

Proposition de communication pour les
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019

Titre :

Un point de vue individuel sur la démotorisation

Auteur(s) :

Jean-Loup Madre, chercheur émérite, IFSTTAR/AME/DEST , Jean-Loup.Madre@IFSTTAR.FR

Mots-clés :

Equipement en automobile ; Utilisateur principal ; Démotorisation ; Re-motorisation

Résumé :

Dans la plupart des questionnaires sur l'automobile et les déplacements (panel ParcAuto, ENTD,...), on demande qui est le « conducteur principal » de chaque véhicule dont dispose le ménage. En rapprochant cette information de la liste des membres adultes du ménage, on peut déterminer qui « a une voiture » ou plus rigoureusement « est conducteur principal d'un véhicule ». La démotorisation se traduirait donc par le fait d'avoir été (par exemple l'année précédente) conducteur principal d'un véhicule, mais de ne plus l'être à la date d'observation. Cette définition repose sur une unité statistique, l'individu, clairement identifiée en continu au cours du temps, alors que les contours du ménage (ensemble des individus partageant un même logement ou les mêmes ressources) peuvent évoluer d'une enquête à l'autre. En outre, raisonner au niveau du ménage complexifie l'analyse en distinguant démotorisation partielle ou totale, ce qui sera toujours utile pour situer le contexte.

Cette approche s'inspire de celle de R.Grimal (2015), qui considère les kilométrages parcourus en voiture comme résultantes de trois phénomènes emboîtés :

- La détention du permis de conduire,
- Le fait d'être utilisateur principal d'un véhicule (motorisation),
- Le kilométrage annuel parcouru par ce véhicule (usage).

Nous avons mené l'analyse sur les vagues de 1994 à 2015 du panel ParcAuto. Nous observons donc 168164 évolutions d'individus ayant répondu au panel deux années de suite, dont 6388 démotorisations. Deux difficultés techniques sont apparues pour mettre en œuvre la méthode que nous venons de présenter succinctement. D'une part, un même individu (5% des adultes) peut se

déclarer conducteur principal de deux, voire trois véhicules ; nous ne lui avons alors affecté que celui dont le kilométrage annuel est le plus fort, ce qui permet de traiter 94% des kilométrages totaux enregistrés par l'enquête. D'autre part, la clé d'appariement des individus d'une vague à l'autre du panel est manquante en 1994, 1997 et 1998 ; avant 2000, nous avons donc construit une clé d'appariement plus fruste (sexe et âge) qui engendre quelques doublons ; mais nous avons vérifié que la soudure entre les deux séries en 2000 est bonne quant à la proportion d'adultes qui se sont démotorisés dans l'année.

En moyenne sur notre période d'observation, qui correspond à une progression très ralentie de l'équipement en automobile, 4% des adultes ne sont plus conducteur principal d'un véhicule alors qu'ils l'étaient un an plus tôt. L'évolution inverse ne s'observe que chez 4,1% des adultes, vérifiant la croissance très lente de la motorisation. Par ailleurs, 58% des adultes gardent un véhicule et 33% restent sans voiture.

Peu de fluctuations annuelles du taux de démotorisation sont significatives au seuil de 95%. On notera toutefois une pointe à 6,1% en 2003 qu'il faudra expliquer, et une à 4% en 2008-2009 après un point bas à 3,1% en 2007 juste avant la crise des *subprimes*.

Les adultes qui se démotorisent sont plus vieux que ceux qui se motorisent (47 ans contre 42 ans) ; mais ils sont plus jeunes que ceux qui restent utilisateur principal (51 ans) ou sans voiture (53 ans). Par ailleurs, il y a un peu moins de femmes parmi ceux qui se démotorisent (52%) que parmi ceux qui se motorisent (55%) et surtout que ceux qui restent sans voiture (71%), alors que les hommes sont majoritaires (59%) parmi les adultes qui restent conducteur principal d'un véhicule.

Quand un adulte reste conducteur principal, il s'agit de la voiture principale du ménage dans 74% des cas ; mais quand il abandonne sa voiture, c'est un véhicule secondaire du ménage dans 38% des cas, et il a parcouru 12100 km la dernière année, soit seulement 5% de moins que chez les adultes qui restent motorisés (12700 km).

Le niveau de vie (revenu réel par u.c.) est 15% plus élevé pour ceux qui restent motorisés que pour ceux qui se motorisent, se démotorisent ou restent sans voiture ; mais il n'y a pas de différence significative de revenu entre ces trois dernières catégories.

La densité de population constitue aussi un déterminant important de l'équipement en automobile. La densité moyenne de la commune de résidence est plus de deux fois plus élevée pour ceux qui restent sans voiture que pour ceux qui se motorisent, se démotorisent ou restent motorisés ; mais ceux qui se démotorisent habitent dans des communes seulement 15% plus denses que ceux qui deviennent utilisateur principal d'un véhicule.

Quand on suit les individus sur plusieurs années, la démotorisation n'est pas exceptionnelle ; parmi les 22718 adultes pour lesquels nous avons au moins 3 observations entre 1999 et 2015, 3532 (soit 15,6%) ont connu au moins une démotorisation (i.e. ne sont plus utilisateur principal en t alors qu'ils l'étaient en t-1). Mais parmi ceux-ci, 1563 (44,3 %) se sont remotorisés (i.e. sont redevenus utilisateur principal). Ils ont connu 1805 remotorisations, soit 1,15 par adulte remotorisé, indiquant une certaine instabilité de la motorisation au niveau individuel.

Les trois quarts (75,3%) de ces remotorisations sont intervenues dès la première année suivant la démotorisation et 11,8% la seconde année. Ce sont donc seulement 12,9% des démotorisations qui ont duré au moins 3 ans.

Les remotorisés sont un peu plus vieux que ceux qui sont restés sans voiture (55 ans contre 52 ans) et légèrement plus riches (+6% pour le revenu par u.c.) ; surtout, leur ménage est plus motorisé (1,7 voitures contre 1,2) et ils vivent logiquement dans une commune 22% moins dense.

Tableau 1
Caractéristiques des démotorisations individuelles

	%de femmes	Age moyen	Densité	Revenu/u.c.
Toujours pas utilisateur ppal	71,4 [71,0;71,8]	53,2 [53,0;53,4]	3953 [3897;4009]	15586 [15501;15671]
Devient utilisateur ppal	54,9 [53,7;56,1]	42,4 [42,0;42,8]	1791 [1703;1879]	15382 [15161;15603]
N'est plus utilisateur ppal	51,8 [50,6;53,0]	46,8 [46,4;47,2]	2002 [1902;2102]	15531 [15294;15768]
Est toujours utilisateur ppal	41,2 [40,9;41,5]	51,0 [49,9;51,1]	1744 [1722;1766]	18285 [18225;18345]
Ensemble	52,3 [52,1;52,5]	51,3 [51,2;51,4]	2492 [2469;2515]	17174 [17127;17221]

Source : Panel ParcAuto KANTAR-SOFRES 1994-2015.

N.B. : Les nombres entre crochets correspondent aux intervalles de confiance à 95%.

Bibliographie :

Grimal, Richard (2015). *L'auto-mobilité au tournant du millénaire: une approche emboîtée, individuelle et longitudinale*. Thèse de doctorat sous la direction de Jean-Loup Madre, Univ. Paris-Est, 2 déc.