

## Plafonnement de la circulation automobile : les prémisses d'un déclin ?



Soumis par Forum Vies Mobiles le jeu, 09/28/2017 - 11:45

Discipline

Sciences sociales

Économie, droit et gestion

Mode de transport

Automobile

Tous modes de transport

Niveau

Thèse de doctorat

Visuel

Plafonnement de la circulation automobile : les prémisses d'un déclin ?

Niveau de profondeur

Balise H2 + H3

Activer

Activé

Ajouter le triangle si ce contenu est affiché dans la quinzaine

Désactivé

Auteur lié

Richard Grimal (Économiste)

Présentation longue

Titre de la thèse : L'auto-mobilité au tournant du millénaire. Une approche emboîtée, individuelle et longitudinale.<br>

Est<br> Date et lieu de la soutenance : 2 Décembre 2015 à l'Université de Paris-Est<br> Directeur de recherche : Jean

Après des décennies de croissance continue en termes de possession et d'usage de la voiture, on assiste en France depuis quelques années à des changements de comportements se traduisant par un plafonnement de la circulation automobile au niveau national dans un contexte de forte fréquentation des transports en commun, de renouveau des modes actifs et d'émergence d'alternatives à la possession de véhicules particuliers...<br>

Ce phénomène concerne l'ensemble des pays de la zone OCDE où la circulation automobile plafonne, quoique depuis quelques années. À la base de ces nouvelles tendances, certains auteurs n'hésitent pas à prédire le déclin de l'auto-mobilité, tant au niveau national qu'au terme de « peak car », par analogie avec le « peak oil<sup>[1]</sup>».<br>

Mes recherches m'ont amené à privilégier les facteurs économiques comme explication principale à l'évolution récente de la croissance du trafic automobile qui est lié à l'épuisement progressif des effets de la diffusion de l'automobile sur le tra

### 1/ Quel est votre thème de recherche ? Quelle thèse défendez-vous ?

<br> Plusieurs recherches se sont efforcées de comprendre les causes de l'inflexion récente des comportements de mobilité. Dans la littérature, j'ai tenté de les hiérarchiser en fonction de plusieurs critères, notamment l'existence de preuves empiriques et la possibilité de constater :<br>

- Les explications de nature économique permettent bien de rendre compte des évolutions récentes. L'augmentation des dépenses de nature automobile (services d'entretien et de réparation, contrôle technique, préparation au permis de conduire...) ainsi que la hausse des prix des carburants ont suscité un effort de rationalisation de la part des ménages de manière à maîtriser l'évolution des dépenses de transport. En 2008 faisant suite à la crise des *subprimes*.  
Face à l'allongement des temps moyens de déplacements quotidiens afin de stabiliser le temps total consacré à leur mobilité. L'aggravation de la congestion routière et les politiques de réduction des déplacements difficiles en milieu urbain (diminution des limites de vitesse autorisées, ralentisseurs et réduction de la largeur des voies) que dans le même temps les transports en commun ont bénéficié d'améliorations à la fois quantitatives et qualitatives.
- L'hypothèse d'une saturation de la demande (nombre de voitures possédées) doit aussi être prise en compte. À l'instar de ce qui s'est passé vers le statut d'équipement individuel avec l'entrée massive des femmes sur le marché du travail après la Seconde Guerre mondiale, la saturation partielle chez les plus aisés et dans les couches moyennes.
- Certains auteurs expliquent la baisse de l'usage de la voiture par des effets de structure démographique ou géographique, la disparition des déplacements professionnels à la retraite. On observe également depuis deux décennies un morcellement des zones d'agglomération et les zones périphériques, contribuant à réduire la dépendance automobile.
- D'autres évoquent une évolution des préférences, des attitudes et des opinions, se traduisant par un rapport plus complexe à la voiture. On peut considérer que les technologies de la communication permettaient de réduire la mobilité physique en la remplaçant par des déplacements sociaux, visioconférence...). Toutefois, l'hypothèse d'un effet général de substitution entre mobilité physique et numérique suggère des relations plus complexes (complémentarité, induction, modification).
- Enfin, un grand nombre d'études et de recherches s'accordent à reconnaître l'importance des nouvelles générations dans le Royaume-Uni, aux Pays-Bas, aux États-Unis ou encore en Australie. On y observe en particulier une baisse du nombre de voitures possédées qui s'accompagne d'une plus grande multi-modalité.

