

CONSOMMATION ET MODES DE VIE

Chroniques du CREDOC

N° 2 – Mai 1985

L'automobile en période de crise

Motorisation et usage depuis dix ans

Jean Loup Madre

Quels sont les effets de la crise sur les comportements d'acquisition et d'usage de l'automobile? On sait depuis longtemps le rôle que joue le revenu sur l'équipement des ménages. Des précisions sont apportées ici selon que le revenu d'un ménage diminue ou augmente sensiblement.

Un autre facteur est déterminant : le lieu de résidence. Plus les ménages habitent loin des villes, plus ils sont nombreux à posséder une voiture.

Enfin, on ne connaissait jusque-là que globalement l'influence des prix (et notamment celui du carburant) sur l'usage de la voiture. On verra que la «réponse à la crise» est très différente selon les ménages : les plus aisés roulent moins, les plus démunis roulent plus!

Équipement : influences contrastées de l'évolution des revenus

C'est seulement pour la moitié des ménages (les moins aisés) qu'une diminution ou une stagnation du revenu bloque l'achat d'une voiture. En revanche, à tous les niveaux de la hiérarchie sociale, une forte hausse de revenu entraîne un accroissement du niveau d'équipement. De même, une baisse des ressources provoque une «démotorisation», mais ceci plus fréquemment encore chez les ménages plutôt aisés.

Saturation dans les centres, forte croissance à la périphérie

L'éloignement du centre des villes a une influence importante sur le niveau d'équipement des ména-

ges. Dans les zones rurales proches des grandes agglomérations, le nombre moyen de voiture par ménage est de 1,13 en 1982. Dans les banlieues, il est de 1,02. Dans les villes-centres, il est encore plus faible et diminue à mesure que la taille de l'agglomération augmente. A Paris, il n'est que de 0,56.

Au cours des dix dernières années, ces écarts se sont creusés : la croissance de la motorisation a été très forte dans les zones péri-urbaines. Contrairement à ce qui est communément admis, cela est dû autant aux achats d'une première voiture qu'à une progression de la multi-motorisation. Parallèlement, dans les grands centres urbains, l'équipement des ménages en voiture a très faiblement progressé. C'est là un phénomène nouveau : jusqu'à la fin des années soixante, la croissance de la motorisation était toujours plus forte dans les grandes villes. Elle y est maintenant plus faible que partout ailleurs. Il y a plusieurs explications à ce renverse-

A paraître

Le numéro 3 de «Consommation et modes de vie» sera consacré à la dernière enquête du CREDOC «Conditions de vie et aspirations des Français». On analysera les réponses apportées aux questions relatives à l'inquiétude et à l'insécurité.

Ce sera le dernier numéro que vous recevrez gratuitement. «Consommation et modes de vie» sera ensuite diffusé uniquement par abonnement. Pour toute information, contacter Brigitte Ezvan (Tél : (1) 584-14-20).

Motorisation et évolution du revenu

En moyenne par an sur la période 1977-1982

Revenu nominal déclaré à l'enquête (1)	Accroissement de motorisation	Changement de voiture	Baisse de motorisation	Répartition des situations dans l'ensemble des ménages %
	En % des ménages	En % des ménages motorisés	En % des ménages motorisés	
- Décroissant :				
• Bas revenus	3	14	9	5
• Hauts revenus	7	21	12	8
- Stable :				
• Bas revenus	4	17	4	28
• Hauts revenus	7	21	6	24
- Croissant d'une seule tranche :				
• Bas revenus	5	17	6	20
• Hauts revenus	10	20	5	9
- Fortement croissant, de plus d'une tranche :				
• Bas revenus	12	23	6	5
• Hauts revenus (2)	16	16	9	1
Ensemble	6	19	6	100

Source : INSEE - Enquêtes de conjoncture auprès des ménages octobre-novembre 1977 à 1982.

(1) La population a été partagée en deux sous-ensembles à peu près égaux selon un revenu supérieur ou inférieur à 50 000 F. Précisons qu'en général les Français déclarent des revenus nettement sous-estimés.

(2) Résultats sujets à caution en raison du faible nombre de ménages concernés.

