

L'AUTOMOBILE ET LE COMPORTEMENT
DES MENAGES FACE A LA CRISE

par J.L. MADRE

Chargé de Recherche CNRS au CREDOC

Depuis plusieurs années, le CREDOC mène un programme de recherches sur l'évolution du comportement automobile des ménages, dont l'impulsion initiale a été donnée par le comité "Cadre de Vie - Environnement - Transport de la D.G.R.S.T.". La principale source statistique exploitée est constituée par les enquêtes I.N.S.E.E. de Conjoncture auprès des ménages (anciennement "Intentions d'Achat" nommées ici en abrégé I.A.C.M.) (voir encadré) mais on a aussi utilisé les enquêtes Transport, les recensements et les enquêtes du CREDOC sur les Aspirations et les Conditions de Vie des Français.

Tant à l'I.N.S.E.E. et à l'I.R.T. que dans d'autres organismes les études sur l'automobile sont nombreuses (cf. bibliographie). Notre point de vue est dynamique (analyse des séries depuis l'avant-crise : 1972) et repose sur des méthodes spécifiques liées en grande partie à l'exploitation de l'aspect "panel" des enquêtes I.A.C.M. d'octobre-novembre. Ce bref article en donne quelques exemples. Chaque fois que cela sera possible nous essaierons d'éclairer les évolutions constatées au niveau macro-économique par des analyses micro-économiques.

Nous présenterons tout d'abord l'analyse micro-économique des facteurs d'évolution du nombre de voitures dont dispose le ménage. On présentera ensuite les résultats les plus marquants obtenus dans l'analyse des séries de taux de motorisation et de kilométrage moyen par voiture : influence de la zone d'habitat et du niveau de revenu. Nous avons ajusté des modèles économétriques sur ces séries : modèle de CRAMER sur les

taux d'équipement et de multi-équipement, kilométrage moyen par voiture en fonction du prix relatif des carburants et du revenu réel des automobilistes...

Les échantillons sont souvent trop faibles pour fournir des estimations précises des élasticités ; c'est pourquoi on a généralement préféré se limiter à des résultats qualitatifs sur la variation des sensibilités mise en évidence pour les différentes catégories de population distinguées.

SOURCE STATISTIQUE

L'étude du CREDOC est surtout fondée sur une série d'enquêtes réalisées depuis une vingtaine d'années par l'I.N.S.E.E. : il s'agit des "Enquêtes de conjoncture auprès des ménages", effectuées trois fois par an (en janvier, mai et novembre) sur un échantillon de l'ordre de 8 000 ménages (à chaque fois).

L'échantillon des enquêtés de novembre est renouvelé par moitié chaque année ; les mêmes ménages sont ainsi interrogés deux fois de suite à un an d'intervalle.

Le questionnaire aborde des thèmes très divers. Outre des informations sur les caractéristiques socio-économiques des ménages interviewés, il recueille notamment des renseignements sur l'équipement en automobile, les motifs d'utilisation et le kilométrage parcouru.

Sur les fichiers de cette enquête, le CREDOC a effectué divers traitements statistiques :

- Construction de séries annuelles (1972-1984) de motorisation et de kilométrage parcouru en utilisant au mieux le caractère "panel" de l'enquête.*
- Introduction d'un code géographique spécial, permettant notamment d'isoler les centres urbains, les banlieues et les zones rurales péri-urbaines.*

I - FACTEURS D'EVOLUTION DU NIVEAU D'EQUIPEMENT

Nous commencerons par analyser les baisses de niveau d'équipement (démotorisation ou abandon de la seconde voiture), pour considérer ensuite les accroissements (acquisition d'une première ou d'une seconde voiture) et les changements de voiture (à niveau d'équipement constant).

