



MUTATIONS ÉCONOMIQUES DANS LE DOMAINE AUTOMOBILE

5 : Demande de transport et valeurs

AVRIL 2010



5 : Demande de transport et valeurs



Pôle interministériel de prospective et d'anticipation
des mutations économiques



Délégation interministérielle
à l'aménagement du territoire
et à l'attractivité régionale

Le pôle interministériel de prospective et d'anticipation des mutations économiques (PIPAME) a pour objectif de construire, en coordonnant l'action des départements ministériels, un éclairage de l'évolution des principaux acteurs et secteurs économiques en mutation, en s'attachant à faire ressortir les menaces et les opportunités pour les entreprises, l'emploi et les territoires.

Des changements majeurs, issus de la mondialisation de l'économie et des préoccupations montantes comme celles liées au développement durable, déterminent pour le long terme la compétitivité et l'emploi, et affectent en profondeur le comportement des entreprises. Face à ces changements, dont certains sont porteurs d'inflexions fortes ou de ruptures, il est nécessaire de renforcer les capacités de veille et d'anticipation des différents acteurs de ces changements : l'État, notamment au niveau interministériel, les acteurs socio-économiques et le tissu d'entreprises, notamment les PME.

Dans ce contexte, le PIPAME favorise les convergences entre les éléments microéconomiques et les modalités d'action de l'État. C'est exactement là que se situe en premier l'action du PIPAME : offrir des diagnostics, des outils d'animation et de création de valeur aux acteurs économiques, grandes entreprises et réseaux de PME / PMI, avec pour objectif principal le développement d'emplois à haute valeur ajoutée sur le territoire national.

Le secrétariat général du PIPAME est assuré par la sous-direction de la prospective, des études économiques et de l'évaluation (P3E) de la direction générale de la compétitivité, de l'industrie et des services (DGCIS).

Les départements ministériels participant au PIPAME sont :

- le Ministère de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi / direction générale de la compétitivité, de l'industrie et des services et direction générale de l'emploi et de la formation professionnelle
- le Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer / direction générale des infrastructures, des transports et de la mer et direction générale de l'aviation civile
- Le Ministère de l'Espace rural et de l'Aménagement du territoire / délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires
- Le Ministère de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Pêche
- Le Ministère de la Défense / délégation générale pour l'armement
- Le Ministère de la Santé et des Sports
- Premier Ministre, Conseil d'analyse stratégique (CAS)

SOMMAIRE

SYNTHÈSE.....	9
1. E1 – REVENUS DISPONIBLES ET ACTIVITES	11
1.1. Définition.....	11
1.2. Indicateurs pertinents.....	11
1.3. Synthèse des évolutions passées et conséquences pour la filière automobile	11
1.4. Rétrospective	12
1.4.1. Le revenu disponible	12
1.4.2. Les arbitrages des ménages entre catégories de produits/services	15
1.4.3. Les arbitrages de consommation par niveau de revenu	18
1.4.4. Les arbitrages de consommation par catégorie de ménage	20
1.4.5. Budgets d'investissement automobile	24
1.4.6. Les conditions d'accès au crédit automobile	25
1.4.7. Taux d'emploi de la population.....	27
1.5. Trajectoires futures possibles	29
1.5.1. Évolutions prospectives des taux d'emploi	29
1.5.2. Évolutions prospectives des revenus et du pouvoir d'achat	32
1.6. Bibliographie	33
2. E1 BIS : ANALYSE GENERATIONNELLE	35
2.1. L'équipement automobile en France	36
2.2. L'équipement automobile selon les générations	39
2.3. Scénario 1 : poursuite tendancielle des effets générationnels	40
2.3.1. Scénario 1 : synthèse de l'analyse générationnelle des taux d'équipement	43
2.4. Scénario 2 : prise de conscience écolo et effet crise sur les jeunes générations.....	44
2.5. Les dépenses des ménages en transport, par type de dépense	46
2.5.1. Les dépenses d'achats de véhicules automobiles selon les générations	47
2.6. Prévisions des dépenses d'achat automobile à moyen terme	49
2.6.1. Les dépenses d'achats de cycles et motocycles selon les générations.....	50
2.6.2. Les dépenses d'utilisation de véhicules personnels selon les générations	52
2.6.3. Les effets générationnels sur les comportements de mobilité et les dépenses de services de transport	55
2.7. Annexes	59
2.7.1. Le péril jeune	59
3. E2 – UTILISATION DU TEMPS LIBRE ET DES LOISIRS	61
3.1. Définition.....	61
3.2. Indicateurs	61
3.3. Synthèse des évolutions passées et conséquences pour la filière automobile	61
3.4. Rétrospective	61
3.4.1. Une tendance à l'augmentation du temps consacré aux activités domestiques.....	61
3.4.2. Loisirs d'intérieur et loisirs extérieurs : opposition ou complémentarité ?	64
3.4.3. Une tendance à la baisse des taux de départs en vacances depuis une décennie.....	66
3.4.4. La nature des dépenses des ménages liées au temps libre et au temps de loisir est en forte évolution sur la dernière décennie.....	67
3.4.5. Eléments de comparaison internationale	71
3.5. Trajectoires futures possibles	72
3.5.1. Les scénarios prospectifs du PREDIT	72
3.5.2. Les tendances lourdes	79
3.5.3. Exemples de scénarios pouvant découler des hypothèses	79

3.6. Annexes	80
3.7. Bibliographie	81
4. E3 – Valeurs automobile et environnementale	83
4.1. Définition	83
4.2. Indicateurs	83
4.3. Synthèse des évolutions passées et conséquences pour la filière automobile	83
4.4. Rétrospective	84
4.4.1. L’image de l’automobile	84
4.4.2. Adhésion des ménages aux mesures de circulation alternée	86
4.4.3. Les transports en commun ne sont pas perçus comme un moyen de remplacer efficacement l’automobile	89
4.4.4. Eléments de comparaison internationale	90
4.4.5. Les Français et l’achat automobile	94
4.5. Trajectoires futures possibles	95
4.6. Annexes	97
4.7. Bibliographie	97
5. E4 – TELEACTIVITE DES MENAGES	99
5.1. Définition de la variable	99
5.2. Indicateurs pertinents	99
5.3. Synthèse des évolutions passées et conséquences pour la filière automobile	99
5.4. Rétrospective	100
5.4.1. État des lieux : une pratique faiblement développée en France par rapport à d’autres pays « comparables »	100
5.4.2. Un important potentiel de développement du télétravail	104
5.4.3. Exemple international spécifique : Les États-Unis	105
5.4.4. La recherche des effets bénéfiques du télétravail : cas des États-Unis	106
5.5. Trajectoires futures possibles	108
5.6. Annexes	109
5.6.1. Les variables	109
5.6.2. Autres variables pertinentes, non utilisées faute d’information suffisante	109
5.6.3. Bibliographie	110
6. E5 – LOCALISATION HABITAT - BASSINS D’EMPLOIS - SERVICES	113
6.1. Définition	113
6.2. Indicateurs pertinents	113
6.3. Synthèse des évolutions passées et conséquences pour la filière automobile	113
6.4. Rétrospective	113
6.4.1. Mobilité résidentielle des ménages : des dynamiques qui s’expliquent de diverses manières	113
6.4.2. Flux migratoires : Redéploiements vers le Sud et l’Ouest ainsi que vers les espaces ruraux	121
6.4.3. Un regain de vitalité dans certains espaces ruraux	122
6.4.4. Localisation emploi/ habitat	123
6.5. Trajectoires futures possibles	124
6.6. Bibliographie	124
7. E6 – ATTRAIT DES FILIERES DE FORMATION SCIENTIFIQUE	127
7.1. Définition	127
7.2. Indicateurs pertinents	127
7.3. Synthèse des évolutions passées et conséquences pour la filière automobile	127
7.4. Rétrospective	128

7.4.1. Après une période de baisse, le nombre de bacheliers scientifiques se stabilise.....	128
7.4.2. Une attractivité des disciplines scientifiques en France oscillant autour de la moyenne de l'UE à 27.....	133
7.4.3. Part des investissements en recherche et développement dans le secteur industriel et particulièrement dans le secteur automobile	135
7.4.4. Évolution des emplois dans le secteur industriel : secteurs automobile et aéronautique	137
7.4.5. L'innovation dans le secteur industriel.....	137
7.5. Trajectoires futures possibles	140
7.5.1. Les hypothèses clés sur les différentes variables.....	140
7.5.2. Présentation de deux trajectoires futures possibles	140
7.6. Annexes	141
7.6.1. Évolution du nombre d'admis au Baccalauréat (BIPE).....	141
7.6.2. Les inscriptions dans les filières scientifiques universitaires classiques et spécialisées	141
7.6.3. Les inscriptions dans les formations d'ingénieurs.....	141
7.6.4. Autres exemples de variables pertinentes mais non utilisées	141
7.7. Bibliographie	142
8. E7 – COMPORTEMENTS DE MOBILITE	143
8.1. Définition.....	143
8.2. Indicateurs pertinents.....	143
8.3. Synthèse des évolutions passées et conséquences pour la filière automobile	143
8.4. Rétrospective	144
8.4.1. Caractéristiques de la mobilité dans le Monde.....	144
8.4.2. Caractéristiques de la mobilité en France.....	145
8.4.3. La Mobilité Longue Distance en France	148
8.4.4. La mobilité courte distance en France.....	152
8.4.5. Transport urbain : début de baisse de la part du transport automobile en ville	153
8.4.6. Un coût de la mobilité en croissance	154
8.4.7. Un lien entre âge et mobilité.....	154
8.4.8. Des contraintes d'image et d'usage	156
8.5. Trajectoires futures possibles	157
8.5.1. Les scénarios d'évolution à horizon 2035 de l'Ademe	157
8.5.2. Trajectoires futures possibles	158
8.5.3. Bibliographie	158
Liste des tableaux	161
Liste des graphiques	163
Liste des cartes.....	167

SYNTHÈSE

Ce chapitre sur les variables E relatives à la demande de transport et aux valeurs traite de l'évolution passée et future possible des variables relatives à la demande de transport et aux valeurs des individus et des ménages.

Les thématiques traitées dans ce chapitre sont celles susceptibles de traduire des changements de comportement des ménages dans les années à venir ou d'impacter la demande de transport et les choix modaux.

Les variables traitées ici sont les suivantes :

E1 – Revenus disponibles et activités

E1b – Analyse des comportements générationnels

E2 – Utilisation du temps libre et des loisirs

E3 – Valeurs automobiles et environnementales

E4 – Téléactivité des ménages

E5 – Localisation de l'habitat, des bassins d'emplois et des services

E6 – Attrait des filières scientifiques

E7 – Comportements de mobilité

Comme indiqué ci-avant, la thématique « revenus disponibles et activités » a été complétée d'un chapitre spécifique sur les comportements générationnels des ménages, que ce soit en termes d'achat de véhicules ou de la demande de services. L'analyse des évolutions passées montre en effet que les comportements des individus sont dictés non seulement par la phase du cycle de vie dans laquelle ils sont ou par leur niveau de revenu, mais aussi par des « valeurs » qu'ils partagent avec leurs pairs, et qu'ils ont acquises lorsqu'ils sont entrés dans l'âge adulte. Ces comportements générationnels, alliés au phénomène de vieillissement qui modifie la taille des cohortes, influenceront considérablement les arbitrages que feront les consommateurs dans les années à venir en termes de mobilité ou d'équipement automobile.

Les autres thématiques reprises dans ce chapitre expriment les évolutions futures des modes de vie et des attentes des individus, donc des « demandes » qu'ils exprimeront aux acteurs du secteur – qu'il s'agisse des constructeurs, des équipementiers, des prestataires de services ou de nouveaux entrants dans les filières automobile-mobilité. Parmi celles-ci, l'évolution de l'utilisation qui est faite du temps libre, les perspectives de développement de la téléactivité, et les évolutions dans les choix de localisation de l'habitat, et leurs conséquences sur le nombre moyen de km parcourus quotidiennement (notamment dans le cadre des déplacements domicile-travail) ou occasionnellement.

Déclinaison des scénarios prospectifs

Conformément à la ligne directrice définie dans cette étude, trois familles de scénarios sont définies pour ce domaine. Chaque famille d'hypothèses décrit une « histoire » possible pour demain.

Concernant la « demande de transport » et les valeurs automobiles, les scénarios se différencient essentiellement selon deux axes : d'une part, le degré de sensibilité des ménages aux évolutions de prix – en d'autres mots l'importance de la contrainte budgétaire, qui peut amener à faire des arbitrages pour le « bas prix » indépendamment d'une demande sous-jacente pour des biens ou

services de meilleure qualité ; d'autre part, le degré de sensibilisation aux enjeux du développement durable. Pour certaines variables, comme les valeurs automobiles mais aussi l'attractivité des métiers, une troisième dimension intervient, définie par les stratégies des entreprises qui conditionnent aussi l'expression de la demande des particuliers. C'est en particulier le cas pour l'évolution de la téléactivité – qui dépendra notamment de la volonté des entreprises d'impulser, ou non, un développement du travail à domicile. C'est aussi le cas de la localisation de l'habitat, des bassins d'emplois et des services, localisation qui est à la fois contrainte par l'histoire – on ne déplace pas en 5 ans, ou même en 10 ans, tout le système productif – et par les stratégies des entreprises et des acteurs locaux.

Scénario 1 – Évolution « Au fil de l'eau »

Comme dans les autres chapitres de ce rapport, un premier scénario permet de « cadrer » le sujet en supposant une évolution future des différents comportements et attentes en phase avec les évolutions observées sur la période récente.

Scénario 2 – Instabilité et volatilité accentuée

Le deuxième scénario suppose l'émergence de ruptures. Celles-ci peuvent être liées par exemple à une perception accrue de la part des usagers des conséquences de l'usage des véhicules particuliers sur l'environnement, ou résulter d'évolutions défavorables de la conjoncture économique, entraînant une modification brutale des comportements.

Scénario 3 – Régulation mondiale avec mécanismes de solidarité internationale

Le troisième scénario suppose une évolution forte des attentes des ménages, très sensibilisés aux problématiques du développement durable. Ils privilégient de nouveaux types d'arbitrages, modifient leurs échelles de valeur et donnent plus de « prix » aux services rendus par les équipements qu'au fait de posséder un véhicule automobile.

1. E1 – REVENUS DISPONIBLES ET ACTIVITES

1.1. Définition

Une des principales variables d'influence des marchés automobiles est l'évolution des revenus et du pouvoir d'achat. L'avenir de la filière automobile dépendra à la fois de l'évolution des revenus en France et dans le reste du monde développé, et de l'évolution des revenus dans les pays émergents, où les taux d'équipement sont encore faibles. Dans les pays industrialisés, les taux d'équipement sont déjà élevés et les marchés auto mûrs, mais on pourrait observer des modifications des taux de multiéquipements ou des changements de gamme. Dans les pays émergents, les taux d'équipement restent très inférieurs au niveau des pays développés.

Dans ce chapitre, nous passons principalement en revue les évolutions passées et futures des revenus en France et en Europe. Les évolutions de la richesse dans les autres zones du monde, et leurs conséquences sur la demande auto, ont été traitées dans le premier chapitre du rapport, relatif aux variables de la famille A (contexte géoéconomique mondial).

1.2. Indicateurs pertinents

- Évolution du revenu disponible brut ;
- Indicateur de répartition des revenus ;
- Taux d'emploi de la population, en moyenne et par tranche d'âge (15-24, 25-54 et 55-64 ans) ;
- Budget lié à l'automobile et à la mobilité.

