

Passer de la voiture au vélo ou au transport commun,

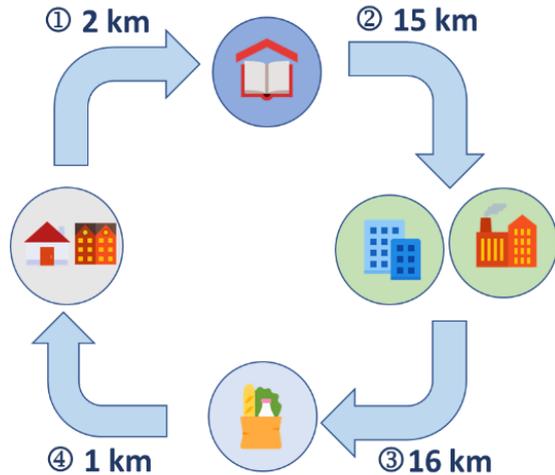
Est-ce si simple ?
Un peu d'économie

Jean Coldefy, Mars 2025



Des solutions évidentes ?

- « 15% des ménages n'ont pas de voitures donc c'est possible de s'en passer », dans l'émissions « La voiture : une drogue dure » (France Inter)
- « 50% des déplacements en voitures sont inférieurs à 3 km : une aberration »



- 6% des boucles de déplacements en voiture sont inférieures à 10 km
- 20% des Français ont plus de 65 ans, ...etc

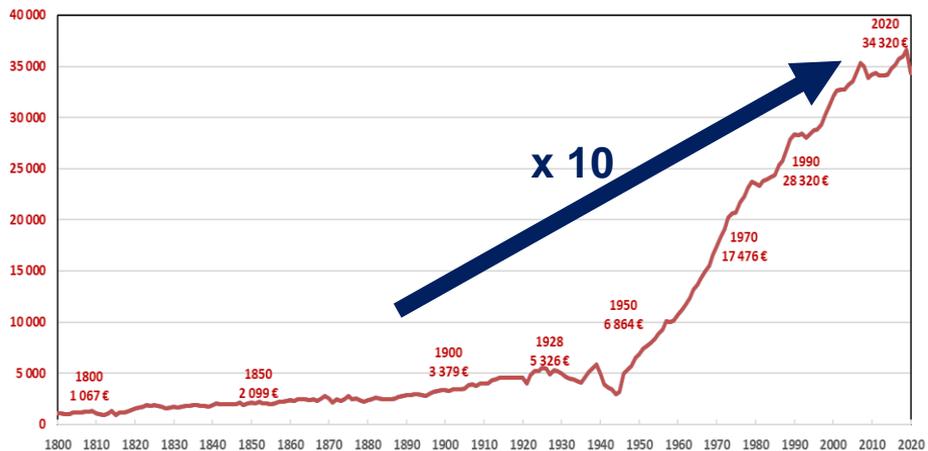


- « On a un problème de rapport à la bagnole dans ce pays » versus « La bagnole moi je l'adore »

« A tout problème complexe il existe une solution simple ... et fausse », Bernard Shaw

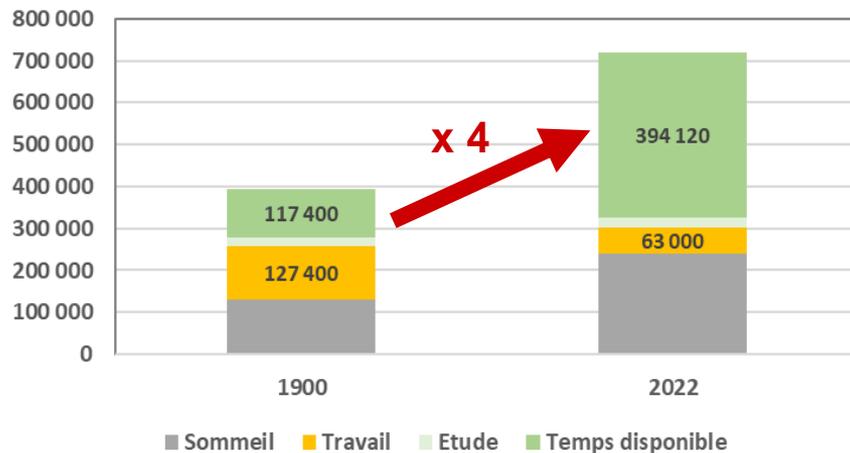
Le temps : la ressource rare du monde moderne

