

---

# L'automobiliste traverse la crise

Jean-Loup Madre\*

---

*Compte tenu des hausses du prix des carburants et du ralentissement de la progression des revenus, la voiture aurait dû être la composante des modes de vie la plus affectée par la crise. Or, jusqu'en 1983, le taux de motorisation des ménages a continué à croître à un rythme voisin de 2,5 % par an et, en-deçà d'un certain seuil, les effets des hausses du prix de l'essence sur les kilométrages ont été modérés. Plusieurs faits nouveaux apparaissent en 1984 : remontée des kilométrages, stagnation de la motorisation entraînant une grave récession du marché de l'automobile. S'agit-il de phénomènes conjoncturels, en liaison avec la première année de baisse des revenus réels, ou structurels, provenant par exemple d'un moindre engouement des jeunes générations pour l'automobile ?*

Il est généralement admis que l'essor de l'automobile a fortement contribué à la progression des niveaux de vie au cours des « trente glorieuses ». La part des transports individuels dans la consommation des ménages est passée de 3,4 % en 1950 à 9,7 % en 1973. Parallèlement, les kilomètres parcourus par les ménages en dehors des déplacements professionnels ont été multipliés par 6 sur la période 1955-73 (encadré p. 45).

Deux des principales manifestations de la crise étant le ralentissement des revenus réels et le renchérissement des carburants, la voiture particulière aurait dû figurer parmi les biens les plus affectés. Or malgré des replis temporaires, la part des transports individuels dans la consommation des ménages a poursuivi sa croissance pour atteindre 11,0 % en 1982 et la circulation automobile correspondante s'est encore accrue de 47 % entre 1973 et 1984.

Il s'agit donc de préciser comment l'automobile traverse cette période de crise, globalement et pour différentes catégories de ménages repérées par leur niveau de revenu, leur lieu de résidence, l'âge de leur chef. Dans cette perspective, quatre thèmes seront abordés.

Tout d'abord, nous verrons comment a évolué l'équipement des ménages en automobile, en d'autres termes leur taux de motorisation, et comment cela s'est traduit pour divers types de foyers.

Ensuite, nous nous interrogerons pour savoir si la crise a pesé sur les kilométrages parcourus.

Cette question conduira à étudier les kilométrages et les motifs d'utilisation des voitures par les ménages à une date récente : 1984.

Enfin, nous tenterons d'apprécier le rôle des revenus, des lieux de résidence, de l'âge sur l'évolution depuis 1972 de l'usage de l'automobile.

Notons que l'analyse qui est faite de l'utilisation de la voiture sera menée non seulement en fonction des caractéristiques des ménages, mais aussi de celles des véhicules : première ou seconde voiture, type de carburant, etc.

Nous ne sommes pas les premiers à aborder ces questions. Les travaux dans ce domaine sont nombreux. On peut notamment citer ceux de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) [6, 12, 13, 15] et ceux de l'INSEE [2, 5, 8, 16]. Une partie de cet article fait le point sur des travaux antérieurs [9] ; des thèmes nouveaux comme les motifs d'utilisation ou l'analyse de l'usage en fonction des caractéristiques des véhicules sont également développés. Précisons enfin que l'essentiel des données traitées provient des enquêtes de conjoncture auprès des ménages de l'INSEE (anciennement « intentions d'achat », nommées ici en abrégé IACM). L'encadré page 44 fournit les principaux renseignements techniques sur ces enquêtes. Pour analyser la

---

\* Jean-Loup Madre est chargé de recherche CNRS-CREDOC.

## Les sources utilisées

### 1° Les enquêtes de conjoncture auprès des ménages - INSEE

L'étude s'appuie sur une série d'enquêtes réalisées depuis une vingtaine d'années par l'INSEE, les « enquêtes de conjoncture auprès des ménages », effectuées trois fois par an (en janvier, mai et octobre) sur un échantillon d'environ 8 000 ménages. Celui des enquêtes d'octobre est renouvelé par moitié chaque année.

Le questionnaire aborde des thèmes très diversifiés. Outre des informations sur les caractéristiques socio-économiques des ménages interviewés (âge, revenu, zone d'habitat, etc.), sont collectés des renseignements sur l'équipement en automobile, les motifs d'utilisation et le kilométrage parcouru. Dans les cas exceptionnels où le ménage possède plus de deux véhicules, c'est seulement pour les deux premiers que les données sur l'usage sont recueillies.

Nous avons effectué divers traitements statistiques sur les fichiers de cette enquête :

- 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 périurbaines.

### 2° Recensements de la population - INSEE

En 1968 déjà, le ménage doit déclarer au recensement s'il possède au moins une voiture. Depuis 1975, on lui demande aussi s'il en a deux ou plus. A partir des deux derniers recensements, nous avons exploité au mieux les résultats publiés pour le croisement entre région et catégorie de commune de résidence. Ces résultats sont comparables à ceux des enquêtes de conjoncture auprès des ménages, si ce n'est une sous-estimation d'environ 20 % de la multi-motorisation par les recensements. Cette différence provient vraisemblablement du terme « voiture de tourisme » utilisé dans le recensement alors que les voitures à usage exclusivement professionnel et celles qui sont mises à la disposition des ménages par une entreprise ou un employeur sont explicitement prises en compte par les enquêtes de conjoncture auprès des ménages.

motorisation par région, les recensements de la population ont été aussi utilisés. Enfin, l'encadré de la page 45 rassemble les principales définitions.

### Un parc croissant mais vieillissant

Depuis le déclenchement de la crise, le taux de motorisation a continué à se développer à un rythme moyen de 2,5 % par an (tableau 1). Il est passé de 0,75 en 1974 à 0,96 en 1984. L'accès à la seconde voiture explique à peu près la moitié de cette progression. Toutefois, les fluctuations conjoncturelles sont assez marquées. Pour s'en tenir à la période la plus récente, la relance de 1981-82 est suivie par un ralentissement brutal. En 1983-84, la croissance de la motorisation tombe pour la première fois en-dessous de 1 % l'an<sup>1</sup> et la diffusion de la seconde voiture marque une pause. Ces évolutions sont très liées à celles des revenus réels. On a en effet montré que les mécanismes d'adaptation de la motorisation au revenu mis en évidence par le modèle de Cramer sont restés stables depuis les années 60 [5].

Pour mesurer l'âge du parc, on a préféré la médiane (encadré page 45) à la moyenne, plus sensible à la présence aléatoire dans l'échantillon de véhicules très anciens. L'âge médian du parc automobile des ménages était de 4 ans en 1973 ; il est passé à 4 ans et demi vers 1980 et s'élève

régulièrement depuis. Les indications des enquêtes d'octobre montrent qu'on atteint actuellement un palier et vraisemblablement une inversion de tendance. En moyenne, sur la période étudiée, l'âge médian du parc des ménages mono-motorisés (4,3 ans) est un peu plus faible que celui des ménages multi-motorisés (4,6 ans). Mais pour ces derniers, la seconde voiture est nettement plus vieille (5,5 ans) que la première (3,7 ans). Le vieillissement du parc enregistré depuis 1980 est d'ailleurs particulièrement rapide pour la seconde voiture, dont l'âge médian atteint 6 ans en mai 1984.

Ce mouvement global — nombre moyen de voitures par ménage en progression malgré la crise, vieillissement du parc — recouvre des différences selon le niveau de revenu des ménages, l'âge de leur chef et la zone d'habitat.

### Saturation ?

Si l'on range les ménages par revenu croissant, on constate que la diffusion de l'automobile connaît un rythme particulièrement rapide pour le quart le plus pauvre, notamment au début des

1. Le panel de la Sofres indique, pour sa part, une totale stagnation de la motorisation entre 1983 et 1984.

## Principales définitions et méthodes utilisées

*La consommation de transport individuel* des ménages correspond aux dépenses d'acquisition et d'utilisation des véhicules particuliers (voitures et deux-roues) nettes des recettes tirées de remboursements des assurances et de ventes de véhicules sur le marché de l'occasion.

L'INSEE en soustrait la partie relative aux « déplacements professionnels » qu'il impute aux autres secteurs institutionnels ; c'est pourquoi nous avons retiré la part des kilométrages liés à ce motif pour calculer les indices d'évolution de la circulation (seulement en introduction).

Sont qualifiés de *ménages appariés* les mêmes ménages interrogés deux fois de suite à un an d'intervalle, quand on présente l'évolution de leur comportement entre les deux interviews.

*Le taux de motorisation* est le nombre moyen de voitures par ménage.

*Le taux d'équipement des ménages* en automobiles est la proportion de ménages disposant d'un véhicule (mono-équipés) ou de plusieurs (multi-équipés).

*L'âge médian du parc automobile* est l'âge d'un véhicule tel qu'une moitié du parc est plus récente que lui et l'autre moitié, plus ancienne.

*Les kilométrages* : pour quantifier l'usage que les ménages font de leurs voitures, on se réfère aux kilométrages moyens par voiture car cet indicateur est indépendant de la motorisation. Des kilométrages moyens par ménage (ou par ménage équipé) caractériseraient mieux la diffusion de l'usage de l'automobile dans la population, mais ils dépendraient des taux de motorisation, et cela obscurcirait la présentation des résultats. Comme les nomenclatures servant à différencier les ménages (quartiles des revenus, tranches d'âge du chef de ménage, etc.) sont en général identiques tout au long de cette étude, le lecteur intéressé pourra reconstituer des kilométrages moyens par ménage.

Pour évaluer les kilométrages (tableau 4), on s'est inspiré le plus possible de la méthode élaborée par E. Join-Lambert [8]. Les évolutions peuvent être estimées :

- soit à partir des enquêtes de mai, mais les estimations successives connaissent des fluctuations assez erratiques, surtout dans les dernières années ;
- soit par la méthode du panel de J. Desabie [3], à partir des appariements des réponses des ménages interrogés deux fois aux enquêtes d'octobre (graphiques 3 à 5) ;
- soit par la même méthode de panel, mais à partir d'appariements de voitures et non de ménages ; ceci améliore sensiblement l'indicateur de qualité des séries [9].

*Les motifs d'usage de l'automobile* figurant dans le questionnaire des enquêtes de conjoncture auprès des ménages sont : « faire des courses », « se rendre à son lieu de travail », « effectuer des déplacements professionnels », « promenades et vacances ».

Pour caractériser les divers types d'usage, on a repéré la part de véhicules utilisés pour chacun de ces motifs. Pour ceux liés au travail, on a pris ce pourcentage parmi les seuls véhicules à la disposition des ménages comportant au moins un actif.