I-1: Origine des baisses de niveau d'équipement

La fréquence des baisses de niveau de motorisation est multipliée par deux quand le chef de ménage est frappé par le chômage, par 1,9 en cas de départ(s)¹ sans arrivée de nouveaux membres du ménage, par 1,8 quand le nombre des actifs diminue, par 1,7 quand le revenu nominal baisse et par 1,6 quand la situation financière s'est nettement dégradée au cours des six derniers mois. Par contre une nette amélioration de cette situation financière divise par trois le nombre des démotorisations. Le passage à la retraite n'augmente pas les chances de baisse de niveau d'équipement. La démotorisation au cours de la retraite est assez faible et intervient de plus en plus tard. Dans ce cas toutefois, la probabilité des accroissements de niveau de motorisation est alors divisée par trois et celle des changements de voiture par deux. Ceci explique l'âge élevé des véhicules appartenant aux retraités. C'est donc le blocage des acquisitions mais non une fréquence particulièrement élevée de démotorisation qui explique la diminution de l'équipement automobile observée à partir de la soixantaine.

¹ Note but étant de tenter d'expliquer les facteurs d'évolution du parc automobile, plus que les causes de transferts de voitures entre ménages, on a éliminé les voitures apportées par un jeune des accroissements de motorisation et des baisses de niveau d'équipement. Symétriquement on a ôté les voitures emportées par un jeune quittant le ménage lors de l'évaluation des baisses d'équipement. On a en effet montré que ces phénomènes perturbaient la balance des entrées-sorties de véhicules, la création de nouveaux ménages n'étant pas strictement repérable dans l'enquête. Pour plus de précision à ce sujet, on se reportera au chapitre II, § 2-1 de la première partie du rapport sur "L'automobile en période de crise : motorisation et usage depuis dix ans".

Compte tenu de l'importance de la population touchée par ces différents phénomènes (chômage, départ, retraite...) 28 % des baisses du nombre des voitures dont dispose le ménage coïncident avec une dégradation de sa situation financière, 23 % avec une baisse de son revenu nominal, 19 % avec une diminution du nombre d'actifs, 19 % avec le départ d'un membre du ménage et seulement 3 % avec le chômage du chef de ménage. Ces différents facteurs de démotorisation ne sont évidemment pas indépendants entre eux. Par exemple le chômage du chef de ménage diminue le nombre d'actifs et peut faire baisser le revenu et dégrader la situation financière. La combinaison de ces facteurs ne correspond donc qu'à un peu plus de 53 % des baisses de niveau d'équipement.

I-2. Origine des acquisitions

L'influence des facteurs à l'origine d'un accroissement du niveau d'équipement est plus marquée. Une augmentation du nombre d'actifs du ménage multiplie la fréquence de ce type d'acquisition par 2,7, l'arrivée (sans départ¹) d'un nouveau membre du ménage par 2,6, une forte hausse du revenu (de plus d'une case de la nomenclature pré-codée) par 2,1, une nette amélioration de la situation financière anticipée par deux et une faible amélioration par 1,4. 27 % des accroissements du nombre de voitures à la disposition du ménage coïncident avec une amélioration de sa situation financière, 27 % avec l'arrivée d'un nouveau membre, 24 % avec l'augmentation du nombre des actifs et seulement 13 % avec une forte hausse du revenu. La réunion de ces différents facteurs qui ne sont, là encore, pas indépendants entre eux correspond à 57 % des hausses de niveau d'équipement.

On constate donc que ce sont les changements dans la composition du ménage, surtout ceux affectant les actifs, qui ont le plus fort impact sur l'évolution du nombre de voitures dont dispose le ménage. Ces événements sont cependant relativement rares puisqu'au cours de l'année séparant les deux années observées, 78 % des ménages ont une composition stable et 81 % conservent le même nombre d'actifs. Les évolutions du

¹ Cf. note ¹ page précédente.

revenu et surtout des déclarations sur la situation financière correspondent donc à une proportion généralement plus forte de changement du nombre de voitures dont dispose le ménage.

