

INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SÉCURITÉ

U N M I L L I A R D

D E D É P L A C E M E N T S

P A R S E M A I N E

LA MOBILITÉ DES FRANÇAIS

Document 7381
BIBLIOTHÈQUE DE LA DOCUMENTATION FRANÇAISE
1973

7381

LA DOCUMENTATION FRANÇAISE

Illustration de la couverture :

Un tableau de Ricardo Licata est un emblème idéal de la vitalité et du mouvement dans l'espace pictural.

Les auteurs remercient le peintre et la galerie Carlhian pour leur autorisation de reproduction.

Maquette de couverture : Bernard Vaneville - DF

© La Documentation Française - Paris, 1989
ISBN : 2-11-002152-7

SOMMAIRE

Avant-propos par Roger Marche	5
PREMIÈRE PARTIE : L'AUTOMOBILE	9
Chapitre 1 : L'automobile dans la crise, en France et à l'étranger par Jean-Pierre Orfeuill	11
Chapitre 2 : L'équipement des ménages en moyens de déplacements par Jean-François Lefol et Jean-Pierre Orfeuill	21
Chapitre 3 : L'automobile : conducteurs et usages par Jean-François Lefol	41
DEUXIÈME PARTIE : LES DÉPLACEMENTS HABITUELS	59
Chapitre 4 : Urbanisme et mobilité dans le contexte des politiques urbaines depuis les années 60 par Alain Bieber	61
Chapitre 5 : Les déplacements dans le cadre habituel par Jean-Pierre Orfeuill et Patrick Troulay	71
Chapitre 6 : La clientèle des transports collectifs urbains dans les villes moyennes par Marie-Hélène Massot et Bruno Monjaret	85
Chapitre 7 : Les déplacements domicile-travail par Laurent Hivert et Jean-Pierre Orfeuill	103
Chapitre 8 : Les déplacements de week-end par Françoise Potier	119
Chapitre 9 : Espace et déplacements par Jean Pierre Orfeuill	135

TROISIÈME PARTIE : LES DÉPLACEMENTS À LONGUE DISTANCE	147
Présentation générale et définition des concepts	149
Chapitre 10 : Panorama général de la mobilité à longue distance	
par Jean-François Lefol, André Mey et Olivier Morellet	153
Chapitre 11 : Les voyages touristiques de courte durée	
par Jean-François Lefol	161
Chapitre 12 : Les départs en vacances	
par Marc Christine	177
Chapitre 13 : La répartition temporelle des déplacements et les pointes de trafic	
par Elisabeth Chaigneau	193
QUATRIÈME PARTIE : LES EFFETS NÉGATIFS DES MOYENS DE TRANSPORTS	211
Chapitre 14 : L'insécurité routière	
par Hélène Fontaine et Pierre-Emmanuel Barjonet	213
Chapitre 15 : Les nuisances	
par Jacques Lambert	223
Chapitre 16 : Transports et énergie	
par Jean Delsey et Jean-Pierre Orfeuill	235
CINQUIÈME PARTIE : DEMAIN, LES DÉPLACEMENTS	251
Chapitre 17 : L'automobile et la mobilité... aux États-Unis	
par Jean-Pierre Orfeuill	253
Chapitre 18 : Éléments pour une prospective	
par Alain Bieber et Jean-Pierre Orfeuill	261
Description des enquêtes utilisées	273
Présentation des auteurs	281

Avant-propos

Roger MARCHE

Directeur du Département d'économie et de sociologie des transports

Les Français attachent beaucoup de prix à leur mobilité. Ils savent aussi le poids que représentent leurs déplacements, quotidiens, en fin de semaine ou plus exceptionnels, dans le temps qu'ils y consacrent et dans le budget de leur ménage. Je rappellerai simplement que ces dépenses de transport des ménages, estimées à 482 milliards de francs en 1987¹, correspondent à 15 % de leur budget (la « consommation finale » des ménages) et que cette part est stable au cours de la dernière décennie. Ces chiffres illustrent également l'importance de l'activité économique du secteur des transports, d'autant plus qu'ils ne tiennent pas compte des déplacements professionnels, qui sont à la charge des entreprises.

Que peut-on dire de l'évolution de ce marché, de sa situation par rapport aux autres pays ? Un indicateur significatif est la distance moyenne parcourue par personne et par an. Pour les seuls déplacements en voitures particulières et par les transports collectifs terrestres, sur le territoire national, la moyenne française était de 11 000 km en 1986 et a augmenté de 66 % depuis 1970. Les moyennes actuelles sont du même ordre de grandeur pour le Danemark, les Pays-Bas et la République fédérale d'Allemagne, et sensiblement plus faibles pour l'Italie et le Royaume-Uni, où elles sont voisines de 9 000 km.

Marché du transport de personnes en expansion donc, mais aussi marché à la recherche de la qualité. Dans le domaine interrégional, le trafic aérien intérieur a doublé en huit ans ; le trafic ferroviaire du réseau Sud-Est, qui bénéficie à plein de l'« effet TGV », a augmenté de près de 80 % en sept ans, tandis que les autres parties du réseau ont stagné globalement. Mêmes évolutions pour la route : le trafic autoroutier interurbain a progressé de 45 % entre 1981 et 1987, tandis que le trafic des routes nationales n'a progressé que de 11 % et celui des chemins départementaux a stagné.

Pour les transports urbains, l'exemple de Lyon montre que le métro peut tirer la croissance de l'ensemble des transports collectifs et même rééquilibrer le partage entre modes pour les déplacements vers le centre. Les sites propres réalisés à Marseille, Lille, Nantes et Grenoble ouvrent la voie à d'autres réalisations dans les années à venir. Par ailleurs, l'émergence de projets autoroutiers à péage dans les cadres urbains, dont « LASER » — liaison automobile souterraine expresse régionale pour Paris — est le plus connu, suggère l'existence d'une demande latente et solvable pour, là encore, plus de qualité.

En innovant pour satisfaire ces demandes nationales, les opérateurs de services de transports, comme les producteurs de matériels, souvent associés à des partenaires étrangers, sont aussi présents sur la scène internatio-

1. Les quelques chiffres de cet avant-propos proviennent du 25^e rapport de la Commission des comptes de transports de la nation, relatif à l'année 1987. Il est publié par l'INSEE (série C, n° 149).

nale, comme le montrent les succès du métro, du Val, d'Airbus ou du TGV, l'internationalisation du marché automobile ou encore le développement de produits toujours plus sophistiqués d'équipement du réseau routier (programme communautaire DRIVE par exemple).

Dans ce contexte toujours plus concurrentiel, nous constatons une véritable mutation de l'usager en client et le client, comme chacun sait, est roi. C'est à lui, à ses pratiques, à ses logiques de comportement, que cet ouvrage est consacré.

A pied ou en deux-roues, en autobus ou en métro, en voiture comme passager ou comme conducteur, les Français réalisent, quels qu'en soient les motifs et les distances, un milliard de déplacements par semaine.

Le Département d'économie et de sociologie des transports de l'INRETS, dont les missions couvrent les transports de voyageurs et de marchandises, du point de vue de l'offre comme de la demande, consacre à la connaissance, l'analyse et la modélisation de ces déplacements une part importante de son activité. Au moment où les travaux issus de différentes enquêtes lourdes — enquête transport 1981-1982 et panel déplacements quotidiens notamment — touchent à leur fin, il nous a paru opportun d'offrir, à côté des nombreuses publications spécialisées déjà réalisées, un ouvrage de synthèse destiné à un large public. Il est ordonné en cinq parties principales.

La première partie de l'ouvrage est consacrée à l'automobile qui assure plus de 80 % des kilomètres parcourus sur le sol français. Les effets de la crise, la montée de nouvelles catégories de conducteurs (retraités, femmes...), le passage progressif de l'automobile du statut de bien du ménage à celui de bien personnel y sont notamment analysés.

La deuxième partie, consacrée aux déplacements dans le cadre habituel, est introduite par une analyse des grandes évolutions institutionnelles qui ont marqué le domaine et un panorama général de la mobilité à courte distance. Puis les auteurs se sont efforcés d'approfondir des thèmes assez bien connus, comme la mobilité pour le travail, de proposer une vision d'ensemble de domaines importants mais moins bien connus, comme la clientèle des transports collectifs dans les villes moyennes ou encore la mobilité de fin de semaine, enfin d'évaluer les conséquences des mutations en cours dans les fonctions des espaces sur les pratiques de déplacements.

Les déplacements à plus de cent kilomètres, qui concernent directement des grands opérateurs de transport et, indirectement, les professions de l'hôtellerie, du tourisme et des loisirs, font l'objet de la troisième partie. Après un chapitre introductif destiné à prendre la mesure des évolutions en cours et à présenter une photographie précise de la situation actuelle, il a été choisi, là aussi, d'approfondir un thème assez bien connu, la mobilité de vacances, mais aussi de présenter les principaux traits de la mobilité de courte durée, en développement rapide, et d'analyser la répartition temporelle des déplacements à longue distance afin de mieux comprendre la formation des pointes de trafic qui affectent les réseaux de transport.

La mobilité est, malheureusement, porteuse d'effets négatifs connus de tous : l'insécurité routière, la pollution et le bruit sont parmi ceux-là, tandis que la

consommation d'énergie — essentiellement pétrolière — a posé, et le risque subsiste, des problèmes stratégiques et pèse de façon régulière sur nos échanges extérieurs. Malgré la diversité des domaines d'intérêt et des approches, j'ai été frappé par un diagnostic commun : des progrès énormes ont été accomplis dont nous n'avons pas toujours pris la mesure. Beaucoup reste à faire, et pourra être réalisé d'autant plus efficacement, car la lutte contre les effets négatifs a elle aussi un coût, que les progrès dans la connaissance sont importants.

La dernière partie de l'ouvrage vise à scruter l'avenir.

Un premier chapitre est consacré à un panorama de la mobilité aux États-Unis, vaste ensemble économique fortement motorisé qui constitue l'une des références possibles de l'Europe de demain. Dans le deuxième chapitre, les auteurs analysent quelques-unes des dynamiques majeures qui animent la société française pour en tirer les conséquences sur l'évolution des déplacements.

La réalisation de cette fresque sur la mobilité des français repose sur une pratique éprouvée d'enquêtes auprès de personnes et de ménages qui n'aurait pas été possible si de nombreux organismes n'avaient exprimé leur vif intérêt pour cet effort de connaissance et apporté leur confiance et leur soutien financier.

L'importance de ces collaborations montre que la méthode de travail du Département, qui cherche à concilier une forte identité interne avec des collaborations multiples, aussi bien pour l'approfondissement des connaissances que pour des expertises ponctuelles, rencontre un écho très favorable chez nos partenaires.

Nous adressons à tous ceux qui nous ont ainsi aidé nos plus vifs remerciements ; nous tenons à mentionner tout particulièrement l'Agence française pour la maîtrise de l'énergie pour ses efforts constants sur la connaissance du parc automobile, de la mobilité quotidienne et des consommations pétrolières, les directions du ministère des Transports (direction générale de l'Aviation civile, direction des Routes, direction de la Sécurité et de la Circulation routière, direction des Transports terrestres), l'OEST, le Commissariat au Plan, la direction du Tourisme, la direction de la Prévision, les constructeurs automobiles nationaux et leur chambre syndicale, les sociétés de transport, notamment la SNCF, et le Secrétariat d'État à l'Environnement pour leurs soutiens à l'enquête sur les transports réalisée avec l'INSEE., à l'observatoire du CREDOC, à l'enquête sur l'utilisation réelle des véhicules et à l'enquête nationale sur le bruit.

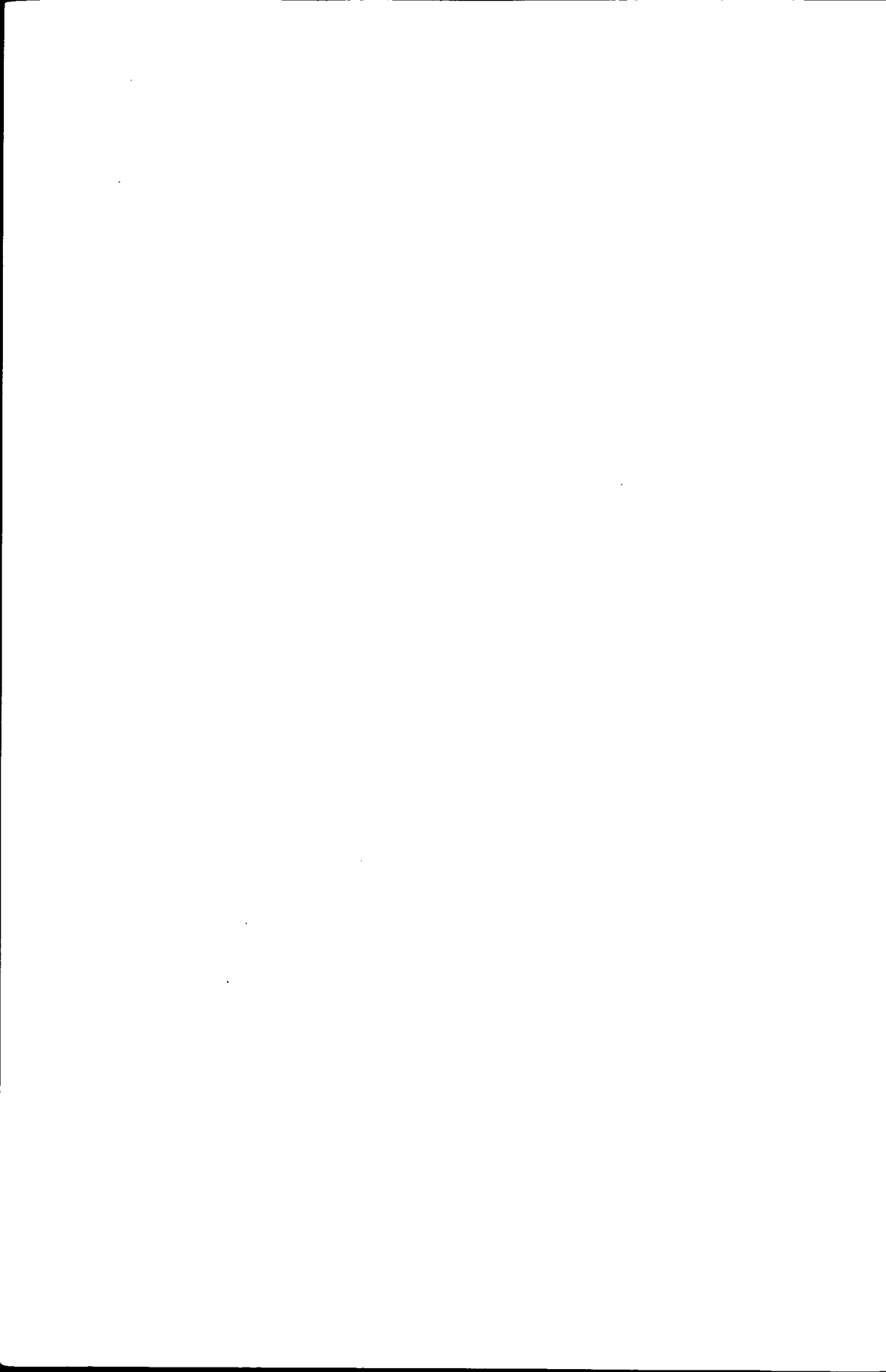
Les collaborations que nous avons eues avec les organismes d'enquêtes — l'INSEE bien sûr, mais aussi la SOFRES et le CREDOC — ont toujours été marquées par un souci de qualité dont nous nous réjouissons.

Tous les auteurs, qu'ils appartiennent au Département d'économie et de sociologie des transports, à d'autres laboratoires de l'INRETS ou à des organismes extérieurs, ont eu à cœur de concilier l'intérêt de la présentation

et la rigueur méthodologique. Jean-Pierre Orfeuil, qui a coordonné l'ouvrage, se joint à moi pour leur faire part de notre gratitude.

Notre reconnaissance va également à Laurent Hivert et Patrick Troulay qui ont coordonné les éditions de tableaux et graphiques sur microordinateur, nos collègues du Département qui ont relu les textes, et à Bernadette Ferrer qui a assuré la saisie de l'ensemble des contributions.

Première partie
L'AUTOMOBILE



Chapitre 1

L'automobile dans la crise, en France et à l'étranger

Jean-Pierre ORFEUIL

I — Introduction

Avec un parc d'un peu plus de 21 millions d'automobiles, les Français, comme la plupart de leurs voisins européens, disposent aujourd'hui de moitié plus d'automobiles qu'en 1973, date fétiche de l'« entrée dans la crise », même si elle est contestée par de nombreux économistes. Des projections qui sont marquées par la prudence suggèrent un parc de 27 à 28 millions d'unités en l'an 2000.

Ce faisant, ils n'ont pas seulement déjoué les prévisions pessimistes marquées par une époque où le Club de Rome faisait de la problématique des limites physiques l'alpha et l'omega des visions prospectives ; ils ont aussi infligé un vigoureux démenti à un de leurs vieux démons assimilant l'automobile à un bien de luxe — ce qu'elle est parfois, mais de plus en plus rarement —, démon qui a fait prendre de sérieux retards à notre industrie automobile entre les deux guerres. Ils ont enfin bousculé nos cadres intellectuels en faisant évoluer — lentement mais sûrement — le produit automobile du statut de « bien du ménage » au statut de « bien de la personne », repoussant notre vision de la saturation : aujourd'hui, plus de la moitié du parc appartient à des ménages multi-équipés.

L'après 1973 n'a pourtant pas été placé sous des auspices favorables : la seconde crise pétrolière en 1980, la déroute de notre balance commerciale en 1982, le choc « dollar » en 1984/1985 et la « rigueur » imposée par un appareil industriel mal positionné par rapport à l'évolution de la demande n'ont pas manqué d'alimenter des tendances dépressives. Dans ces conditions, notre rapport à l'automobile mérite sinon d'être expliqué, au sens des sciences exactes, du moins d'être compris, au sens des sciences sociales.

Une première partie, à caractère macroéconomique, situera l'évolution de nos consommations automobiles par rapport à divers contextes : l'évolution économique ; l'évolution des consommations automobiles dans des pays comparables ; l'évolution des consommations liées à l'automobile par rapport aux consommations d'autres biens.

Les moteurs de la croissance — notamment l'évolution de la démographie, des revenus réels et des systèmes de localisation — seront traités dans le chapitre 2.

La deuxième partie sera consacrée à l'identification des facteurs régulateurs principaux de la structure du parc et des pratiques automobiles : vieillissement du parc, recours accru au marché de l'occasion, transferts de gamme, dieselisation, progrès en matière de sécurité,... Là encore, nous nous place-

rons dans une perspective assez générale, car le chapitre 3 est consacré à l'analyse détaillée des usages de l'automobile.

II — L'automobile et l'économie : de nouveaux rapports

On montrera au paragraphe 1 le caractère relatif mais bien réel de la notion de crise. Le paragraphe 2 est consacré à une comparaison des évolutions en France et à l'étranger, tandis que le paragraphe 3 situera l'évolution des consommations liées à l'automobile par rapport aux autres consommations.

1 — La crise, quelle crise ?

L'observation concrète du quotidien, telle qu'un anthropologue pourrait la pratiquer, nous renvoie certes un dysfonctionnement majeur, celui du marché de l'emploi, qui n'a jamais produit autant d'exclus que depuis les années noires de la grande crise, mais aussi et surtout l'image d'une « France moyenne » aux conditions de vie sans cesse plus confortables : des conditions de logement toujours meilleures, un équipement du foyer toujours plus abondant, un accès toujours plus large à l'Université, des dépenses de santé toujours croissantes et une part du revenu consacrée à l'alimentation toujours décroissante... Cherche crise désespérément, tel aurait pu être aussi, dans un autre registre, le titre de la « France sans pétrole » d'H. Aujac et J. de Rouville qui montrait que la perte de 50 % de nos approvisionnements pétroliers en 1980 nous ramenait non pas à la France de la bougie, mais au début du septennat de G. Pompidou.

En nous détachant de l'expérience immédiate, le monde abstrait des agrégats économiques fait apparaître un paysage plus nuancé : ce que nous appelons crise est une rupture durable de l'expansion, dont le rythme annuel, passant de 5,6 % avant 1973 à 2,1 % après, a été pratiquement divisé par trois. Le poids de cette rupture pour les ménages a été considérablement allégé par (au moins) trois facteurs : l'allocation des ressources a été dirigée vers les ménages au détriment des entreprises (au moins jusqu'en 1983) ; les foyers ont orienté leurs ressources vers la consommation au détriment de l'épargne (leur taux d'épargne chute de 17 % à 12 % en 1985) ; enfin, et sans que nous ne l'analysions comme un produit direct de la crise, les ménages ont moins d'enfants : la crise modifie notre rapport au temps, rapproche nos horizons de projections et accroît notre sensibilité à la conjoncture, car nos réserves sont amoindries.

2 — Possession et usage des moyens de transport : la France en phase avec les pays développés

Un certain parallélisme prévaut lorsqu'on observe les évolutions des quelques grands agrégats liés aux modes individuels : le taux de croissance des parcs automobiles ne cesse de décroître, en France comme dans la CEE et aux États-Unis. Il n'est plus que de 3 % en Europe et 2 % aux États-Unis sur la période récente. Il en est de même pour la consommation d'essence (hors

gazole), avec même des taux négatifs atteints très tôt par les États-Unis, en raison d'une augmentation fulgurante de l'efficacité énergétique du parc. Les « miles par gallon » sont passés de 13,5 à 18,2 (+ 35 %) entre 1975 et 1985, soit une consommation actuelle de 13 litres aux 100 kilomètres, encore très supérieure aux standards européens. Les kilomètres parcourus par automobile, après avoir connu une tendance croissante avant la crise, sont aujourd'hui, dans la plupart des pays développés, soit sur une tendance légèrement décroissante (en France), soit stationnaire (États-Unis).

1 - TAUX DE CROISSANCE ANNUEL MOYEN DES PARCS AUTOMOBILES ET DEUX ROUES

Sources : EUROSTAT et National Transport Statistics

	71-75	76-80	81-85
EVOLUTION DES PARCS AUTOMOBILES			
CEE (10 pays)	+5.2	+3.9	+2.9
ETATS UNIS	+7.6	+2.7	+1.7
FRANCE	+5.1	+4.0	+2.5
EVOLUTION DES PARCS DE DEUX ROUES A MOTEUR			
CEE (10 pays)	+2.8	-0.8	-3.5
ETATS UNIS		+2.7	-1.1
FRANCE	+1.3	-2.0	-5.7

Les tendances relatives aux immatriculations annuelles d'automobiles neuves sont beaucoup plus disparates : elles sont extrêmement sensibles à la conjoncture propre de chaque pays, dans la mesure où elles ont pour fonction désormais essentielle le renouvellement du parc (75 à 85 % dans les années récentes dans les grands pays développés) : des variations de demande de plus ou moins 10 à 15 % sont désormais fréquentes dans les pays européens et aux États-Unis.

Enfin les parcs de deux roues à moteur sont désormais sur une pente décroissante aussi bien en France qu'en Europe ou aux États-Unis.

Il résulte de ce parallélisme approximatif des évolutions un maintien des hiérarchies générales, avec toutefois un certain resserrement de l'éventail au sein des pays développés. Les États-Unis restent largement en tête, avec plus d'une voiture pour deux personnes, tandis que le Japon reste à la traîne avec moins d'une voiture pour quatre personnes. Entre ces deux pays, qui diffèrent tant par l'occupation du sol que par les modèles familiaux dominants, l'Europe se présente comme un « ensemble moyen », encore loin des États-Unis — sur la base des différentiels actuels de croissance, un rattrapage demanderait encore un tiers de siècle, toutes choses égales par ailleurs ! — mais très au-dessus du Japon. En son sein, la RFA qui a

l'économie la plus solide mais aussi la population la plus vieillissante, arrive en tête avec 425 voitures pour 1 000 habitants. La France, la Suisse et la Suède apparaissent au-dessus de la moyenne européenne, mais aussi l'Italie qui réalise une performance remarquable grâce à un parc où les petits véhicules sont plus nombreux qu'ailleurs. Les Britanniques, dont le niveau de vie est plus faible, le Danemark, qui a mené une politique fiscale très sévère à l'égard de l'automobile, le Benelux et l'Autriche restent à des niveaux légèrement inférieurs tandis que les nouveaux venus de la CEE — Grèce, Espagne, Portugal — connaissent des croissances particulièrement rapides : leur parc croît de 8 % environ depuis 1975, taux assez comparable à celui que connaissaient les autres pays développés quand leur parc était faible, si bien qu'on peut penser que ce mouvement est peu affecté par la crise ambiante.

3 — L'automobile dans la consommation des ménages

La crise — c'est-à-dire la modération brutale du rythme de croissance de notre niveau de vie — a-t-elle modifié les modes de consommation ? Pour répondre à cette question, nous avons calculé les taux annuels de croissance en volume de divers postes de consommation. On dira qu'une consommation est en régression relative si son taux est inférieur au taux moyen (5,5 avant 1973, 2,9 après), en progression relative dans le cas contraire.

L'analyse par grandes fonctions fait apparaître des évolutions classiques : régression forte continue de l'alimentation, régression plus affirmée dans la seconde période de l'habillement au profit des biens industriels, de l'habitat et des dépenses de santé : symptômes classiques du développement, dans tous les pays.

L'analyse par microfonctions et la comparaison des évolutions avant et après 1973 font apparaître des phénomènes plus intéressants : l'automobile et les biens associés (carburants, caravanes, dans une moindre mesure réparations) qui « tiraient » la croissance de façon continue avant 1973, sont aujourd'hui, soit en très légère croissance (achats d'automobiles), soit en régression relative (forte pour les caravanes, légère pour les carburants et les réparations). A l'évidence, un rééquilibrage s'est produit entre modes de transports : le différentiel de croissance, qui était de l'ordre de 8 % entre les consommations liées à l'automobile et celles liées aux transports urbains et au train, s'est pratiquement annulé depuis 1973. L'explication n'est que partielle : l'univers de la mobilité semble, depuis la crise, plus concurrencé qu'auparavant par l'univers du foyer : les consommations de plats cuisinés croissent tandis que la fréquentation des cafés restaurants décroît, la part des loyers augmente tandis que celle des hôtels diminue, l'électronique brun (images et sons) et la redevance radio télé augmentent tandis que la fréquentation des cinémas diminue, l'électronique blanc (cuisine et lavage) augmente alors que les services de laverie chutent...

Symptômes d'un mélange de tradition et de modernisme, les produits qui connaissent les plus fortes croissances sont les aliments pour animaux, les matériels de traitement de l'information et les télécommunications : l'accroissement du confort des logements — eu égard à l'amélioration du parc et à la baisse de la taille des ménages — et l'évolution relative du prix des biens

**2 - TAUX ANNUEL MOYEN DE CROISSANCE EN VOLUME
DE DIVERSES CONSOMMATIONS**

Source : INSEE

	VALEUR 1987 (en milliards)	CROISSANCE ANNUELLE MOYENNE EN VOLUME (en %)	
		1959-1973	1973-1987
GRANDS POSTES DE CONSOMMATION			
ALIMENTATION	643	+3.1	+1.6
ENERGIE	279	+9.6	+1.6
HABILLEMENT	226	+5.2	+0.8
BIENS DURABLES	275	+10.0	+3.9
AUTRES PRODUITS MANUFACTURES	478	+7.8	+2.5
SANTE	284	+7.8	+5.7
LOYERS	390	+7.1	+4.6
TRANSPORTS EN COMMUN,POSTE,TELECOMMUNICATION	139	+3.9	+5.7
AUTRES SERVICES	536	+3.7	+2.4
POSTES PARTICULIERS			
AU FOYER			
VETERINAIRES ET ALIMENTS POUR ANIMAUX	6	+13.0	+10.0
ELECTRONIQUE DOMESTIQUE	31	+14.7	+10.9
MEUBLES ET ELECTROMENAGER	176	+7.5	+2.3
TELECOMMUNICATIONS ET POSTE	55	+7.9	+10.9
REDEVANCE	11	-	+7.2
ACTIVITES EXTERIEURES			
CINEMA	4	-	-2.5
HOTELS,CAFES,RESTAURANTS,CANTINES	209	+2.8	+1.8
LAVERIES	9	+2.0	-2.5
COIFFURE ET ESTHETIQUE	27	+4.9	+2.5
TRANSPORTS			
ACHATS D'AUTOMOBILES	133	+11.4	+4.0
ACHATS DE DEUX ROUES	7	+5.8	-1.8
ACHATS DE CARBURANTS	120	+12.7	+1.9
REPARATIONS	107	+6.5	+1.5
ACHATS DE CARAVANES	3	+14.2	-2.6
TRAIN	23	+2.3	+2.1
TRANSPORTS URBAINS	14	+0.3	+2.9
AVION	15	+9.2	+6.7
TOTAL	3250	+5.5	+2.9

industriels par rapport à ceux des services (par exemple + 300 % entre 1973 et 1987 pour le cinéma, + 30 % pour les postes de radio et de télévision, + 230 % pour l'alimentation, + 330 % pour les cafés restaurants...) amènent à un déplacement des zones de concurrence entre activités réalisées au foyer et activités réalisées à l'extérieur : on observe une réorganisation des pratiques d'activités, qu'on ne peut réduire simplement à une substitution entre transports et télécommunications. Tous les moyens de transport en pâtissent, à l'exception du transport aérien qui pénètre peu à peu dans un nombre croissant de ménages et concurrence vigoureusement le train et l'automobile.

III — Les régulations majeures à l'égard de l'automobile

Les adaptations majeures réalisées depuis dix ans peuvent être résumées en trois points : une volonté forte de diffusion de l'accès et de l'usage ; des économies sur les postes liés à l'automobile ; une évolution ambiguë en matière de choix des gammes de prix.

1 — Une volonté forte de diffusion de l'accès et de l'usage

Les ménages dont le taux d'équipement était faible (essentiellement ceux qui sont dans la partie haute du cycle de vie, au-delà de 60 ans) voient leur taux d'équipement progresser de 36 % pour les 60-65 ans, de 48 % pour les plus de 65 ans (contre 15 % pour l'ensemble des ménages). L'accès des femmes à l'automobile progresse notablement : le taux de multi-motorisation double, et la proportion de femmes conductrices principales d'un véhicule dans les ménages motorisés augmente de 40 % en dix ans. Elles représentent aujourd'hui 35 % des conducteurs principaux d'automobiles. La diffusion vers les jeunes se fait beaucoup plus par les usages occasionnels : parmi les jeunes de moins de 25 ans ayant fondé un foyer, le taux d'équipement ne progresse que très peu, de 5 % en 10 ans. En revanche, dès 20 ans, 83 % des hommes et 69 % des femmes ont le permis, proportions qui s'élèvent à 96 % et 85 % à 24 ans.