Pour cerner les tendances actuelles d'évolution des motifs d'usage de l'automobile, à partir des réponses des ménages interrogés deux fois aux enquêtes d'octobre, on retient comme indicateur la variation du nombre de voitures utilisées par le ménage pour un motif donné, rapporté au nombre moyen de voitures dont il dispose lors des deux interviews. On a éliminé les voitures emportées (ou apportées) par les jeunes qui quittent (ou plus rarement reviennent dans) le ménage de leurs parents. Pour obtenir des échantillons suffisants lors des ventilations, on a regroupé les appariements de 1979-80 à 1983-84.

années 80 (graphique 1). Pour le quart le moins riche, le taux de motorisation a doublé entre 1972 et 1984. Les rythmes d'accroissement sont d'autant plus lents qu'on s'élève dans la hiérarchie des revenus ; mais, en valeur absolue, l'augmentation du parc est plus forte pour la moitié la plus aisée de la population que pour la moitié la plus pauvre. En effet, la multi-motorisation explique une part croissante de la progression du parc quand on s'élève dans la hiérarchie des revenus : 14 % dans le premier quartile, 34 % dans le second, 63 %

dans le troisième et 85 % dans le quatrième. Même pour les ménages les plus aisés, la saturation de l'équipement n'est pas évidente puisque la seconde voiture vient prendre le relais de la première. Pour les plus pauvres, ce sont les besoins de premier équipement qui sont loin d'être saturés puisqu'en 1984 61,5 % du quart le plus pauvre des ménages ne disposent pas de voiture. Près de 40 % de ces ménages démunis sans voiture sont des femmes seules de plus de 70 ans et plus de 60 % d'entre eux, des personnes seules de plus de 55 ans. Leurs

**TABLEAU 1**

**Evolution de la motorisation et de l'âge du parc automobile 1972-1984**

Années	Taux de motorisation <sup>1</sup>			Age médian du parc <sup>3</sup>
	Enquêtes de mai	Enquêtes d'octobre <sup>2</sup> Nombre	Evolution (%)	
1972	nd	0,716	-	4,13
1973	nd	0,738	3,1	3,97
1974	0,747	0,764	3,5	4,19
1975	0,775	0,786	2,9	4,37
1976	0,787	0,800	1,8	4,33
1977	0,826	0,815	1,8	4,45
1978	0,841	0,841	3,3	4,56
1979	0,880	0,865	2,8	4,50
1980	0,900	0,884	2,2	4,52
1981	0,905	0,903	2,1	4,54
1982	0,934	0,930	3,0	4,67
1983	0,951	0,949	2,1	4,74
1984	0,956	0,957	0,8	4,85

1. Le taux de motorisation est en général plus faible en octobre qu'en mai à cause d'un stockage important en fin d'année de véhicules en instance de revente chez les garagistes.

2. Taux estimés par la méthode du panel exposée dans [9] (chapitre II de la première partie).

3. Cet âge est mesuré aux enquêtes de mai dont les échantillons sont deux fois plus importants. Etant donné la fluctuation saisonnière du parc des ménages, on n'a pas fait figurer l'âge médian du parc en octobre, car celui-ci est sensiblement plus faible que celui observé en mai. En effet, ce sont des véhicules relativement anciens qui sont en instance de revente chez les garagistes en fin d'année. Toutefois, les chiffres ont été rétro-polés à 1972 et 1973 sur la base des enquêtes d'octobre, seules disponibles.

Sources : Enquêtes de conjoncture auprès des ménages de mai et octobre 1972 à 1984 - INSEE.

ressources ne constituent pas le seul obstacle à leur motorisation puisque, d'après l'enquête aspirations et conditions de vie du CREDOC [1], seulement 22 % des personnes de plus de 60 ans ont le permis de conduire.

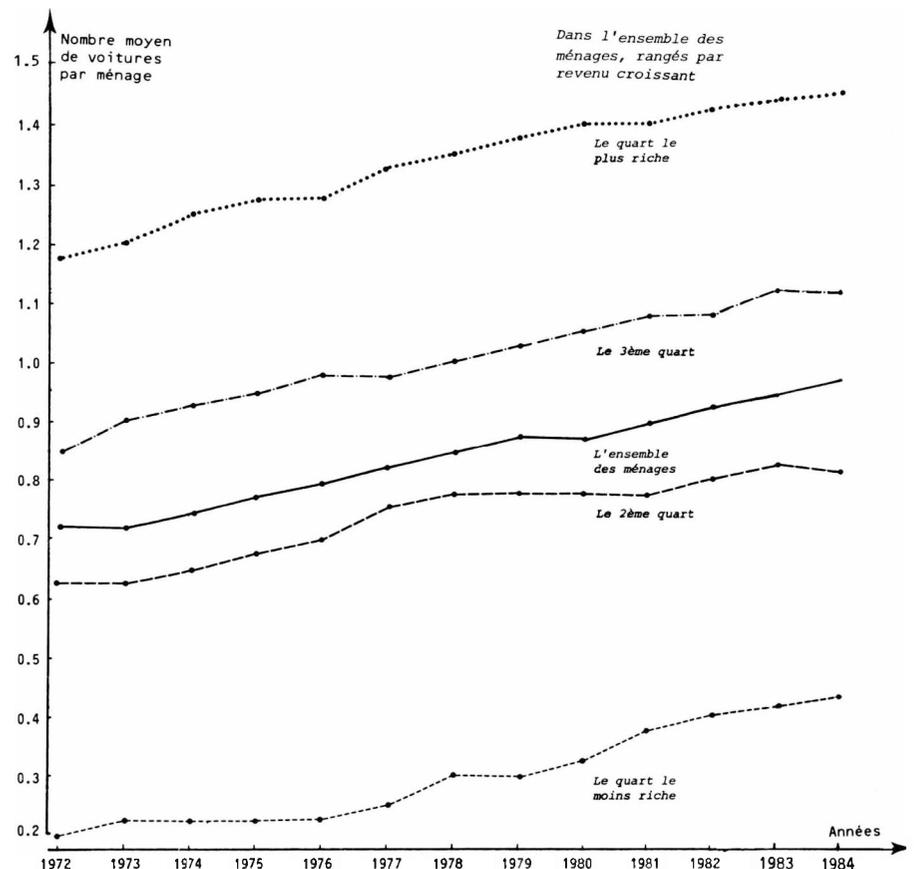
*Plus ou moins motorisés suivant la génération*

Un autre facteur important de différenciation des niveaux d'équipement est l'âge du chef de ménage. Nous disposons désormais d'une série suffisamment longue de réponses à l'enquête de conjoncture auprès des ménages pour pouvoir distinguer l'influence de l'âge de celle de la génération. La comparaison des tranches d'âge décennales entre les années 1972-74 et 1982-84 (tableau 2) montre que l'effet de la génération (ventilation selon l'âge du chef de ménage à un instant donné) prédomine en matière de motorisation. Au cours de ces dix ans, l'accroissement de la motorisation est d'autant plus fort que les générations sont jeunes.

Les niveaux d'équipement baissent à partir de la retraite. L'analyse micro-économique précédemment menée dans [9] montre cependant que les démotorisations ne sont pas plus fréquentes chez les retraités que pour l'ensemble des ménages ; mais les accroissements de niveau d'équipement y sont trois fois moins fréquents et les changements de voitures deux fois plus rares. Le taux de

**GRAPHIQUE 1**

**Evolution du taux de motorisation selon le revenu des ménages**



**TABEAU 2**  
**Effets d'âge et de génération**

Génération ayant en 1982-1984	Taux de motorisation		Kilomètres moyens par voiture		Proportion de voitures des ménages comportant au moins un actif utilisées pour :				Proportion de voitures utilisées pour :			
					se rendre au travail <sup>1</sup>		déplacements professionnels <sup>1</sup>		achats		promenades vacances	
	1972-74	1982-84	1972-74	1982-84	1972-74	1982-84	1972-74	1982-84	1972-74	1982-84	1972-74	1982-84
- de 30 ans...	-	0,97	-	14 520	-	74	-	21	-	86	-	86
La trentaine...	0,86	1,20	16 320	14 230	66	70	21	27	77	82	90	80
La quarantaine...	1,01	1,23	14 560	13 320	58	62	28	27	75	80	85	82
La cinquantaine...	0,96	1,10	13 370	11 930	53	54	30	28	74	82	87	86
La soixantaine...	0,87	0,74	12 620	9 710	43	(41)	32	(26)	73	87	88	89
70 ans ou plus...	0,51	0,35	10 310	7 390	(43)	(44)	(34)	(25)	80	85	88	85
<i>Pour mémoire :</i> 70 ans et plus en 1972-74...	0,21	-	8 580	-	(47)	-	(39)	-	77	-	85	-
<i>Ensemble...</i>	0,74	0,95	13 380	12 680	55	63	29	26	75	83	87	84

1. Les chiffres entre parenthèses correspondent à des tranches d'âge pour lesquelles le chef de ménage a de fortes chances d'être retraité : les ménages comportant au moins un actif y sont donc rares.

Guide de lecture : La génération qui a la quarantaine en 1982-84 dispose en moyenne de 1,23 voitures par ménage dont 82 % sont utilisées pour la promenade et les vacances. En 1972-74, les chefs de ces ménages avaient entre 30 et 39 ans et disposaient en moyenne de 1,01 voitures par ménage.

motorisation des ménages dont le chef a plus de 60 ans se rapproche toutefois de la moyenne.

Même si l'effet de génération est dominant, le rôle spécifique de l'âge apparaît aussi. On remarquera d'abord qu'en 1972-74 comme en 1982-84, les ménages les mieux équipés sont ceux de la génération qui atteint la quarantaine au début des années 80. L'arrivée à l'âge de la retraite de générations ayant bénéficié de l'essor automobile atténue le sous-équipement des ménages âgés. En revanche, comparés à l'ensemble des ménages ou à la génération la mieux équipée, les jeunes se motorisent moins vite que par le passé. On assiste donc à une lente réduction des inégalités de motorisation en fonction de l'âge du chef de ménage.

