

LES COÛTS DE LA MOBILITE URBAINE

Florian Vanco

Le contexte

La croissance de la mobilité et la hausse du trafic automobile au sein des grandes villes sont des sujets de plus en plus préoccupants. Ils posent des problèmes sociaux – inégalité en terme d’accessibilité-, économiques –coûts des infrastructures et de la congestion, et environnementaux. D’après le Service Economique et Statistique du ministère de l’équipement, le trafic automobile urbain devrait augmenter de 43% d’ici 2020. Il convient donc de mieux comprendre quels sont précisément les déterminants de la mobilité au sein des grandes villes. Ceux ci peuvent être abordés sous un angle microéconomique à partir des caractéristiques individuelles (âge, revenu, localisation). Cependant nous nous intéressons beaucoup plus dans notre projet, à des facteurs spatiaux plus macroéconomiques. En effet, l’influence du type d’urbanisation –dense, étalée, voir multipolaire – sur la mobilité soulève de nombreuses controverses ces dernières années. L’étalement urbain est d’ailleurs considéré comme amplement responsable de l’accroissement des distances et de la part grandissante de l’automobile vis-à-vis des autres modes de transports (FOUCHIER, 1999). Ce phénomène s’illustre notamment par la dissociation croissante entre lieux d’emplois et habitats, la délocalisation de certaines activités économiques en périphérie urbaine et le développement de grandes infrastructures aux frontières de la ville. De nombreux travaux existent déjà sur le sujet des interactions entre forme urbaine et mobilité et notamment ceux qui concernent les avantages comparatifs de la ville compacte vis à vis de la mobilité (POUYANNE, 2004).

Cependant, une autre question peut être soulevée dans ce cadre : celle des coûts de l’étalement urbain. Il existe des travaux sur l’impact de la forme urbaine sur la consommation d’énergie (NEWMANN, KENWORTHY, 1998) ainsi que sur l’efficacité des réseaux de transports en commun dans quelques villes selon leur forme urbaine (KENWORTHY, LAUBE, 1999). Mais il n’existe pas encore d’études exhaustives sur les liens entre les différents types de configurations urbaines et les coûts de la mobilité. L’objet de cette thèse est précisément d’éclairer de nombreux points obscurs sur les coûts globaux de la mobilité. En effet quelle est l’influence du type d’urbanisation en terme de coût sur le trafic routier, la structure d’un réseau de transport, la pollution sous toutes ses formes, la congestion urbaine ou encore l’occupation de l’espace ? Qui supporte ces coûts et de quelle manière ? Existe t-il des marges de manœuvre et des politiques efficaces liant transport et urbanisme afin de minimiser ces coûts ? Ces questions sont de plus en plus préoccupantes et les dernières lois adoptées (loi sur l’air, 1996 ; loi SRU, 2000) tendent à promouvoir une politique d’aménagement durable en liant transports et urbanisme.

Plusieurs recherches ont déjà été menées au LET en rapport avec ce sujet. Un programme de recherche financé par la région Rhône-Alpes et impliquant l’ADEME, l’INRETS et le LET vient de se terminer. Il porte sur la répartition spatiale des localisations et la mobilité à partir de la comparaison de sept agglomérations françaises : Paris, Lyon, Marseille, Bordeaux, Grenoble, Dijon, et Saint-Etienne. Pour chacune de ces aires, une

analyse fine de la structure des localisations, ainsi que des conséquences des phénomènes de concentration et d'étalement urbain sur la mobilité quotidienne ont été réalisées. Il rend compte du double phénomène d'étalement et de concentration urbaine et donne des résultats intéressants mais contradictoires sur la mobilité en terme de distance parcourue. C'est pourquoi un autre projet de recherche associant le LET, l'INRETS, le CETE Nord-Picardie et la communauté urbaine de Lille a été envisagé. Il démarre au LET. L'objectif de ce projet de recherche est d'établir une analyse de la relation entre l'agencement des localisations et les caractéristiques de la mobilité domicile-travail à Lille, Lyon et Marseille en se basant sur les résultats obtenus lors de la recherche précédente. Un autre rapport sur les indicateurs de mobilité durable au niveau de l'agglomération lyonnaise, effectué par le LET et l'APDD (association pour les pratiques de développement durable) et publié en 2001 propose également des méthodes et des résultats sur les coûts des différents modes de transports.

D'autre part un autre projet démarre également au LET. Il s'agit du projet SIMBAD (Simuler les Mobilités pour une Agglomération Durable). Cette recherche effectuée par le LET dans le cadre du PREDIT propose de développer un modèle prospectif qui rende compte des enjeux environnementaux, économiques et sociaux des déplacements de personnes et de marchandise au sein d'une aire urbaine. L'objectif étant de pouvoir simuler différents scénarios de politiques de transports et d'urbanisme et de tester leurs impacts de manière simultanée dans ces trois dimensions. Cette recherche sera effectuée sur un périmètre de 45 Km autour de Lyon et proposera des scénarios sur des horizons de 20 à 30 ans.

Les objectifs de la thèse

Les objectifs de la thèse sont de proposer une méthode originale d'estimation des coûts de la mobilité urbaine (coûts collectifs, individuels, coûts par type d'acteurs) et d'analyser les déterminants de ces coûts notamment l'impact des différents types de configurations urbaines.

Cette recherche s'appuiera sur l'utilisation des comptes déplacements urbains développés actuellement dans plusieurs grandes agglomérations (Paris, Lyon, Bordeaux, Lille, La Roche-sur-Yon, Nice, Nîmes, Marseille) et sur les enquêtes ménages réalisées dans les plus grandes villes. On peut noter à ce propos que l'enquête ménage Lyon 2006 devrait pouvoir alimenter la thèse. Tous les types de déplacements seront bien sûr envisagés au sein de l'agglomération.

Cette recherche permettra de soulever de nombreuses questions encore obscures aujourd'hui sur les conséquences du type d'urbanisation sur les coûts de la mobilité en termes de pollution, de congestion, de transports publics urbains, de consommation d'énergie, de trafic routier et bien d'autres facteurs encore comme la garantie de l'accès à la ville pour les plus démunis.