

# **Cre**doc Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de Vie

# **CONSOMMATION ET MODES DE VIE**

Chroniques du CREDOC

N° 11 – juin 1986

## Baisse du prix de l'essence

### La médaille et son revers

Jean-Loup Madre

**L**es baisses conjuguées des cours du dollar et du pétrole brut ont fait tomber le prix de l'essence de 20 % entre juin 1985 et mars 1986. Ainsi, en dépit du dernier relèvement la taxe intérieure sur les produits pétroliers (+ 17 centimes par litre mi-avril), le prix du litre de super est passé de 5,90 F en juin 1985 à 4,80 F en avril 1986. En revanche, les tarifs voyageurs de la S.N.C.F. grandes lignes et ceux des transports collectifs parisiens ont augmenté respectivement de 3,1 % en avril et de 8 % en mai 1986.

En favorisant les automobilistes, les mouvements de prix ne risquent-ils pas de faire du tort aux autres modes de transports et de remettre en cause l'équilibre atteint ces dernières années entre la voiture et les transports collectifs ? Cette crainte est fondée sur deux types d'enseignement :

— A long terme, l'évolution des coûts unitaires des modes de déplacement est favorable à l'automobile ; c'est l'intervention des pouvoirs publics qui a permis de maintenir un prix raisonnable pour les usagers des transports collectifs ; la sensibilité des Français aux prix est faible mais réelle.

— A court terme, les résultats de l'enquête du Credoc « Conditions de vie et aspirations des Français » suggèrent que les récents mouvements de prix ont eu une rapide répercussion sur les attitudes de nos concitoyens.

#### **La divergence des coûts à long terme joue en faveur de l'automobile**

Le coût de chaque mode de transport prend en compte les dépenses hors-taxes des ménages, celles de l'Etat et des collectivités locales (subventions et infrastructures) exprimées en francs constants et rapportées à la demande (intensité du trafic).

Pour l'automobile, ce coût relatif unitaire a diminué de plus de 40 % entre 1955 et 1968 grâce à la baisse du prix du pétrole et aux importantes économies d'échelle : réduction du prix relatif des automobiles, augmentation du trafic sur un réseau routier encore peu encombré. Au cours des années 70, une certaine saturation du parc et le renchérissement des carburants ont entraîné une hausse des coûts de 10 %. Enfin, au début des années 80, les coûts se sont stabilisés. Et sur longue période, 30 ans environ, l'automobile est avec l'avion le seul mode de transport dont l'usage est devenu relativement moins cher.

Le coût relatif unitaire des autres moyens de déplacement a, au contraire, beaucoup augmenté. Cette hausse semble indépendante du statut des entreprises (public, privé ou mixte) de la part des subventions dans leurs recettes et de leur champ d'activité (rail ou route). C'est plutôt l'environnement qui a été déterminant : les coûts des transports collectifs ont d'autant plus augmenté que la densité urbaine est forte et que les trajets sont courts. Pendant les vingt dernières années, les coûts unitaires relatifs ont ainsi été multipliés par 2,2 pour les transports collectifs urbains, par 1,6 pour les transports locaux non urbains et par 1,4 pour les voyages en train à plus longue distance (trains rapides et express). Ces évolutions s'expliquent principalement par la baisse de fréquentation des transports collectifs en raison de la concurrence de l'automobile. Les autres causes sont les charges d'extension des réseaux ferrés (RER, TGV, etc.) et le poids des frais de personnel comme dans tout le secteur des services.

### Le calcul des coûts unitaires

	Dépenses des ménages H.T.	Dépenses publiques H.T.		Indice de trafic
		+ Subventions (4)	- Infrastructures	
Automobile (3)	×		voirie	véhicules × km
Avion	×	1 %	infrastructure aérienne	volume de la consommation des ménages
S.N.C.F.	×	35 %	(1)	voyageurs × km
Ramassage scolaire	×	95 %	(2)	Elèves transportés
Autocars lignes régulières	×	5 %	(2)	véhicules × km
Transports urbains :				
- en province	×	48 %	(1) (2)	voyages
- R.A.T.P.	×	64 %	(1) (2)	voyages

(1) Contrairement aux transports routiers et aériens, les transports ferroviaires (métro et train) gèrent leur infrastructure.

(2) Comme les automobiles, les autobus et les autocars utilisent la voirie. Faute de statistiques, les flux correspondants sont difficiles à estimer.

(3) Dépenses nettes des ménages en automobile : achat de voiture, primes d'assurances, carburant, réparations, nettes de revente de voitures d'occasion et de remboursement des assurances.

(4) Taux de subventionnement en 1984 (subventions rapportées au coût).

