

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

**Titre :**

Motifs de démotorisation dans les aires urbaines françaises, apports d'une enquête par questionnaire.

**Auteur(s) :**

Justin Emery, Laboratoire ThéMA UMR 6049, Université de Bourgogne-Franche-Comté : [justin.emery@u-bourgogne.fr](mailto:justin.emery@u-bourgogne.fr)

Benjamin Motte-Baumvol, Laboratoire ThéMA UMR 6049, Université de Bourgogne-Franche-Comté : [benjamin.motte@u-bourgogne.fr](mailto:benjamin.motte@u-bourgogne.fr)

Laurent Hivert, Université Paris Est, IFSTTAR - AME/DEST : [laurent.hivert@ifsttar.fr](mailto:laurent.hivert@ifsttar.fr)

Olivier Bonin, Université Paris Est, IFSTTAR - AME/LVMT : [olivier.bonin@ifsttar.fr](mailto:olivier.bonin@ifsttar.fr)

**Mots-clés :**

Motorisation, démotorisation, enquête

**Résumé :**

**Contexte**

En France, après plusieurs années de croissance, la circulation automobile et la motorisation connaissent (au moins de 2005 à 2015) un net ralentissement principalement expliqué par l'augmentation et l'instabilité du prix des carburants (Collet et al., 2013). En effet, l'ensemble des couches de la population sont de plus en plus motorisées et les réserves de croissance sont désormais limitées. De ce fait, les inégalités de motorisation, qui étaient très fortes dans les années 1970, sont largement réduites aujourd'hui. A l'inverse, on observe une tendance à la diminution des distances parcourues du taux de possessions du permis de conduire et des niveaux d'équipement automobile pour les jeunes adultes en France. Tout ou partie de ces tendances se manifestent également dans d'autres pays, tels que les États-Unis, l'Allemagne, le Royaume-Unis ou la Norvège (Kuhnimhof et al., 2012). Au-delà des jeunes adultes, mobilité automobile et motorisation connaissent également une diminution dans les grands pôles urbains (Hubert, 2009). Ces tendances s'inscrivent dans un contexte de politiques de transport locales cherchant avant tout à réduire l'utilisation de la voiture en encourageant le report modal. D'autant que la généralisation de l'utilisation des TIC (Technologie de l'Information et de la Communication) fournit de nombreuses alternatives à l'émergence de nouveaux services de

mobilité ainsi que de nouvelles pratiques de déplacement (Aguiléra et al., 2012) dans ces territoires et dans d'autres. Par exemple, les systèmes de covoiturage, de voitures partagées ou en libre-service permettent d'optimiser l'utilisation des véhicules particulier ainsi que de se passer de la possession de sa propre voiture et constituent un facteur de développement des politiques urbaines durables (Giesel et Nobis, 2016).

Dans un contexte de réduction de la place accordée à la voiture dans notre société, la démotorisation tient une place intéressante dans le sens où elle permettrait de répondre aux objectifs de diminution de la circulation automobile dans une société de l'après automobile (Dennis et Urry, 2009). Toutefois, on ne sait que peu de choses sur la façon dont les ménages pourraient être conduits ou encouragés à se démotoriser, c'est-à-dire à réduire de façon pérenne le nombre de voitures qu'ils possèdent, et sous quelles conditions la démotorisation pourrait effectivement s'accompagner d'un moindre usage de la voiture. Il est notamment probable que des changements structurels ou conjoncturels survenant dans la vie du ménage (événements, par exemple comme l'arrivée ou le départ d'un enfant, le changement ou la perte d'emploi, le départ à la retraite d'un conjoint) puissent conduire à ce processus de démotorisation. Or, l'état de l'art actuel ne permet d'étudier la démotorisation que sous l'angle d'une réduction du nombre de voitures possédées par un ménage à un instant donné. On remarque, par ailleurs, que les différentes études qui s'y sont penchées (on peut peut-être citer Dargay et al., mais je ne tiens pas forcément à ramener ma fraise...) ne fournissent pas une bonne compréhension du processus menant à la décision de se démotoriser sur le long terme. Cette lacune est en partie associée au manque de données disponibles sur la démotorisation au sein des enquêtes classiques de mobilité (EGT, EMD, ) qui constituent la principale source de données sur la mobilité quotidienne en France. C'est dans ce contexte que l'enquête quantitative MoDe (*Motives for Demotorisation in French Urban Areas*) a été envisagée puis conçue. Elle vise à combler les lacunes des enquêtes nationales classiques pré-citées en vue de non seulement mieux comprendre les motifs et conditions dans lesquels l'abandon temporaire ou permanent d'un ou plusieurs véhicules dans un ménage conduit à leur démotorisation mais aussi de mesurer et d'analyser le processus de démotorisation sur plusieurs années.

Les données collectées permettent un éclairage inédit du phénomène de démotorisation et offrent des résultats statistiquement très significatifs et avec un bon pouvoir explicatif, grâce notamment à la mobilisation d'un échantillon jumeau de ménages motorisés en miroir des démotorisés pour bien mettre en perspective les spécificités de la démotorisation. L'autre

spécificité des données de l'enquête MoDe est relative aux questions portant sur d'éventuels changements de situations dans une période de cinq ans (décès, déménagements, changement d'emploi ...) ayant précédé le phénomène, qui ont montré leur pertinence en tant que déterminant de la démotorisation.

Les résultats obtenus à partir d'un modèle de deux régressions multinomiales, pour les actifs d'un côté et pour les retraités de l'autre, mettent en évidence les ressorts différents de la démotorisation si elle est partielle ou totale. Ainsi, la démotorisation partielle s'observe plutôt dans un contexte où la résidence des ménages se situe dans des espaces de faible densité tandis que la démotorisation totale a une plus forte probabilité dans les espaces de forte densité. Sinon, les deux catégories de démotorisation répondent à des types de changement de situation différents. La démotorisation partielle est en lien avec la décohabitation d'un enfant du ménage pour les actifs et le décès pour les retraités. Tandis que la démotorisation totale n'est pas en lien avec un changement de situation pour les actifs et correspond avec un décès ou une maladie pour les retraités.

### **Bibliographie :**

Aguiléra, A. Guillot, C. et Rallet, A. (2012) Mobile ICTs and physical mobility: Review and research agenda, *Transp. Res. Part Policy Pract.*, vol. 46, n° 4, p. 664- 672.

Collet, R., Madre, J. L. et Hivert, L. (2013) Diffusion de l'automobile en France : vers quels plafonds pour la motorisation et l'usage ?, *Économie Stat.*, vol. 2013, n° 457- 458, p. 123- 139.

Giesel, F. et Nobis, C. (2016) The Impact of Carsharing on Car Ownership in German Cities, *Transp. Res. Procedia*, vol. 19, p. 215- 224.

Dennis, K. et Urry, J. (2009) *After the Car*. Polity.

Hubert, J.-P., (2009), Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue, et elle augmente ailleurs, *INSEE Première*, vol. 1252, p. 1-4.

Kuhnimhof, T., Armoogum, J., Buehler, R., Dargay, J., Denstadli, J. M. et Yamamoto, T. (2012) Men Shape a Downward Trend in Car Use among Young Adults—Evidence from Six Industrialized Countries, *Transp. Rev.*, vol. 32, n° 6, p. 761- 779.