



USAGE DE LA VOITURE PAR LES PARTICULIERS

FICHE VARIABLE

COLLÈGE DE PROSPECTIVE
CHANTIER CENTRE-VILLE



TRAJECTOIRE DE LA VARIABLE

DÉFINITION ET ENJEUX

La voiture est le principal mode de transport des Français. Ce mode de transport est toutefois sous pression du fait de ses émissions de gaz à effet de serre et de composés polluants, notamment les particules fines. En centre-ville, il pose également des enjeux de partage de l'espace public,

très contraint, du fait du volume des véhicules et de la dangerosité qu'ils peuvent représenter pour les autres usagers. La place laissée ou non à la voiture transforme donc profondément l'aspect et l'usage du centre-ville.

PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

QUELLE A ÉTÉ L'ÉVOLUTION PASSÉE DE LA VARIABLE ?

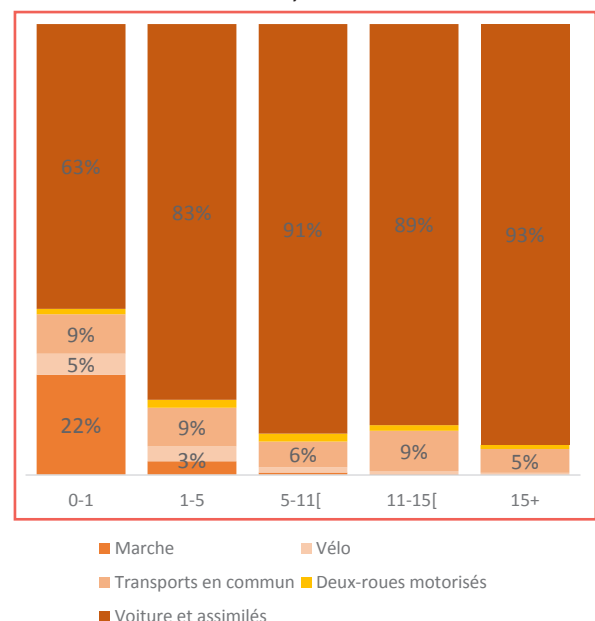
Les déplacements en voiture occupent une place prépondérante dans la mobilité française. Les résultats de la dernière enquête sur les pratiques environnementales des ménages du CGDD/SOeS (2016) confirment cette prépondérance, même si de fortes disparités géographiques, économiques et générationnelles existent.

La voiture est le premier mode de transport pour les déplacements domicile-travail ou domicile-études, avec 57 % de part modale exclusive. De plus, 16 % des déplacements combinent véhicule motorisé individuel et transports en commun. La part modale de la voiture monte à 62 % quand il s'agit de faire des courses. Le taux d'occupation des véhicules diminue régulièrement pour s'établir à 1,1 personne par véhicule en moyenne selon l'Ademe en 2018-19.

En Hauts-de-France comme en France, la voiture est le premier mode de déplacement pour se rendre au travail sur des distances de moins de 2 km : 64 % des déplacements domicile-travail sans changement de commune ou inférieur à 2 km¹ se font en voiture ou équivalent dans la région. Vient ensuite la marche avec 22 % de part modale, puis les transports en commun (9 %) et le vélo (4 %). La part modale de la voiture augmente ensuite avec la distance parcourue, le vélo semblant rester une alternative pertinente jusqu'à 5 km et les transports en commun jusqu'à 15.

La région Hauts-de-France est toutefois une des régions les moins équipées en parc automobile : 18,6 % des ménages n'ont pas de voiture contre 15,7 % en moyenne nationale. Ce chiffre monte même à 30 % et plus dans les zones plus urbaines (Amiens, Arras, Lens, Saint-Quentin, Lille etc.).

Figure 1 : Principal moyen de transport utilisé dans les déplacements domicile-travail des résidents de la région Hauts-de-France, en 2017



¹ Donnée du recensement de la population, Insee (2017 pour les Hauts-de-France). Distance calculée de chef-lieu à chef-lieu entre deux communes. Les déplacements infra communaux sont considérés comme des déplacements de 0 km.

PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

QUELLES SONT LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE ?

L'équipement des ménages en voiture individuelle augmente dans les Hauts-de-France, où on passe de 79,6 % de ménages équipés en 2007 à 81,4 % en 2017 d'après l'Insee. La part de ménages ayant deux véhicules ou plus est en augmentation plus forte, elle s'établit à 35 % en 2017 contre 32,4 % en 2007.

En parallèle, la taille et le volume des véhicules vendus a fortement augmenté. En France, la largeur moyenne des véhicules a augmenté de 10 cm entre 1996 et 2016. Sur longue période, la hausse est encore plus marquante pour un même modèle, la Fiat 500 a par exemple grossi de 23 % en largeur, 19 % en longueur, 73 % en poids depuis les années 60 (cf. graphique). Les consommateurs se dirigent par ailleurs vers des modèles de plus en plus volumineux. L'essor des SUV (Sport Utility Vehicles) contribue à cette augmentation en volume/masse des automobiles. En France, les SUV sont en tête des ventes automobiles depuis 2017. En 2019, 38 % des véhicules vendus en France étaient des SUV, contre 5 % en 2009. En conséquence, les modèles de voitures présents dans les villes sont devenus plus hauts, plus volumineux et plus polluants. Cela peut poser des problèmes d'aménagement, avec des parkings et des routes qui deviennent sous-dimensionnées par rapport à la taille des véhicules.

Figure 1 : Évolution de la taille des véhicules pour plusieurs modèles courants <http://zuto-car-size.iprospecthosting.com/>



En matière d'accidentalité, les études nord-américaines sont sans équivoques² : "conduire un SUV au lieu d'une voiture classique augmente de 224% le risque de causer un accident mortel", relevait **une étude canadienne de 2015**. Une étude suisse réalisée par l'assureur AXA, pays où les SUV ont des caractéristiques plus proches de la France, aboutit aux mêmes conclusions : « les accidents provoqués par ces gros 4x4 urbains sont jusqu'à 25% plus nombreux que ceux causés par les autres voitures ». La hauteur des SUV les rend aussi plus dangereux à impact égal : un enfant touché à la hanche par une citadine sera touché à la tête par un SUV, un adulte touché aux genoux sera désormais touché aux hanches voire au thorax. Dans le cas d'une collision frontale avec une berline, non surélevée, le SUV percute à hauteur des passagers plutôt qu'au niveau du bas de caisse, causant des dommages bien plus élevés.



© Région Hauts-de-France

² Il n'existe pas d'étude équivalente en France, mais il faut quand même noter que les modèles de SUV nord-américains sont plus lourds et plus volumineux que leurs équivalents français.

Figure 2 : Fréquence des sinistres par type de véhicules - Chez l'assureur Axa Suisse, en 2019, avec les voitures non-SUV comme base 100

