

Crédoc Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de Vie

CONSOMMATION ET MODES DE VIE

Chroniques du Crédoc

ISSN 0295-9976

N° 37 — 30 Mars 1989

L'automobile à travers la France

Le plébiscite pour l'automobile cache encore
certaines disparités d'équipement

Thierry Lambert et Jean-Loup Madre

Le parc automobile des ménages est actuellement en France un peu supérieur à 21 millions de voitures, soit en moyenne un peu plus d'une voiture par ménage.

Ces chiffres cachent des disparités sur l'ensemble du territoire. Elles sont plutôt modérées d'une région à l'autre avec, aux deux extrêmes, l'Ile-de-France et le Nord-Pas-de-Calais (0,9 voiture par ménage) et le Centre, la Bourgogne et le Poitou-Charentes (1, 1 voiture par ménage). En revanche, les écarts de motorisation sont plus nets, à l'intérieur même des grands bassins d'emploi. Ainsi en Ile-de-France, Paris (0,6 voiture par ménage) est beaucoup moins motorisé que la grande couronne (1, 1).

Les études du CREDOC sur l'équipement automobile des ménages mettent en évidence les critères expliquant ces différences : l'évolution vers la saturation, l'équipement plus important des jeunes générations, la densité des agglomérations, la présence de transports collectifs.

D'une façon générale, c'est d'abord la catégorie sociale qui détermine l'équipement automobile des ménages : les catégories aisées sont les mieux équipées. C'est ce qu'illustre bien l'analyse de la motorisation à Lille et à Lens.

Les disparités d'équipement dans l'ensemble de la France

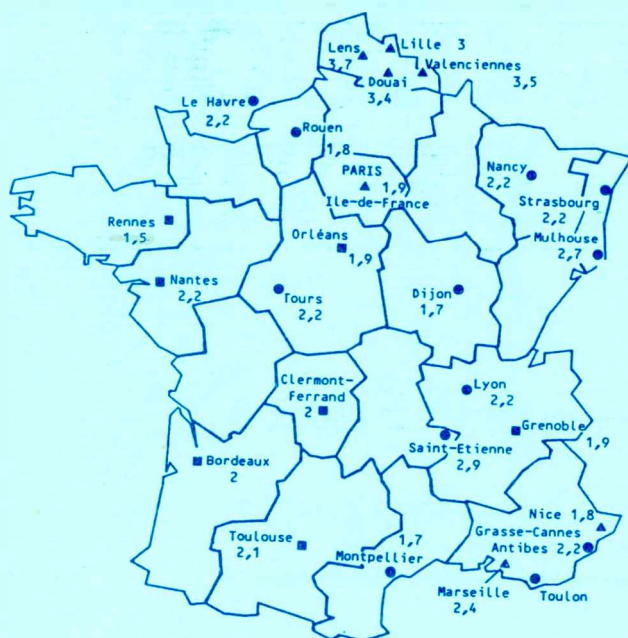
Les différences sociales dans l'équipement automobile des ménages ne se retrouvent pas partout avec la même intensité. Dans les bassins industriels (Lens, Thionville,...) et dans les conurbations complexes (Le Creusot-Montceau-les-Mines, Montbéliard-Héricourt-Delle, la Côte d'Azur,...) la motorisation dépend peu du statut social : ces zones sont en général difficiles à desservir par les transports en commun. Avoir une voiture devient alors presque indispensable pour l'ensemble de la population. Le statut social a également peu d'influence dans d'autres types d'agglomérations peu équipées du Nord, de l'Est et du Sud (Avignon, Marseille).

Au contraire, dans la plupart des grandes métropoles (Paris, Lyon, Lille, Bordeaux, Nantes, Rouen, Montpellier) beaucoup de déplacements en centre-ville peuvent se faire à pied et les transports collectifs offrent une alternative valable à l'automobile. La possession d'une voiture est alors beaucoup plus nettement liée au statut social des ménages. C'est également le cas dans plusieurs bassins bien équipés de l'Ouest.

D'autres éléments déterminent l'équipement automobile des ménages.

La saturation : C'est dans les agglomérations où les ménages étaient bien équipés en 1975 que la progression de la motorisation a été la plus faible. C'est notamment le cas de Lyon, Rennes, Dijon, Montpellier, Rouen (carte 1).

Carte 1. — La motorisation et son évolution dans les agglomérations de plus de 200.000 habitants



Le taux de croissance annuel moyen entre 1975 et 1982 est inscrit près de chaque agglomération.

Nombre moyen de voitures par ménage en 1982 :

- Plus de 0,9
- Entre 0,8 et 0,9
- ▲ Moins de 0,8

Source : INSEE - Recensement de la population 1975-1982.