Dans les ménages motorisés, 80 % des jeunes de 18 à 20 ans titulaires du permis conduisent, mais 33 % seulement à titre principal. Ces proportions sont de 93 % et 30 % à 24 ans.

Sur ces différents points, le chapitre 3 apporte d'utiles compléments.

2 — Accompagnée de changements notables de comportements

Si la diffusion de l'automobile auprès d'un nombre croissant de personnes s'accompagne d'une croissance de la part du budget familial consacrée à l'automobile, celle-ci reste d'une ampleur assez modeste : la part des trois postes principaux (achats d'automobiles, entretien et réparation, carburants) dans le budget familial qui représentait en moyenne 9,9 % des dépenses de consommation durant les trois années d'avant crise (1971 à 1973) s'élève

dans les années récentes (1985 à 1987) à 11,4 % : les ménages ont procédé à des adaptations comportementales significatives, avec le double souci d'accroître leur motorisation et d'en modérer l'impact sur leur budget.

Nous présentons successivement les adaptations relatives à l'usage, souvent assimilées à des adaptations de court terme, puis les adaptations relatives à l'équipement, souvent présentées comme de moyen/long terme, bien que la distinction soit en partie arbitraire, comme l'a montré la dépression dans les immatriculations de véhicules neufs en 1974 et 1975, suite à la crise.

Les adaptations relatives à l'usage

Dans ce domaine, l'adaptation fondamentale concerne évidemment l'usage des carburants : la croissance en volume des consommations de carburant des ménages, qui était de 12 % par an avant 1973, a chuté depuis pour s'établir à 1,9 %. Cette modération, imposée par la hausse des prix, s'est produite sous le double impact d'une amélioration nette de l'efficacité énergétique du parc des ménages (pour environ les trois quarts) et d'une modération de l'usage, acquise pour l'essentiel au cours de l'année 1974, alors qu'au cours des années quatre-vingt la tendance est à la stagnation du kilométrage par voiture.

Des adaptations d'impact moins important ont lieu sur différents postes liés à l'usage : les dépenses de réparation croissent moins rapidement que le parc, et les achats directs de pièces détachées croissent plus rapidement que le recours à la main-d'œuvre : on peut voir là les signes de l'amélioration d'ensemble du parc (nécessitant un entretien moindre), d'un recours plus important à l'autoréparation (que confirment le développement des ventes en grandes surfaces de pièces automobiles importantes) et aussi d'une moindre croissance des petits accidents matériels. L'amélioration globale de la sécurité routière — fruit des politiques en vigueur et de l'évolution des populations conductrices — est elle-même très payante pour les ménages : le coût unitaire des primes d'assurance augmente moins que l'inflation, en raison des progrès en matière de sécurité routière, de la montée des sociétés sans intermédiaires et...des pratiques de bonus/malus et de franchises, qui évitent les traitements coûteux des « petits risques ».

En revanche, un poste de consommation augmente beaucoup plus rapidement que les consommations liées à l'automobile : il s'agit des dépenses de péage, dont le montant a augmenté de près de 800 % entre 1975 et 1985, alors que l'inflation n'a été que de 230 % : le développement du réseau autoroutier rencontre indiscutablement la faveur des ménages qui y trouvent un facteur de confort et de rapidité.

Les adaptations relatives à l'équipement

Le taux de croissance annuel en volume des achats d'automobiles neuves, qui était selon l'INSEE de 11 % avant 1973, a chuté à 3 % sur la période 1973-1985, pour remonter à 10 % entre 1985 et 1987, soit une croissance moyenne annuelle de 4 % depuis le début de la crise. Cette croissance en volume tient compte à la fois des évolutions en matière de positionnement en gamme et des améliorations techniques apportées aux véhicules. En ce sens,

elles ne reflètent pas la croissance des immatriculations de voitures neuves, beaucoup plus faible sur la période : quasi stagnation entre 1973 et 1985, suivie d'une reprise spectaculaire en 1986 et 1987, avec une augmentation annuelle de 9 %.

Trois adaptations fondamentales caractérisent les années écoulées : le vieillissement du parc, sa diversification sous le poids de la concurrence étrangère et la dieselisation.

— *Le parc vieillit*

La part des véhicules acquis neufs baisse et ils ne sont plus majoritaires aujourd'hui dans l'équipement des ménages. Depuis 1973, le marché de l'occasion (exprimé en nombre d'immatriculations) progresse de 3 % par an, tandis que le marché du neuf connaît des variations erratiques entre 1,5 et 2,1 millions de véhicules, fortement liées à la conjoncture. Les immatriculations neuves progressent moins vite que le parc ; les véhicules vieillissent et sont détenus plus longtemps. Sur le marché de l'occasion lui-même, les transactions ont tendance à porter sur des véhicules plus vieux : en 1973, 20 % des échanges portaient sur des véhicules de plus de dix ans ; ils sont 25 % aujourd'hui. En revanche, la part des véhicules de moins de cinq ans régresse de 42 à 38 %.

L'âge moyen du parc (6,1 ans à fin 1987) a connu une augmentation constante sur la période, mais la progression est moins soutenue sur la période récente : on passe d'une croissance d'un peu plus d'un mois par an dans les années soixante-dix à une croissance d'une à deux semaines seulement dans les années récentes. Pour l'essentiel, cette acceptation du vieillissement du parc n'est pas due à un moindre usage des véhicules, si bien que le kilométrage au compteur continue à augmenter : il passe de 60 300 en 1983 à 67 000 en 1987. Le vieillissement du parc résulte probablement de la conjonction de deux phénomènes : le ralentissement de la croissance économique et les modifications structurelles dans la fonction des automobiles.

Le ralentissement de la croissance du niveau économique des ménages touche plus directement les immatriculations neuves que le parc. Ainsi en 1986, les ménages qui appartiennent au tiers supérieur de l'échelle des revenus possèdent 42 % du parc, mais réalisent 52 % des achats neufs, tandis que ceux qui appartiennent au quart inférieur de l'échelle des revenus disposent de 18 % du parc, mais ne réalisent que 10 % des achats neufs : en devenant un marché de renouvellement, le marché automobile neuf devient de plus en plus un lieu de dialogue entre les constructeurs et la fraction aisée et d'âge mûr de la population : les catégories de ménages dont plus de 50 % des véhicules ont été achetés neufs sont les cadres, les indépendants non agricoles et les ménages dont le chef a plus de 50 ans. Cette évolution se comprend d'autant plus aisément que le différentiel de prix entre neuf et occasion tend à se creuser : le quotient du prix moyen d'un véhicule neuf au prix moyen d'un véhicule d'occasion est passé de 2,2 à la fin des années soixante-dix à plus de 2,7 dans la période récente. Ceci est notamment dû à une dérive notable du prix moyen de l'automobile neuve

vendue, sous l'impact d'une sophistication toujours plus poussée des modèles.

Par ailleurs, le marché est l'objet de transferts de gamme assez complexes : si sur la période, la part de la gamme basse augmente et celle de la gamme haute diminue, on observe en revanche au sein de chacun des trois niveaux de gamme — divisés en parties inférieure et supérieure — des transferts vers le haut. Ce phénomène est particulièrement sensible pour le bas de gamme où les véhicules les plus « rustiques » de 2 à 3 chevaux tendent à disparaître de l'offre : leur part dans le parc a régressé de 11 % en 1982 à 6 % en 1987. Il en résulte un effet d'éviction de certaines catégories de ménages vers le marché de l'occasion.

La composante économique n'est toutefois probablement pas seule à jouer : notre mode de développement spatial a privilégié sur toute la période l'habitat périurbain qui, outre qu'il permet la plupart du temps un stationnement couvert au domicile, implique des taux de motorisation élevés, avec au moins une voiture servant peu aux déplacements de longue distance. Les ménages multi-motorisés acceptent un parc d'âge plus élevé : la différence est d'un peu plus de neuf mois en moyenne, sept mois de plus pour la voiture principale et douze pour la secondaire.

— *Le parc s'internationalise*

Le début des années quatre-vingt a été marqué par une percée des véhicules de marque étrangère dans les immatriculations, qui s'est stabilisée depuis aux alentours du tiers du marché. Cette poussée se fait désormais sentir sur le parc lui-même : la part des véhicules étrangers, qui était restée stable entre 15 et 16 % entre 1975 et 1980, est à la fin 1987 de 23 % et gagne de 1,0 à 1,5 % par an. On ne peut interpréter sans précaution cette poussée comme une recherche systématique d'économie, mais plutôt comme une recherche de meilleure adéquation aux besoins, en utilisant toute la gamme des possibilités offertes par un marché internationalisé.

Contrairement à certaines représentations, le recours à l'étranger n'est pas le seul fait du marché haut de gamme, et ne tend pas à le devenir : dans les années récentes, le haut de gamme ne représente plus que 10 % (contre 15 %, auparavant) des ventes étrangères, tandis que le bas de gamme passe de 25 à 30 % des ventes. De plus la partie inférieure du bas de gamme progresse sensiblement (grâce notamment à la Fiat Panda) alors que les modèles français (2 CV, R4...) connaissent une chute spectaculaire : les constructeurs français se sont alignés sur les tendances dominantes du marché national, qui se concentre de plus en plus sur la partie haute du bas de gamme et sur le milieu de gamme. L'existence d'une offre étrangère permet — entre autres — de satisfaire les désirs de la fraction de la clientèle qui souhaite des véhicules neufs de prix modique.

— *Les motorisations diesel connaissent une progression fulgurante*

Le poids des véhicules diesel dans le parc a pratiquement doublé en quatre ans, passant de 5,5 % en 1983 à 10 % en 1987. Cette progression, liée à un poids dans les immatriculations proche de 15 % s'accompagne d'une nette diversification de l'offre : la puissance fiscale moyenne baisse de 7,6 chevaux

en 1983 à 6,8 en 1987 ; le kilométrage annuel moyen de ces véhicules connaît deux baisses annuelles successives de 10 %. Il reste néanmoins très élevé (19 000 kilomètres par an contre 11 800 pour le parc « essence »).

IV — Conclusion

En matière automobile, la crise a bien eu lieu, dans la mesure où les rythmes de croissance des consommations ont connu une rupture sans précédent. Tirant hier la croissance, l'automobile vit aujourd'hui à son rythme, en amplifiant les fluctuations, notamment sur le marché automobile neuf.

La crise a probablement précipité une évolution qui était inscrite dans la nature même du développement, la convergence vers un marché dominé par le renouvellement. Toutefois, la croissance du parc reste importante, et sa diffusion auprès de nouvelles catégories de personnes — notamment les femmes et les personnes en partie haute du cycle de vie — paraît inéluctable, même si de nouvelles contraintes en matière de contrôle technique ou de normes antipollution, en rendant l'accès à l'automobile plus onéreux, peuvent ralentir les rythmes de progression.

Références

Outre nos propres travaux à partir de l'enquête annuelle SOFRES, nous avons utilisé des sources INSEE (références M 89 et M 131) pour les données de consommation, les enquêtes « utilisation de l'automobile » du groupement des sociétés d'assurance (AGSAA), les travaux de J.L. Madre (*L'automobile en période de crise*, publié au CREDOC) et différents travaux de la Chambre syndicale des constructeurs automobiles. Les annuaires EUROSTAT et USA DOT ont été utilisés pour les comparaisons internationales.

Chapitre 2

L'équipement des ménages en moyens de déplacements

Jean-François LEFOL et Jean-Pierre ORFEUIL

I — Introduction

Les Français disposent d'environ 21 millions d'automobiles (environ 1 par ménage), 4 millions de deux-roues à moteur (environ 0,2 par ménage) et plus de 13 millions de bicyclettes d'adultes, dont la majorité est « dormante » (non utilisée de façon habituelle).

Après avoir brièvement décrit l'évolution des parcs, nous étudierons la possession des moyens de transport, puis la structure même du parc automobile aujourd'hui.

II — Les évolutions des parcs

1 — Entre automobile et deux-roues, des évolutions très contrastées

Avant 1960, les parcs d'automobiles et de deux-roues à moteur progressent vivement l'un et l'autre. Il y a, en 1960, autant d'automobiles que de deux-roues à moteur en France. Les uns et les autres ne représentent toutefois pas le même enjeu économique : les dépenses d'acquisition de deux-roues de toutes sortes ne représentent que 14 % des dépenses d'acquisition d'automobiles. Au cours des années soixante et jusqu'au début de la crise, le parc des deux-roues à moteur continue à croître, mais à un rythme beaucoup plus lent que le parc automobile. Alors que les investissements autoroutiers se multiplient, les investissements spécifiques pour deux-roues sont rares.

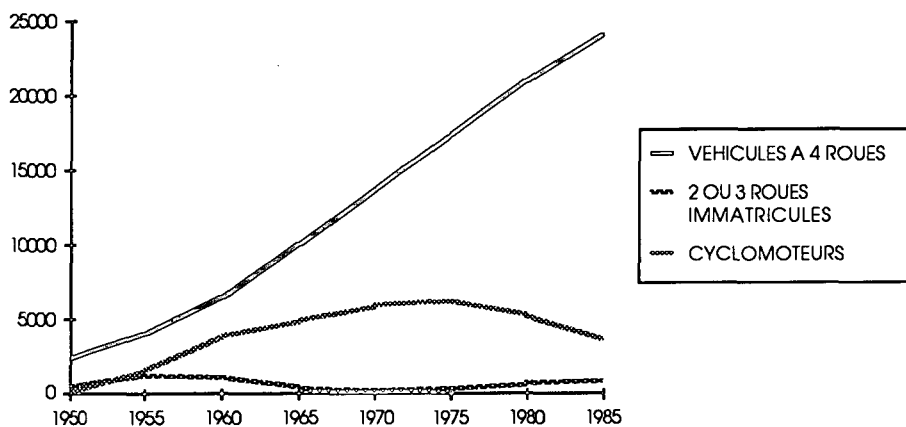
En 1975, on compte plus de deux automobiles pour un deux-roues à moteur. Les ménages dépensent en acquisition de deux-roues 11 % de ce qu'ils dépensent pour les acquisitions d'automobiles neuves. Depuis la crise, le parc automobile continue à croître tandis que le parc de deux-roues à moteur décroît en valeur absolue : tandis qu'on passe de 15 à 21 millions d'automobiles, le parc de deux-roues à moteur décroît d'environ 40 %. Les dépenses pour l'ensemble des deux-roues tombent à 5 % des dépenses d'acquisition d'automobiles neuves. La régression est entièrement attribuable aux cyclomoteurs (moins de 50 centimètres-cube). A l'opposé, les motos passent de 350 000 à 800 000 unités. L'offre est assurée à 95 % par des constructeurs étrangers (dont 84 % par les quatre japonais Honda, Yamaha, Suzuki, Kawasaki).

2 — Les causes principales de la croissance du parc automobile

La cause première en est bien sûr le maintien de la croissance économique qui assure aux ménages des revenus croissants : elle accompagne notamment, à travers le renouvellement des générations, le remplacement progressif des cyclomoteurs par les automobiles au niveau des adultes.

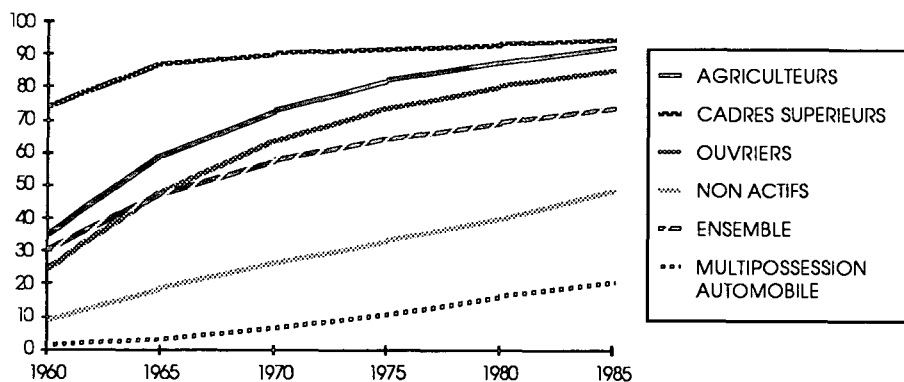
1 - LES PARCS DE VOITURES ET DEUX-ROUES

Source : AGSAA



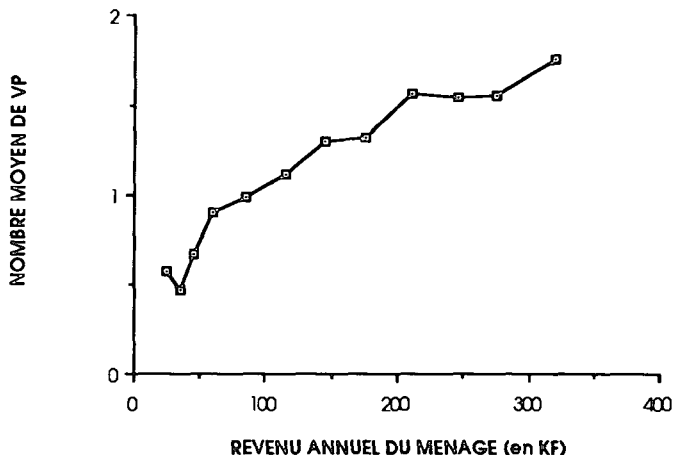
2 - PROPORTION (EN %) DE MENAGES POSSEDANT AU MOINS UNE AUTOMOBILE SUIVANT LA CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE DE LA PERSONNE DE REFERENCE DE 1960 A 1985

Source : INSEE



3 - NOMBRE MOYEN DE VOITURES DU MENAGE EN FONCTION DE SON REVENU

Source : ParcAuto SOFRES, décembre 1987



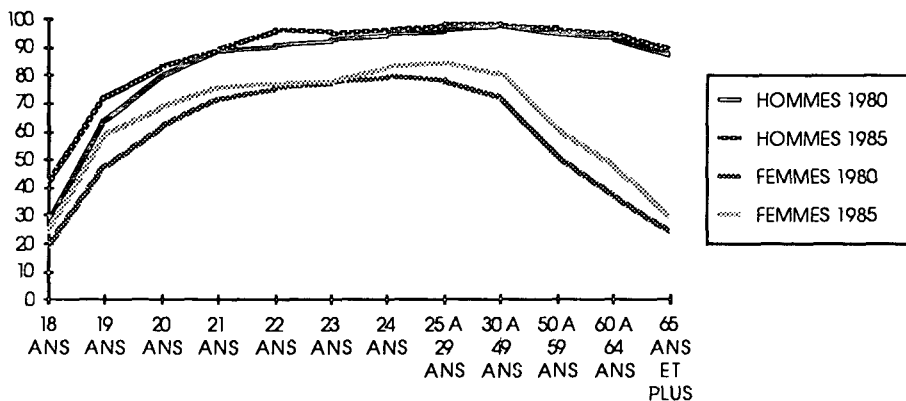
Trois modalités particulières de l'organisation de la croissance ont de plus joué en faveur de l'automobile :

— en tirant un coup de chapeau à ceux qui ont assuré la croissance des « trente glorieuses », la société a offert à ses retraités des revenus réels fortement croissants. Ceux d'entre eux qui avaient l'habitude de la conduite ont en général pu la conserver et aujourd'hui plus d'un ménage de retraités sur deux dispose d'une automobile, contre un sur cinq seulement vingt ans auparavant ;

4 - TAUX DE PERMIS SUIVANT L'AGE ET LE SEXE EN 1980 ET 1985

Champ : Ménages motorisés

Source : Enquête AGSAA, 1985



**5 - NOMBRE MOYEN DE VOITURES PAR MENAGE SELON LA TAILLE DE LA FAMILLE
ET LE LIEU DE RESIDENCE**

Source : ParcAuto SOFRES, Moyennes 1984-1987

LIEU DE RESIDENCE	TAILLE DU MENAGE			
	1	2 OU 3	4 OU PLUS	TOTAL
ILE-DE-FRANCE				
PARIS	0,3	0,7	1,1	0,5
BANLIEUE, COLLECTIF	0,5	1,0	1,2	0,9
BANLIEUE, INDIVIDUEL	0,4	1,1	1,4	1,1
HORS AGGLOMERATION	0,4	1,2	1,5	1,2
AGGLOMERATION DE PLUS DE 100 000 HABITANTS				
VILLE CENTRE	0,5	1,0	1,2	0,9
BANLIEUE, COLLECTIF	0,6	1,1	1,3	1,0
BANLIEUE, INDIVIDUEL	0,5	1,2	1,4	1,2
AGGLOMERATION DE MOINS DE 100 000 HABITANTS				
COLLECTIF	0,5	1,0	1,1	0,8
INDIVIDUEL	0,5	1,1	1,4	1,1
MILIEU RURAL				
EN ZPIU	0,4	1,2	1,5	1,2
HORS ZPIU	0,5	1,1	1,4	1,1
TOTAL	0,5	1,1	1,4	1,0

— la croissance mobilise les femmes sur un marché de l'emploi de plus en plus tertiaire. L'accès de la femme à l'automobile s'impose d'autant plus facilement comme une norme sociale — à 20 ans, 70 % des femmes ont le permis et 85 % l'ont à 30 ans — qu'elle sera, du point de vue fonctionnel, non seulement utile pour aller au travail mais aussi pour assurer le fonctionnement du ménage (accompagnements d'enfant en crèche et nourrice, courses, etc.) dans un contexte temporellement tendu, dans la mesure où le travail à temps partiel est beaucoup moins répandu dans notre pays que chez nos partenaires : le permis fait partie du bagage minimum « d'entrée dans la vie » pour les hommes comme pour les femmes, et même s'il existe des situations de « régression d'accès » à l'automobile liées à la formation du couple (cf. chapitre 3), il ne fait pas de doute que la féminisation de l'automobile est appelée à se poursuivre : 36 % des automobiles ont aujourd'hui une femme comme utilisateur principal ;

— tout le mouvement de redistribution territoriale des grandes fonctions (cf. chapitre 9) est enfin fondé sur le postulat d'un accès toujours croissant par l'automobile. C'est notamment le cas, dans le domaine du logement, du développement périurbain. La maison individuelle en périphérie d'agglomération implique très souvent la multi-motorisation. Dans cette logique, l'automobile ne représente d'ailleurs pas toujours seulement un poste de coût : elle est l'outil indispensable pour renouer symboliquement avec nos origines terriennes — la maison individuelle, son jardin, sa pelouse — ou plus prosaïquement pour échapper à l'alternative entre un habitat de centre-ville coûteux et un habitat de banlieue trop monotone, ou encore pour constituer un patrimoine qu'on pourra léguer à des enfants, l'accession étant hors de portée ailleurs...

III — Les structures de possession dans les années récentes

On aborde successivement le cas des deux-roues, puis celui des automobiles.

1 — Les deux-roues à moteur

Les données, issues de l'enquête Transports, concernent les années 1981-1982.

Un ménage sur cinq est équipé. Il est toutefois préférable, pour ce bien très peu partagé entre personnes d'une même famille, de raisonner en accès individuel : le taux de possession de cyclomoteurs parmi la population de plus de 14 ans est de 8 %, celui des motos par rapport à la population de plus de 16 ans est de 1 %.

Le cyclomoteur présente la plupart des traits d'un bien du passé :

— sa possession est fortement marquée par le sexe, les femmes l'utilisant dans des proportions bien moindres que les hommes ;

6 - LE PARTAGE DES DEUX-ROUES A MOTEUR (EN % LIGNE)
Source : Enquête Transports 1981-1982

	UN SEUL CONDUCTEUR	UN CONDUCTEUR PRINCIPAL ET D'AUTRES	CONDUIT INDIFFEREMMENT PAR PLUSIEURS PERSONNES	JAMAIS UTILISE
CYCLOMOTEUR VELOMOTEUR OU MOTOCYCLETTE	72	11	8	9
	85	4	2	9

7 - TAUX (EN %) DE CONDUCTEURS PRINCIPAUX DE CYCLOMOTEURS
Source : Enquête Transports 1981-1982

	HOMMES	FEMMES
DE 14 A 19 ANS	32	14
DE 20 A 29 ANS	8	4
Dont : vit chez ses parents	8	6
seul	7	8
en couple	7	3
DE 30 A 44 ANS	8	2
DE 45 A 59 ANS	11	5
DE 60 A 74 ANS	16	3
75 ANS ET PLUS	7	0

**8 - TAUX (EN %) DE CONDUCTEURS PRINCIPAUX DE VELOMOTEURS
OU MOTOCYCLETTES (HOMMES SEULEMENT)**

Source : Enquête Transports 1981-1982

	VIT CHEZ SES PARENTS	VIT SEUL	VIT EN COUPLE
DE 18 A 24 ANS	5	18	9
DE 25 A 29 ANS	4	8	5

**9 - TAUX DE CONDUITE (EN %) DES DEUX-ROUES SELON LA CATEGORIE
SOCIO-PROFESSIONNELLE DU CHEF DE MENAGE**

Source : Enquête Transports 1981-1982

	CONDUCTEUR PRINCIPAL DE				
	CYCLOMOTEUR CHEZ LES MOINS DE 20 ANS	CYCLOMOTEUR CHEZ LES 20 ANS ET PLUS	VELOMOTEUR OU MOTOCYCLETTE CHEZ LES 18 - 29 ANS	VELOMOTEUR OU MOTOCYCLETTE CHEZ LES 30 ANS ET PLUS	BICYCLETTE D'ADULTE
AGRICULTEUR	25	7	1	0	37
COMMERCANT, ARTISAN	29	2	4	1	34
CADRE SUPERIEUR	21	2	4	2	44
CADRE MOYEN	22	3	5	1	40
EMPLOYE DE BUREAU	23	5	4	0	35
EMPLOYE DE COMMERCE	25	2	0	1	28
CONTREMAITRE, OUVRIER QUALIFIE	23	7	2	0	36
OUVRIER SPECIALISE, MANOEUVRE	22	11	3	0	33
PERSONNEL DE SERVICE	19	6	5	0	24
AUTRE ACTIF	35	4	1	1	41
ETUDIANT	-	6	8	-	29
AUTRE INACTIF	23	7	3	0	20

**10 - TAUX DE CONDUITE (EN %) DES DEUX-ROUES SELON LA
CATEGORIE DE COMMUNE DE RESIDENCE**

(Par rapport à la population en âge d'utiliser le mode)

Source : Enquête Transports 1981-1982

	CONDUCTEUR PRINCIPAL DE		
	CYCLOMOTEUR	VELOMOTEUR OU MOTOCYCLETTE	BICYCLETTE D'ADULTE
COMMUNE RURALE	10	1,0	38
AGGLOMERATION DE MOINS DE 20 000 HABITANTS	9	0,8	40
AGGLOMERATION DE 20 A 100 000 HABITANTS			
BANLIEUE	12	1,4	33
VILLE-CENTRE	6	1,4	33
AGGLOMERATION DE PLUS DE 100 000 HABITANTS (HORS PARIS)			
BANLIEUE	9	1,5	34
VILLE-CENTRE	7	1,6	21
BANLIEUE PARISIENNE	5	1,2	24
PARIS	3	2,3	13

**11 - TAUX (EN %) DE CONDUCTEURS PRINCIPAUX DE DEUX-ROUES A MOTEUR
(PAR RAPPORT A LA POPULATION EN AGE D'UTILISER LE MODE)**

Source : Enquête Transports 1981-1982

REVENU PAR UNITE DE CONSOMMATION	CONDUCTEUR PRINCIPAL DE			
	MOTOCYCLETTE CHEZ LES PLUS DE 30 ANS	MOTOCYCLETTE CHEZ LES MOINS DE 30 ANS	CYCLOMOTEUR CHEZ LES PLUS DE 20 ANS	CYCLOMOTEUR CHEZ LES MOINS DE 20 ANS
< MEDIAN	0	2	8	23
>MEDIAN	1	5	5	24

**12 - MOTIFS D'UTILISATION DES DEUX-ROUES PAR LEURS CONDUCTEURS PRINCIPAUX
(Plusieurs réponses possibles)**

Source : Enquête Transports 1981-1982

	DOMICILE-TRAVAIL OU ETUDES	PROFESSIONNEL	LOISIRS	AUTRES
TYPE DE VEHICULE CYCLOMOTEUR	48	5	55	74
VELOMOTEUR OU MOTOCYCLETTE	56	9	85	61
TYPE DE PERSONNE (Catégories principales seulement)				
OUVRIER	73	6	48	65
ETUDIANT	54	2	86	70
INACTIF	6	0	54	91
ENSEMBLE	49	6	59	73

N.B. : Les deux-roues jamais utilisés ou n'ayant pas de conducteur principal sont exclus.

— sa diffusion est fortement concentrée sur les jeunes et les personnes âgées n'ayant jamais accédé à l'automobile. L'effectif de cette dernière catégorie va petit à petit se restreindre dans la population. Quant aux jeunes, la voie ouverte au permis dès dix huit ans, grâce à la possibilité de prendre des cours et de rouler avec un adulte dès seize ans va probablement amplifier la réduction de la clientèle du mode, déjà observée aujourd'hui ;

— dans la partie « adulte » de la clientèle, c'est un bien « inférieur », en ce sens qu'il est plus possédé par les catégories modestes — notamment les manœuvres et ouvriers spécialisés que par les catégories aisées. L'absence de toute forme de permis permet notamment à tous ceux qui ont des difficultés de socialisation — au premier rang desquelles la lecture — un accès à la mobilité individuelle qui est plus difficile à réaliser en voiture (voir 2 ci-dessous) ;

— deux éléments sont potentiellement favorables à un renouveau de sa diffusion : l'exode des centres urbains denses, le renouveau des petites villes

et des communes rurales constituent un facteur favorable, la pratique des deux-roues s'étant mieux maintenue dans les zones les moins denses. Toutefois, il ne paraît pas très bien positionné comme substitut à la deuxième voiture, fortement utilisée pour des tâches d'accompagnement d'enfants et de courses regroupées que les deux-roues ne permettent généralement pas ;

— l'arrivée d'ici à quelques années du « permis à points », et d'une façon générale toute opération visant à rendre la détention du permis de conduire plus incertaine peut susciter le maintien d'un « parc dormant » plus important, à utiliser « au cas où ».

Si les cyclomoteurs semblent condamnés à la régression par l'évolution économique et sociale, il n'en est pas de même pour la moto, qui apparaît comme un bien de nature différente, positionné sur deux créneaux assez particuliers :

— un bien rare, provisoire, appartenant à un homme jeune, aussi bien ouvrier que cadre, vivant seul, motorisé ou non ;

— un bien complémentaire de l'automobile mais encore plus rare, pour des hommes aisés ayant franchi la trentaine, résidents de grands centres urbains congestionnés.

