

Plafonnement de la circulation automobile : les prémisses d'un déclin ?



Soumis par Forum Vies Mobiles le jeu, 09/28/2017 - 11:45

Discipline

Sciences sociales

Économie, droit et gestion

Mode de transport

Automobile

Tous modes de transport

Niveau

Thèse de doctorat

Visuel

Plafonnement de la circulation automobile : les prémisses d'un déclin ?

Niveau de profondeur

Balise H2 + H3

Activer

Activé

Ajouter le triangle si ce contenu est affiché dans la quinzaine

Désactivé

Auteur lié

Richard Grimal (Économiste)

Présentation longue

Titre de la thèse : L'auto-mobilité au tournant du millénaire. Une approche emboîtée, individuelle et longitudinale.

Est
 Date et lieu de la soutenance : 2 Décembre 2015 à l'Université de Paris-Est
 Directeur de recherche : Jean

Après des décennies de croissance continue en termes de possession et d'usage de la voiture, on assiste en France depuis quelques années à de nouveaux comportements se traduisant par un plafonnement de la circulation automobile au niveau national dans un contexte de forte fréquentation des transports en commun, de renouveau des modes actifs et d'émergence d'alternatives à la possession de véhicules particuliers...

Ce phénomène concerne l'ensemble des pays de la zone OCDE où la circulation automobile plafonne, quoique depuis quelques années. À la base de ces nouvelles tendances, certains auteurs n'hésitent pas à prédire le déclin de l'auto-mobilité, tant au niveau national qu'au terme de « peak car », par analogie avec le « peak oil^[1]».

Mes recherches m'ont amené à privilégier les facteurs économiques comme explication principale à l'évolution récente de la croissance du trafic automobile qui est lié à l'épuisement progressif des effets de la diffusion de l'automobile sur le tra

1/ Quel est votre thème de recherche ? Quelle thèse défendez-vous ?

 Plusieurs recherches se sont efforcées de comprendre les causes de l'inflexion récente des comportements de mobilité. Dans la littérature, j'ai tenté de les hiérarchiser en fonction de plusieurs critères, notamment l'existence de preuves empiriques et de constater :

- Les explications de nature économique permettent bien de rendre compte des évolutions récentes. L'augmentation des dépenses de nature automobile (services d'entretien et de réparation, contrôle technique, préparation au permis de conduire...) ainsi que la hausse des dépenses de transport ont suscité un effort de rationalisation de la part des ménages de manière à maîtriser l'évolution des dépenses de transport. En 2008 faisant suite à la crise des *subprimes*.
Face à l'allongement des temps moyens de déplacements quotidiens afin de stabiliser le temps total consacré à leur mobilité. L'aggravation de la congestion routière et les politiques de réduction des déplacements sont difficiles en milieu urbain (diminution des limites de vitesse autorisées, ralentisseurs et réduction de la largeur des voies) mais que dans le même temps les transports en commun ont bénéficié d'améliorations à la fois quantitatives et qualitatives.
- L'hypothèse d'une saturation de la demande (nombre de voitures possédées) doit aussi être prise en compte. À l'instar de ce qui s'est passé vers le statut d'équipement individuel avec l'entrée massive des femmes sur le marché du travail après la Seconde Guerre mondiale, la saturation partielle chez les plus aisés et dans les couches moyennes.
- Certains auteurs expliquent la baisse de l'usage de la voiture par des effets de structure démographique ou géographique, la disparition des déplacements professionnels à la retraite. On observe également depuis deux décennies un morcellement des zones d'agglomération et les zones périphériques, contribuant à réduire la dépendance automobile.
- D'autres évoquent une évolution des préférences, des attitudes et des opinions, se traduisant par un rapport plus complexe avec la voiture. On peut considérer que les technologies de la communication permettaient de réduire la mobilité physique en la remplaçant par la mobilité sociale (réseaux sociaux, visioconférence...). Toutefois, l'hypothèse d'un effet général de substitution entre mobilité physique et mobilité sociale suggère des relations plus complexes (complémentarité, induction, modification).
- Enfin, un grand nombre d'études et de recherches s'accordent à reconnaître l'importance des nouvelles générations dans le Royaume-Uni, aux Pays-Bas, aux États-Unis ou encore en Australie. On y observe en particulier une baisse du nombre de voitures possédées qui s'accompagne d'une plus grande multi-modalité.