Au final, je montre que ce sont les facteurs économiques qui semblent exercer l'influence la plus claire sur l'usage de la voiture, ce qui concorde avec une baisse des prix des carburants, ainsi que par l'analyse des tendances longues. On peut en réalité constater l'évolution du trafic :

- La diffusion de l'automobile : à long terme, l'augmentation du trafic moyen par adulte est directement corrélée à l'augmentation du nombre de conducteurs de véhicules, ces deux indicateurs étant assez proches.
- A contrario, l'usage des véhicules est caractérisé par une tendance stationnaire, à l'exception de fluctuations cycliques. Cette tendance commence à partir du milieu des années 1990 s'apparente à un nouveau choc pétrolier.

Ce modèle, qui repose donc sur la mise en relation du nombre de voitures par adulte et le pouvoir d'achat énergétique, permet de constater le plafonnement de la circulation depuis l'an 2000.

## 2/ Si votre thèse implique des recherches de nature empirique, en quoi consistent-elles ?

La méthode d'analyse que j'ai privilégiée est essentiellement inductive et empirique : je suis parti de l'observation de la possession et d'usage de la voiture pour construire un modèle économétrique qui permette d'en rendre compte de la part de l'individu adulte d'avoir le permis de conduire, la probabilité d'être l'utilisateur principal d'un véhicule, et le kilométrage parcouru. L'originalité de mon approche réside également sans doute dans la volonté de prendre en compte le temps long. En effet, de moyen terme, les phénomènes sociodémographiques et urbains (renouvellement des générations présentant des comportements de périurbanisation...) sont caractérisés par une plus grande inertie et découlent essentiellement de processus à long terme. J'ai utilisé les données *ParcAuto* TNS-SOFRES, complété par les Enquêtes conjoncture auprès des ménages (ECAM) pour les périodes 1990-2000.

Le caractère empirique de ma démarche m'a conduit à privilégier une approche individuelle et non par ménage comme  
manière d'analyse globale <a href="https://fr.forumviesmobiles.org/"><!-- Notes -->

[^1]: A savoir la perspective d'un déclin inéluctable de la production de pétrole avec l'épuisement à venir des ressources fossiles. Les technologies de l'information suscite de nouveaux déplacements. [^3]: Notamment chez les femmes. Celle-ci s'effectue dans la mesure où l'accès à la conduite y était encore limité chez les femmes. [^4]: Dans la mesure où l'augmentation du nombre de véhicules est la demande d'autonomie à travers l'individualisation de la possession et de l'usage des véhicules. [^5]: Le dernier « choc

l'apparente davantage à un changement de régime, dont les causes sont multiples : augmentation de la demande des pays émergents, la spéculation du <https://www.information.com> > promoteur de l'état d'urgence, matières premières au niveau des institutions spéculatives (banques, assurances...), hausse de la fiscalité environnementale, etc. [^6]: Sondage réalisé auprès de ménages résidant en France métropolitaine. 6 000-7 000 ménages sont interrogés chaque année au sujet des véhicules dont ils disposent (notamment le kilométrage annuel parcouru par chaque véhicule) et sur leur utilisation. Réalisée par l'institut de sondage TNS-SOFRES depuis 1976, l'enquête est financée par un consortium de partenaires publics et privés et exploitée par l'Institut français des Sciences et Technologies pour les Transports, l'Aménagement et les Réseaux (IFSTTAR). [^7]: Les ECAM, réalisées de 1974 jusqu'en 1994, sont des enquêtes générales de consommation conduites par l'INSEE auprès de 10 000 à 13 000 ménages annuellement, comportant notamment un volet sur le parc automobile et son utilisation. [^8]: Même si le nombre de voitures par adulte devait continuer d'augmenter au-delà de ce seuil, les véhicules additionnels cesseraient dans ce cas de faciliter l'autonomie des individus, et ne génèreraient donc pas de trafic supplémentaire, entraînant seulement une répartition différente de l'usage entre les véhicules. [^9]: En effet, en ce qui concerne l'augmentation des prix des carburants, peut-on encore considérer qu'il s'agit d'une cause conjoncturelle alors qu'elle se poursuit depuis maintenant plus d'une quinzaine d'années, bien qu'avec une forte volatilité ? Il s'agit plus vraisemblablement d'une tendance de fond soutenue par un grand nombre de facteurs, ainsi que nous l'avons déjà indiqué.

<!-- Images -->

## Chapô

Après des décennies de croissance continue en termes de possession et d'usage de la voiture, on assiste depuis le tournant du millénaire à une rupture de tendance dans l'évolution des comportements se traduisant par un plafonnement de la circulation automobile au niveau national : comment l'expliquer et que cela présage-t-il pour l'avenir ?

Envoyer une notification

Désactivé

Thématique

Aspirations

Changement de pratiques

Futurs

Automobile

Transition écologique

Type d'article

Mobilithèse