Evolution du PIB en France par habitant / 1800 - 2020 en € 2020



Données CGDD + INSEE J Coldefy

Répartition du temps sur une vie 1900 - 2022



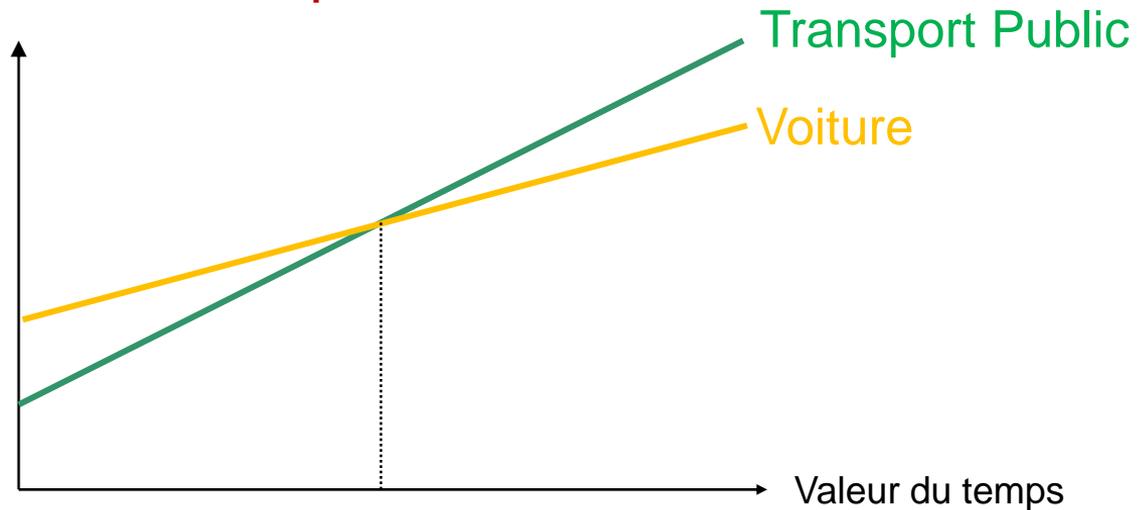
La préférence pour les gains de temps



Ce que l'économie des transports nous apprend

Les arbitrages prix-temps des usagers : le cout généralisé des transports

Coût Généralisé :
Cout du transport
+ temps de transport* valeur du temps

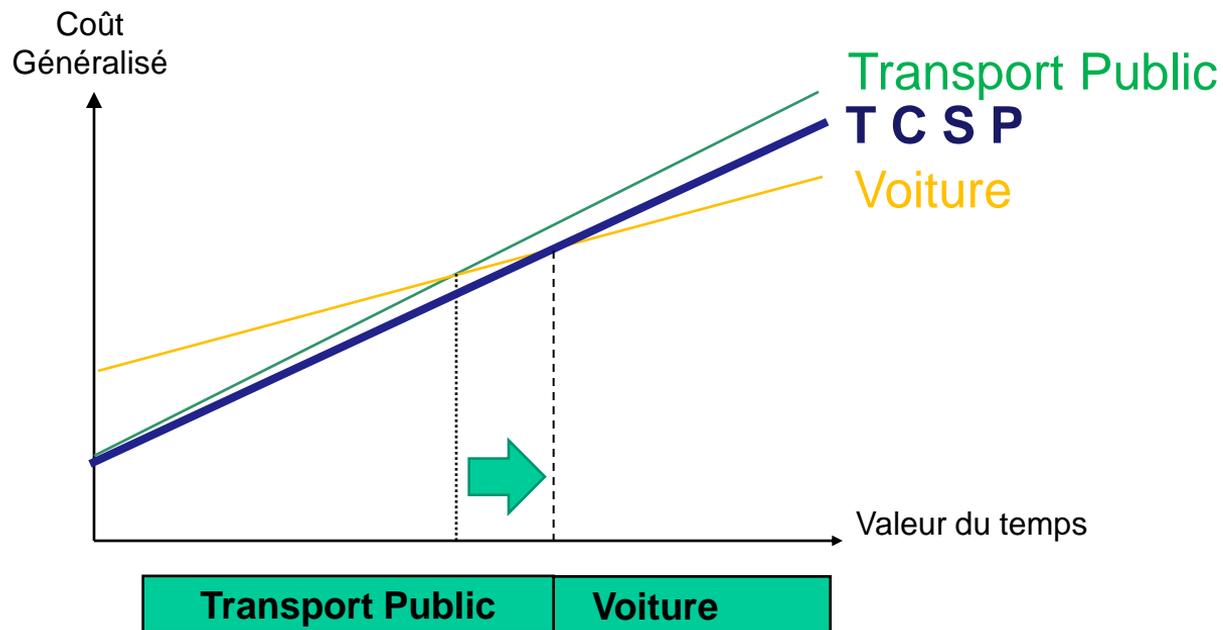


Transport Public

Voiture

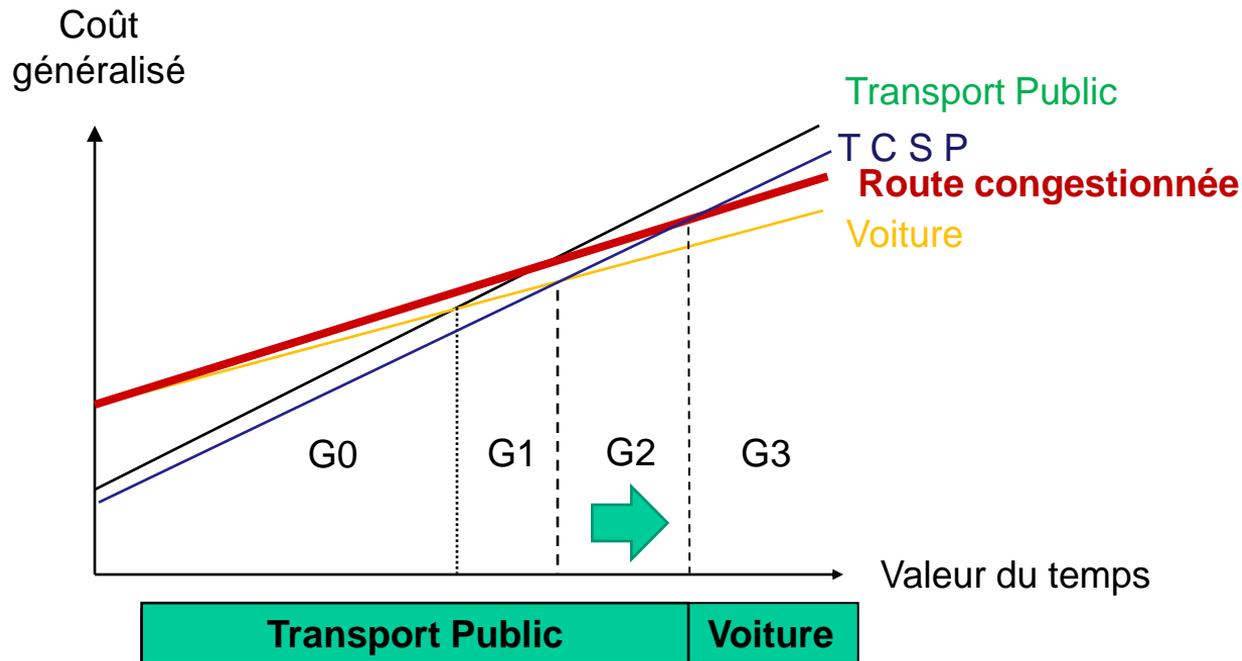
Ce que l'économie des transports nous apprend

Effets des Transports en Commun en Sites Propres (TCSP) : gain de temps
→ baisse du cout généralisé pour les TC