### Evolution du coût relatif unitaire par mode de transport

Indice : base 100 en 1963

	1955-56	1972-73	1977-78	1983-84
Automobile	135	84	94	96 <sup>1</sup>
Transports longue distance :				
- Avion	nd	84	83	90
- S.N.C.F. rapides-express	nd	108	126	137
Transports locaux non-urbains :				
- S.N.C.F. omnibus	nd	123	145	152
- Ramassage scolaire	nd	120	141	168
- Autocars (lignes régulières)	102	120	143	175
Transports urbains :				
- En province	88	141	203	231
- R.A.T.P.	61	199	197	223
- S.N.C.F. banlieue parisienne	nd	157	210	225

(1) Dernière année connue : 1982.

### Les pouvoirs publics sauvegardent l'équilibre

Si l'automobile pouvait satisfaire à elle seule tous les besoins de déplacements de la population, cette divergence dans l'évolution des coûts aurait condamné à terme les transports en commun. Mais le permis de conduire n'est délivré qu'à partir de 18 ans et 60 % seulement de ceux qui ont dépassé cet âge disposent d'une voiture et conduisent personnellement. Par ailleurs, les pouvoirs publics sont conscients des coûts sociaux de la voiture (pollutions, accidents, encombrements) et « livrer les villes

à l'automobile » aurait coûté très cher. Ils sont donc intervenus pour maintenir un certain équilibre entre la voiture et les transports collectifs. L'État a alourdi la fiscalité sur l'automobile dans les années 50 et l'a maintenue à 40 % des dépenses nettes des ménages, niveau au-dessous duquel elle n'est descendue que temporairement pour différer l'impact des chocs pétroliers. Un tel prélèvement n'est pas indolore, surtout pour la T.V.A. sur les voitures neuves : 52 % des automobilistes souhaitent sa baisse contre 44 % un allègement des taxes sur les carburants (enquête de l'Association Française des Automobilistes, 1985).

Dans le même temps, mais surtout depuis le début des années 70, des mesures ont été prises en faveur des transports collectifs urbains, des transports scolaires, des dessertes ferroviaires à grande vitesse ou suburbaines... Grâce à ces interventions des pouvoirs publics, le prix des trajets en transports collectifs n'a pas trop augmenté par rapport à celui des déplacements en voiture. Et ce d'autant moins que, paradoxalement, la crise a favorisé une certaine stabilisation des coûts relatifs, la hausse des carburants pénalisant davantage l'automobile et l'avion. Pour toutes ces raisons, les autres modes de transport ont bénéficié d'un regain de clientèle.

### Sensibilité aux prix : faible mais réelle

La baisse rapide du prix de l'essence est un phénomène trop nouveau pour que l'observation du passé puisse fournir des enseignements très solides. Toutefois, le comportement des automobilistes sur une longue période traduit une réaction au prix de l'essence, certes assez faible, mais sensible. Sans parler bien sûr du fort impact du premier choc pétrolier.

Pour l'automobile comme pour les transports collectifs, cette sensibilité est plus forte pour les déplacements à longue distance que pour les déplacements locaux. Cela explique notamment que les montants

des subventions pour maintenir l'équilibre entre l'automobile et les transports collectifs aient été beaucoup plus importants pour les réseaux urbains.

### Conséquences des perturbations récentes

Depuis quelque temps cependant, la situation change rapidement avec, non seulement la baisse de 20 % du prix de l'essence, mais aussi, les hausses inévitables des tarifs voyageurs liées aux restrictions budgétaires.

L'enquête du Credoc « Conditions de vie et aspirations des Français » apporte des précisions sur les attitudes des automobilistes vis-à-vis des carburants :

— Parmi quatre types d'efforts pour économiser l'énergie : « diminuer les dépenses d'essence pour la voiture » est la proposition la moins citée, 36 % en 1984, 28 % fin 1985.

— En revanche, le carburant est l'énergie pour laquelle les Français redoutent le plus une augmentation des prix.

— La proportion de Français qui s'imposent des restrictions sur leur budget automobile a surtout augmenté lors du second choc pétrolier, passant de 22 % en 1978 à 31 % en 1980. En 1985 elle est retombée de 37 % au printemps à 32 % à l'automne. La baisse du prix de l'essence a donc eu très vite une répercussion sur les attitudes des Français.

### Attitude des Français sur leur budget automobile

En % sur les 2000 enquêtés

	1978	1980	Automne 84	Mai 85	Automne 85
Ménages s'imposant des restrictions budgétaires en général	52	59	66	66	64
Ménages s'imposant des restrictions sur leur budget automobile	22	31	37	37	32
Ménages ayant personnellement fait des économies d'énergie	—	—	77	75	77
Ménages ayant diminué leurs dépenses d'essence pour la voiture	—	—	36	32	28

Source : Credoc, Enquête « Conditions de vie et aspirations des Français ».

### L'équilibre remis en cause ?

On peut donc s'attendre logiquement à une certaine augmentation du trafic automobile. A terme, ce changement de comportement risquerait de remettre en cause l'équilibre entre voiture et transports collectifs. Pour la S.N.C.F. par exemple, cela devrait entraîner une stagnation du trafic en 1986 alors que la résorption du déficit, programmée pour 1989, suppose notamment une croissance du trafic voyageurs de 2 % par an.

