

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/308624735>

Une société trop dépendante de l'automobile

Article · September 2016

CITATIONS

0

READS

3

1 author:



[Benjamin Motte-Baumvol](#)

University of Burgundy

43 PUBLICATIONS 54 CITATIONS

SEE PROFILE

Une société trop dépendante de l'automobile

Benjamin Motte-Baumvol

(Maître de conférences en Géographie à l'Université de Bourgogne Franche-Comté, UMR (CNRS) 6049 THEMA)

La voiture occupe une place majeure dans les déplacements en France comme dans les autres pays développés. 81 % des ménages possèdent au moins une voiture. Elle est utilisée dans 65 % des déplacements et produit 70 % des kilomètres parcourus par des individus dans notre pays (CGDD, 2010). Ce mode de transport est aujourd'hui incontournable au quotidien dans notre société, qui en est devenue dépendante. Mais la voiture produit d'importantes externalités négatives. Elle est en particulier décriée pour sa contribution aux émissions de gaz à effets de serre. Elle produit ainsi 96 % des émissions de CO₂ dues aux mobilités quotidiennes¹. Ces émissions ont augmenté de 11 % entre 1994 et 2008² (CGDD, 2010) alors que la France s'est engagée lors de la COP21 à réduire ses émissions de 29 % dans le secteur des transports d'ici à 2028. D'autres externalités négatives de la voiture sont également décriées, telles que les polluants locaux comme les particules fines, la congestion, l'insécurité routière ou le bruit.

Pour ces raisons, la place de la voiture dans les circulations est jugée excessive et plusieurs politiques publiques visent à la réduire, en particulier dans les grandes aires urbaines. Ces politiques sont multiples, locales comme nationales, incitatives comme coercitives, mono ou multisectorielles. Malgré la volonté politique manifestée, on observe une certaine impuissance face à une progression apparemment inéluctable de l'automobile. À l'exception cependant de la dernière décennie, au cours de laquelle la mobilité automobile a connu un coup d'arrêt dans les grandes aires urbaines.

Cette évolution, tout comme les précédentes, ne peut pas être rapportée aux seules mesures politiques et répond à un ensemble complexe de déterminants. En effet, la voiture n'est pas un simple produit ou un simple mode de transport. Elle est également le vecteur d'un certain mode de vie, mais aussi d'un certain urbanisme et d'un mode d'aménagement du territoire. C'est tout cela que nous montrerons dans une première partie. La seconde partie exposera la dépendance à l'automobile de notre société. Fortement ancrée, cette dépendance ne peut être réduite aisément et sans mal par les politiques publiques. Dans une dernière partie, le futur de la voiture sera discuté dans un contexte de développement des véhicules électriques ou hybride ou l'arrivée de véhicules autonomes. Ces évolutions, allant dans le sens d'une réduction notable des externalités négatives de la mobilité automobile, sont-elles susceptibles de remettre en cause la place et la vision de la voiture dans notre société ?

Une demande automobile toujours croissante ?

Après des décennies d'accroissement soutenu de la circulation automobile en France, un net ralentissement s'observe depuis 2003 (Collet *et al.*, 2013). Premier facteur de croissance de la mobilité automobile, l'équipement automobile des ménages voit sa croissance ralentir. En effet, la motorisation s'est peu à peu diffusée à l'ensemble des couches de la population et les réserves de croissance sont désormais limitées. Les ménages aux faibles revenus se distinguent encore par un équipement moins élevé. Mais l'écart par rapport aux plus riches s'est fortement réduit et tend à se stabiliser.

Des facteurs de baisse...

De son côté, la mobilité automobile des ménages est déjà orientée à la baisse en France. En effet, le kilométrage parcouru par voiture tend à diminuer depuis les années 2000. Une baisse principalement due à l'augmentation des prix des carburants et leur instabilité depuis 2003 (Collet *et al.*, 2013). Cet effet a été observé dans de nombreux pays développés, aux États-Unis comme en Europe. La période récente caractérisée par une forte diminution des prix des carburants pourrait se traduire par un nouvel accroissement du kilométrage par automobile en France. Pour autant, le prix des carburants n'est pas le seul facteur ayant conduit à la baisse de la mobilité automobile.