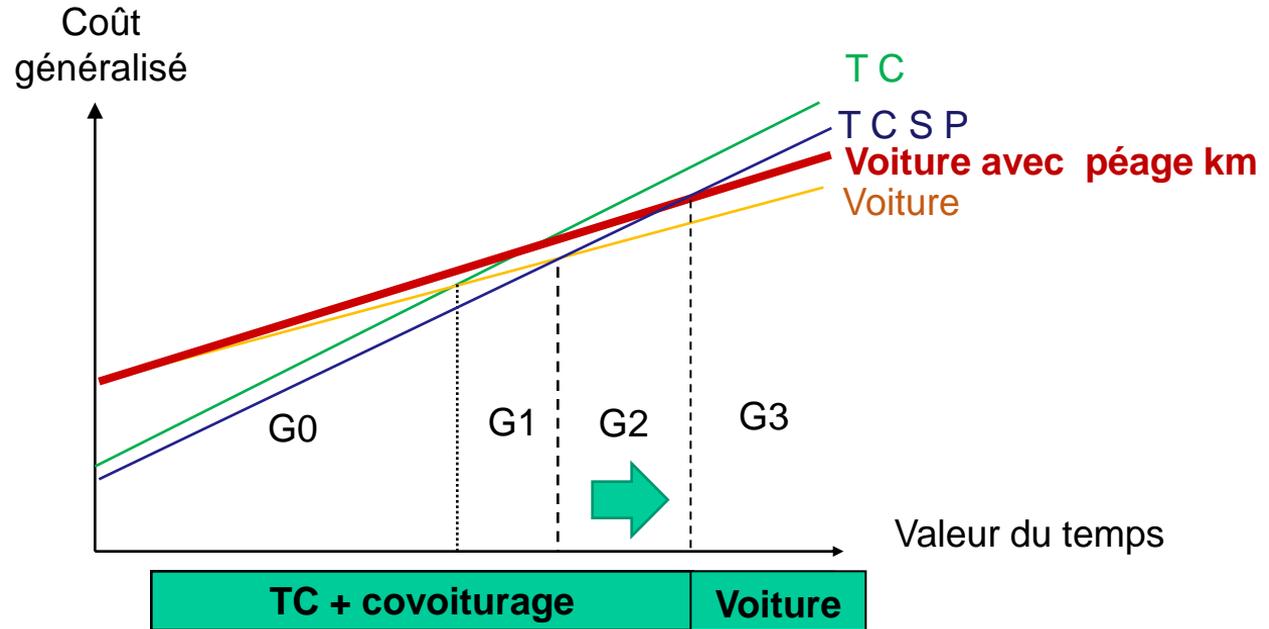
Ce que l'économie des transports nous apprend

Effets de la congestion : perte de temps
→ augmentation du cout généralisé de la voiture



Ce que l'économie des transports nous apprend

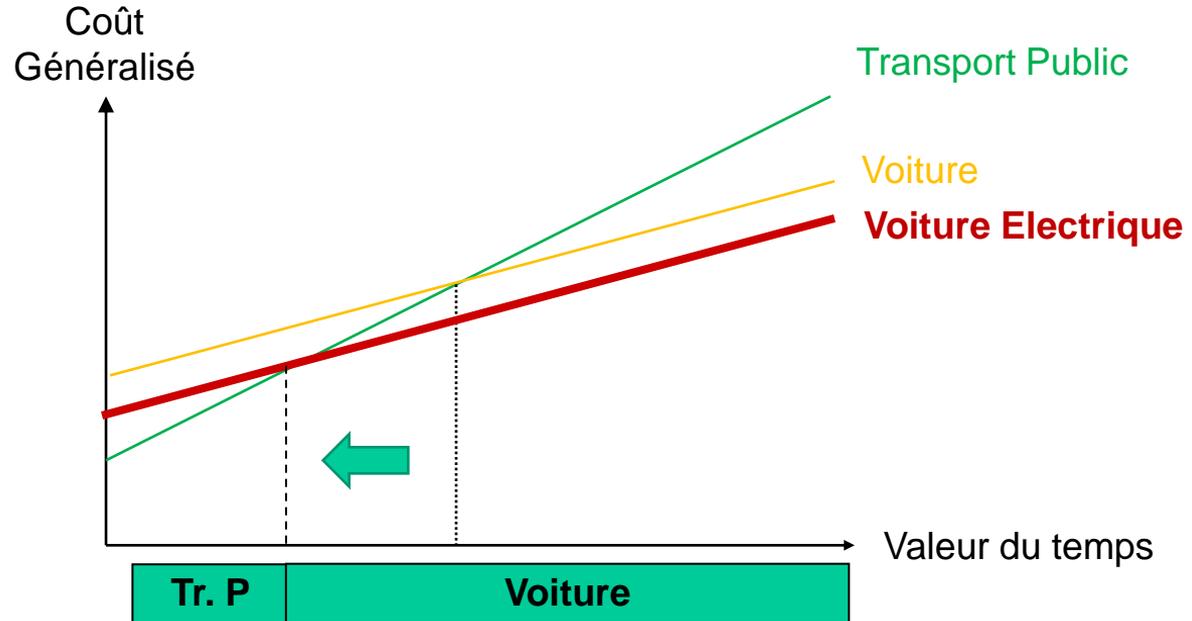
**Effets du péage monétaire : Surcout kilométrique
→ augmentation du cout généralisé de la voiture**



Ce que l'économie des transports nous apprend

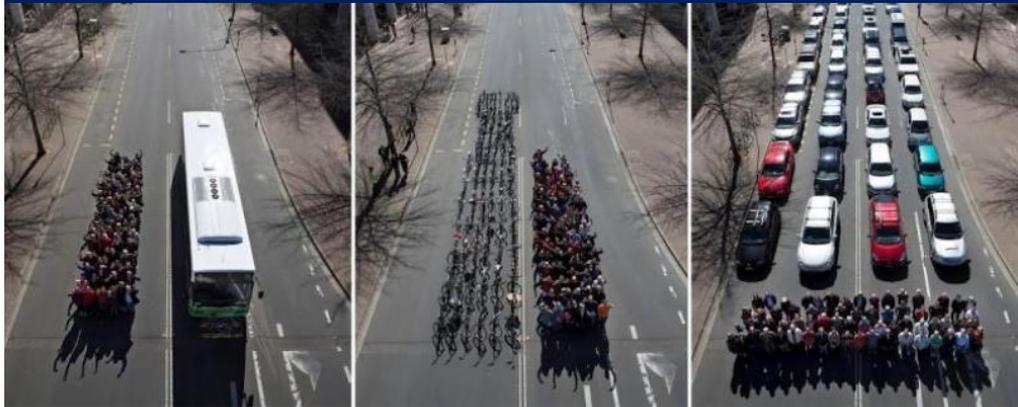
Effets du véhicule électrique

→ Baisse du cout généralisé de la voiture



La question de l'espace public est clef

Espace nécessaire pour transporter 50 personnes



Espace nécessaire pour transporter 50 personnes



Voiture

Voiture électrique

Voiture autonome



Passer de la voiture au vélo ou au transport commun,

Est-ce si simple ?