L'équipement des jeunes générations est également important : quelle que soit leur origine sociale, les jeunes de moins de 35 ans, couples ou célibataires, possèdent plus souvent une voiture que leurs aînés. A terme, les différences sociales dans l'équipement des ménages vont donc s'atténuer, et cela d'autant plus que l'on s'achemine vers la saturation. Les disparités parfois importantes liées à l'âge et à la puissance des véhicules iront également en s'atténuant : voitures anciennes et de faible puissance dans les départements ruraux du Centre-Ouest et du Sud-Ouest (Lot, Vienne, Creuse, Tarn-et-Garonne), et grosses voitures récentes en Ile-de-France (surtout Paris), dans des départements également urbanisés comme le Rhône et la Meurthe-et-Moselle mais aussi en Haute-Savoie.

La densité : L'exemple du cœur de l'agglomération parisienne, zone la moins motorisée après les petites îles bretonnes et vendéennes, montre bien l'importance des problèmes de stationnement et d'encombrement au cœur des grandes villes. L'équipement automobile dans les communes-centres des agglomérations est en général plus faible que ce que laisserait attendre leur niveau social.

A contrario, habiter dans une zone peu dense favorise la possession d'une voiture. Cela est particulièrement vrai dans la région parisienne : les ménages habitant en maison individuelle loin de Paris sont plus souvent motorisés que ceux qui habitent en logement collectif près d'un centre-ville.

Les transports collectifs : C'est dans les villes les plus motorisées que l'usage des transports en commun est maximal et se développe le plus vite. En effet, l'équipement des ménages en automobile, plus pro-

che de la saturation, y progresse moins vite qu'ailleurs. Ces villes sont aussi les plus riches, donc celles où le financement d'une politique dynamique en faveur des transports collectifs pose le moins de problèmes.

Automobile et statut social des communes : l'exemple de Lille et Lens

Dans l'agglomération de Lille-Roubaix-Tourcoing, plus les ménages habitent loin du centre, mieux ils sont équipés en automobile (carte 2). Par exemple, l'équipement va croissant de Lille à Lambersart puis à Verlinghem.

Dans le bassin de Lens, on remarque deux bandes parallèles distinctes : l'une peu motorisée autour de l'axe Mazingarbe, Lens, Ostricourt. L'autre, plus au sud, est davantage équipée, comme par exemple la commune de Vimy (carte 2).

Ces différences d'équipement des ménages en automobile s'expliquent avant tout par le profil socio-professionnel des communes (carte 3) : la motorisation est plus élevée dans les communes où résident les classes aisées. Autour de Lille, des communes comme Bondues ou Bois-Grenier, très équipées, sont des lieux de résidence « chics », comptant de nombreux cadres supérieurs. A une distance équivalente du centre, certaines communes de la périphérie de Lille, comme Seclin ou Templeuve (bien desservies par la S.N.C.F.) sont peu motorisées, mais ce phénomène est entièrement expliqué par une composition sociale différente : ces communes ont davantage de retraités, d'inactifs ou d'ouvriers que les communes avoisinantes.

La faible motorisation de la bande de Lens s'explique par la présence de nombreux inactifs : il s'agit d'un ancien bassin houiller. On y trouve en particulier de nombreuses veuves de mineurs (par exemple à Mazingarbe) qui ne possèdent pas de voiture. Elles appartiennent en effet à une génération où peu de femmes de milieu populaire passaient leur permis.

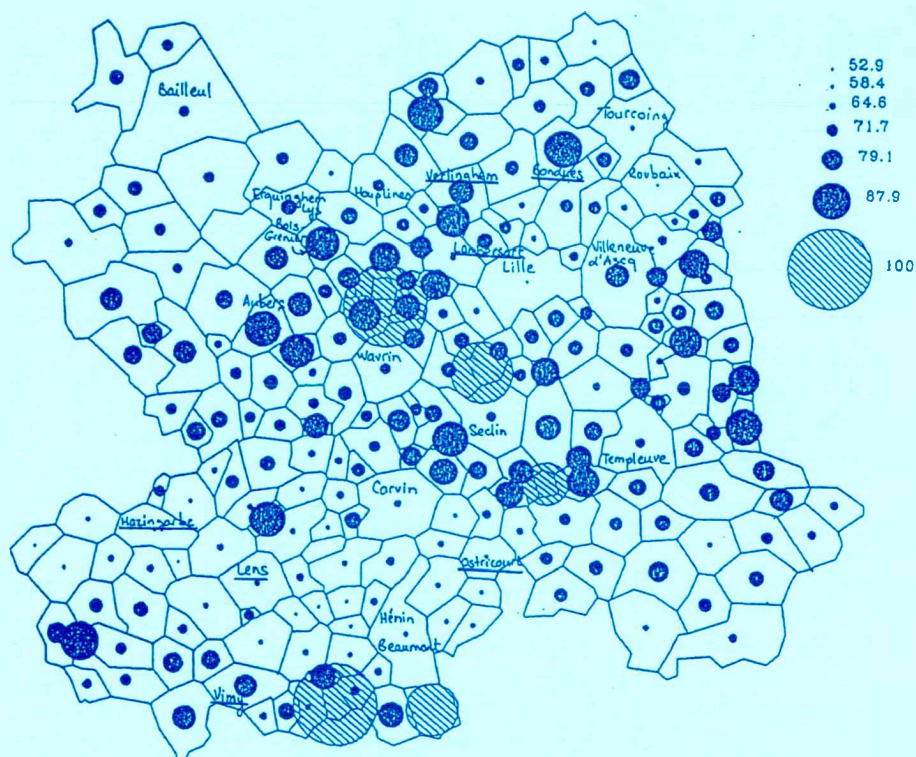
Cette influence de la composition sociale est également nette dans les communes du Sud, comme Vimy, qui comptent plus de cadres supérieurs et d'agriculteurs et sont plus motorisées. La présence dans ces communes d'ouvriers de l'usine Renault de Douai contribue aussi au bon équipement de cette zone.