Ces changements, à motorisation constante, sont moins bien pris en compte par les facteurs étudiés ici. Le seul qui a une forte influence est l'amélioration de la situation financière anticipée ; elle coïncide avec 22 % du phénomène. Une "nette amélioration" multiplie ses chances par 1,5, une faible amélioration par 1,2, et une forte hausse de revenu seulement par 1,1. L'évolution dans la composition du ménage (accroissement du nombre d'actifs ou arrivées de nouveaux membres) n'ont pas beaucoup d'impact et correspondent chacun à moins de 10 % des renouvellements de voiture. Mais on a aussi remarqué que la fréquence de ce phénomène était plus importante dans les grandes agglomérations (plus de 100 000 habitants) que dans les petites villes ou à la campagne.

II - LES SERIES DE MOTORISATION

L'analyse micro-économique vient de montrer l'importance du revenu pour expliquer les évolutions individuelles de motorisation. Nous allons tout d'abord reprendre cette question d'un point de vue macro-économique par analyse économétrique de séries. Puis, nous illustrerons un facteur qui n'a pu être étudié du point de vue micro-économique : la zone d'habitat. En effet, les ménages qui ont changé de domicile n'ont pas été suivis par les enquêteurs de l'I.N.S.E.E. et n'ont donc été interrogés qu'une fois ; il n'a pas été possible d'observer l'évolution, vraisemblablement importante de leur comportement, liée à leur déménagement.

II-1. Motorisation et revenu

Nous allons poursuivre l'analyse de l'influence du revenu à un niveau plus agrégé. A partir de différents ajustements du modèle de CRAMER

sur les périodes 1960-1975¹ et 1972-1984, aucune rupture imputable à la crise n'a été constatée dans les comportements d'équipement et de multi-équipement en fonction du revenu. Par contre, on a remarqué un affaiblissement du rôle du prix des voitures neuves qui ne serait plus sensible que pour les ménages les plus pauvres.

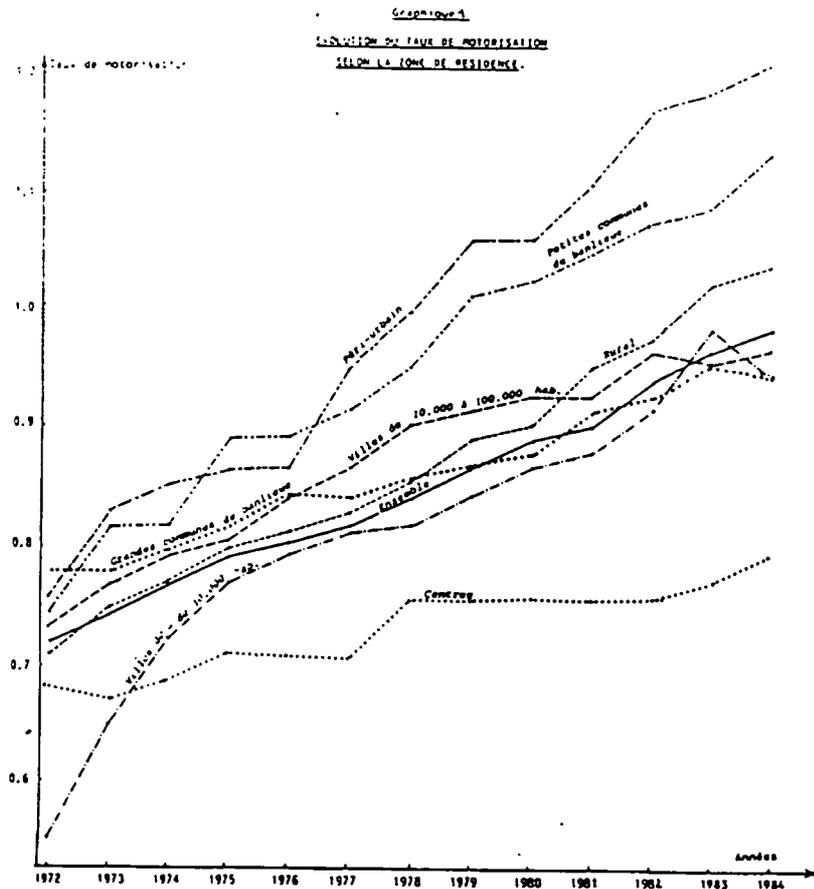
Calculée à partir d'un modèle en logarithmes ajusté sur la série 1972-1984 l'élasticité-revenu du taux de motorisation est assez forte (de l'ordre de 1,6). Elle diminue quand le niveau de revenu ou la taille du ménage augmente. Elle est minimale pour les ménages qui comportent un seul actif ; elle est forte quand son chef est une femme.