Cyclomoteurs et motos apparaissent ainsi assez différents dans leur capacité de substitution à l'automobile : à taille de ménage donnée, le taux de possession de cyclomoteurs décroît avec l'équipement automobile ; la substitution est partielle (puisque le taux d'équipement en cyclomoteur ne dépasse jamais 0,3 cyclomoteurs par ménage) mais réelle en particulier au niveau de l'usage. La même analyse ne fait pas apparaître de corrélation négative entre automobile et moto : en ce sens la moto apparaît plutôt comme un bien de luxe. On sera encore renforcé dans ce sentiment si l'on observe que parmi les hommes de moins de 30 ans vivant seuls, il y a autant de motocyclistes parmi ceux qui disposent d'une voiture que parmi ceux qui n'en disposent pas.

2 — L'automobile

A la fin de 1987, 25 % des ménages ne disposaient pas d'automobile, 51 % disposaient d'une automobile, 22 % de deux automobiles et 2 % de trois voitures ou plus, si bien qu'un peu plus d'une voiture sur deux appartient aujourd'hui à un ménage multi-motorisé. On peut décrire la structure du parc automobile selon différents niveaux de complexité :

— une première approche privilégie l'effet revenu. C'est la variable la plus simple et la mieux corrélée aux agrégats économiques d'ensemble de la comptabilité nationale. L'analyse peut être dynamique ou en coupe instantanée. La figure 3 montre qu'on observe une bonne corrélation entre niveau de revenu et taux de motorisation. Toutefois, l'élasticité dynamique du parc au revenu est assez variable, et on a observé, au cours des années et à travers les pays que l'élasticité est très supérieure à un quand le parc est encore faible (moins de 150 véhicules pour 1 000 personnes) et devient inférieure à un lorsque le parc dépasse 300 véhicules pour 1 000 personnes. Des phénomènes comme la montée en gamme, l'usage de véhicules plus récents

expliquent en partie le phénomène : à partir d'un certain moment on recherche plus la qualité que la quantité.

— Toutefois cette approche par les possibilités reste incomplète et doit être confrontée à une approche par les besoins : à revenu comparable, on peut facilement imaginer que la multi-motorisation s'impose moins chez les couples de retraités que chez les ménages à deux actifs, dans les villes denses bien desservies par les transports collectifs que dans les campagnes, etc. Il faut alors analyser l'influence de différentes catégories de facteurs, liés aux besoins (par exemple nombres d'adultes, d'enfants, d'actifs, disposition de résidence secondaire, type de tissu d'habitat...), aux capacités financières (revenu, mais aussi mode de disposition du logement, charges de loyers ou de remboursement...), voire handicaps vis-à-vis de l'automobile (grand âge ; difficultés au passage du permis ; problèmes de stationnement au voisinage du domicile...). La difficulté réside alors dans la corrélation assez forte entre les paramètres ; une telle analyse en fonction du nombre d'actifs par exemple sous-entend une influence évidente du niveau de revenu.

— C'est pourquoi nous avons pris le parti de mener une analyse synthétique sur l'ensemble des facteurs explicatifs séparément, s'efforçant de mettre en lumière l'effet propre de chacun des facteurs quand il est seul à varier. La technique repose sur l'utilisation d'un modèle « logit », dont le principe est identique à celui d'une régression dont l'explication ne porterait pas sur une variable continue, mais sur une variable d'état : être dans un ménage équipé ou non, ou encore être dans un ménage multi-équipé ou non. Cette technique permet de découpler les effets simultanés de plusieurs paramètres et de ne retenir que les effets propres à chacun d'eux.

Deux analyses ont ainsi été réalisées sur l'ensemble des couples avec ou sans enfant, à partir des données de l'enquête Transports 1981-1982 : la première porte sur la disposition d'au moins une voiture dans le ménage, la deuxième sur la disposition d'au moins deux voitures. L'exclusion des personnes vivant seules correspond à la volonté d'une comparaison homogène des deux analyses. Or il n'était évidemment pas possible d'inclure ces types de ménage dans l'analyse du multi-équipement. Il reste que le fait de vivre seul est un facteur important de non-motorisation déjà identifié.

D'une façon générale les facteurs qui concourent à la motorisation sont aussi ceux qui sont favorables à la multi-motorisation. Leur importance relative est toutefois susceptible de varier d'une analyse à l'autre.

La catégorie de commune est, parmi les facteurs introduits, celui qui exprime le mieux la notion de besoin en véhicules individuels. Son influence est majeure aussi bien pour l'acquisition de la première que de la deuxième voiture. C'est à Paris intra-muros que, toutes choses égales par ailleurs, la nécessité de s'équiper est la plus faible. Certains facteurs dont on aurait pu croire qu'ils avaient un effet fortement positif sur l'acquisition d'automobiles sont en réalité pris en compte par la catégorie de commune. Ainsi en est-il du nombre d'enfants dont l'effet sur le multi-équipement est faible : sans doute les besoins d'accompagnement sont-ils liés plus généralement aux conditions d'accessibilité des lieux de destination quotidiens (lieu de travail,

13 - L'EQUIPEMENT AUTOMOBILE DES MENAGES A LA FIN DE 1987

Source : ParcAuto SOFRES

	REPARTITION DES MENAGES EN % LIGNE			
	SANS VOITURE	UNE VOITURE	DEUX VOITURES	TROIS VOITURES OU PLUS
CATEGORIE DE COMMUNE				
Ruraux et moins de 50000 habitants	19	49	28	4
De 5 à 100000 habitants	23	53	22	2
100000 habitants et plus	25	53	20	2
Banlieue de Paris	28	55	15	2
Ville de Paris	55	38	7	0
CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE				
DU CHEF DE MENAGE				
Exploitant agricole	12	44	37	7
Profession libérale et cadre supérieur	11	45	39	5
Professions intermédiaires	9	58	30	3
Employés	20	59	20	1
Ouvriers	12	60	27	1
Inactifs	47	45	8	0
AGE DU CHEF DE MENAGE				
Moins de 25 ans	31	58	10	1
De 25 à 34 ans	11	59	29	1
De 35 à 44 ans	8	52	36	4
De 45 à 54 ans	14	49	31	6
De 55 à 64 ans	22	60	16	2
Plus de 64 ans	55	41	4	0
NOMBRE DE PERSONNES AU FOYER				
1	58	39	3	0
2	20	62	17	1
3	11	55	32	2
4 et plus	9	49	37	5
NOMBRE D'ACTIFS				
0	45	48	7	0
1	13	61	24	2
2	3	47	45	5
3 et plus	5	28	39	28

commerces, administrations) lesquelles sont assez bien prises en compte par le lieu de la résidence.

L'existence d'un enfant majeur a en revanche un effet net sur le multi-équipement. Le fils ou la fille adulte s'équipent en effet très tôt, avant tout pour leur propre usage (cf. chapitre 3). Mais c'est surtout leur entrée dans la vie active qui détermine l'acquisition d'un véhicule supplémentaire : il y a en effet un besoin plus grand, et surtout disposition de ressources propres. Lorsqu'il s'agit de l'épouse, l'effet produit par la disposition d'un emploi est moins net. C'est que l'utilisation domicile-travail, réellement plus forte en cas de multi-équipement (cf. chapitre 3) est liée aussi en partie à l'existence

d'autres besoins, nés d'une localisation excentrée de la résidence (banlieue mal desservie ou commune rurale) qui poussent au multi-équipement même lorsque la femme ne travaille pas.

14 - MODELE D'EQUIPEMENT ET DE MULTIEQUIPEMENT EN AUTOMOBILES

Source : Enquête Transports 1981-1982

COMMUNE DE RESIDENCE	PROBABILITE (EN %) DE DISPOSER D'AU MOINS UNE VOITURE Champ : Ensemble des couples		PROBABILITE (EN %) DE DISPOSER D'AU MOINS DEUX VOITURES Champ : Ensemble des couples disposant d'au moins une voiture	
	PARIS	71		6
Commune rurale	96		32	
REVENU DU MENAGE (on a considéré six classes d'effectif comparable)	Plus bas revenu	84	12	
	Plus haut revenu	98	30	
CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE DU MARI	Personnel de service	86	16	
	Commerçant artisan	97	41	
DIPLOME DU MARI	Sans diplôme	74	6	
	Supérieur au BAC	94	24	
AGE DU MARI	75 ans et plus	69	4	
	De 18 à 45 ans	96	23	
NOMBRE D'ADULTES ET D'ACTIFS	2 adultes, 1 actif	92	18	
	3 adultes, 1 actif	94	36	
	3 adultes, 3 actifs	97	68	
NOMBRE D'ENFANTS (moins de 18 ans)	Pas d'enfant	85	15	
	3 enfants	96	20	
ZONE DE RESIDENCE	Nord-Pas de Calais	86	13	
	Sud-Ouest	94	25	
DISPOSITION DE SON LOGEMENT PRINCIPAL	Locataire	84	12	
	Propriétaire	92	18	
DISPOSITION D'UNE RESIDENCE SECONDAIRE	Non	92	18	
	Oui	97	25	

GRILLE DE LECTURE

Le modèle logistique fonctionne à partir de la référence suivante : couple avec un actif, propriétaire résidant au centre d'une agglomération de 20 à 100 000 habitants du bassin parisien, sans résidence secondaire; le mari est ouvrier qualifié ou contremaître, est âgé de 45 à 59 ans et a le niveau du BAC. Ce couple fictif a une probabilité de 92% d'avoir au moins une voiture, 18% deux voitures au plus. Par critère, on fait figurer les modalités conduisant aux situations extrêmes (plus éventuellement une troisième). Les chiffres expriment l'effet d'une modification, toutes choses égales par ailleurs. Ainsi, le seul fait d'habiter Paris ferait baisser les probabilités d'équipement et de multiéquipement du couple de référence à 71% et 6% respectivement, les modalités des autres critères restant inchangées.

L'âge est un facteur important de non-motorisation. Il faut y voir principalement un effet de génération (cf. paragraphe suivant) auquel peut s'ajouter l'existence de handicaps dus au vieillissement. L'effet sur le multi-équipement est aussi fortement négatif : faible utilité d'une deuxième voiture lorsque les deux conjoints sont retraités, et que l'épouse n'a pas conduit jusqu'alors.

L'absence de diplôme constitue un handicap certain à la motorisation : il y a probablement une frange non négligeable de personnes ayant des difficultés de communication (lecture, écriture) qui sont écartés de l'automobile plus par des problèmes de passage du permis que pour des raisons de pures ressources.

Le niveau des ressources a une forte influence sur le premier équipement (outre les retraités et les personnes vivant seules, les ménages de ressources modestes constituent une fraction importante des non motorisés), moindre sur le second, beaucoup plus lié à l'existence de besoins individuels.

Ce type d'analyse permet bien d'isoler un effet propre de la catégorie sociale, très corrélée au revenu. Il apparaît que le statut d'indépendant non agricole ou le fait d'être cadre augmente sensiblement le niveau d'équipement. Cela s'explique par un usage professionnel intensif (cf. chapitre 3) renforcé par le fait que c'est parfois l'employeur qui met la deuxième voiture à la disposition du ménage.

D'autres caractéristiques ont une influence significative mais moindre : disposition d'une résidence secondaire, possession de sa résidence principale : au-delà d'un effet indirect du revenu, qui est bien réel du fait de l'absence de loyer, on peut y voir la caractéristique d'un certain type de comportement : on n'arbitre pas entre la possession de son logement et celle d'autres biens durables.

Au total, on vérifie bien que la possession d'une ou deux voitures résulte largement de facteurs identiques. On notera simplement que la principale différence, peu surprenante au demeurant, réside dans le fait que l'acquisition de la deuxième voiture dépend moins du revenu, mais résulte plus de besoins individuels, parmi lesquels ceux qui sont liés à la disposition d'un emploi.

3 — L'avenir de la non-motorisation

Plus de 6 millions de ménages étaient sans voiture au moment de l'enquête transports 1981-1982 et ils sont encore 5 millions aujourd'hui. La population des non motorisés est composée à 61 % de ménages dont le chef a plus de 60 ans et à 54 % de ménages d'une seule personne. En revanche, parmi les couples dont le chef a moins de 60 ans, le taux d'équipement est supérieur à 90 %.

15 - LES MENAGES NON MOTORISES
Source : Enquête Transports 1981-1982

	JAMAIS MOTORISES		ANCIENNEMENT MOTORISES		TOTAL
	DÉTENTION DU PERMIS	NON DÉTENTION DU PERMIS	DÉTENTION DU PERMIS	NON DÉTENTION DU PERMIS	
AGE DU CHEF					
MOINS DE 30 ANS	28	9	11	1	11
30 A 44 ANS	19	10	17	4	11
45 A 59 ANS	21	16	16	12	16
60 A 74 ANS	19	36	29	42	33
75 ANS ET PLUS	13	30	27	41	29
TOTAL	0,6	3,9	0,8	0,5	5,8

Nous nous proposons, à l'aide d'informations sur le passé automobile des personnes, de faire la part d'une non-motorisation appelée à se reproduire dans l'avenir (effets du vieillissement, constitution de jeunes ménages) et de la non-motorisation liée à un effet de génération.

— Les ménages qui n'ont jamais été motorisés et dont le chef a plus de 60 ans constituent la catégorie la plus importante : 47 % de l'ensemble non équipé. On peut leur adjoindre la dernière colonne du tableau, essentiellement constituée de veuves n'ayant jamais conduit.

Avec les niveaux actuels de motorisation et les taux de possession de permis par les femmes, ces catégories sont appelées à une quasi-disparition.

— Chez les ménages plus jeunes, dont la personne de référence a moins de 60 ans, les situations de non-motorisation semblent beaucoup plus permanentes : dans près des deux tiers des cas, aucun des membres ne dispose du permis de conduire, et la proportion de jeunes est insuffisante pour envisager que la situation soit transitoire. Bien au contraire, le caractère modeste de la population, la faiblesse de ses diplômes plaide pour une approche en terme de handicap économique ou culturel que seules des évolutions lentes et externes au domaine des transports pourront faire changer.

— Les deux dernières catégories sont d'importance numérique beaucoup plus faible : 6 à 7 % chacune. La première (première colonne) caractérise des non motorisés qui ont (selon toute probabilité) vocation à s'équiper, puisqu'ils ont passé le permis : c'est le cas de jeunes qui n'ont pas encore pu acquérir une voiture. L'autre (troisième colonne) est constituée de ménages démotorisés très tôt, probablement moins pour des raisons financières que familiales (divorces...).

Ces deux catégories, transitoires au niveau individuel, peuvent être considérées comme permanentes dans la population.

Globalement, on peut penser que la transformation majeure dans les années à venir proviendra de l'effondrement de la première catégorie évoquée au profit de deux catégories en croissance : des ménages âgés encore motorisés, et des ménages âgés démotorisés.

A titre de première approximation, une convergence vers une asymptote de 3 millions de ménages non motorisés est envisageable.

IV — Automobile, automobiles : des produits, des usages différents

Si l'automobile est indiscutablement un bien plus homogène que les deux-roues (on change d'univers de la bicyclette à la moto de 750 cm³), il n'en reste pas moins que des centaines de modèles, des milliers de versions sont présents dans le parc. L'étude de la situation américaine (voir chapitre 17) suggère que l'accroissement de la motorisation s'accompagne d'une diversification importante (van, camper, pickup...) dont le succès de l'Espace est peut-être un signe annonciateur en France. La vocation de ce chapitre est de

montrer, à travers une brève étude des comportements des catégories sociales, que la croissance de la motorisation est le fruit d'une stratégie globale des ménages portant à la fois sur le taux d'équipement, la présence sur le marché, l'usage des véhicules et leur adéquation aux besoins. Une description plus technique du parc (répartition en marque, niveau de gamme, âge, puissance, etc.) figure en annexe.

1 — Équipement, achat, usage selon les catégories sociales

Les catégories sociales sont identifiées de façon assez détaillée (17 postes pour les actifs, 6 pour les retraités). Nous étudierons d'abord les différences principales sur l'équipement, la présence sur le marché, l'usage entre catégories sociales. Nous recomposerons ensuite, pour chaque catégorie, une « stratégie moyenne dominante » relative à l'automobile.

L'équipement

Le nombre de voitures par ménages sépare nettement les actifs (avec plus d'une voiture par ménage en moyenne) des retraités, dont la moitié seulement sont motorisés. Au sein des ménages d'actifs, c'est la multi-motorisation qui est discriminante : de 7 % dans les ménages d'ouvriers spécialisés à plus de 50 % pour les professions libérales et les industriels.

Puissance et niveau de gamme séparent clairement les catégories indépendantes non agricoles, les cadres administratifs supérieurs, les membres de l'armée et de la police, où la gamme haute représente 15 à 25 % du parc, des autres catégories, où elle ne représente que 5 à 15 %. La gamme basse est surreprésentée dans des professions à dominante urbaine et féminisée : employés de bureau et services médicaux et sociaux.

La pénétration étrangère est assez uniforme dans les catégories sociales, à l'exception des retraités et des agriculteurs, restés très « français », tandis que les succès étrangers sont légèrement plus forts dans les professions commerciales.

L'acquisition et le renouvellement

Les stratégies d'acquisition séparent la France en deux, avec des retraités achetant rarement, mais une majorité de véhicules neufs (et français) et des actifs qui, en moyenne, achètent plus sur le marché de l'occasion. Les catégories (comme les professeurs, cadres administratifs supérieurs, services médico-sociaux) qui ont la plus forte propension au neuf achètent, lorsqu'elles se présentent sur le marché de l'occasion, des véhicules de faible kilométrage. En revanche, les catégories à vocation plus « technique » (ouvriers, ingénieurs, artisans...) hésitent moins devant les occasions de kilométrage élevé.

Au sein des ménages d'actifs, la présence sur le marché du neuf varie dans un rapport de 1 à 4 selon la catégorie sociale, alors que la motorisation ne varie que de 1 à 1,6. Les durées de détention des véhicules expriment une réalité voisine : beaucoup plus longue chez les retraités que chez les actifs ; au sein des actifs, durées élevées chez les agriculteurs et les petits commer-

çants ; au sein des salariés, durées plus longues chez les enseignants, témoignant probablement d'une gestion de « père de famille » du parc.

L'usage

Le kilométrage par automobile varie dans un rapport de 1 à 2 entre les retraités et les catégories d'actifs dont les automobiles roulent le plus : services médico-sociaux et cadres supérieurs. En revanche, en raison des différences de taux de motorisation, les kilométrages totaux varient dans un rapport de 1 à 4. Parmi les actifs, l'intensité d'usage renvoie à une double échelle : les revenus d'une part, la nécessité d'usage professionnel de l'autre. C'est ainsi qu'au sein de leurs catégories respectives (indépendants, cadres moyens, employés) ce sont les artisans, les services médico-sociaux et les employés de commerce dont les voitures roulent le plus.

2 — Pratiques automobiles et catégories sociales

On peut tenter, à la manière de P. Bourdieu, de reconstituer une stratégie globale des catégories sociales à l'égard de l'automobile, mettant en œuvre le capital économique « circulant », (les revenus), le capital économique accumulé (le patrimoine) et le capital culturel. On identifie alors quelques archétypes, auxquels se raccrochent plus ou moins bien la plupart des autres catégories.

Les retraités disposent en général des moyens nécessaires à l'achat d'un véhicule neuf. Ils l'achèteront français, parce que c'est l'habitude et qu'il y a plus probablement un concessionnaire près de chez eux, dans le milieu de gamme. Ils l'utiliseront assez peu, et le garderont longtemps.

Les cadres administratifs supérieurs, les employés de commerce et les personnels médico-sociaux achètent souvent des véhicules qui rouleront beaucoup mais seront vendus assez rapidement : la voiture n'est pas, comme dans le premier cas, un capital mais plutôt une consommation, à mettre en rapport avec les revenus dont ils disposent.

Les artisans, l'armée et la police, les ouvriers, partagent bien des traits de la catégorie précédente, mais ils ont plus souvent recours au marché de l'occasion, même de kilométrage assez élevé. On peut penser que les uns et les autres font usage de certaines aptitudes techniques pour « internaliser » une part de l'entretien nécessaire aux véhicules d'âge élevé.

V — Conclusion

Inégal, peu répandu, ciblé sur des clientèles spécifiques, c'est en décroissance que se présente l'univers du cyclomoteur, par ailleurs concurrencé par la voiturette (dont le parc n'est toutefois estimé qu'à 60 000 véhicules) pour ceux des adultes qui ont de grandes difficultés pour passer le permis.

Inégal et très répandu, s'enrichissant (entre autres) de la décroissance des parcs de cyclomoteurs, du remplacement de générations n'ayant pas eu

l'habitude de la conduite par des générations où le passage du permis est devenu une norme sociale bien plus commune que le passage du baccalauréat, où le choix de la proximité (au travail, aux commerces, aux écoles, aux systèmes de transports collectifs) n'est plus le critère premier, tel apparaît l'équipement automobile des ménages aujourd'hui. La diversité des produits offerts grâce à la politique de gamme et au dynamisme du marché de l'occasion semble être susceptible de repousser assez loin l'arrivée à saturation, dont le niveau dépend de moins en moins de contraintes économiques et de plus en plus de contraintes légales (âge du permis ; niveau de formation exigé), spatiales (problèmes de stationnement dans le cœur des villes, en particulier à Paris) ou démographiques (croissance de la population très âgée).

Annexe

Description technique du parc automobile à la fin de 1987

1 - LES DIX VEHICULES LES PLUS VENDUS SUR LES MARCHES NATIONAUX AU PREMIER SEMESTRE 1988 (EN % DES VENTES NEUVES NATIONALES)

Sources diverses

EN FRANCE		EN REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE		AU ROYAUME UNI		EN ITALIE		EN ESPAGNE	
RENAULT 5	11	VW GOLF	12	FORD ESCORT	8	FIAT UNO	18	OPEL KADETT	8
PEUGEOT 205	11	OPEL KADETT	8	FORD SIERRA	8	FIAT PANDA	9	RENAULT 11	7
RENAULT 21	8	MERCEDES 200-300	6	FORD FIESTA	6	FIAT TIPO	9	SEAT IBIZA	6
PEUGEOT 405	6	AUDI 80	5	OPEL KADETT	5	AUTOBIANCHI Y10	5	RENAULT 5	6
CITROEN AX	6	BMW SERIE3	4	BLMC METRO	5	VW GOLF	5	RENAULT 21	6
CITROEN BX	5	MERCEDES 190	3	OPEL ASCONA	5	RENAULT 5	4	PEUGEOT 205	5
PEUGEOT 309	5	FORD ESCORT	3	FORD ORION	3	PEUGEOT 205	3	FORD FIESTA	5
RENAULT 11	5	FORD SIERRA	3	BLMC MONTEGO	3	ALFA 33	3	PEUGEOT 309	5
FIAT UNO	3	VW POLO	3	ROVER 200	3	ALFA 75	2	OPEL CORSA	5
VW GOLF	3	OPEL OMEGA	3	OPEL CORSA	2	FIAT REGATA	2	CITROEN AX	5
TOTAL	63	TOTAL	50	TOTAL	48	TOTAL	60	TOTAL	58

2 - LES VEHICULES LES PLUS REPANDUS DANS LE PARC FRANCAIS

Source : ParcAuto SOFRES, Décembre 1987

RENAULT 5	11 %
RENAULT 4	6 %
PEUGEOT 305	5 %
RENAULT 11	4 %
PEUGEOT 205	4 %
CITROEN 2CV	4 %

CITROEN BX	4 %
RENAULT 9	3 %
RENAULT 18	3 %
PEUGEOT 104	3 %
CITROEN VISA	3 %
CITROEN GS-GSA	3 %

RENAULT 12	2 %
RENAULT 21	2 %
TALBOT HORIZON	2 %
VW GOLF	2 %
FORD FIESTA	2 %
FORD ESCORT	2 %

3 - REPARTITION (EN %) SELON LA MARQUE

Source : ParcAuto SOFRES, Décembre 1987

RENAULT	PEUGEOT	CITROEN	TALBOT	OPEL	V W AUDI	FORD	FIAT	AUTRES MARQUES
37	18	18	4	3	5	5	3	8

4 - REPARTITION (EN %) SELON LA PUISSANCE FISCALE

Source : ParcAuto SOFRES, Décembre 1987

2 ET 3 CV	4 ET 5 CV	6 ET 7 CV	8 ET 9 CV	10 CV ET PLUS
6	33	47	8	6

5 - REPARTITION (EN %) SELON LA GAMME

Source : ParcAuto SOFRES, Décembre 1987

BAS INFERIEUR	BAS SUPERIEUR	MOYEN INFERIEUR	MOYEN SUPERIEUR	HAUT INFERIEUR	HAUT SUPERIEUR
12	29	22	27	9	1

6 - REPARTITION (EN %) SELON LE CARBURANT

Source : ParcAuto SOFRES, Décembre 1987

ESSENCE	DIESEL
90	10

7 - REPARTITION (EN %) SELON L'AGE

Source : ParcAuto SOFRES, Décembre 1987

MOINS D'UN AN	DE 1 A 2 ANS	DE 2 A 3 ANS	DE 3 A 4 ANS	DE 4 A 5 ANS	DE 5 A 6 ANS	DE 6 A 8 ANS	DE 9 A 10 ANS	PLUS DE 10 ANS
11	10	9	8	9	9	15	12	17

8 - REPARTITION (EN %) SELON LE KILOMETRAGE AU COMPTEUR

Source : ParcAuto SOFRES, Décembre 1987

MOINS DE 50000 KM	DE 50000 A 100000 KM	PLUS DE 100000 KM
41	37	22

9 - REPARTITION (EN %) SELON LE MODE D'ACQUISITION

Source : ParcAuto SOFRES, Décembre 1987

NEUF	OCCASION	POUR 100 OCCASIONS, REPARTITION DES KILOMETRAGES A L'ACHAT				
		MOINS DE 10000 KM	DE 10 A 30000 KM	DE 30 A 50000 KM	DE 50 A 80000 KM	PLUS DE 80000 KM
49	51	17	18	19	24	22

10 - REPARTITION (EN %) SELON LA DUREE DE DETENTION

Source : ParcAuto SOFRES, Décembre 1987

MOINS D'UN AN	DE 1 A 2 ANS	DE 2 A 3 ANS	DE 3 A 4 ANS	DE 4 A 5 ANS	DE 5 A 6 ANS	DE 6 A 8 ANS	DE 9 A 10 ANS	PLUS DE 10 ANS
23	17	13	10	9	7	9	5	7

11 - ESTIMATION DES KILOMETRAGES ANNUELS PAR VOITURE

Source : ParcAuto SOFRES, Décembre 1986

NOMBRE D'AUTOMOBILES DU MENAGE	KILOMETRAGE PARCOURU
1	12100
2	12400
3	12700

MODELES	KILOMETRAGE PARCOURU
R4	9300
R5	11100
R9	15000
R11	14800
R18	15100
104	9600
205	13300
305	13300
2CV	8100
BX	16100
VISA	11400
GS-GSA	10300

NIVEAU DE GAMME	KILOMETRAGE PARCOURU
BAS INFÉRIEUR	8900
BAS SUPÉRIEUR	11400
MOYEN INFÉRIEUR	12600
MOYEN SUPÉRIEUR	13500
HAUT	15800

PUISSANCE	KILOMETRAGE PARCOURU
2 ET 3 CV	8200
4 ET 5 CV	11200
6 ET 7 CV	13000
PLUS DE 7 CV	14500

CARBURANT	KILOMETRAGE PARCOURU
ORDINAIRE	9900
SUPER	11700
GAZOLE	21000

AGE	KILOMETRAGE PARCOURU
DE 1 A 2 ANS	15400
DE 2 A 3 ANS	15100
DE 3 A 4 ANS	13500
DE 4 A 5 ANS	12700
DE 5 A 7 ANS	12100
PLUS DE 7 ANS	11300

KILOMETRAGE AU COMPTEUR	KILOMETRAGE PARCOURU
MOINS DE 75000 KM	11700
DE 75 A 100000 KM	12100
PLUS DE 100000 KM	14300

Chapitre 3

L'automobile : conducteurs et usages

Jean-François LEFOL

I — Introduction

La forte croissance du parc automobile entraîne de nouveaux comportements et de nouveaux usages. On s'intéresse ici à l'évolution de la voiture comme bien de plus en plus partagé mais dont l'usage est de plus en plus individuel et quotidien.

Cette évolution ne se produit pas sans que l'on observe certaines disparités :

— entre catégories sociales. Elles ne se posent plus tellement en termes d'équipement, la grande majorité des ménages étant, à l'exception de quelques catégories bien typées (cf. chapitre 2), équipée d'au moins une voiture ; elles portent plutôt sur l'utilisation de la voiture ;

— à l'intérieur du ménage : celles-ci restent vivaces en ce qui concerne l'accès individuel à la voiture (disposition du permis, détention d'un véhicule personnel). On observe enfin de grandes inégalités dans son usage et plus particulièrement un partage des rôles entre les conjoints en cas de multi-équipement.

II — La voiture : un bien plus partagé

Le conducteur principal¹ d'un véhicule partage plus souvent qu'auparavant la conduite de sa voiture avec un autre, même si cette situation reste encore minoritaire. On comptait, sur l'ensemble des personnes disposant personnellement d'une automobile, une proportion de 59 % de conducteurs exclusifs en 1981 alors que celle-ci était de 65 % en 1966. Pourtant le rapport entre le nombre de conducteurs potentiels (personnes disposant d'un permis à l'intérieur d'un ménage équipé) et le nombre de voitures a baissé de 1,31 à 1,20 durant cette période. Ce mouvement va de pair avec la multi-motorisation : on constate en effet chez les ménages multi-motorisés une moindre appropriation de la voiture, alors que la proportion de titulaires du permis ne disposant pas d'un véhicule y est plus faible.

Doit-on en conclure qu'avec la généralisation de l'automobile et sa banalisation s'émousse son caractère prestigieux et de distinction, au moins en ce qui concerne un rapport de propriété à la voiture ? La réalité est différente et

1. L'enquête transports 1981-1982 distingue les voitures avec un conducteur exclusif, un conducteur principal et un ou plusieurs conducteurs secondaires, ou plusieurs conducteurs indifférenciés.

on peut même penser, compte tenu des éléments dont on dispose, que le comportement d'une personne donnée, ayant un environnement immédiat de conducteurs possibles et d'automobiles identique, est resté très stable. Les différences constatées peuvent être expliquées par le nombre de permis, le nombre de voitures et la composition de la population conductrice.