1.3. Synthèse des évolutions passées et conséquences pour la filière automobile

- Au niveau mondial, on observe une corrélation positive entre le niveau de développement économique d'un pays (mesuré par le PIB en PPA) et le taux d'équipement automobile ; de nombreux facteurs autres que le revenu influencent toutefois le nombre d'immatriculations au sein d'un pays au cours d'une année donnée – en particulier au sein des marchés matures que sont la France, les autres pays européens ou les États-Unis ;
- La structure de la dépense des ménages – et en particulier le poids de la dépense liée à l'investissement automobile, à l'usage de l'automobile et aux autres dépenses de transport - varie selon la composition du ménage, la phase du cycle de vie dans laquelle il se trouve, et le niveau de revenu ;
- En France, les ménages modestes voient leurs arbitrages de consommation très contraints par le poids élevé des dépenses respectivement « incompressibles » et « incontournables » (85%). Pour les hauts revenus, les dépenses « incompressibles » et « incontournables » représentent 70% du total des dépenses de ces catégories de ménages, laissant 30% du budget disponible pour des dépenses « choisies » - parmi lesquelles les achats de véhicules ou d'équipements automobiles, et de services de transport ;
- La hausse du poids des dépenses contraintes dans les budgets des ménages, et la hausse du coût des carburants, des pièces détachées et des services d'entretien et de réparation automobile, ont conduit les ménages à arbitrer en défaveur des achats de véhicules : la part du budget consacrée à l'achat de véhicules neufs a baissé, la tendance ayant été favorisée par

la baisse du prix relatif des véhicules neufs ;

- La disponibilité de crédits est un facilitateur important de la dépense automobile. La baisse des taux d'intérêt au cours des 10 dernières années, ainsi que l'assouplissement des conditions d'octroi des crédits, ont contribué à soutenir le niveau des immatriculations avant la crise de 2009-2010. Depuis, les politiques de soutien de la consommation, et en particulier les primes à la casse et bonus-malus, ont permis au nombre d'immatriculations de rebondir. Cette tendance n'est toutefois pas soutenable à terme.

1.4. Rétrospective

Même si l'évolution du revenu disponible brut n'est pas le seul facteur d'influence des marchés automobiles, son impact ne peut être négligé. Or, les années à venir seront caractérisées par la nécessité de réduire le poids de la dette publique dans le PIB, ce qui pourrait donner lieu à une politique fiscale plus sévère et à une hausse des taux de prélèvement ralentissant la croissance des revenus réels.

Par ailleurs, les comportements des ménages en termes d'équipement automobile seront influencés par l'évolution du poids des dépenses contraintes dans leur budget. Si la tendance haussière observée sur le passé se maintient, les ménages chercheront à arbitrer encore plus activement entre modes de transport, et entre achat et location de véhicules.

L'impact de ces évolutions sur le marché auto dépendra notamment de l'évolution des revenus des ménages modestes et des classes moyennes : une croissance plus dynamique de leurs revenus allègera la contrainte budgétaire et pourra les amener à stabiliser, voire augmenter, la part de leur budget consacrée aux achats de véhicules. A contrario, une croissance économique modeste alliée à de nouvelles hausses des inégalités renforcera la contrainte budgétaire et influencera les décisions d'achat et les comportements de mobilité des ménages à revenu modéré et des classes moyennes.

Enfin, les évolutions futures en matière d'accès au, et de coût du, crédit à la consommation influenceront les comportements d'achat des ménages.

On peut donc imaginer différentes trajectoires pour les variables de revenus, selon les hypothèses faites en termes de croissance économique et de pression fiscale, de distribution des revenus (ou d'évolution des revenus du travail par classe d'âge), d'évolution des prix relatifs de certaines catégories de dépenses (notamment, l'habitat) ou de taux de recours au crédit.

Ci-dessous, nous décrivons les évolutions historiques des principales variables de décision du consommateur, avant d'esquisser les scénarios futurs possibles.

1.4.1. Le revenu disponible

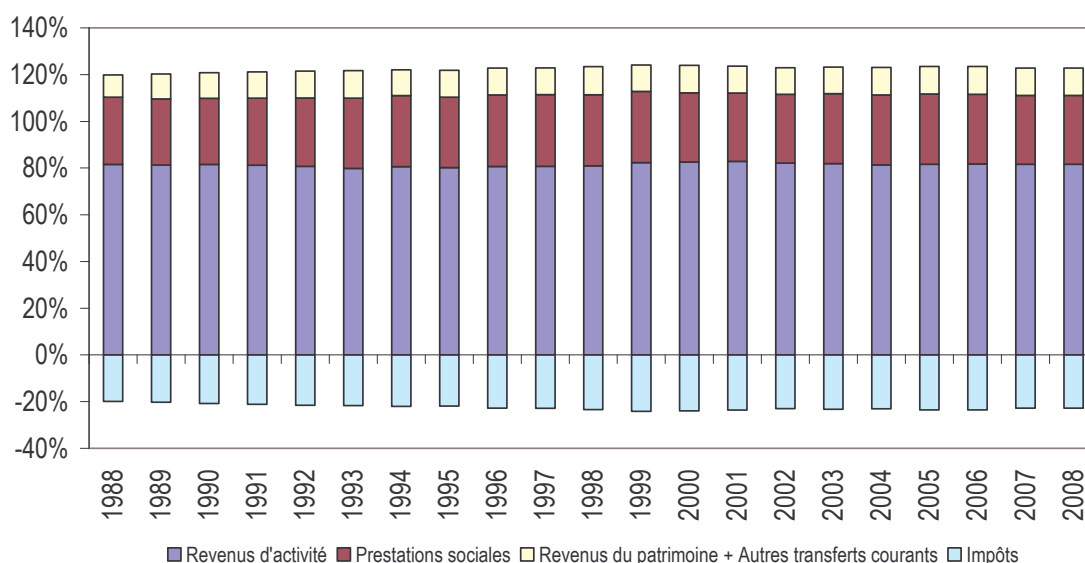
1.4.1.1. Niveaux et évolution du revenu disponible

Pour mémoire, le revenu disponible (RDB) d'un ménage est égal à la somme des revenus d'activité, des revenus du patrimoine, des transferts et des prestations sociales, nets des impôts directs. Le pouvoir d'achat mesure l'évolution du revenu disponible brut net de l'inflation.

Le graphique qui suit montre l'évolution des différentes composantes du RDB en France au cours des 20 dernières années. Il illustre la relative stabilité des différentes composantes du RDB au fil du temps, avec néanmoins une part croissante des prestations sociales et des impôts directs, reflet des politiques de redistribution qui ont été mises en place sur la période. Ainsi, alors qu'en 1988 les prestations sociales représentaient 18,3% du PIB, et les impôts 12,7%, ces parts sont de 19,4% et 15,0% respectivement en 2008.

Si le RDB a crû de manière continue au cours des 20 dernières années, son évolution est néanmoins assez cyclique, suivant en cela le cycle conjoncturel. Ces évolutions, combinées à celles de l'inflation, se sont traduites par une quasi-stagnation du pouvoir d'achat en 1996, 2003 et 2008, et à un ralentissement significatif de ce dernier en 2005. Net des dépenses dites « contraintes », c'est-à-dire des dépenses non arbitrables à court terme (loyers, dépenses liées au logement telles que eau, gaz, électricité, abonnements de transport en commun, assurances obligatoires et remboursements d'emprunts), le pouvoir d'achat « effectif » des ménages tel que défini par le BIPE a même diminué à plusieurs reprises, conduisant les ménages à procéder à des arbitrages entre consommation et épargne.

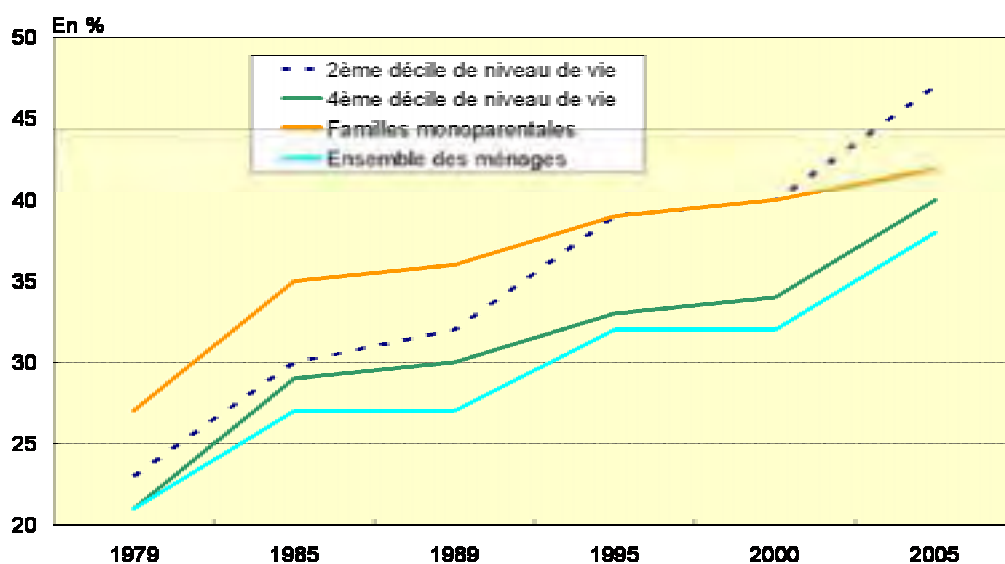
Graphique 1 : Poids des différentes composantes du revenu disponible entre 1988 et 2008



Source : Comptabilité nationale, Estimation BIPE pour l'année 2008

Le poids des dépenses contraintes - loyers, charges de logement (eau, gaz, électricité), télécommunications, assurances, services financiers et remboursement des emprunts immobiliers – **augmente continûment depuis plusieurs années**. D'après le CNIS (Conseil national de l'information statistique), ces dépenses contraintes représentaient la moitié des dépenses de consommation totales des ménages en 2004. Le logement est le poste le plus pénalisant : d'après l'Insee, le taux d'effort net (loyer net des aides rapporté au revenu) est passé de 12,7 % à 16,2 % entre 1988 et 2002, et représente jusqu'à 25,7 % pour les ménages à bas revenu qui sont locataires dans le secteur privé. Avec les familles monoparentales, cette catégorie de ménages (les premiers déciles de niveaux de vie) est la plus pénalisée par l'augmentation du poids de ces dépenses incompressibles.

Graphique 2 : Part des consommations contraintes des ménages, % du revenu



• Source: CAS sur la base des données de l'enquête Budget des Familles

1.4.1.2. Lien entre évolution des revenus et de la consommation

Ces évolutions du pouvoir d'achat sont d'autant plus importantes que la progression des dépenses de consommation des ménages est étroitement corrélée à celle du pouvoir d'achat du revenu.

En France, comme dans la plupart des pays d'Europe continentale mais à la différence des pays anglo-saxons, l'effet de richesse (lié à l'augmentation des prix des actifs, et en particulier immobiliers) ne joue en effet qu'un rôle accessoire sur l'évolution de la consommation privée. En revanche, le recours au crédit – facteur sur lequel on reviendra plus loin dans ce chapitre – est un déterminant important de la consommation, notamment de biens durables. Les stratégies de différenciation des firmes et le rythme soutenu de renouvellement des produits sont également des déterminants majeurs de la croissance de la consommation, quoiqu'ils la rendent aussi plus volatile.

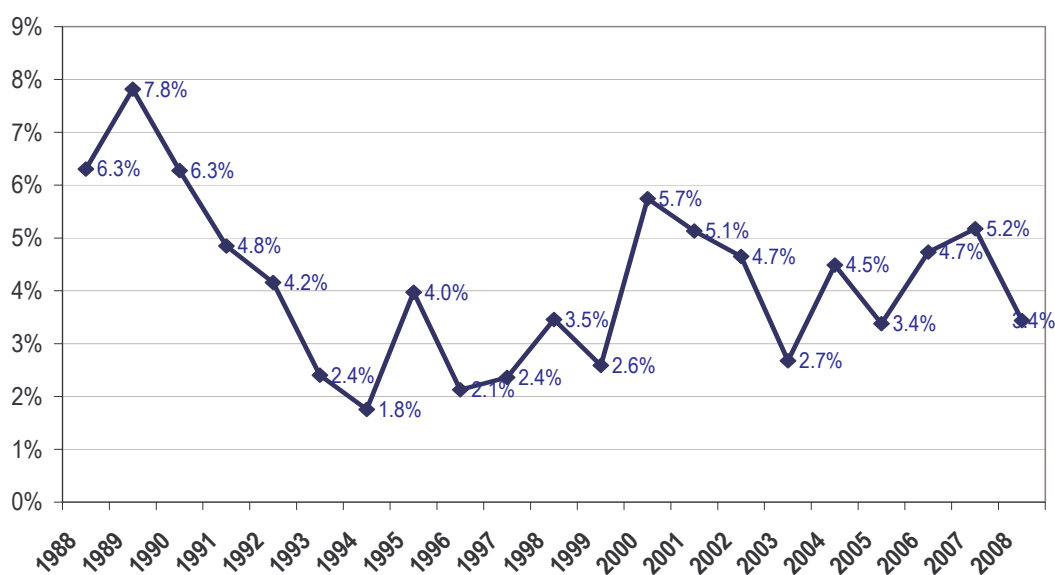
1.4.2. Les arbitrages des ménages entre catégories de produits/services

Ce chapitre et le suivant montrent cependant que les arbitrages de consommation varient selon les caractéristiques des ménages (à savoir : la composition de la famille, le niveau de revenu, le statut – propriétaire ou locataire – etc.). À la question « quelle incidence un ralentissement du revenu a-t-il sur les achats de véhicules automobiles, et/ou sur les comportements de mobilité ? », il n’y a donc pas de réponse unique.

Par ailleurs, les arbitrages d’un même ménage peuvent varier selon les circonstances dans lesquelles se situe la hausse (ou la baisse) de son pouvoir d’achat. Par exemple : de quelles conditions de financement a-t-il pu bénéficier ? Quelles étaient, à la période considérée, l’évolution des prix relatifs des véhicules automobiles, des carburants, la disponibilité de modes de transport alternatifs ? Quelles évolutions sur d’autres marchés ont pu conduire le ménage à reporter un achat automobile, ou à opter pour un véhicule d’occasion (par exemple, l’émergence de low-cost dans le transport aérien incitant les ménages à voyager plus loin, ou l’allongement de la durée des prêts immobiliers incitant plus de ménages à devenir propriétaires) ? etc.

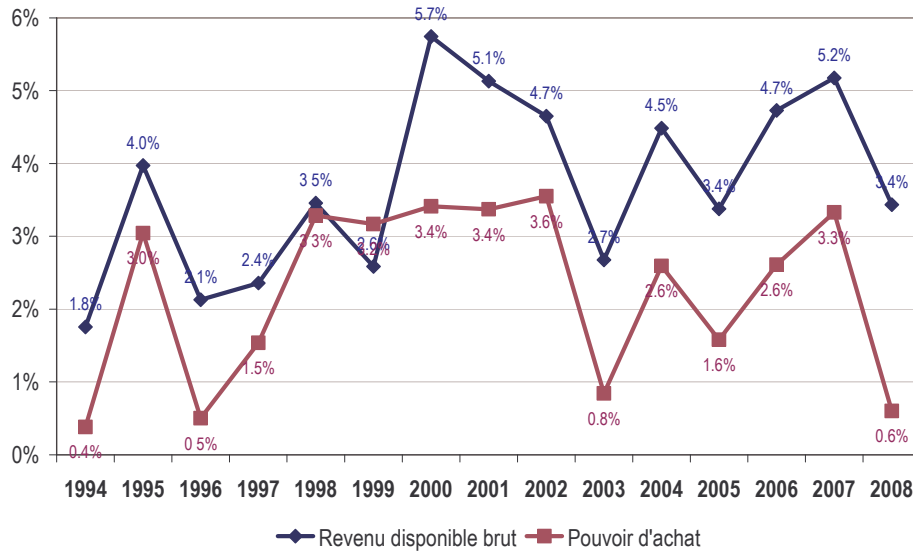
Le lien entre évolution du revenu disponible et achats de véhicules automobiles, et entre niveau de revenu et mobilité automobile, n’est donc pas linéaire, que ce soit en France ou dans d’autres pays. Néanmoins, on ne peut nier l’existence d’une relation positive entre le niveau de développement d’un pays et le taux d’équipement en véhicules particuliers, comme illustré plus loin.