La motorisation autour de Lens est un peu moins liée à la composition sociale qu'autour de Lille. Cela est dû à une mauvaise desserte en transports en commun qui oblige la plupart des ménages à avoir une voiture. Un réseau de transports urbains n'a été créé qu'au début de 1989.

Evolution de la motorisation

Ce sont les communes initialement les moins équipées (car de composition sociale plus modeste) qui ont connu les plus fortes progressions de motorisation. Par exemple, à Mazingarbe, 45 % des ménages seulement possédaient une voiture en 1975 et cette proportion a augmenté de 31 % en sept ans, alors que Bondues, déjà bien équipée en 1975 (à 80 %), n'a vu sa motorisation croître que de 8 %.

Carte 2. — Proportion de ménages disposant d'une automobile



Source : RP82, I.N.S.E.E.

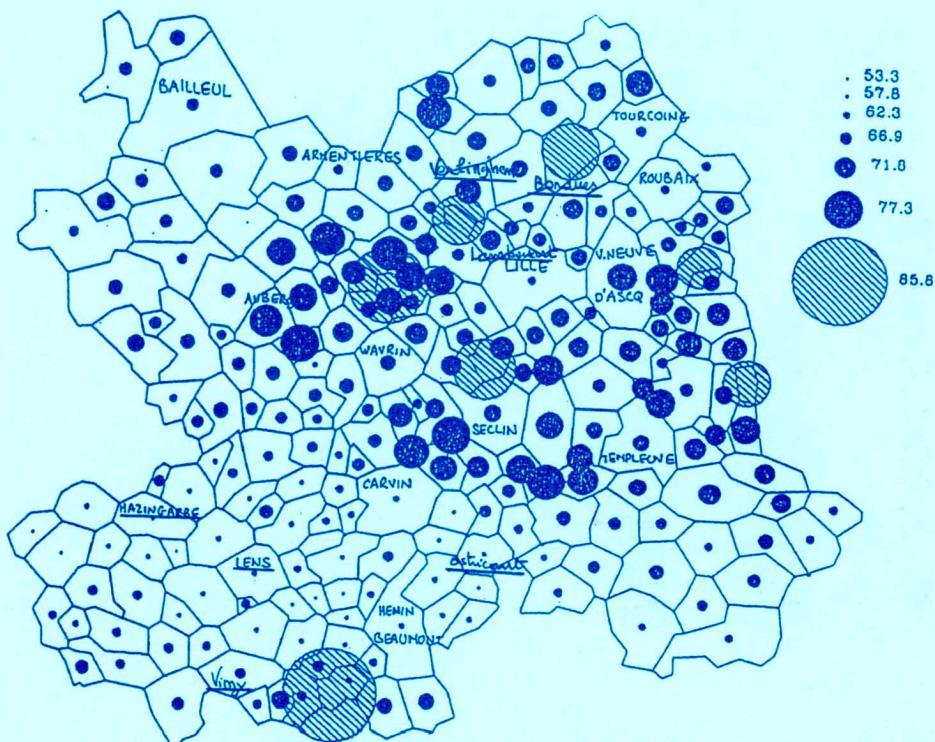
Guide de lecture des cartes

Sur chaque commune, un cercle représente la valeur observée (part de ménages possédant une voiture ou composition sociale), la taille du cercle augmentant avec la valeur. Les grands cercles sont hachurés pour ne pas cacher les plus petits.