*Plus on habite loin du cœur des villes, plus on est motorisé*

L'éloignement du centre des villes est un facteur important de différenciation des taux de motorisation et les disparités induites par ce critère augmentent au cours du temps (graphique 2). Sur la période 1972-84, la croissance de la motorisation est de 1,5 % par an pour les communes-centres des grandes villes (seulement 1,2 % au centre des villes de plus de 100 000 habitants en province), de 1,9 % par an dans les grandes communes de banlieue (généralement proches du centre), de 3,2 % par an dans les petites communes de banlieue et de 3,8 % par an dans les zones rurales

entourant les grandes villes. Les taux de motorisation atteints en 1983-84 sont respectivement de 0,79 pour les villes-centres, de 0,95 pour les grandes communes de banlieues, de 1,11 pour les petites communes de banlieue et de 1,20 dans les zones rurales périurbaines.

*Dynamisme de l'automobile hors des villes*

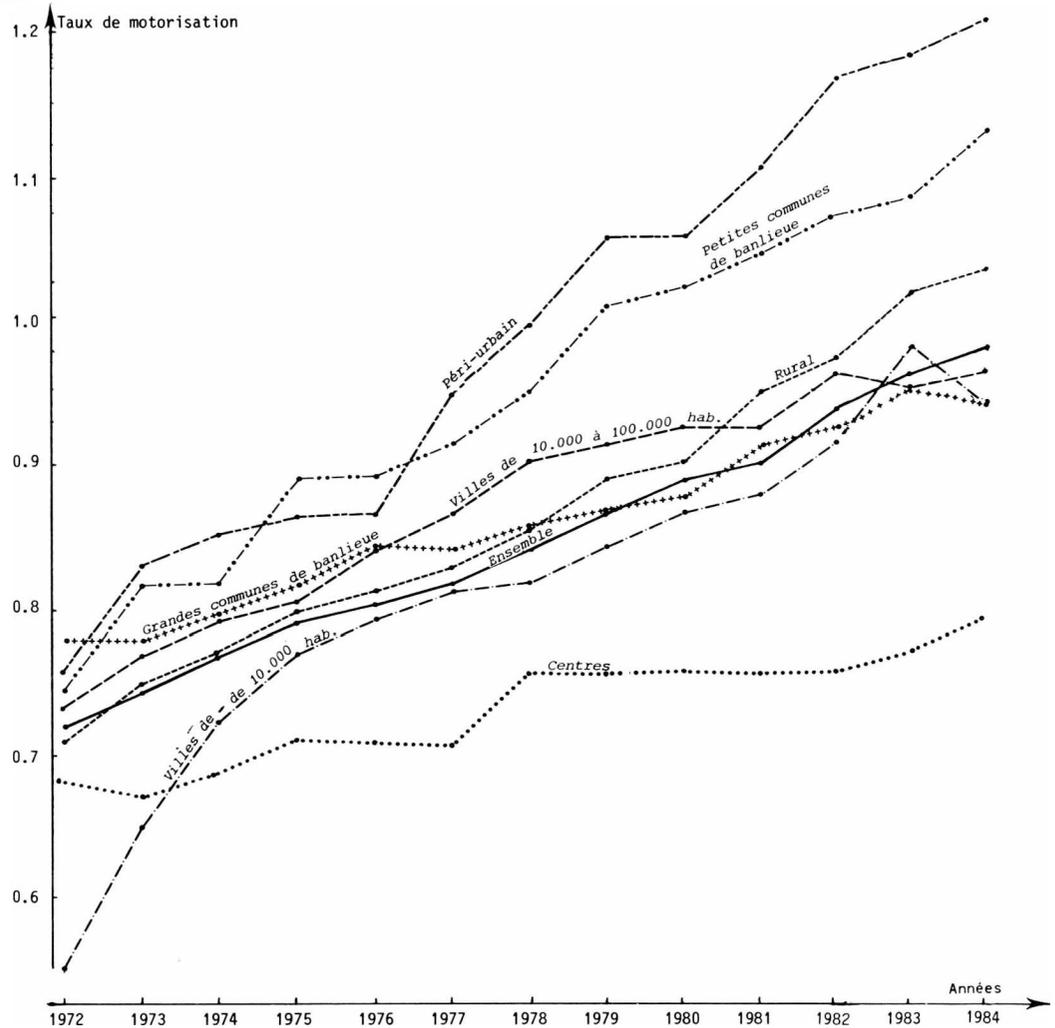
On a exploité les données des deux derniers recensements (encadré p. 44) afin d'obtenir des résultats très détaillés pour chaque région : zones rurales, unités urbaines de plus et de moins de 200 000 habitants. Pour faciliter la lecture du tableau 3, les régions ont été classées selon le rythme d'évolution du taux de motorisation.

C'est en Ile-de-France que la motorisation a le moins progressé entre les deux derniers recensements. Ceci n'est pas étonnant pour la région la plus urbanisée, car c'est au cœur des grandes cités que l'équipement des ménages en automobile se développe le moins [10]. Mais à l'opposé, la progression la plus forte se situe dans le Nord-Pas-de-Calais. Cette région est aussi très urbanisée mais l'équipement des ménages, surtout dans les villes, y était très faible en 1975 : 46,3 % de ceux qui résidaient dans des agglomérations de plus de 200 000 habitants n'avaient pas encore de voiture à cette époque. On peut donc analyser cette situation comme un « rattrapage » qui s'observe aussi à un degré moindre dans certaines agglomérations industrielles de Lorraine. Il n'en demeure pas moins que les enquêtes de conjoncture auprès des ménages les plus récentes confirment un freinage très net de l'équipement des ménages dans ces régions frappées de plein fouet par la crise (Lorraine et Nord-Pas-de-Calais).

Dans les régions où il y a des agglomérations de plus de 200 000 habitants, la motorisation y progresse légèrement moins vite que dans les

## GRAPHIQUE 2

Evolution du taux de motorisation  
selon la zone de résidence



viles plus petites. Dans toutes les régions, tant le pourcentage de ménages équipés que le nombre moyen de voitures par ménage progressent nettement plus vite en zone rurale qu'en zone urbaine : + 3,4 % par an contre + 2,3 % pour le taux de motorisation de la France entière. Il en résulte qu'en 1982 c'est seulement en Corse et dans le Massif Central que les ménages urbains sont plus motorisés que les ruraux. En Auvergne et en Limousin, ceci est entièrement dû à une proportion élevée de ménages ruraux non équipés (+ de 30 %) ; en Corse, la multi-motorisation est plus forte en ville.

Compte tenu du dynamisme de l'automobile hors des villes, il ne faut pas s'étonner que des régions nettement rurales (Bretagne, Auvergne, etc.) figurent parmi celles qui s'équipent le plus vite. Toutefois, dans ce peloton de tête, on trouve aussi des régions relativement épargnées par la crise comme l'Alsace ; le facteur revenu joue donc

également. Mais c'est le degré de saturation qui explique peut-être le plus complètement l'ordre des régions obtenu en les classant selon le rythme de développement de leur parc automobile. Ce phénomène englobe en négatif les « rattrapages » décrits plus haut pour le Nord ou observés pour les villes de moins de 10 000 habitants en début de période (graphique 2). Sur les 22 régions (pour leurs parties rurales ou urbaines) ou sur les 55 agglomérations de province comptant plus de 100 000 habitants, on constate une bonne corrélation négative entre les taux d'équipement et leur rythme de progression sur les sept ans séparant les deux derniers recensements.

Si les structures économiques et socio-démographiques restaient stables, on pourrait estimer à partir de ces modèles des niveaux de saturation. Ils pourraient être de l'ordre de 95 % de ménages équipés en zone rurale et en banlieue, contre seulement 80 % pour les communes-centres.