Au final, je montre que ce sont les facteurs économiques qui semblent exercer l'influence la plus claire sur l'usage de la voiture, ce qui concorde avec une baisse des prix des carburants, ainsi que par l'analyse des tendances longues. On peut en réalité constater l'évolution du trafic :

- La diffusion de l'automobile : à long terme, l'augmentation du trafic moyen par adulte est directement corrélée à l'augmentation du nombre de conducteurs de véhicules, ces deux indicateurs étant assez proches.
- A contrario, l'usage des véhicules est caractérisé par une tendance stationnaire, à l'exception de fluctuations cycliques. Cette tendance commence à partir du milieu des années 1990 s'apparente à un nouveau choc pétrolier.

Ce modèle, qui repose donc sur la mise en relation du nombre de voitures par adulte et le pouvoir d'achat énergétique, permet de constater le plafonnement de la circulation depuis l'an 2000.

2/ Si votre thèse implique des recherches de nature empirique, en quoi consistent-elles ?

La méthode d'analyse que j'ai privilégiée est essentiellement inductive et empirique : je suis parti de l'observation de la possession et d'usage de la voiture pour construire un modèle économétrique qui permette d'en rendre compte de la part de l'individu adulte d'avoir le permis de conduire, la probabilité d'être l'utilisateur principal d'un véhicule, et le kilométrage annuel. L'originalité de mon approche réside également sans doute dans la volonté de prendre en compte le temps long. En effet, de moyen terme, les phénomènes sociodémographiques et urbains (renouvellement des générations présentant des comportements de périurbanisation...) sont caractérisés par une plus grande inertie et découlent essentiellement de processus à long terme. J'ai utilisé les données *ParcAuto* TNS-SOFRES, complété par les Enquêtes conjoncture auprès des ménages (ECAM) pour les périodes 1990-2000.

Le caractère empirique de ma démarche m'a conduit à privilégier une approche individuelle et non par ménage comme
manière de résoudre le problème de la mobilité.

Il me faut ici souligner une nuance qui a des conséquences importantes : on suppose habituellement que le moteur de la demande de voitures est le fait de disposer d'un véhicule personnel. J'ai personnellement retenu et analysé le nombre de voitures par adulte : en effet, le nombre de conducteurs principaux est en moyenne un peu inférieur au nombre de voitures par adulte. L'un des principaux avantages synthétique de plusieurs résultats, comme le déclin tendanciel de la sensibilité du trafic par rapport au revenu, et la baisse du nombre de voitures par adulte qui continue d'augmenter, et le trafic moyen par adulte qui plafonne), qui résulte de la baisse du niveau des prix des carburants.

3/ Quelle est votre contribution aux débats politiques et théoriques ?

Mes analyses permettent de prendre position sur la question du « peak car » (c'est-à-dire la perspective d'un déclin de la demande de voitures) et l'hypothèse d'une saturation de la demande à moyen terme – au facteur démographique près. En effet, en admettant que le nombre de conducteurs autonomes, l'usage moyen de la voiture devrait converger vers un seuil de saturation dès lors que le nombre de voitures par adulte personnel⁸.
Jusqu'à présent, les politiques visant à réduire l'usage de la voiture ont principalement reposé sur

- le développement de l'offre alternative à la voiture (transports en commun, itinéraires cyclables, vélos en libre-service...)
- les restrictions de circulation et de stationnement (voies réservées, zones de circulation restreintes, vitesses réduites...)
- la persuasion en vue d'inciter les individus à « changer leurs comportements », en les sensibilisant aux questions de santé

- la planification urbaine à travers une meilleure intégration de l'urbanisation et des transports (densification autoroutière, développement du transport entre eux (intermodalité, parkings-relais...)).

Au vu des tendances observées, ces stratégies semblent de prime abord avoir porté leurs fruits. Toutefois, le rôle des politiques de réduction de la demande de voitures est qu'une influence secondaire par rapport à des causes plus conjoncturelles ou en tous cas exogènes⁹. De ce fait, il est susceptible de repartir à la hausse à la faveur d'une forte baisse du prix des carburants, comme on l'observe d'ailleurs.