La composition socioprofessionnelle est mesurée en calculant ce que devrait être l'équipement des ménages s'ils étaient équipés comme sur l'ensemble de la zone.

A Mazingarbe par exemple, 57 % des ménages seulement auraient une voiture si l'on ne tenait compte que de la composition sociale de la commune (beaucoup d'inactifs). A Bondues où les cadres supérieurs sont bien représentés, cette proportion serait de 85 % (carte 3).

Carte 3. — Indicateur de composition socioprofessionnelle



Source : RP82, I.N.S.E.E.

POUR EN SAVOIR PLUS

Concurrence et complémentarité entre l'automobile et les transports en commun en Ile-de-France.

J.L. Madre, rapport Crédoc, n°20 - août 1987 - 217,30 F TTC.

Analyse locale de la motorisation dans les régions de Lille et Lens.

Th. Lambert, rapport Crédoc n° 52, décembre 1988 - 158,25 F TTC.

Analyse locale de la motorisation.

Th. Lambert, J.L. Madre, B. Francq, rapport Crédoc n° 54, décembre 1988.

La concurrence entre l'automobile et les transports en commun dans la région lyonnaise.

Th. Lambert, rapport Crédoc, à paraître.

Le programme de recherches sur l'Analyse locale de la motorisation, impulsé par le Ministère des Transports (S.E.R.T.), décrit la répartition spatiale de l'équipement des ménages en automobile et son évolution entre les deux derniers recensements (1975 et 1982). Il met en œuvre principalement deux approches :

— la cartographie, utilisée comme méthode exploratoire pour analyser de manière détaillée les bassins de Lille et de Lens ainsi que l'agglomération lyonnaise ; ces travaux sur des zones précises ont été financés par la Direction Régionale de l'Équipement du Nord-pas-de-Calais et par le SYTRAL (Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise).

— l'économétrie pour obtenir une vision plus exhaustive et plus formalisée de l'ensemble des grands bassins d'emploi d'une part, et de toutes les communes françaises regroupées par strates de densité d'autre part.

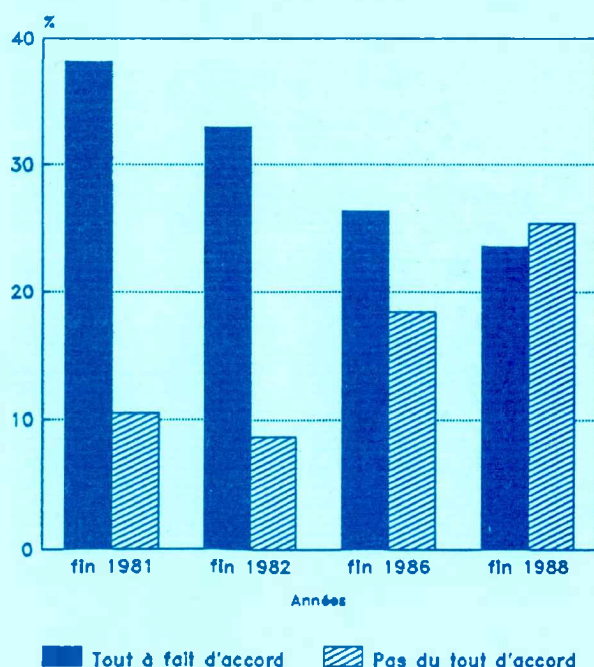
Les résultats présentés ici ont été obtenus en faisant converger ces deux approches et en confrontant différents types de découpage de l'espace (bassins d'emploi, zones de densité comparable, départements...).

Enquête permanente du Crédoc sur les aspirations des Français

INEDIT - INEDIT - INEDIT - INEDIT- INEDIT - INEDIT - INEDIT - INEDIT - INEDIT - INEDIT

FAUT-IL LIMITER L'USAGE DE LA VOITURE EN VILLE ?

Pour améliorer la circulation en ville, faut-il limiter l'usage de la voiture ?



A la fin 1988, pour la première fois depuis le début de la décennie, il y a une majorité de la population défavorable à de telles dispositions. Il est impressionnant de constater l'évolution très importante des réponses à cette question depuis 1981. Le nombre des partisans d'une mesure de limitation de l'usage des véhicules en ville ne cesse de diminuer (38 % à 24 % pour les « tout à fait d'accord »).

Pourtant, les problèmes de déplacements demeurent importants.

En 1988, comme au début des années 1980, presque le tiers des Français ont des problèmes sérieux de déplacements dans leur localité. Ces difficultés s'expliquent essentiellement par l'absence de transports en commun en général (14 %) ou par l'insuffisance de différents modes collectifs (16 % pour les bus, 12 % pour les cars, 11 % pour les transports en commun en général).

Source : Crédoc Enquête Aspirations (Question financée par le CETUR)