Guide de lecture :

Lorsque les ménages disposant de bas revenus enregistrent des augmentations de revenu très sensibles, 12 % d'entre eux se motorisent ou achètent une seconde voiture et 23 % changent de voiture.

ment de tendance. Les habitants des grandes villes utilisent plus souvent les transports en commun. Les personnes seules, nettement sous-motorisées, y sont également de plus en plus nombreuses.

Régions riches et régions touchées par la crise.

Malgré une assez grande homogénéité sur l'ensemble du pays, l'approche régionale confirme les disparités observées pour les catégories de communes : l'équipement des ménages a fortement progressé dans les régions rurales où les villes sont dispersées : Auvergne, Midi-Pyrénées, Bretagne. Parmi les régions où la motorisation est la plus élevée (environ une voiture par ménage) on trouve les zones les moins urbanisées : Ouest et Sud-Ouest.

Cependant, un autre élément important vient interférer avec le degré d'urbanisation : l'évolution du revenu des habitants. Parmi les régions en tête pour l'équipement en voiture, figurent aussi les plus « riches » : Rhône-Alpes par exemple. Et si l'on scinde les dix dernières années avec une coupure vers 1977-1978, un contraste apparaît : dans les régions frappées par la crise, la croissance de la motorisation se ralentit (Nord, Lorraine). Dans les régions moins touchées, elle s'accélère (Alsace, Provence-Alpes-Côte-d'Azur).

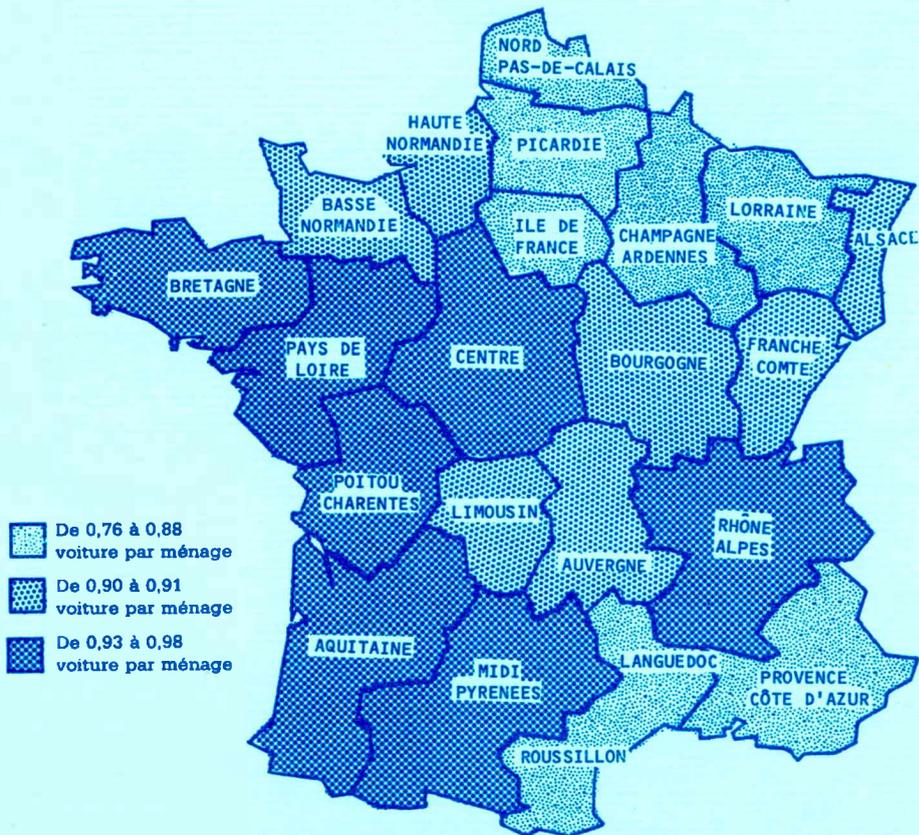
Les ménages modestes roulent de plus en plus

En schématisant un peu, on distingue deux types de réponse à la crise selon le niveau de revenu.