1 — Le nombre de permis dans le ménage : une influence naturelle

Lorsque le ménage compte au moins deux conducteurs potentiels, la grande majorité des voitures admettent plus d'un conducteur. Cette situation est beaucoup plus répandue lorsqu'il est multi-motorisé (dans 92 % des cas) que lorsqu'il ne dispose que d'une seule voiture (58 % des ménages ne comprennent alors qu'un seul conducteur potentiel). La tendance à long terme d'un plus grand partage de la voiture s'explique de façon analogue : en 1966, le nombre moyen de permis par ménage équipé était de 1,47 alors qu'il était en 1981 de 1,67.

1 - PARTAGE DE LA VOITURE ENTRE PLUSIEURS CONDUCTEURS SELON LE NOMBRE D'ADULTES, DE DETENTEURS DU PERMIS, ET LE NOMBRE DE VOITURES DU MENAGE (EN % LIGNE)

Source : Enquête Transports 1981-1982

		1 SEUL CONDUCTEUR	1 CONDUCTEUR PRINCIPAL EXISTENCE D'AUTRES CONDUCTEURS	VOITURE CONDUITE PAR PLUSIEURS PERSONNES INDIFFEREMMENT
2 ADULTES	1 VOITURE	59	32	9
	2 VOITURES ET PLUS	37	47	13
3 ADULTES ET PLUS	1 VOITURE	63	27	9
	2 VOITURES ET PLUS	53	33	12
2 PERMIS	1 VOITURE	22	61	17
	2 VOITURES ET PLUS	38	46	13
3 PERMIS ET PLUS	1 VOITURE	26	53	22
	2 VOITURES ET PLUS	47	36	15
ENSEMBLE DES MONOMOTORISES (Y COMPRIS 1 ADULTE)		67	26	7
ENSEMBLE DES MULTIMOTORISES		45	40	12
ENSEMBLE		55	33	10

N.B. : Le cas de conducteur extérieur au ménage ne figure pas ici; ainsi, le total ligne peut être inférieur à 100.

En revanche, à nombre de permis donné, l'appropriation individuelle de l'automobile augmente avec le niveau d'équipement du ménage. Le caractère exclusif de la conduite est notablement plus fort lorsque le parc du ménage compte trois unités. L'origine en est un comportement très autonome de l'enfant majeur (cf. encadré). De même, l'appropriation de la voiture est plus grande lorsque l'on passe de deux à trois permis chez les ménages multi-motorisés : ceci provient de ce que la deuxième voiture a alors souvent un enfant majeur pour conducteur principal.

2 — La voiture de l'épouse plus partagée que celle du mari

Lorsqu'on se limite aux voitures du couple, et lorsque deux membres au moins du ménage disposent du permis, le comportement d'exclusivité est plus faible et peu dépendant du nombre de véhicules (entre le quart et le tiers des voitures ont un conducteur exclusif).

Le passage d'une à deux voitures augmente toutefois le degré d'appropriation de l'automobile par le mari : lorsque chacun des conjoints a la disposition habituelle d'un véhicule, la voiture de l'épouse admet plus souvent le mari comme conducteur secondaire (trois fois sur quatre) que le véhicule du mari n'admet lui-même l'épouse : une fois sur deux seulement. Cependant l'accès par l'épouse à la voiture de l'homme est plus fréquent (près de trois fois sur quatre environ) lorsque l'épouse ne dispose pas elle-même personnellement d'un véhicule.

On a pu mesurer ce que représentait cette notion de « prêt du volant » au moins dans la vie quotidienne (déplacement n'impliquant pas de nuit hors du domicile). La dissymétrie entre les conjoints est due en partie à ce que l'homme conduit en moyenne sur de plus longs trajets : il accomplit un kilomètre sur quatre de la voiture de la femme alors que la part de celle-ci au volant de la voiture de l'homme n'est que de 5 % lorsqu'elle est elle-même conductrice principale d'un véhicule. A titre de comparaison, lorsque le couple ne dispose que d'une voiture, la proportion de kilomètres parcourus par la femme dans les déplacements quotidiens atteint 25 % lorsque les deux époux disposent du permis (mais la moitié environ correspond au cas où l'épouse est déclarée conductrice principale du véhicule). Enfin, lorsque les deux conjoints se déplacent dans la voiture du mari, c'est ce dernier qui conduit pratiquement tout le temps, mais il est aussi le conducteur dans 70 % des cas lorsque c'est la voiture de l'épouse qui est empruntée.

Ainsi, la multiplicité de conducteurs ne signifie pas que ceux-ci aient un accès identique au véhicule. Une voiture sur six seulement (dans les ménages où existent plusieurs titulaires du permis) est déclarée conduite indifféremment par plusieurs membres du ménage, en général les deux conjoints. Enfin, il est tout à fait exceptionnel que le conducteur principal laisse une personne extérieure au ménage conduire régulièrement sa voiture.

3 — Des attitudes de partage différentes selon les catégories sociales

C'est dans les catégories qui ont accédé le plus récemment à la voiture que l'on observe la plus grande proportion de conducteurs exclusifs : près de 60 % des voitures n'ont qu'un seul conducteur dans les ménages dont le chef est ouvrier spécialisé, alors qu'elles ne sont guère plus de 40 % lorsqu'il est cadre supérieur. Les écarts observés ne tiennent pas à un rapport plus étroit à la voiture, mais ont pour origine les deux grands facteurs énoncés plus haut : une différence dans le nombre de conducteurs potentiels dans le ménage et dans les caractéristiques de ces derniers.

La plus grande proportion d'enfants majeurs parmi les conducteurs principaux dans les catégories sociales les moins élevées va bien dans le sens de

Un comportement autonome des enfants majeurs

La disposition d'une voiture par les enfants traduit une volonté d'émancipation. Même lorsqu'ils ne sont pas eux-mêmes équipés, la pratique de conduite est importante. Dès qu'ils ont leur permis ils ont un accès fréquent à la voiture de leurs parents. Ils en sont déclarés conducteur secondaire un peu plus d'une fois sur trois¹ : dans les usages quotidiens, 10 % des kilomètres effectués par la voiture du père le sont avec un des enfants au volant et cette proportion atteint le quart pour la voiture de la mère. Cette pratique de la conduite ne résulte pas obligatoirement d'un emprunt de la voiture mais s'exerce aussi dans les déplacements familiaux : à disposition donnée du permis, le père prête son volant une fois sur cinq à un enfant lorsqu'ils sont ensemble dans le véhicule, et l'enfant conduit une fois sur trois lorsque celui-ci et sa mère sont dans le véhicule de celle-ci.

Lorsqu'il a sa voiture, certains traits de son comportement l'apparentent plutôt à celui d'une personne seule. D'abord il partage très peu la conduite de sa voiture avec ses parents. C'est seulement avec un frère ou une sœur que les échanges sont relativement fréquents.

La voiture du jeune vivant chez ses parents, n'apparaît pas comme complémentaire de celle des parents, comme le sont entre elles les deux voitures d'un couple multi-équipé² : la diversité d'utilisation du véhicule est plus grande que celle de la voiture moyenne d'un couple multi-motorisé ; le taux d'occupation dans les usages quotidiens est beaucoup plus faible que lorsque le mari ou l'épouse conduisent leur véhicule, ce qui révèle bien un comportement très autonome de l'enfant . Toutefois celui-ci a un usage « vacances » bien moindre qu'un couple uni-équipé (il voyage par les transports collectifs ou s'il est en voiture ce n'est pas nécessairement la sienne) ; de plus, bien qu'actif la plupart du temps, l'homme vivant chez ses parents parcourt beaucoup moins de déplacements professionnels que lorsqu'il vit seul.

On observe enfin, entre les deux sexes, des différences dans le nombre de kilomètres parcourus annuellement (15 000 kilomètres pour l'homme et 10 500 pour la femme) mais aussi dans les usages. L'homme oriente plus l'utilisation de sa voiture vers les loisirs alors que le véhicule de la femme est restreint à un usage plus fonctionnel, comme les déplacements domicile-travail.

1. Un peu plus d'une fois sur deux lorsqu'ils ne possèdent pas eux-mêmes de voiture, et une fois sur quatre sinon.
2. Il se peut que la voiture de l'enfant soit la seule dans le ménage. Son utilisation est alors celle de la voiture d'un couple uni-équipé. On ne tient pas compte dans la suite de ce cas qui représente un tiers des voitures dont le conducteur principal est un enfant majeur.

l'opposition mise en évidence (cf. encadré). Lorsque l'on s'intéresse aux voitures conduites habituellement par au moins un membre du couple on constate qu'à nombre de permis donné toutes les catégories d'actifs ont un comportement très proche : le taux d'exclusivité est cependant plus important chez les commerçants ou employés de commerce et les professions libérales, où sans doute une utilisation professionnelle a pour conséquence une forte appropriation du véhicule par l'actif concerné.

Les ménages d'inactifs se distinguent par une proportion beaucoup plus forte de véhicules conduits exclusivement par une personne : plus des trois quarts dans ce cas. Cette situation est incontestablement corrélée avec le fait qu'il n'existe qu'un seul conducteur possible (le mari en général) dans plus de la moitié des ménages. Mais, lorsqu'il existe deux titulaires de permis, il reste que 50 % des voitures des couples sont conduites par une seule personne, contre 22 % en moyenne chez les couples d'actifs. Le rythme de vie des retraités, l'existence d'activités souvent communes aux deux conjoints n'exigent le plus souvent pas plus d'un conducteur.

A l'avenir, une réduction des disparités entre les classes sociales, du fait de la généralisation du passage du permis par l'épouse et de l'acquisition plus fréquente d'une voiture par celle-ci, particulièrement dans les couches les plus modestes jouera de façon générale dans le sens d'une voiture de moins en moins appropriée. Toutefois, l'augmentation du nombre de titulaires du permis par ménage équipé n'est pas certaine : l'équipement des personnes vivant seules est en pleine croissance, il est en effet passé de 12 % à 32 % entre 1966 et 1981. Le nombre de ces ménages est appelé à croître encore.

III — Un usage plus quotidien et plus individuel

1 — Un usage plus quotidien

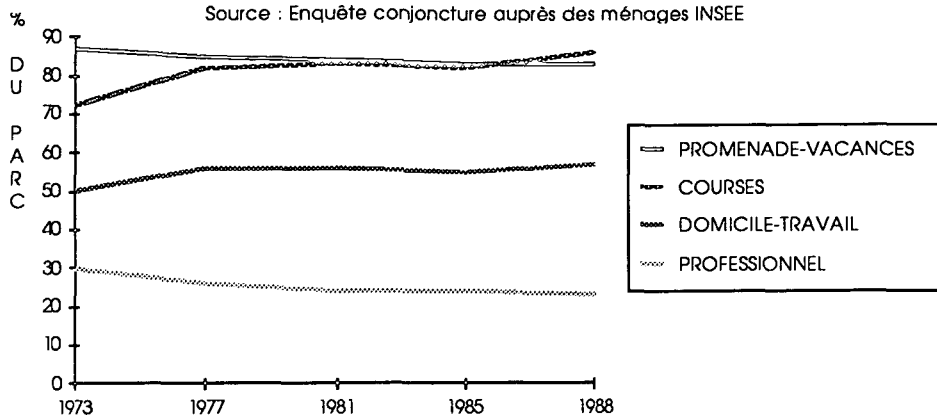
L'usage de la voiture est devenu beaucoup plus quotidien² : forte augmentation de l'utilisation pour les déplacements domicile-travail (qui concernait 40 % des voitures en 1966 et 57 % en 1988) et pour les courses. A l'opposé les motifs promenade, vacances et surtout professionnels ont chuté.

Les raisons de la croissance des usages quotidiens sont étudiées en détail dans les chapitres 2,4,5,7, et 9 : augmentation du taux d'activité féminin et du niveau de vie, mutation des structures spatiales, remplacement progressif des deux roues par les voitures dans les ménages modestes,... Il faut bien sûr signaler également l'effort d'investissement soutenu dans le domaine routier, et les phénomènes de « feed-back » sur la motorisation dont ils sont porteurs. Enfin, la voiture représente souvent par rapport au transport collectif un gain de temps mais aussi un surcroît de dépenses. L'élévation du niveau de vie a favorisé le développement du parc automobile mais aussi l'emploi de la voiture pour de tels usages.

2. L'enquête transports 1981-82, utilisée pour les aspects structurels, distingue cinq motifs : travail, professionnel, vacances, week-end, autres ; en outre, un carnet de compte permet une étude encore plus détaillée par motifs, à l'exclusion des périodes de vacances (voir tableau 5) ; l'enquête de conjoncture, utilisée en suivi chronologique, en distingue quatre : travail, professionnel, courses, promenades et vacances.

2 - PART DU PARC AFFECTEE AUX DIFFERENTS USAGES
(plusieurs réponses possibles)

Source : Enquête conjoncture auprès des ménages INSEE



3 - TAUX D'UTILISATION (EN %) DE LA VOITURE PAR MOTIF,
SELON LE NIVEAU DE MOTORISATION DU COUPLE
(plusieurs réponses possibles)

Source : Enquête Transports 1981-1982

	1 VOITURE	2 VOITURES
DOMICILE-TRAVAIL, ETUDES	51	60
PROFESSIONNEL	17	31
VACANCES	58	38
WEEK-END	81	53
AUTRE	93	74

4 - KILOMETRAGE ANNUEL PAR VOITURE ET MOTIF

Source : Enquête Transports 1981-1982

	TRAVAIL ET ETUDES	PROFESSIONNEL	VACANCES	WEEK-END	AUTRE	TOTAL
MENAGES A UN ADULTE						
HOMME ACTIF	3200	5700	1500	4200	3200	17800
HOMME INACTIF	500	200	1300	1300	6300	9600
FEMME ACTIVE	3600	800	2200	2700	2900	12200
FEMME INACTIVE	300	0	900	900	3200	5300
ENFANT DU MENAGE CONDUCTEUR PRINCIPAL (1)						
FILS	3200	1600	1500	5000	3800	15100
FILLE	4500	100	1500	2400	2000	10500
COUPLES BIMOTORISES DONT LE MARI EST ACTIF (2)						
EPOUSE ACTIVE, VOITURE GENERALISTE	4600	3000	2200	2700	3000	15500
EPOUSE ACTIVE, VOITURE SPECIALISEE	4200	2300	400	600	1800	9300
EPOUSE SANS PROFESSION, VOITURE GENERALISTE	3900	4700	2500	3000	3700	17800
EPOUSE SANS PROFESSION, VOITURE SPECIALISEE	2400	2000	600	900	3000	8900
COUPLES DONT LE MARI EST ACTIF						
EPOUSE ACTIVE, UNE VOITURE	3800	1400	2300	3400	3200	14100
EPOUSE ACTIVE, DEUX VOITURES	4400	3100	1400	1800	2500	13200
EPOUSE SANS PROFESSION, UNE VOITURE	3300	1600	2200	2800	3500	13400
EPOUSE SANS PROFESSION, DEUX VOITURES	3000	3000	1300	2100	3700	13100
TOTAL	3300	2000	1700	2500	3200	12700

(1) On a exclu les cas où aucun des parents ne conduit une voiture.

(2) l'usage spécialisé ou généraliste n' a pu être déterminé que lorsque les deux voitures du couple étaient acquises depuis plus d'un an.

2 — Un usage plus individuel

L'utilisation est plus quotidienne mais aussi plus individuelle. Une telle orientation est bien sûr permise par l'acquisition plus fréquente d'une deuxième voiture.

Cette évolution ne s'accompagne pas d'une intensification de l'usage de chaque voiture. Le nombre de kilomètres parcourus annuellement par voiture³ a diminué de 1973 à 1981 (de 13 500 à 12 600 kilomètres) et semble rester stable depuis. Si l'on considère l'ensemble des kilomètres parcourus annuellement par ménage équipé, la tendance est à une augmentation légère mais moindre que ne le laisserait supposer la croissance du multi-équipement. Ces résultats peuvent a priori apparaître contradictoires avec le discours tenu sur l'automobile, outil de plus en plus indispensable, et l'observation d'une circulation routière toujours croissante. Cette dernière est effectivement passée de 162 milliards de kilomètres en 1973 à 266 milliards en 1988, mais cette croissance est due exclusivement à la croissance du parc qui a très largement contrebalancé la baisse moyenne d'utilisation de chaque voiture. Cette dernière s'explique d'ailleurs parfaitement, d'abord par l'acquisition fréquente d'une deuxième voiture par les ménages, qui a pour effet « d'éta-ler » les besoins sur deux véhicules au lieu d'un, mais aussi par une modification de la composition des ménages détenteurs : ce sont des classes sociales modestes, dont l'usage de la voiture est plus faible (annexe 2) qui ont accédé récemment à la première voiture, et l'acquisition d'une deuxième automobile est la résultante de besoins moindres qu'il y a 15 ans : la chute du nombre de kilomètres parcourus par voiture a d'ailleurs été plus sensible chez les ménages multi-équipés.

La baisse des usages familiaux s'explique de manière analogue. Mais c'est surtout pour le motif strictement professionnel que l'on a observé une forte baisse du taux d'usage : il concernait la moitié des voitures en 1959 et 22 % en 1988. Cette chute est fortement liée à la démocratisation de l'automobile et à la progression du multi-équipement : les déplacements professionnels sont beaucoup plus le fait des cadres (surtout supérieurs) et des indépendants qui ont accédé les premiers à l'automobile, et des hommes plus que des femmes même actives.

L'accession plus fréquente au multi-équipement, supposée à l'origine d'une baisse tendancielle de l'usage de la voiture, au moins lorsque l'on mesure cet usage en kilomètres, rend d'autant plus significative la forte croissance des déplacements quotidiens. Ces motifs constituent une raison importante d'acquisition d'un deuxième véhicule, mais n'en sont pas la raison unique.

3. On ne considère que la circulation occasionnée par le parc à disposition permanente des ménages.

IV — Usages et niveau d'équipement

1 — Le multi-équipement résulte avant tout de besoins de déplacements...

On s'intéressera seulement au niveau d'équipement du couple, à l'exclusion des voitures conduites par un enfant adulte, dont on sait qu'il a un comportement autonome (cf. encadré), peu assimilable à celui de ses parents.

Le multi-équipement résulte bien, avant tout, d'une nécessité. Plusieurs indices le montrent : une voiture d'un couple multi-équipé roule en moyenne légèrement davantage que la voiture unique d'un couple⁴. Dans son utilisation quotidienne, le nombre de trajets parcourus par la voiture dépend peu du niveau de motorisation du couple. Il en va de même de la durée d'utilisation par jour ouvrable. La voiture est en dehors de son lieu de stationnement habituel environ 5 heures 30 lorsque l'épouse est active, entre 4 et 5 heures lorsqu'elle est inactive. Les deux voitures d'un couple bimotorisé sont donc très souvent utilisées simultanément ce qui tend bien à démontrer leur nécessité, même si une disponibilité plus grande d'automobiles conduit naturellement le couple à utiliser plus volontiers ce mode de transport.

2 — Des besoins de déplacement liés à l'exercice d'une profession...

Les motifs d'utilisation de la voiture sont très différents selon le niveau d'équipement du couple. Ils mettent bien en avant les besoins prioritaires qui ont poussé à l'acquisition d'une seconde voiture. Ceux qui sont liés à la disposition d'un emploi figurent au tout premier rang. L'analyse du multi-équipement (cf. chapitre 2) avait déjà mis en évidence un effet positif du nombre d'actifs. Dans l'usage de la voiture, cette dimension apparaît particulièrement nette. Les déplacements induits par la profession assurent le tiers des kilomètres parcourus par la voiture unique du couple, pour plus de la moitié quand le niveau d'équipement est supérieur.

Parmi ces besoins, on peut distinguer ceux qui ont trait à l'accomplissement des migrations alternantes domicile-travail, et ceux qui tiennent à l'usage strictement professionnel.

C'est ce dernier qui, lorsqu'il existe, apparaît comme le motif le plus puissant d'acquisition d'une seconde voiture. Pour cet usage en effet, on observe la plus forte variation relative selon le niveau d'équipement à la fois en taux d'utilisation et en nombre de kilomètres parcourus. Lorsque l'épouse est inactive, la voiture du mari parcourt même quatre fois plus de kilomètres pour raisons professionnelles que lorsque le couple est multi-équipé. Elle est alors utilisée professionnellement dans deux cas sur trois chez les cadres supérieurs et pratiquement toujours chez les employés de commerce. Il paraît assez naturel que de tels déplacements, induisant une absence parfois assez prolongée du véhicule, incite à l'acquisition d'une deuxième voiture.

4. Ceci n'est pas contradictoire avec la baisse tendancielle du kilométrage liée au multi-équipement : si un couple actuellement multi-équipé ne disposait que d'une voiture, celle-ci roulerait probablement davantage que chacune de ses deux voitures.

Motif puissant d'acquisition certes, mais dont la fréquence dans la population des multi-équipés est en nette régression : le taux d'usage professionnel de la voiture est en effet passé dans cette population de 38,5 % en 1973 à 29 % en 1981 du fait de la démocratisation de la voiture et de l'émergence d'autres raisons de multi-équipement. L'utilisation domicile-travail est de celles-là : lorsque les deux conjoints exercent une activité, les parcours quotidiens pour cet usage sont plus que multipliés par deux pour l'ensemble du couple lorsque celui-ci dispose de plusieurs véhicules. Lorsque l'épouse est inactive, la progression est nécessairement limitée, mais le mari utilise alors presque toujours sa voiture pour ce motif. On note en outre que l'intensité d'utilisation, mesurée en nombre de kilomètres parcourus par voiture effectivement employée à cet usage est plus importante chez les couples multi-équipés.

3 — Des besoins de déplacements liés aux activités de proximité

L'usage de la voiture pour les pratiques quotidiennes d'accompagnement, achat et autres affaires personnelles est souvent peu dissociable de l'emploi pour les déplacements domicile-travail. Ils résultent d'une localisation de la résidence dans une commune rurale, ou bien urbaine et excentrée, où l'offre de transport collectif est peu développée. Rien d'étonnant donc à ce qu'on trouve une forte intensité de ces deux usages chez les couples multi-équipés. Mais, chez ces derniers, les déplacements de proximité atteignent leur importance maximale lorsque l'épouse est inactive. La raison tient à une plus grande disponibilité de celle-ci mais aussi au fait que la nécessité d'une voiture pour l'épouse ne peut alors provenir que de ce type de besoin. Il en résulte que chez les couples multi-équipés l'utilisation de la voiture est notablement différente selon que l'épouse est active ou non. Cependant les kilomètres annuels parcourus pour l'ensemble des motifs d'utilisation sont très proches.

Au total, on vérifie que les usages, qui sont le plus renforcés par la multiplicité des véhicules sont ceux qui impliquent une utilisation simultanée des deux voitures. A l'opposé, d'autres motifs qui impliquent l'ensemble de la famille ou au moins le couple dépendent peu de l'existence de plusieurs véhicules disponibles. Ainsi en est-il des loisirs et visites à parents ou amis pour lesquels le taux d'occupation de la voiture est le plus élevé, et plus grande la marge de choix pour la date et l'heure du déplacement. Les vacances sont aussi bien sûr dans ce cas.

4 — Un multi-équipement facilité par un niveau de vie plus élevé

Un effet « propre » du revenu sur le multi-équipement a été mis en évidence au chapitre 2. Un tel effet existe, aussi, sur l'utilisation de la voiture. Ainsi, même pour des motifs familiaux, on observe une utilisation du parc automobile plus importante lorsque le couple est multi-équipé : une voiture au moins est utilisée pour le motif « vacances » dans 69 % des cas, et dans 85 % pour le motif « week-end ». Les chiffres correspondants sont respectivement de

58 % et 81 % chez les couples disposant d'une seule automobile. Or, à revenu donné, on penserait plutôt à des effets de substitution défavorables à ces types d'usage.

L'influence du revenu s'exerce aussi d'une autre façon. C'est chez les catégories sociales les plus fortunées que l'usage de la voiture dans le cadre de la profession est le plus important (annexe 2). Ceci peut expliquer partiellement la différence d'utilisation constatée pour ce motif selon le niveau d'équipement du couple. On pourrait tenir le même raisonnement en ce qui concerne l'usage domicile-travail puisque ces catégories ont un lieu de travail plus éloigné en moyenne. Il reste qu'à catégorie sociale donnée, on retrouve bien, selon le niveau d'équipement, une variation très nette de l'usage pour ces deux motifs, même si la différence observée est moins forte que lorsqu'on considère l'ensemble de la population. Ainsi l'existence réelle d'un effet du revenu, à la fois sur le multi-équipement et sur l'utilisation de la voiture ne remet pas en cause les conclusions sur les besoins qui sont à l'origine de ce multi-équipement.

5 — Mais les disparités d'usage entre conjoints persistent

De nouveaux besoins, de nouveaux usages mais surtout une extension du multi-équipement impliquent de nouveaux rôles pour l'homme et la femme. La présence d'une deuxième voiture réservée à l'épouse la libère d'une dépendance étroite à l'égard de l'homme. Il reste que même dans ce cas, les rôles dévolus aux deux conjoints ne sont pas identiques. La femme accomplit les tâches d'accompagnement des enfants, les achats et les divers déplacements personnels tels que démarches administratives, visite chez le médecin, etc. Ce rôle est particulièrement accentué lorsqu'elle est inactive ; à cette répartition des rôles s'ajoute en effet une plus grande disponibilité de temps pour l'épouse. C'est d'ailleurs le seul cas où, en nombre total de trajets quotidiens, la mobilité conducteur de la femme soit supérieure à celle de l'homme. Il reste que le nombre de kilomètres parcourus par l'homme un jour moyen est supérieur à celui de la femme, que celle-ci soit active ou inactive ; l'usage que celle-ci fait de la voiture implique en effet des déplacements plus courts ; même pour un type d'usage donné comme les déplacements domicile-travail, le nombre de kilomètres parcourus par l'épouse est moindre car le lieu de travail de la femme est moins éloigné du domicile que celui de l'homme.

Lorsque le véhicule est unique, la prépondérance de conduite de l'homme est manifeste : elle est totale lorsque l'épouse n'a pas le permis : 1 cas sur 3 lorsqu'elle est active, 3 cas sur 5 lorsqu'elle est l'épouse inactive d'un mari actif, 2 cas sur 3 lorsqu'il s'agit d'un ménage de retraités. Il est d'ailleurs possible que cette non-disposition du permis soit, à partir d'un certain âge, l'obstacle principal au multi-équipement de certains couples. Lorsque les deux conjoints ont le permis, la voiture est un bien rare plutôt réservé au mari lorsqu'il y a conflit entre les deux conjoints à propos d'usages strictement individuels tels que domicile-travail. Mesurée en nombre de trajets en tant que conducteur, la mobilité quotidienne de la femme est inférieure de 40 % à celle du mari lorsqu'ils exercent tous deux un emploi et deux fois moindre lorsque le mari seul est actif. En kilomètres parcourus la différence est encore

plus forte : la part de la femme représente respectivement la moitié et le tiers de celle de l'homme.

A l'opposé, on trouve les cas de « fausse bimotorisation » où l'homme est déclaré conducteur principal des 2 véhicules. L'une des deux voitures au moins est alors sous-employée. Les parcours de la femme, lorsque celle-ci dispose du permis, sont inférieurs de 40 % lorsqu'elle n'est pas déclarée disposer personnellement du deuxième véhicule. Cette moindre pratique de la conduite s'exerce plus particulièrement pour les motifs qui sont principalement à l'origine de la bimotorisation du couple : migrations domicile-travail lorsqu'elle est active, accompagnement et achat ainsi qu'affaires personnelles lorsqu'elle est inactive. La mobilité conducteur de la femme est cependant plus grande lorsque le couple est unimotorisé. En revanche, en cas de bimotorisation, la pratique quotidienne de conduite du mari ne varie pas beaucoup selon qu'il est conducteur principal d'une ou des deux automobiles.

6 — Comme les disparités d'usage entre voitures

Il y a une distribution des rôles entre les deux conjoints, mais aussi entre les deux voitures d'un couple bimotorisé. Mais ces deux distributions ne se recoupent que partiellement.

On peut généralement distinguer une voiture généraliste servant aux usages familiaux et éventuellement individuels de l'un des deux membres du couple et une voiture plus spécialisée réservée à son conjoint pour un usage quotidien.

5 - CONDUITE ET USAGE QUOTIDIENS DE L'AUTOMOBILE PAR CHACUN DES DEUX CONJOINTS, LORSQUE TOUS DEUX DISPOSENT DU PERMIS, SELON LE NIVEAU D'EQUIPEMENT DU COUPLE, ET LE TYPE DE COUPLE

(en nombre de trajets élémentaires par semaine, non compris les retours à domicile)

Source : Enquête Transports 1981-1982

		TRAVAIL ETUDES	ACCOM- PAGNEMENT	ACHATS	AFFAIRES PERSONNELLES	LOISIRS	VISITES A PARENTS, AMIS	AUTRE
1 VOITURE EPOUX INACTIF	HOMME	0,2	0,8	1,45	0,5	0,25	0,85	0,8
	FEMME	0,45	0,2	0,45	0,2	0,05	0,25	0,15
1 VOITURE EPOUX ACTIF	HOMME	2,85	1,55	1,55	0,4	0,45	1,3	0,75
	FEMME	1,65	1,35	1,15	0,3	0,1	0,55	0,25
1 VOITURE EPOUX ACTIF EPOUSE INACTIVE	HOMME	3,85	1,1	1,55	0,55	0,3	1,1	0,9
	FEMME	0,1	1,85	1,25	0,3	0,05	0,55	0,3
ENSEMBLE BIMOTORISE EPOUSE ACTIVE	HOMME	5,8	1,6	1,65	0,7	0,55	1,35	1
	FEMME	4,4	2,4	2,25	0,65	0,2	0,8	0,55
ENSEMBLE BIMOTORISE EPOUSE INACTIVE	HOMME	6,6	1,1	1,6	0,55	0,45	0,9	1,2
	FEMME	0,3	4,15	3,6	1,05	0,3	1,4	0,55

N.B. : On a retenu ici les trajets appartenant à des sorties effectuées dans la journée de distance inférieure à 200 km.

