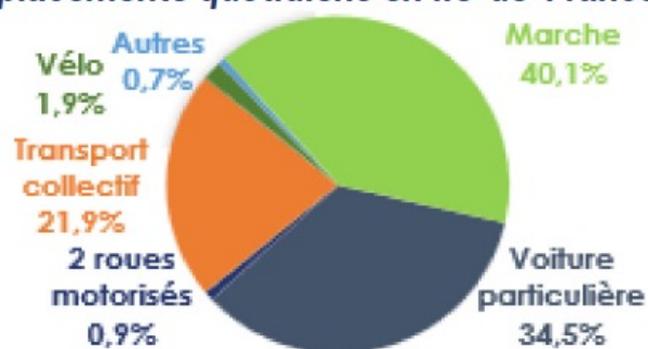
Source : Enquête sur la mobilité des personnes 2018-2019 (SDES)

Figure 12 - 51 millions de déplacements domicile-travail (aller et retour) par jour ouvré



Source : ART, d'après INSEE, Recensement 2017 (France métropolitaine)

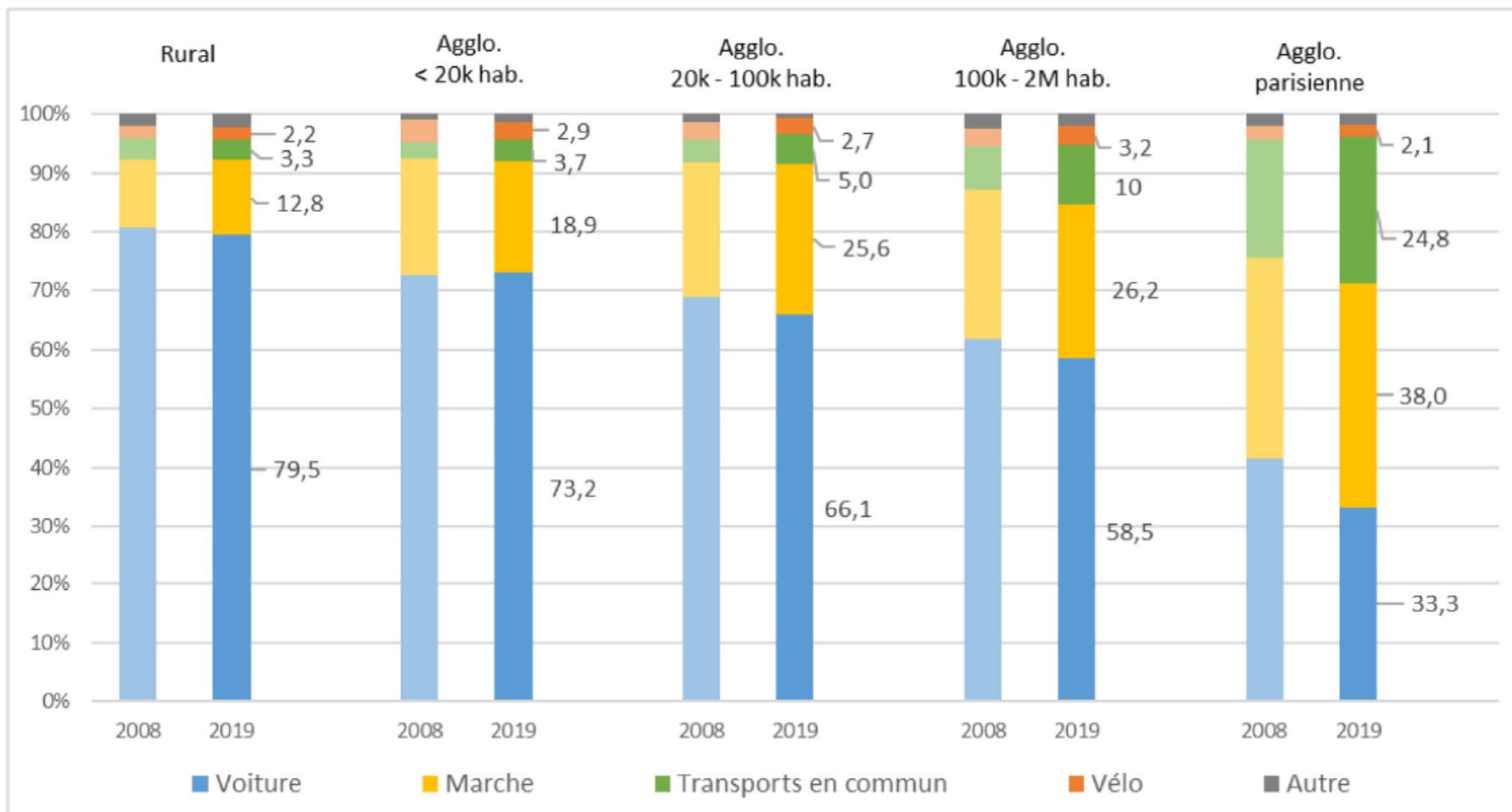
Figure 13 - Une typologie particulière pour les déplacements quotidiens en Île-de-France