L'évolution des modes de vie conduit aussi à une baisse de la mobilité, notamment en voiture. Ainsi, le retour au domicile pour déjeuner recule et n'est pas compensé par d'autres déplacements relatifs à l'alimentation (Hubert *et al.*, 2013). Cela correspond à la progression de la journée continue de travail ou d'étude. Peu développée dans les grandes aires urbaines, la pause méridienne diminue partout à la même vitesse. Ce recul devrait se poursuivre encore au moins une décennie, tendant vers une baisse de la mobilité, en particulier de l'automobile, dans les grands pôles urbains (Hubert *et al.*, 2013).

¹ La mobilité quotidienne ou mobilité locale correspond à l'ensemble des déplacements effectués dans un rayon de 80 kilomètres à vol d'oiseau du domicile.

² La dernière enquête nationale transport déplacement date de 2008 et la prochaine aura lieu en 2018.

Les jeunes adultes sont également porteurs d'une baisse de la mobilité automobile (Kuhnimhof *et al.*, 2012). Pour ces derniers, les taux de possession du permis de conduire, les niveaux d'équipement automobile et les distances parcourues en voiture ont diminué. Les déterminants pourraient en être le plus faible taux d'activité des jeunes adultes lié à une entrée plus tardive dans la vie active, la difficulté à trouver un travail ou encore l'instabilité dans l'emploi. Ainsi les nouvelles générations seraient plus sensibles aux coûts de la mobilité automobile. Les technologies de l'information et de la communication (TIC) participeraient à ce recul dans la mesure où elles proposent des solutions de mobilité comme le covoiturage ou des informations en temps réel sur les alternatives à l'automobile. Les TIC remplaceraient également la voiture comme nouveau symbole de statut social pour les jeunes adultes, notamment masculins. Le recul de la voiture pour les jeunes générations d'adultes devrait se répercuter sur le long terme, dans la mesure où ces générations moins dépendantes de l'automobile le resteraient tout au long de leur vie, devenant aussi des prescripteurs de mobilités alternatives à l'automobile pour les générations suivantes.

... et des facteurs de hausse

À l'inverse des tendances précédentes, plusieurs réserves de croissance de mobilité automobile persistent. La première concerne les inégalités de genre qui restent conséquentes malgré leur forte diminution dans les dernières décennies. Si les niveaux de mobilité automobile des femmes et des hommes lorsqu'ils conduisent sont presque comparables, l'accès à la mobilité automobile reste inégalement distribué. Les femmes ne sont encore que 76 % à avoir le permis de conduire contre 91 % pour les hommes. De plus, 80 % de celles disposant du permis de conduire sont des conductrices régulières contre 87 % pour les hommes (CGDD, 2010).

Le vieillissement de la population constitue également une forte réserve de croissance. En effet, les écarts entre générations se réduisent. Les plus de soixante ans sont de plus en plus motorisés et la part de l'automobile croît dans leurs déplacements. Cet effet correspond à l'arrivée à ces âges de générations ayant été fortement motorisées tout au long de leur vie, à la différence de leurs aînés. Ils continuent à se déplacer en voiture à un âge de plus en plus avancé en raison de l'augmentation de l'espérance de vie en bonne santé. De ce fait, la mobilité automobile s'accroît nettement pour les seniors et cette évolution devrait se poursuivre encore une à deux décennies avant de s'essouffler (Collet *et al.* 2013). Aux États-Unis, où la diffusion de l'automobile a été plus précoce, la motorisation des seniors n'augmente plus et leur mobilité automobile connaît même un recul en raison de l'augmentation des prix de l'essence.

La dernière réserve de croissance correspond à la poursuite de la périurbanisation. En effet, les populations périurbaines ont une très forte mobilité automobile qui augmente encore (CGDD, 2010) et qui dispose toujours d'une marge importante de progression (Collet *et al.*, 2013). Ainsi, la croissance désormais modérée de la population dans ces espaces continue d'alimenter la hausse de la demande automobile.