L'écart entre les deux véhicules apparaît nettement lorsqu'on compare les kilométrages parcourus annuellement : 15 500 kilomètres pour la voiture généraliste contre 9 300 pour la voiture spécialisée lorsque les deux conjoints ont un emploi⁵ : les deux véhicules sont alors le plus souvent utilisés pour les déplacements domicile-travail. La voiture généraliste est de plus utilisée pour les déplacements de vacances et de week-end, mais aussi pour la majorité des « autres déplacements ». Lorsque l'épouse est inactive, l'écart est encore plus fort dans le nombre de kilomètres parcourus (8 900 contre 17 800)⁵. La voiture généraliste est plutôt celle du mari ce qui explique que l'on y trouve plus de déplacements liés à l'exercice d'une activité. Les déplacements pour « autre » motif qui sont alors majoritairement effectués par l'épouse sont les mieux répartis entre les deux véhicules. Mais l'attribution de la voiture généraliste au mari n'est pas systématique. Lorsque mari et femme sont chacun déclarés conducteur principal d'un véhicule, c'est une fois sur trois que l'homme a l'usage quotidien de la voiture spécialisée alors que la femme est le conducteur habituel de la voiture généraliste. Toutefois, cette dernière est le plus souvent conduite par l'homme lors des sorties familiales.

V — Conclusion

A l'avenir, il est probable que se poursuivra et même peut-être s'accroîtra la différence très nette d'utilisation de la voiture selon qu'elle appartient à un couple disposant d'un seul véhicule, ou de deux véhicules.

Chez ces derniers on peut prévoir une utilisation encore plus axée sur le quotidien et l'individuel : le taux d'utilisation moyen de la voiture pour les courses et les déplacements domicile-travail a progressé significativement chez les couples multi-équipés de 1985 à 1988 et il est fort plausible que cette tendance persistera ou au moins ne régressera pas du fait de l'évolution du tissu urbain et périurbain, de l'éloignement progressif du lieu de travail permis justement par la voiture... L'équipement progressif et attendu de l'épouse inactive peut-il aller à contresens d'une évolution vers plus de domicile-travail ? On peut prévoir, au moins à court terme, que cette influence restera faible devant l'augmentation du taux d'activité féminin, la progression du taux d'équipement de l'épouse active, et l'emploi sans doute de plus en plus fréquent par celle-ci de son véhicule pour ce type de déplacement.

Il est probable que le motif professionnel perdra en importance, du fait de la part plus importante des femmes et des personnes issues de couches modestes dans la population des conducteurs. Enfin, l'utilisation pour le motif domicile-travail évoluera de façon contrastée selon le niveau d'équipement : vers un renforcement chez les multi-équipés mais plutôt dans le sens de l'effritement chez les ménages ne disposant que d'une voiture, du fait de la part de plus en plus grande des retraités. Parmi ceux-ci, on ne peut guère prévoir une croissance du taux d'utilisation de la voiture pour un motif familial tel que les vacances, bien que l'on constate par ailleurs une élévation progressive du nombre de départs en vacances.

5. Calculs effectués lorsque les deux voitures sont en possession du ménage depuis plus d'un an ; on notera que la voiture généraliste n'est pas toujours celle qui roule le plus : on observe notamment certains cas où l'une des voitures est réservée à un usage professionnel très intensif.

Annexe n° 1

L'accès à l'automobile : fortes disparités entre individus

Plusieurs degrés d'accès sont envisageables pour les plus de 18 ans :

— accès nul (ou presque) : le ménage ne possède pas de voiture. Cette catégorie est en nette régression (voir chapitre 2).

— dans les ménages équipés, on peut distinguer les personnes ne disposant pas du permis, les personnes disposant du permis mais n'ayant pas la disposition personnelle d'une voiture, enfin les conducteurs habituels d'une voiture. Entre 1966 et 1981, disposition du permis et disposition d'une voiture ont fortement progressé : la première concernait 36 % des personnes en 1966, 59 % en 1981, la seconde 26 % et 44 %. Mais ces évolutions laissent subsister de larges disparités, notamment entre les membres d'un même ménage, alors qu'elles tendent à s'atténuer entre les catégories sociales.

Des disparités importantes au sein du ménage

C'est entre les conjoints que l'on observe les différences les plus frappantes, particulièrement lorsque l'épouse est inactive : celle-ci n'a encore que rarement « sa » voiture (dans un cas sur huit entre 1981). C'est en revanche aux femmes actives que la diffusion de la voiture a le plus profité : la disposition personnelle d'une voiture était le fait d'une sur trois en 1981, contre une sur douze en 1966-1967 ; dans le même temps l'accès du mari a lui aussi augmenté.

Ces disparités ne peuvent se ramener à une différence homme-femme. Celle-ci existe bien mais de façon beaucoup plus atténuée chez les enfants de plus de 18 ans vivant chez leurs parents et les personnes seules (hormis chez les retraités où la femme seule n'est pratiquement jamais conductrice). Ceci montre que sous l'effet de la nécessité et à disponibilités financières données, s'estompent les différences entre des personnes de sexe différent. Chez les jeunes, le passage du permis se fait très tôt, avant 23 ans en général, quelle que soit la situation matrimoniale. Lorsqu'ils ne vivent pas en couple, les jeunes acquièrent une automobile de plus en plus tôt (mais le plus souvent après leur entrée dans la vie active). La constitution du couple a des effets radicalement différents selon le sexe.

Pour l'homme, on note une acquisition plus rapide de la voiture s'il ne l'a pas encore. Pour les femmes actives¹, on observe une diminution de près de la moitié du nombre des conductrices principales. Sans doute, en termes d'utilisation et de conduite du véhicule, la baisse est-elle moins sensible : l'épouse est alors le plus souvent conductrice secondaire de la voiture de son mari. Cette diminution s'explique par la contrainte financière liée à l'acquisition ou l'équipement du logement ainsi qu'à l'arrivée d'enfants, mais aussi par un besoin moindre que lorsque hommes et femmes vivaient indépendamment. Le partage des rôles qui en découle éloigne la femme de la maîtrise de l'automobile.

Cet équipement encore faible de l'épouse explique que dans l'ensemble des ménages bimotorisés la seconde voiture ne lui soit attribuée qu'une fois sur deux². Dans 30 % des cas, le mari est déclaré conducteur principal des deux voitures. Enfin, dans la

1. Et une baisse légère du taux d'activité féminin renforce encore cette démotorisation de la femme.

2. Cependant cet ensemble de ménages ne comprend pas que des couples. La part de l'épouse est donc en réalité légèrement plus forte.

plupart des ménages restants, c'est un enfant majeur qui conduit la seconde voiture. La part de l'épouse est plus forte dans les catégories les plus favorisées (cadres supérieurs, professions libérales) et beaucoup moins dans les catégories ouvrières au profit du fils ou de la fille adulte.

**6 - TAUX (EN %) DE POSSESSION DU PERMIS ET DE DISPOSITION PERSONNELLE D'UNE VOITURE EN 1966 ET 1981
SELON LA POSITION DANS LE MENAGE**

Source : Enquêtes Transports

	EN 1966		EN 1981	
	A LE PERMIS DANS UN MENAGE EQUIPE	DISPOSE D'UNE VOITURE	A LE PERMIS DANS UN MENAGE EQUIPE	DISPOSE D'UNE VOITURE
CHEF DE MENAGE HOMME	57	54	78	72
CHEF DE MENAGE FEMME	8	7	26	25
EPOUSE ACTIVE	31	8	69	33
EPOUSE SANS PROFESSION	17	4	34	12
FILS DE PLUS DE 18 ANS	52	34	62	39
FILLE DE PLUS DE 18 ANS	27	11	45	28
ENSEMBLE HOMMES	55	49	75	66
ENSEMBLE FEMMES	19	6	43	22

**7 - TAUX (EN %) DE POSSESSION DU PERMIS ET DE DISPOSITION PERSONNELLE D'UNE VOITURE EN 1981
SELON LA POSITION DANS LE MENAGE ET LA CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE DU CHEF DE FAMILLE**

Source : Enquête Transports 1981-1982

Premier taux : disposition du permis dans un ménage équipé
deuxième taux : disposition personnelle d'une voiture

	RETRAITES	OUVRIERS SPECIALISES PERSONNELS DE SERVICE	AGRICULTEURS	CADRES
MARI	57 (55)	84 (79)	90 (86)	94 (89)
EPOUSE ACTIVE	41 (30)	46 (29)	57 (38)	78 (55)
EPOUSE SANS PROFESSION	12 (7)	25 (15)	43 (30)	58 (35)
FILS DE PLUS DE 18 ANS (*)	56 (49)	42 (35)	73 (62)	52 (33)
FILLE DE PLUS DE 18 ANS (*)	41 (34)	41 (34)	48 (41)	28 (21)
HOMME VIVANT SEUL	31	43	80	90
FEMME VIVANT SEULE	8	31	n.s.	n.s.

(*) Dans un ménage biparental

Des disparités sociales qui se sont atténuées

En ce qui concerne la détention du permis, les disparités sociales se sont bien atténuées entre 1966 et 1981. Un quart à un tiers supplémentaires de la population l'ont acquis dans la plupart des catégories sociales à l'exception des plus élevées (cadres supérieurs et gros indépendants) où cette croissance est moindre en raison d'un taux de disposition déjà élevé en 1966. En revanche, pour la disposition personnelle d'une voiture, le retard de certaines catégories reste important. Le taux de disposition moyen des ouvriers qualifiés de 1981 atteignait à peine celui des cadres supérieurs de 1966, et il en était de même des ouvriers spécialisés de 1981 par rapport à celui des cadres moyens et petits commerçants de 1966. Mais ces inégalités se sont déplacées : elles ne portent plus (ou faiblement) sur l'équipement du

mari, mais bien plutôt sur celui de l'épouse, qu'elle soit active ou inactive. C'est dans le premier cas que l'on trouve l'éventail le plus varié, allant de 29 % de conductrices principales chez les ménages dont le chef est ouvrier spécialisé ou personnel de service à 55 % lorsque ce dernier est cadre supérieur (en 1981). Lorsque l'épouse est inactive, elle n'accède de façon appréciable à la voiture que lorsque son époux est cadre ou indépendant.

On peut prévoir dans un avenir proche une diminution des inégalités sociales à l'égard de l'automobile. Le comportement actuel des plus de 18 ans vivant chez leurs parents le montre : passage généralisé du permis, taux d'équipement individuel très proches d'une catégorie à l'autre ; on observe même un effet inversé de la classe sociale chez les jeunes filles : ceci tient à ce que l'entrée dans la vie active, déterminante dans l'acquisition d'une automobile, se fait plus tôt dans les classes sociales les plus défavorisées. De plus l'héritage social joue de façon assez marginale : lorsque le père ne conduit pas, l'enfant majeur est conducteur dans plus d'un cas sur trois ; dans le cas contraire l'enfant conduit dans moins d'un cas sur deux. Les facilités obtenues par le fait d'avoir vécu dès son plus jeune âge dans l'univers de la voiture (accoutumance à ce véhicule en tant que passager, cours de conduite dispensés par la famille, première voiture souvent transmise par le père) ont une influence réelle mais faible en face de l'aspiration à l'automobile.

Annexe n° 2

Des disparités d'utilisation entre catégories sociales...

L'écart entre les catégories sociales se manifeste par un accès différentiel à la voiture (et surtout à la seconde) mais aussi par des motifs d'utilisation sensiblement différents. Pour effectuer une comparaison, on retiendra uniquement l'ensemble des véhicules conduits habituellement par l'un des deux membres du couple, à l'exclusion des personnes vivant seules et des enfants majeurs. Si l'on prend comme critère le nombre total de kilomètres parcourus par ces voitures, force est de constater que les inégalités sont encore accentuées : un couple de cadres supérieurs parcourt au total 25 600 kilomètres annuellement alors que les ouvriers spécialisés en font 14 300 et les retraités 9 000¹. Ce sont les voitures appartenant aux catégories de ménages les moins équipées qui roulent le moins.

Les différences dans l'intensité d'utilisation, dans les types d'usage traduisent des disparités de besoins et de revenu ainsi que d'autres contraintes. L'usage « vacances » est fortement corrélé au niveau des ressources ; ainsi il est le plus élevé, par voiture, chez les cadres supérieurs (2 600 kilomètres annuellement) et cela bien que, d'essence familiale, il soit relativement amoindri lorsque le taux de multi-équipement est plus élevé. Il n'est que de 1 400 kilomètres par an chez les ouvriers spécialisés et atteint son minimum chez les agriculteurs (400 kilomètres par an).

**8 - KILOMETRAGE ANNUEL PAR VOITURE DONT LE CONDUCTEUR PRINCIPAL EST UN MEMBRE DU COUPLE
SELON LA COMMUNE DE RESIDENCE ET LA CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE**

Source : Enquête Transports 1981-1982

	TRAVAIL ET ETUDES	PROFESSIONNEL	VACANCES	WEEK-END	AUTRE	TOTAL
CATEGORIE DE COMMUNE						
COMMUNE RURALE	3600	1700	900	1900	3700	11800
AGGLOMERATION DE MOINS DE 20 000 HABITANTS	3500	2300	1500	2400	3600	13300
AGGLOMERATION DE 20 A 100 000 HABITANTS						
BANLIEUE	3100	700	1300	2200	3700	11000
VILLE-CENTRE	2800	1000	2200	3300	3200	12500
AGGLOMERATION DE PLUS DE 100 000 HABITANTS						
BANLIEUE	3100	2100	1800	2300	3300	12600
VILLE-CENTRE	3100	2600	2200	2800	2500	13200
BANLIEUE DE PARIS	3900	2300	3000	2900	2300	14400
PARIS	2000	3400	3500	2900	1700	13500
CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE						
RETRAITE	800	300	1500	1900	3500	8000
AGRICULTEUR	1700	3100	400	1300	3400	9900
OUVRIER SPECIALISE, MANOEUVRE	3600	700	1400	2700	3500	11900
PERSONNEL DE SERVICE	2900	600	1900	3800	2800	12000
OUVRIER QUALIFIE, CONTREMAITRE	4000	700	1600	2700	3300	12300
EMPLOYE DE COMMERCE	6000	6000	1800	2200	1900	17500
EMPLOYE DE BUREAU	3200	1000	2000	2800	3100	12100
AUTRE ACTIF	4200	600	2400	2900	3300	13400
PETIT PATRON DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE	3000	4400	1200	1700	2600	12900
CADRE MOYEN	4500	3600	2600	2900	2700	16300
PROFESSION LIBERALE	2100	6300	1500	2100	2400	14400
CADRE SUPERIEUR	5100	3300	2600	2700	2900	16600

N.B. On a arrondi les catégories socio professionnelles par revenu croissant

L'utilisation professionnelle est bien sûr très liée au métier. Elle est maximale chez les professions libérales (6 300 kilomètres par an et par voiture) et les employés de commerce, minimale chez les ouvriers. L'écart est moins fort dans les parcours domicile-travail : le nombre de kilomètres parcourus est un peu plus important chez les cadres, la proportion plus grande d'épouses inactives dans cette catégorie étant plus que compensée par un éloignement plus grand du lieu de travail et un emploi plus fréquent de la voiture à cet usage. Il est moins important chez les indépendants dont le lieu de travail est souvent confondu avec le domicile.

La hiérarchie est inversée pour les utilisations quotidiennes non liées à la profession telles qu'accompagnement ou achat. Les catégories les moins favorisées, ouvriers, employés, personnels de service, sont en tête même si l'écart avec les autres catégories reste faible : sans doute cela résulte-t-il d'une localisation de la résidence plus rurale, ou plus excentrée.

L'habitat structure également des disparités d'utilisation : certes, que l'on habite en ville ou à la campagne, le nombre total de kilomètres parcourus reste à peu près identique : de l'ordre de 14 000 kilomètres par ménage et 16 000 par ménage équipé. Le maximum est atteint chez les couples habitant la banlieue parisienne et le minimum à Paris et dans les agglomérations de moyenne importance.

Mais ce faible écart reflète en réalité deux types de disparités : d'abord une utilisation plus intensive de la voiture en milieu urbain, qui compense un niveau d'équipement plus faible. Ensuite des usages qui diffèrent sensiblement selon le lieu de résidence.

Le multi-équipement plus fort en commune rurale et dans les petites agglomérations résulte bien de besoins individuels plus forts pour chacun des conjoints. En témoigne la baisse continue des usages quotidiens autres que ceux liés à la disposition d'un emploi lorsqu'augmente la taille de l'agglomération et lorsqu'on se rapproche du centre-ville. L'usage domicile-travail est plus faible dans les villes moyennes et à Paris ; ceci résulte d'un éloignement moins important du lieu de travail dans ces types de commune joint à une offre de transport public meilleure que lorsqu'on réside dans une commune rurale.

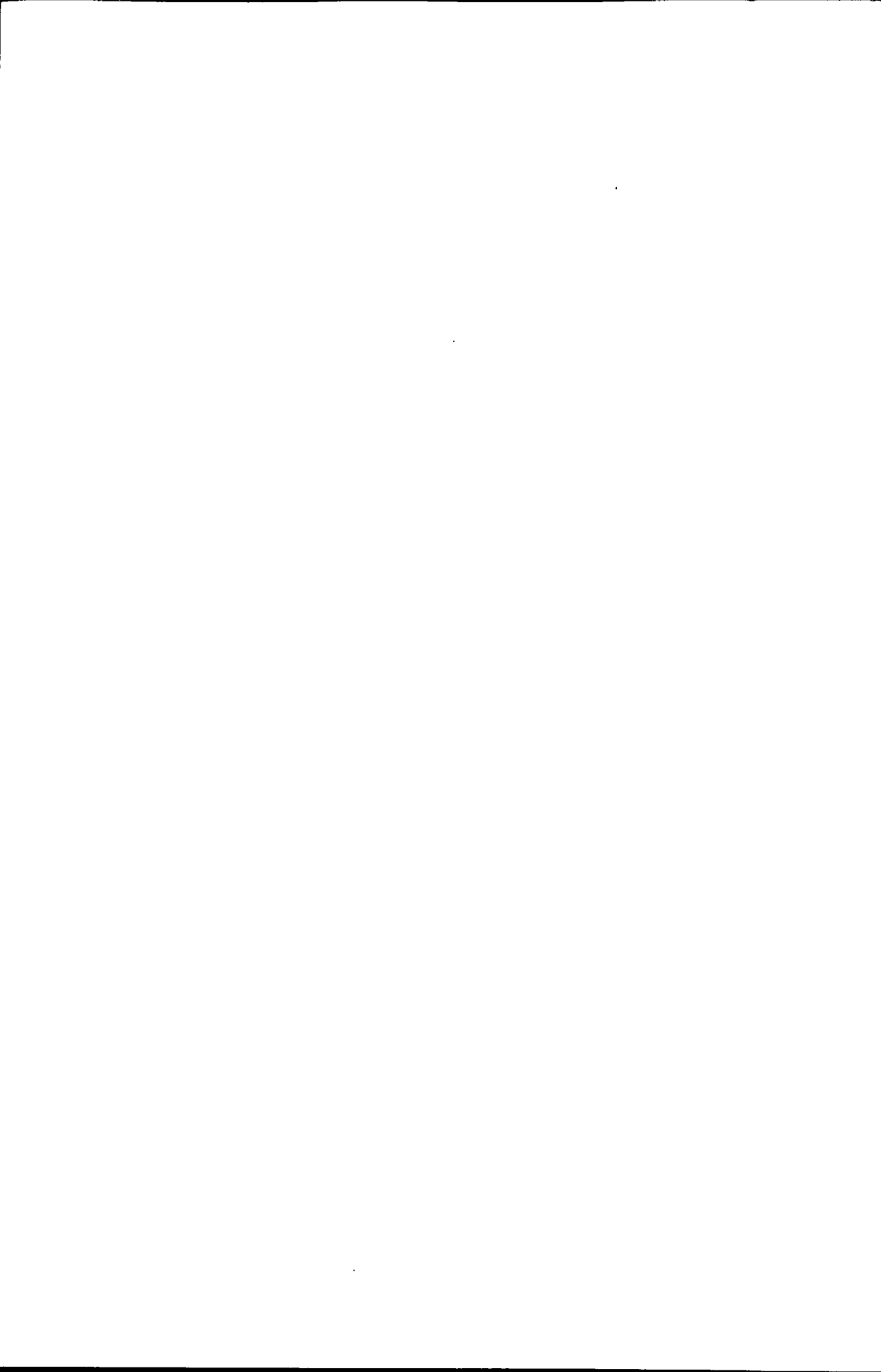
Mais la forte utilisation de la voiture d'un citadin est due avant tout à l'utilisation pour les vacances. Celle-ci croît avec le degré d'urbanisation et lorsqu'on réside dans le centre de l'agglomération : elle est ainsi quatre fois plus forte à Paris que dans une commune rurale. On peut y voir la résultante d'un besoin plus impérieux mais aussi un effet du niveau de vie. Enfin l'usage professionnel de la voiture est plus important dans les grandes villes et notamment à Paris : ceci tient à la plus forte proportion de professions libérales et de cadres supérieurs dans les grandes agglomérations.

Références

- [1] J.F. Lefol
Les déplacements quotidiens — Collection « Premiers résultats », 27.
- [2] Eric Join-Lambert
Les ménages roulent plus, les voitures roulent moins — Économie et Statistique — Juillet-août 1981.
- [3] Marc Christine et Christian Samy
Les vacances des Français — Collections de l'INSEE — M 125.
- [4] Michel Glaude
L'automobile et ses utilisations — Données sociales — 1981.
- [5] Olivier Choquet
L'automobile, un bien banalisé — Économie et Statistique 154 — Avril 1983.
- [6] J.F. Lefol
Le phénomène automobile — Collection « Premiers résultats », 28.
- [7] A. Villeneuve
L'équipement des ménages en automobiles — Collections de l'INSEE — M 15.
- [8] Thi Nguyen Huu
Le parc automobile des ménages — Collections de l'INSEE — M 65-66.

Deuxième partie

LES
DÉPLACEMENTS
HABITUELS



Chapitre 4

Urbanisme et mobilité dans le contexte des politiques urbaines depuis les années 60

Alain BIEBER

I — Introduction

Dans ce chapitre, nous nous proposons de rappeler brièvement les caractéristiques de l'évolution du contexte politique et urbanistique des activités de transport en zone urbaine. Cette évolution a été rapide et profonde car il a fallu faire face aux défis que lançaient aux villes d'une part le développement de la motorisation, d'autre part la transformation de l'économie française.

Si la motorisation de masse est la cause la plus évidente de la nécessaire transformation des structures urbaines et du système de transport, il ne faut pas oublier que d'autres facteurs, plus fondamentaux, ont marqué la politique urbaine en relation avec la période d'industrialisation et d'internationalisation accélérée de l'économie.

D'un point de vue politique, la période a été marquée par l'avènement de nouveaux acteurs directs — collectivités publiques — et indirects — groupes de pression nouveaux, associations diverses. La puissance de l'État, autrefois dominante, a appris à composer avec de nouvelles concentrations de pouvoirs soit territoriaux — les communes centres, les régions, etc. — soit économiques.

D'un point de vue conceptuel enfin, l'aménagement urbain et régional a traversé une période de grande turbulence, allant de l'optimisme des années 60 au scepticisme des années 80, de l'avenir « technicisé » des années 60 à l'avenir « tertiarié » des années 80, de la politique d'indépendance gaullienne des années 60 à l'internationalisme européen des années 80.

Pour décrire ce contexte pour le moins mouvant, nous ébaucherons un modèle simplifié de l'évolution de l'aménagement des systèmes du transport en distinguant, par ordre chronologique d'apparition les cinq « idées-forces » qui, à notre sens, ont modelé le système actuel. Aucune de ces idées n'a laissé la place aux idées plus récentes, elles se sont simplement accumulées. Elles jouent, pour chacun des acteurs, des rôles différents mais leur somme constitue en quelque sorte la culture commune du secteur.

II — Adapter la ville à l'automobile

A la fin des années 50, la France s'urbanise rapidement et construit, sous forme de « grands ensembles », les logements sociaux nécessaires au loge-

ment des mains-d'œuvre rurales et immigrées attirées par le développement du secteur industriel. A partir de la fin des années 50, l'automobile se démocratise en devenant accessible aux classes moyennes : le taux de motorisation passe de 70 véhicules pour 1 000 habitants en 1955 à 300 véhicules pour 1 000 habitants en 1976.

L'afflux de population vers les grandes villes fait croître la population des villes de plus de 200 000 habitants de 2 % par an de 1954 à 1968, celle des villes de 100 000 à 200 000 habitants de 2,5 % par an entre les mêmes dates. Cette croissance s'accompagne d'une suburbanisation marquée dans les zones proches. Il faudra attendre 1982 pour mesurer toute l'importance d'un nouveau phénomène de suburbanisation lointaine qui fera décroître non seulement la population des centres, mais celle aussi des couronnes urbaines « agglomérées », au profit des communes de l'espace rural périphérique.

Un tel phénomène a eu des causes multiples au premier rang desquelles se situe la croissance de l'emploi industriel, presque toujours suburbain. L'automobile a permis qu'il se développe sans blocages majeurs. En fait la ville traditionnelle a été remplacée, dans l'esprit des citoyens et des responsables de l'aménagement par l'agglomération suburbaine qu'il a fallu rapidement équiper en voirie, tant de desserte interne que de raccordement aux centres historiques d'une part, aux autoroutes de liaison d'autre part.

Dans ce contexte, la priorité donnée dès les années 50 à la route ne peut étonner. La création du FSIR¹ en 1953 constitue une première dans l'histoire du financement des grandes infrastructures de transport en allouant, sous forme de ressource affectée, plus de 10 % de la TIPP² aux nouveaux ouvrages routiers. Dès le début des années 60, la France opte pour la réalisation d'un réseau autoroutier interurbain « à péage ».

Cette décision va entraîner le développement accéléré du réseau et des échanges économiques par la route, tant pour le frêt que pour les personnes. L'ossature routière va bientôt retenir l'attention de tous les responsables politiques de l'aménagement du territoire, tant à l'échelon national (Plan, Datar,³ etc.) qu'à l'échelon local. Ce dernier est fortement stimulé par l'État lors de l'exercice d'élaboration des schémas directeurs d'aménagement urbain dans la mouvance de la loi d'orientation foncière de 1967. La création du ministère de l'Équipement, l'impulsion donnée aux questions urbaines par E. Pisani, son ministre le plus marquant, aura des effets d'entraînement durables sur le milieu technique « territorial » des DDE et des agences d'urbanisme. L'aide de l'État se situe pendant une dizaine d'années, à environ 50 % des investissements routiers urbains : ceci emporte les résistances, d'ailleurs isolées, au cadre méthodologique des « études préliminaires d'infrastructures de transport » que la direction des Routes met au point vers 1963-64 avec déjà le souhait d'adapter la ville à une société industrielle de motorisation élevée, « à l'américaine ».

1. FSIR : Fonds spécial d'investissement routier.

2. TIPP : Taxe intérieure sur les produits pétroliers.

3. Datar : Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale.

Du point de vue urbanistique, outre la réalisation accélérée de logements sociaux en vastes zones planifiées — les grands ensembles — et la suburbanisation de l'emploi industriel alors en forte croissance, c'est sans doute le développement explosif des nouvelles formes de distribution qu'il faut souligner.

Le self-service (né en 1916 aux États-Unis) influence toute la distribution. Un premier hyper-marché est créé à Sainte-Geneviève-des-Bois en 1963. Il y aura 10 super-marchés de plus de 2 500 m² et 1 000 super-marchés de plus de 400 m² en France en 1968, il y a 700 hypermarchés et 6 000 super-marchés en 1988 dans notre pays.

Vers 1970 apparaissent enfin les centres commerciaux périphériques, souvent véritables cœurs des villes nouvelles construites autour des plus grandes villes. On ne peut sous-estimer l'importance du changement des structures de distribution comme facteur d'évolution des modes de vie : pratiques alimentaires, pratiques de loisirs vont changer en un peu plus d'une dizaine d'années et permettre de libérer les femmes de leurs rôles traditionnels les plus immobilisants. La mobilité des femmes va se rapprocher de celle des hommes, la motorisation longtemps conçue comme un phénomène familial va devenir très progressivement un phénomène individuel dans une évolution qui n'est d'ailleurs pas terminée.

Par ailleurs, deux phénomènes démographiques majeurs doivent être rappelés. L'immigration de près de trois millions de personnes de 1945 à 1988, le rapatriement d'un million de Français d'Afrique du Nord en 1962.

Près de 10 millions de logements ont été construits en France de 1945 à 1985, soit près de 50 % du parc existant. Pratiquement tous ces logements d'après-guerre disposent de places de stationnement. Enfin la part de la maison individuelle dans le parc français ne cesse de croître, reflétant le desserrement sans précédent de l'activité urbaine, mais aussi, on le verra dans les chapitres suivants, la faculté de se loger grâce au développement de la journée continue de plus en plus loin de son lieu d'activité.

III — Maintenir les activités et les patrimoines centraux

Une deuxième idée-force de la politique des transports urbains a été, contrairement à ce qui s'était passé dans de nombreuses villes moyennes américaines, de lutter contre le déclin économique des centres-villes. A la fin des années 60, les associations de commerçants — fort influentes aux conseils municipaux de villes-centres à majorité bourgeoise — se sont en effet violemment émues du succès de la distribution moderne.

Au plan général, la loi Royer de 1973 va ralentir quelque peu le desserrement de la distribution et conforter le petit commerce central. Du point de vue des transports, la piétonnisation des centres et la mise au point, avec de fortes subventions d'État, des plans de circulation vont constituer la base d'une action volontariste de grande ampleur visant à maintenir les stabilités patrimoniales et politiques souhaitées par les responsables locaux. Une pré-décentra-

lisation, si l'on nous passe l'expression, est manifeste dans le secteur des transports urbains dans les années 70. Elle se concrétise par la procédure des plans de circulation qui a l'énorme avantage institutionnel de n'intéresser directement qu'un niveau territorial déjà organisé, la commune.

Pour la première fois État et communes-centres, travaillant de concert, s'attaquent à des problèmes concrets, à court et moyen terme, de circulation, de stationnement et de transports collectifs. Les résultats ne se font pas attendre. La mise à sens unique de nombreuses voies urbaines accroît la capacité des réseaux. Le stationnement payant se généralise dans les centres. La concession au secteur privé du stationnement central hors voirie permet de son côté à une logique libérale de brûler les étapes dans ce secteur clé de l'accès automobile aux centres-villes. La piétonnisation des centres couronne dans plusieurs villes « phares » (Lyon, Besançon, etc.) l'édifice culturel et commercial souhaité par les ailes les plus extrêmes de la société des années 70 (du poujadisme récurrent des boutiques aux écologies conviviales des résidents de certaines zones centrales). Est ainsi réalisé le large consensus politique sans lequel, en matière de circulation, rien ne s'accomplit.