Source : Institut Paris Région, EGTH 2020 première année (données 2018)

Autres : Free-floating, taxis, VTC, PAM, cars scolaires et privés

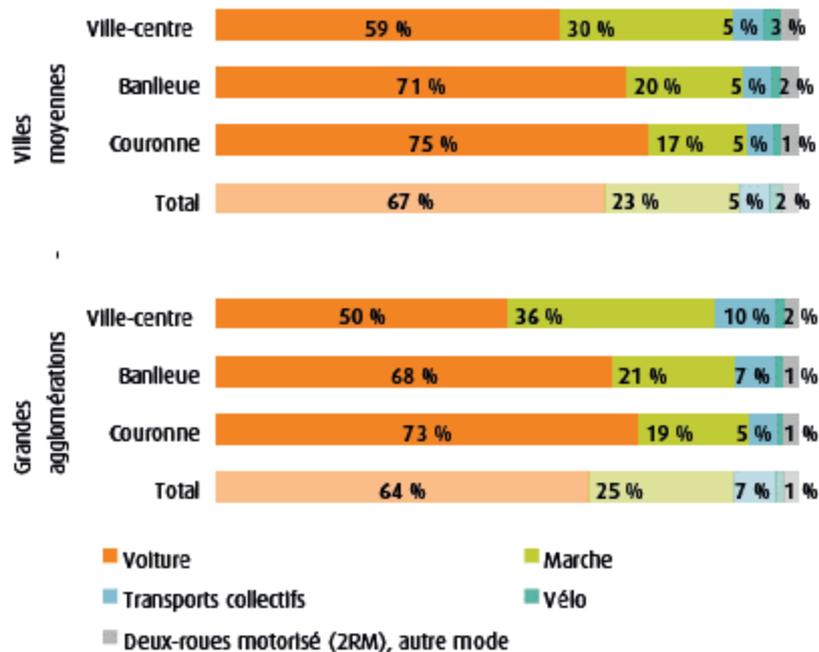
Figure 31 – Evolution des parts modales pour tous les déplacements du quotidien en France métropolitaine (par tranche de taille d'agglomération)



Champ : déplacements des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Sources : SDES, Enquête mobilité des personnes 2018-2019 ; Insee, Enquête nationale transports et déplacements 2007-2008 (SOeS - Insee - Inrets).

Répartition modale des déplacements



Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements -
 Champ : population résidente de 11 ans et plus

2.2. Une remise en cause au risque d'une injustice socio-spatiale?



« Diriez-vous que, afin de protéger l'environnement, il faut absolument réduire la place de la voiture dans les déplacements du quotidien? »

20 % répondent oui tout à fait et 50 % oui plutôt. Ils ne sont que 7 % à répondre non pas du tout (IPSOS, décembre 2019)

« 40 % des Français utilisant le voiture pour se rendre au travail le font non par choix mais par nécessité. »

Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué en charge des transports, 2021.

FACE À LA HAUSSE DU PRIX DES CARBURANTS

+ 50 %
de hausse



+ 100 %
de hausse

- **43 % des personnes sans activité professionnelle** diminueraient beaucoup ou abandonneraient leur voiture.

- **35 % des foyers gagnant moins de 1 500 € net par mois** diminueraient beaucoup l'usage de la voiture.

Les personnes qui cumulent bas revenus et dépendance à la voiture seront les 1^{ères} touchées.

- **58 % des automobilistes** ne diminueraient pas ou peu leur usage de la voiture.



+ 14 points vs 2020

La dépendance à la voiture se renforce.