De plus, ces politiques ont jusqu'à présent surtout produit des résultats là où elles étaient les plus « faciles » à mettre en œuvre : la réduction de la demande de voitures. Elles échouent en revanche à apporter une réponse au problème structurel de la dépendance automobile dans les pays développés depuis la fin des années 1990 par le renchérissement de l'énergie qui amène les ménages, soit à accroître leur niveau de consommation, soit à être attentif aux répercussions sociales des politiques de mobilité en identifiant les groupes vulnérables. Pour limiter les effets négatifs de ces types de politiques :

- Une politique autoritaire, fondée sur la réglementation et les sanctions, dans laquelle on cherche à interdire l'utilisation de la voiture (zones de circulation restreinte, la circulation alternée...);

- Une politique d'inspiration libérale, fondée sur la manipulation des mécanismes de marché (fiscalité environnementale, développement de l'intermédiaire d'instruments économiques);

- Une politique de l'offre : amélioration quantitative et qualitative de l'offre de transports en commun, en interaction avec les autres modes de transport;

- Une option « techniciste », s'appuyant sur le progrès technologique et organisationnel, qui exploite par exemple le développement du besoin de déplacements, et le progrès des motorisations pour réduire les niveaux d'émissions des véhicules. Elle vise à améliorer la meilleure organisation collective de la mobilité, d'en accroître l'efficacité (meilleur taux de remplissage des véhicules...).

Ces différentes stratégies s'opposent au niveau de leur philosophie. Les deux premières options, autoritaire et libérale, reposent sur des restrictions des libertés individuelles, la seconde en internalisant la rareté des ressources non-renouvelables telles que l'énergie. L'option autoritaire est susceptible d'entraîner une dégradation des conditions de vie, pour les riverains impactés par les reports de la demande de voitures pour les voyageurs qui subissent des allongements de temps de parcours, ainsi qu'une aggravation de la congestion et de la pollution. L'option libérale, si elle laisse aux acteurs la possibilité d'assumer ou de refuser le surcoût de la mobilité à travers un choix individuel, peut sur son côté contribuer à la dégradation du niveau de vie des ménages et accroître leur vulnérabilité potentielle, notamment

Enfin, la politique de l'offre et l'option « techniciste » représentent une forme de troisième voie entre les options autoréduire d'entreprise le logement mobile et la mobilité (tout en étant plus respectueuse de l'environnement et de l'équité) et d'utiliser des ressources, notamment énergétiques.

4/ Sur quelles perspectives de recherche ouvrent vos conclusions ?

Afin d'approfondir certaines hypothèses de recherche, de mieux prévoir la demande de transport à long terme et identifier plusieurs pistes de recherche.

L'une d'entre elles est le comportement des nouvelles générations. On peut par exemple imaginer qu'ayant appris très tôt le partage, location de véhicules entre particuliers...), elles tendront à conserver ces habitudes à un âge plus avancé, et se différencieront des générations précédentes.

Un autre enjeu essentiel est la détermination de seuils de saturation. On peut imaginer, soit un achèvement du processus d'individus possédant une voiture individuelle), soit à l'inverse un usage mutualisé des véhicules, complété par le recours à des services de mobilité. Cela dépendra en partie des contraintes économiques et réglementaires et du déploiement d'une offre de substitution susceptible de remplacer la voiture, on peut imaginer un changement de modèle automobile, caractérisé par une dissociation plus ou moins complète entre la voiture et les services à la mobilité, qui soulève toutefois des questions d'acceptabilité. Ils impliqueraient en effet de passer d'un modèle individuel et collectiviste, plus contraignant par nature (cohabitation forcée avec d'autres utilisateurs, obligation de négociation et de partage), à un modèle plus flexible. Parmi d'autres. D'autres sujets évoqués dans le cadre de la thèse pourraient donner lieu à des approfondissements.

- La prospective des motorisations, qu'il s'agisse des motorisations classiques ou des nouvelles motorisations, notamment électriques.
- Le degré d'interdépendance entre le progrès technique et les effets de prix, qui revêt une importance cruciale pour la détermination des seuils de saturation et des émissions.
- Les interactions entre postes budgétaires : comment les ménages arbitrent-ils entre la mobilité et d'autres dépenses (logement, alimentation...)?

