

**Proposition de communication pour les
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019**

Titre :

**Dépendance automobile et changement volontaire de mobilité :
Approche par le prisme des difficultés de déplacement**

Auteur(s) :

Johan MOREL, Doctorant en Géographie, Laboratoire Image Ville Environnement
UMR 7362 - Université de Strasbourg, johan.morel@live-cnrs.unistra.fr

Mots-clés :

Dépendance automobile ; difficultés de déplacement ; changement volontaire de mobilité.

Catégories :

Session 42 : L'automobile privée, une question de dépendance

Résumé :

1. Contexte

Le 13 décembre 2017 s'achevaient les « Assises de la Mobilité », une grande consultation nationale organisée dans le but d'identifier les besoins et les attentes des français en termes de mobilité. Un tel dispositif laissait présager la mise en place de politiques de mobilités novatrices où l'accent serait mis sur les difficultés quotidiennes des populations périurbaines qui, comme on le sait, sont fortement dépendantes de l'automobile (Newman et Kenworthy, 1989 ; Dupuy, 1999).

En s'en tenant au discours de clôture de la Ministre des transports d'Elizabeth Borne, on constate que le mode routier n'est ici jamais remis en cause (la mise à niveau des routes nationales est présentée comme un investissement vital). On se contente seulement de définir « les trajectoires de verdissement de nos véhicules » ou de « soutenir l'innovation ». De surcroît, on comprend que la dépendance à l'automobile est en passe d'être reléguée à l'histoire grâce aux progrès technologiques, Elizabeth Borne déclarant que « dans moins de 10 ans, les véhicules autonomes seront une réalité courante. Dans 10 ans, la possession d'un véhicule en ville, d'un 2ème véhicule ailleurs, sera devenue inutile ». Toutefois, le mode automobile fait néanmoins l'objet de mesures visant directement ou indirectement à abaisser son efficacité (limitation de la vitesse à 80 km/h sur les routes secondaires, hausse des taxes sur les carburants faisant s'aligner le prix du diesel sur celui de l'essence sans plombs, alors même que les français se sont massivement équipés de véhicule diesel au cours des dernières décennies (Besson, 2008)). Or, on sait que dans les espaces périurbains, l'automobile disqualifie les autres modes de transport par sa vitesse et sa flexibilité (Illich, 1973) et que la configuration sociospatiale des villes françaises tend vers une concentration des ménages les plus modestes dans les zones périurbaines (Berger, 2004). On peut donc légitimement s'interroger sur l'efficacité de ces mesures sur le report modal, alors qu'elles risquent d'aggraver la situation de populations déjà modestes.

Dans le même temps, le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) actuellement en discussion au conseil constitutionnel, fait de la réduction de la dépendance automobile la principale priorité en termes de mobilité. Pourtant, il apparaît que les investissements prévus dans les infrastructures de transport seront principalement orientés vers l'entretien et la modernisation des réseaux existants (dont le réseau routier) et non vers une extension dans les zones les plus touchées par la dépendance automobile¹.

Dans ce contexte où le mode routier n'est pas remis en cause et que, parallèlement, aucun investissement n'est destiné à l'extension du réseau de transport, on peut se demander si la réduction de la dépendance automobile n'est pas qu'un vœu pieux, tant les politiques actuelles semblent occulter les difficultés de déplacements quotidiennes rencontrées par les populations périurbaines.

La thèse dans laquelle s'inscrivent les travaux suivants, émet l'hypothèse selon laquelle un dispositif d'accompagnement au changement de mobilité, dont les informations seraient adaptées aux contraintes et difficultés de déplacement rencontrées par les populations périurbaines, serait nécessaire et participerait à la réduction de la dépendance automobile. Toutefois, la mise en place d'un tel dispositif nécessite d'avoir une connaissance accrue des difficultés de déplacement et de leur influence sur le changement volontaire de mobilité. Il s'agit donc ici de faire un lien entre les difficultés ressenties par les périurbains dans leur mobilité quotidienne (selon le type de trajet, la destination et le mode de transport) et une éventuelle volonté de changement volontaire de mobilité chez des populations pourtant prédisposées au mode automobile (adoption volontaire de modes de transport alternatifs à l'automobile). En d'autre terme, il nous apparaît primordial de comprendre si les multiples tentatives d'abaissement de l'efficacité automobile et les difficultés de déplacements qu'elles engendrent sur les populations périurbaines, influent positivement sur une éventuelle envie d'abandonner l'automobile en tant que mode de transport principal pour ces mêmes populations.

¹ <http://www.vie-publique.fr/actualite/panorama/texte-discussion/projet-loi-orientation-mobilites.html>

2. Méthode

a) Terrain d'étude

L'Eurométropole de Strasbourg est souvent présentée comme un exemple en termes de mobilités alternatives, la ministre des transports déclarait par exemple le 13 novembre 2017 dans la capitale alsacienne « Strasbourg a été précurseur dans bon nombre de domaines. Ça fait longtemps qu'elle a une politique sur les mobilités actives. Je suis venue voir tout ce qu'on y a fait d'innovant, quels ressorts sont utilisés pour avancer sur le vélo, comment aller plus loin et comment diffuser ces bonnes pratiques partout en France ». Strasbourg est d'ailleurs souvent en tête du classement des villes cyclables en France. Néanmoins, malgré des chiffres encourageants, les zones périurbaines autour de Strasbourg restent encore très marquées par l'usage de la voiture.