LA DÉPENDANCE AUX CARBURANTS FOSSILES SOURCE DE PRÉCARITÉ

BAROMÈTRE DES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN N°2



FONDATION
POUR LA NATURE
ET L'HOMME
THINK TANK



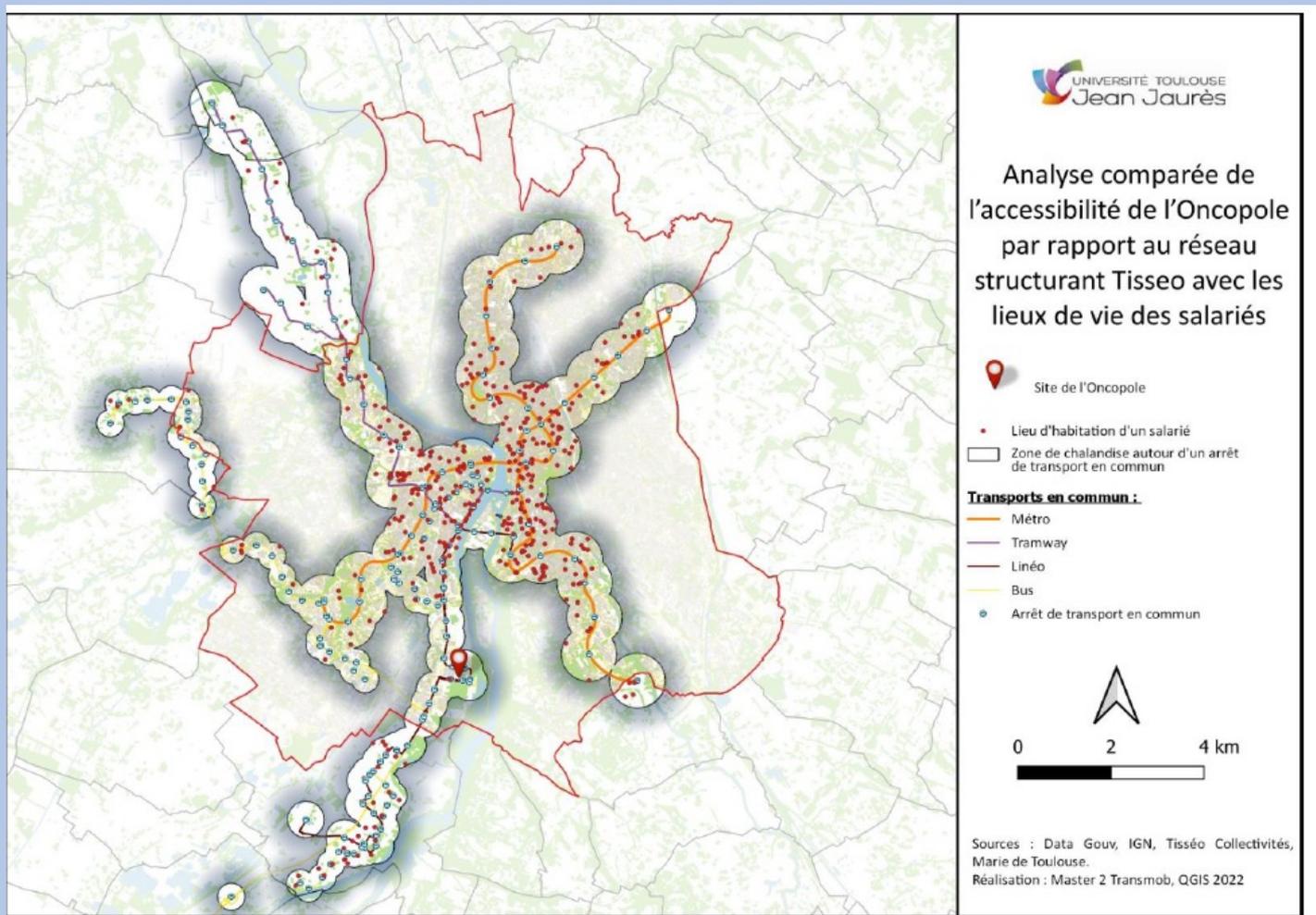
wimoov
| GROUPE SOGI |

Des potentiels de report modal très disparates: vers le vélo, 45 % au centre des aires urbaines mais 28 % dans les communes périurbaines.

Observatoire des territoires, 2019

45,4 % des Français n'ont pas la possibilité de choisir entre plusieurs modes de transport

Baromètre des mobilités, 2022



2.3. Une sensibilité
« mobilitaire » ou la
mobilité comme « nouvelle
question sociale »
(Orfeuil, 2010)

A69 Toulouse-Castres : "C'est insupportable que des bobos toulousains prennent en otage tout le territoire"

Abonnés



Philippe Folliot rappelle l'intérêt de l'A69 pour le bassin Castres-Mazamet. / DDM
MPV DDM - DDM- MARIE PIERRE VOLLE

[Autoroute Castres-Toulouse, Castres, Tarn](#)
La DEPECHE Publié le 17/11/2022 à 06:31