Également motivées par le devenir de leurs centres, les villes de Lyon et Marseille, bientôt suivies par Lille, démarrent vers 1965 les opérations nécessaires à la réalisation de réseaux de métro, suivant l'exemple de Paris où, après une longue période d'hésitation liée aux réticences du ministère de l'Économie, l'État s'engage finalement dans l'opération RER nécessaire au fonctionnement de l'ensemble régional constitué par Paris, sa Défense et ses villes nouvelles. Les besoins de financement croissent et donnent naissance, on y reviendra, à l'idée d'une ressource affectée basée sur les salaires : le versement-transport.

On pourra parler, pour les années 70, de « décennie prodigieuse » des transports collectifs. Les effets urbanistiques des investissements lourds réalisés à cette période sont manifestes, à Paris comme en province : irrigation des centres, développement des villes nouvelles, concentrations énormes dans le secteur scolaire et universitaire... rien de tout cela n'aurait été possible sans l'apport des transports collectifs.

En revanche une grande déception, rarement explicitée mais présente dans les esprits des responsables à partir du début des années 80, concernera le concept de « transfert modal », concept selon lequel des réseaux de transport collectif largement améliorés endigueraient la pression de l'automobile sur la ville, voire la motorisation elle-même. Il ne se produit que très peu, insuffisamment en tous cas pour accréditer les thèses extrémistes de certains groupes écologistes : aucun responsable territorial ne se convaincra de la faculté de faire évoluer la ville dans un sens frontalement décourageant pour l'automobiliste.

IV — Réduire les inégalités d'accès à la ville

L'idée que l'équité dans la capacité d'accès à la ville pouvait constituer la base d'une conception en « service public » du système de transport urbain n'est évidemment pas nouvelle, mais elle connut une relance spectaculaire dans la période des années 60 et 70. Si, au plan théorique, Hansen avait dès 1959, dans un article demeuré célèbre, lancé l'idée d'une quantification de l'accessibilité, ce sont des événements bien pratiques qui attirèrent l'attention de l'administration des pays industrialisés sur les transports urbains. En 1963, les émeutes raciales des villes américaines font apparaître au grand jour l'isolement des ghettos noirs, la déroute du service public dans les zones habitées par les minorités. L'administration Kennedy fait voter la loi sur le transport urbain (Mass Transit Law) et crée une administration fédérale spécifique (l'UMTA)⁴ dès 1966.

La mission de cette administration va être de convaincre les villes américaines qu'un bon service de transports collectifs est à la fois nécessaire aux défavorisés et utile à l'économie générale, même en présence de très forts taux de motorisation. Des moyens très importants seront mis en œuvre.

L'effet d'imitation des milieux professionnels français, toujours très développés à l'égard des États-Unis, prend son essor à la fin des années 60. Une impulsion idéologique résultera sans doute des événements de 68. On s'accorde néanmoins pour dater du Colloque de l'union des transports publics, à Tours, en 1970, le « réarmement » d'une profession jusqu'alors démoralisée par l'impossibilité de faire vivre les entreprises de transport public en économie libérale, sans aide massive... redoutée à l'époque ... des collectivités publiques.

Un troisième élément vient provisoirement étayer cette émergence des transports urbains au niveau politique : le 18 novembre 1970 et le 16 août 1971, plusieurs dizaines de milliers de manifestants défilent à Paris aux cris de « l'État ne nous transporte pas, il nous roule ». Certains syndicats réclament la prise en compte intégrale des frais de transport domicile-travail par l'employeur. La question de l'équité dans l'accès à la ville et aux activités est explicitement posée par la Commission des villes du VI^e Plan ; elle parvient à ébrécher la doctrine pro-routière mise en place par la loi d'orientation foncière de 1967. Elle fera capoter la planification trop exclusive mise en place par la direction des Routes dans le cadre du VII^e Plan. Les « dossiers d'agglomération », vaste entreprise de normalisation de la programmation routière des villes françaises, échouent en 1975 d'une part parce que « le cœur n'est plus » à une opération menée par l'État dans les collectivités locales mais aussi parce que l'État, aux prises avec le premier choc pétrolier de 1973, se désengage brutalement d'un programme qui aurait pu nettement accélérer le rythme des dépenses dans le domaine routier... et de ce fait dans le secteur du pétrole.

Parallèlement, l'instauration du versement-transport permet de relancer vers 1975 les transports publics. A la dimension de revitalisation des centres, déjà

4. Urban mass transit administration.

évoquée, va s'ajouter la motivation sincère d'aider les défavorisés de la mobilité : personnes âgées, handicapés, familles encore peu motorisées, jeunes en formation.

Sur ces bases, une véritable relance du service public des transports collectifs s'accomplit dans les villes françaises. Il n'aura, on l'a déjà souligné, que peu d'influence sur la motorisation. Il ralentira sans doute (bien qu'il soit difficile d'en faire la preuve hors région parisienne) le développement de l'usage de l'automobile. Son effet le plus net et le plus spectaculaire sera de faire baisser le taux d'usage des deux-roues pour les déplacements urbains, en particulier chez les jeunes. Dans ce contexte, il joue un rôle sécuritaire qui renforce son attrait aux yeux des collectivités locales.

On peut, sans gros risque d'erreur, dire que les collectivités publiques n'ont vu que des avantages politiques à développer, avec l'aide du versement-transport les transports publics dans les années 70. De leur côté, les employeurs ont accepté sans difficulté de servir d'intermédiaires financiers pour régler le versement-transport, et le repercuter dans leurs coûts de production (faisant ainsi des transports collectifs un secteur payé partiellement par l'utilisateur, partiellement par le consommateur des produits fabriqués dans les entreprises soumises à versement-transport).

Un effet pervers de l'amélioration des transports individuels et des transports collectifs sur l'urbanisme sera d'affranchir un peu plus les communes périphériques de contraintes en matière de permis de construire. Le « droit au transport »⁵, souvent perçu dans les communes périphériques comme un devoir de transporter les non motorisés, quelles que soient les difficultés créées par l'expansion suburbaine et le « mitage » résidentiel, conduira de nombreux réseaux à étendre les lignes dans des zones de très faible rentabilité.

On assistera dès le début des années 80, à travers la question du financement des transports collectifs à une prise de conscience des limites de l'extension des réseaux de transport public en grande couronne, là où se concentre désormais l'expansion urbaine. Le primat de l'automobile en sortira renforcé.

V — Réduire les peurs et les antagonismes écologiques

Le premier choc pétrolier, analysé dans d'autres chapitres de cet ouvrage, a nous l'avons vu concerné beaucoup l'État qui s'est désengagé rapidement des politiques potentiellement coûteuses des « dossiers d'agglomérations ». Le deuxième choc, en 1979, a aussi eu des effets profonds sur les politiques locales. En effet, la mise en place d'une agence de l'énergie, dotée d'importants moyens financiers, a permis de repousser les limites énergétiques que de nombreux auteurs associaient, à l'orée des années 80, au développement de l'habitat individuel et de la motorisation.

5. Finalement porté en 1982 au niveau législatif par la LOTI (Loi d'orientation des transports intérieurs).

D'abord en améliorant globalement l'indépendance des approvisionnements (confiance au nucléaire, réduction des consommations industrielles, etc.), ensuite en réduisant la consommation résidentielle, enfin en réduisant les consommations spécifiques des automobiles à tous les niveaux de la gamme. La contrainte énergétique s'est considérablement desserrée, comme en témoigne actuellement (fin 1988) les faibles cours du brut.

Mais la prise de conscience essentielle des années 80 est à mettre au crédit des industriels. Autrefois peu ouverts à la remise en cause de leurs certitudes techniques, ils ont, sous l'effet des pressions écologistes, œuvré durant toute la décennie à réduire les « grandes peurs » sociétales liées à l'usage de l'automobile.

Qu'il s'agisse de pollution, de sécurité, de consommation, les industriels d'aujourd'hui ont réponse à tout et, prodiges du marketing et crise de l'emploi aidant, se présentent en véritables « chevaliers blancs » des sociétés industrielles.

L'effet de ce renversement d'image de l'industrie automobile sur les politiques publiques est profond. La défiance entretenue pendant quelques années par les milieux planificateurs des transports à l'égard de l'automobile a été remplacée par un enthousiasme nouveau pour la route et l'autoroute. Les sociétés concessionnaires d'autoroutes, fortes de leurs trésoreries surabondantes, ne cachent plus leur désir d'investir le milieu urbain. Enfin, le péage routier, autrefois voué aux gémonies acquiert une attractivité nouvelle aux yeux de plus en plus de responsables autant séduits par la philosophie de l'ouvrage « clé en mains » financé (en principe sans risque public) par les utilisateurs et le secteur bancaire, que par le désir de réduire la pression circulaire par le recours à des autoroutes urbaines nouvelles... voire à des tunnels routiers en zone dense.

Le fait nouveau est en effet le soin environnemental qui préside désormais à la conception et à la réalisation des autoroutes en milieu habité. Protections phoniques, traitements paysagés, recours aux sections enterrées et ouvrages d'art plus élaborés ont fait boule de neige autour des projets. Leurs coûts se sont accrus dans des proportions considérables, ainsi que leurs délais de réalisation. Mais leur utilité sociale, autrefois contestée, n'est plus beaucoup discutée « au fond » ; on se préoccupe plutôt de trouver les moyens de faire payer leur utilisation à « juste prix » ce que l'opinion, autrefois fort réticente, admettra peut-être tant le progrès des thèses néo-libérales a été net ici comme ailleurs.

Le mouvement écologiste a déclenché, sans le vouloir assurément, un processus d'innovation technologique sans précédent dont les effets sur le système routier urbain sont actuellement simplement ébauchés, mais dont les effets politiques sont déjà immenses à travers l'image positive qu'il a su redonner de la technique automobile et de la technique routière.

Après vingt ans de tâtonnements idéologiques et de vicissitudes politiques diverses, il ne fait plus aucun doute que le président Pompidou avait formulé l'essentiel en disant que les Français « aimaient la bagnole ». Le problème est

désormais de rendre les villes acceptables et vivables dans une société de motorisation et de mobilité automobile encouragée par la quasi-totalité des acteurs sociaux.

VI — Répondre au déserrement de l'emploi dans l'espace régional

La politique urbaine actuelle marque la prédominance des préoccupations régionales et locales liées à l'emploi. La régression des emplois industriels et tertiaires concentrés et leur remplacement par des emplois dispersés dans le tissu régional, pèseront sur des systèmes routiers régionaux déjà encombrés. Le désir de rendre facilement accessibles les « technopoles » en constitution dans les banlieues des plus grandes agglomérations, notamment à partir des aéroports et des gares TGV, conduit de nombreux responsables à « changer l'échelle » de leurs réflexions sur la ville.

La référence à l'espace régional, en relation avec les réseaux interurbains européens, conduit à modifier la vision encore très radio-concentrique de l'agglomération traditionnelle. Pour les infrastructures autoroutières la distinction, déjà subtile, entre autoroutes urbaines et interurbaines disparaîtra en cas de généralisation du péage. Pour les transports collectifs, le « périmètre d'agglomération » en séparant nettement le territoire de l'urbain de celui du régional pourra s'avérer dans certains cas une gêne à l'évolution souhaitable des services. Plus profondément, des structures territoriales un peu étriquées (villes, départements) peuvent progressivement s'effacer au profit de structures plus adaptées (régions urbaines).

Les intervenants privés et semi-publics doivent, si l'on accorde du crédit à cette évolution, intervenir de plus en plus directement pour assurer l'accessibilité de leurs zones d'activité tant pour la mobilité des personnes que pour celle des biens. Enfin, et c'est là une problématique encore peu présente dans les études de transport, la coexistence délicate des flux routiers de poids lourds et de véhicules particuliers conduit à aborder les problèmes de gestion de la route en tenant compte plus qu'on ne l'a fait dans le passé, de la croissance des flux « légers » de marchandises (distribution urbaine).

C'est assurément du domaine institutionnel que peuvent provenir les plus grandes nouveautés en matière de mobilité habituelle : à travers les mécanismes futurs de financement de l'autoroute et des transports collectifs, à travers les structures de conception des nouvelles entités urbaines que sont les technopôles, les parcs de loisirs, les grandes zones de rénovation et de gentrification urbaine, enfin à travers la prise de conscience à la fois des limites quantitatives du rôle des transports publics dans une société d'emploi dispersé mais aussi de son rôle qualitatif et social irremplaçable. Mais un véritable défi à l'innovation est lancé pour que les transports collectifs puissent continuer à jouer un rôle suffisant auprès des populations qui en demeureront captives quel que soit le rythme du développement économique.

Références

- [1] Rapport Buchanan
L'automobile et la ville — La Documentation Française — 1969.
- [2] J.L. Deligny et C. Gressier
Mieux se déplacer dans votre ville — Éditions du Moniteur — 1978.
- [3] J.C. Ziv et C. Napoleon
Les transports urbains en France entre 1947 et 1979 : naissance d'un concept — Colloque Bernard Gregory — Unesco — Février 79.
- [4] Colloque urbanisme déplacements transports — Fédération nationale des agences d'urbanisme — Actes — Lyon — 14-15 octobre 1981.
- [5] Webster-Bly et al.
Changing patterns of urban travel — CEMT — 1984.
- [6] P. Merlin
Les politiques de transport urbain — Notes et Études Documentaires — La Documentation Française n° 4797 — 1985.
- [7] OEST
Les transports de 1975 à 1985 — Ministère des Transports — 1986.
- [8] J.O.
L'évolution des transports urbains de voyageurs face aux nouvelles technologies — Conseil économique et social — 14-15 janvier 1986.
- [9] GART
Circulez, SVP — Transports et déplacements urbains — 1986.
- [10] J.M. Offner
Les transports publics urbains en France depuis 1970 — Annales de la recherche urbaine n° 31 — Juillet 1986.
- [11] A. Bieber
L'innovation dans les transports urbains — Culture technique — 1988.
- [12] *Les transports collectifs urbains — Un défi pour nos villes* — Colloque ENPC — Paris — 3-5 mai 1988.



Chapitre 5

Les déplacements dans le cadre habituel

Jean-Pierre ORFEUIL et Patrick TROULAY

I — Introduction

Un milliard de déplacements par semaine. Tel est le poids de la mobilité habituelle, celle qui n'implique pas de nuit hors du domicile. Il est considérable dans la mobilité globale, non seulement en nombre de déplacements, mais aussi en kilomètres parcourus : pour l'automobile par exemple, mode dominant de la mobilité, les kilométrages réalisés au voisinage du domicile représentent 83 % de la circulation totale (55 % pendant les jours ouvrables). Parmi les autres modes, la mobilité à pied et en deux roues est réalisée presque intégralement dans ce cadre, tandis que la mobilité en transports collectifs pour les déplacements intérieurs au territoire français se répartit à 45 % environ dans les transports locaux et régionaux et à 55 % dans les déplacements à longue distance (dont certains, en avion, n'impliquent d'ailleurs pas de nuit hors du domicile).

Ce chapitre présente les traits principaux de cette mobilité dont certains aspects (migrations vers le travail, usage des transports en commun, déplacements de fin de semaine) seront analysés plus en profondeur dans les chapitres suivants.

Pour éviter toute ambiguïté, une première partie présentera quelques définitions utiles au lecteur sur les déplacements, sorties, modes, modes principaux et distances. Nous présenterons ensuite les facteurs explicatifs principaux de la mobilité globale et du partage modal pour les déplacements des personnes de quatorze ans et plus pendant les jours ouvrables. Nous présenterons enfin les structures globales des déplacements : répartition temporelle et spatiale, répartition en modes et motifs, distances et temps de parcours pour l'ensemble de la population française de plus de six ans sur l'ensemble de la semaine.

II — Quelques définitions

Un déplacement est l'action, pour une personne, de se rendre d'un lieu à un autre pour y réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transport. Quelques exemples éclaireront cette définition.

Un couple et ses deux enfants vont de leur domicile à un hypermarché en voiture. On compte quatre déplacements de motif achat, dont trois en voiture passager et un en voiture conducteur. Il y aura également, lorsqu'ils reviendront, quatre déplacements de motif retour au domicile.

Un habitant d'Amiens travaille tous les jours à Paris. Son épouse, qui travaille à Amiens, le dépose à la gare en voiture et va travailler. Il prend le train puis le métro dans Paris. Il a réalisé un déplacement domicile-travail, avec trois modes (voiture passager, train, métro). Elle a réalisé deux déplacements (accompagnement puis travail) avec un mode (voiture conducteur).

Une sortie est un ensemble de déplacements partant du domicile et y revenant. Une employée, déposant le matin ses enfants à l'école, allant à son travail, et faisant des courses le soir avant de rentrer chez elle effectue une sortie avec quatre déplacements.

Un déplacement peut impliquer un ou plusieurs modes de transport. Dans la plupart des enquêtes, la marche à pied n'est pas comptée comme mode lorsqu'elle est associée à d'autres modes pour un même déplacement : on ne la « compte pas » lorsqu'il s'agit simplement d'aller au parking ou de se rendre à l'arrêt d'autobus voisin. Lorsque plusieurs modes mécanisés sont utilisés au cours d'un même déplacement, plusieurs attitudes peuvent être adoptées :

— On retient la liste complète des modes. On a alors plus d'usages modaux que de déplacements. C'est notamment l'approche utilisée en région Ile-de-France, où les pratiques multimodales (train + métro, autobus + métro) sont importantes.

— On distingue les déplacements à « mode unique » des autres, regroupés en une seule modalité (plusieurs modes) ou deux (plusieurs modes collectifs, mode individuel + mode collectif).

— On associe à chaque déplacement son mode principal, celui qui est présumé correspondre aux distances les plus longues. La hiérarchie est en général la suivante : train ; métro et RER ; autobus ; voiture ; deux roues ; à pied. Le déplacement d'Amiens vers Paris précédemment évoqué est alors considéré comme réalisé en train. Un déplacement de banlieusard en autobus et métro est considéré comme réalisé en métro. Cette approche — notamment utilisée au quatrième paragraphe a le mérite de mettre l'accent sur le mode utilisé généralement sur la distance la plus longue (mais pas toujours !) et l'inconvénient de sous-estimer certaines clientèles, notamment des autobus.

Une dernière précision doit être apportée quant aux distances. Sauf exception (par exemple en région Ile-de-France où un carroyage permet de les calculer à partir des origines et destinations) elle sont déclarées par les personnes. Pour les déplacements réguliers (travail, école...) deux conceptions différentes peuvent conduire à des moyennes différentes. Sur une population d'actifs, la moyenne des distances au travail est l'une d'elle. Les moyennes des distances de chacun des déplacements travail en est une autre. Supposons par exemple que sur cent actifs, 40 soient à 5 kilomètres de leur travail et reviennent déjeuner chez eux, 50 soient à 10 kilomètres et ne reviennent pas déjeuner, et 10 soient à 100 kilomètres et n'y aillent que deux jours par semaine. La moyenne des distances au travail par actif est de 17 km tandis que la moyenne des distances des déplacements observés au cours d'un jour ouvrable donné dépend de la fréquence : on y relève 160 déplacements

1 - LES FACTEURS EXPLICATIFS PRINCIPAUX DE LA MOBILITE ET DU PARTAGE MODAL
CHAMP : POPULATION DE 14 ANS ET PLUS, JOUR OUVRABLE

Source : Enquête INRETS 1984

	POPULATION (en % colonne)	NOMBRE DE DEPLACEMENTS PAR PERSONNE	REPARTITION MODALE (en % ligne)			
			MARCHE	DEUX ROUES	TRANSPORTS COLLECTIFS	AUTOMOBILE
AGE						
moins de 21 ans	12	3,0	32	16	28	24
de 21 à 60 ans	68	3,6	27	6	9	58
plus de 60 ans	20	3,0	56	4	10	30
SEXE						
homme	45	3,4	24	10	11	56
femme	55	3,4	40	4	12	45
NOMBRE DE PLUS DE 14 ANS DANS LE MENAGE						
1	12	3,4	46	5	15	33
2	57	3,5	31	6	9	54
3	17	3,2	30	7	15	48
4 et plus	14	3,2	28	10	13	49
CSP DU CHEF						
agriculteur	5	3,0	15	11	5	69
autre indépendant	7	3,5	30	6	8	56
cadre supérieur	9	4,0	26	4	13	58
cadre moyen	14	3,7	26	4	13	57
employé	7	3,5	30	5	16	49
ouvrier	34	3,4	29	10	11	50
retraité	23	3,0	54	4	10	32
RESIDENCE						
rural	24	3,2	24	8	7	61
urbain						
moins de 20000 habitants	14	3,3	29	9	7	56
de 20 à 100000 habitants	14	3,6	33	8	7	52
plus de 100000 habitants	30	3,5	34	7	10	49
banlieue de Paris	13	3,4	39	2	24	35
Paris	5	3,4	48	2	33	16
HABITAT						
individuel	59	3,3	26	9	9	57
collectif	41	3,6	40	4	15	41
DISTANCE AU TRAVAIL						
moins de 2 kilomètres	30	3,7	44	8	3	45
de 2 à 5 kilomètres	25	3,8	14	8	9	68
de 6 à 10 kilomètres	16	3,5	13	6	13	68
de 11 à 20 kilomètres	17	3,1	13	2	20	66
plus de 20 kilomètres	12	3,1	17	1	28	54
NOMBRE DE VOITURES						
0	13	3,1	61	8	21	11
1	56	3,4	34	8	12	46
2 et plus	32	3,6	19	4	8	69
PERMIS DE CONDUIRE						
oui	72	3,6	26	5	9	60
non	28	3,0	52	12	20	16
ABONNE AUX TRANSPORTS COLLECTIFS						
oui	14	3,1	29	3	48	20
non	86	3,4	33	7	5	56
DISPOSE D'UN RAMASSAGE						
oui	7	2,8	15	6	38	41
non	93	3,5	33	7	10	51
TOTAL	100	3,4	32	7	11	50

à 5 kilomètres, 100 déplacements à 10 kilomètres et 8 déplacements à 100 kilomètres soit 9,7 kilomètres en moyenne.

La deuxième définition est surtout utilisée dans les études générales où les déplacements vers le travail ne sont que des déplacements parmi d'autres. C'est celle qui est utilisée dans ce chapitre. La première au contraire caractérise l'insertion sociale des actifs et la structure des espaces. C'est celle qui sera utilisée dans les chapitres relatifs aux déplacements domicile-travail et à l'espace.

III — Nombre de déplacements et partage modal pendant les jours ouvrables

La population des plus de quatorze ans réalise en moyenne 3,4 déplacements. Un tiers de ces déplacements est effectué à pied, la moitié en automobile : le reste se partage entre les deux roues (7 %) et les transports collectifs (11 %).

Si les transports collectifs maintiennent approximativement leurs parts de marché (voire les développent, comme à Lyon), il n'en est pas de même pour la marche (en régression lente) et surtout pour les deux roues qui s'effondrent : en dix ans, le nombre de cyclomoteurs a diminué de moitié dans l'ensemble de la France, et même à Grenoble où des efforts importants ont été menés pour en favoriser l'usage, la mobilité en deux roues a chuté de 60 % entre 1978 et 1985, y compris dans les ménages non motorisés.

La mobilité et le partage modal sont dépendants des localisations résidentielles et des rôles sociaux (position dans le cycle de vie et dans l'univers économique) mais aussi et surtout de la position vis-à-vis des modes en présence : possession du permis, possession d'automobiles et abonnements aux transports collectifs.

1 — Mobilité et univers familial

Le sexe n'est pas un déterminant significatif du nombre total de déplacements, puisqu'hommes et femmes effectuent 3,4 déplacements par jour en moyenne. Il influence en revanche assez fortement l'usage des modes : plus grande mobilité à pied et en transport collectif des femmes, mobilité plus faible en deux roues et en voiture. Ces différences sont partiellement dues aux différences de taux de possession du permis : lorsqu'elles possèdent le permis, les femmes n'ont une mobilité automobile que peu inférieure (-12 %) à celle des hommes, mais elles restent plus souvent « passagères » quand le déplacement est familial. Seule persiste alors une différence significative entre la mobilité à pied (plus forte) et la mobilité en deux roues (toujours plus faible).

La mobilité diminue avec le nombre de personnes de plus de quatorze ans dans le foyer. Outre certains « effets d'échelle » naturels (pour les courses par exemple), il faut probablement voir là les effets d'une recherche de contacts pour les personnes seules et d'un mode d'organisation privilégiant le domicile

pour les familles, en particulier les familles nombreuses. Ce phénomène traduit aussi probablement un effet d'âge : la mobilité est la plus forte chez les ménages jeunes et culmine à son maximum pour les étudiants. Elle commence à décroître à partir de trente-cinq ans, pour se réduire à trois déplacements par personne au-delà de soixante ans. L'usage de l'automobile épouse, mais selon d'autres normes, ces différences dans la position dans le cycle de vie : chez les jeunes — et en particulier chez les étudiants, et chez les retraités, la part de l'automobile dans la mobilité est faible et son usage est souvent collectif (taux d'occupation moyen des automobiles de l'ordre de 1,5 personnes de plus de quatorze ans par voiture). C'est paradoxalement dans les ménages de petite taille que l'automobile est la plus utilisée collectivement par les adultes !

Les facteurs mis en évidence sur la population « en âge de travailler » jouent aussi sur les catégories aux frontières de la vie active :

• Chez les adolescents, les garçons marchent moins et utilisent moins les transports collectifs que les filles, mais utilisent beaucoup plus les deux roues. La multi-motorisation du ménage s'accompagne d'une mobilité en automobile beaucoup plus élevée, qui réduit fortement la mobilité à pied, alors même que par définition ils ne conduisent pas.

2 - L'USAGE DES MODES CHEZ LES ADOLESCENTS DE 14 A 18 ANS PENDANT LES JOURS OUVRABLES

Source : Enquête INRETS 1984

	REPARTITION MODALE (en % ligne)			
	MARCHE	DEUX ROUES	TRANSPORTS COLLECTIFS	AUTOMOBILE
SEXE				
homme	31	29	26	14
femme	39	11	34	16
MOTORISATION DU MENAGE				
0	28	14	46	12
1	44	19	28	9
2 et plus	24	23	29	24

○ Un ménage de retraités sur deux possède une automobile. Cette possession — comme la détention du permis — réduit considérablement la part de la marche à pied et des transports collectifs dans la mobilité. Avec l'âge, la mobilité en automobile diminue, tandis que la mobilité à pied augmente régulièrement. La part des transports collectifs augmente fortement après soixante-dix ans.

3 - L'USAGE DES MODES CHEZ LES RETRAITES PENDANT LES JOURS OUVRABLES

Source : Enquête INRETS 1984

	REPARTITION MODALE (en % ligne)			
	MARCHE	DEUX ROUES	TRANSPORTS COLLECTIFS	AUTOMOBILE
NOMBRE DE VOITURES				
0	72	3	16	8
1 et plus	45	5	7	44
SEXE ET PERMIS				
Femme sans permis	67	3	13	16
Femme avec permis	47	2	9	42
Homme sans permis	64	11	17	8
Homme avec permis	43	6	6	45
AGE				
avant 60 ans	45	4	8	43
61-65 ans	51	5	8	37
66-70 ans	56	5	8	31
71 ans et plus	63	3	12	22

2 — Mobilité et univers économique

La mobilité reste sensiblement déterminée par l'insertion dans l'univers économique, avec une fracture majeure entre actifs et inactifs et des nuances au sein du monde actif.

Dans les ménages de jeunes inactifs — étudiants pour la plupart — la mobilité est très forte (4,8 déplacements par personne et par jour). Les deux roues, la voiture passager et la voiture extérieure au foyer y tiennent une place plus importante que dans toutes les autres catégories de ménages. Dans les ménages de retraités, la mobilité est faible et la marche à pied assure plus d'un déplacement sur deux.

Au sein des ménages de salariés, la mobilité par personne décroît régulièrement des ménages de cadres supérieurs (avec quatre déplacements par plus de quatorze ans et par jour) aux ménages d'ouvriers spécialisés (avec 3,3 déplacements par personne et par jour). Avec trois déplacements par jour, les membres des ménages d'agriculteurs ont une mobilité équivalente à celle des retraités. Les parts modales sont sensibles au niveau économique des ménages et à leurs localisations ; chez les agriculteurs, la marche atteint son niveau le plus faible (15 %), comme les transports collectifs (5 %), alors que les deux roues atteignent leur part la plus élevée (11 %), comme l'automobile passager (13 %). La comparaison des ménages d'ouvriers et de cadres est éclairante : chez les ouvriers, la marche est légèrement plus utilisée, la part des deux roues est multipliée par deux et atteint 10 % de la mobilité. L'usage de l'automobile est plus faible, et plus souvent collectif : la diffusion — bien réelle — de l'automobile ne gomme pas toute différenciation sociale dans la mobilité.

3 — Mobilité et localisation

Le développement de l'habitat individuel est porteur d'une réduction sensible de la mobilité par personne de plus de 14 ans d'environ 10 %. La part de la marche à pied décroît fortement (de 40 à 26 %) tandis que celle des deux roues augmente sensiblement : de 4 à 9 % : il n'y a guère de doute que les conditions de circulation en ville pénalisent l'usage des deux roues. Comme on peut s'y attendre, la part des transports collectifs dans leur ensemble décroît (de 15 à 9 %) et en leur sein, le train, le car et les systèmes de ramassage prennent une place croissante. Bien sûr, la part de l'automobile croît de 41 à 57 %.

Ces différences sont évidemment notablement influencées par la distinction Paris-province, et, au sein de la province, par les différences entre grandes villes, petites villes et milieux ruraux.

— Dans Paris intra-muros, le mode dominant est la marche à pied, avec 48 % des déplacements. Les déplacements en deux roues sont pratiquement inexistantes, et les transports collectifs (33 %) dominent largement la voiture (16 %). Dès qu'on franchit le périphérique, la part de la marche diminue (39 %), comme celle des transports collectifs (24 %) au profit de l'automobile.

— Dans les agglomérations de province de plus de 100 000 habitants, la marche à pied diminue encore légèrement (34 %), mais les deux roues réapparaissent avec 7 % de la mobilité. Les transports collectifs n'assurent plus que 10 % de la mobilité. Dans les petites villes (de 20 à 100 000 habitants) la part de la marche ne change pas, celle des deux roues augmente légèrement (8 %) tandis que celle des transports collectifs diminue encore à 7 %. Les milieux ruraux et les petits bourgs voient la marche à pied décroître encore un peu sa part, les deux roues l'augmenter légèrement (9 %) et les transports collectifs dans leur ensemble rester stables, du fait essentiellement des services de ramassage. Globalement, l'automobile assure en province 50 % des déplacements dans les agglomérations de plus de 50 000 habitants, 55 % dans les villes plus petites et 60 % dans les milieux ruraux.