Un peu de géographie

Jean Coldefy, Mars 2025



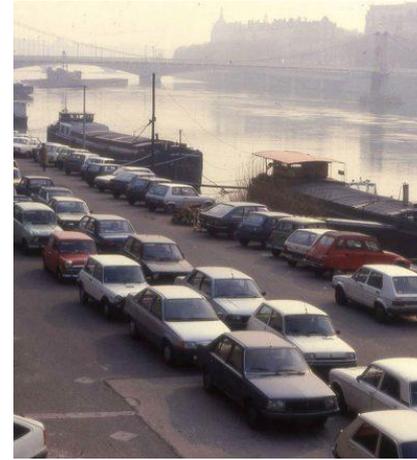
La place de la voiture a été sensiblement réduite en ville

Un relatif consensus sur la place de la voiture

Place Vendôme dans les années 1960 et 2020



Les quais du Rhône à Lyon en 1989 et en 2007



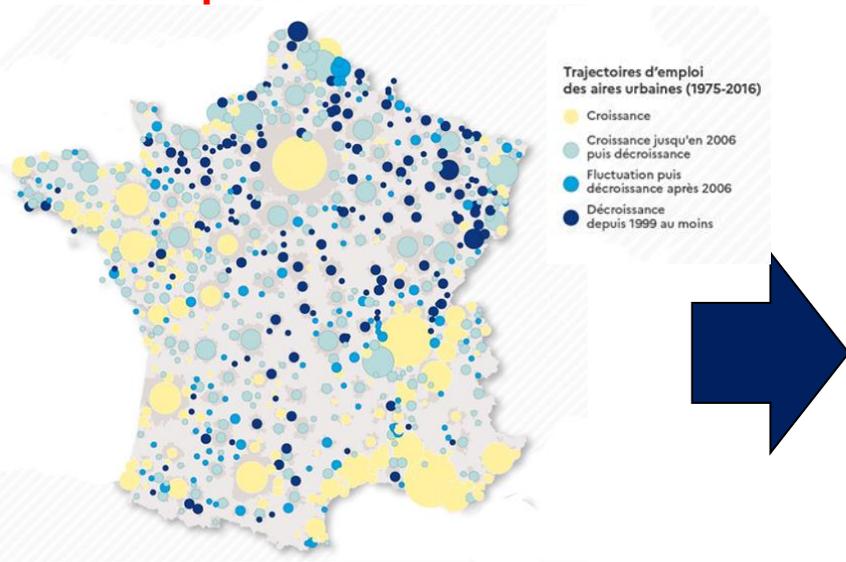
Place Kléber dans les années 1960 et 2020



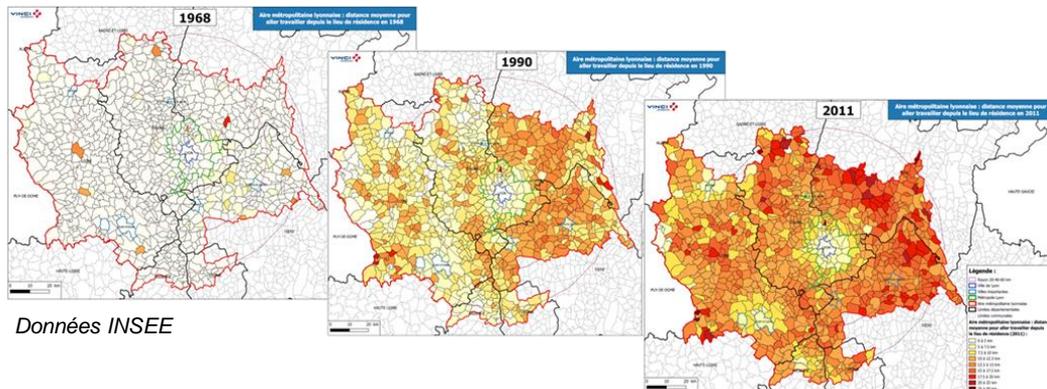
... qui va voler en éclat avec l'arrivée d'un « game changer » : le carbone

Urbanisation, périurbanisation, désindustrialisation, métropolisation

1. Attractivité économique des métropoles



3. Augmentation des flux depuis l'extérieur des métropoles



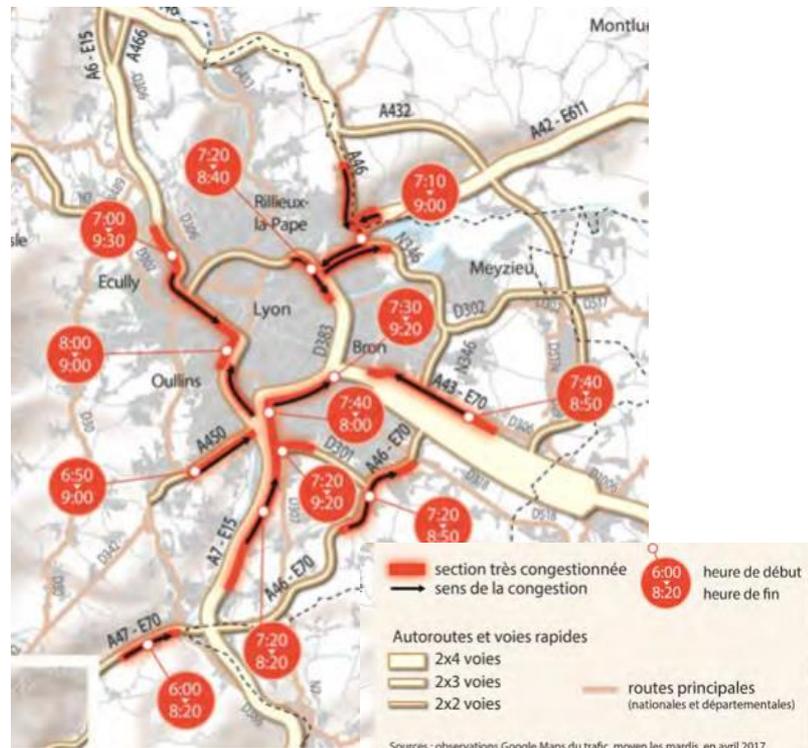
2. + Blocage foncier

➔ Multiplication par 3 des prix de l'immobilier en 20 ans au centre et en couronnes

Des transports gratuits = moins de voiture ?