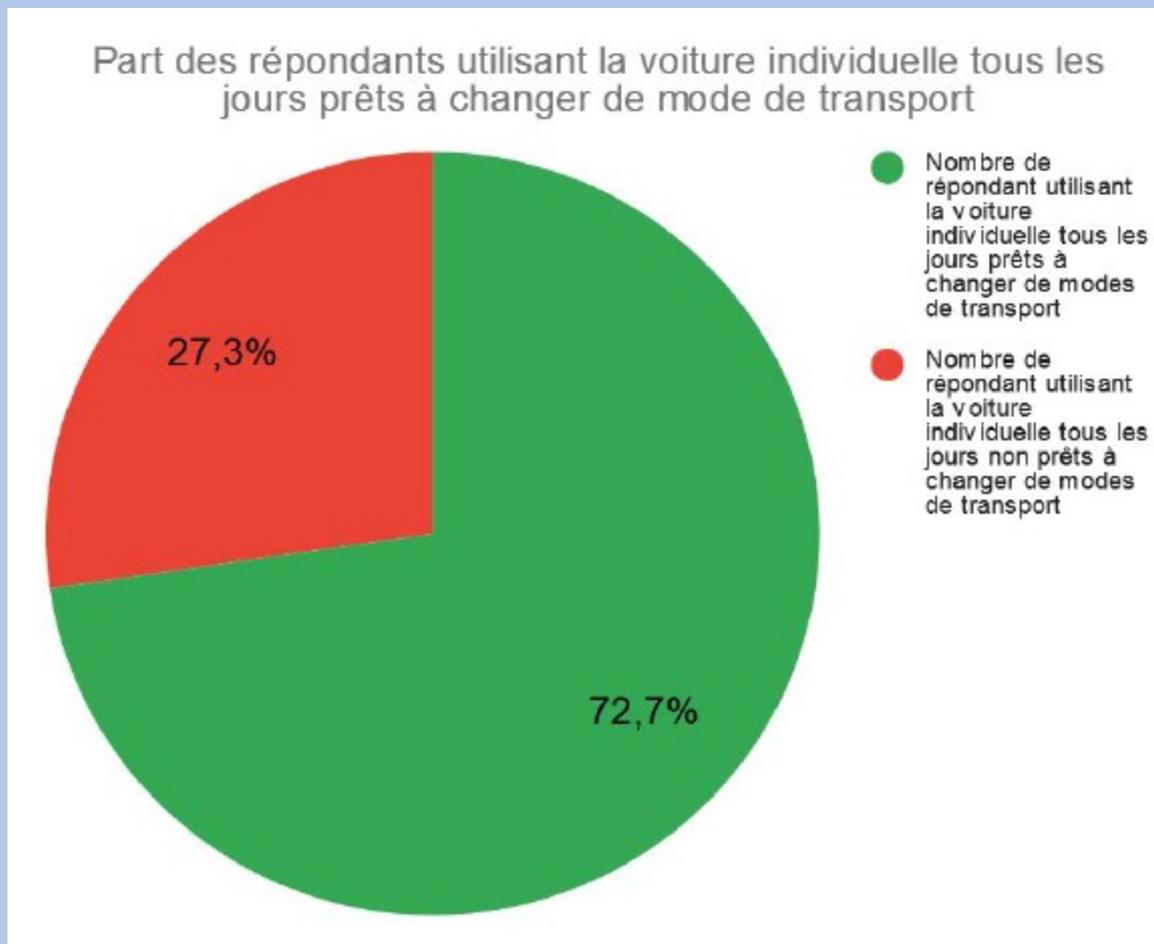
Alors que l'enquête publique environnementale s'ouvre le 28 novembre, dernière étape avant le lancement des travaux de la future A69 entre Castres et Toulouse, le sénateur centriste du Tarn Philippe Folliot monte au créneau pour défendre le projet.