**TABEAU 3**  
**Evolution 1975-1982 de la motorisation par région et catégorie de commune**

	1975			1982			Taux de croissance annuel moyen		Part expliquée par la multi-motorisation
	% de non-motorisés	% de multi-motorisés	Taux de motorisation	% de non-motorisés	% de multi-motorisés	Taux de motorisation	équipement	motorisation	
<b>ILE-DE-FRANCE</b>									
Ensemble...	41,4	8,0	0,666	35,7	12,1	0,764	1,3	2,0	41,9
Zones rurales...	28,9	16,1	0,872	18,8	27,5	1,087	1,9	3,2	53,2
U. Urb - 200 000	41,8	7,8	0,660	36,3	11,6	0,753	1,3	1,9	41,1
U. Urb + 200 000									
<b>AQUITAINE</b>									
Ensemble...	31,7	12,6	0,809	24,9	20,2	0,953	1,4	2,4	52,7
Zones rurales...	31,5	13,8	0,822	22,9	23,5	1,006	1,7	2,9	52,9
U. Urb - 200 000	30,9	11,8	0,809	25,1	18,9	0,938	1,2	2,1	54,7
U. Urb + 200 000	33,4	12,4	0,790	27,3	18,3	0,910	1,2	2,0	49,7
<b>POITOU-CHARENTES</b>									
Ensemble...	30,8	12,8	0,820	23,8	20,9	0,971	1,4	2,4	53,7
Zones rurales...	31,9	14,0	0,822	23,2	23,3	1,001	1,7	2,9	51,8
U. Urb - 200 000	29,8	11,7	0,818	24,4	18,7	0,943	1,1	2,0	56,7
U. Urb + 200 000									
<b>HAUTE-NORMANDIE</b>									
Ensemble...	34,4	9,9	0,756	26,7	16,3	0,896	1,6	2,5	45,6
Zones rurales...	31,1	12,1	0,810	20,6	22,4	1,018	2,0	3,3	49,6
U. Urb - 200 000	35,0	8,4	0,734	28,4	13,5	0,851	1,4	2,1	43,2
U. Urb + 200 000	36,0	9,6	0,736	29,9	14,1	0,843	1,3	2,0	42,5
<b>PROVENCE-CÔTE-D'AZUR</b>									
Ensemble...	37,2	8,9	0,717	29,8	14,8	0,849	1,6	2,5	44,6
Zones rurales...	33,0	10,1	0,771	23,2	18,5	0,953	2,0	3,1	46,4
U. Urb - 200 000	32,2	10,1	0,779	25,0	17,0	0,920	1,4	2,4	49,1
U. Urb + 200 000	40,4	8,0	0,677	33,5	13,0	0,794	1,6	2,3	41,9
<b>MIDI-PYRÉNÉES</b>									
Ensemble...	31,6	13,4	0,818	24,4	22,0	0,976	1,4	2,6	54,1
Zones rurales...	32,1	14,1	0,820	23,0	24,6	1,016	1,8	3,1	53,6
U. Urb - 200 000	31,3	12,4	0,810	25,3	20,1	0,948	1,2	2,3	55,9
U. Urb + 200 000	31,4	13,9	0,826	25,3	20,7	0,955	1,2	2,1	52,7
<b>FRANCHE-COMTÉ</b>									
Ensemble...	34,5	10,5	0,760	26,4	17,0	0,907	1,7	2,6	44,7
Zones rurales...	35,7	11,1	0,754	24,6	20,5	0,959	2,3	3,5	45,8
U. Urb - 200 000	33,7	10,1	0,764	27,5	14,8	0,872	1,3	1,9	43,1
U. Urb + 200 000									
<b>BASSE-NORMANDIE</b>									
Ensemble...	33,5	9,6	0,761	25,8	16,6	0,908	1,6	2,6	47,9
Zones rurales...	34,2	10,5	0,763	23,9	20,0	0,961	2,1	3,3	48,1
U. Urb - 200 000	32,9	8,8	0,759	27,4	13,8	0,865	1,1	1,9	48,0
U. Urb + 200 000									
<b>CHAMPAGNE-ARDENNE</b>									
Ensemble...	36,2	10,1	0,738	28,1	16,7	0,886	1,7	2,6	45,1
Zones rurales...	36,5	12,5	0,760	26,1	21,3	0,952	2,2	3,3	46,0
U. Urb - 200 000	36,1	8,7	0,726	29,3	14,1	0,848	1,5	2,2	44,5
U. Urb + 200 000									
<b>CENTRE</b>									
Ensemble...	33,3	10,9	0,776	25,2	18,8	0,935	1,6	2,7	49,6
Zones rurales...	35,1	11,7	0,766	25,0	21,7	0,967	2,1	3,4	49,8
U. Urb - 200 000	32,4	9,6	0,773	25,3	16,7	0,914	1,4	2,4	50,0
U. Urb + 200 000	31,5	11,6	0,801	25,4	17,6	0,922	1,2	2,0	49,8
<b>RHÔNE-ALPES</b>									
Ensemble...	34,9	11,5	0,766	26,8	19,3	0,925	1,7	2,7	48,8
Zones rurales...	34,0	13,1	0,790	23,7	24,3	1,006	2,1	3,5	52,1
U. Urb - 200 000	33,5	11,1	0,775	25,5	19,1	0,936	1,6	2,7	50,2
U. Urb + 200 000	36,7	11,1	0,744	29,8	16,6	0,868	1,5	2,2	44,3
<b>PAYS-DE-LOIRE</b>									
Ensemble...	32,4	11,2	0,788	24,3	19,7	0,954	1,6	2,8	51,5
Zones rurales...	33,0	12,4	0,794	23,2	23,7	1,005	2,0	3,4	53,8
U. Urb - 200 000	31,9	10,2	0,783	24,8	17,3	0,926	1,4	2,4	50,2
U. Urb + 200 000	32,1	10,8	0,787	25,5	17,0	0,914	1,3	2,2	48,4
<b>BOURGOGNE</b>									
Ensemble...	36,4	10,3	0,739	27,9	17,7	0,898	1,8	2,8	46,5
Zones rurales...	39,1	11,0	0,719	27,8	20,4	0,926	2,4	3,7	45,7
U. Urb - 200 000	35,0	9,4	0,744	28,3	15,7	0,874	1,4	2,3	48,4
U. Urb + 200 000	32,3	11,4	0,791	27,0	15,8	0,888	1,1	1,7	45,8
<b>LIMOUSIN</b>									
Ensemble...	36,3	10,5	0,741	28,5	18,9	0,905	1,7	2,9	51,9
Zones rurales...	40,4	9,5	0,691	30,5	19,0	0,885	2,2	3,6	49,1
U. Urb - 200 000	32,3	11,4	0,791	26,6	18,9	0,923	1,2	2,2	56,5
U. Urb + 200 000									
<b>PICARDIE</b>									
Ensemble...	37,1	9,0	0,718	28,1	16,0	0,879	1,9	2,9	43,8
Zones rurales...	38,1	10,2	0,721	26,5	19,3	0,928	2,5	3,7	44,1
U. Urb - 200 000	36,5	8,1	0,716	29,1	13,9	0,848	1,6	2,4	43,8
U. Urb + 200 000									

Lire Unités urbaines de moins de 200 000 habitants.

	1975			1982			Taux de croissance annuel moyen		Part expliquée par la multi-motorisation
	% de non-motorisés	% de multi-motorisés	Taux de motorisation	% de non-motorisés	% de multi-motorisés	Taux de motorisation	équipement	motorisation	
<b>LORRAINE</b>									
Ensemble...	38,5	9,4	0,710	29,5	16,3	0,868	2,0	2,9	43,3
Zones rurales...	38,7	11,0	0,723	26,9	21,8	0,941	2,6	3,8	45,8
U. Urb - 200 000	38,4	8,6	0,702	30,2	14,6	0,845	1,8	2,7	42,2
U. Urb + 200 000	38,4	10,0	0,716	31,4	14,6	0,832	1,5	2,2	40,0
<b>AUVERGNE</b>									
Ensemble...	36,6	10,9	0,743	28,2	19,2	0,910	1,8	2,9	49,5
Zones rurales...	40,7	10,0	0,693	30,1	19,5	0,894	2,4	3,7	46,9
U. Urb - 200 000	36,0	10,2	0,742	28,8	18,0	0,891	1,5	2,7	51,7
U. Urb + 200 000	28,8	14,1	0,853	23,0	21,0	0,980	1,1	2,0	54,4
<b>LANGUEDOC-ROUSSILLON</b>									
Ensemble...	37,3	9,0	0,716	28,1	16,3	0,881	2,0	3,0	44,3
Zones rurales...	38,3	9,2	0,708	26,8	18,3	0,915	2,5	3,7	44,3
U. Urb - 200 000	37,6	8,5	0,709	28,8	15,6	0,868	1,9	2,9	45,0
U. Urb + 200 000	33,6	10,9	0,773	27,9	14,6	0,868	1,2	1,7	39,7
<b>ALSACE</b>									
Ensemble...	37,1	11,7	0,746	27,9	19,8	0,918	2,0	3,0	47,0
Zones rurales...	33,7	14,2	0,805	23,5	27,3	1,038	2,1	3,7	56,2
U. Urb - 200 000	36,8	11,5	0,747	26,6	19,9	0,934	2,2	3,2	45,1
U. Urb + 200 000	39,3	10,4	0,711	31,7	15,3	0,836	1,7	2,3	39,4
<b>BRETAGNE</b>									
Ensemble...	35,2	11,1	0,759	26,9	20,5	0,936	1,7	3,0	52,8
Zones rurales...	38,1	11,7	0,736	27,9	23,2	0,953	2,2	3,8	52,9
U. Urb - 200 000	33,7	10,5	0,768	26,4	18,7	0,924	1,5	2,7	52,6
U. Urb + 200 000	27,9	11,1	0,831	24,4	16,5	0,921	0,7	1,5	61,1
<b>CORSE</b>									
Ensemble...	42,5	6,5	0,640	31,6	11,4	0,799	2,5	3,2	31,2
Zones rurales...	47,2	6,2	0,589	34,9	10,9	0,760	3,0	3,7	27,7
U. Urb - 200 000	38,2	6,8	0,686	28,4	11,9	0,835	2,1	2,9	34,5
U. Urb + 200 000									
<b>NORD-PAS-DE-CALAIS</b>									
Ensemble...	44,2	7,5	0,633	33,9	13,5	0,795	2,4	3,3	36,7
Zones rurales...	38,9	9,5	0,706	27,7	19,0	0,914	2,4	3,7	45,8
U. Urb - 200 000	43,5	6,9	0,633	33,6	12,4	0,789	2,4	3,2	35,7
U. Urb + 200 000	46,2	7,5	0,613	36,0	12,8	0,768	2,5	3,3	34,3
<b>ENSEMBLE</b>									
Ensemble...	37,0	9,9	0,730	29,2	16,7	0,875	1,7	2,6	46,5
Zones rurales...	35,4	11,9	0,765	25,1	22,0	0,969	2,1	3,4	49,6
U. Urb - 200 000	37,4	9,0	0,716	30,5	14,8	0,843	1,5	2,4	45,6
U. Urb + 200 000	37,8	10,0	0,722	30,6	15,3	0,847	1,6	2,3	42,8

Sources : Recensements de 1975 et 1982.

Les corrélations entre taux d'équipement et évolution de la motorisation sont moins solides pour la seconde voiture, parce qu'on est plus éloigné de la saturation. C'est pour les agglomérations de province de plus de 200 000 habitants qu'on en est le moins éloigné. Le niveau de saturation y semble un peu supérieur à un quart de ménages multi-équipés. Dans les villes plus petites ou les zones rurales, la seconde voiture pourrait concerner à plus long terme plus de la moitié des ménages.

On a représenté dans la carte page 51 les taux de motorisation atteints en 1982 à l'issue des évolutions que nous venons de décrire. L'opposition entre, d'une part le pourtour méditerranéen et les régions situées au nord et à l'est de Paris sous-motorisés et, d'autre part, la France rurale de l'Ouest et du Sud-Ouest bien équipée est nette. Le rattachement de Rhône-Alpes à ce dernier groupe est probablement lié à l'effet revenu.

Après avoir considéré le développement de l'équipement en automobile de l'ensemble des

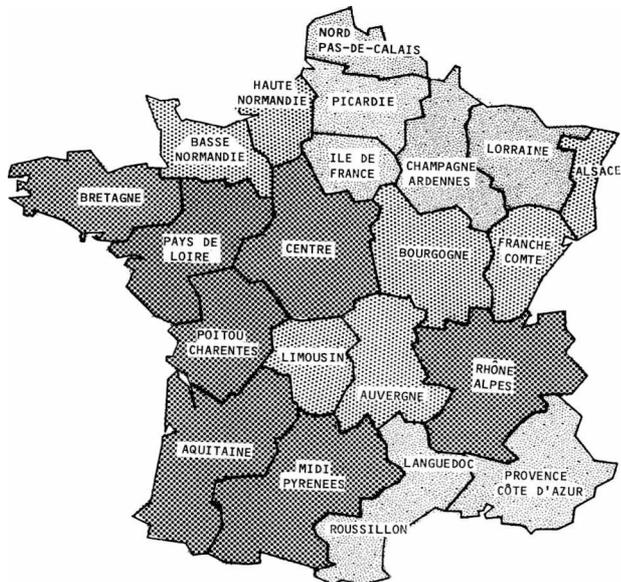
ménages, on restreindra l'analyse aux seuls ménages motorisés pour étudier l'utilisation qui est faite de la voiture :

- quel kilométrage moyen par voiture ?
- pourquoi « prend-on » sa voiture ?