Au regard du contexte et des facteurs ayant conduit à un arrêt de la croissance de la mobilité automobile en France, il paraît probable que cette croissance reparte, profitant d'une modération des prix des carburants et de l'augmentation du niveau de vie des ménages. Le retour de la croissance s'observe déjà aux États-Unis et au Royaume-Uni. Toutefois, une nouvelle baisse peut être attendue à moyen terme, lorsque l'effet générationnel d'une motorisation croissante des seniors sera achevé et dans le cas d'une poursuite de la baisse de mobilité automobile pour les prochaines générations de jeunes adultes. Il faudrait également pour cela que la mobilité automobile reste contenue dans les grands pôles urbains et que la périurbanisation ne se poursuive qu'à un rythme très modéré. C'est la situation que connaissent actuellement les États-Unis dans un contexte de grande volatilité des prix du carburant.

Réduire la dépendance à l'automobile

Avec la diffusion rapide de la mobilité automobile à la fin du XX^e siècle, la notion de dépendance automobile s'est largement diffusée (Dupuy, 1999). L'utilisation de cette notion ne signifie pas seulement que la voiture est omniprésente dans notre société, mais aussi que sa croissance est un phénomène inéluctable, jusqu'à l'overdose. Cette théorie, s'appuyant sur de nombreux résultats empiriques, permet d'expliquer pourquoi les tentatives de régulation de l'automobile échouent ou ne rencontrent qu'un succès limité et marginal. Elle permet aussi d'identifier des pistes envisageables pour mettre en place des alternatives à une mobilité automobile croissante.

Une société de l'automobile

La dépendance automobile est basée sur les avantages qu'offre la voiture par rapport aux autres modes de transport. Ces avantages sont nombreux : le confort, la vitesse, la possibilité d'aller partout et à toute heure ou encore la capacité à transporter des charges lourdes et/ou volumineuses, entre autres. La voiture offre aussi souvent la meilleure accessibilité aux diverses aménités. Mais ces capacités ne sont pas inhérentes à l'automobile. Elles sont le résultat d'une adaptation de la société à la voiture et réciproquement. En effet, la voiture n'offre de nombreux avantages que parce qu'autour de l'automobile s'est peu à peu constitué un système automobile composé notamment d'un vaste réseau routier et de services aux automobilistes, de codes et de normes pour encadrer la circulation automobile et assurer la durabilité du système, une industrie automobile puissante alliant production, recherche et innovation, etc. L'adaptation de la société à l'automobile passe également par des évolutions des acteurs privés et publics qui favorisent la mobilité et l'accessibilité automobile au détriment des autres modes. Le développement des supermarchés et des hypermarchés avec leurs localisations périphériques et leurs parkings en est une

illustration, autant que l'implantation de complexes de salles de cinéma en périphérie de l'urbain. Les différents plans routiers et autoroutiers mis en place afin de désenclaver des territoires ruraux ou de petites agglomérations en sont d'autres exemples. Enfin, la rationalisation de la localisation des services publics comme les tribunaux ou les maternités s'appuient aussi sur des critères de mobilité et d'accessibilité favorisant l'automobile. De son côté, l'automobile s'est adaptée à l'évolution de la demande notamment plus féminine ou plus récemment pour des motorisations hybrides.

La dépendance automobile est ainsi un processus évolutif dans lequel société et automobile évoluent ensemble au point de devenir indissociables. Faire reculer la dépendance automobile aujourd'hui nécessite des modifications en profondeur de la société. La culture automobile est désormais ancrée dans notre société (Urry, 2005). Il ne suffit plus d'inciter les individus à changer de mode de transport ; il faut également modifier leur programme d'activité quotidien, leurs lieux de travail, d'achats et de loisirs, voire leur localisation résidentielle et celle de leurs vacances. Cela ne peut se faire que par une politique multisectorielle (urbanisme, transport, logement, etc.) large, coordonnée et dans le temps long. Hormis une telle politique, qui paraît à l'heure actuelle complètement illusoire, les marges de manœuvre sont réduites et même marginales. Elles peuvent être de surcroît contre-productives. Ainsi, les politiques dans le seul champ des transports, visant à diminuer la dépendance automobile dans certains territoires (les centres-villes principalement avec des politiques restrictives en matière de stationnement, de circulation automobile) et pour certains groupes d'individus (les plus pauvres dans les cas des péages urbains) n'ont que des effets limités et constituent potentiellement des facteurs d'exclusion pour les territoires ou les individus si ces politiques sont excessives. De fait, la dépendance automobile étant globale, tout territoire ou individu qui ne se saisit pas de la mobilité et de l'accessibilité automobile tend à se mettre en marge de la société et faire l'objet d'une forme plus ou moins importante d'exclusion. Cela peut se traduire par exemple par la désaffection pour le centre-ville ou des difficultés pour se rendre sur leur lieu de travail ou vaquer à leurs occupations pour les individus les plus touchés par ces politiques.