II-2. Motorisation et zone d'habitat

Le graphique 1 montre que la motorisation se développe très lentement dans les communes-centres des (agglomérations de plus de 100 000 habitants). La croissance rapide de la proportion de personnes seules au coeur des grandes cités explique en partie la stagnation du parc ; mais on y a aussi noté un affaiblissement de la liaison entre les évolutions de la motorisation et du revenu. La concurrence des transports urbains pourrait aussi avoir une influence que nous étudions actuellement.

La distance au centre des grandes cités explique beaucoup mieux la motorisation que le critère classique de catégorie de communes (opposition entre communes rurales et communes urbaines classées par taille d'unité urbaine). C'est dans les communes rurales situées à la périphérie des grandes Zones de Peuplement Industriel ou Urbain (plus de 50 000 habitants) que le taux de motorisation est le plus élevé et croît le plus vite ; mais, contrairement à ce qu'on pense généralement, dans cette croissance la multi-motorisation ne tient pas une place plus grande qu'ailleurs.

¹ Voir à ce sujet, notamment pour la présentation du modèle de CRAMER : GLAUDE (M.), MOUTARDIER (M.).- Projection de la demande d'automobiles pour 1980 et 1985.- *Collections de l'I.N.S.E.E., série M, n° 64.*



III - LES SERIES D'USAGE

Après avoir cerné l'équipement des ménages en automobiles, nous allons considérer l'usage qu'ils font de ces véhicules sous l'angle du kilométrage annuel moyen par voiture. Une analyse des principaux motifs d'utilisation est actuellement en cours.

III-1. Données générales

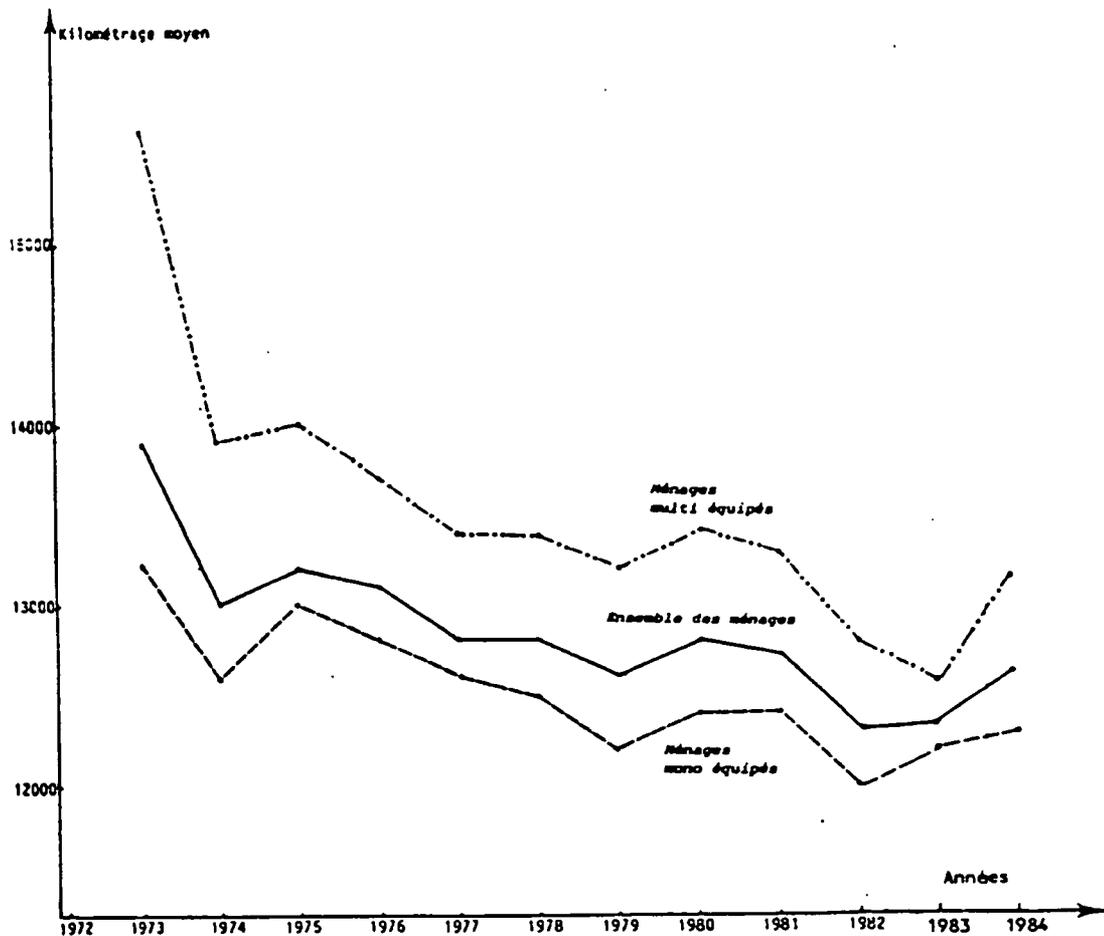
A un instant donné, l'usage de l'automobile (kilométrage moyen par voiture) dépend étroitement des niveaux de revenu. Mais en évolution, il dépend plutôt du prix des carburants (élasticité de l'ordre de -0,2). Pour certaines catégories de population (surtout ménages dont le chef est jeune ou comporte un seul actif) l'évolution du kilométrage est corrélée à celle du revenu réel des automobilistes. Cette liaison est aussi importante dans les villes moyennes et se renforce quand on