200 000 voitures /j entrants sur la métropole

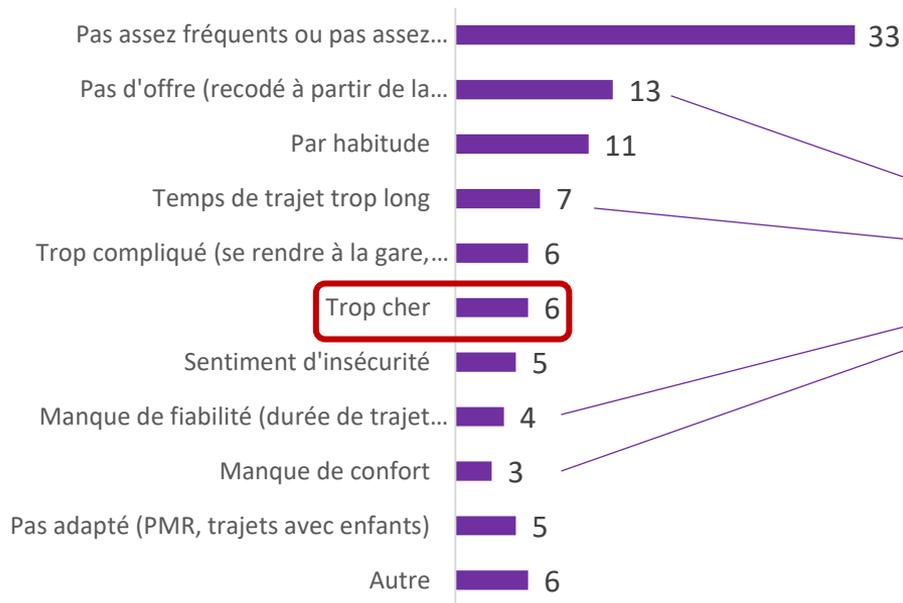
220 000 actifs travaillant sur la métropole de Lyon sans y habiter
+
36 000 places /j dans les TER en heures de pointe (6h – 09h00)



60% des Français ne prennent pas les transports publics pour cause de faibles fréquences, d'un manque d'offre, de lenteur ... 6% pour des problèmes de couts

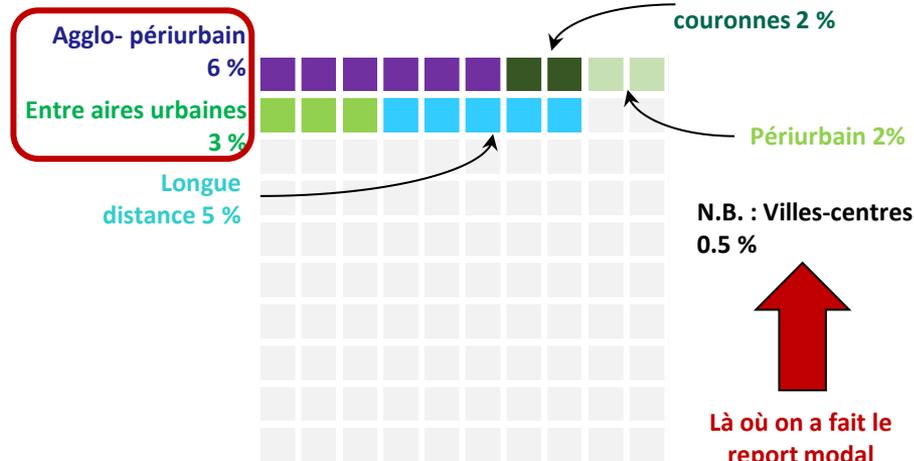
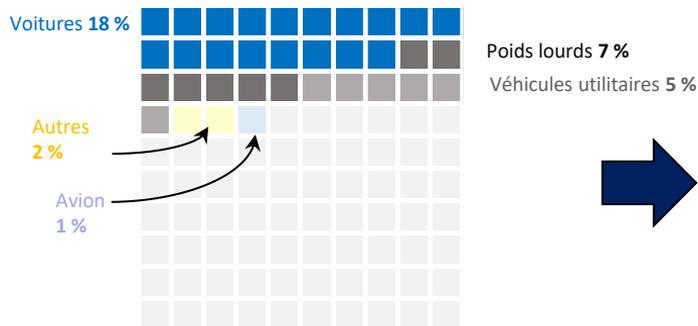
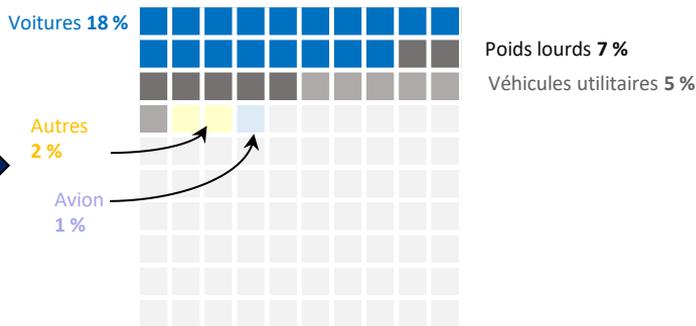
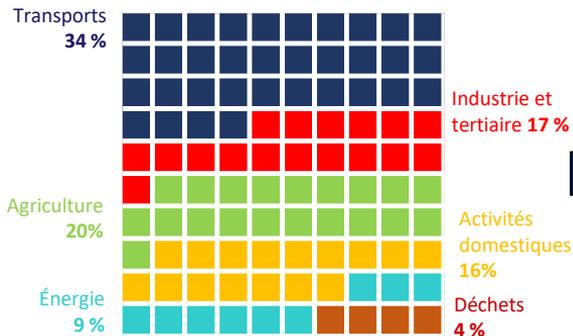
Pour quelle raison principale n'utilisez-vous pas les transports en commun ?

Champ : individus n'empruntant pas les transports en commun



60% des Français demandent plus de transports publics, plus fréquents, plus fiables, plus rapides, plus simples, plus confortables

Les liens périurbains-agglos et entre pôles urbains pèsent près de la moitié des émissions de la voiture

