

Texte de la vidéo « Quelle mobilité dans le futur ? »

Julien Milanesi (Maître de conférences en économie, Université Toulouse 3)

Je vais ici développer un point qui est brièvement abordé dans la partie précédente sur les enjeux économiques et sociaux. Ce point est celui de la mobilité des personnes, et je parlerai plus particulièrement du futur de cette mobilité à travers les questions que posent les chiffres de prévisions de trafic.

Ces prévisions de trafic qui anticipent la demande future de transports routier, ferré ou aérien sont au cœur de la décision concernant les infrastructures et sont donc pour cela souvent au cœur des débats et controverses. Elles informent en effet sur l'utilité des projets, mais également sur leur rentabilité financière : elles disent si les paiements des futurs usagers/clients suffiront à en payer les coûts où si il faudra faire appel à de l'argent public.

Le projet d'autoroute A65 est en cela emblématique, car appuyé sur une hypothèse de doublement en 10 ans du trafic routier sur cet axe. Nous avons vu dans la partie économique que les projets de LGV et d'aéroport à NDDL reposaient également sur des prévisions de fortes augmentations de trafic.

Les prévisions de trafic

Ces prévisions, bien que parfois issues des calculs des concessionnaire (comme sur l'A65), s'appuient en principe sur des modélisations proposées par les services de l'Etat qui aboutissent notamment à des hypothèses globale de croissance de trafic sur l'ensemble du territoire hexagonal. Les graphiques ci-contre montrent l'évolution de ces prévisions au niveau national et des trafics réels, observés, pour la route et le rail. On observe, particulièrement sur la route, un écart important entre les trafics observés et les prévisions : sur les 15 dernières années, les modèles de prévision ont très largement surestimés le trafic.

Les visions de la mobilité future

Ce qui est intéressant ici c'est que derrière ces prévisions de trafic se cachent des anticipations, plus profondes sur les comportements de mobilité dans le futur. Derrière les débats sur les chiffres se sont en réalité des visions du futur qui s'opposent. Globalement on peut dire que la doctrine officielle est aujourd'hui celle d'une augmentation ralentie mais continue de la mobilité des personnes et des marchandises dans les années à venir, une mobilité accrue qui pourrait passer pour les voyageurs par une augmentation de la vitesse de transport et donc par une diminution relative de la part modale de la route.

Extrait Commission mobilité 21, 2013, p 13-14 :

« La demande de mobilité en France est forte. Elle connaît toutefois depuis quelques temps un tassement dont le caractère conjoncturel ou structurel est difficile à apprécier.

Dans ce contexte incertain, la commission a retenu l'hypothèse que la demande de mobilité devrait continuer de croître dans les prochaines décennies en France, en raison de la position centrale du pays en Europe, de la structuration de son habitat et de son économie ou encore de son dynamisme démographique. Elle est confortée dans son analyse par les travaux de projection engagés au plan national et par les hypothèses retenues par un pays comme l'Allemagne pour sa propre planification.(...)

Cette croissance devrait toutefois être moins forte que celle observée dans le passé du fait notamment :

- de l'essor des technologies de l'information et de la communication qui devrait permettre l'émergence de nouvelles modalités de travail ;
- des démarches entreprises pour réduire l'étalement urbain ;
- ou encore de la prise de conscience de plus en plus grande de la société du besoin de rationalisation des déplacements, illustrée entre autres par les actions engagées pour renforcer les circuits courts et la relocalisation des activités.

Au-delà, la commission observe que la demande de mobilité et ses évolutions peuvent être différentes selon les territoires et leurs dynamiques propres. Dans tous les cas, elle note qu'une attente très forte s'exprime pour que cette demande de mobilité soit satisfaite dans les meilleures conditions sociales, économiques et environnementales. »

A l'opposé, se développe une vision selon laquelle la maturité des économies occidentales et les crises écologiques se traduiront par une réduction où au moins une stagnation de la mobilité. Ces désaccords se cristallisent notamment sur quelques points :

Incertitude 1 : La croissance du PIB

Sur la croissance du PIB en premier lieu. L'observation des tendances passées montrent clairement ce qu'on appelle un couplage entre croissance économique et mobilité avec une élasticité proche de 1 : cela signifie qu'une augmentation de x% du PIB génère une augmentation du même pourcentage de la distance parcourue. De ce fait, les prévisions de croissance économique ont une importance majeure dans l'élaboration des prévisions de trafic et on observe sans surprise dans le graphique ci contre, comme pour les trafics, un écart important, dans les différents rapports publics, entre les prévisions de croissance et la croissance réellement observée.

Le débat sur le futur de la mobilité recoupe très largement celui sur la fin de la croissance dans les pays industrialisés.

Ce débat sur la croissance est porté depuis longtemps par des auteurs comme Nicolas Georgescu Roegen s'incrinant dans ce qu'on appelle aujourd'hui le courant de l'Economie écologique, il a depuis peu une nouvelle actualité, su un autre type d'argument, avec les travaux de Robert Gordon et ceux sur la stagnation séculaire.

L'hypothèse d'une augmentation limitée de la mobilité dans les années à venir est par ailleurs alimentée par l'observation dans les années 2000 d'un début de découplage du trafic routier pour les passagers, comme le montre ce graphique.

Cette inflexion est certainement le signe, comme le dit Yves Crozet (DATAR,) « que l'âge d'or de l'automobile est derrière nous ». Ce découplage n'existe pas néanmoins pour le fret, ni pour les autres modes de transport.

Incertitude 2 : Le prix de l'énergie

Le deuxième point d'incertitude est celui du prix de l'énergie. La croissance de la mobilité

au cours du siècle dernier s'explique en partie par la baisse du prix relatif du transport. Aux Etats-Unis, par exemple, pour le chemin de fer, le coût d'un kilomètre de voyage est passé de 20 cents à 5 cent, en dollars constants entre 1882 et 2002. En France le prix d'un billet d'avion low cost pour Singapour exprimé en heures de travail a été divisé par 10 entre 1980 et 2005. (Crozet, DATAR). Une augmentation des prix du transport du fait de la raréfaction et de l'augmentation des prix des ressources énergétiques viendrait nécessairement limiter la mobilité.

Incertitude 3 : Les politiques climatiques

La mise en œuvre de politiques actives de lutte contre le réchauffement climatique, notamment par l'instauration d'une taxe carbone significative, pourra également avoir un effet important sur les prix des transports et donc à nouveau sur la mobilité. Ceci est particulièrement vrai pour le transport aérien dont les trafics et les émissions de CO₂ sont en forte croissance. Vous pouvez voir à ce sujet la partie sur les enjeux environnementaux qui aborde la question climatique.