s'éloigne du centre des grandes agglomérations. La sensibilité au coût d'utilisation des véhicules est forte chez les ménages dont le chef est âgé, donc aussi chez ceux qui ne comportent aucun actif, et dans une moindre mesure, chez ceux qui comportent deux actifs. Elle est aussi importante dans les petites villes et les villes moyennes.

On remarquera au graphique 2 que, au moins depuis la fin des années soixante dix, les parcours moyens par voiture tendent à se rapprocher pour les ménages multi-motorisés et pour les mono-motorisés. Malgré

Graphique 2

EVOLUTION DU KILOMETRAGE MOYEN PAR VOITURE
SELON LE NIVEAU D'EQUIPEMENT DES MENAGES*



* Le niveau d'équipement du ménage est la proportion de ménages disposant d'une (mono-équipés) ou plusieurs voitures (multi équipés).

les apparences, cette tendance se poursuit : en effet, la nette remontée de l'usage chez les multi-équipés en 1984 s'explique par le kilométrage très élevé (environ 15 000 km/voiture) chez les ménages qui ont acquis une seconde voiture et particulièrement faible (environ 10 500 km) chez ceux qui se sont séparés de leur seconde voiture.

III-2. Face à la crise, deux attitudes vis-à-vis de la voiture

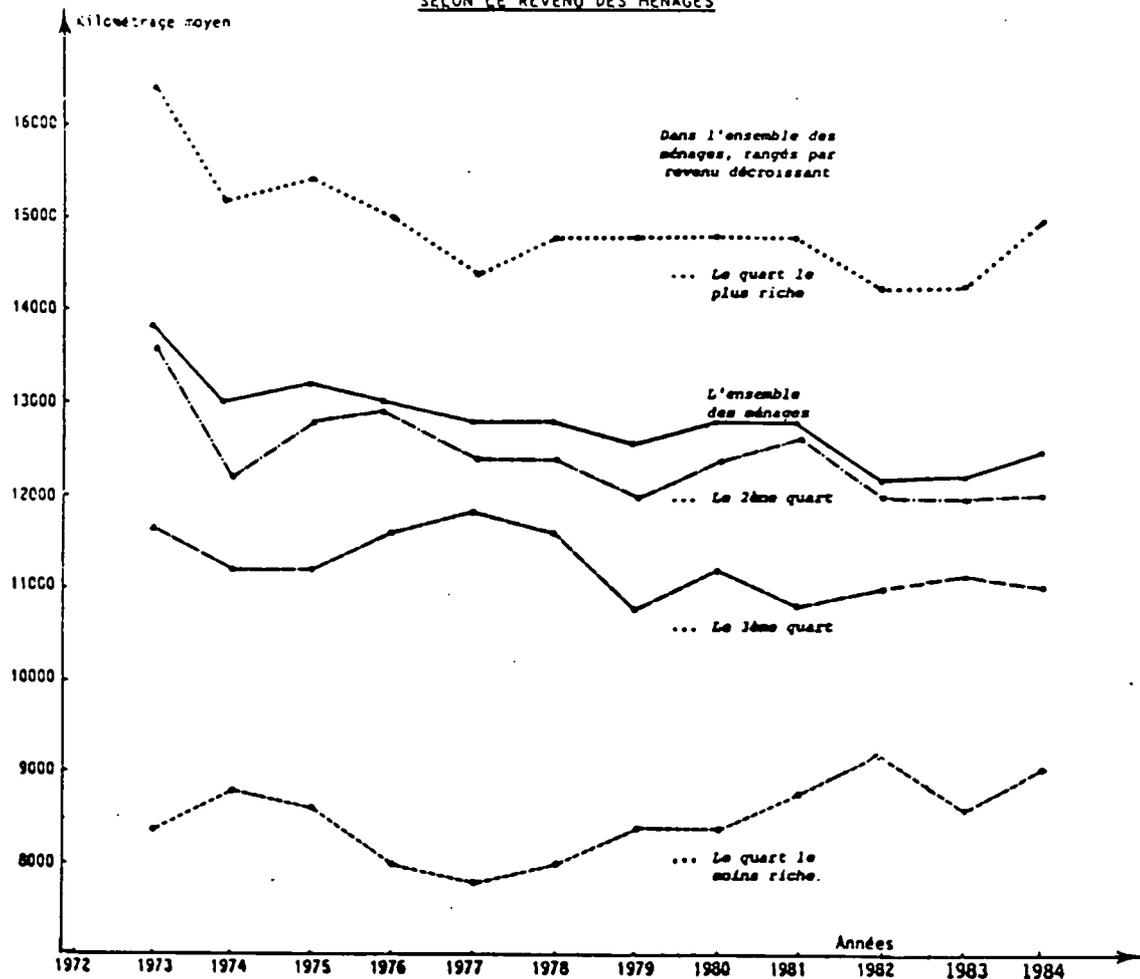
Dans notre domaine les principales manifestations de la crise sont le freinage de la progression des revenus réels et l'augmentation des prix relatifs des biens et services liés à l'automobile, surtout de ceux des carburants, ainsi qu'une plus grande sensibilisation aux problèmes posés par la consommation d'énergie. Etant donnés les comportements décrits ici on peut situer schématiquement les réponses des ménages à la crise entre deux types extrêmes.