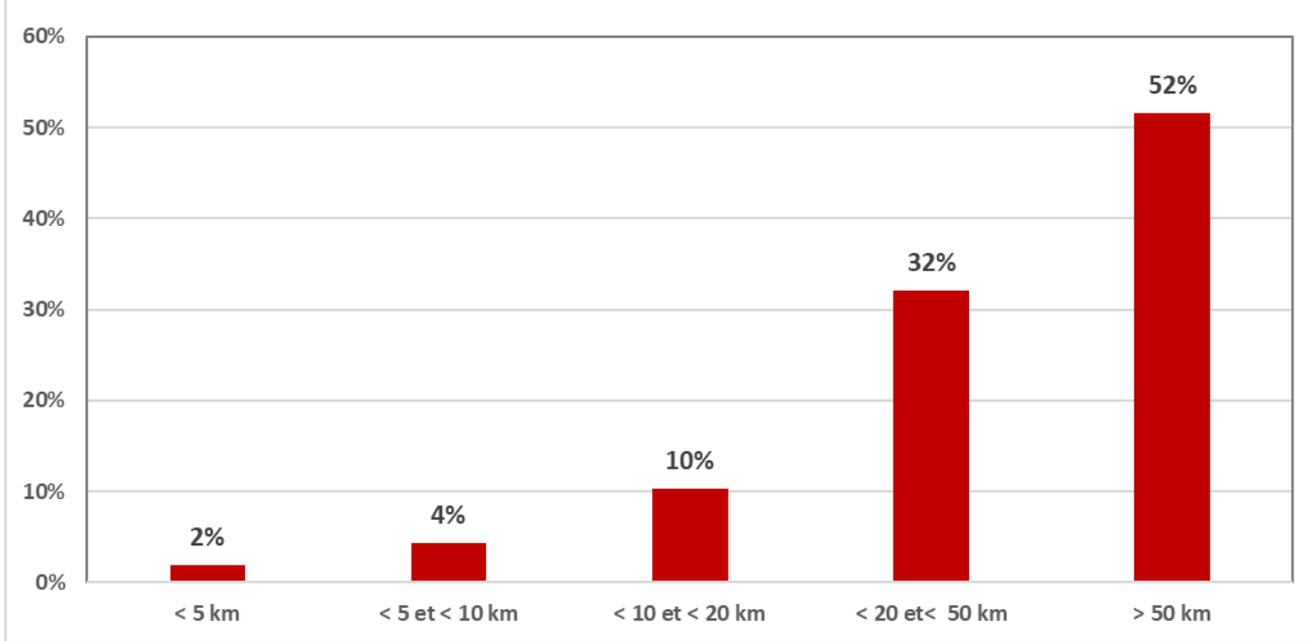


Là où on a fait le report modal

Demain plus d'intermodalité

- L'immense majorité des km réalisés en voiture sont le fait de trajets longs

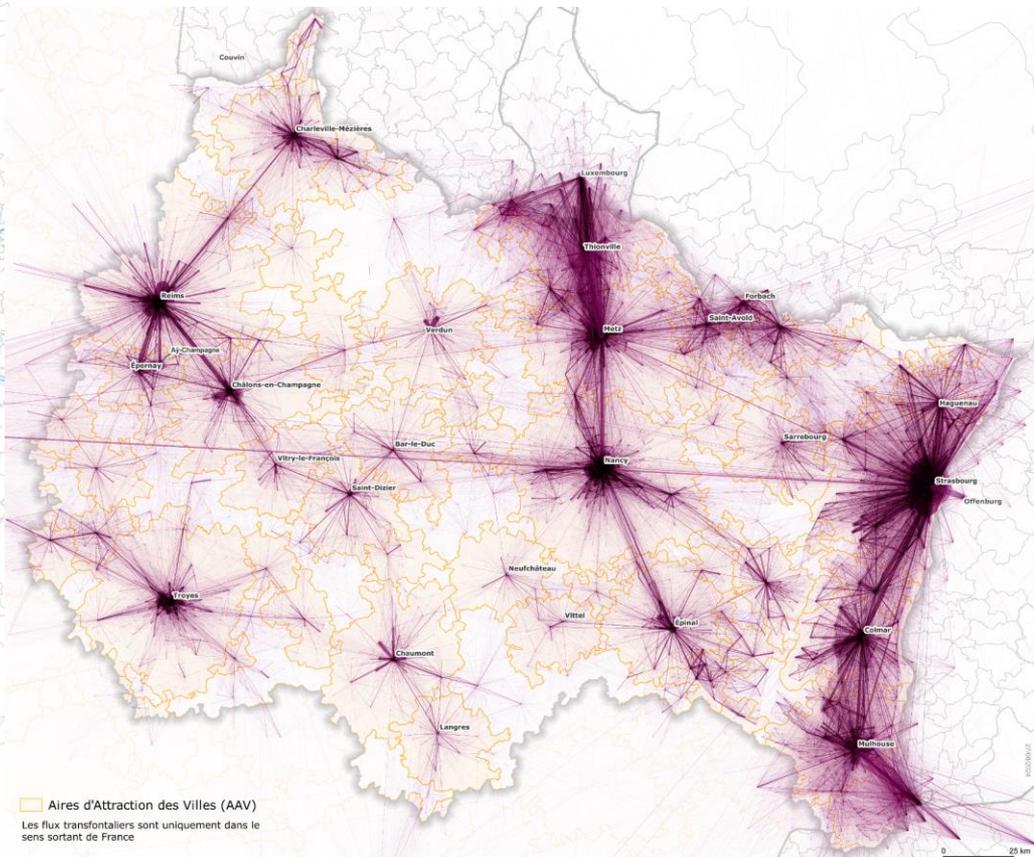
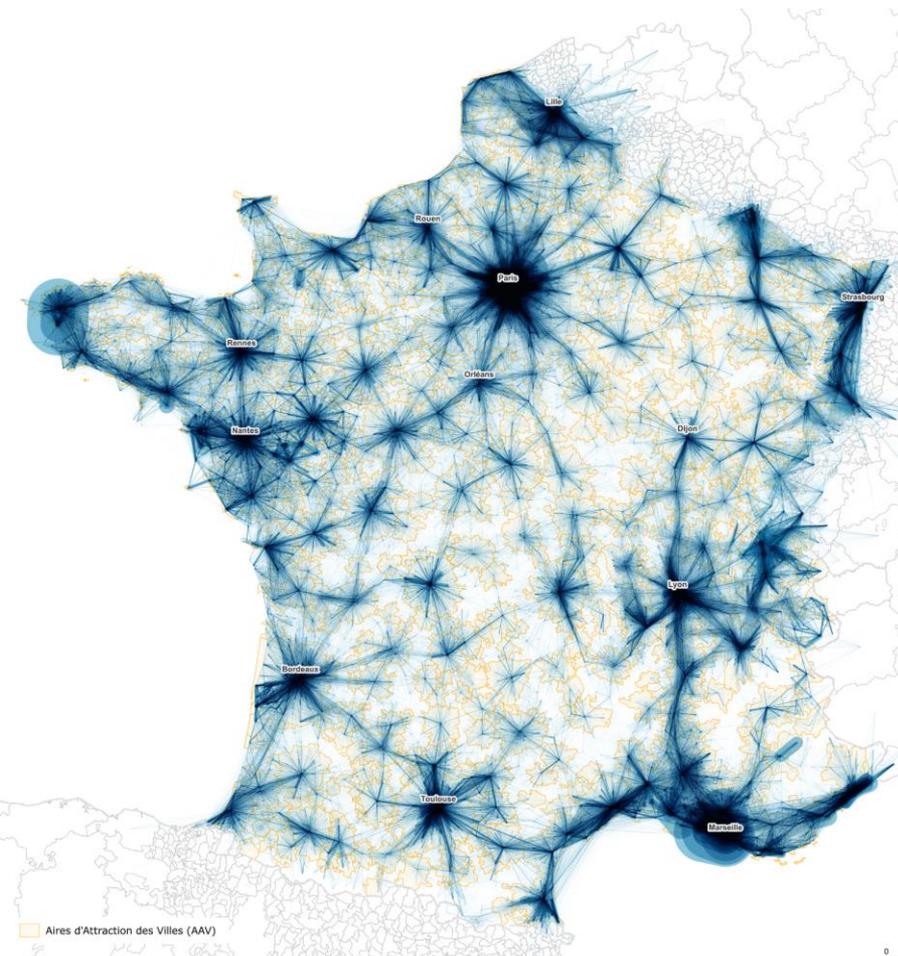
Répartition des kilomètres des boucles de déplacements parcourus en voiture au quotidien par classes de distances



