

Vers plafonnement de l'usage de l'automobile pour la mobilité quotidienne ?

Organisateurs-trices :

J.L. Madre, IFSTTAR, PRES Université Paris-Est

Y. Bussières, IFSTTAR, PRES Université Paris-Est

Contact :

jean-loup.madre@ifsttar.fr

Texte d'appel à communications

Dans la plupart des pays industrialisés, après des décennies de croissance progressivement ralentie, la circulation automobile a stagné dans les années 2000.

- Ce phénomène a été attribué à des causes structurelles : ré-urbanisation liée à la métropolisation, vieillissement de la population, allongement des étapes du cycle de vie conduisant notamment à différer le passage du permis de conduire dans les jeunes générations.
- Ont également joué des facteurs économiques classiques (stagnation des revenus, volatilité à la hausse du prix des carburants). Ces facteurs (lente reprise, baisse importante du prix du pétrole en 2014) ont d'ailleurs favorisé un certain renouveau de la croissance du trafic dans plusieurs pays (U.S.A., Allemagne, France,...)

Mais à moyen et long terme, qu'en est-il des facteurs structurels ? Peut-on pronostiquer l'évolution sachant que des innovations techniques (véhicule autonome, motorisations électriques et hybrides) et organisationnelles (auto-partage, covoiturage,...) sont susceptibles de modifier fondamentalement les conditions d'usage de l'automobile ?

En d'autres termes, s'achemine-t-on vers une saturation prochaine du trafic automobile par habitant, avec l'arrivée à terme de la diffusion du véhicule personnel, ou bien l'usage de la voiture sera-t-il totalement dé-corrélé de la possession d'un véhicule en raison du développement des nouveaux services à la mobilité ?

Quelle place occupera demain la voiture dans le système des mobilités ? La réponse à ces questions passe par l'approfondissement d'un certain nombre de thématiques de recherche, parmi lesquelles figurent notamment : le rapport des nouvelles générations à la mobilité en général, et à la voiture en particulier ; l'impact de l'allongement des temps de transport sur les stratégies de mobilité individuelles, résultant notamment du conflit entre enracinement résidentiel et injonction à la mobilité professionnelle dans une société où les situations individuelles sont devenues plus instables ; le statut futur de l'automobile en tant que bien d'équipement ; l'acceptabilité sociale des nouveaux services à la mobilité, qui impliquent un changement de modèle automobile ; les stratégies mises en œuvre par les ménages à court et à long terme pour s'adapter face à l'augmentation du coût de la vie, et la manière dont la mobilité interagit avec d'autres composantes du budget des ménages !

Le changement des comportements conduit à s'interroger sur la formulation de certaines

priorités de politiques publiques : face à un marché automobile mature dans les pays développés, l'enjeu est-il vraiment de réduire l'usage de la voiture, ou plutôt de réduire son empreinte environnementale, en exploitant les potentialités du progrès technologique ? Quelles politiques mettre en œuvre à cette fin, de manière à concilier préservation de l'environnement, équité, libertés individuelles et maintien du niveau de vie ?!

On peut aussi élargir le champ de réflexion en direction des pays émergents et en développement. Ces pays vont-ils suivre la même trajectoire que les pays industrialisés ou d'autres pratiques de la mobilité vont-elles s'affirmer ? On pense notamment au vélo (traditionnel ou électrique) et à la voiture électrique qui connaissent déjà un essor dans certains pays comme la Chine.