La mobilité ne dépend pas seulement de l'espace, mais du mode d'organisation qu'on adopte. Ainsi, parmi les actifs, la mobilité est forte (3,7 déplacements par jour) pour ceux qui habitent à moins de 5 kilomètres de leur travail et n'est plus que de 3,1 déplacements par jour pour ceux qui habitent à plus de 10 kilomètres. De même l'utilisation des modes pour l'ensemble des déplacements s'en ressent fortement. Les actifs qui travaillent à moins de 2 kilomètres de chez eux font 44 % de leurs déplacements à pied et 8 % en deux roues. Ils ignorent pratiquement le système de transport collectif. Dès que le travail est à plus de 2 kilomètres, la part de la marche à pied est réduite à 14 % sur l'ensemble des déplacements. L'accroissement de la distance au travail s'accompagne d'une chute régulière dans l'usage des deux roues et une augmentation régulière de l'usage des transports collectifs (de 9 % entre 2 et 5 kilomètres à 31 % au-delà de 40 kilomètres) qui concurrencent la voiture, dont la part dans l'ensemble des déplacements décroît de 68 % à 54 %. La distance au travail joue de même sur les motifs de déplacement : le retour à midi pour déjeuner diminue fortement, ainsi que l'accompagnement des enfants et les courses, tandis que les déplacements

de loisirs augmentent : la mobilité domicile-travail reste un déterminant important des programmes d'activités et des pratiques modales, même si sa part diminue dans la mobilité au profit des déplacements d'achats, de loisirs et de vie sociale.

4 — Mobilité et accès aux modes

Comme bien d'autres actes de la vie courante, la mobilité est à la fois régie par des opportunités, des désirs...et des habitudes, inscrites dans les systèmes d'accès aux modes que se donnent les individus : possession du permis, niveau de motorisation, équipement en deux roues, possession d'un abonnement aux transports collectifs...

Dans une approche de court terme, les différences d'accès aux modes constituent les facteurs explicatifs essentiels de la mobilité.

Les personnes qui possèdent le permis ont un niveau de mobilité global supérieur de près de 20 % à celles qui ne le possèdent pas, sans qu'on puisse établir de lien causal direct : la population sans permis comprend, outre les scolaires de quatorze à dix huit ans, une population en moyenne plus âgée, plus féminine et plus modeste que la population globale. Les pratiques modales de la population sans permis se caractérisent par un doublement quasi-systématique des parts des autres modes : marche, deux roues et transports collectifs.

Le niveau de motorisation du ménage produit des effets semblables, mais d'ampleur moindre au niveau de chaque individu. La mobilité des personnes appartenant à des ménages non motorisés est fortement dominée par la marche (61 %). Les deux roues n'y tiennent guère plus de place que dans les ménages motorisés (8 %), et la part des transports collectifs est de 21 %... Il reste 11 % de la mobilité effectuée en voiture extérieure au foyer, ce qui est loin d'être négligeable. Dès que le ménage possède une voiture, ce sont 46 % des déplacements qui sont réalisés en voiture, au détriment de la marche (réduite à 34 %), et des transports collectifs (12 %). La multi-motorisation confirme le phénomène et réduit la marche à 19 %, les deux roues à 4 %, les transports collectifs à 8 %...

L'abonnement à un système de transport collectif change peu la mobilité globale, mais modifie l'équilibre entre transports collectifs d'une part, deux roues et voiture de l'autre : les abonnés — qui sont surtout parisiens — réalisent 48 % de leurs déplacements en transport collectif et n'utilisent les deux roues qu'à hauteur de 3 % et les voitures qu'à hauteur de 20 %.

La disposition d'un système de ramassage modifie lui aussi profondément l'usage des modes : la part de la marche est divisée par deux mais celle des deux roues reste inchangée. La part des transports collectifs (ramassage compris) est de 38 % contre 10 % pour le reste de la population.

IV — Les structures de déplacements

1 — Les sorties du domicile

Sur l'ensemble de la semaine, chaque sortie du domicile compte environ 2,4 déplacements. Le temps moyen d'absence du domicile est de quatre heures trente minutes, pour une durée totale de transport de quarante cinq minutes. Le nombre de déplacements par sortie est très proche de deux quand les transports collectifs sont utilisés, proche de 2,5 quand ce sont les moyens individuels. L'absence du domicile est très longue quand le train est utilisé, longue pour les autres moyens collectifs (7h50 environ), plus courte pour la voiture (5 heures) et surtout les modes de proximité (2h50 environ) : les modes individuels apparaissent à la fois plus aptes à la réalisation de plusieurs activités par circuit et à satisfaire un besoin de retour au domicile (notamment pour déjeuner chez soi le midi).

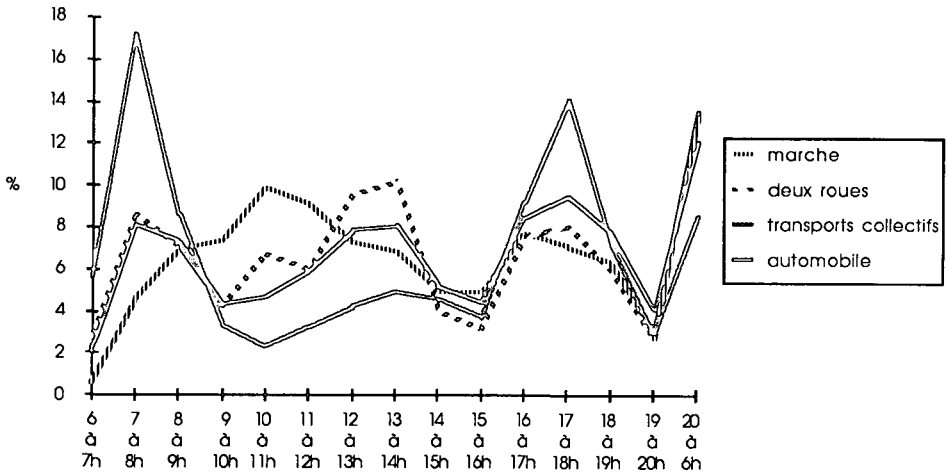
2 — La répartition temporelle

Les déplacements sont légèrement plus nombreux en semaine (3,4 par personne) que le samedi (2,9) et surtout le dimanche (2,0). Pendant la fin de semaine, ils sont plus souvent réalisés en automobile, avec une croissance nette des passagers par voiture, et sont plus longs : 10 kilomètres un jour ouvrable, 13 le samedi et 21 le dimanche par déplacement en voiture. Pendant le week-end, la circulation automobile journalière est supérieure d'environ 10 % à celle d'un jour ouvrable. Du lundi au vendredi, le nombre moyen de déplacements est pratiquement constant, légèrement plus faible le lundi et plus fort le vendredi. Pendant les jours ouvrables, la répartition temporelle fait apparaître des creux et pointes très notables. La nuit (de 20 heures à 6 heures) ne sont réalisés que 5 % des déplacements (7 % pour les déplacements automobiles...et beaucoup plus pour les accidents). Les charnières jour/nuit (6h-7h et 19h-20h) correspondent également à des mobilités faibles (respectivement 2 et 4 % des déplacements). Pendant les douze heures de jour (7h-19h), la demande est la plus forte entre 17 et 18h (10 %) et la plus faible entre 15 et 16h (5 %). Cette modestie des écarts (rapport de 1 à 2) ne vaut que pour la mobilité globale : les différents modes n'ont ni les mêmes périodes de pointe, ni les mêmes intensités de pointe. Ainsi l'heure de pointe des déplacements à pied est elle la période 10h-11h, avec 11 % des déplacements alors que la demande des modes motorisés est à son creux. Les deux roues ne sont pas « contracycliques » comme la marche, mais présentent une pointe originale au moment du déjeuner : il est probable qu'une part de leur usage est due à des personnes qui souhaitent rentrer chez eux à midi et qui ne pourraient pas le faire par les transports collectifs. La pointe du trafic automobile se situe entre 17h et 18h. Elle est légèrement plus élevée que la pointe du matin. Le trafic de l'heure la plus creuse est moitié moindre que celui de l'heure de pointe.

C'est pour les transports collectifs que les pointes sont de loin les plus affirmées. Pour les autobus, l'heure de pointe du matin (7-8h) représente 14 % du trafic, celle du soir (17 à 18h) 12 % : un quart du trafic est réalisé

4 - REPARTITION TEMPORELLE DES DEPLACEMENTS
 (Au total, 100% sur la journée pour chaque mode)
CHAMP : POPULATION DES PLUS DE 14 ANS, JOUR OUVRABLE

Source : Enquête INRETS 1984



5 - REPARTITION (EN %) DES DEPLACEMENTS
SELON LEUR ORIGINE ET DESTINATION
CHAMP : POPULATION DE 14 ANS ET PLUS, JOUR OUVRABLE
 Source : Enquête INRETS 1984

RESIDENTS RURAUX	
-INTERNES AU DEPARTEMENT DE RESIDENCE	
dont :	
INTERNES A LA COMMUNE DE RESIDENCE	12
AUTRES INTERNES AU MILIEU RURAL	3
ECHANGES AVEC LES VILLES	10
-EXTERNES AU DEPARTEMENT DE RESIDENCE	2
RESIDENTS URBAINS	
-INTERNES AU DEPARTEMENT DE RESIDENCE	
dont :	
INTERNES A UNE COMMUNE DE RESIDENCE	12
INTERNES A UNE COMMUNE CENTRE	37
ECHANGES INTERNES A LA BANLIEUE	5
ECHANGES ENTRE LA BANLIEUE ET LE CENTRE	8
EXTERIEURS A L'AGGLOMERATION	8
-EXTERNES AU DEPARTEMENT DE RESIDENCE	3

Les chiffres oubliés de la mobilité piétonne

La marche est mal appréhendée par les études de transport. En tant que mode autonome (trajet intégralement à pied), elle est minorée : les petits déplacements à pied sont fréquemment oubliés ; les jeunes enfants ne sont pas toujours interrogés ; des trajets de faible durée sont parfois rejetés. Les trajets dits terminaux (par exemple de l'arrêt d'autobus à la maison) sont en général totalement ignorés.

Les résultats des enquêtes ménages locales récentes (source : CETUR) sur une dizaine d'agglomérations de province de tailles variées indiquent que le tiers des déplacements (de 29 à 37 %) est effectué à pied : de 0,8 à 1,4 déplacements à pied par personne et par jour. Les enquêtes nationales (source INRETS) confirment et accordent à la marche 32 % des déplacements ; soit 50 millions de déplacements à pied par jour ouvrable pour l'ensemble des personnes de plus de quatorze ans. Ils concernent, par ordre d'importance décroissante des motifs les courses de proximité, les promenades, les visites, les démarches, l'école.

Une recherche [4] a mis en évidence les éléments de la structure urbaine influençant la pratique de la marche en Ile-de-France : densité de population, de commerces, d'écoles et d'emplois. D'autres travaux soulignent l'effet des modalités de l'insertion sociale sur les pratiques piétonnes.

En évolution, la marche a perdu, au profit de l'automobile, son rang de premier mode dans la mobilité.

La baisse est à la fois relative et absolue. Le nombre de déplacements à pied par jour et par personne passe de 1,3 à 1,2 en Ile-de-France entre 1976 et 1983, de 1,6 à 1,2 à Lyon entre 1976 et 1985 de 1,65 à 1,35 à Grenoble entre 1978 et 1985. La baisse est plus forte en périphérie que dans les centres : il faut invoquer les mutations résidentielles dépeuplant les tissus les plus denses, des modes de vie avarés de déplacements de voisinage et une réorganisation de la mobilité fondée sur des chaînes de déplacements regroupant plusieurs activités.

Pour autant, la marche continue d'occuper une place considérable — quantitativement et qualitativement — dans notre mobilité : nos déplacements à pied représentent environ 13 milliards de « voyageurs-kilomètres », un « output transport » supérieur à celui du transport collectif urbain de province.

J.M. Offner

en 2 heures. La période de pointe du matin est très concentrée : 5 % du trafic de 6 à 7h, 14 % de 7 à 8h, 7 % de 8 à 9 heures. Les périodes de pointe des métros sont plus étendues : ils réalisent 16 % de leur trafic de 7 à 8h, mais 14 % de 8 à 9 heures, et les deux heures de pointe du soir réalisent 21 % du trafic. Les systèmes régionaux (car, ramassage, trains de banlieue) présentent les pointes les plus accusées : un tiers du trafic journalier est réalisé en deux heures ! On retiendra que les pointes quotidiennes sont plus marquées pour les transports collectifs que pour la voiture, et, pour les transports collectifs, plus marquées pour les modes régionaux que les modes

urbains. Les transports collectifs, dont le rôle dans la satisfaction de la mobilité globale est assez faible, jouent un rôle économique très important en pointe en concourant à modérer la congestion.

3 — La répartition spatiale

Elle fera l'objet d'une présentation détaillée au chapitre 9 du présent ouvrage. Notons simplement que les déplacements émis par les ruraux se répartissent essentiellement entre des déplacements au sein même de leur commune et des déplacements d'échanges avec les villes. La moitié des déplacements des urbains est interne à la ville-centre. On notera l'importance des déplacements internes à une commune de banlieue et celle des échanges d'une agglomération avec son extérieur.

4 — La répartition par motifs

Le tableau 6 donne la structure des motifs pour l'ensemble de la population et les sept jours de la semaine. On sera sans doute surpris d'observer que les déplacements d'achats sont légèrement plus fréquents que les déplacements motivés par le travail en lieu fixe, et que les déplacements d'accompagnement sont très fréquents. Le poids des déplacements d'accompagnement (notamment motivés par les enfants) nous signale la perception peu sûre de la rue qu'ont les parents et la faiblesse des alternatives publiques aux deux roues pour les déplacements vers l'école en périurbain ou en milieu rural. Le phénomène de l'accompagnement atteint son paroxysme chez les femmes au foyer ayant de jeunes enfants et une voiture disponible : plus du tiers de leurs déplacements sont motivés par l'accompagnement.

5 — La répartition par modes

On retient ici le concept de mode principal (voir paragraphe II). Sur l'ensemble de la semaine, deux modes sont dominants : l'automobile avec 51 % des déplacements et la marche avec 33 % des déplacements. Parmi les modes minoritaires, les deux roues — avec 8 % du marché — changent peu leur part entre jour ouvrable et fin de semaine, tandis que les transports collectifs ont une part plus forte en semaine (11 %) qu'en fin de semaine (5 %). Les différences de distances moyennes parcourues changent évidemment les parts modales exprimées en passagers-kilomètres : l'automobile en réalise 77 %, les transports collectifs 15 %, les deux roues 4 % et la marche 4 %.

6 — Interactions modes-motifs

Le tableau 6 donne le partage modal par motif.

On retiendra surtout que :

— Les déplacements vers le travail sont réalisés majoritairement en voiture, avec un taux d'occupation faible, tandis que dans les déplacements pour affaires professionnelles, l'automobile est toujours dominante, mais c'est souvent une voiture d'entreprise (26 %) avec un taux d'occupation plus élevé (1,3 environ).

6 - REPARTITION PAR MOTIF ET MODE PRINCIPAL
CHAMP : POPULATION DE 6 ANS ET PLUS, PENDANT UNE SEMAINE

Source : Enquête Transports 1981-1982

	DEPLACEMENTS (en % colonne)	REPARTITION MODALE (en % ligne)			
		MARCHE	DEUX ROUES	TRANSPORTS COLLECTIFS	AUTOMOBILE
RETOUR AU DOMICILE	41	34	9	9	49
TRAVAIL	11	22	9	14	55
ETUDES	7	50	12	18	20
ACCOMPAGNEMENT	7	23	3	2	72
PROFESSIONNEL	4	22	3	7	67
ACHATS	12	42	7	4	47
DEMARCHES	3	33	6	8	53
LOISIRS	4	34	7	6	54
VISITES	7	23	7	5	65
DIVERS	5	43	8	4	45
TOTAL	100	33	8	8	51

7 - DISTANCES MOYENNES (EN KM) PAR MOTIF ET MODE PRINCIPAL

CHAMP : POPULATION DE 6 ANS ET PLUS, PENDANT UNE SEMAINE

Source : Enquête Transports 1981-1982

	MARCHE	DEUX ROUES	TRANSPORTS COLLECTIFS	AUTOMOBILE	TOTAL
TRAVAIL	0,7	3,7	12,7	8,4	6,9
ETUDES	0,7	2,9	8,1	3,4	2,8
ACCOMPAGNEMENT	0,6	1,5	10,0	6,0	4,8
PROFESSIONNEL	0,6	3,0	19,7	14,6	11,5
ACHATS	0,6	2,0	6,0	6,1	3,5
DEMARCHES	0,8	2,9	11,8	7,0	5,1
LOISIRS	0,7	3,2	17,1	10,4	7,0
VISITES	0,7	3,6	28,7	12,2	9,8
DIVERS	1,1	5,1	42,4	13,7	8,7
TOTAL	0,7	3,1	13,1	9,1	6,2

8 - TEMPS MOYENS (EN MN) PAR MOTIF ET MODE PRINCIPAL

CHAMP : POPULATION DE 6 ANS ET PLUS, PENDANT UNE SEMAINE

Source : Enquête Transports 1981-1982

	MARCHE	DEUX ROUES	TRANSPORTS COLLECTIFS	AUTOMOBILE	TOTAL
TRAVAIL	10	13	34	16	17
ETUDES	12	14	30	10	15
ACCOMPAGNEMENT	11	7	29	12	12
PROFESSIONNEL	15	41	32	26	24
ACHATS	13	10	28	14	14
DEMARCHES	15	12	38	15	17
LOISIRS	15	13	45	19	19
VISITES	13	12	47	20	19
DIVERS	29	19	65	23	27
TOTAL	14	14	36	17	17

— Les déplacements d'études (de l'école primaire à l'université...) restent majoritairement réalisés à pied, mais la voiture s'est glissée en deuxième position, moitié comme passager, moitié comme conducteur. Les transports collectifs jouent toutefois un rôle important.

— La voiture est également devenue le mode principal pour faire ses courses. Elle est utilisée à 22 % pour les courses dans le quartier de domicile et à 63 % pour les courses ailleurs. Il faut voir là non seulement l'effet du développement des hyper et supermarchés, mais aussi celui des courses en famille dans les grandes surfaces (souvent à plusieurs) que seule l'automobile permet.

— Les déplacements de visite (à parents, amis) mettent en jeu des modes différents en semaine et pendant la fin de semaine : durant les jours ouvrables, ils sont réalisés presque aussi souvent à pied (39 %) qu'en voiture (47 %). La prise en compte des visites de fin de semaine, moins orientées par la proximité, fait monter la part de l'automobile à 65 %.

7 — Distances et durée de déplacements

Le déplacement moyen fait 6,2 kilomètres pour une durée moyenne de 17 minutes. Les plus longs ont le train pour mode principal. Les autres déplacements en transport collectif s'effectuent sur une distance moyenne, mais dans un temps plus long. La voiture au contraire permet un déplacement plus long que la moyenne en distance et plus rapide.

Les motifs de déplacement jouent un peu moins sur les distances et temps que les modes : parmi les motifs les plus importants, les déplacements d'affaires professionnelles sont les plus longs, avec les déplacements de visites à parents et amis. Suivent ensuite les déplacements de loisirs urbains (restaurants, spectacles...) et les déplacements vers le travail. Accompagnement, école et études et démarches constituent les déplacements les plus courts. Bien entendu, pour chaque motif, la distance est un déterminant important du mode utilisé. Les déplacements d'achats par exemple ne font que 600 mètres à pied et montent à 6 kilomètres en voiture...

Références

- [1] J.P. Orfeuil et P. Troulay
Mobilité et structure familiale — INRETS — 1987.
- [2] L. Hivert, J.P. Orfeuil, P. Troulay
Mobilité et équipement des ménages — RTS n° 11, INRETS — 1986.
- [3] J.M. Offner
Les déplacements piétonniers — Note d'information n° 20, INRETS — 1982.
- [4] A. Faure
Analyses statistiques de la pratique de la marche à pied en région parisienne — Thèse — 1980.

Chapitre 6

La clientèle des transports collectifs urbains dans les villes moyennes

Marie-Hélène MASSOT et Bruno MONJARET

I — Introduction

Le développement des transports collectifs urbains (TCU dans la suite) s'est opéré dans un contexte favorable dans lequel coexistaient un consensus autour de la légitimité de l'aide publique et l'instauration d'une ressource stable pour le financer (le versement-transport). Ce contexte est pour l'essentiel derrière nous : de plus en plus, l'allocation des fonds publics doit être légitimée, le rendement du versement-transport stagne, les finances locales sont gérées de plus près. Dans les très grandes villes (Paris, Lyon, Marseille) l'offre est structurée par les systèmes lourds et les évolutions sont nécessairement assez lentes.

Dans les autres villes, l'avenir des TCU est plus difficile à cerner en raison d'une connaissance imparfaite des demandes révélée et potentielle de déplacements en TCU et d'une prospective plus difficile à réaliser. Pourtant c'est dans ces agglomérations que la croissance urbaine est la plus forte en France, interrogeant les problèmes de congestion urbaine et notamment celle des villes-centres. C'est dans ces villes que s'implantent ou sont projetés les nouveaux investissements, type VAL ou tramway.

Nous nous proposons de présenter les résultats des travaux que nous menons actuellement sur les clientèles des TCU dans ces villes.

Nous le ferons à partir d'une base de données très fine constituée à partir d'un questionnaire « ménage » auto-administré sur les pratiques de déplacements **des individus d'âge supérieur à douze ans résidant dans des agglomérations françaises de plus de 50 000 habitants ne disposant pas de métro** ; le questionnaire inclut un carnet de compte de déplacements en TCU pendant 7 jours successifs, qui sera notamment utilisé dans la partie II.

Notre réflexion portera sur les points suivants :

- une analyse détaillée des clientèles, selon les caractéristiques socio-économiques, la régularité d'usage et les types de déplacements effectués, nous permettra de statuer sur les rôles essentiels des TCU aujourd'hui ;
- une mise en évidence, dans la population des usagers « actifs » de la part des clientèles « captives » et de celles des clientèles qui sont en situation de choix, nous permettra d'évaluer la fréquence des situations de choix et les motivations quand le choix existe.

II — La clientèle des transports collectifs urbains

Les usagers des TCU constituent une population particulière — une personne sur quatre seulement est concernée —, avec des déplacements situés préférentiellement sur les parties les plus denses des agglomérations, et fortement concentrés dans le temps.

1 — Les usagers des TCU : une population particulière

La population concernée par les TCU

Alors que (presque) tout le monde marche — voire utilise une voiture, au moins comme passager — l'usage des TCU ne concerne qu'une partie de la population : quatre personnes sur dix environ, une sur quatre seulement si on s'intéresse aux clients habituels (au moins 1 fois par semaine).

En moyenne, tout résident d'une agglomération réalise 1,61 déplacements par semaine en TCU. Cette moyenne masque des différences notoires selon le sexe, l'âge et la catégorie socio-professionnelle des résidents.

La répartition des résidents selon le sexe montre que les hommes sont moins concernés que les femmes : ainsi 64 % de la population masculine ne prennent jamais les TCU et seulement 19 % l'utilisent régulièrement (au moins une fois par semaine) ; les femmes ne prenant jamais les TCU ne représentent que 51 % de leur population et celles qui les prennent régulièrement 28 %.

1 - REPARTITION DE LA POPULATION (EN %) SELON SON AGE ET L'USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

Source : Enquête INRETS TCU 1986

AGE	USAGE REGULIER DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS	PRESQUE JAMAIS LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS	JAMAIS LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS	NON REPONSE
13 A 17 ANS	46	11	42	1
18 A 24 ANS	35	14	44	7
25 A 34 ANS	14	6	75	5
35 A 44 ANS	13	7	69	11
45 A 54 ANS	16	9	64	11
55 A 64 ANS	20	12	56	12
PLUS DE 64 ANS	36	15	38	11
TOTAL	24	10	57	9

La répartition par âge de la clientèle est assez éloquent : la population la plus concernée est celle des jeunes âgés de moins de 25 ans : ces derniers, qui comptent pour 25 % dans la population totale des agglomérations, représentent 40 % de la clientèle des TCU et réalisent 51 % des déplacements.

ments totaux effectués en TCU. Les classes d'âge les moins présentes dans les TCU sont les tranches « actives » du cycle de vie et ce n'est qu'à partir de 64 ans que le rôle des TCU remonte (cf. tableaux 1 et 2).

**2 - REPARTITION DE LA CLIENTELE REGULIERE DES TRANSPORTS
COLLECTIFS URBAINS SELON SON AGE**

Source : Enquête INRETS TCU 1986

AGE	EN % DE LA POPULATION DES AGGLOMERATIONS	EN % DE LA CLIENTELE DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS	EN % DES DEPLACEMENTS HEBDOMADAIRES (TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS)
13 A 17 ANS	10	19	28
18 A 24 ANS	15	21	23
25 A 34 ANS	20	12	11
35 A 44 ANS	15	8	5
45 A 54 ANS	14	9	10
55 A 64 ANS	13	11	7
PLUS DE 64 ANS	13	20	15

La répartition par catégories socio-professionnelles, telle que nous avons pu l'appréhender, renvoie en partie aux observations précédentes (cf. tableaux 3 et 4).

**3 - REPARTITION (EN %) DE LA POPULATION DES AGGLOMERATIONS
SELON L'USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS
ET LA PROFESSION DE L'ACTIF**

Source : Enquête INRETS TCU 1986

PROFESSION	AU MOINS UNE FOIS PAR SEMAINE	UNE FOIS PAR MOIS	JAMAIS	NON REPONSE
CADRE	13	5	81	1
COMMERCANT	7	4	86	3
EMPLOYE	20	7	71	2
OUVRIER	15	6	76	3
ETUDIANT	47	12	39	2
RETRAITE OU SANS PROFESSION	26	15	52	7
AUTRES PROFESSIONS	11	8	79	2

Les clients « étudiants ou scolaires », « retraités ou sans profession », soit 53 % de la population des agglomérations, représentent 70 % de la clientèle régulière des TCU. Les « actifs », soit 38 % de la population, ne représentent que 30 % de la clientèle.

**4 - LA CLIENTELE REGULIERE (AU MOINS UNE FOIS PAR SEMAINE)
DES TRANSPORTS COLLECTIFS SELON LA PROFESSION**

Source : Enquête INRETS TCU 1986

PROFESSION	EN % DE LA POPULATION TOTALE	EN % DES DEPLACEMENTS HEBDOMADAIRES (TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS)	EN % DES CLIENTS DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS
CADRE	9	6	5
COMMERÇANT	2	1	1
EMPLOYÉ	21	18	16
OUVRIER	10	5	5
ETUDIANT	20	46	35
RETRAITE OU SANS PROFESSION	37	24	38
AUTRES PROFESSIONS	3	1	1

Pour les classes d'actifs, les employés sont de loin la clientèle la plus importante, ils représentent 50 % des clients actifs et réalisent 60 % des déplacements de cette clientèle ; les ouvriers et les commerçants sont très peu présents dans les autobus de province ; il est intéressant de constater que les cadres, peu nombreux dans les TCU, ont un usage plus régulier que la catégorie des « retraités ou sans profession ». La répartition spatiale des emplois et la géographie des réseaux expliquent la présence dominante de certaines classes d'actifs dans les TCU : tant les employés qui sont vraisemblablement à majorité de sexe féminin que les cadres travaillent dans la ville-centre de l'agglomération qui est toujours la mieux desservie. Les ouvriers travaillant plus souvent en périphérie réalisent des déplacements domicile-travail sur des origines-destinations mal desservies.

La régularité d'usage de la clientèle des TCU

Si seulement 24 % de la population utilisent au moins une fois par semaine les TCU, cette clientèle est très fidèle : 47 % des usagers les prennent tous les jours et réalisent ainsi 71 % des déplacements (cf. tableau n° 5).

**5 - LA REPARTITION DE LA CLIENTELE SUIVANT LA REGULARITE
DE SON USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS**

Source : Enquête INRETS TCU 1986

INDICATEUR DE REGULARITE	NOMBRE MOYEN DE DEPLACEMENTS HEBDOMADAIRES PAR USAGER	EN % DES DEPLACEMENTS HEBDOMADAIRES (TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS)	EN % DES CLIENTS DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS	EN % DE LA POPULATION TOTALE
TOUS LES JOURS OU PRESQUE 3 OU 4 FOIS PAR SEMAINE	10,14	71	47	11
AU MOINS UNE FOIS PAR SEMAINE	5,04	11	15	4
TOTAL	3,08	18	38	9
		100	100	24

La répartition des déplacements selon le sexe des usagers montre que les femmes utilisent beaucoup plus régulièrement les TCU que les hommes. Ainsi si la clientèle utilisant les TCU tous les jours ou presque est constituée de 45 % d'hommes et de 55 % de femmes, on constate que les déplacements réguliers en TCU (tous les jours ou presque) sont réalisés à concurrence de 62 % par des femmes et de 38 % par des hommes.

La répartition par âge des déplacements montre que les usagers des TCU âgés de moins de 25 ans, qui représentent 40 % de la clientèle TCU des agglomérations considérées, réalisent 51 % des déplacements réalisés sur une semaine : on peut affiner le constat en remarquant que les usagers âgés de moins de 18 ans font en moyenne 10 déplacements par semaine en TCU ; dès qu'ils atteignent l'âge du permis de conduire ils n'en font plus que 7 (cf. tableau n° 6).

**6 - REPARTITION (EN %) DE LA CLIENTELE DES TRANSPORTS
COLLECTIFS URBAINS SELON L'AGE ET LA REGULARITE D'USAGE**

Source : Enquête INRETS TCU 1986

AGE	TOUS LES JOURS OU PRESQUE	3 OU 4 FOIS PAR SEMAINE	UNE FOIS PAR SEMAINE OU MOINS
13 A 17 ANS	72	8	20
18 A 24 ANS	56	14	30
25 A 34 ANS	58	17	25
35 A 44 ANS	50	14	36
45 A 54 ANS	49	13	38
55 A 64 ANS	19	18	63
PLUS DE 64 ANS	17	23	60

Le nombre de déplacements réalisés par semaine en TCU chute dès que l'on atteint les clients dans la partie « active » du cycle de vie : en moyenne, 6 déplacements pour la tranche 25/34 ans, 4 pour les 35/54 ans, cette clientèle utilise donc les TCU plus occasionnellement que les enfants scolarisés.

La clientèle des personnes âgées (plus de 55 ans) est également une clientèle occasionnelle, puisque 17 % d'entre elles prennent les TCU tous les jours ou presque ; cependant c'est une clientèle importante, soit 31 % de la clientèle totale, 42 % de celle qui prend les TCU trois ou quatre fois par semaine, 49 % de celle qui prend les TCU une ou deux fois par semaine ; ceci montre que cette population s'y déplace régulièrement selon une fréquence qui lui est propre et que les services de transport en commun constituent un élément important de sa mobilité.