### Comment ont évolué les kilométrages sous la pression de la crise ?

Une des principales manifestations de la crise touchant l'automobile est la hausse du prix relatif des carburants. Or, l'élasticité des kilométrages aux variations du prix de l'essence calculée à partir des séries 1973-84 est d'environ - 0,25. L'effet de seuil est important puisque cette élasticité tombe entre - 0,1 et - 0,2 si on la calcule sur les années 1974-84, c'est-à-dire en éliminant le premier choc pétrolier. Mais ce comportement moyen pour l'ensemble du parc automobile cache bien des disparités.

**La motorisation par région**  
Nombre de voitures par ménage



De 0,76 à 0,88 voiture par ménage (light stippling)  
De 0,90 à 0,91 voiture par ménage (medium stippling)  
De 0,93 à 0,98 voiture par ménage (dark stippling)

Source : Recensement de la population de 1982 — INSEE.

**TABLEAU 4**  
Les kilométrages moyens par voiture

Années	Mai	Octobre	
		Méthode du panel utilisant des appariements de : ménages   voitures <sup>1</sup>	
1972	—	(12 870)	(13 540)
1973	—	13 860	14 440
1974	13 310	12 960	13 080
1975	13 160	13 230	13 200
1976	13 160	13 070	13 090
1977	12 560	12 870	12 980
1978	12 900	12 810	12 930
1979	13 000	12 580	12 720
1980	12 630	12 770	13 020
1981	12 420	12 700	13 270
1982	12 940	12 270	12 630
1983	12 240	12 330	12 620
1984	12 770	12 560	12 920

1. L'année de base de la série est ici 1975, contrairement à la série utilisant des appariements de ménages pour laquelle on avait pris 1972. Les années 1972 à 1974 ont donc été rétropolées.  
Sources : Enquêtes I.A.C.M.

*Première et seconde voiture*

Le kilométrage des voitures appartenant à des ménages qui n'en ont qu'une (12 350 km) est plus faible que le kilométrage des voitures appartenant à des ménages en possédant plusieurs (13 310 km) (tableau 5). Mais les différences enregistrées sont entièrement imputables à la première voiture, la seconde roulant généralement moins que celle des mono-équipés. Sur la période 1973-84, les ménages disposant d'une seule voiture ont montré une moindre sensibilité aux prix relatifs des carburants (élasticité aux prix autour de - 0,2), comparés aux multi-motorisés (élasticité de l'ordre de - 0,35). Mais lorsque l'on a plusieurs voitures, l'effet de seuil est plus net.

Les parcours des multi-équipés tendent à se rapprocher de ceux des mono-équipés (graphique 3). Constatant que les kilométrages s'allongent nettement en fonction du niveau de revenu des ménages (graphique 4), ce rapprochement s'explique en partie par la diffusion de la seconde voiture chez des ménages moins aisés. Toutefois, sur la période où le kilométrage des ménages multi-équipés a connu la baisse la plus sensible (1979-83), cette diffusion explique seulement le quart de

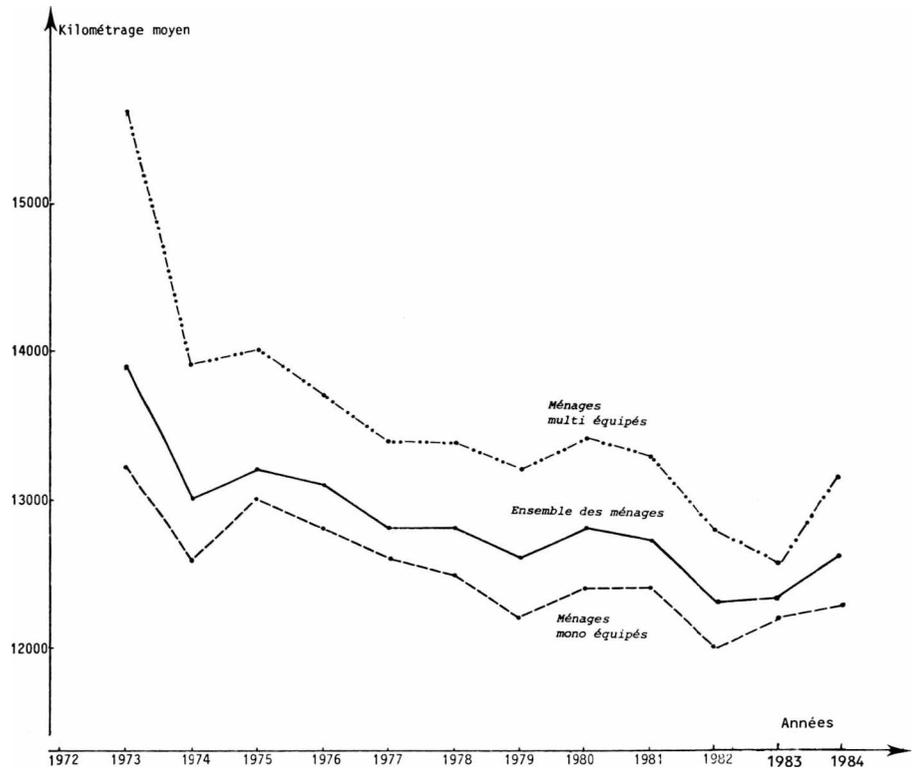
**TABLEAU 5**  
Evolution des kilométrages selon les niveaux de motorisation au début des années 80

	Kilométrage moyen par voiture déclarée à l'enquête		Evo- lution (En %)
	1 <sup>re</sup> interview	2 <sup>e</sup> interview	
	(en km/an)	(en km/an)	
<b>Ménages mono-motorisés<sup>1</sup>...</b>	12 350	12 100	- 2,0
— Accédant à la motorisation...	—	10 720	—
— Se démotorisant...	11 690	—	—
— Restant motorisés...	12 210	12 070	- 1,2
<b>Ménages multi-motorisés...</b>	13 310	12 730	- 4,4
— Accédant à la 2 <sup>e</sup> voiture dont :	—	—	—
. 1 <sup>re</sup> voiture...	15 490	13 510	—
. 2 <sup>e</sup> voiture...	—	10 930	—
— Abandonnant leur seconde voiture dont :	—	—	—
. 1 <sup>re</sup> voiture...	14 350	13 450	—
. 2 <sup>e</sup> voiture...	10 810	—	—
— Gardant leurs deux voitures dont :	13 380	12 940	- 3,3
. 1 <sup>re</sup> voiture...	15 670	14 900	- 4,9
. 2 <sup>e</sup> voiture...	11 080	10 970	- 1,0
<b>Ensemble...</b>	12 750	12 370	- 3,0

1. Comme on a éliminé des évolutions ci-dessus celles liées à l'arrivée ou au départ d'un membre du ménage (souvent un jeune possédant sa voiture), les chiffres de cette ligne ne sont pas exactement la moyenne de ceux figurant aux lignes suivantes.  
Sources : Enquête I.A.C.M. ; cumul des ménages appariés 1979-1980 à 1982-1983.

### GRAPHIQUE 3

#### Evolution du kilométrage moyen par voiture selon le niveau d'équipement des ménages\*



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

ce déclin (tableau 5). Chez les ménages dont l'équipement est stable au cours de l'année séparant les deux interviews (encadré p. 44), la baisse d'usage est nettement plus forte pour ceux qui ont plusieurs voitures (- 3,3 %) que pour ceux qui en ont une seule (- 1,2 %); cette différence est entièrement due à la première voiture.

L'année 1984 marque une rupture par rapport à la tendance antérieure avec une progression du parcours moyen par voiture davantage due aux multi-équipés (+ 3 %) qu'aux mono-équipés (+ 1 %) (graphique 3). Mais les tendances antérieures prévalent toujours chez les ménages qui ont gardé le même nombre de voitures entre fin 1983 et fin 1984. La rupture apparente s'explique par un kilométrage particulièrement élevé (environ 15 000 km par voiture et par an) pour ceux qui ont acquis une seconde voiture, et particulièrement faible (de l'ordre de 11 500 km) chez ceux qui se sont séparés de leur seconde voiture.

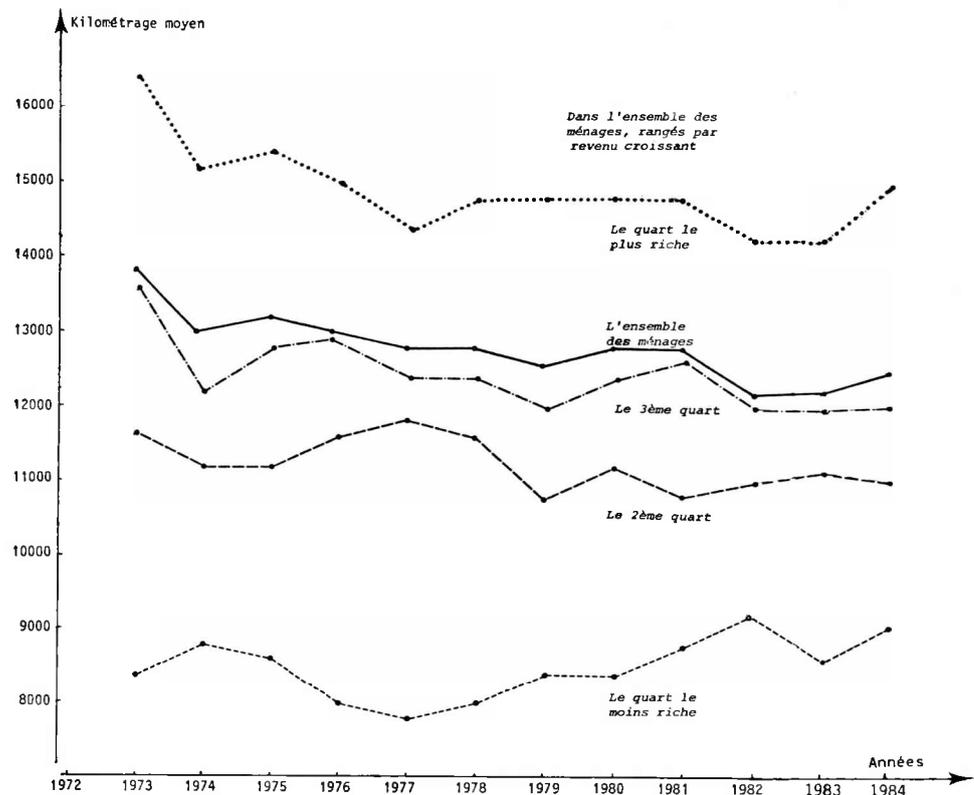
#### *Tout dépend du niveau de revenu*

Les évolutions moyennes précédemment décrites reflètent surtout le comportement des ménages aisés : ceci n'est pas étonnant puisque ce sont les plus motorisés (graphique 4). Toutefois, la diffusion de l'automobile (graphique 1) chez des ménages plus modestes qui roulent moins explique en partie la baisse des kilométrages sur la période étudiée. A kilométrage inchangé pour chaque quartile de revenu, si les taux de motorisation étaient restés en 1984 ceux de 1972, la moyenne des parcours pour l'ensemble des ménages aurait été supérieure d'environ 200 km par voiture.