Graphique 3 : Évolution du revenu disponible brut entre 1988 et 2008



Source : Comptabilité nationale, Estimation BIPE pour l’année 2008

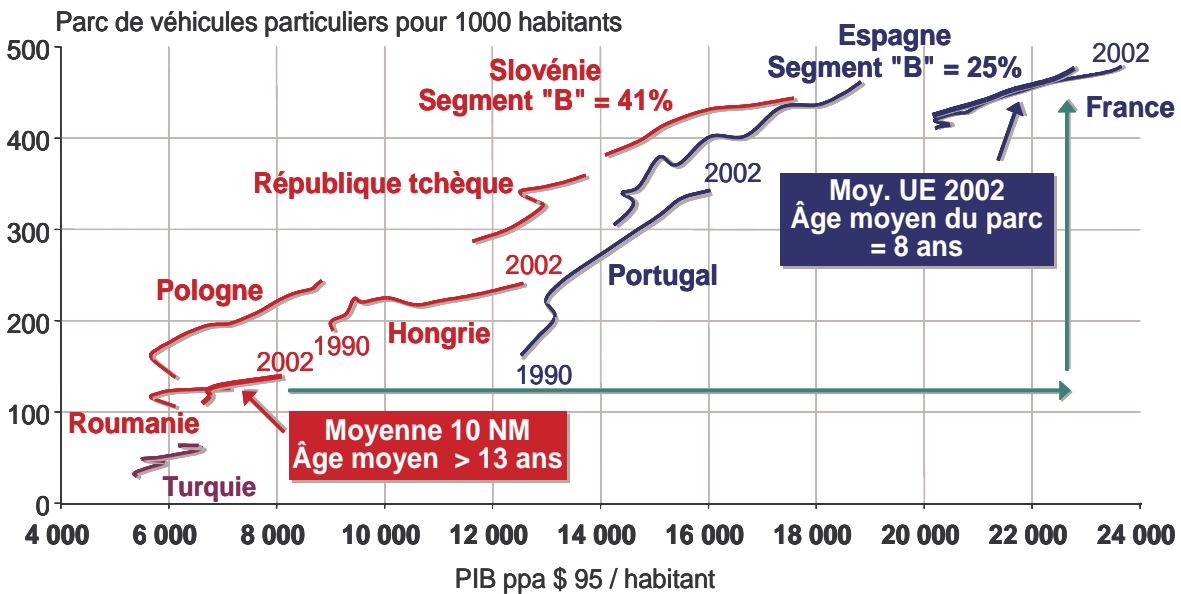
Graphique 4 : Évolution du pouvoir d'achat (revenu disponible brut / inflation) entre 1988 et 2008



Source : Comptabilité nationale, Estimation BIPE pour l'année 2008

Ainsi, plus le niveau de développement d'un pays, mesuré par le PIB par tête corrigé pour les différences de structures de prix et de consommation (PIB en parités de pouvoir d'achat, en \$US de 1995 sur le graphique) est élevé, plus le parc de véhicules automobiles pour 1 000 habitants est important. Cela ne signifie pas pour autant que l'âge du parc soit homogène entre pays, certains privilégiant l'achat de véhicules d'occasion, alors que sur d'autres marchés l'essentiel de la demande se porte sur des voitures neuves.

Graphique 5 : Équipement automobile et richesse par tête - Comparaison UE-15 et 10 nouveaux membres



Source : Automotive News Europe, bureaux nationaux de statistiques

Le graphique illustre aussi l'évolution historique des taux d'équipement automobile dans les différents pays présentés, confirmant ainsi la tendance à la hausse des taux d'équipement dans les deux dernières décennies, partout en Europe.

La répartition des revenus par catégorie de ménages

Dans une étude datant de novembre 2007 relative à la France, le Credoc caractérise trois catégories de ménages :

Le groupe 1 comprend les bas revenus, soit les 20 % des ménages les plus pauvres : ce groupe est surreprésenté par les « jeunes », pour la plupart des étudiants (23 % des membres de ce groupe ont moins de 25 ans, alors que ces derniers ne représentent que 12 % de l'ensemble de la population). Les retraités y sont également surreprésentés (ils représentent 20% du groupe, alors qu'ils ne représentent que 11% de la population totale).

Dans ce groupe, le taux d'activité est plus faible que la moyenne (50 % sont inactifs, contre 39 % dans l'ensemble de la population), et les chômeurs sont deux fois plus nombreux (17 %, contre 9 % de l'ensemble).

Le groupe 2 comprend ce qu'il est convenu d'appeler les « classes moyennes », constituées ici par hypothèse de 60 % de la population : dans ce groupe l'on trouve 41 % d'ouvriers et d'employés. 42 % des membres de ce groupe sont titulaires d'un diplôme équivalent au Bepc, et un tiers environ ont entre 25 et 40 ans.

Dans le troisième groupe figurent les hauts revenus, qui correspondent au dernier quintile du revenu par unité de consommation (les 20 % les plus riches). Il s'agit majoritairement d'hommes (à 53 %, alors que les hommes représentent 47 % de la population). Ce groupe comprend une part très importante des 40 à 70 ans (60 % d'entre eux sont dans ce groupe), et 47 % des membres de ce groupe sont titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur (la proportion n'est que de 23 % dans l'ensemble de la population). Il s'agit généralement d'actifs occupés (61 %, contre 52 % en moyenne). Enfin, 42 % des « hauts revenus » sont cadres, membres des professions intellectuelles supérieures, professions libérales, ou professions intermédiaires, et 21 % habitent dans l'agglomération parisienne (contre 15 % de la population en moyenne).

L'appartenance aux groupes 1, 2 ou 3 résulte de deux effets qui se superposent : un effet de cycle de vie, qui explique que les 18-25 ans appartiennent plus souvent au groupe 1 et que les 40-69 ans appartiennent plus souvent au groupe 3 (« toutes choses égales par ailleurs », les rémunérations augmentent avec l'expérience professionnelle) ; et un effet socio-économique du diplôme et du métier exercé, qui détermine en grande partie la position dans l'échelle des revenus.

On verra plus loin que les choix de consommation des ménages varient selon le niveau de revenu, ainsi qu'en fonction d'autres facteurs tels la phase du cycle de vie dans laquelle se trouve le ménage.

Tableau 1 : Caractéristiques des ménages de différents groupes socio-économiques

Tableau 2 – Composition de chaque classe de la typologie

cat. Tot		Groupe 1 : bas revenus	Groupe 2 : « classes moyennes »	Groupe 3 : hauts revenus	Total
Sexe	Homme	40	40	23	47
	Femme	40	52	47	53
Age	18-24 ans	23	10	7	12
	25-39 ans	29	33	21	29
	40-59 ans	28	33	43	34
	60-69 ans	7	11	17	12
	70 ans et plus	13	14	12	17
Diplôme	Aucun	31	23	7	21
	Bepc	16	42	25	38
	Bac	16	17	21	18
	Diplôme du supérieur	15	18	47	23
PCS	Indépendant	3	4	3	4
	Cadre et prof. intel. sup.	3	3	30	7
	Profession intermédiaire	6	14	22	14
	Employé	19	23	11	19
	Chômeur	17	18	7	16
	Retraité	20	11	4	11
	Reste au foyer	13	21	27	22
	Étudiant	16	4	3	6
Emploi	Actif occupé	33	53	41	52
	Inactif	30	31	15	30
	Chômeur	17	6	4	6
Loyer	Moins de 20000 fcs	23	26	20	25
	20000 à 200000 fcs	17	18	14	17
	200000 à 1000000 fcs	14	13	11	13
	Plus de 1000000 fcs	30	28	14	30
	Sans et autre	14	14	11	15
Ensemble		100	100	100	100

Source : CREDOC, enquêtes sur les conditions de vie et les comportements des Français © 2001, 2007

1.4.3. Les arbitrages de consommation par niveau de revenu

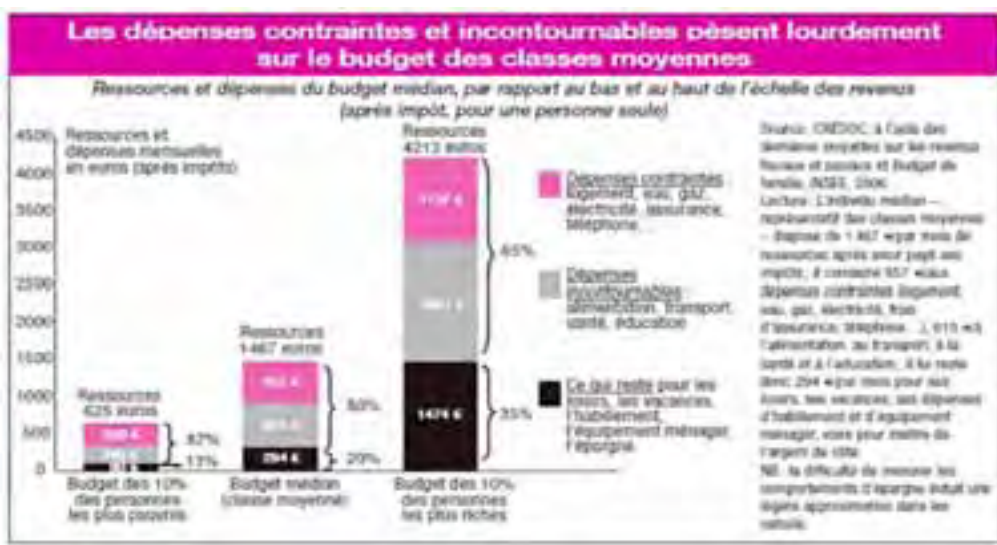
Les arbitrages des ménages sont très contraints par la part souvent élevée des dépenses incompressibles et des dépenses incontournables dans leur budget total. Or, cette part varie selon le niveau de leur revenu.

Dans une enquête réalisée en novembre 2007, le Credoc a analysé le poids des dépenses de consommation de différentes catégories de ménages, en distinguant ce que les ménages appellent dépenses « contraintes » (poste auquel ils ne donnent pas la même définition que le BIPE et le CNIS, puisqu'ils y ajoutent les dépenses de téléphone ; pour éviter toute confusion, nous nous référerons donc ici à des dépenses « incompressibles » plutôt que contraintes) et les dépenses qu'ils appellent « incontournables » (alimentation, transport, santé, éducation) des autres dépenses, dites « d'arbitrage » ou de loisirs (habillement, restauration, services d'hébergement, etc.).

Le Credoc observe ainsi que les ménages les plus modestes consacrent près de 87 % de leur budget en dépenses respectivement incompressibles et incontournables en 2006, contre 65 % pour les ménages les plus aisés. Ne leur reste ainsi que 13 % de leur budget pour des dépenses « choisies », qui feront naturellement l'objet d'arbitrages serrés, reflétant souvent des choix individuels.

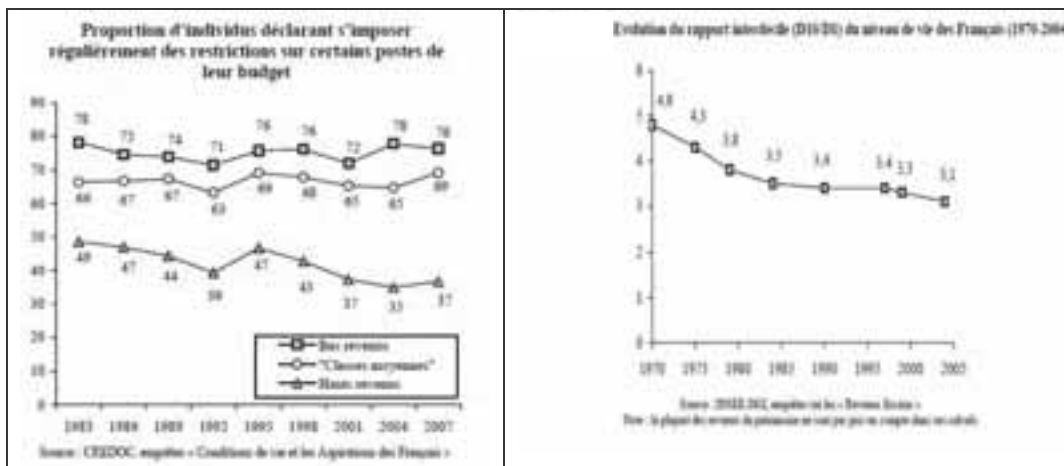
La classe moyenne consacre pour sa part 80 % de son budget en dépenses incompressibles et incontournables, soit 1 172 € pour un revenu mensuel médian de 1 467 €, alors que les ménages les plus riches (le D10) dépensent 2 738 € en dépenses incompressibles et incontournables pour un revenu après impôt de 4 213 €, soit presque deux fois le montant dépensé par la classe moyenne.

Graphique 6 : Poids des dépenses contraintes et incontournables dans le budget des classes moyennes



Dans le panel interrogé en 2007, seuls les ménages à haut revenu ont perçu une amélioration de leur niveau de vie depuis 1980. Sans surprise, dans cette catégorie, seuls 37% des ménages déclarent s'imposer régulièrement des restrictions sur certains postes en 2007. Concernant les autres catégories de ménages, la contrainte financière est plus présente tout au long de la période étudiée.

Graphique 7 : Évolution de la contrainte budgétaire pour différentes catégories de ménages



De fait, d'après les enquêtes budget des familles de l'Insee, les dépenses contraintes (hors téléphonie) auraient été multipliées par un facteur de 1,7 entre 2001 et 2006, passant de 9 320 € en moyenne en 2001 à 15 588 € en 2006.

Concernant les dépenses dites incontournables, alors que les dépenses alimentaires et de santé ont diminué entre 1995 et 2006 pour les ménages du deuxième décile (D2) – c'est-à-dire les ménages modestes – les dépenses d'enseignement ont augmenté, tandis que le poste transport (y compris assurance transport) restait quasiment stable, à un niveau bien inférieur à l'ensemble des ménages.

Concernant le dixième décile (D10), regroupant les 10% des ménages les plus riches, tous les postes de dépenses incontournables augmentent, en particulier le poste santé. Les dépenses incontournables des ménages les plus riches sont toutes fortement supérieures aux dépenses de l'ensemble des ménages.

Au final, le poids des dépenses incontournables et incompressibles a augmenté entre 1995 et 2006, pour les ménages modestes et diminué pour les ménages à haut revenu.

1.4.4. Les arbitrages de consommation par catégorie de ménage

1.4.4.1. Évolution des structures de consommation par catégorie de ménage

Pour cerner les différences de comportement d'arbitrage des ménages par type de ménage, les enquêtes «Budget des familles » (BdF) sont une source d'information essentielle, puisqu'elles donnent, pour un échantillon représentatif de la population des ménages en France, une estimation de leur consommation de différents biens et services. L'intérêt essentiel de ces enquêtes est de permettre la comparaison des **niveaux de vie** et **des choix de consommation** des diverses catégories de ménages.

Ces enquêtes, réalisées par l'INSEE à un rythme quinquennal depuis 1979, portent sur les dépenses et les ressources des ménages résidant en France (métropole et Dom), à un niveau de détail relativement élevé. On peut en déduire le poids des différents postes de consommation dans le budget des ménages, et analyser les différences de comportement de consommation de différentes catégories de ménages. On confirme ainsi que la taille du ménage et le niveau de revenu sont les premiers déterminants de la structure budgétaire, mais que leur effet n'est pas identique sur tous les postes de consommation.

