



## 5<sup>èmes</sup> Rencontres Francophones Transport Mobilité

Dijon, du 7 au 9 juin 2023

### Session 17

MODELISATION DE LA DEMANDE, NOUVEAUX MECANISMES ECONOMIQUES  
ET COMPORTEMENTS DE MOBILITE

#### Identification des co-organisateur(s) de la session (nom(s), prénom(s), institution(s), adresse(s) mail)

Richard GRIMAL - Chercheur – Economie des transports et analyse des comportements de mobilité - UMR MATRIS (CEREMA-CY)

#### Texte de l'appel à communications (environ 400 mots)

Si les modèles de demande de transport font généralement l'hypothèse d'une croissance indéfinie de la demande accompagnant l'essor de l'économie, cependant les signes d'un changement de paradigme sont apparus avec le ralentissement du trafic dans les pays industrialisés qui semble désormais converger vers la saturation, compte tenu d'un découplage progressif avec l'économie, ayant amené certains auteurs à anticiper un déclin de l'usage de la voiture – le « peak car » - s'accompagnant d'un regain d'intérêt pour les transports en commun et les modes actifs, notamment dans les métropoles et chez les jeunes générations, tandis que les ménages fragilisés sur le plan économique sont amenés à se dé-motoriser pour des raisons financières. Ce phénomène, toutefois, n'est pas nouveau mais s'inscrit dans une dynamique de long terme compte tenu des facteurs structurels qui contribuent à la saturation de la demande, qu'il s'agisse de la maturité du marché automobile, devenu essentiellement un marché de renouvellement, des budgets-temps de déplacements ou encore de l'apport marginal décroissant des gains de mobilité et d'accessibilité. Il se trouve renforcé par les changements de comportements induits par les crises économiques/énergétiques successives depuis les premiers chocs pétroliers jusqu'à nos jours, entraînant une rationalisation durable de la demande automobile. Aussi bien les phénomènes de saturation que les changements irréversibles des comportements remettent en cause l'hypothèse de croissance indéfinie des trafics, contribuant au ralentissement de la demande automobile. Cependant d'autres phénomènes sont susceptibles de jouer en sens inverse, par exemple le rebond dans l'utilisation de la voiture suscité par l'épisode covidique et l'essor du télétravail autorisant un élargissement des choix résidentiels. A plus long terme, certains des mécanismes identifiés pourraient être remis en cause ou inversement amplifiés sous l'effet de transformations techniques, sociétales et organisationnelles, qu'il s'agisse de la trajectoire haussière de la fiscalité écologique, de l'érosion des classes moyennes, du véhicule autonome, des mobilités servicielles,

<https://rftm2023.sciencesconf.org>



mais également l'apparition de nouveaux modes de transport – par exemple l'essor des EDPM (Engins de Déplacements Personnels Motorisés) – notamment dans les agglomérations. La multiplication des crises et l'émergence concomitante de nouveaux comportements et modes de déplacements représente un défi pour la modélisation, la prévision et la simulation de la demande. Cette session accueillera favorablement toutes communications visant à étudier les mécanismes économiques, nouveaux modes et/ou comportements de mobilité émergents susceptibles de perturber les prévisions de la demande de transport et la manière d'aménager les modèles existants de manière à les prendre en compte, ou le cas échéant proposer des modèles innovants.

**Mots clés :**

**Modélisation – projection de la demande – mécanismes économiques – nouveaux comportements de mobilité**