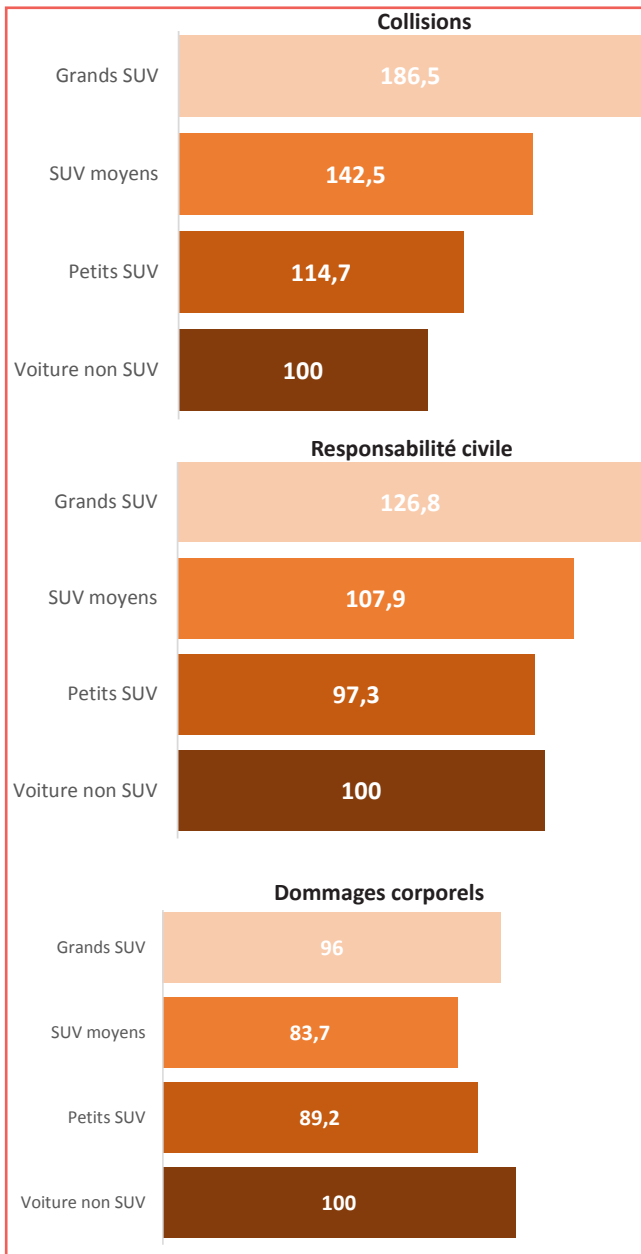
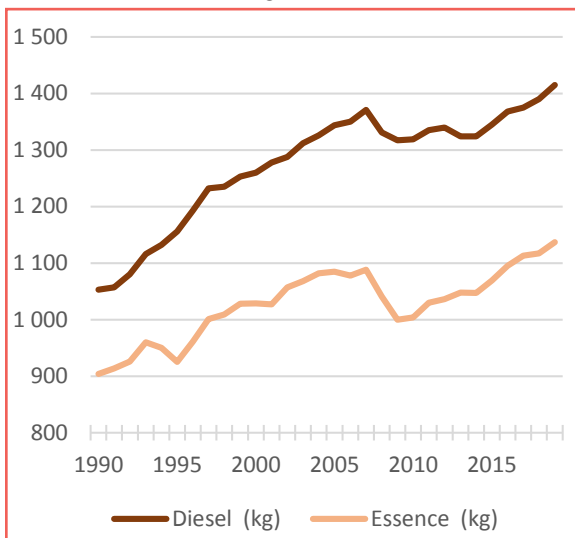


Figure 3 : Masse moyenne des voitures neuves en France kilogrammes



Source : Ademe

En parallèle, les pouvoirs publics affichent depuis plusieurs années, et à différents échelons, l'intention de réduire la place prise par la voiture. Au niveau national, les tentatives de mettre en place des politiques désincitatives liées au coût (taxe carbone, péage) se sont heurtées à la résistance d'une partie de la population dépendante de ce moyen de transport. Les politiques nationales semblent souvent prises en tenaille entre la sauvegarde de la filière et les emplois qu'elle représente d'une part, et les objectifs nationaux de décarbonation et de lutte contre la pollution de l'air d'autre part. Au niveau local par contre, les restrictions sont de plus en plus fréquentes, en particulier dans les centres-villes et les centres-bourgs : abaissement de la vitesse maximale, piétonisation, zones à faibles émissions et, depuis la loi LOM, zones à trafic limité.



© Région Hauts-de-France

PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

QUELLES SONT LES INFLEXIONS ET RUPTURES QUI POURRAIENT MODIFIER LES DYNAMIQUES EN COURS ?