Quelle régulation possible ?

Pour autant, le constat d'une dépendance à l'automobile généralisée n'empêche pas toute possibilité d'en réguler la place et/ou les nuisances. D'autres moyens, complémentaires à ceux précédemment cités, sont également identifiés, comme le covoiturage, la voiture partagée, des transports en commun ciblés comme du transport à la demande ou encore des aides à l'acquisition de vélos électriques. Il en existe de nombreux autres qu'il serait trop long de lister. Ce que l'on doit rappeler à propos de ces mesures est qu'elles n'ont individuellement qu'un pouvoir limité de réduction de la dépendance automobile. Collectivement, elles peuvent avoir un effet plus substantiel. Mais il est nécessaire d'évaluer les effets indésirables de chaque mesure, sachant que tout excès peut se traduire par des formes d'exclusion territoriales ou collectives. Les politiques multisectorielles, notamment urbanisme/transport autour des schémas de cohérence territoriale (SCOT) et des plans de déplacements urbains (PDU), donnent des résultats encourageants dans les pôles urbains des grandes aires urbaines comme Lille, Lyon et Strasbourg où la mobilité automobile a diminué. À l'inverse la situation dans les espaces périurbains est préoccupante. Les mesures citées plus haut n'y sont que peu implémentées ou n'ont qu'une efficacité limitée dans ces espaces. La mobilité automobile continue d'y croître, aucune politique actuelle ne semblant en mesure de la réguler.

Réduire les externalités négatives de l'automobile

La place de la voiture dans notre société est décriée en raison de ses externalités négatives et en particulier de sa participation aux émissions de gaz à effet de serre. À l'inverse la voiture jouit d'une grande popularité et procure de nombreux avantages en matière de mobilité. Ainsi plutôt que de réduire la place de la voiture, on pourrait être tenté d'en réduire les principales externalités négatives et notamment sa participation aux émissions de CO₂ ou encore en termes de sécurité et de congestion.

La voiture électrique

La voiture électrique pourrait ainsi limiter les principales externalités négatives de la voiture sans en réduire la place. De plus, cela paraît être une solution plutôt facile à mettre en œuvre. Pour autant, si la voiture électrique n'émet pas directement du CO₂ ou des particules, elle n'est pas exempte de fortes externalités négatives. Le bilan carbone de la voiture électrique fait toujours débat, mais il y a un consensus pour dire qu'il est loin d'être nul (CGDD, 2011). Au-delà du bilan carbone, le développement possible de la voiture électrique implique des choix stratégiques polémiques en matière de type de production d'électricité (énergie nucléaire, renouvelable, etc.) et d'organisation du réseau de distribution. En effet, si la voiture électrique sortait de son caractère confidentiel pour atteindre quelques pourcents de la flotte totale de véhicules, les capacités de production d'électricité en France ne seraient plus suffisantes et nécessiteraient d'importants investissements. Le réseau de distribution d'électricité se trouverait également impacté puisque les bornes de recharge rapide (quelques heures plutôt qu'une demi-journée) nécessitent une intensité électrique pour laquelle le réseau local n'est pas dimensionné. Au-delà de l'investissement collectif nécessaire, la voiture électrique représente un surcoût pour les particuliers en raison du prix d'achat et du coût de location de la batterie. De plus, en raison de son autonomie limitée et du faible nombre de bornes de recharge rapide, la voiture électrique n'offre pas les mêmes possibilités qu'une voiture à essence. Elle ne permet donc pas aux ménages qui l'adoptent le même mode de vie qu'avec une voiture à essence. C'est pourquoi, la voiture électrique reste souvent cantonnée au rôle de seconde voiture, ce qui en limite la diffusion potentielle. En ce sens, les véhicules hybrides paraissent un bon

compromis entre véhicules électriques et véhicules à essence.