En France, on observe que, pour la moyenne des ménages, les écarts de structure de consommation se sont déplacés de l'alimentation vers le logement entre 1979 et 2006. En d'autres mots, **la part du budget consacré au logement a augmenté de manière continue, alors que celle consacrée à l'alimentation et aux boissons baissait continûment**. Mais la dynamique de consommation n'est pas la même pour toutes les catégories de ménages, de telle sorte que la part de l'alimentaire ne peut plus être, comme autrefois, considérée comme un bon indicateur du niveau de vie d'un ménage. La part du budget consacré à l'alimentation est en effet devenue assez homogène, quel que soit le niveau de revenu ou la catégorie socioprofessionnelle du ménage. Les dépenses de transports ont aussi eu tendance à converger, quel que soit le niveau de revenu ou la catégorie socioprofessionnelle.

Dans le tableau ci-après, qui montre les écarts de structure de consommation entre différents groupes sociaux entre 1979 et 2007, le poste « transport » comprend à la fois l'achat de véhicules (automobiles ou autres) et de services de transport (transports en commun, transport interurbain, transport aérien, etc.).

Comme on le voit, si les ménages aisés ont à peu près stabilisé la part de leur budget consacré aux transports, les ménages modestes ont, quant à eux, vu cette part augmenter sensiblement, notamment du fait de la hausse des prix des carburants et des voyages.

Avec environ 10 % de la dépense annuelle de consommation, le poids des biens durables¹ dans le budget des ménages est modeste. Les cinquante dernières années ont pourtant été marquées par l'apparition de biens nouveaux, achetés au départ par une frange restreinte de ménages, puis qui se sont diffusés dans le reste de la population jusqu'à atteindre, dans certains cas, la saturation (taux d'équipement proche de 100 %). L'automobile fait partie de ces biens qui ont connu une diffusion lente mais continue.

¹ Les biens dits "durables" regroupent les produits dont la consommation s'étale sur une durée relativement longue (de l'ordre de plusieurs années).

La variation au cours du temps des écarts de structures de consommation montre une **atténuation des différences entre catégories sociales sur le dernier quart de siècle**. Mais l'effet est presque exclusivement dû à l'uniformisation du poids de l'alimentation, des transports et de l'éducation. En contrepartie, les écarts ont plutôt augmenté sur les autres postes, conduisant à la conclusion que **les différences dans les comportements de consommation entre milieux sociaux, niveau de revenu, type de ménage se sont davantage déplacées que réduites**.

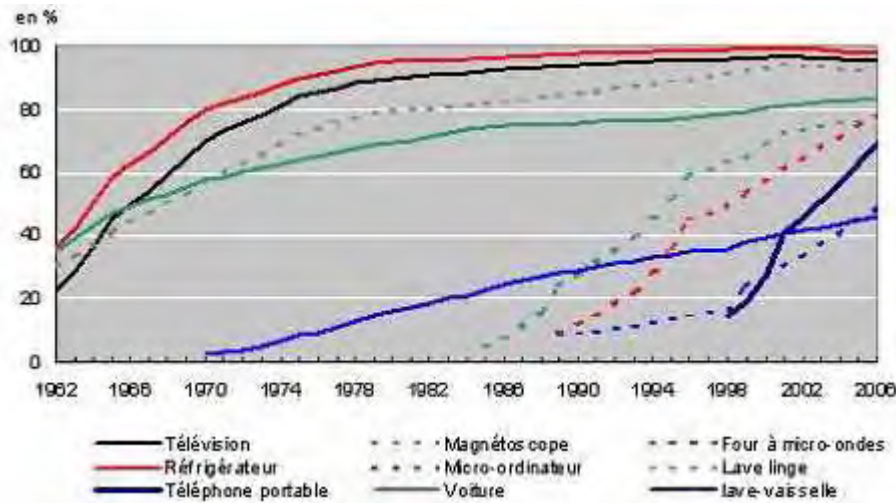
Tableau 2 : Évolution des écarts de structure de consommation entre groupes sociaux, de 1979 à 2006 (en %)

	Écart entre le 5e quintile (ménages aisés) et le 1er quintile (ménages modestes) de niveau de vie		Écart entre les cadres, professions intellectuelles supérieures, professions libérales et les ouvriers	
	1979	2006	1979	2006
Produits alimentaires et boissons non alcoolisées	-16,5	-4,5	-11,1	-4,0
Santé	+2,8	1,0	+1,4	0,8
Logement, eau, gaz, électricité et autres combustibles (hors loyers fictifs)	-1,8	-13,5	0,2	-7,4
Boissons alcoolisées et tabac	+0,5	+1,0	+1,2	+1,3
Éducation	0,0	+0,1	0,8	0,3
Communications	0,3	+1,5	0,8	+0,8
Articles d'habillement et chaussures	1,8	0,6	1,2	1,0
Autres biens et services	3,1	0,8	1,3	0,7
Loisirs et culture	3,0	6,4	2,2	5,2
Meubles, articles de ménage et entretien courant de l'habitation	3,2	3,1	1,3	2,7
Hôtels, cafés et restaurants	5,2	3,2	3,5	2,7
Transports	6,3	5,0	2,3	-0,2

Source : INSEE

Lecture : en 1979, la part des dépenses de transport dans la consommation totale des cadres, des professions intellectuelles supérieures et des professions libérales était supérieure de 2,3 points à celle des ouvriers. En 2006, la part du budget consacrée par les cadres, les professions intellectuelles supérieures et les professions libérales était inférieure de 0,2 point à celle des ouvriers.

Graphique 8 : Diffusion de quelques biens durables entre 1962 et 2006

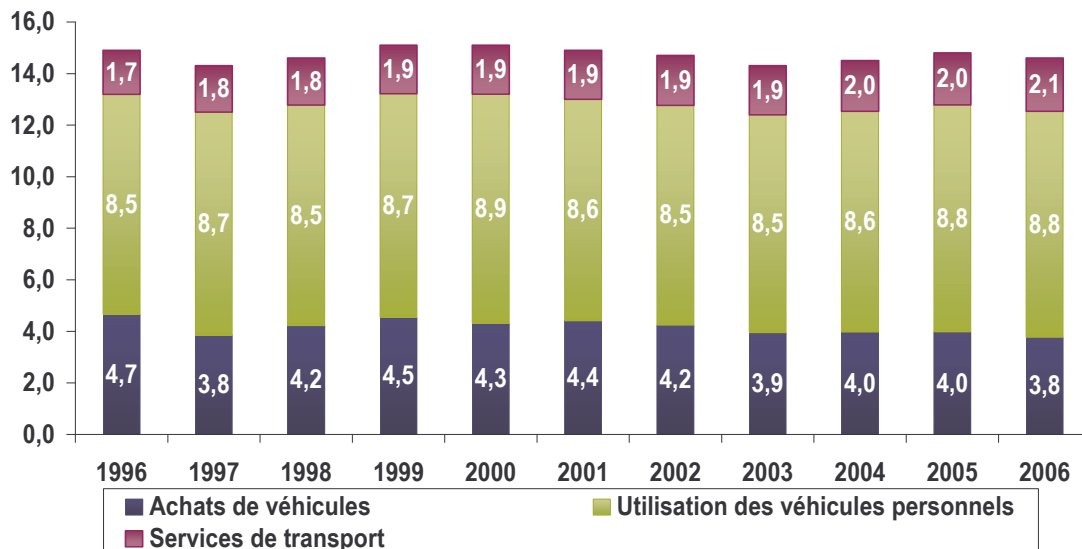


Source : Insee, enquêtes Budget de Famille 1963 à 2006, Conditions de vie 1965 à 1973.

1.4.4.2. Évolution des dépenses au sein du poste « transport »

Au sein du poste transport, l'achat de véhicules (neufs ou d'occasion) est peu à peu écrasé par les dépenses d'utilisation et de services de transport. En effet, alors que la part des dépenses consacrées aux transports est restée à peu près constante au cours des 12 dernières années, à un peu plus de 14%, la part des achats de véhicules est passée de 4,7% du total des dépenses de consommation des ménages en 1996 à 3,8% seulement en 2006. En revanche, les dépenses liées à l'utilisation des véhicules et l'achat de services de transport (dont, les services de transport aérien) ont augmenté leur part dans la dépense totale.

Graphique 9 : Coefficient budgétaire Transport en % = dépenses de transport / dépenses totales du ménage

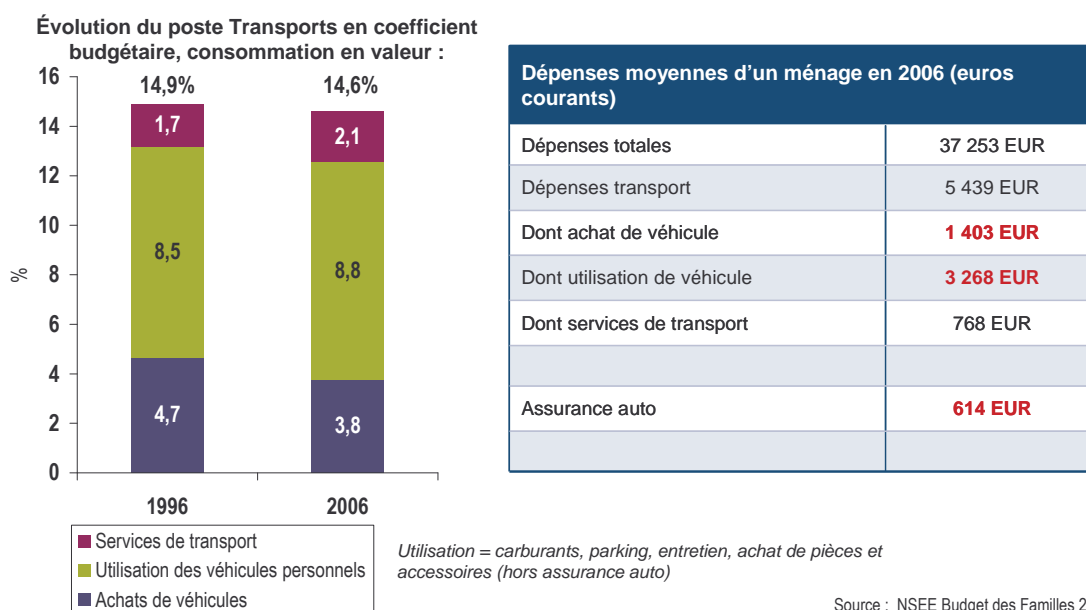


Source Comptabilité Nationale

En résumé, si les ménages allouent une part constante de leur budget à la « mobilité », la hausse des prix des carburants et des services d'entretien, de réparation et de maintenance, l'émergence d'un transport aérien à bas coût et le développement du transport aérien en général les ont conduit à arbitrer en faveur de ce dernier, et à restreindre pour compenser les montants alloués à l'achat de véhicules.

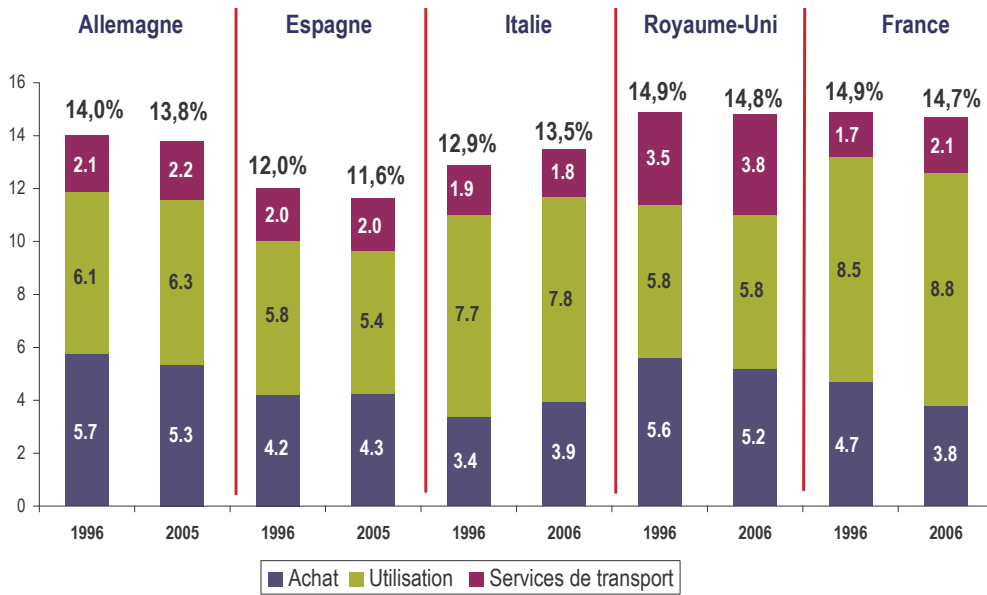
Le graphe qui suit présente la composition du poste « transport » des ménages en France en 2006. En moyenne, les ménages dépensent 5 300 € par an pour la fonction « automobile », c'est-à-dire pour financer l'achat du véhicule (environ 1 400 € par ménage et par an), son entretien et ses coûts d'utilisation (près de 3 300 € par ménage et par an) et l'assurance auto.

Graphique 10 : Dépense automobile des ménages aujourd'hui : près de 5 300 euros par an



Comparé aux autres pays européens, si le poids du budget transport dans la dépense totale des ménages est semblable, en France, à la moyenne européenne, on constate néanmoins une part nettement supérieure des dépenses liées à l'utilisation des véhicules automobiles (8,8% en 2006, comparé à 5,8% au Royaume-Uni et 6,3% en Allemagne par exemple), et une part très inférieure consacrée à l'achat de véhicules automobiles. Néanmoins, partout, la part des achats dans le budget total des ménages est en baisse, et celle des dépenses d'utilisation et des services en hausse, traduisant un phénomène plus ou moins prononcé d'éviction (ou « crowding out », en anglais) : **pour compenser la hausse continue des coûts d'utilisation des véhicules et des services de transport, les ménages réduisent le montant consacré à l'achat de véhicules** (soit en achetant moins souvent, soit en optant pour des véhicules d'occasion, soit en achetant des véhicules moins chers).

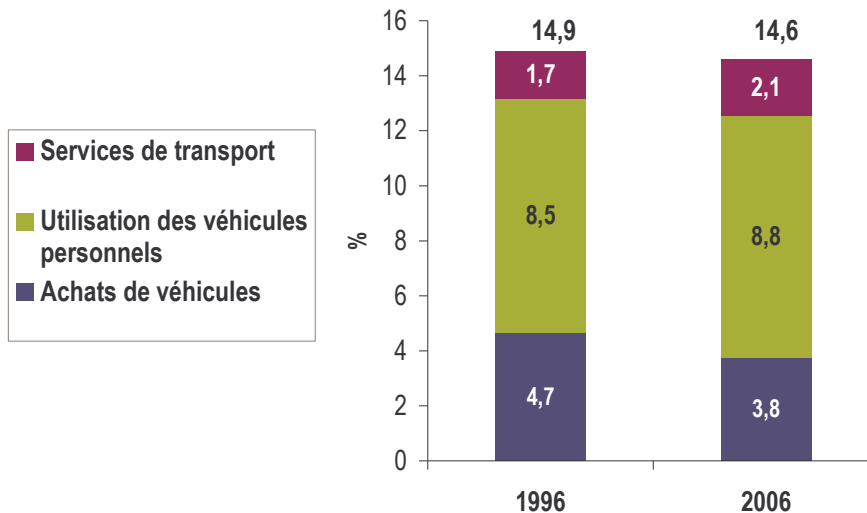
Graphique 11 : Comparaison européenne des coefficients budgétaires du poste transport



1.4.5. Budgets d’investissement automobile

Comme on l’a vu précédemment, la part des dépenses liées à l’automobile dans le budget des ménages est restée quasi stable, en dépit d’une baisse de la part du budget consacrée à l’achat de véhicules. Les prix des carburants et des pièces détachées ont en effet augmenté plus rapidement que l’inflation, incitant les ménages à réduire leurs dépenses sur d’autres postes, dont les achats de véhicules neufs ou d’occasion. On note à ce propos que les prix des véhicules neufs ont augmenté à un rythme très modéré (inférieur à l’inflation) au cours des dernières années, notamment en raison de la forte concurrence entre constructeurs et des promotions commerciales.