Le maintien éventuel de l'équilibre entre transports individuels et collectifs passerait donc par une évolution moins rapide des prix. Parmi les scénarios envisageables pour y parvenir, l'augmentation de la taxe sur les carburants permettrait de compenser une par-

tie de la baisse de l'essence. Mais pour ne pas trop pénaliser le consommateur, la T.V.A. sur les voitures neuves pourrait passer du taux majoré (33,3 %) au taux normal (18,6 %). Pour l'Etat, cette perte de recette fiscale pourrait être compensée par l'équivalent d'une hausse de 9 % du prix de l'essence.

En diminuant ainsi le coût fixe de l'automobile, on encouragerait un usage plus réfléchi de la voiture et une plus large complémentarité entre les différents modes de déplacement. Cette mesure, qui serait bien accueillie par l'industrie automobile, favoriserait le renouvellement du parc par des véhicules plus performants, plus propres et moins gourmands. Enfin, même moins cher, le pétrole représente toujours une part importante de nos importations.

• J.L. Madre, Thèse d'Etat, Université de Paris I: « Les interventions publiques dans les transports de voyageurs et leurs effets redistributifs ». 1985.

La première partie est une application sectorielle de la méthodologie de la consommation élargie et pose le problème des effets des interventions publiques sur les choix des consommateurs. La seconde partie évalue, à l'aide d'indicateurs, les effets redistributifs pour les flux étudiés dans la première partie (fiscalité automobile, usage de la route, tarification des transports en commun...).

Cette thèse va être prochainement publiée aux éditions Paradigme (Caen) sous le titre: « Interventions publiques et transports de voyageurs ».

• « Les transports en France en 1983-84 ». Collection de l'INSEE, série C, N° 129, septembre 1985.

• J. Desce, A. Foulon, J.L. Madre: « Les transports entre l'économie marchande et l'économie non marchande », rapport CREDOC, 1981.

• A. Foulon, C.N.R.S., rapporteur adjoint au CERC. « La consommation élargie en France 1959-1965-1969-1974-1979. Note ronéotée.

• P.H. Emangard, « Prix et consommation de carburants routiers ». Les Cahiers scientifiques de la revue Transports, 1983.

Le n° 3 de *Consommation*, la revue trimestrielle du CREDOC est paru :

Conditions de vie et aspirations  
• Famille : l'écume des changements n'ébranle pas l'édifice

• Une estimation subjective du coût de l'enfant  
Politiques sociales

• Chômage, travail au noir et entraide familiale

Consommation

• Le logement au carrefour Pistes

• Le nouveau produit : un concept flou

## Le financement des transports urbains de province

Le Cetur vient de réaliser une série d'études sur les transports urbains de province<sup>1</sup> entre 1975 et 1984 qui ont augmenté leur offre kilométrique de 60 %. Aujourd'hui, 180 réseaux représentent plus de 28 000 emplois et un budget annuel de 10 milliards de francs, investissements compris.

Depuis 1975, on distingue deux périodes :

– la première, de 1975 à 1979 est caractérisée par une forte augmentation de l'offre et de l'usage et par une croissance des subventions dans la couverture des coûts. Le produit du versement transport<sup>2</sup> augmente alors fortement de sorte que la contribution des collectivités locales diminue.

– la seconde période, de 1979 à 1984, est marquée par une offre qui croît moins vite, une meilleure maîtrise tarifaire et donc une part des subventions qui se stabilise. La contribution des collectivités locales augmente alors fortement jusqu'en 1983 pour diminuer en 1984, entraînant une baisse de près de 20 % des investissements.

Le « versement transport » a permis de faire face aux problèmes de financement du secteur. Son produit est aujourd'hui proche du maximum théorique. La baisse de la contribution des collectivités locales observée en 1984 est-elle purement conjoncturelle ou s'agit-il d'une tendance nouvelle ?

Les résultats des « enquêtes-ménages » réalisées dans les agglomérations semblent indiquer que seuls des efforts considérables d'investissement permettent de stabiliser ou d'augmenter la part des transports en commun dans l'ensemble des déplacements.

De 1980 à 1984, la circulation en zone urbaine a augmenté de 20 %, soit deux fois plus vite que l'usage des transports en commun ou que la circulation sur l'ensemble du territoire. Si les investissements routiers en zone urbaine ont diminué de 1975 à 1982, un tel développement de la circulation ne saurait rester longtemps sans effet sur les finances publiques.

(1) Cf. notamment « 101 réseaux urbains de transports collectifs : évolution 1975-1984 ». Cetur, Ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports.

(2) Le « versement-transport » est la cotisation versée par les employeurs pour financer les transports collectifs.

### Financement d'exploitation des transports collectifs urbains de province

Le financement des transports collectifs urbains de province