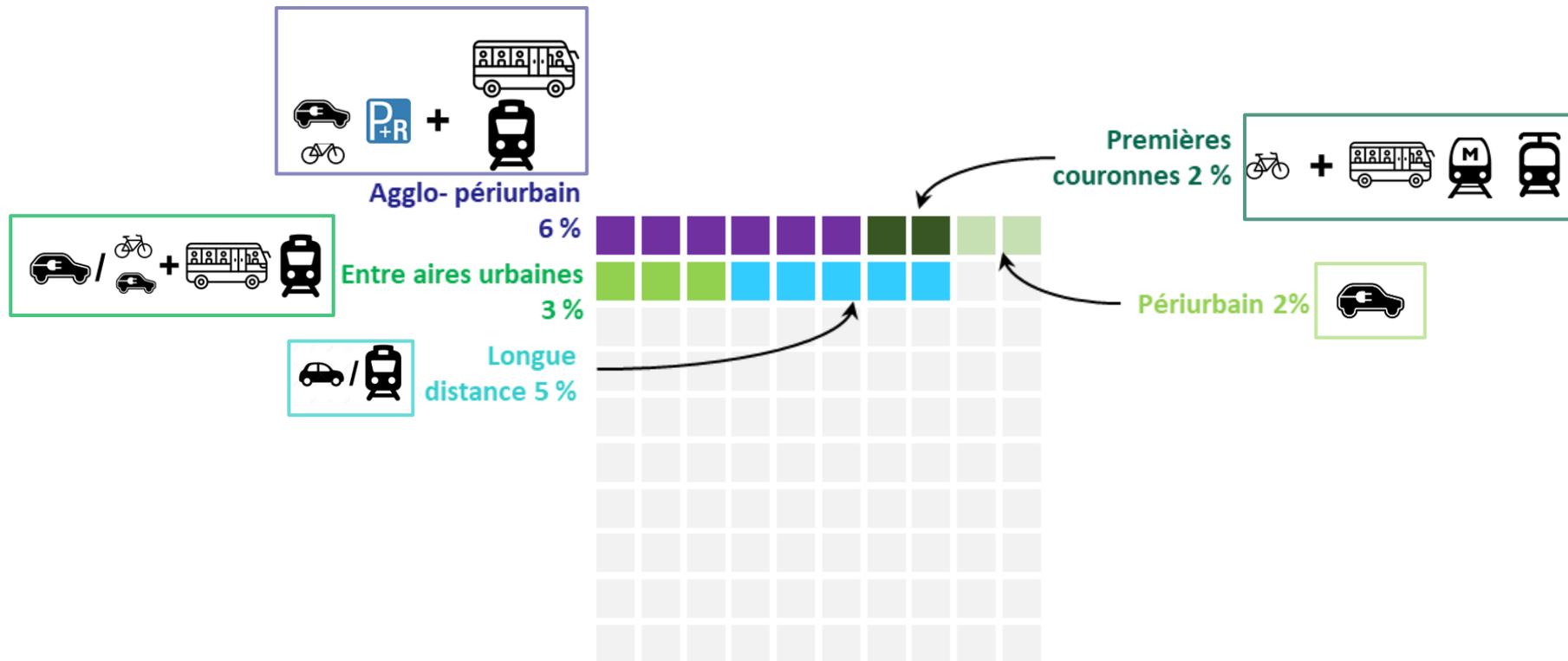
- C'est en intermodalité avec les transports publics qu'il faut penser la politique vélo : parcs relais, pistes vers les parcs relais

Source EMP 2019, traitement J Coldefy M Bordas

Demande de mobilité un jour ouvré de novembre 2023



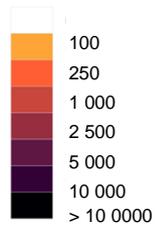
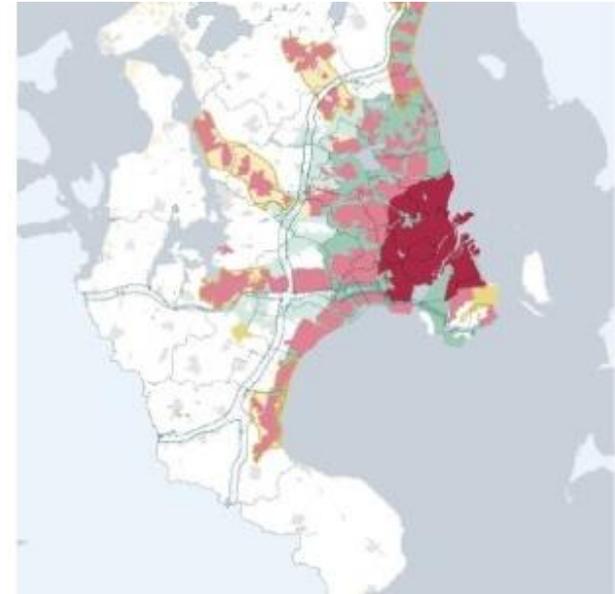
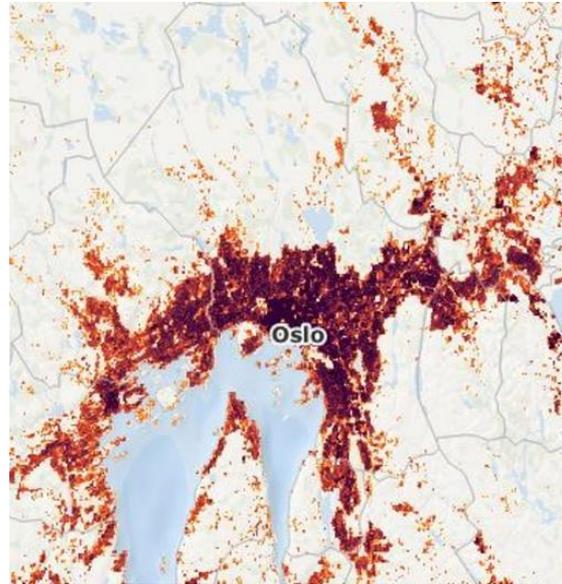
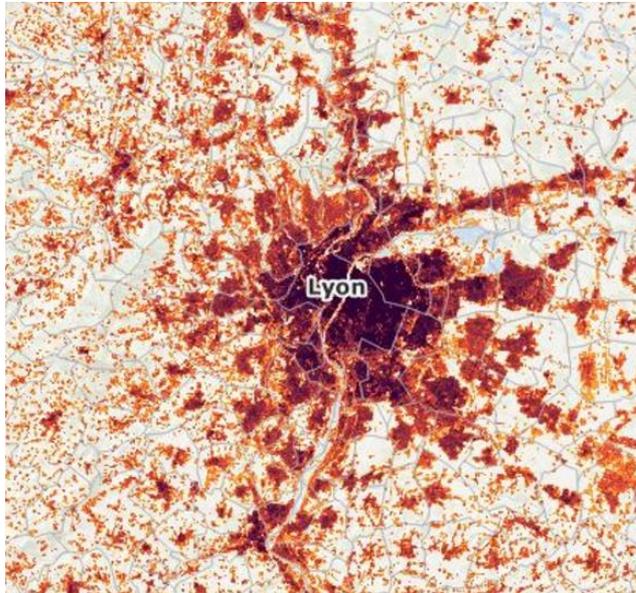
MASSIFIER par le report modal + VERDIR : les solutions selon les territoires