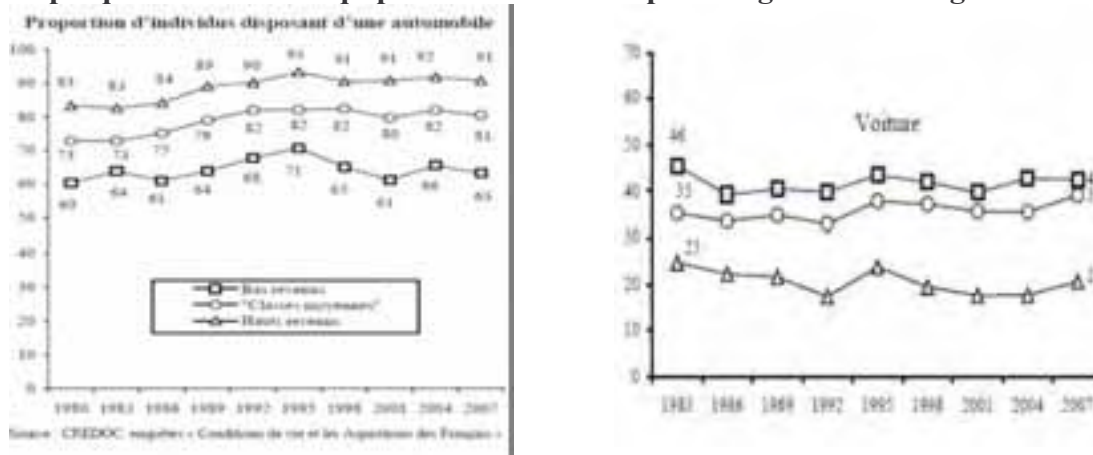
Proportion d’individus s’imposant des restrictions budgétaires sur la voiture :



Sources : INSEE, BIPE

L'automobile est donc un bien pour lequel les disparités entre catégories sociales et/ou niveaux de revenus demeurent importantes : 91% des hauts revenus disposent d'au moins une voiture, contre 81% des « classes moyennes » et 63% des bas revenus. L'écart est encore plus important aujourd'hui qu'il ne l'était en 1980 (28 points en 2007, contre 23 points en début de période).

Graphique 12 : Taux d'équipement automobile par catégorie de ménage

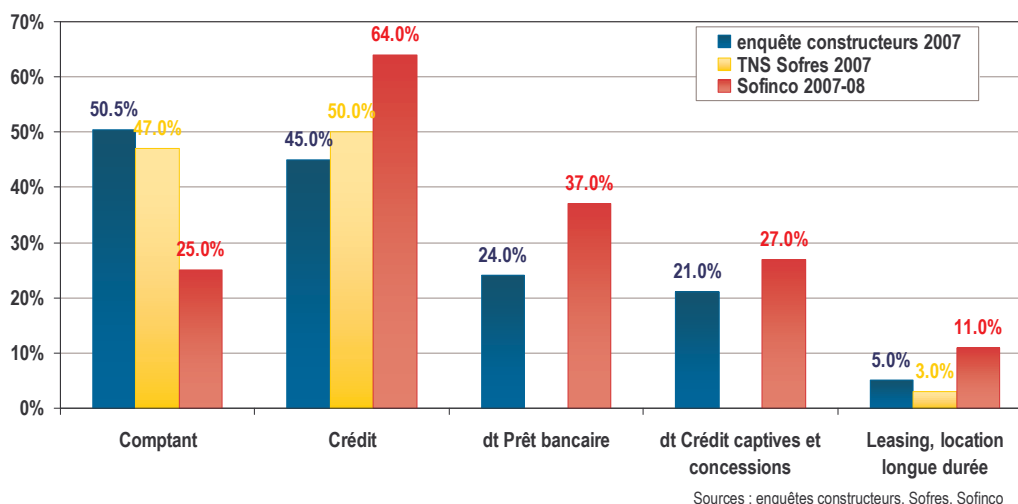


Mais, pour ce type de biens, le taux d'équipement global n'est peut-être pas l'indicateur le plus approprié pour mesurer les disparités entre les groupes : la valeur d'achat des véhicules montrerait des écarts probablement plus importants. L'enquête du Credoc indique par exemple que les hauts revenus sont presque deux fois plus nombreux que les bas revenus à posséder plusieurs véhicules (49%, contre 28%).

1.4.6. Les conditions d'accès au crédit automobile

Selon les enquêtes, 45 à 64% des ménages acquéreurs d'une voiture neuve l'achètent à crédit. Les résultats sont toutefois très différents selon la source.

Graphique 13 : Le financement d'une voiture

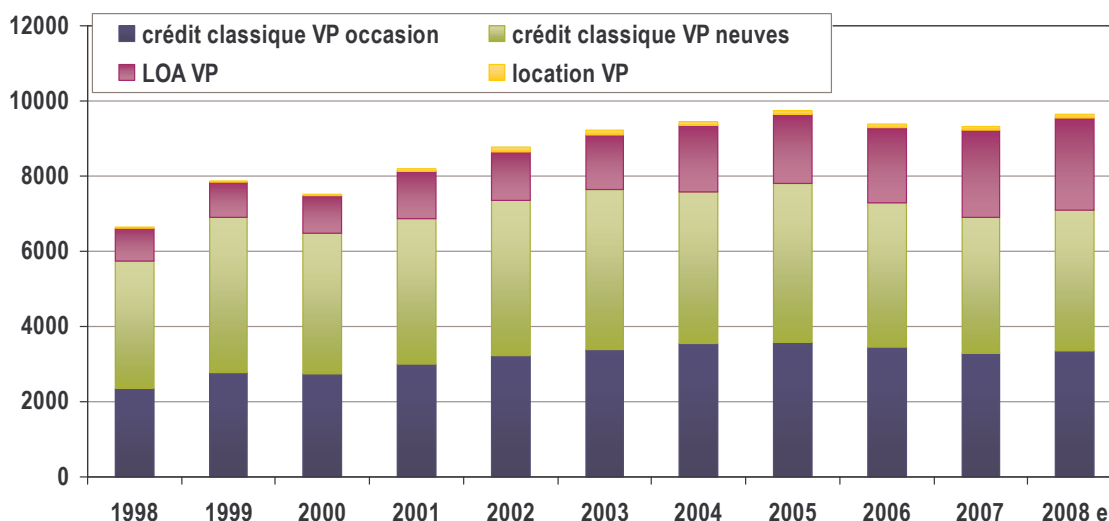


Selon l'Association des Sociétés financières, la croissance du crédit aux particuliers est alimentée principalement par la LOA (Location avec Option d'Achat) qui représente, en 2008, 25% des crédits aux particuliers, contre 13% en 2000.

Le graphe qui suit illustre l'évolution historique des crédits automobiles, et en particulier la part croissante de la LOA. En comparaison, le volume de crédits « classiques » a diminué en 2007 et

2008, suite à l'éclatement de la crise économique et financière venue des États-Unis. Par ailleurs, les mesures de soutien à l'industrie automobile, et en particulier le bonus-malus, destiné à déplacer les achats de VP vers des véhicules moins consommateurs en énergie, donc plus petits, ont diminué la demande de crédit automobile, la valeur des véhicules moyens achetés ayant sensiblement baissé. Or, si, avec un apport de 10 000€ et un emprunt de 15 000€, on se proposait d'acheter une voiture à 25 000€, on achète aujourd'hui une voiture à 20 000€ en empruntant 10 000€, soit une baisse de 33% de la valeur empruntée.

Graphique 14 : Crédit aux particuliers par les établissements de crédits spécialisés en millions d'€



Sources : ASF, estimations BIPE d'après 9 mois 2008

Dans les années à venir, le recours au crédit pour financer les achats automobiles devrait repartir à la hausse, même si celle-ci pourrait être plus modérée que par le passé, en raison à la fois du changement dans la structure des achats, et d'un comportement plus prudentiel des établissements de crédits. Indépendamment de restrictions dans les conditions d'octroi de crédit, la dégradation de la situation des ménages, liée à la remontée du chômage et aux conséquences sans doute durables de la crise sur le pouvoir d'achat, réduira le pourcentage de ménages « solvables », donc susceptibles de bénéficier d'un crédit à la consommation.

Ce mode de financement restera cependant un vecteur important de la dépense des ménages dans ce domaine, même s'il joue un rôle moins dynamisant qu'au cours de la dernière décennie.

1.4.7. Taux d'emploi de la population

Le taux de croissance potentiel d'une économie dépend de plusieurs variables, telles le stock de capital (lui-même fonction des taux d'investissements des années antérieures), les ressources disponibles (énergie, matières premières, etc.), la productivité des ressources, et l'offre de travail – soit la population « active ». Cette dernière est mesurée par la part de la population âgée de 15 à 65 ans qui est effectivement sur le marché du travail (soit dans l'emploi, soit en demande d'emploi).

Le taux d'emploi de la population influence aussi la mobilité, dans la mesure où une part importante des déplacements quotidiens consiste en déplacements domicile-travail (voir plus loin pour plus de détails sur ce sujet).

Dans cette section, nous analysons donc les évolutions passées et décrivons les évolutions futures probables des taux d'emploi des 15-64 ans, ces évolutions influençant à la fois la croissance potentielle des revenus, et celle de la mobilité – ou la demande de passagers-km.

Entre 1962 et 1975, la population active en France augmente d'environ 9 %, sous l'effet de l'entrée en activité des générations du baby-boom⁽³⁾, d'un afflux migratoire et d'une hausse du taux d'activité des femmes. En 1975, la population active française s'élève ainsi à près de 22 millions d'individus. La forte croissance caractéristique des Trente Glorieuses a accompagné l'emploi de ces actifs supplémentaires jusqu'au début des années 70.

Après le premier choc pétrolier, la croissance économique ralentit durablement alors même que la population en âge de travailler continue de croître. De profondes modifications apparaissent alors sur le marché du travail.

Dans un premier temps, en réponse à la montée du chômage, puis à sa persistance, un retrait progressif des jeunes (15-29 ans) et des seniors (50-64 ans) du marché du travail s'opère en France, encouragé par les pouvoirs publics : la durée des études s'allonge, conformément à la volonté de conduire 80 % d'une génération au niveau du baccalauréat, aidée par le développement des baccalauréats professionnels. En parallèle, on assiste, entre 1975 et 1995, à un raccourcissement de la durée des carrières, favorisé par l'abaissement de l'âge légal de départ à la retraite de 65 à 60 ans en 1983, et par de multiples dispositifs de préretraites et de dispenses de recherche d'emploi. En conséquence de quoi, le taux d'emploi des 15-24 ans et des 55-65 ans chute sensiblement.

Puis, entre 1995 et 2005, on entre dans une nouvelle période marquée par la stabilité du taux d'activité des seniors, mais à un niveau nettement plus faible que la moyenne européenne. En parallèle, le vieillissement naturel des générations du baby-boom se traduit par la diminution progressive de la part des 30-49 ans dans l'emploi, et par l'augmentation de la part des salariés âgés de 50 ans et plus. Ainsi, l'élévation en 2005 des taux d'activité (59 %) et d'emploi (55 %) des 50-64 ans résulte, au-delà de la hausse continue de l'activité féminine, d'un effet de composition : l'arrivée des générations du baby-boom au sein des seniors accroît tout d'abord la classe d'âge des 50-54 ans qui sont, parmi les seniors, les plus actifs. Les taux d'emploi par classe d'âge sont, quant à eux, quasiment stables pour les hommes depuis 1995. La France détient ainsi le plus faible taux d'emploi des 60-64 ans : 13 % contre 26,7 % dans l'UE-25.

Enfin, après l'éclatement de la bulle de la nouvelle économie en 2001, on assiste à une forte poussée des emplois intérimaires et des emplois temporaires. Soucieuses de pouvoir répondre plus souplement à des retournements cycliques, les entreprises poussent un cran plus loin qu'auparavant le phénomène « d'externalisation », en privilégiant l'emploi, y compris dans certaines fonctions stratégiques, de salariés d'entreprises faisant office « d'intermédiaires » : des prestataires d'informatique, de conception, d'ingénierie, etc.

Tableau 3 : Évolution de la structure de la population en âge de travailler depuis 1975

RÉPARTITION DE LA POPULATION EN ÂGE DE TRAVAILLER SELON LEUR ACTIVITÉ ET CLASSES D'ÂGE DE 1975 À 2005					
	<i>Population en milliers, répartition en %</i>				
	1975	1985	1995	2004	2005
Population en âge de travailler	32 121	35 692	37 100	39 241	39 736
dont : 15-29 ans	38,3	35,3	32,1	29,6	-
30-49 ans	38,6	39,6	45,2	43,8	-
50-64 ans	23,1	25,1	22,7	26,6	-
Population active (15-64 ans)	21 851	23 937	24 968	27 379	27 509
dont : 15-29 ans	36,9	33,1	26,3	23,8	21,3
30-49 ans	43,8	49,1	58,3	55,4	55,1
50-64 ans	19,3	17,8	15,4	20,8	23,6
Population active occupée (15-64 ans)	21 039	21 485	22 071	24 651	24 793
dont : 15-29 ans	36,2	30,3	24,2	22,0	19,6
30-49 ans	44,3	51,2	59,8	56,6	56,0
50-64 ans	19,5	18,5	16,0	21,4	24,4
Chômeurs (15-64 ans)	2 452	2 452	2 897	2 728	2 716
dont : 15-29 ans	55,9	57,3	42,5	39,8	37,4
30-49 ans	30,5	31,1	47,1	45,0	46,2
50-64 ans	13,6	11,6	10,4	15,2	16,4
Inactifs (15 à 64 ans)	10 270	11 755	12 132	11 862	12 227
dont : 15-29 ans	41,2	39,9	44,0	43,0	-
30-49 ans	27,6	20,1	18,1	17,0	-
50-64 ans	31,2	40,0	37,9	40,0	-

Source : Insee, enquêtes Emploi, extrait de Minni (2006)

Note de lecture : Données à la date des enquêtes en 1975, 1985 et 1995 et en moyenne annuelle en 2004, 2005.

Population active au sens du BIT, âge atteint au 1^{er} janvier de l'année de l'enquête.

Si cette dernière évolution structurelle du marché de l'emploi n'altère pas en soi le taux de croissance potentielle à long terme, ni la demande de mobilité, les deux premières évolutions ont des conséquences majeures. En effet, la faiblesse des taux d'emploi des jeunes et des seniors réduit – toutes choses égales par ailleurs – la croissance potentielle, dans la mesure où les cohortes de jeunes entrants sur le marché du travail se réduisent, alors que les cohortes de personnes atteignant l'âge de la retraite sont très nombreuses. En l'absence d'une augmentation des taux d'emploi des 15-24 ans et des 55-65 ans, la population active résidente diminuera dans les années à venir, réduisant le rythme de croissance potentielle.

Cette analyse, valable pour la France, l'est aussi pour d'autres pays européens déjà touchés par le phénomène du vieillissement démographique. C'est notamment le cas de l'Allemagne et de l'Italie, où le taux de natalité est de surcroît inférieur à la France.