La répartition des déplacements suivant leur régularité et par catégories socio-professionnelles montre que les actifs sont des clients réguliers ; parmi les actifs ce sont les cadres qui utilisent le plus régulièrement les TCU (cf. tableau n° 7).

**7 - REPARTITION (EN %) DE LA CLIENTELE
DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS
SELON LA PROFESSION ET LA REGULARITE D'USAGE.**

Source : Enquête INRETS TCU 1986

PROFESSION	CLIENTS QUOTIDIENS	AUTRES CLIENTS
CADRE	73	27
COMMERCANT	50	50
EMPLOYE	63	37
OUVRIER	67	33
ETUDIANT	67	33
RETRAITE OU SANS PROFESSION	16	84

Cette description de clientèle montre que le rôle dominant des services de transport est un rôle social : ils assurent en effet essentiellement un droit au transport à des catégories sociales qui n'ont souvent pas d'autres moyens pour effectuer leurs déplacements, soient les écoliers, les étudiants et les personnes âgées.

2 — Les caractéristiques spatio-temporelles des déplacements en TCU

La répartition temporelle des déplacements TCU

La répartition temporelle des déplacements est abordée sous une double dimension, selon le jour de la semaine et l'heure de la journée pendant lesquels les trajets en TCU sont réalisés. Comme l'heure et le jour des déplacements sont fortement corrélés au motif, nous présentons également les répartitions temporelles en fonction des motifs.

La répartition hebdomadaire des déplacements montre une demande assez régulière sur les jours ouvrables, égale à la moitié de celle du jour ouvrable le samedi, quasi inexistante le dimanche. La réduction hebdomadaire de l'offre par rapport au jour ouvrable est de 50 %, la réduction hebdomadaire de la clientèle est de 70 % ce qui laisse penser que l'offre (notamment le dimanche) relève plus d'une logique de service public que d'une logique commerciale.

La mobilité constatée le mercredi n'est que très marginalement inférieure à celle des autres jours ouvrables, ce qui peut paraître étonnant compte tenu de la très forte proportion de scolaires dans les autobus : si l'on considère la répartition hebdomadaire des déplacements selon le motif, on constate que le mercredi est aujourd'hui devenu un jour d'école comme les autres et plus marginalement que les scolaires utilisent les TCU pour pratiquer leurs loisirs et faire des courses (cf. tableau n° 8).

**8 - REPARTITION (EN %) DES DEPLACEMENTS HEBDOMADAIRES
EN TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS
PAR JOUR ET PAR MOTIF**

Source : Enquête INRETS TCU 1986

MOTIF	LUNDI	MERCREDI	SAMEDI	MOYENNE
TRAVAIL	13	14	6	13
LOISIRS	5	9	15	7
COURSES	6	9	15	8
ECOLE	23	18	15	21
AUTRES MOTIFS (1)	8	8	6	6
RETOUR AU DOMICILE	45	42	43	45

(1) : " Professionnel", "Personnel", "Accompagnement".

On remarquera que la répartition des déplacements selon le motif est très variable selon que l'on se situe sur un jour ouvrable ou non : les déplacements du domicile vers le travail représentent respectivement 14 % et 6 % des déplacements le jour ouvrable et le samedi ; la part des déplacements de loisirs et courses augmente de 60 % le mercredi et de 150 % le samedi par rapport au jour ouvrable.

On peut donc conclure que le motif du déplacement est un vecteur important de segmentation hebdomadaire de la clientèle.

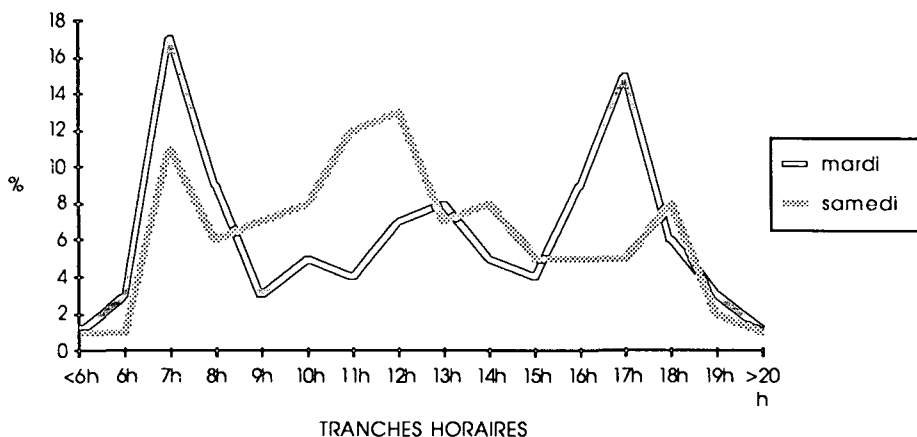
La répartition horaire des déplacements présente de fortes concentrations variables selon le jour et le motif.

— Les plus fortes concentrations se situent sur les jours ouvrables : en effet 50 % des déplacements réalisés un jour de semaine se concentrent sur 4 heures de la journée, de 7 heures à 9 heures le matin et de 16 heures à 18 heures en fin d'après midi, périodes qu'il est convenu d'appeler les pointes de trafic. On constatera de plus la présence d'une forte hyper-pointe, les déplacements réalisés durant ces très courtes périodes (1 heure le matin et 1 heure le soir) représentent 2 fois les déplacements de la tranche horaire suivante pour le matin et précédente pour le soir (cf. figure 9). Ainsi 1/3 du trafic est réalisé sur 2 heures de la journée. L'intensité de la pointe du matin est plus forte que celle du soir montrant que les déplacements du matin sont beaucoup plus contraints par un horaire fixe que les déplacements de fin d'après-midi. Autour de l'heure du déjeuner, on constate une remontée des déplacements figurant les retours au domicile à midi. Après 19 heures, le trafic est quasi inexistant.

— La concentration des déplacements le samedi est un peu moins forte que les jours ouvrables, 35 % des déplacements observés sont réalisés sur 3 heures de la journée ; la pointe du matin est moins intense et plus concentrée ; et la pointe la plus forte se situe à la mi-journée ; au cours de la matinée et de l'après-midi, les creux de trafic sont moins importants que sur les jours ouvrables.

9 - REPARTITION DES DEPLACEMENTS PAR JOURS ET PAR HEURES

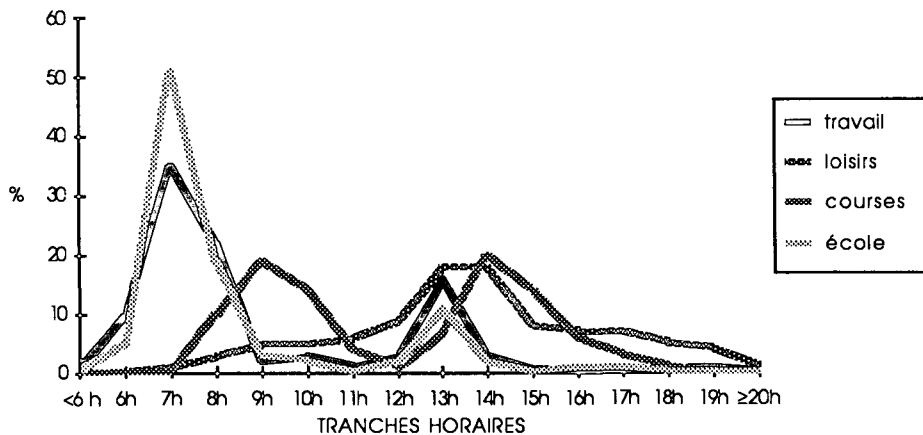
Source : Enquête INRETS TCU 1986



De la même façon que le motif segmente la répartition hebdomadaire des déplacements, il segmente la répartition horaire (cf. figure 10).

10 - REPARTITION DES DEPARTS DU DOMICILE PAR MOTIFS ET PAR HEURES

Source : Enquête INRETS TCU 1986



Ainsi, 67 % des déplacements du domicile vers le lieu de travail sont réalisés entre 6 et 9 heures du matin, une forte pointe se dessinant entre 7 et 8 heures (35 % des déplacements). De plus, 15 % des déplacements réalisés pour ce motif ont lieu entre 13 et 14 heures, 15 % que l'on peut attribuer à la clientèle rentrant déjeuner au domicile le midi ou à des personnes ayant des horaires non conventionnels.

Les déplacements du domicile vers l'école sont encore plus concentrés temporellement que les précédents : 70 % des déplacements sont réalisés sur 2 heures de la journée, entre 7 et 9 heures ; l'hyperpointe est là encore très forte, 51 % des déplacements étant effectués entre 7 et 8 heures, en même temps que l'hyperpointe « travail ». Les retours au domicile pour le déjeuner sont encore moins fréquents pour un scolaire que pour un actif.

Les déplacements déclarés pour réaliser « des courses » ou « des loisirs » sont temporellement moins concentrés que les déplacements du domicile vers l'école ; cependant ils se situent sur des créneaux horaires qui leurs sont propres. Ainsi, 76 % des déplacements pour le motif « courses » sont réalisés sur 5 heures de la journée, de 8 à 11 heures et de 14 à 16 heures. Les déplacements pour le motif « loisirs » sont les mieux répartis temporellement, ils sont toutefois réalisés en majorité l'après-midi.

Ainsi selon le motif du déplacement, l'heure de réalisation du trajet varie tout comme l'intensité de la concentration temporelle des déplacements. Les « motifs » tels que « du domicile vers le travail » ou « du domicile vers l'école » permettent d'identifier en terme de statut la clientèle réalisant leurs déplacements pour ces motifs. Pour les autres motifs tels que « les courses » ou « les loisirs » cette corrélation est moins claire, la répartition des déplacements par tranches d'âge et par motifs de déplacements permet cependant d'affiner la typologie des déplacements : les déplacements pour motifs « loisirs » sont réalisés à concurrence de 40 % par les clients de moins de 25 ans et 48 % par ceux de plus de 55 ans ; les déplacements pour motif « courses » sont essentiellement le fait des clients de plus de 64 ans.

Ainsi que l'on analyse la clientèle suivant son âge, le motif de son déplacement ou l'heure de réalisation de son trajet, on constate toujours des concentrations temporelles dans l'usage des services de transport et une forte corrélation entre ces trois critères : d'un point de vue commercial ou tarifaire pour les gestionnaires des réseaux cela signifie qu'une segmentation de la clientèle sur un de ces trois critères est suffisante pour rendre compte de la typologie temporelle des déplacements à l'étalement temporel près des retours au domicile.

Les enjeux économiques de la concentration temporelle sont en effet importants : plus l'hyperpointe est courte et intense plus le coût de l'amortissement économique du parc roulant dimensionné pour répondre à cette demande est élevé dans la mesure où une partie plus importante du parc est immobilisée le reste de la journée ; de même, plus l'hyperpointe est marquée plus les coûts de conduite sont élevés, la mobilisation de conducteurs d'autobus, nécessaires durant cette période, sur d'autres n'est pas toujours facile à réaliser voire impossible. Plus le profil d'offre est pointu et concentré plus son coût est élevé : nous avons récemment montré que le coût du kilomètre supplémentaire en pointe est en moyenne égal à 2 fois le coût kilométrique du profil sur lequel il est programmé.

La répartition spatiale des déplacements TCU

Pour analyser la répartition spatiale des déplacements, nous avons construit des indicateurs de proximité des lieux d'origine et de destination des déplacements par rapport à la ville-centre de l'agglomération :

- 52 % des déplacements ont pour origine et destination la ville-centre ;
- 29 % des déplacements sont des déplacements « banlieue-ville-centre » ou « ville-centre-banlieue » ;
- 13 % des déplacements ont pour origine et destination une commune autre que la ville-centre ;
- 6 % des déplacements ont leurs origines et destinations dans une agglomération polycentrique (type Lille-Roubaix-Tourcoing).

Les traits dominants de cette répartition géographique sont la prédominance des déplacements réalisés à l'intérieur de la ville-centre, la part non négligeable des échanges entre les banlieues et la ville-centre et le peu de déplacements entre zones n'appartenant pas à la ville-centre.

On constate par ailleurs que l'attractivité du centre-ville est quelque peu différente selon les zones d'origine ; l'attractivité du centre-ville est d'autant plus forte que la zone de départ est proche de la ville-centre ; la répartition des départs de la première couronne périphérique, qui représentent 11 % de tous les départs, montre que 69 % de ces déplacements ont pour destination la ville-centre ; l'attractivité du centre est encore très forte pour les départs réalisés de la deuxième couronne qui cependant ne représentent plus que 5 % de tous les départs : 58 % de ces derniers ont pour destination la ville-centre. Au-delà de la deuxième couronne, le pourcentage des départs à destination du centre-ville est moins élevé, la destination privilégiée de ces déplacements est la zone d'origine du déplacement : le trafic y est donc plus local.

La proximité de l'origine et de la destination ainsi que la qualité de desserte en termes de fréquence et de temps de parcours, qui sont d'autant meilleurs que l'on s'approche des zones d'habitat et d'emplois denses, conditionnent pour une bonne partie la répartition géographique constatée.

De fait le rôle socio-économique des services de transport varie de façon conséquente selon les relations géographiques mises en évidence.

En effet, si l'on met en relation le motif du déplacement et son origine-destination, on constate des usages différents des services de transport. Les déplacements réalisés pour le motif « domicile-école » ne représentent que 17 % des déplacements internes à la ville-centre. Ils montent à 28 % entre la ville-centre et la première couronne et 29 % de ceux réalisés entre des communes extérieures à la ville-centre. A l'inverse, les déplacements réalisés pour le motif « courses » représentent 11 % des déplacements réalisés en ville-centre, 6 % des déplacements réalisés entre la ville-centre et la première couronne et 3 % de ceux réalisés entre les communes extérieures à la ville-centre. Les déplacements de « loisirs » sont eux aussi relativement plus nombreux en ville-centre que sur les autres relations géographiques bien que les différences ne soient pas aussi fortes.

Ainsi, on constate que l'usage est relativement plus polyvalent en centre-ville que sur les autres dessertes ; les dessertes de banlieue sont apparemment essentiellement destinées aux déplacements des scolaires se rendant à l'école ou sur leurs lieux de loisirs et aux déplacements des actifs fortement « captifs » du mode collectif.

Si l'on s'attache à la régularité de l'usage selon la position géographique du domicile du client, on vérifie que la différence se situe sur les clientèles utilisant occasionnellement les TCU. Le pourcentage de la clientèle prenant tous les jours ou presque les TCU est en moyenne de 11 % que le client habite en ville-centre ou en périphérie ; celui de la clientèle prenant les TCU irrégulièrement en ville-centre est de 22 %, il varie entre 10 et 12 % quand la clientèle habite en périphérie. Ainsi on peut confirmer que la clientèle en banlieue est régulière (captive pour l'essentiel) réalisant des déplacements « domicile-travail » ou « domicile-école ».

A l'usage plus polyvalent en ville-centre correspond une répartition temporelle des déplacements beaucoup plus plate que celle des dessertes comprenant des destinations en banlieue. La répartition temporelle des déplacements internes à la ville-centre présente trois pointes d'intensités égales, le matin, le midi et le soir, et une régularité du trafic sur le reste de la journée : l'intensité des pointes par rapport aux creux se situe dans un rapport de 1 à 2, la durée totale des pointes est égale à 6 heures.

Dans les liaisons intégrant des destinations « banlieue », on constate une très forte pointe le matin, 31 % des déplacements étant réalisés sur deux heures, et une hyperpointe non moins forte puisque respectivement 22 et 27 % des déplacements entre la ville-centre et les communes qui la touchent et entre des communes extérieures à la ville-centre sont réalisés entre 7 et 8 heures du matin. La pointe du soir est plus étalée que celle du matin. L'intensité de la pointe et du creux se situe dans un rapport de 1 à 4.

La concentration temporelle des déplacements est très forte sur les dessertes de banlieue.

III — Analyse des déplacements « domicile-travail » des actifs

Les populations scolaires, étudiantes, retraitées et sans profession représentent 70 % de la clientèle des réseaux . La motorisation, qui concerne massivement les actifs, a conduit à un nouvel équilibre dans l'usage des TCU : le domicile-travail n'y prédomine plus.

La clientèle dans les villes analysées se réduirait-elle aujourd'hui à une population de « captifs » pour laquelle aucun substitut modal n'existe ? C'est à cette question que nous tentons de répondre en ciblant notre analyse sur la population des actifs travaillant en lieu fixe hors domicile, marché potentiel des services de transport mais combien attiré par la souplesse d'usage de la voiture particulière. Combien sont-ils à prendre régulièrement les TCU pour se rendre sur leurs lieux de travail ? Ne s'agit-il que de captifs, c'est-à-dire de personnes qui ne peuvent effectuer leurs déplacements qu'en TCU ? Les TCU sont-ils pour cette population le substitut d'un mode individuel, et si oui quel pourcentage de cette population est concerné ?

1 — La répartition modale des déplacements « domicile-travail »

La population active représente 40 % de la population totale des agglomérations considérées ; sur cette population, 87 % exercent leurs activités professionnelles hors de leur domicile et sur un lieu fixe : c'est cette population que nous analysons.

Le ou les modes de transport retenus pour chaque actif est celui ou ceux que ce dernier utilise tous les jours ou presque pour se rendre à son travail.

11 - REPARTITION MODALE POUR LES ACTIFS DES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL

Source : Enquête INRETS TCU 1986

MODE DE DEPLACEMENT	%
NON REPOSE	7
MARCHE	16
RAMASSAGE	2
AUTOMOBILE / CONDUCTEUR	51
AUTOMOBILE / PASSAGER	6
DEUX ROUES A MOTEUR	4
AUTOMOBILE + TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS	1
TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS	7
DEPLACEMENTS MULTI-MODAUX	5

Sur la base de ces hypothèses on constate que 51 % des actifs considérés se rendent sur leur lieu de travail au volant de leur voiture ; quelques 77 % utilisent exclusivement un mode individuel tandis que seulement 7 % utilisent exclusivement les TCU. On peut constater que la part du transport collectif pour ce motif est faible, notamment par rapport aux résultats des enquêtes du CREDOC (environ 10 %) ; cette différence s'explique par le fait que nous n'avons pas isolé dans les déplacements multi-modaux (non pris en compte ici) ceux qui incluent les TCU, par exemple « voiture particulière + TCU » ou « train + TCU ».

La voiture particulière est donc le mode dominant de déplacement des actifs pour le motif « domicile-travail ». Il faut souligner cependant que le poids respectif des différents modes de déplacements est variable selon le lieu de résidence et de travail des actifs (ville-centre/banlieue) et de leurs localisations relatives, selon la possibilité de stationner sur le lieu de travail ; ainsi les parts des TCU et de la marche à pied augmentent sur les itinéraires internes à la ville-centre, et celle de la voiture particulière y diminue ; de même la part de la voiture particulière est une fonction croissante de la possibilité de stationner.

2 — Les actifs usagers des transports collectifs urbains : captifs ou non ?

Il est difficile de donner une définition complète de la captivité d'un individu par rapport à un mode de déplacement : en effet, pour être complet, tout indicateur de captivité devrait positionner chaque mode par rapport à tout autre et ce en restant dans l'univers des choix possibles de chaque individu. Par exemple, pour tout actif résidant à plus de 5 kilomètres de son lieu de travail et disposant d'une voiture particulière le champ des possibles exclut la marche à pied, voire les TCU si son lieu de travail n'est pas desservi.

La définition de la captivité d'un individu par rapport aux transports collectifs que nous avons retenue, limite l'univers des choix modaux possibles à celui des modes motorisés et situe donc le transport collectif par rapport à la concurrence de la voiture particulière : tout usager des TCU qui pourrait disposer d'un véhicule pour réaliser tous les jours ou presque son déplacement domicile-travail et possédant un permis de conduire est considéré comme non captif du mode collectif.

12 - REPARTITION DE LA CLIENTELE ACTIVE DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS SELON SA CAPTIVITE AU MODE COLLECTIF.

Source : Enquête INRETS TCU 1986

	% DES CAPTIFS	% DES NON CAPTIFS
ACTIFS DE MOINS DE 18 ANS	2	
ACTIFS NON MOTORISES	18	
ACTIFS MOTORISES	47	33
Dont : Sans permis :		
- 1 voiture	24	
- 2 voitures ou plus	2	
Usage voiture impossible :		
- 1 voiture	21	
- 2 voitures ou plus	0	
Usage voiture possible :		
- 1 voiture		21
- 2 voitures ou plus		12
TOTAL	67	33

Sur la base de cette définition on constate que 67 % des actifs usagers des TCU sont captifs de ce mode ; ces 67 % se décomposent pour 18 % d'actifs qui n'ont pas de voiture dans leur ménage, pour 26 % d'actifs qui n'ont pas de permis de conduire et pour 21 % d'actifs dont le ménage est motorisé mais qui ne peuvent pas utiliser la ou les voitures pour leurs déplacements domicile-travail.

Si nous limitons la population non captive des TCU aux actifs se déclarant usager principal ou exclusif de la (ou d'un des) voiture du ménage, les actifs

captifs du mode collectif représentent alors 80 % de la clientèle « active » des TCU.

La captivité au mode collectif est sensible à la taille du parc automobile du ménage que l'usager ait le permis de conduire ou non ; parmi les usagers sans permis de conduire, la population captive des TCU se situe essentiellement dans les ménages ne disposant que d'une seule voiture ; au sein de la population motorisée ayant le permis de conduire le nombre de captifs est plus important dans les ménages mono-motorisés et ce d'autant plus que l'on limite la captivité par rapport à un usage exclusif de la voiture (cf. tableau n° 12).

La captivité au mode collectif est également sensible au nombre d'actifs et de scolaires dans le ménage. Pour un ménage composé d'un actif le pourcentage de captifs est de 34 % , pour 2 actifs il est de 61 %, pour 3 actifs ou plus il est de 71 %.

Pour conclure, 33 % des usagers actifs des TCU pourraient utiliser leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. Ces non captifs représentent 3 % des individus se déplaçant pour ce motif. Compte tenu des parts respectives des différents modes de déplacement, réduire de 1 % les déplacements en voiture conducteur au profit de l'autobus revient à accroître cette population d'environ 20 %.

3 — Les actifs motorisés face aux TCU

Les actifs ayant au moins une voiture dans leur ménage représentent 97 % de la population totale ; 70 % d'entre eux se déclarent conducteur exclusif ou principal d'au moins une voiture. Les actifs se rendant sur leur lieu de travail au volant de leur voiture représentent 51 % de la population se déplaçant pour ce motif. Pourquoi n'utilisent-ils pas les TCU ? La qualité de l'offre TCU serait-elle insuffisante et la voiture particulière trop performante pour que l'on puisse parler de deux modes concurrentiels ?

Résultats généraux

Pour analyser l'influence de la qualité de l'offre sur le choix modal des actifs motorisés nous avons retenu deux critères : celui de la proximité d'un arrêt TCU au domicile et/ou au lieu de travail, la proximité minimale étant de 10 minutes à pied ce qui est moins sélectif que le comportement observé (300 mètres autour d'un arrêt) ; en plus de l'identification d'une ligne possible, nous nous sommes intéressés au fait que le déplacement puisse être ou non réalisé sans changement de ligne.

Dans ces conditions somme toute assez favorables, on observe les résultats suivants : 55 % des actifs usagers de l'automobile disposent d'une ligne TCU à moins de 10 minutes à pied de leur domicile et de leur travail, 15 % d'une ligne dont l'arrêt est à plus de 10 minutes soit de leur domicile soit de leur lieu de travail et 30 % d'aucune ligne (cf. tableau n° 13).

Si l'on exclut les trajets avec correspondance, on observe que 29 % des actifs usagers de l'automobile seraient dans de « bonnes conditions » pour prendre les TCU.

**13 - REPARTITION (EN %) DES ACTIFS USAGERS DE LA VOITURE PARTICULIERE
PAR RAPPORT A LA QUALITE DE L'OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS**

Source : Enquête INRETS TCU 1986

UN ARRÊT PROCHE DU DOMICILE ET DU TRAVAIL		UN ARRÊT PROCHE DU DOMICILE OU DU TRAVAIL		AUCUN ARRÊT A PROXIMITÉ
TRAJET DIRECT	TRAJET AVEC CHANGEMENT	TRAJET DIRECT	TRAJET AVEC CHANGEMENT	
29	26	6	9	30
55		15		

Etant donnée la très forte pénalisation généralement induite par la nécessité d'un changement de ligne et d'un parcours terminal à pied supérieur à 10 minutes, on peut considérer que 71 % des actifs réalisant leurs trajets domicile-travail au volant de leur voiture sont des captifs de l'automobile.

Les actifs usagers de la voiture conducteur disposant d'un arrêt proche du domicile et du lieu de travail face au transport collectif

Cette population est intéressante à étudier dans la mesure où elle est relativement la mieux desservie par les TCU et où elle serait vraisemblablement la plus susceptible d'utiliser les TCU : elle représente 55 % des actifs se rendant au travail au volant de leur voiture.

Comme précédemment nous avons systématiquement positionné ces actifs selon qu'ils disposent d'une ligne directe ou non : 53 % ont une ligne directe et 47 % auraient un changement à effectuer.

La nécessité d'un changement de ligne est discriminante sur tous les items que nous avons retenus :

— Les actifs ayant essayé au moins une fois de prendre l'autobus sont plus nombreux si la ligne est directe que s'il faut opérer un changement, respectivement 55 et 36 %.

— Si la ligne est directe, les femmes sont plus nombreuses à avoir essayé la solution transport collectif que les hommes (respectivement 65 et 50 % de leur population) ; en cas de nécessité de changement, les différences de comportement entre les sexes disparaissent (37 % des femmes et 37 % des hommes ont testé la solution TCU).

— L'absence de stationnement sur le lieu de travail encourage les actifs à essayer les transports collectifs ; cependant ce facteur a moins d'influence si la ligne est directe.

— En moyenne si la ligne est directe, le temps du trajet domicile-travail en autobus (soit 27 minutes) est évalué au double de celui réalisé avec la voiture (soit 13 minutes), que l'individu ait ou non essayé le trajet en autobus. Si le trajet en autobus nécessite un changement ce temps est évalué à trois fois celui mis en voiture si l'individu a essayé l'autobus (respectivement 61 et 16 minutes) et quatre fois s'il n'a pas testé l'autobus : en l'état, il est impossible

de conclure s'il s'agit d'une différence de perception ou d'une réalité différente. Le facteur temps de parcours est un facteur dissuasif pour le transport collectif.

Ainsi on constate que la nécessité de changer de ligne est un facteur dissuasif qui combiné avec des temps de parcours évalués au mieux au double de ceux réalisés en voiture limite considérablement l'attrait potentiel du transport collectif. La pénalisation attribuée à un changement de ligne au cours du déplacement par les actifs motorisés est certainement généralisable à l'ensemble de la clientèle des TCU et des autres populations des agglomérations considérées : nous avons en effet constaté que sur l'ensemble des déplacements en TCU tous motifs confondus, 83 % sont effectués sans rupture de charge.

La qualité de l'offre est ainsi certainement un frein à l'usage régulier des transports collectifs ; cette moindre qualité de l'offre devient rédhibitoire par rapport à la souplesse d'usage de la voiture quand les programmes d'activité journaliers des actifs se complexifient.

On constate en effet que l'utilisation de la voiture dans la journée pour au moins un autre motif que le trajet domicile-travail concerne 86 % de la population disposant d'une ligne directe avec arrêts à proximité du domicile et du lieu de travail : tous les jours ou presque, 66 % des actifs se rendant à leur travail au volant de leur voiture rentrent à midi chez eux, 20 % réalisent des pratiques d'accompagnement, 41 % utilisent leur voiture à des fins professionnelles, 14 % l'utilisent pour faire des courses ou des démarches personnelles.

En conclusion, à niveau d'offre constant, on peut parler d'une réelle séparation des marchés du mode de transport collectif et de la voiture particulière pour la population active dans les agglomérations de plus de 50 000 habitants sans métro. En effet, s'il existe dans les transports collectifs une forte majorité de captifs (67 %) liés à leur situation (absence de permis ou de voitures disponibles), l'usage de l'automobile apparaît également le fait d'une non moins forte majorité de captifs (70 %) en raison de l'absence de transports collectifs performants. Quant aux 30 % d'actifs usagers de l'automobile qui pourraient disposer d'une ligne directe et d'une proximité des arrêts de leur domicile et de leur lieu de travail, 86 % d'entre eux utilisent leur automobile pour d'autres usages (courses, accompagnement, retour à midi) : pour eux, « se transférer » sur les transports collectifs supposerait, dans bien des cas, des changements dans leurs autres activités quotidiennes.

Ainsi, dans des conditions de confort acceptables, seuls 5 % des actifs usagers de l'automobile seraient a priori les plus susceptibles d'utiliser les transports collectifs et ne le font pas. La promotion de transports alternatifs à la voiture particulière passe avant tout, pour la population des actifs, par l'amélioration des performances des réseaux existants.

IV — Conclusion

Dans les agglomérations françaises étudiées, les TCU concernent à peine 25 % de la population totale des agglomérations et assurent avant tout un rôle social permettant à des populations n'ayant aucun autre moyen de se déplacer de réaliser leurs programmes d'activités : la part de clientèle captive du mode collectif est dominante.

Les services de TCU assurent en effet à concurrence de 70 % un droit au transport à des écoliers, des étudiants et des personnes âgées. Ces populations ne peuvent à elles seules assurer l'avenir des services de transport dans la mesure où la natalité baisse et que le taux de motorisation des personnes âgées augmente. De plus, à offre constante, la qualité des services de transport ne semble pas suffisante pour attirer la population active des agglomérations se déplaçant en voiture particulière.

Ce bilan sur l'avenir proche des TCU est à relativiser suivant la taille des agglomérations et le poids relatif des villes-centres dans chaque agglomération : en effet il semble qu'en ville-centre les TCU aient un rôle social moins marqué et plus polyvalent.

L'avenir des TCU repose sur l'attraction d'une clientèle nouvelle et donc d'abord par une amélioration de la performance des réseaux ; ce ne sera sans doute pas suffisant, une analyse nouvelle du rôle du TCU serait à mettre en place, analyse intégrant un espace multi-motifs et multi-modes visant à organiser les marchés des déplacements urbains, y compris le marché du stationnement, de façon harmonisée et à casser l'objectif d'une concurrence impossible des TCU face à l'automobile : dans cette analyse la tarification tant des services collectifs de transport que celle du stationnement a un rôle à jouer.

Référence

Les transports collectifs urbains dans les villes moyennes — Rapport de Recherche INRETS — A paraître en 1989.