L'élasticité au revenu réel des kilométrages n'est significative que pour les ménages modestes ; elle faiblit quand on s'élève dans la hiérarchie sociale. Par contre, la sensibilité au prix relatif des carburants est maximale chez les ménages du troisième quartile. Elle est très faible pour les défavorisés, dont les besoins de déplacement en automobile

GRAPHIQUE 4

Evolution du kilométrage moyen par voiture selon le revenu des ménages



sont encore loin d'être saturés (tableau 7). Ceux qui ont réussi à se motoriser préservent l'usage de leur voiture « à tout prix ».

*Un usage plus stable dans les zones rurales que dans les grandes villes*

Contrairement à ce que l'on a observé sur le graphique 2 pour la motorisation, ce sont les catégories de communes classiques de l'INSEE, plus que la distance aux grands centres urbains, qui structurent les kilométrages (graphique 5). En zone rurale, hors des zones de peuplement industriel ou urbain (ZPIU), on constate que les parcours sont stables à un niveau assez bas : 11 350 km par voiture et par an en moyenne sur la période étudiée. Tout en restant stables, les trajets moyens sont plus élevés (13 160 km) dans la zone d'attraction des grandes villes. Dans les grandes agglomérations, en revanche, l'usage est plus intense : 14 300 km pour l'agglomération parisienne, 13 470 km pour les agglomérations de province comptant plus de 200 000 habitants, mais la tendance est à la baisse. Des travaux en cours montrent que la décroissance de l'usage des voitures dans les grandes villes n'est pas étrangère au renouveau des transports collectifs urbains. Les ménages aisés résident plus souvent que les autres dans des zones bien desservies par les transports

collectifs. Leur gamme de choix plus étendue (souvent deux voitures, transports en commun) explique en partie leur sensibilité plus marquée aux hausses de prix relatifs des carburants.

Malgré la faible incidence sur les kilométrages du renchérissement des carburants en-deçà d'un certain seuil, on ne peut pas dire que l'effet de la crise soit négligeable sur l'usage de l'automobile. Le ralentissement des revenus réels freine le développement des parcours pour les ménages modestes. Les hausses du prix de l'essence et les difficultés de circulation amènent les plus aisés à reconsidérer la répartition de leurs déplacements entre première et seconde voiture et à revenir aux transports collectifs quand ils résident dans des zones bien desservies.

**A quoi sert une voiture en 1984 ?**

Les motifs d'utilisation des véhicules figurant dans le questionnaire de l'enquête de conjoncture auprès des ménages (encadré p. 45) sont, par ordre d'importance décroissante :

- « faire des courses » et « promenades et vacances », cités pour 83 % des voitures ;
- « se rendre à son lieu de travail », mentionné pour 64 % des voitures dont disposent les ménages comprenant au moins un actif, et les

## GRAPHIQUE 5

### Evolution du kilométrage par voiture selon la zone d'habitat



« déplacements professionnels » pour 27 % seulement.

Bien que le questionnaire ne soit pas plus précis, on peut penser qu'il s'agit, dans le premier cas, de trajets réguliers entre le domicile et le lieu de travail, alors que les déplacements professionnels correspondraient à des itinéraires plus variés. Ce point sera illustré plus loin lors de l'analyse par catégorie socioprofessionnelle.

Ces comportements moyens varient en fonction des caractéristiques des véhicules et des différentes catégories de ménages ; ils expliquent aussi les kilométrages parcourus en fournissant une perspective globale de l'usage de l'automobile.

Les ménages qui ont une seule voiture l'utilisent principalement pour les promenades et les vacances (94 % des voitures en 1984) et les achats (92 %). Le motif « travail » n'est évoqué que par 62 % des ménages comptant des actifs et un « usage professionnel » seulement par 24 % d'entre eux. Chez les ménages qui ont plusieurs voitures, les deux premières (encadré p. 44) sont pratiquement autant utilisées pour se rendre au travail — dans deux tiers des cas — alors que la première sert

plus souvent que la seconde aux déplacements professionnels (33 % contre 26 %), aux achats (76 % contre 69 %) et surtout à la promenade et aux vacances (83 % contre 55 %). On ne s'étonnera donc pas de la différence importante de kilométrage annuel parcouru entre première et seconde voiture, puisque les motifs correspondant aux distances les plus longues (vacances et usage professionnel) sont nettement plus souvent cités pour la première automobile que pour la seconde.

Etant donné ce contraste, avoir ou non deux voitures semble un critère important eu égard à l'usage de l'automobile ; même si nous ne l'avons pas toujours explicité, nous en avons contrôlé l'influence.

#### *Les voitures diesels et les voitures de fonction roulent beaucoup*

Etant donné la différence des prix à l'achat, on ne s'étonnera pas que les voitures diesels roulent beaucoup plus (21 800 km par an) que les voitures à essence (12 100 km). Elles servent plus souvent pour faire de longs déplacements : 43 % contre 25 % pour un usage professionnel, 93 % contre

83 % pour les promenades et les vacances. En revanche, 79 % des voitures diesels (contre 85 % des voitures à essence) sont utilisées pour les achats et on n'observe pas de différence significative pour les trajets domicile-travail.

C'est parmi les premières voitures que l'on trouve le plus de diesels (12 %) ; cette proportion tombe à 7 % pour les secondes voitures et à 5 % chez les ménages mono-équipés. Les diesels roulent moins s'il s'agit du seul véhicule du ménage (20 000 km par an) que s'il s'agit d'une première voiture (22 800 km) ou d'une seconde (26 600 km). Ce kilométrage maximal pour la seconde voiture, contrairement à ce que l'on observe pour l'ensemble du parc (tableau 5) est entièrement dû à un usage professionnel intensif (55 % contre 43 % pour la première voiture) et non aux promenades et vacances (73 % contre 96 %).

En 1959, les voitures « mises à disposition par une entreprise ou un employeur » représentaient 5 % du parc utilisé par les ménages [4]. Cette proportion est tombée à 3 % en 1966-67 [17] et oscille entre 1 et 2 % depuis 1973-74 [14]. En 1984, elle ne dépasse 5 % que pour les ménages dont le chef est ingénieur, cadre administratif (supérieur ou moyen) ou employé de commerce, et pour ceux qui déclarent un revenu annuel supérieur à 240 000 F. Il n'est donc pas étonnant que les ménages possédant un seul véhicule disposent rarement d'une voiture de fonction (dans 0,6 % des cas). Ceci est plus fréquent pour la première voiture (1,9 %) et surtout pour la seconde (4,2 %) chez les ménages multi-motorisés.

En moyenne, sur la période 1980-84, les automobiles mises à la disposition des ménages roulent beaucoup plus (27 400 km par an) que celles dont ils sont propriétaires (12 400 km). Logiquement, elles servent surtout pour les déplacements professionnels (90 % des voitures dont disposent les ménages d'actifs contre 25 % pour celles possédées par ces ménages) et pour se rendre au travail (79 % contre 63 %). En revanche, les voitures de fonction servent moins que les autres pour les motifs personnels : 43 % contre 84 % pour les achats et 52 % contre 84 % pour les promenades et les vacances. Ce contraste est faible quand il s'agit de la voiture unique du ménage, mais très accusé quand on compare les secondes voitures.

### *Deux voitures pour les ménages à deux actifs*

Le fait, pour les ménages, de compter deux actifs semble bien être une incitation à l'achat d'une seconde voiture. En effet, ils utilisent 73 % de leurs automobiles pour se rendre au travail quand ils sont multi-motorisés, 66 % quand ils n'en ont qu'une. Ce pourcentage tombe à 55 % chez les ménages comptant un seul actif et à 61 % chez ceux qui comptent trois actifs au moins. Un grand nombre d'actifs dans le ménage n'incite donc pas

à utiliser davantage la voiture pour les trajets domicile-travail.

La distinction entre motifs « travail » et « professionnel » recoupe bien celle entre salariés et indépendants. On le vérifie à l'aide de la nomenclature des catégories socioprofessionnelles. Quand le chef de ménage est indépendant, moins de 60 % des voitures servent pour se rendre au travail et plus de 55 % sont utilisées pour des déplacements professionnels. Cette dernière proportion tombe en-dessous de 18 % quand il est salarié, mais ni cadre ni employé de commerce.

L'utilisation de la voiture pour aller travailler progresse en fonction du revenu jusqu'à un maximum situé vers 100 000 F par an au début des années 80, alors que l'usage professionnel décroît jusque vers 50 000 F ; il s'accroît ensuite. L'utilisation de la voiture pour la promenade et les vacances s'élève légèrement en fonction du revenu du ménage.

### *Et les zones d'habitat...*

La part de véhicules utilisés pour le travail passe de 57 % dans les zones rurales hors des zones de peuplement industriel ou urbain à 70 % dans les grandes métropoles de province et retombe à 50 % pour la ville de Paris. Par ailleurs, on constate peu de variations pour le motif « achats » si ce n'est un faible usage dans la ville de Paris (59 %) et, dans une moindre mesure, dans les villes de 10 à 20 000 habitants. L'usage « promenades et vacances » est maximal chez les habitants des villes-centres des grandes métropoles, y compris la ville de Paris, et tombe à 78 % dans les zones rurales des grands bassins d'emploi (tableau 6).

La baisse des déplacements professionnels dans les zones rurales situées hors de l'attraction des grandes villes est à relier à celle qu'on observe chez les exploitants agricoles et chez les artisans. Toutefois, on assiste au développement rapide de l'usage de l'automobile pour les déplacements professionnels chez les habitants des centres des grandes villes, ceci résulte du comportement des commerçants, des industriels et des professions libérales.