Graphique du dessus : évolution du trafic automobile des années 1970 à nos jours, sources ParcAuto (1994-2010) et ECAM (1974-94).
Graphique du dessous : évolution du nombre de véhicules par ménage motorisé, source Recensements de la population 1968, 1975, 1982, 1990, et vagues annuelles 2006, 2008, 2014. Ces deux graphiques permettent d'illustrer les évolutions relatives à la motorisation et à l'usage des véhicules. Le premier d'entre eux, qui s'appuie sur les données de ParcAuto, rend compte de la relation de long terme existant entre la croissance du trafic moyen par adulte et la progression du kilométrage moyen par véhicule, qui peuvent être mises en relation avec celle du nombre de véhicules par ménage motorisé. Le deuxième graphique illustre le ralentissement progressif de la croissance du trafic moyen par adulte, qui semble se stabiliser depuis le milieu de la décennie 2000, suggérant l'atteinte d'un seuil d'équilibre dans la répartition du trafic. Les deux représentations ne sont pas nécessairement cohérentes dans leur manière de rendre compte des tendances en matière de trafic automobile, basée sur une analyse au niveau des ménages, tandis que l'autre représente le taux de motorisation au niveau des adultes. Il ne s'agit pas celle du taux de motorisation des adultes, dans la mesure où la taille moyenne des ménages continue de diminuer. Cette divergence résulte de deux tendances contraires entre la propension des ménages à s'équiper davantage en automobiles, et la diminution du nombre de véhicules par ménage.

Télécharger la thèse

Notes

[^1]: A savoir la perspective d'un déclin inéluctable de la production de pétrole avec l'épuisement à venir des ressources fossiles. [^2]: La technologie de l'information suscite de nouveaux déplacements. [^3]: Notamment chez les femmes. Celle-ci s'effectue dans la mesure où l'accès à la conduite y était encore limité chez les femmes. [^4]: Dans la mesure où l'augmentation du nombre de véhicules par ménage est le résultat d'une demande d'autonomie à travers l'individualisation de la possession et de l'usage des véhicules. [^5]: Le dernier « choc » est celui de la technologie.

l'apparente davantage à un changement de régime, dont les causes sont multiples : augmentation de la demande des pays émergents, la spéculation du <https://www.information.fr/le-prix-du-petrole>, l'étude <https://www.mobilites.org/then> sur les matières premières au niveau des institutions spéculatives (banques, assurances...), hausse de la fiscalité environnementale, etc. [^6]: Sondage réalisé auprès de ménages résidant en France métropolitaine. 6 000-7 000 ménages sont interrogés chaque année au sujet des véhicules dont ils disposent (notamment le kilométrage annuel parcouru par chaque véhicule) et sur leur utilisation. Réalisée par l'institut de sondage TNS-SOFRES depuis 1976, l'enquête est financée par un consortium de partenaires publics et privés et exploitée par l'Institut français des Sciences et Technologies pour les Transports, l'Aménagement et les Réseaux (IFSTTAR). [^7]: Les ECAM, réalisées de 1974 jusqu'en 1994, sont des enquêtes générales de consommation conduites par l'INSEE auprès de 10 000 à 13 000 ménages annuellement, comportant notamment un volet sur le parc automobile et son utilisation. [^8]: Même si le nombre de voitures par adulte devait continuer d'augmenter au-delà de ce seuil, les véhicules additionnels cesseraient dans ce cas de faciliter l'autonomie des individus, et ne généreraient donc pas de trafic supplémentaire, entraînant seulement une répartition différente de l'usage entre les véhicules. [^9]: En effet, en ce qui concerne l'augmentation des prix des carburants, peut-on encore considérer qu'il s'agit d'une cause conjoncturelle alors qu'elle se poursuit depuis maintenant plus d'une quinzaine d'années, bien qu'avec une forte volatilité ? Il s'agit plus vraisemblablement d'une tendance de fond soutenue par un grand nombre de facteurs, ainsi que nous l'avons déjà indiqué.

<!-- Images -->

Chapô

Après des décennies de croissance continue en termes de possession et d'usage de la voiture, on assiste depuis le tournant du millénaire à une rupture de tendance dans l'évolution des comportements se traduisant par un plafonnement de la circulation automobile au niveau national : comment l'expliquer et que cela présage-t-il pour l'avenir ?

Envoyer une notification

Désactivé

Thématique

Aspirations

Changement de pratiques

Futurs

Automobile

Transition écologique

Type d'article

Mobilithèse