

## Motifs de démotorisation dans les aires urbaines françaises : un premier retour sur l'enquête quantitative mode

**Justin Emery**<sup>1</sup>, **Benjamin Motte-Baumvol**<sup>1</sup>, **Laurent Hivert**<sup>2</sup>

Laboratoire ThéMA, UMR 6049 CNRS - Université Bourgogne Franche-Comté<sup>1</sup>

IFSTTAR - AME/DEST, Université Paris-Est<sup>2</sup>

**Mots Clés :** *Voiture, Motorisation, Enquête, Automobilité*

**Contexte :** La littérature sur la dépendance automobile et les difficultés à changer les comportements de mobilité est très riche. Parallèlement, d'autres études s'intéressent à l'impact du phénomène dit de "*Peak-car travel*" (Goodwin et Dender, 2013) à une échelle macroscopique, par exemple, en s'appuyant sur des variables économiques (Bastian et al., 2016), la possession du permis de conduire des jeunes adultes (Kuhnimhof et al., 2012) ou la possession de véhicules (Millard, et al., 2011). Par contre, on sait 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. Dans cette acception, la démotorisation telle que nous l'appréhendons se définit par deux profils-types de ménages : (i) les ménages totalement démotorisés ; (ii) les ménages qui ont réduit leur nombre de voitures, mais gardent encore au moins une voiture c'est-à-dire partiellement démotorisés. Les travaux disponibles, et fondés sur des données quantitatives issues d'enquêtes de mobilités, montrent que la démotorisation reste un phénomène marginal, souvent liée à des difficultés financières, physiques ou à un changement dans la composition du ménage. Plusieurs éléments peuvent être mis en avant sur le processus de démotorisation :

- La démotorisation est avant tout un processus temporaire (Klein et Smart 2017) qui peut être délibéré ou pris sous-contraintes (Mattioli 2013 ; Demoli 2015) ;
- Les événements de la vie (Prillwitz, et al., 2006 ; Yamamoto, 2008 ; Beige et Axhausen, 2017) ainsi que les changements socio-économiques au niveau des ménages (localisation, emploi...) sont les principaux déclencheurs de la démotorisation (Dargay et al., 2011)
- Les habitudes de déplacement et les attitudes à l'égard de la voiture constituent de grands freins à la démotorisation des ménages (Scheiner, 2007 ; Beige et Axhausen, 2017).

Toutefois, 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 ces différentes études 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 de mobilités (EGT, EMD, ENTND...) qui constitue la principale source de données sur la mobilité quotidienne.

**Méthode :** En s'appuyant sur une enquête quantitative d'ampleur nationale réalisée sur près de 2 000 ménages (comprenant 1 000 ménages démotorisés et 1 000 ménages jumeaux non démotorisés), nous proposons de fournir un premier état des lieux de la démotorisation en France. Cette enquête, par questionnaire, réalisée lors de l'hiver 2017-2018 et menée auprès d'un panel de ménages représentatifs de la population française (issu du panel Métascope de Kantar-TNS ex-TNS-SOFRES), vise à explorer les facteurs sociaux, économiques, démographiques, spatiaux et culturels conduisant à une démotorisation des ménages. Sa spécificité est de comporter un volet décrivant les changements (de contexte) intervenus pour les individus et leurs ménages depuis une période de cinq ans avant la démotorisation afin de prendre en compte d'éventuels effets retards. Aussi, le questionnaire comprend un volet sur la psychologie des ménages. Associée à l'enquête panalisée Parc Auto (Kantar-TNS pour Ademe-CCFA-Ifsttar-DSR), cette enquête constitue une source de données atypique et originale sur la mobilité des ménages démotorisés.

## Bibliographie

- Bastian, A., Börjesson, M., et Eliasson J. (2016). « Explaining “peak car” with economic variables ». *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 88 (juin): 236-50.
- Beige, S., et Kay W. A. (2017). « The dynamics of commuting over the life course: Swiss experiences ». *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 104 (octobre): 179-94.
- Dargay, J., Hanly, M., Madre JL., Hivert, L. et Chlond, B. (2011). « Demotorisation seen through Panel Surveys: A Comparison of France, Britain and Germany ». In. Lucerne.
- Demoli, Y. (2015). *Automobile et stratification sociale : diffusion, caractéristiques et coûts de l'équipement automobile en France depuis les années 1980*. Paris, Institut d'études politiques.
- Goodwin, P., et Van Dender, K. (2013). « 'Peak Car' — Themes and Issues ». *Transport Reviews* 33 (3): 243-54.
- Klein, N. J., Smart, M. J. (2017). « Millennials and car ownership: Less money, fewer cars ». *Transport Policy* 53 (janvier): 20-29.
- 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 ». *Transport Reviews* 32 (6): 761–779.
- Mattioli, G. (2013). « Different Worlds of Non-Motoring: Households without Cars in Germany ». *Mobilitäten Und Immobilitäten: Menschen, Ideen, Dinge, Kulturen, Kapital*.
- Millard-Ball, A., et Schipper, A. (2011). « Are We Reaching Peak Travel? Trends in Passenger Transport in Eight Industrialized Countries ». *Transport Reviews* 31 (3): 357-78.
- Prillwitz, J., Harms, S., et Lanzendorf, M. (2006). « Impact of Life-Course Events on Car Ownership ». *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 1985 (janvier): 71-77.
- Scheiner, J. (2007). « Mobility Biographies: Elements of a Biographical Theory of Travel Demand (Mobilitätsbiographien: Bausteine zu einer biographischen Theorie der Verkehrsnachfrage) ». *Erdkunde* 61 (2): 161-73.
- Yamamoto, T. (2008). « The impact of life-course events on vehicle ownership dynamics: The Cases of France and Japan ». *IATSS Research* 32 (2) : 34-43.