Afin de pouvoir comparer les espaces, nous avons choisi de nous concentrer tout d'abord sur l'Eurométropole de Strasbourg pour ensuite analyser les tendances sur un terrain d'étude restreint composé de 24 communes périurbaines déterminées au moyen d'une analyse multicritère se basant notamment sur une certaine proximité avec Strasbourg (isochrone de 30 minutes), une relation forte avec la métropole de Strasbourg (flux de mobilité), une part importante des actifs travaillant en dehors de leur commune de résidence et un usage fort de l'automobile dans les déplacements domicile-travail.

b) Enquête

Sur la base d'un questionnaire d'enquête accessible via internet, nous avons évalué les difficultés et les contraintes ressenties dans les déplacements quotidiens. Ont été questionnées les difficultés de déplacement générales, mais aussi, de manière plus fine les difficultés ressenties en fonction des modes de transport utilisés (tant au niveau de l'accès que de l'usage), des motifs de déplacement (domicile/travail, entretien du ménage, accompagnement de personnes, loisirs) et des destinations (en direction de la ville centre, de la banlieue, ou du périurbain). Ont également été recueillies, des informations spatiales (lieu de résidence, lieu de travail, lieu d'achat, ...), des données sur les comportements de mobilité (niveau de mobilité, mode principal, modes utilisées, habitude d'usage des modes lors de l'entrée dans l'âge adulte, degré de liberté spatio-temporelle dans les activités quotidiennes ...), mais également des informations concernant les caractéristiques socioéconomiques des individus interrogés. Diffusé de septembre à décembre 2018, ce questionnaire nous a permis de recueillir les réponses de 448 individus.

c) Analyse

Les analyses conduites relèvent d'une classification selon les difficultés ressenties nous permettant d'identifier le niveau de dépendance automobile, de spatialiser finement ces dépendances en fonction de divers critères (localisation résidentielle, localisation des lieux d'activité, profil de mobilité, profil d'activité, ...) et de les croiser avec une éventuelle volonté de changement volontaire de mobilité.

3. Résultats

Les résultats principaux de ces travaux relèveront principalement d'une typologie de la dépendance automobile segmentant finement la population étudiée en fonction des difficultés et contraintes de déplacements ressenties, de la localisation des activités, des profils socio-économiques mais aussi des profils de mobilités, des profils d'activité et de la volonté de changement volontaire de mobilité automobile. Cette typologie nous permettra ainsi d'identifier les populations susceptibles d'effectuer un changement modal volontaire (de la voiture vers les modes alternatifs). Ces résultats nous permettront également de nous faire une première idée des informations ou combinaisons d'informations qui seraient

susceptibles d'influencer positivement les comportements de mobilité dans le cadre d'une démarche d'accompagnement individualisé.

Bibliographie :

Berger, M., 2004. *Les périurbains de Paris. De la ville dense à la métropole éclatée*. Paris : CNRS Éditions.

BESSON, D., 2008. *Consommation d'énergie : autant de dépenses en carburants qu'en énergie domestique*. INSEE Première 1176, 1-4.

BUHLER T., 2015. *Déplacements urbains : sortir de l'orthodoxie - Plaidoyer pour une prise en compte des habitudes*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.

CROZET Y., 2016. *Hyper-mobilité et politiques publiques - Changer d'époque ?* Economica, pp.190, Coll. Méthodes et Approches, Gérard Brun.

DUPUY G., 1999. *La dépendance automobile. Symptômes, analyse, diagnostique, traitement*, Editions Anthropos, 162 p.

DUPUY, G., FOL, S. 2002. *La pauvreté périurbaine : dépendance locale ou dépendance automobile ?* Espaces et sociétés, 108, (1), 155-176.

ENAUX, C., LANNOY, P. et Lord, S., 2011. Les mobilités éprouvantes. Regards sur les pénibilités des déplacements ordinaires. *Articulo* (7)

ILLICH I., 1973, *Énergie et équité*, Paris : Le Seuil

JONES, P., 2011. *Conceptualising Car 'Dependence'*, in Karen Lucas, Evelyn Blumenberg, Rachel Weinberger (ed.) *Auto Motives*, pp.39 - 61

KAUFMANN, V., JEMELIN, C. 2008. *La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales ?* In Séchet, R., Garat, I., & Zeneidi, D. (Eds.), *Espaces en transactions*. Presses universitaires de Rennes

MOTTE-BAUMVOL, B., 2007. *La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services : Le cas de la grande couronne francilienne*. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, décembre, (5), 897-919.

MUNAFO, S., KAUFMANN, V., CHRISTIE, D., VINCENT-GESLIN, S., RAVALET, E., 2015. *Dispositions et usages de l'automobile et des transports publics entre 1994 et 2011 : Analyse des cas de Berne, Genève et Lausanne*. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, décembre, (5), 753-782.

NEWMAN, P., KENWORTHY, J.R., 1989. *Cities and automobile dependence: a sourcebook*. Gower : Aldershot.

ROCCI A., 2009. *Changer les comportements de mobilité : exploration d'outils de management de la mobilité : les programmes d'incitation au changement de comportements volontaire (VTBC)*. Rapport final de recherche. Rapport de recherche. 83p

SCHWANEN T., LUCAS K., BLUMENBERG R., WEINBERGER R., 2011, *Understanding Auto Motives*, *Auto Motives: Understanding Car Use Behaviours*, pp.3 - 38

ADEUS, *Strasbourg : perception et usage de la voiture de l'amour à la séparation*, Les notes de l'ADEUS n°194, décembre 2015.

VINCENT-GESLIN, S., 2012, *Les « altermobilités » contre la voiture, tout contre*. *Les annales de la recherche urbaine*, n°107. La ville en thèse, p. 84-93