3. Difficultés et illusions d'un peuplement post-automobile

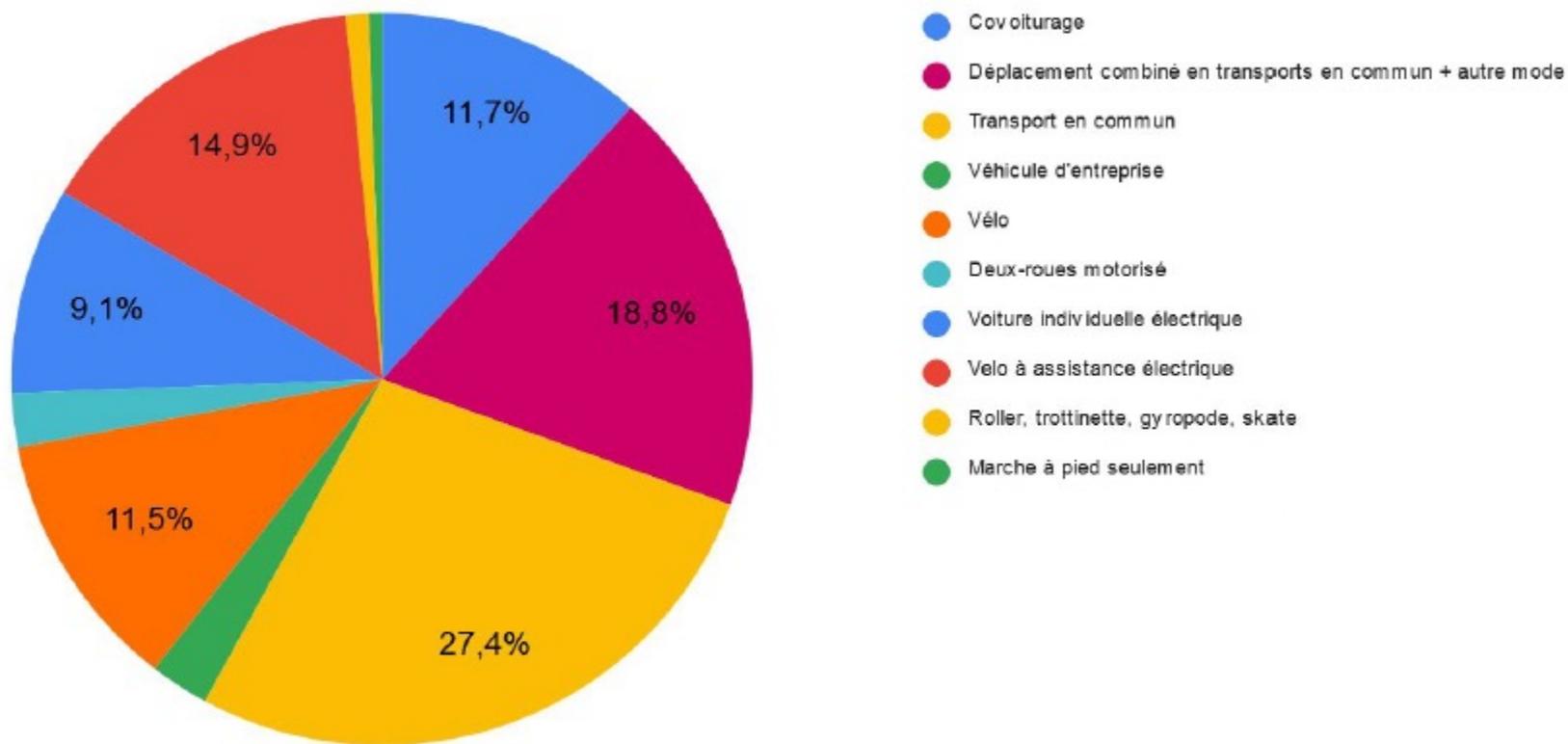
- Une volonté de changement contrariée par l'absence d'alternative à la praticité automobile
- Inventer une « nouvelle voiture du peuple » pour la transition de la transition?
- Une transition « mobilitaire » à construire avec le peuplement

3.1. Une volonté de changement... contrariée par l'absence d'alternative à la praticité automobile



Source: Enquête auprès des salariés de l'Oncopole menée dans le cadre de la mise en place du PMIE – Master Transmob - 2022