Tableau 4 : Caractéristiques de la population senior de 1975 à 2005

SITUATIONS D'ACTIVITÉ DES SENIORS DE 1975 À 2005									
<i>Population totale en milliers, taux et part en %</i>									
	1975		1985		1995		2005		
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Ensemble
Population totale (50-64 ans)	3 605	3 922	4 317	4 660	4 124	4 333	5 419	5 598	11 017
dont : 50-54 ans	1 537	1 612	1 510	1 551	1 426	1 434	2 031	2 106	4 137
55-59 ans	951	1 022	1 469	1 573	1 347	1 406	2 039	2 090	4 129
60-64 ans	1 117	1 288	1 338	1 536	1 351	1 493	1 349	1 402	2 751
Taux d'activité (50-64 ans)	79,5	42,9	64,5	39,8	58,6	43,9	63,6	54,6	59,0
dont : 50-54 ans	93,6	52,4	91,2	57,8	90,8	70,0	91,0	78,5	84,6
55-59 ans	83,3	44,2	67,8	42,7	66,1	48,6	66,1	56,0	61,0
60-64 ans	56,8	30,0	30,8	18,8	17,0	14,4	18,5	16,7	17,5
Taux d'emploi (50-64 ans)	77,7	41,6	60,5	36,9	54,2	40,2	59,4	50,7	55,0
dont : 50-54 ans	92,0	50,7	86,0	53,6	84,0	62,9	85,4	72,4	78,8
55-59 ans	81,3	42,7	62,6	39,2	60,5	44,8	61,1	52,4	56,7
60-64 ans	55,1	29,2	29,4	17,6	16,5	14,0	17,5	15,7	16,6
Taux de chômage (50-64 ans)	2,2	3,1	6,2	7,4	7,5	8,4	6,6	7,2	6,9
dont : 50-54 ans	1,7	3,1	5,7	7,3	7,5	10,1	6,1	7,8	6,9
55-59 ans	2,4	3,2	7,7	8,1	8,6	7,7	7,5	6,6	7,1
60-64 ans	3,0	2,9	4,5	6,4	3,3	3,0	5,2	5,8	5,4
Part des 50-64 ans dans :									
la population totale des 15-64 ans	22,3	24,2	24,1	25,8	22,3	23,1	27,3	28,0	27,7
la population active	20,8	19,5	19,9	18,3	17,5	16,8	23,2	23,9	23,5
l'emploi	21,3	20,0	20,8	19,4	18,3	17,9	23,8	24,8	24,3
le chômage	17,3	11,5	14,7	10,8	13,5	10,3	17,1	15,8	16,4

Sources : Enquêtes emploi Insee, exploitation Dares, extrait de Mimmi et al. (2007)

Note de lecture : Données à la date de l'enquête de 1975 à 1995, en moyenne annuelle en 2005. Concept d'activité au sens du BIT, âge atteint au 31 décembre de l'année de l'enquête.

1.5. Trajectoires futures possibles

1.5.1. Évolutions prospectives des taux d'emploi

La réforme des retraites adoptée il y a quelques années allongera peu à peu la durée des carrières, augmentant progressivement le taux d'emploi des 55 ans et plus. Ce phénomène sera toutefois progressif, compte tenu de l'entrée souvent précoce sur le marché du travail de nombreux salariés atteignant aujourd'hui l'âge de 60 ans avec le nombre de trimestres requis pour faire valoir leur droit à la retraite. L'impact de la réforme sur le taux d'activité des 55 ans et plus sera donc faible dans les toutes premières années de la prévision, mais tendra à s'accélérer par la suite lorsque celle-ci touchera des populations de salariés qui ont été affectées par les crises du pétrole et autres, et qui ont alterné des trimestres d'emploi avec des périodes plus ou moins longues de chômage.

Concernant le taux d'activité des jeunes, les perspectives sont plus incertaines. En effet, si la nécessité d'augmenter le taux d'activité des jeunes pour éviter des tensions sur le marché de l'emploi au moment où la reprise sera bien en marche est bien comprise, la réalité se heurte au fait que le niveau de formation requis pour briguer un emploi a sensiblement augmenté au cours des dernières décennies. Il est donc peu probable de voir le taux d'activité des jeunes augmenter

sensiblement dans les 5-10 prochaines années : ceux-ci figurant déjà parmi les premières victimes de la crise conjoncturelle de 2009-2010, la tendance naturelle est plutôt de prolonger les études que de s'inscrire comme demandeur d'emploi.

Les trois tableaux suivants illustrent l'évolution future possible du taux d'emploi moyen des 15-65 ans, selon différents scénarios d'évolution des taux d'emploi par tranche d'âge. Dans chaque cas, les tableaux illustrent les hypothèses de taux d'activité de chaque classe d'âge et les conséquences sur le taux d'activité moyen de l'ensemble de l'économie, ainsi que les conséquences en termes de nombre d'actifs. Ces dernières influenceront la demande de mobilité. Dans le premier scénario (**Scénario 1, effet démographique pur**) on suppose un statu quo des taux d'activité par âge entre 2008 et 2018, et un glissement des cohortes en fonction de l'évolution démographique.

Tableau 5 : Évolution des taux d'activité et de l'offre d'emplois dans le scénario 1 – effet démographique pur

	En milliers				
	1978	1988	1998	2008	2018
15-24 ans					
Population	8 298	8 523	7 431	7 518	7 713
Population active	4 391	3 739	2 423	2 666	2 736
Taux d'activité	52,9%	43,9%	32,6%	35,5%	35,5%
25-54 ans					
Population	20 318	22 211	24 753	24 629	24 663
Population active	16 163	18 685	21 492	21 848	21 879
Taux d'activité	79,5%	84,1%	86,8%	88,7%	88,7%
55-64 ans					
Population	4 582	5 896	5 399	7 614	8 127
Population active	2 416	2 311	1 953	3 303	3 525
Taux d'activité	52,7%	39,2%	36,2%	43,4%	43,4%
15-64 ans					
Population	33 198	36 630	37 583	39 761	40 503
Population active	22 969	24 735	25 868	27 817	28 139
Taux d'activité	69,2%	67,5%	68,8%	70,0%	69,5%

Champ : France métropolitaine, population des ménages, actifs de 15-64 ans (âge au 31 décembre).

Source : Insee, enquêtes Emploi, données corrigées de la rupture de série en 2002 et projections BIPE

Dans le **deuxième scénario (Scénario 2, croissance économique à 2% sur le LT)**, on suppose une hausse progressive de l'âge de départ à la retraite des 55-64 ans, de manière à répondre à la demande d'emplois d'une économie croissant à un rythme moyen annuel de 2% par an. Dans ce scénario, le taux d'activité des jeunes augmente aussi légèrement, pour éviter des tensions trop fortes sur le marché de l'emploi. Cette hausse du taux d'activité des jeunes peut passer par une hausse du cumul emplois-études dans le cadre de stages ou de formations en alternance.

Tableau 6 : Évolution des taux d'activité et de l'offre d'emplois dans le scénario 2 –croissance économique à 2% sur le LT

En milliers

	1978	1988	1998	2008	2018
15-24 ans					
Population	8 298	8 523	7 431	7 518	7 713
Population active	4 391	3 739	2 423	2 666	2 854
Taux d'activité	52,9%	43,9%	32,6%	35,5%	37,0%
25-54 ans					
Population	20 318	22 211	24 753	24 629	24 663
Population active	16 163	18 685	21 492	21 848	21 999
Taux d'activité	79,5%	84,1%	86,8%	88,7%	89,2%
55-64 ans					
Population	4 582	5 896	5 399	7 614	8 127
Population active	2 416	2 311	1 953	3 303	4 104
Taux d'activité	52,7%	39,2%	36,2%	43,4%	50,5%
15-64 ans					
Population	33 198	36 630	37 583	39 761	40 503
Population active	22 969	24 735	25 868	27 817	28 957
Taux d'activité	69,2%	67,5%	68,8%	70,0%	71,5%

Champ : France métropolitaine, population des ménages, actifs de 15-64 ans(âge au 31 décembre).

Source : Insee, enquêtes Emploi, données corrigées de la rupture de série en 2002 et projections BIPE

Le troisième scénario (Scénario 3 – croissance économique à 1,3% sur le LT) suppose une croissance économique nettement plus lente, qui ne parviendrait pas à absorber tous les entrants sur le marché du travail si les taux d'activité évoluaient de manière tendancielle. Ce scénario suppose donc une légère hausse du taux d'activité des 55-64 ans, et une nouvelle diminution légère du taux d'activité des 15-24 ans.

Tableau 7 : Évolution des taux d'activité et de l'offre d'emplois dans le scénario 3 –croissance économique à 1,3% sur le LT

En milliers

	1978	1988	1998	2008	2018
15-24 ans					
Population	8 298	8 523	7 431	7 518	7 713
Population active	4 391	3 739	2 423	2 666	2 700
Taux d'activité	52,9%	43,9%	32,6%	35,5%	35,0%
25-54 ans					
Population	20 318	22 211	24 753	24 629	24 663
Population active	16 163	18 685	21 492	21 848	21 950
Taux d'activité	79,5%	84,1%	86,8%	88,7%	89,0%
55-64 ans					
Population	4 582	5 896	5 399	7 614	8 127
Population active	2 416	2 311	1 953	3 303	3 820
Taux d'activité	52,7%	39,2%	36,2%	43,4%	47,0%
15-64 ans					
Population	33 198	36 630	37 583	39 761	40 503
Population active	22 969	24 735	25 868	27 817	28 469
Taux d'activité	69,2%	67,5%	68,8%	70,0%	70,3%

Champ : France métropolitaine, population des ménages, actifs de 15-64 ans(âge au 31 décembre).

Source : Insee, enquêtes Emploi, données corrigées de la rupture de série en 2002 et projections BIPE

1.5.2. Évolutions prospectives des revenus et du pouvoir d'achat

Les trois scénarios ci-avant déterminant le rythme de croissance potentielle future, ils influencent aussi l'évolution possible des revenus et du pouvoir d'achat dans les 5 à 10 prochaines années.

Ainsi, dans le **premier scénario** caractérisé par une croissance potentielle plutôt modérée de l'économie, les difficultés de financement des comptes publics obligerait les pouvoirs publics à réduire le rythme de croissance des dépenses publiques et à stabiliser, voire augmenter, le poids des prélèvements obligatoires, limitant ainsi la croissance du pouvoir d'achat des ménages. En effet, dans ce scénario de croissance modérée, cette dernière ne génère pas de ressources suffisantes pour réduire rapidement la part de la dette publique dans le PIB. La hausse inévitable des taux d'intérêt à long terme entraîne en parallèle une hausse de la charge de la dette, qui pèse sur les comptes publics. Les pouvoirs publics se voient donc obligés de prendre des mesures pour réduire le déficit courant et revenir peu à peu dans la fourchette de Maastricht.

Certes, dans ce scénario le rythme de croissance ne sera pas seulement dicté par l'évolution de la croissance potentielle, mais aussi par les évolutions dans le reste du monde. Mais, comme on l'a vu dans le chapitre relatif au contexte international, la croissance dans les 5 à 10 prochaines années sera tendanciellement plus faible dans les pays industrialisés qu'avant la crise, compte tenu des coûts d'ajustement qui s'étalent sur plusieurs années et de la faiblesse des investissements pendant la crise. Dans ce contexte, l'économie française pourrait ne croître que de 1,3 % par an en moyenne entre 2008 et 2018, soit à un rythme proche de la croissance potentielle sur la période. Le pouvoir d'achat croîtrait à un rythme légèrement inférieur au PIB, 1,2 % par an, compte tenu de la hausse progressive des prélèvements obligatoires nets.

Si ce scénario est détaillé pour la France, les évolutions des autres pays européens seront similaires, compte tenu de leurs structures démographiques et de leur croissance potentielle. Ainsi, l'UE pourrait connaître une croissance de l'ordre de 1,6 % en moyenne annuelle si, comme en France, l'on n'assistait pas à une hausse significative des taux d'activité. Notons que les différentiels de croissance de la France par rapport à l'UE reflètent le potentiel de croissance supérieur des nouveaux pays membres de l'UE, et l'impact plus positif qu'en France de la réforme des retraites mise en œuvre dans des pays comme l'Allemagne, la Belgique et l'Italie.

Que ce soit en France ou en Europe, ce scénario ne suppose pas d'évolution significative de la répartition des fruits de la croissance entre différentes catégories de ménages, ou par classe d'âge : la répartition des coûts d'ajustement et de la hausse de la charge fiscale serait relativement équitable, et ne provoquerait donc pas de déplacement sensible des structures de consommation. Il s'agit bien évidemment ici d'une hypothèse. S'il en était autrement, l'analyse de la première partie de ce chapitre permet d'anticiper les conséquences de telles évolutions sur les arbitrages de consommation des ménages et la demande automobile.

Dans ce scénario, la croissance modérée du pouvoir d'achat domine les arbitrages de consommation des ménages.

Dans une variante de ce premier scénario, on peut supposer une croissance future supérieure, portée par une hausse plus rapide des taux d'activité, conformément à la description du deuxième scénario d'évolution des taux d'activité ci-avant. La croissance française serait donc légèrement supérieure et pourrait atteindre 2% par an en moyenne sur la période 2008-2018, tout en restant conditionnée par les évolutions du contexte mondial. Ailleurs en Europe, et toujours sous l'hypothèse d'une croissance plus dynamique de la population active, la croissance moyenne du

PIB pourrait atteindre 2,3 % sur la période, un taux restant toutefois très en deçà du rythme moyen de la croissance mondiale.

Cette croissance moyenne annuelle du PIB en France induirait une croissance des revenus réels – c'est-à-dire du pouvoir d'achat des ménages - de l'ordre de 1,8 % par an, diminuant la pression budgétaire et la sensibilité aux prix des particuliers, comparé au premier scénario.

Dans un deuxième scénario, de « rupture » par rapport aux tendances antérieures, on peut envisager une dualisation des comportements et des marchés : une répartition moins homogène des fruits de la croissance que ce qui était supposé dans le premier scénario et sa variante se traduirait en effet par une évolution contrastée du pouvoir d'achat de différentes catégories de ménages, et donc par des contraintes budgétaires fortes pour certains, et faibles pour d'autres. De telles évolutions conduiraient naturellement à une dualisation des comportements d'achat et de mobilité.

Dans un troisième scénario, on peut supposer une évolution des valeurs des individus, les amenant à octroyer un « prix » plus élevé qu'aujourd'hui à certains biens ou services, et à accorder moins d'importance à d'autres. Une telle évolution ne modifierait pas en soi l'évolution des revenus ou sa distribution, mais aurait une incidence sur le « pouvoir d'achat », dans la mesure où les prix effectifs des biens et services évolueraient : certains biens ou services aujourd'hui gratuits ou peu chers, comme l'espace de stationnement individuel, pourraient devenir très chers parce que très prisés, tandis que d'autres verraient leur prix relatif baisser. En poursuivant l'exemple du stationnement individuel, une forte montée de la « valeur » de l'espace inciterait en effet leurs détenteurs à le « vendre » plutôt que de le mettre à disposition gratuitement, entraînant de fait une hausse d'un « service » aujourd'hui gratuit ou relativement bon marché. Ces modifications des rapports de prix influenceront l'évolution moyenne des prix et celle du « pouvoir d'achat », provoquant de ce fait des modifications de comportements.

1.6. Bibliographie

Crédit agricole, Horizons Bancaires mars 2008, tendances démographiques

TNS Sofres, les français et le crédit à la conso 2007

SOFINCO financement automobile 2008

- Liste des sites visités

<http://www.asf-france.com/ASFsecteurs/IndexNon/AccSecteurs.asp?PrefixeSecteur=SPR>

- Enquête du budget des familles 1995.2001, 2006
- Régis Bigot du Credoc « Les classes moyennes sous pression », mars 2009
- Une comparaison des hauts revenus, des bas revenus et des classes moyennes, une approche de l'évolution des conditions de vie en France depuis 25 ans, Credoc, novembre 2007
- Budget de l'automobiliste français, Automobile Club, Octobre 2008
- Marianne Juillart, Insee « Le budget automobile des ménages s'adapte au prix des carburants », octobre 2007
- Véronique Le Billon et Lucie Robequain : Les Echos « La Cour des Comptes souligne les effets pervers du bouclier fiscal », mars 2009
- Florence de Goldifiem : Les Echos « La crise modifie le comportement des consommateurs », mars 2009

- Eurofinas Statistics 2000, 2002, 2004 et 2006
- Peeter Leetmaa, Hervé Rennie, Béatrice Thiry : Eurostat « Household saving rate higher in the EU than in the USA despite lower income », 2009
- Conseil des prélèvements obligatoires “Le patrimoine des ménages”, mars 2009
- Dominique Demailly, Emilie Raynaud « Revenus et pauvretés depuis 1996 », 2006
- Marie Cordier, Cédric Houdré, Catherine Rougerie « Les inégalités de patrimoine des ménages entre 1992 et 2004 », 2006
- Fiches thématiques : « Revenu des ménages », Revenu et patrimoine des ménages, édition 2006
- Predit, « Signal-prix et arbitrages de court, moyen et long termes », octobre 2008.