Une utilisation optimisée de la voiture grâce aux TIC

Une autre manière de réduire les externalités négatives de l'automobile pourrait être d'en optimiser l'utilisation. Pour cela les technologies de l'information et de la communication (TIC) offrent des possibilités à plusieurs niveaux. Ce sont par exemple les voitures autonomes ou la route automatisée qui présentent des avantages potentiels en matière de sécurité, de congestion, de stationnement ou même de consommation et d'émissions. Ce sont également les systèmes de covoiturage, de voitures partagées ou en libre-service ou même de voitures avec chauffeur qui permettent d'un côté une optimisation potentielle du remplissage et de l'utilisation des véhicules et d'un autre côté de se passer de la possession de sa propre voiture. Les individus et les ménages qui se démotorisent, même partiellement, en profitant de ces types de services continuent de se déplacer régulièrement en voiture, mais adoptent une mobilité automobile plus modérée. Ces types de services permettent également à d'autres ménages de ne pas se motoriser. Pour autant, ils font également concurrence aux transports en commun qui perdent de ce fait des utilisateurs.

La réduction des externalités négatives de l'automobile offre des perspectives prometteuses, rapides, moins coûteuses et plus faciles à mettre en œuvre que la réduction de la place de la voiture dans notre société. Cependant, elle reste encore virtuelle parce que les technologies dont elle dépend ne sont pas suffisamment opérationnelles d'une part et pas suffisamment diffusées dans la société d'autre part. Ainsi, la réduction massive des externalités négatives de l'automobile promise par le développement de nouvelles technologies ne se fera pas avant plusieurs années, alors que les enjeux climatiques sont actuels.

De fortes inégalités spatiales

La réduction de la place de la voiture dans notre société est une question complexe. Ce n'est pas un simple problème modal, c'est avant tout une question de mode de vie. Or, les modes de vies évoluent lentement, d'autant que la dépendance automobile est désormais bien ancrée. De plus, certaines évolutions sociodémographiques actuelles constituent des réserves de croissance pour la voiture dont la place dans les mobilités devrait continuer à croître au moins au cours de la prochaine décennie. Si plusieurs décennies de politiques publiques ont permis de réduire marginalement la place de la voiture dans les mobilités des grands pôles urbains, tous les espaces ne peuvent en attendre autant. Ainsi, le rural et le périurbain sont très dépendants de l'automobile, aussi bien que les petits pôles urbains dans lesquels les alternatives à l'automobile sont faibles. La croissance de la mobilité automobile va se poursuivre probablement pour plusieurs décennies dans ces espaces, renforçant notre dépendance automobile. Alors que les moyens pour réduire la place de la voiture y apparaissent inopérants, la réduction de la mobilité automobile ou de ses externalités négatives ne semble pouvoir y être conquise que par une rupture des tendances en cours, qu'elles soient technologiques, sociales ou économiques.

BIBLIOGRAPHIE

| **Commissariat général au développement durable** (2010), *La mobilité des Français, Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*, La revue du CGDD, La Défense.

| **Commissariat général au développement durable** (2011), *Les véhicules électriques en perspective. Analyse coûts-avantages et demande potentielle*, coll. « Études et documents », n° 41, CGDD, La Défense.

| **Collet R., Madre J.-L., Hivert L.** (2013), « Diffusion de l'automobile en France : vers quels plafonds pour la motorisation et l'usage ? », *Économie et statistique* n° 457-458, p. 123-140.

| **Dupuy G.** (1999), *La dépendance automobile. Symptômes analyses, diagnostic, traitements*, Paris, Anthropos.

| **Hubert J.-P., Meissonnier J., Madre J.L., Roux S.** (2013), « La pause méridienne : un facteur clé de l'évolution de la mobilité en France depuis 35 ans », *Économie et statistique* n° 457-458, p. 35 – 56.

| **Kuhnimhof T., Armoogum J., Buehler R., Dargay J., Denstadli J.-M., Yamamoto T.** (2012), « Men shape a downward trend in car use among young adults - evidence from six industrialized countries », *Transport Reviews* 32, p. 761-779.

| **Urry J.** (2005), *Sociologie des mobilités : une nouvelle frontière pour la sociologie ?* Paris, Armand Colin.