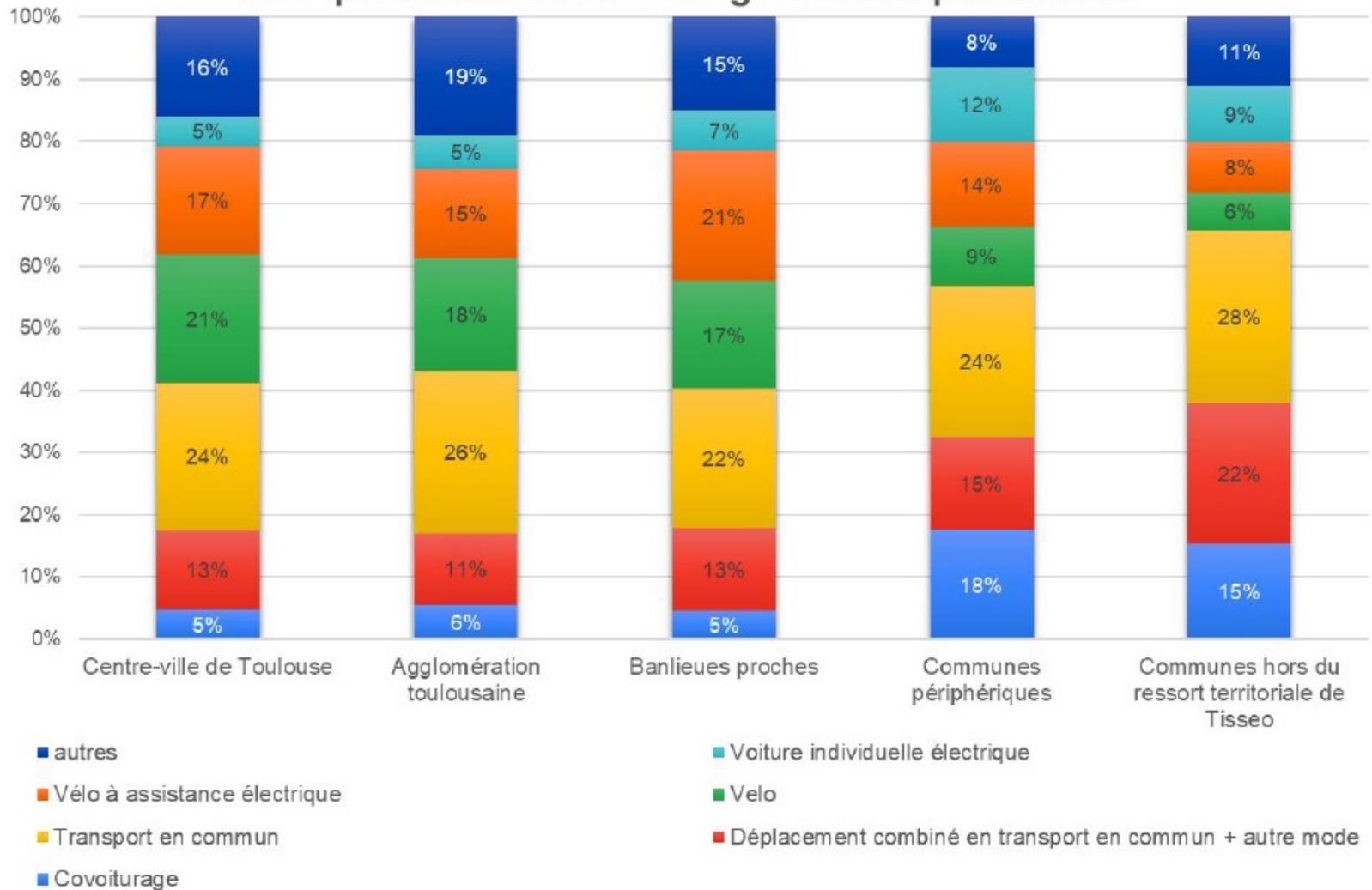
Mode de transport envisagé par les répondants utilisant la voiture individuelle tous les jours prêts à changer de mode



Source: Enquête auprès des salariés de l'Oncopole menée dans le cadre de la mise en place du PMIE – Master Transmob - 2022

Nouveaux modes de transports souhaités par les salariés désirant changer leurs habitudes, selon la variable lieu de résidence géographique

Vers quels modes selon l'origine des déplacements



Source: Enquête auprès des salariés de l’Oncopole menée dans le cadre de la mise en place du PMIE – Master Transmob - 2022

1ère condition	Des transports en commun plus réguliers et plus fréquents	58.5%
2ème condition	Une meilleure sécurité et qualité des pistes cyclables	42.5%
3ème condition	Une meilleure fiabilité et ponctualité des transports en commun	25.4%

Source: Les comportements de mobilité dans le Nord-Ouest toulousain, enquête Transmob-2020-2021

Quelles images associez vous aux différents modes de transport?

Images associées au covoiturage

ÉCOLOGIQUE
ECONOMIQUE
CONVIVAL
CONTRAIGNANT ET INADAPTÉ
RAPIDE ET PRATIQUE
FATIGANT ET STRESSANT
INDISPENSABLE
BILYANT ET DÉSAGRÉABLE
CONFORTABLE ET LIBRE
LENT ET PAS PRATIQUE
DANGEREUX

Images associées à la voiture

CONFORTABLE ET LIBRE
RAPIDE ET PRATIQUE
INDISPENSABLE
FATIGANT ET STRESSANT
BILYANT ET DÉSAGRÉABLE
DANGEREUX
FIABLE
LENT ET PAS PRATIQUE
CONTRAIGNANT ET INADAPTÉ
SILENCIEUX