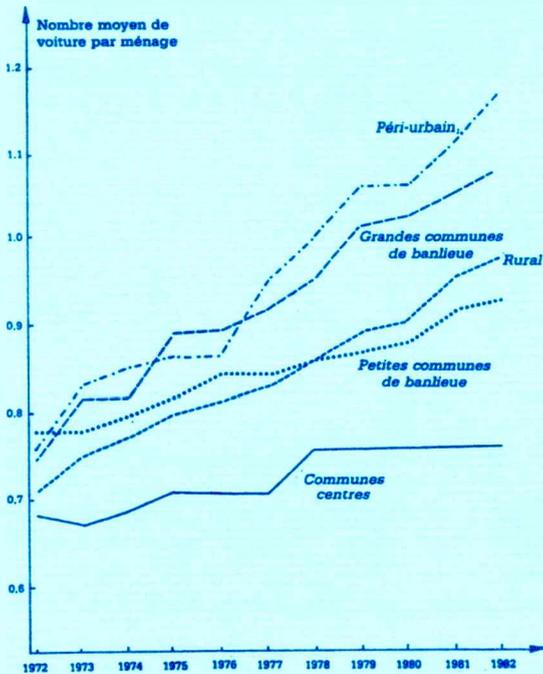
Pour les ménages les plus démunis les besoins liés à l'automobile sont encore loin de la saturation. Ce sont les seuls pour lesquels la décision d'achat dépend encore du prix des voitures. Parmi le quart des ménages qui ont les plus bas revenus, seuls 40 % ont une voiture en 1984. Mais une fois motorisés, ils préservent « à tout prix » l'usage de leur automobile. Les distances qu'ils parcourent ont en effet continué à s'accroître malgré les fortes hausses de prix, en particulier celui du carburant. Ils ont donc gonflé leur budget d'utilisation de l'automobile pour continuer à circuler. Pour compenser, ils sont amenés à faire des économies sur l'entretien et les réparations.

Pour les ménages plus aisés, les besoins de déplacement en automobile étaient déjà presque saturés en 1973. Ils se montrent donc très sensibles à la hausse des prix d'utilisation et se servent moins souvent de chacune de leurs voitures. Ils le font d'autant plus facilement qu'ils ont souvent acquis une seconde voiture et qu'ils habitent fréquemment les grandes villes bien équipées en transports en commun.

La motorisation par région Nombre de voiture par ménage

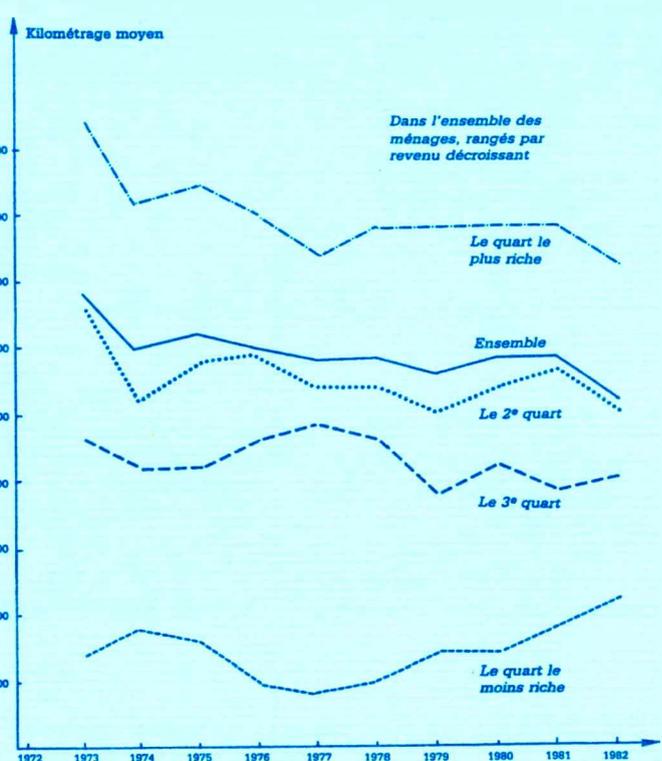


Évolution du nombre moyen de voiture par ménage selon la résidence



N.B. : C'est pour les unités urbaines de plus de 10 000 habitants qu'on a distingué la commune centre, les grandes communes de banlieue (plus de 100 000 habitants) en général proches du centre, les petites communes de banlieue. Pour le péri-urbain, il s'agit des communes rurales incluses dans un bassin d'emploi de plus de 50 000 habitants.