L'usage de la voiture pour se rendre au travail progresse rapidement dans les villes moyennes de 20 à 100 000 habitants, dans les zones périphériques des grands bassins d'emploi (communes rurales, petites villes, ou même petites communes de banlieue) et, paradoxalement à Paris *intra-muros* où prendre sa voiture pour aller travailler ne concerne encore que la moitié des voitures. Par contre, on note une désaffection de l'automobile pour ce motif dans les petits bassins d'emploi, dans le centre et les grandes communes des banlieues des agglomérations de province comptant plus de 100 000 habitants. On a montré [11] que le renouveau des transports collectifs urbains expliquait largement cette attitude.

TABLEAU 6

Les motifs d'usage d'une voiture par zone d'habitat au début des années 1980

	Travail		Achats		Professionnel		Promenades vacances	
	Usage <sup>1</sup>	Evol. <sup>2</sup>	Usage <sup>3</sup>	Evol. <sup>4</sup>	Usage <sup>1</sup>	Evol. <sup>2</sup>	Usage <sup>3</sup>	Evol. <sup>4</sup>
<i>Communes rurales...</i>	59	+ 0,5	85	+ 2,1	32	- 0,9	80	+ 1,8
<i>dont :</i>								
· Hors ZPIU...	57	- 0,3	86	+ 1,6	36	- 1,3	80	+ 1,6
· Dans une petite ZPIU...	60	- 0,5	86	+ 5,1	28	- 1,3	82	+ 3,7
· Dans une grande ZPIU...	63	+ 2,6	84	+ 1,6	26	+ 0,1	77	+ 1,2
<i>Villes de moins de 10 000 habitants...</i>	58	- 0,2	84	+ 1,3	22	+ 0,1	85	+ 0,9
<i>dont :</i>								
· Dans une petite ZPIU...	59	- 1,2	82	+ 0,7	22	+ 1,5	85	+ 0,2
· Dans une grande ZPIU...	57	+ 1,4	87	+ 2,2	22	- 2,4	86	+ 2,0
<i>Villes moyennes dont :</i>								
· 10 à 20 000 habitants...	62	- 1,7	79	+ 0,6	23	+ 2,7	81	+ 0,6
· 20 à 50 000 habitants...	66	+ 2,5	84	+ 3,8	21	0,0	84	+ 3,4
· 50 à 100 000 habitants...	67	+ 3,8	84	+ 1,4	21	+ 0,2	86	+ 1,4
<i>et dont :</i>								
· Communes-centres...	65	+ 3,0	84	+ 2,1	23	- 3,5	87	+ 2,8
· Banlieues...	67	+ 0,9	84	+ 3,3	20	+ 0,6	81	+ 1,1
<i>Agglomérations de 100 à 200 000 habitants...</i>	67	- 0,1	82	+ 1,0	22	+ 0,9	85	+ 1,4
<i>dont :</i>								
· Communes-centres...	69	- 0,9	82	- 1,3	22	+ 1,6	87	+ 2,4
· Banlieues...	66	+ 0,9	84	+ 3,0	21	+ 0,4	83	- 0,0
<i>Agglomérations de province de plus de 200 000 habitants...</i>	70	0,0	83	+ 2,7	24	+ 1,3	86	- 0,4
<i>dont :</i>								
· Communes-centres...	68	0,0	82	+ 2,5	25	+ 3,4	89	- 0,1
· Grandes communes de banlieue...	73	- 2,0	86	+ 2,4	22	- 0,9	85	- 1,5
· Petites communes de banlieue...	71	+ 2,6	82	+ 3,5	22	0,0	80	+ 0,6
<i>Agglomération parisienne...</i>	59	+ 1,8	78	+ 0,8	29	+ 0,2	87	+ 1,6
<i>dont :</i>								
· Ville de Paris...	50	(+ 6,3)	59	(- 0,4)	41	(+ 2,8)	89	(+ 2,0)
· Petite couronne...	60	+ 0,7	82	+ 1,1	28	- 1,0	88	+ 1,4
· Grande couronne...	65	+ 0,4	86	+ 1,2	23	+ 0,1	86	+ 1,5
<i>Communes-centres...</i>	64	+ 1,3	79	+ 1,2	27	+ 1,7	88	+ 1,3
<i>Grandes communes de banlieue...</i>	65	- 0,4	85	+ 2,3	24	- 0,3	86	+ 0,2
<i>Petites communes de banlieue...</i>	69	+ 2,0	83	+ 2,3	22	- 0,3	81	+ 0,9
<i>Ensemble...</i>	63	+ 0,9	83	+ 1,8	26	+ 0,1	84	+ 1,2

1. Pourcentage des voitures utilisées pour ce motif parmi celles qui sont à la disposition de ménages comportant au moins un actif.  
2. Moyenne annuelle de la variation du nombre de voitures utilisées pour ce motif rapportée au parc moyen des ménages appariés ; on a éliminé les variations induites par un changement du nombre d'actifs du ménage.  
3. Proportion de l'ensemble des voitures qui sont utilisées pour ce motif.  
4. Moyenne annuelle de la variation du nombre de voitures utilisées pour ce motif rapportée au parc moyen des ménages appariés.  
Sources : Enquêtes IACM de mai et d'octobre 1980 à 1984.

Emprunter la voiture pour faire ses courses est de plus en plus fréquent chez les habitants des banlieues des villes de province et des zones rurales situées hors de l'attraction des grandes villes. Le motif « promenades et vacances » est aussi en expansion dans ces zones rurales, mais recule dans les grandes villes de province.

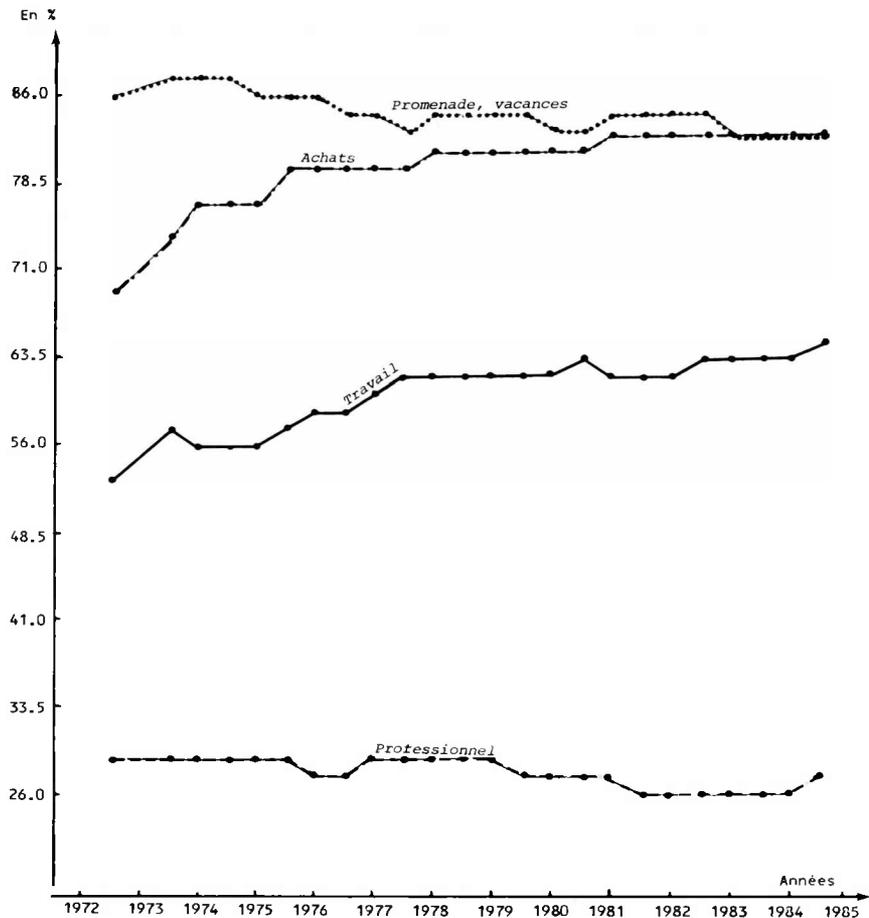
Après avoir présenté l'usage de la voiture en 1984 et donné les premières indications sur les tendances actuelles en fonction de la zone d'habitat, nous allons montrer comment les motifs expliquent l'évolution de l'usage de la voiture depuis le déclenchement de la crise.

### *Moins pour les vacances, plus pour les achats et le travail*

Faire ses achats en voiture progresse rapidement de 1972 à 1975, plus lentement ensuite (graphique 6). Le développement de la seconde voiture n'enraye pas cette progression vigoureuse, même si les ménages multi-équipés empruntent moins fréquemment leur voiture dans ce but. Par contre, le motif « promenades et vacances » recule mais ceci est largement dû au développement de la multi-motorisation.

Pour les motifs obligés, on trouve une opposition entre « se rendre au travail » dont la fréquence

GRAPHIQUE 6  
Pourcentage du parc utilisé pour les différents motifs



croît et « effectuer des déplacements professionnels » qui décline. Le pourcentage des voitures à la disposition de ménages d'actifs utilisées pour le motif professionnel est resté assez stable chez ceux qui ont une seule voiture. L'arrêt du recul des non salariés dans la population active contribue à l'interruption de la baisse observée récemment. Le motif « travail » connaît une forte progression jusqu'en 1978 ; puis, après un palier, la tendance reprend à partir de 1982. Cette dernière reprise est entièrement due aux ménages multi-équipés.

*L'empreinte des générations*

Le phénomène le plus marquant est sans doute l'empreinte des générations sur la proportion de voitures utilisées pour se rendre au travail. En effet, entre 1972-74 et 1982-84, cette proportion s'est accrue de huit points pour l'ensemble, contre seulement trois à quatre points pour chaque génération<sup>2</sup>. A une époque donnée (1982-84, par exemple) cette proportion décroît nettement en fonction de l'âge du chef de ménage. En 1982-84,

74 % des voitures des ménages dont le chef a moins de 30 ans sont utilisées pour aller travailler ; or, la plupart de ces ménages n'étaient pas encore constitués dix ans auparavant, et seulement 66 % des voitures des ménages dont le chef avait moins de 30 ans en 1972-74 servaient pour les trajets domicile-travail. On retrouve donc bien pour les jeunes le décalage de huit points observé pour l'ensemble des ménages d'actifs : 63 % en 1982-84 contre 55 % en 1972-74. Toutefois, cette forte propension à utiliser la voiture pour aller travailler est actuellement beaucoup moins marquée chez les moins de 25 ans que chez les 25-30 ans.

La proportion de voitures utilisées pour les courses et les promenades-vacances est maximale chez les jeunes de moins de 30 ans et les « jeunes retraités » (60 à 69 ans). L'importance croissante de ces motifs (surtout des achats) est actuellement

2. Aux âges où une forte proportion de chefs de ménages sont actifs.

d'autant plus marquée que le chef de ménage est jeune.