Deux aspects de l'usage de la voiture peuvent modifier profondément l'apparence et l'expérience du centre-ville : d'une part le stationnement, lié à la fois au nombre de ménages propriétaires d'un ou plusieurs véhicules vivant dans cet espace et aux politiques de stationnement mises en place par la commune, et d'autre part la circulation automobile, liée au mode de transport privilégié par les visiteurs pour se rendre en centre-ville.

Les appels se font plus importants pour d'une part réduire la publicité du secteur automobile, et d'autre part mettre en place une taxe sur le poids des véhicules. D'autres territoires envisagent également des mesures « anti-SUV », comme Bruxelles. Le ministère de la transition écologique avait affiché son souhait de mettre en place un critère de poids dans la fiscalité automobile dans la loi de finances 2021, en lien avec les propositions de la Convention citoyenne pour le climat. Cette proposition initialement retoquée par le ministère de l'économie sera finalement mise en œuvre pour les véhicules pesant plus d'1,8 tonne, mais au vu de la masse moyenne des véhicules, cette première taxation devrait être de peu d'impact.

Sur le stationnement et la circulation des véhicules, plusieurs mesures parallèles convergent pour en réduire la portée dans certains types de rues. Tout d'abord, les rues scolaires font l'objet de plus en plus de mesures pour réduire voire supprimer le trafic routier, afin de sécuriser les sorties d'écoles et de donner davantage d'espace aux enfants. On retrouve également cet état d'esprit dans les programmes de « rue aux enfants ». Les politiques de réduction des accidents de la route et de protection des usagers vulnérables mises en place dans des villes comme Oslo ou Helsinki montrent un chemin possible si cette volonté de rues apaisées se développe dans les villes françaises. En Hauts-de-France, la ville d'Arras est pionnière dans la mise en place d'une réflexion de long terme sur la place de la voiture et le partage de l'espace public, qui a abouti d'abord à la piétonisation de la place des Héros et de la rue de la Taillerie en 2018. En 2020, Arras a fortement restreint la vitesse des véhicules : 20 km/h dans l'hypercentre (associé à la mise en place d'une zone de rencontre globale) et 30 km/h dans le reste de la ville, à l'exception de quelques grands axes. Une expérimentation de grande envergure a également été menée au niveau de la cyclabilité de la ville en parallèle.

Les rues de cafés/restaurants sont également de plus en plus piétonnisées pour laisser la place aux terrasses, notamment en lien avec la distanciation physique que nécessite la lutte contre le covid, même si cette évolution était déjà perceptible auparavant. (cf. fiche sur les espaces publics et l'urbanisme tactique). Cependant le covid a aussi un effet sur les flux de véhicules, encore difficilement mesurable mais perceptible, de report de la fréquentation des transports en commun sur des modes individuels que sont l'automobile, le vélo et la marche (cf. fiche sur les transports en commun).

D'autres facteurs d'influence peuvent également jouer, à commencer par l'image de la voiture et notamment de certains modèles de voitures, qui en se dégradant ou en s'améliorant peut jouer sur la demande automobile. Le développement de mobilité alternative à la voiture pourrait également inciter les ménages à réduire leur taux d'équipement. La congestion automobile et les mesures restrictives d'accès au centre-ville peuvent aussi décourager le recours à la voiture pour s'y rendre. Ces mesures peuvent être mises en place en fonction de la temporalité, comme l'illustrent les réflexions en cours à Nantes pour rendre le centre-ville piéton après 19h portées par le président de l'association des commerçants Plein Centre (cf. fiche sur les temps).

La volonté de réduire les émissions de particules fines pourra également influencer la place de la voiture en ville. Un rapport de l'OCDE du 7 décembre 2020 analyse qu'à court terme, les émissions de particules fines seront davantage issues des pneus des véhicules que des gaz d'échappement. Les véhicules électriques ou hybrides, comme les SUV, plus lourds, émettent plus de particules hors échappement que leurs homologues thermiques. L'OCDE préconise donc deux mesures qui concerneraient les centres-villes : la mise en place de ZFE (zones à faibles émissions) dans les zones denses, et l'allègement du poids des véhicules.