2. E1 BIS : ANALYSE GENERATIONNELLE

La destinée d'un produit ou d'un service peut suivre trois chemins critiques :

- celui de l'**âge**, en se diffusant différemment selon les classes d'âge et, à la limite, en demeurant la caractéristique d'une classe d'âge sans déborder sur les plus jeunes, ou sur les plus vieux ;
- celui de l'**époque**, en pénétrant toutes les classes d'âge simultanément et, dans les cas extrêmes, en disparaissant aussi vite qu'il était apparu : l'effet d'époque conditionne souvent autant les comportements que l'effet d'âge ;
- celui de la **génération** : certains comportements d'achat ou d'usage sont caractéristiques de certaines générations, et moins diffusés chez les générations suivantes ou précédentes ; l'effet de génération est donc caractéristique d'une cohorte de personnes nées à une période donnée, et dont les comportements (de lecture, de sorties, de consommation) se maintiennent tout au long du cycle de vie. L'effet dit « de génération » résulte du fait que les valeurs acquises au cours de ses 20 premières années de vie ne vous quittent jamais, et que l'on vit et apprend souvent davantage avec ses « pairs » qu'avec ses « pères ».

Les spécificités d'une génération ne se mesurant que dans la durée, il faut s'intéresser aux mouvements dans le temps et donc disposer de plusieurs points d'observation, si possible séparés les uns des autres par un laps de temps important, pour mettre en évidence les caractéristiques d'une génération par rapport à celles qui la précèdent ou qui la suivent. Mais en introduisant ainsi la durée, on fait entrer un nouveau facteur explicatif du changement : l'Histoire, et notamment l'évolution de l'offre qui, on le sait, évolue avec le temps, tant en prix qu'en qualité.

Pour observer les tendances structurelles, l'analyse des comportements par génération s'avère très puissante et permet de dégager des phénomènes qui dépassent largement le seul effet d'âge. Spécialiste de l'analyse générationnelle, le BIPE a défini 7 générations, en leur donnant le nom d'un événement majeur ayant marqué leurs 20 ans. En suivant les comportements de chaque génération dans le temps, on dégage, pour de nombreux biens et services, des comportements types dont il faut tenir compte en prévision.

Tableau 8 : Définition des générations

Génération	Nés en	20 ans en
Libération	1925	1945
Algérie	1935	1954
Mai 68	1945	1968
Crise	1955	1974
Gorby	1965	1985
Internet	1975	1995
Euro	1985	2005

Source : BIPE

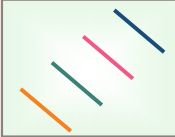
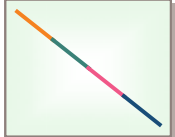
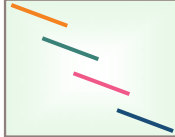




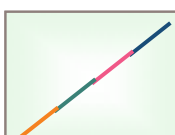

Ci-dessous, les cohortes de générations sont suivies selon l'âge du chef de ménage et sur l'ensemble de la population française par traitement des enquêtes Budget des Familles de 1979, 1984, 1989, 1995, 2000 et 2006 sur les postes :

- 071 : Achats de véhicules : automobiles neuves et d'occasion, motocycles et cycles

- 072 : Utilisation de véhicules personnels dont carburants et lubrifiants
- 073 : Services de transport : air, train, route et bateau

Le tableau qui suit permet d'indiquer comment interpréter les graphiques qui sont présentés plus loin, et de distinguer les effets de génération des effets d'âge.

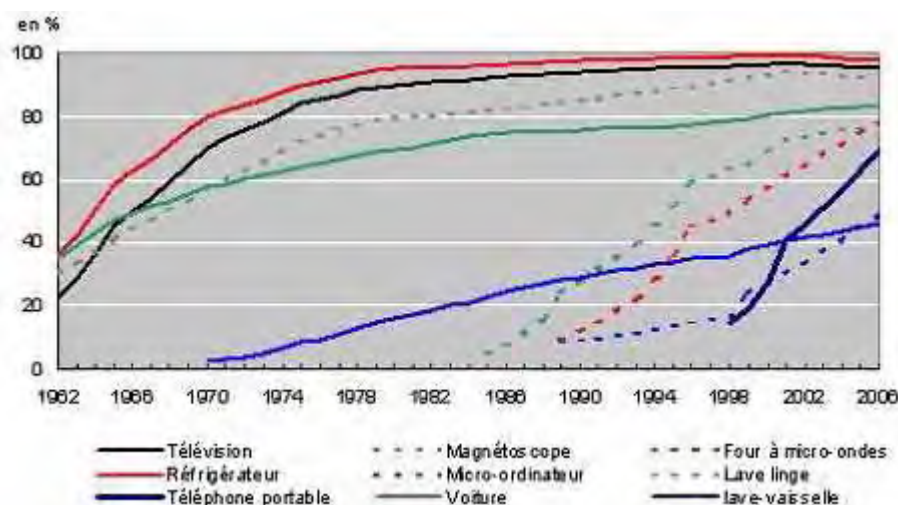
Tableau 8 : Interprétation des effets générationnels et effets d'âge

		Effet de génération		
		Négatif	Neutre	Positif
Effet d'âge	Négatif	 <ul style="list-style-type: none"> • L'enfer 	 <ul style="list-style-type: none"> • La pratique juvénile ou senior 	 <ul style="list-style-type: none"> • Le salut par les bleus
	Neutre	 <ul style="list-style-type: none"> • Le déclin 	 <ul style="list-style-type: none"> • La pratique intemporelle 	 <ul style="list-style-type: none"> • L'expansion
	Positif	 <ul style="list-style-type: none"> • la menace des sortants 	 <ul style="list-style-type: none"> • La pratique juvénile ou senior 	 <ul style="list-style-type: none"> • Le 7ème ciel

Dans les graphiques ci-après, l'axe horizontal représente l'âge des individus, l'axe vertical le taux d'équipement ou le montant des dépenses consacrées au bien ou service considéré. Un effet d'âge positif se traduit par une évolution haussière des courbes : plus on avance en âge, plus on consomme du bien ou service considéré. L'effet de génération se mesure par la comparaison des courbes de générations successives : un effet générationnel positif se traduit par une courbe plus haute des générations plus récentes que des précédentes : à chaque âge, la génération la plus récente consomme « plus » que ses parents ou grands-parents. A l'inverse, un effet générationnel négatif se traduit par des courbes de plus en plus basses dans le temps : à tout âge, la génération la plus récente consomme moins que ses parents ou grands-parents.

2.1. L'équipement automobile en France

Les biens dits "durables" regroupent les produits dont la consommation s'étale sur une durée relativement longue (de l'ordre de plusieurs années). Avec environ 10 % de la dépense annuelle de consommation, le poids des biens durables dans le budget des ménages est modeste. Les cinquante dernières années sont ainsi marquées par l'apparition de biens nouveaux, achetés au départ par une frange restreinte de ménages, et qui se sont par la suite diffusés dans le reste de la population jusqu'à atteindre, dans certains cas, la saturation (taux d'équipement proche de 100%). L'automobile, bien « durable » type, connaît ainsi une diffusion lente mais constante.

Graphique 15 : Diffusion de quelques biens durables entre 1962 et 2006

Source : Insee, enquêtes Budget de Famille 1963 à 2006, Conditions de vie 1965 à 1973.

Les taux d'équipement et de multiéquipement automobile des ménages n'ont cessé de progresser, comme illustré sur le tableau ci-dessous. L'amélioration du revenu disponible, les besoins croissants en matière de déplacements induits par les nouveaux modes de vie (développement des trajets domicile-travail, des trajets professionnels, des trajets récréatifs-loisirs, vacances), mais aussi le développement d'une certaine culture de l'autonomie et l'optimisation des temps alloués aux transports, sont autant de facteurs ayant favorisé l'équipement des ménages en automobile.

D'autre part, le manque d'offre en matière de transports en commun (notamment dans les zones rurales) et l'existence d'un réseau routier performant ont suscité et favorisé le choix de l'automobile comme mode de déplacement principal. L'évolution des modes de vie, tant sur le plan professionnel que privé (et notamment le besoin accru en déplacements), a aussi – jusqu'il y a peu - incité les ménages à privilégier la voiture comme mode de déplacement, du fait de l'autonomie et la souplesse d'utilisation qu'elle procure (voir aussi le chapitre consacré aux comportements de mobilité).

Le tableau qui suit présente une synthèse des comportements de mobilité des ménages français et des évolutions au cours du temps. On observe notamment :

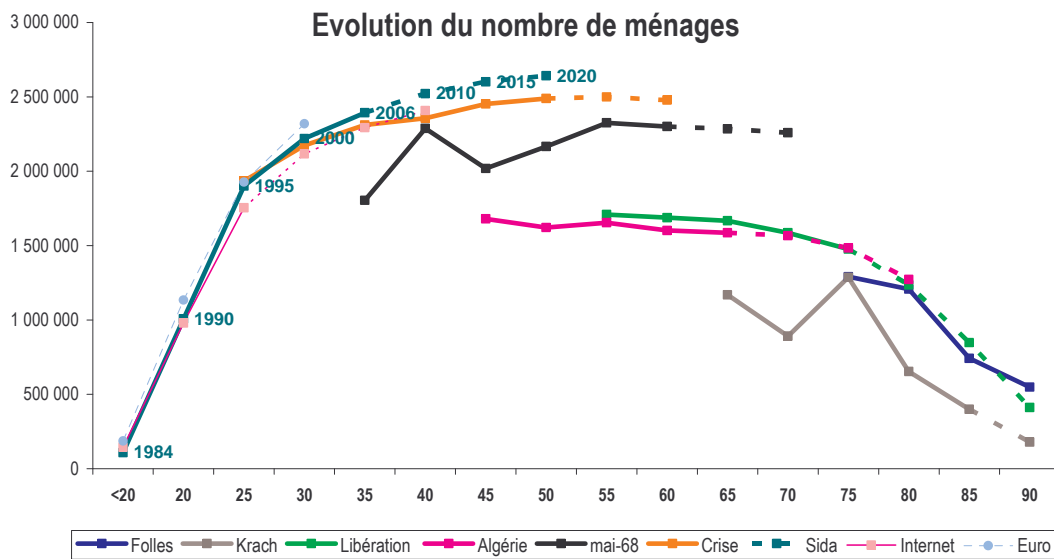
- une baisse structurelle de la part des ménages non-motorisés, et de la part des ménages monomotorisés ;
- une hausse soutenue du nombre de voyageurs-kilomètres ;
- une hausse du kilométrage moyen annuel par véhicule jusqu'en 2000, puis une baisse après.

Tableau 9 : Évolution des comportements de mobilité des ménages français au cours du temps

MOTORISATION		Unité	1980	1990	2000	2003	2004	2006	2008	2009
Ménages non motorisés	%		29,2%	22,2%	18,7%	20,1%	22,6%	28,8%	38,0%	37,0%
Ménages motorisés	%		70,8%	77,8%	81,3%	79,7%	77,4%	71,2%	62,0%	63,0%
Ménages monocarburants	%		54,5%	50,6%	50,7%	47,6%	46,6%	46,4%	46,3%	46,6%
Ménages bivalentes	%		14,6%	20,0%	26,4%	27,0%	28,4%	25,4%	30,7%	30,1%
Ménages trivalentes et plus	%		1,7%	3,2%	4,2%	5,4%	5,1%	5,4%	5,5%	5,3%
Age moyen du véhicule	année		3,95	7,29	7,29	7,49	7,59	7,71	7,79	8,2
Distance de déplacement moyenne	année		3,08	4,43	4,73	4,64	4,73	4,9	4,9	4,9
Vitesse particulière d'occupation	%		60,8	66,1	66,9	69,7	69,8	69,8	69,8	69,9
Accroissement moyen total	km		12 200	13 943	13 360	13 999	12 843	12 913	12 490	12 196
Accroissement moyen individuel	km		11 600	11 601	10 390	10 128	9 150	9 126	8 122	8 032
Accroissement moyen annuel	km		36 200	30 950	18 130	17 006	16 298	16 173	15 917	15 980
Traffic intérieur de voyageurs										
En véhicules particuliers	milliards voyageurs		452,3	586,4	794,4	796,6	756,9	777,4	759,9	777,8
En autocars-autobus	milliards voyageurs		36,2	41,2	43,2	42,7	44,0	43,8	44,9	47,7
Traffic total	milliards voyageurs		488,5	627,6	837,6	839,3	800,9	821,2	804,8	825,5
Part du trafic réalisé dans le trafic total	%		90,2	96,6	98,4	99,1	98,7	99,3	99,0	97,9
Évolution annuelle du trafic										
En véhicules particuliers	%		—	+2,8	+1,0	+1,7	-1,2	-1,3	-1,5	-1,8
En autocars-autobus	%		—	+1,7	+3,8	1,2	3,0	-2,4	2,3	5,0

Pour cadrer l'analyse qui suit, le graphe ci-après illustre l'évolution du nombre de ménages par génération et par âge depuis 1984, complété par une projection à horizon 2020. La projection est conforme aux prévisions démographiques de l'INSEE relatives à la population par âge, et repose sur l'hypothèse d'une immigration nette de 100 000 personnes par an sur la période, et sur différentes hypothèses relatives à l'évolution de la composition des ménages.

Graphique 16 : Évolution du nombre de ménages en France par génération



Source : INSEE, traitements BIPE

Les analyses du BIPE sur la composition des ménages indiquent, dans les 10 prochaines années :

- Une explosion du nombre de ménages solos : + 2 500 000 ménages
- Une augmentation des ménages monoparentaux et des couples sans enfants... : + 260 000 ménages
- Une hausse du nombre de ménages de plus de 45 ans, des jeunes retraités puis des plus de 75 ans

Sans surprise, le nombre de ménages des générations Krach, Années folles et Libération sera très faible d'ici 2020, et celui des membres de la génération Algérie aura aussi considérablement baissé, laissant une population de ménages dominée par les générations « Mai 68 », Crise, Sida, Internet et Euro, et une nouvelle génération encore non nommée qui aura émergé entre temps.