Les ménages les plus pauvres sont encore peu motorisés puisque fin 1984 près de 60 % des ménages constituant le quart le moins riche de la population ne disposaient pas encore de voiture. Les besoins de déplacement en automobile sont encore loin d'être saturés pour ces ménages. Leur équipement est limité par l'évolution de leur revenu et par celle du prix d'achat des véhicules. Quand ils sont équipés, leur usage est modulé en fonction de leur revenu, mais pas tellement en fonction du prix de l'essence (cf. graphique 3). Les hausses dans ce domaine, si elles gonflent leur budget automobile, ne les empêchent pas de rouler

Dans la population aisée, les besoins de déplacement en automobile étaient déjà proches de la saturation avec le premier choc pétrolier. Leur motorisation et surtout leur usage dépendent peu de l'évolution de leurs ressources. La seconde voiture permet une utilisation plus souple. Le renchérissement des carburants a un impact important, maximal chez les classes moyennes (troisième quartile de la distribution des revenus, cf. graphique 3). On peut donc penser que les chocs

Graphique 3

EVOLUTION DU KILOMETRAGE MOYEN PAR VOITURE
SELON LE REVENU DES MENAGES



pétroliers ont amené les ménages aisés à reconsidérer l'organisation de leurs déplacements et parfois à revenir aux transports en commun quand ils résident dans des zones bien desservies.