C'est chez les ménages de la génération qui a la quarantaine en 1982-84 que le kilométrage moyen par voiture a baissé le moins depuis la crise. Mais c'est aussi chez ces ménages que la proportion de voitures utilisées pour faire les courses est la plus faible en 1982-84 ; or ce motif correspond aux déplacements les plus courts. A une époque donnée (1982-84 par exemple), les kilométrages diminuent en fonction de l'âge du chef de ménage (tableau 2). Mais en 1982-84, les voitures des ménages dont le chef a moins de 30 ans roulent nettement moins que dix ans plus tôt : 14 500 km contre 16 300 km. Les jeunes qui résident encore chez leurs parents circulent un peu moins (13 100 km par an) que ceux qui ont fondé un foyer ; cette différence est liée à un plus faible usage pour les achats (74 % contre 86 %) et pour se rendre au travail (66 % contre 74 %).

### D'abord l'activité

A partir des réponses des ménages interrogés deux fois de suite à un an d'intervalle, on a repéré comment les changements de caractéristiques du ménage influencent les motifs d'usage de l'automobile. La variation des motifs liés au travail dépend bien entendu clairement de celle du nombre d'actifs du ménage et, dans une moindre mesure, du statut de leur chef (salarié ou indépendant) ; la liaison est plus forte quand le nombre d'actifs diminue que quand il s'accroît. Ceci conduit à éliminer ce facteur quand on cherche les autres causes d'évolution de l'usage de l'automobile.

Une fois corrigé l'effet de la baisse du nombre d'actifs, la tendance des motifs liés au travail est à la hausse sur la période 1980-84 (tableau 7). La croissance du motif « achats » reste plus forte que celle du motif « promenades et vacances ». Seules les variations de l'usage professionnel semblent insensibles au revenu tant en niveau qu'en évolution. Pour les achats, on observe une tendance à la baisse chez les ménages les plus aisés, la tendance à la hausse ne se manifestant qu'en-dessous de 80 000 F de revenu annuel. Ce motif n'est pas affecté par une baisse de ressources chez les ménages à bas revenus. L'utilisation de la voiture pour la promenade et les vacances progresse aussi chez les ménages modestes, alors qu'elle régresse un peu chez les ménages aisés. Mais cette différenciation s'explique plutôt par une certaine saturation quand les ménages aisés connaissent une progression de leurs ressources. Une fois corrigée l'influence de la variation du nombre d'actifs, on note une certaine inertie du motif « travail » chez les hauts revenus, alors que pour les ménages modestes, l'évolution des ressources a un impact certain sur l'usage de la voiture pour se rendre au travail. On comprend ainsi mieux pourquoi l'évolution du kilométrage est sensible au revenu chez les ménages modestes (domicile-travail, promenades-vacances), la saturation se manifestant chez les plus aisés pour les achats et les vacances.

### Fin de la « génération automobile » ?

Même si, en-deçà d'un certain seuil, les kilométrages sont peu sensibles aux hausses du prix de l'essence, on ne peut pas dire que la crise ait

TABLEAU 7

Tendances actuelles des différents motifs selon le niveau et l'évolution du revenu 1979-1984

	Travail		Achats	Professionnels		Promenades Vacances
	Non corrigé	Corrigé <sup>1</sup>		Non corrigé	Corrigé <sup>1</sup>	
<b>Bas revenus (- de 50 000 F/an déclarés à l'enquête)</b>						
. Décroissants...	- 2,2	- 0,8	+ 3,3	- 1,2	- 0,1	+ 1,1
. Stables...	- 0,5	+ 0,3	+ 1,7	- 0,4	+ 0,3	+ 1,3
. Croissant d'une seule tranche...	+ 1,9	+ 1,2	+ 2,1	- 0,7	- 0,5	+ 2,6
. Fortement croissants...	+ 8,8	+ 3,6	+ 12,5	+ 0,5	- 1,5	+ 9,2
<i>Ensemble...</i>	+ 1,3	+ 0,9	+ 3,7	- 0,5	- 0,3	+ 2,8
<b>Hauts revenus (+ de 50 000 F/an déclarés à l'enquête)</b>						
. Décroissants...	- 0,3	+ 0,2	- 0,9	+ 0,5	+ 2,0	- 1,1
. Stables...	- 1,4	- 0,3	+ 0,3	- 0,2	+ 0,1	- 0,1
. Croissant d'une seule tranche...	+ 4,3	+ 3,7	+ 2,8	- 0,7	- 0,8	+ 3,3
. Fortement croissants...	+ 3,8	+ 2,1	+ 5,9	+ 0,4	- 1,3	+ 2,1
<i>Ensemble...</i>	- 0,5	+ 0,7	+ 0,7	- 0,1	+ 0,4	+ 0,4
Revenus non déclarés (au moins à l'une des deux interviews)...	+ 1,4	+ 2,7	+ 4,2	- 1,7	- 0,3	+ 1,2
<i>Ensemble...</i>	+ 0,2	+ 0,9	+ 1,8	- 0,3	+ 0,1	+ 1,2

1. En éliminant les variations corrélées avec celles du nombre d'actifs du ménage.  
Unités : voir dans l'encadré p. 45, la rubrique « motifs d'usage ».  
Sources : Enquêtes IACM d'octobre 1979 à 1984.

épargné l'automobile. La sensibilité aux prix des carburants est plus nette chez les ménages aisés chez lesquels apparaît une certaine saturation pour les usages de la voiture non liés au travail ; même pour les trajets domicile-travail, un retour aux transports collectifs est possible quand ces ménages habitent dans des villes qui ont réalisé un effort important de promotion dans ce domaine. La croissance ralentie des revenus limite l'utilisation de la voiture par les plus modestes, principalement pour se rendre au travail, en promenade ou en vacances.

Il en résulte une tendance à la baisse des kilométrages moyens par voiture, qui est aussi liée en partie au développement des motifs correspondant aux trajets les plus courts (achats, travail), alors que la proportion des voitures utilisées pour les déplacements professionnels ou les vacances tend à diminuer depuis une dizaine d'années.

Les observations faites sur l'automobile entre 1972 et 1983 ne remettent pas en cause fondamentalement les grandes tendances des années précédentes. Tout au plus le taux de motorisation croît à un rythme ralenti mais encore soutenu de 2,5 % par an et le kilométrage moyen décroît légèrement. Aujourd'hui, plusieurs indices conduisent à s'interroger sur un tournant éventuel : le taux de motorisation des ménages stagne depuis fin 1983 et la seconde voiture marque le pas. Également, l'arrêt du vieillissement du parc qui reste à confirmer suggérerait une reprise des achats de véhicules neufs. Le redressement du kilométrage en 1984 tranche sur l'évolution antérieure, mais les tendances lourdes persistent : réduction des parcours chez les ménages qui ont gardé deux voitures au cours de l'année. Le redémarrage des déplacements professionnels pousse cependant à l'intensification de l'usage. La baisse du prix de l'essence est un phénomène nouveau et trop récent pour qu'il soit possible d'en apprécier déjà la portée.

Au-delà des retournements conjoncturels de 1984, l'analyse du comportement des différentes générations montre des évolutions plus profondes. La « génération automobile » par excellence semble être celle qui atteint la quarantaine au début des années 80. C'est la plus motorisée en 1972-74 comme en 1982-84 et c'est celle pour laquelle les kilométrages ont le moins baissé pendant cette période. Malgré une démotorisation relative lors de la retraite, l'arrivée à la soixantaine de générations qui ont bénéficié de l'essor automobile réduit le fossé qui séparait jadis les ménages âgés des plus jeunes. Mais les principaux indices de changement apparaissent pour les jeunes générations. Relativement à la moyenne ou à la « génération automobile », ils sont moins motorisés et roulent moins que par le passé. La seule tendance qui se prolonge est la croissance de l'usage de la voiture pour se rendre à son travail, sauf peut-être chez les très jeunes.

### Références bibliographiques

- [1] F. Boscher. Le système d'enquêtes sur les conditions de vie et aspirations des Français, Phase VI, Thème transports, *Rapport CREDOC ronéoté*, septembre 1985.
- [2] O. Choquet et H. Valdelièvre. Acquisition et utilisation de l'automobile, *Archives et documents*, INSEE, n° 123, mars 1985.
- [3] J. Desabie. Théorie et pratique des sondages, Dunod, 1966.
- [4] H. Faure. Une enquête par sondage sur l'utilisation des voitures particulières et commerciales, *Consommation*, n° 1 et 2, 1963.
- [5] M. Glaude et M. Moutardier. Projection de la demande d'automobile pour 1980 et 1985, *Collections de l'INSEE*, Série M, n° 64, juillet 1978.
- [6] L. Hivers et J.P. Orfeuill. Automobile et différenciation sociale, INRETS, 1985.
- [7] INSEE, Les déplacements quotidiens en 1981, *Premiers résultats*, n° 27, novembre 1984 ; Le phénomène automobile, *Premiers résultats*, n° 28, novembre 1984.
- [8] E. Join-Lambert. Les ménages roulent plus, les voitures roulent moins, *Economie et statistique*, n° 136, septembre 1981.
- [9] J.L. Madre. L'automobile en période de crise : motorisation et usage depuis 10 ans, *Rapport CREDOC ronéoté*, octobre 1984.
- [10] J.L. Madre. Disparités géographiques dans la possession et dans l'usage de l'automobile, *Transport, Urbanisme et Planification*, Volume 5, 2<sup>e</sup> trimestre 1985.
- [11] J.L. Madre. La concurrence entre l'automobile et les transports publics locaux en province, *Rapport CREDOC ronéoté*, à paraître.
- [12] R. Marche. Taux de motorisation et utilisation de l'automobile, OCDE, mai 1982.
- [13] Ministère des Transports, *L'automobile et la mobilité des Français*, La Documentation française, Paris, 1980.
- [14] T.H. Nguyen. Le parc automobile des ménages, *Collections de l'INSEE*, Série M, n° 65-66, septembre 1978.
- [15] J.P. Orfeuill. Notes de premiers résultats sur l'enquête Transports 1981-1982, INRETS, décembre 1984.
- [16] D. Verger. Avoir des biens durables : une affaire de goûts ou de coûts ? *Consommation*, n° 1, 1985.
- [17] A. Villeneuve. L'équipement des ménages en automobiles, *Collections de l'INSEE*, Série M, n° 15, juin 1972.