Évolution du kilométrage moyen par voiture selon le revenu des ménages



Le programme de recherche sur l'automobile et le comportement des ménages face à la crise

Le rapport «l'automobile en période de crise : motorisation et usage depuis dix ans» contient d'autres résultats que ceux présentés ici. Une première partie 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, analyse des acquisitions...), 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'Études des Transports Urbains) pour la province, et avec la RATP pour la région Ile-de-France.

BIBLIOGRAPHIE

M. Glaude et M. Moutardier – Collections de l'INSEE, Série M – N° 64.

E. Join-Lambert – Économie et statistique n° 136 – Septembre 1981 (INSEE).

«L'automobile et la mobilité des Français» – Ministère des transports – La Documentation Française.

Faible croissance de la consommation médicale en 1984

La consommation médicale (dépenses d'hospitalisation, de soins ambulatoires et de soins médicaux) est évaluée en 1984 à 354 milliards de francs, soit 6 500 F en moyenne par personne. Par rapport à 1983, cela représente une augmentation en valeur de seulement 11 %. C'est la plus faible croissance enregistrée depuis 1970. La tendance amorcée l'année précédente (13 %) est ainsi confirmée. Selon l'étude qui présente ces résultats ⁽¹⁾, cela est dû notamment à l'encadrement des budgets hospitaliers et à des revalorisations tarifaires moins fortes.

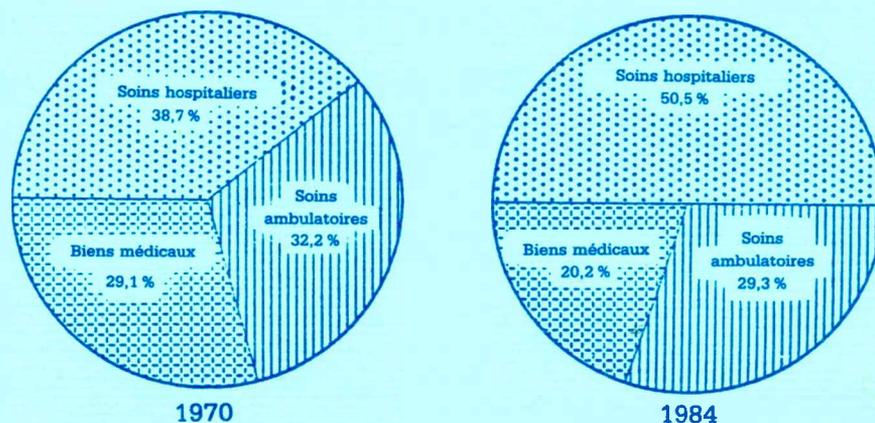
- Les dépenses d'hospitalisation (3 300 F en moyenne par personne) ont le taux d'augmentation le plus faible jamais observé : 11,2 %. Cela est dû à l'encadrement du budget des établissements et à une hospitalisation moins systématique que par le passé. Il est enfin probable que le forfait journalier a eu pour effet de réduire la durée moyenne de séjour.

- Les dépenses de soins ambulatoires (1 900 F en moyenne par personne) ont également peu augmenté. C'est notamment le cas des dépenses de médecin en raison de la faible hausse des prix des actes médicaux (3,6 %). Les dépenses de dentiste (9,9 %) et de soins d'auxiliaires (12,8 % contre 20,1 % en 1983) suivent la même tendance malgré une forte augmentation en volume. Les services de laboratoires et les cures thermales enregistrent en 1984 un net regain d'activité.

- Les dépenses de biens médicaux sont en revanche en nette progression. Pour la lunetterie, cela est dû à la fois à une augmentation des prix (6,1 %) et à une forte croissance en volume (9,7 %). Pour la pharmacie, la progression est essentiellement liée aux prix (3,9 % en 1984 contre 3,1 % en 1983).

Globalement, la consommation médicale prend une part toujours plus importante dans l'économie nationale. Elle représente 8,2 % du Produit Intérieur Brut en 1984 (5,7 % en 1970, 7,4 % en 1980) et 12,8 % de la consommation des ménages (9,4 % en 1970, 11,8 % en 1980).

Structure de la consommation médicale par activité (en % du total)



(1) « Comptes Nationaux de la Santé 1982-1983-1984 » – Mars 1985, Ministère des Affaires Sociales et de la Solidarité Nationale. Une deuxième partie de l'étude est consacrée à la dépense nationale courante de santé en 1982.