Images associées aux EDPM

ECONOMIQUE
ÉCOLOGIQUE
SILENCIEUX
DANGEREUX
CONTRAIGNANT ET INADAPTÉ
RAPIDE ET PRATIQUE
LENT ET PAS PRATIQUE
BILYANT ET DÉSAGRÉABLE
CONFORTABLE ET LIBRE
FATIGANT ET STRESSANT
INDISPENSABLE
FIABLE

Images associées aux transports en commun

ECONOMIQUE
ÉCOLOGIQUE
CONTRAIGNANT ET INADAPTÉ
FATIGANT ET STRESSANT
BILYANT ET DÉSAGRÉABLE
LENT ET PAS PRATIQUE
RAPIDE ET PRATIQUE
INDISPENSABLE
CONFORTABLE ET LIBRE
SILENCIEUX

Source: Enquête menée dans le cadre de l'atelier du M2 TRANSMOB – UT2J 2022

3.2. Inventer une « nouvelle voiture du peuple » (Mignot, 2008) pour la transition de la transition?



Une voiture pour 2024...

3.3. Une transition à construire...

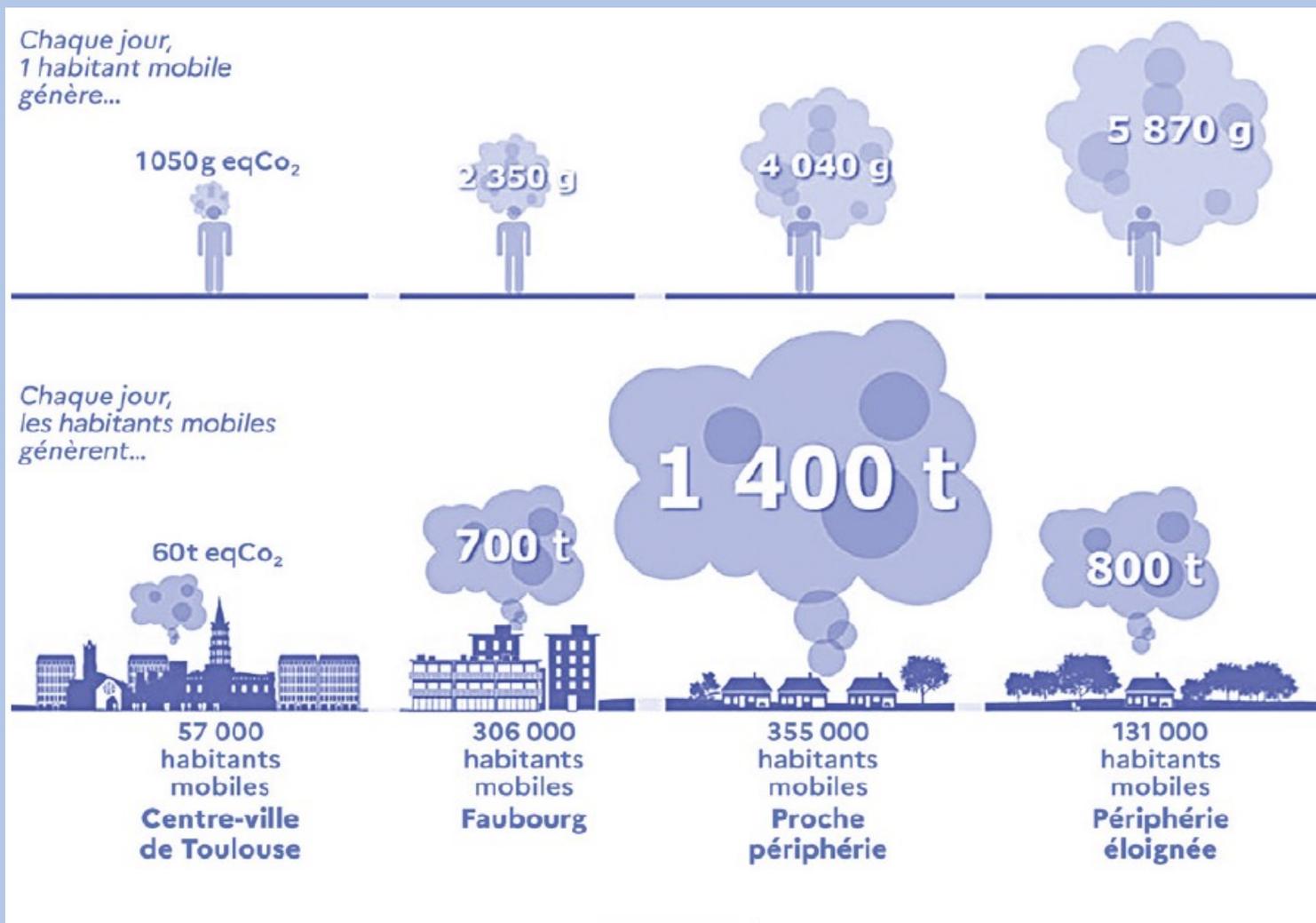


Figure 5 : Émissions de GES selon le lieu de résidence.