© Région Hauts-de-France

MICRO-SCÉNARIOS

Élaborés en atelier, ces scénarios proposent des avenir **possibles** de la variable étudiée, articulés à partir de trois hypothèses :

- **L'hypothèse tendancielle** s'inscrit dans la continuité des dynamiques en cours,
- **Deux hypothèses alternatives** transformatrices du centre-ville ont été élaborées autour de ce pivot central.

UNE PLACE DE LA VOITURE RENFORCÉE

La crise sanitaire et les mesures mises en place pour sauver le secteur automobile encouragent l'usage de la voiture. Les SUV augmentent leur part de marché et empiètent considérablement sur l'espace public. Les centres-villes restent majoritairement accessibles aux voitures par crainte de perte d'attractivité commerciale.

UNE PLACE DE LA VOITURE RÉDUITE EN VILLE

L'achat de voiture stagne. Le recours à la voiture reste majoritaire pour les déplacements du quotidien. Le cœur du centre-ville (l'hyper-centre) ainsi que quelques rues d'écoles se ferment aux voitures, mais la voiture reste le mode de transport privilégié pour se rendre en centre-ville dont les abords restent très engorgés.

LA VOITURE DISPARAÎT QUASI COMPLÈTEMENT DES CENTRES-VILLES

Une prise de conscience que la voiture n'est pas utile pour certains déplacements se fait jour. Le développement de mobilités alternatives, marche (avec enjeu de santé publique), vélo et transports en commun, ainsi que le recours à la location ponctuelle pour les longs trajets, ont pour conséquence de limiter le nombre de voitures par ménage. Les employeurs participent à cette dynamique en développant des plans de déplacements qui favorisent les alternatives à la voiture. Les acteurs locaux favorisent la suppression des voitures en centre-ville, en limitant drastiquement le stationnement en voirie et la circulation automobile en dehors de l'acheminement des riverains.

RÉFÉRENCES DOCUMENTAIRES

- INSEE chiffres détaillés dossier complet région des Hauts-de-France, 22 septembre 2020
- Les français et la mobilité durable : quelle place pour les déplacements alternatifs à la voiture individuelle en 2016, Éric Pautard, DATALAB, Ministère de l'environnement de l'énergie et de la mer, septembre 2016
- Déconfinement vers un retour en force de la voiture, Clémentine Maligorne, Le Figaro, 23/04/2020
- Moins de cases de stationnement moins de commerces vacants, Nicolas Bérubé, La Presse – 13/02/2020
- Le gouvernement envisage une nouvelle taxe sur les voitures, cette fois en fonction du poids, Eric Béziat, Le Monde – 23/09/2020
- Automobile : WWF France dénonce l'impact « écrasant » des SUV sur le climat et le budget des ménages, Thomas Baietto, France Info – 6/10/2020
- Chiffres clés véhicules particuliers neufs, Car Labelling ADEME, ADEME 2020
- Plus lourds, plus polluants, plus dangereux... Pourquoi les SUV sont dans le (rétro) viseur des écologistes, Thomas Baietto, France Info – 6/10/2020
- La voiture reste incontournable dans les agglomérations, Nathalie Obadia, Corentin De Chatelperron, Les Echos – 8/10/2017
- Les SUV sont des machines à tuer, USBEK et RICA, 2 septembre 2020
- Pollution de l'air : les particules automobiles « hors échappement » prennent le dessus, Philippe Collet, Actu-Environnement, 7/12/2020
- Non-exhaust Particulate Emissions from Road Transport, OCDE, 7/12/20



Date de publication : février 2021

Rédaction : Aurore Sorin - Benoît Guinamard
Coralie Peyrot-Bégard - Stéphane Humbert

Contact : collegedeprospective@hautsdefrance.fr

Retrouvez l'actualité et les publications du collège sur le site de l'Agence Hauts-de-France 2020-2040
<https://2040.hautsdefrance.fr>

Photo page de couverture : © Région Hauts-de-France