Il n'en demeure pas moins que la situation est inquiétante, comme le montre l'évolution récente du marché de l'automobile. On commence à voir les conséquences de la crise sur l'évolution de la motorisation des régions les plus touchées (Nord, Lorraine). D'après l'enquête du CREDOC sur "les aspirations et les conditions de vie des Français" le pourcentage des personnes de 18 ans ou plus déclarant que dans leur ménage on se restreint sur les dépenses liées à la voiture est passé

de 21 % en 1978-1979 à 37 % au printemps 1985. On remarquera toutefois que, sauf lors du second choc pétrolier, cette évolution n'est pas plus sensible pour l'automobile que pour les autres postes du budget des ménages.

+ +
+

Les résultats présentés ici sont tirés du rapport sur "l'automobile en période de crise : motorisation et usage depuis dix ans" qui contient aussi d'autres analyses. Ils ont été complétés et parfois rectifiés (analyse des kilométrages notamment) à la lumière des travaux en cours. La première partie du rapport, plutôt méthodologique, traite de la qualité des enquêtes de conjoncture auprès des ménages et présente les techniques de traitement des panels. Dans la seconde partie, outre l'influence des facteurs "revenu" et "localisation" reprise ici, on analyse aussi l'effet de la composition du ménage.

Le programme de recherche sur "l'automobile et le comportement des ménages face à la crise" connaît actuellement deux types de développement. Tout d'abord, un approfondissement (analyse des motifs d'utilisation, usage en fonction des caractéristiques des véhicules), une actualisation à 1984 et une projection des principales séries.

En second lieu, un programme sur la concurrence ou la complémentarité entre l'automobile et les transports publics locaux se développe avec le CETUR (Centre d'Etudes des Transports Urbains) pour la province, et avec la RATP pour la région Ile de France. Enfin, une recherche sur les acquisitions est actuellement en discussion avec les constructeurs automobiles.

BIBLIOGRAPHIE

Auteur multiples.- L'automobile et la mobilité des Français.- Ministère des transports.- *La documentation Française*, 1980.

CHOQUET (O.).- L'automobile, un bien banalisé.- *Economie et Statistique* n°154, avril 1983.

CHOQUET (O.), VALDELIEVRE (H.).- Acquisition et utilisation de l'automobile. Enquête de conjoncture auprès des ménages de mai et octobre 1982.- *INSEE. Archives et documents*, n°123, mars 1985.

GLAUDE (M.).- Bientôt vingt millions d'automobiles.- *Economie et Statistique*, n°95, décembre 1977.

GLAUDE (M.).- L'automobile et ses utilisations. Chapitre "éléments sur les modes de vie".- *Données sociales*, édition 1981.

GLAUDE (M.), MOUTARDIER (M.).- Projection de la demande d'automobiles pour 1980 et 1985.- *Collection de l'INSEE, série M*, n°64.

JOIN-LAMBERT (E.).- Les ménages roulent plus, les voitures roulent moins.- *Economie et Statistique* n°136, septembre 1981.

MADRE (J.L.).- Disparités dans la possession et dans l'usage de l'automobile.- Transports, Urbanisme, Planification.- *CETUR*, vol.V, 2ème trim. 1985.

MADRE (J.L.).- L'automobile en période de crise : motorisation et usage depuis 10 ans.- *CREDOC* n°4 906, Octobre 1984.

MOUTARDIER (M.).- La diffusion de l'automobile.- *Economie et Statistique*, n°93, octobre 1977.