Données : EMD Toulouse 2013.

Source : Agence d'urbanisme de Toulouse, 2015.

Peuplement et mobilité dans l'Hexagone périurbain

La question du « système automobile »

Philippe Dugot

Bibliographie utilisée

Autorité de régulation des transports, *Le Transport de voyageurs en France. Etat des lieux des mobilités à longue distance et quotidiennes avant la COVID-19*, rapport, décembre 2021.

Belton-Chevallier L., « Prendre en compte l'immobilité dans les imaginaires de la mobilité », *SociologieS*, 2015, 14 p.

Boyer P., Delemotte T., Gauthier G., Rollet V., Schmutz B., “Les déterminants de la mobilisation des gilets jaunes”, *Revue économique*, 2020-1, vol. 71, p. 109-138.

Brunet R., *Les campagnes toulousaines, étude géographique*, Thèse Lettres Toulouse, Publications de la Faculté des Lettres de Toulouse, 1961.

Rapport Buchanan, *L'automobile dans la ville. Etude des problèmes à long terme que pose la circulation dans les zones urbaines*, Rapport du Groupe pilote et du Groupe de travail créés par le Ministère des Transports de Grande-Bretagne, Londres 1963, édition française, Imprimerie nationale, 1965.

Buhler T., *Déplacements urbains : sortir de l'orthodoxie. Plaidoyer pour une prise en compte des habitudes*, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2015.

Charmes E., *La revanche des villages. Essai sur la France périurbaine*, Seuil, col. « La République des Idées », 2019.

Dugot Ph., Revelli B., « Building a smarter City with a “Mobility Oriented Management”: the Toulouse COMMUTE Project” in Sajous P. et Bertelle C. (dir.), *Complex systems, Smart Territories and Mobility*, Springer, coll. “Understanding complex systems”, 2021, p. 91-108.

Dupuy G., *L'auto et la ville*, Flammarion, coll. « Dominos », 1995.

Dupuy G., *La dépendance automobile*, Anthropos, 1999.

Faugier E., « Prendre le volant, prendre le pouvoir ? La longue route du peuple vers l'égalité de la mobilité : l'exemple du département du Rhône (1890-1960) », in Flonneau M., Laborie L., Passalacqua A. (dir.), *Les transports et la démocratie. Approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Presses universitaires de Rennes, 2014, p. 131-148.

Flipo A., « Que pensent les habitants des territoires peu denses de la mobilité ? Une exploitation textuelle des données du Grand Débat National », *Flux*, n° 123, janvier – mars 2021, p. 54-73.

Gobillon L., Lambert A., Pellet S., « La périurbanisation de la pauvreté : politique de soutien à la propriété et inégalités socio-spatiales en France », *Population*, n° 77-1, 2022, p. 7-52.

Insee Première, « De plus en plus de personnes travaillent en dehors de leur commune de résidence », n° 1605, juin 2016.

Jaillet M.C., *Les pavillonneurs. La production de la maison individuelle dans la région toulousaine*, Editions du CNRS, 1982.

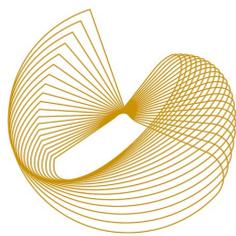
Le Blanc G., *L'invisibilité sociale*, PUF, 2009.

Le Breton E., *Mobilité, la fin du rêve ?*, Editions Apogée – les Panseurs sociaux, 2019.

Mignot D., « Infrastructures de transports : investir dans les banlieues et les espaces périphériques », *Pouvoirs Locaux*, n° 76, 1/2008, p. 67-72.

Sajous P., Salze P., Bailly-Hascoët V., « Système automobile et modèles de transports: quelles évolutions pour planifier la mobilité de demain ? », *Flux*, 2020/1, n° 119-120, p. 173-184.

Merci de votre attention...



AGF
ASSOCIATION DE
GÉOGRAPHES
FRANÇAIS

Thème

POPULATIONS, PEUPLEMENT ET TERRITOIRES EN FRANCE
LES MULTIPLES INTERACTIONS DES DYNAMIQUES SPATIALES