→ Un report modal de 50% sur les liens périurbain-pôles urbains, conduirait à passer de 80% à 65% la part modale kilométrique de la voiture

→ Comment financer ?

DENSIFIER / L'impact de la gestion communale de l'urbanisme



Habitants par km²

**Urbanisme en
doigts de gant
de Copenhague**

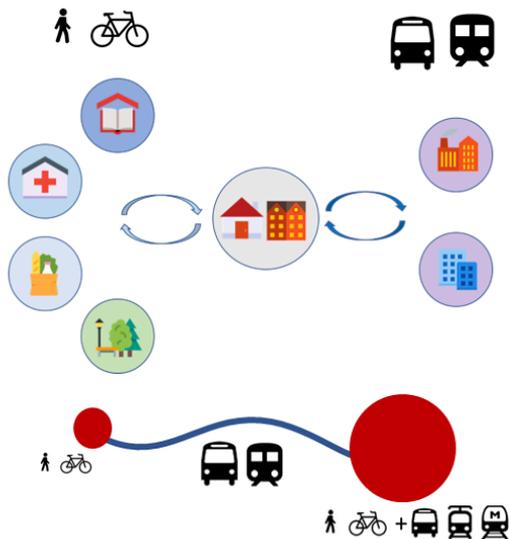
Le report modal de la voiture vers les transports publics et le vélo

Action sur la demande Urbaniser autour des pôles de transports publics

- Pas d'implantation de logements et d'entreprises à plus de 3km des pôles de transports publics (routiers ou ferroviaires)

Proximité géographique

Proximité temporelle



Action sur l'offre des transports publics efficaces, une voiture moins efficace en ville

- Déployer des transports publics rapides, fiables (priorités aux feux, voies réservées), confortables
- Pénaliser l'usage de la voiture par les temps de parcours (moins d'espace) là où l'espace public est rare
- Revoir la tarification des transports publics (occasionnels) et de la voiture (péage, stationnement)



Deux critères : le temps
(prédominant), le coût



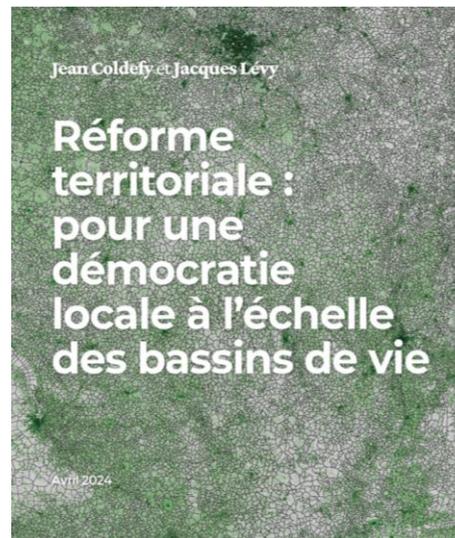
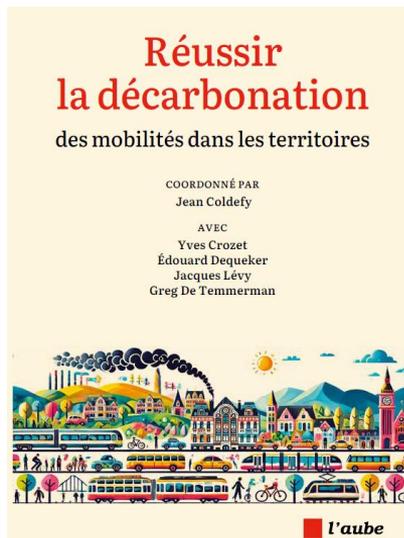
Merci pour votre attention !

Jean Coldefy

Conseiller scientifique de Géonexo

Directeur du programme Mobilités et Transitions de Mobil'in Pulse

Président du Comité scientifique de France Mobilités



Géographie de la résidence et km en voiture

Données INSEE, J Coldefy	Population				
	Communes centres	Autres communes en pôle (banlieue)	Communes des couronnes (périurbain)	Communes hors attraction des villes	Ensemble
Aire de Paris	3%	13%	4%		20%
700 000 habitants ou plus (hors Paris)	5%	5%	9%		20%
200 000 à moins de 700 000 habitants	7%	4%	13%		24%
50 000 à moins de 200 000 habitants	6%	1%	11%		18%
Moins de 50 000 habitants	6%	1%	6%		12%
Communes hors attraction des villes				7%	7%
Ensemble	28%	23%	43%	7%	

Source Kantar 2023, J Coldefy	Km annuel en voiture moyen par ménage			
	Communes centres	Autres communes en pôle (banlieue)	Communes des couronnes (périurbain)	Communes hors attraction des villes
Aire de Paris	3 250	8 852	20 232	
700 000 habitants ou plus (hors Paris)	7 557	10 529	16 277	
200 000 à moins de 700 000 habitants	8 251	11 314	18 398	
50 000 à moins de 200 000 habitants	10 342	12 310	17 184	
Moins de 50 000 habitants	13 521	14 699	19 831	
Communes hors attraction des villes				18 349