2.2. L'équipement automobile selon les générations

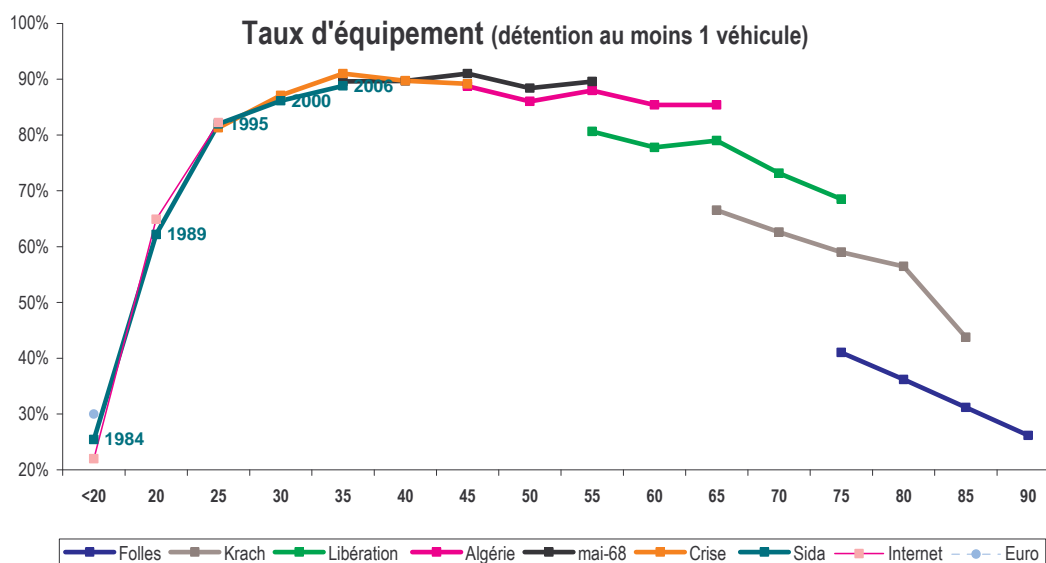
Les enquêtes «Budget de famille» réalisées par l'INSEE à un rythme quinquennal depuis 1979 fournissent une estimation de la consommation moyenne des différents biens et services par ménage. L'intérêt essentiel de ces enquêtes est de permettre la comparaison des niveaux de vie et des choix de consommation de diverses catégories de ménages. Ces enquêtes apportent des informations uniques sur la consommation des ménages, plus précisément sur les dépenses et les ressources des ménages résidant en France (métropole et Dom), et permettent de connaître le poids des grands postes de consommation dans le budget des ménages.

NOTA : les analyses générationnelles suivantes sont traitées à partir des résultats bruts de l'enquête « Budget des Familles » et ne sont pas recadrées avec la Comptabilité nationale.

Actuellement, la place prépondérante de l'automobile dans les modes de vie d'hier est remise en cause d'une façon générale, et plus particulièrement par les nouvelles générations. Le débat sur le réchauffement climatique dû aux émissions de CO₂ de l'activité transport et la flambée puissante et continue du coût d'utilisation des automobiles sont à l'origine de nouvelles stratégies d'économies de la part des ménages. De nouveaux modes d'usage de l'automobile (location, auto-partage, covoiturage) se structurent, avec un transfert vers un équipement qui serait plus temporaire. L'adoption d'alternatives à l'automobile est de plus favorisée par une offre croissante de services de transports publics.

L'évolution des modes de vie rattachée à l'histoire économique et sociale d'après-guerre, induit néanmoins un léger effet de génération positif sur les taux d'équipement, et ce jusqu'à la génération Crise née entre 1950 et 1960 : plus la génération est récente, plus elle est équipée. Pour les générations suivant la génération crise, l'écart est devenu très faible, voire nul : l'effet de génération s'est sensiblement amenuisé.

Graphique 17 : Un effet générationnel qui s'essouffle



Source : Enquête Budget des Familles 1984 – 2006

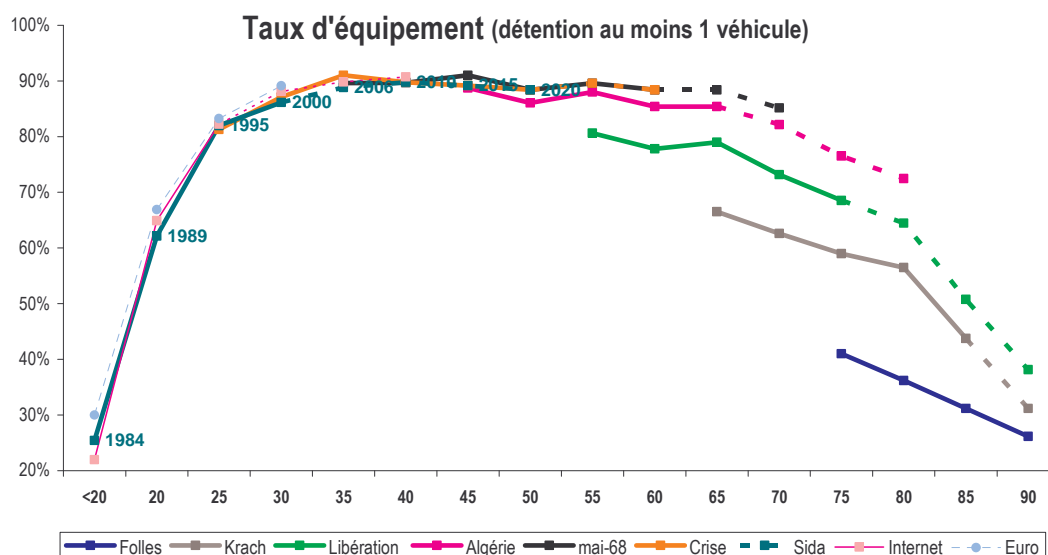
La génération Sida marque un temps d'arrêt à cet effet positif, les personnes de cette génération ayant révisé à la baisse leurs ambitions d'achat. Il semble toutefois que les jeunes générations Internet et Euro reprennent le chemin des concessionnaires. Bien que les tactiques les plus courantes de contournement de la possession soient la location, l'auto-partage et le covoiturage, les alternatives de transport collectif ou les 2 roues risquent d'être privilégiées dans les années à venir.

Ci-dessous, nous avons chiffré l'impact sur les marchés automobiles de 2 scénarios, à titre d'illustration du poids des effets d'âge et de génération :

- Scénario 1 : poursuite tendancielle des différents taux d'équipement par génération
- Scénario 2 : rupture à partir des années 2008-2009, liée à une prise de conscience écologique et à l'effet de la crise sur les jeunes générations, conduisant à un déséquipement automobile des jeunes.

2.3. Scénario 1 : poursuite tendancielle des effets générationnels

Graphique 18 : Taux d'équipement automobile par âge et génération

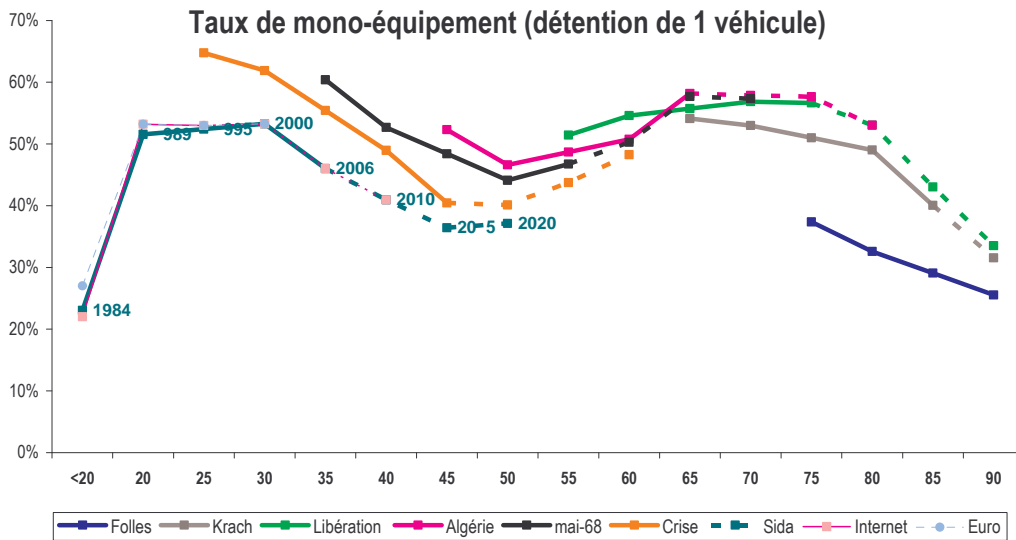


Source : Enquête Budget des Familles 1984 – 2006, Projections BIPE

Sous l'hypothèse d'une évolution tendancielle des comportements générationnels, le **taux d'équipement automobile moyen en France** pourrait progresser encore à l'horizon 2020 et atteindre 83%, en raison de l'effet de génération conjugué à l'impact mécanique des effectifs des différentes cohortes, puis commencer à décroître à partir de 2025 sous l'effet de la disparition des générations du papy boom, Libération et Algérie.

Le développement de la location (notamment en agglomération), en tant qu'alternative souple et économique à l'achat d'un véhicule, constituera toutefois un frein à l'augmentation du taux d'équipement.

Graphique 19 : Taux de monoéquipement par âge et génération

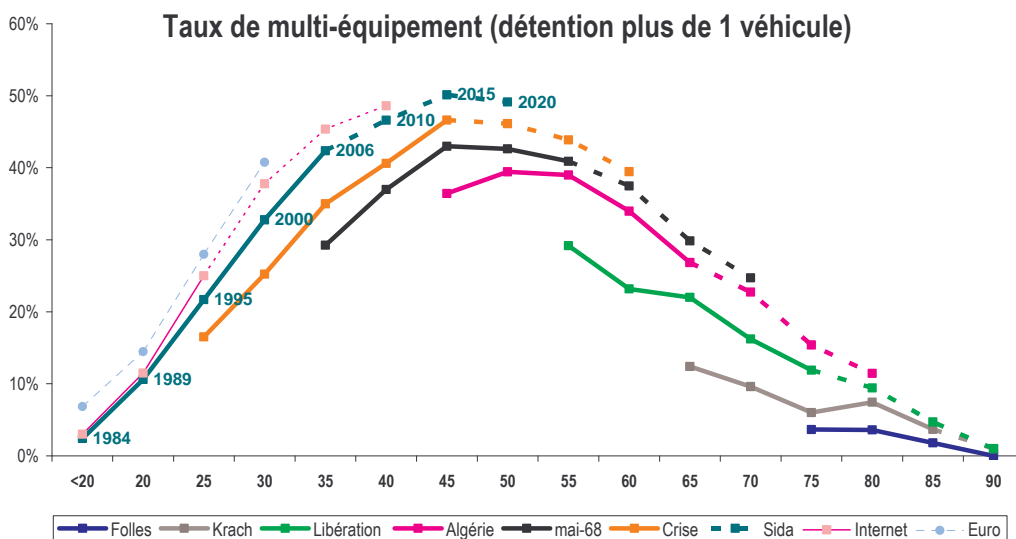


Source : Enquête Budget des Familles 1984 – 2006, Projections BIPE

Historiquement, le **taux de monoéquipement** suit le cycle de vie de la famille : les jeunes s'équipent entre 20 et 25 ans et se multiéquipent vers 30 ans, période de vie active et fondement d'une famille. Puis, le départ des enfants et le passage à la retraite marquent une nouvelle période de monoéquipement à partir de 55 ans, puis un déséquipement aux âges avancés.

En plus de cet effet d'âge et de cycle de vie sur les taux d'équipement, il existe aussi un effet générationnel négatif à partir de la génération Crise, qui s'accroît fortement sur les jeunes générations Sida, Internet et Euro. Ces générations sont susceptibles de marquer une rupture dans les comportements : elles ne s'équipent pas, louent ou pratiquent tout autre moyen de locomotion, comportements que nous testons dans le scénario 2.

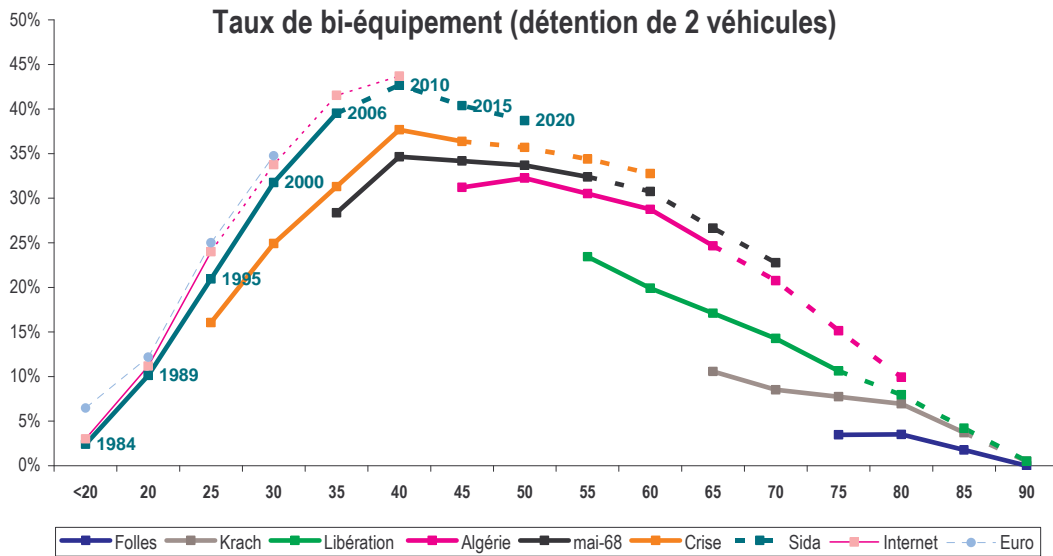
Graphique 20 : Taux de multiéquipement par âge et par génération



Source : Enquête Budget des Familles 1984 – 2006, Projections BIPE

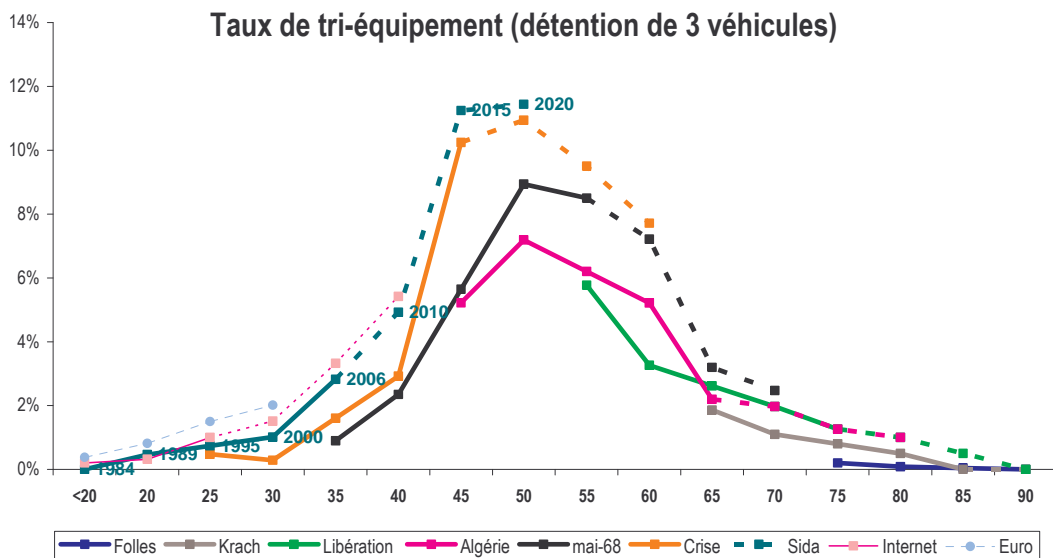
Un facteur qui pourra nuancer ces évolutions, toutefois, est le multiéquipement automobile. En effet, on observe un effet générationnel positif sur le multiéquipement automobile, qui s'exprimera par **une hausse du potentiel de demande automobile** : les enquêtes montrent que chaque génération s'est de plus en plus multiéquipée. Le taux de multiéquipement est également très lié au cycle de vie, avec un double équipement des ménages pendant la vie active et pour les couples avec enfants, suivi d'un effet d'âge négatif au-delà de 45-50 ans, qui s'accroît avec l'âge : plus on est vieux moins on se multiéquipe.

Graphique 21 : Taux de biéquipement par âge et par génération



Source : Enquête Budget des Familles 1984 – 2006, Projections BIPE

Graphique 22 : Taux de triéquipement par âge et par génération



Source : Enquête Budget des Familles 1984 – 2006, Projections BIPE

2.3.1. Scénario 1 : synthèse de l'analyse générationnelle des taux d'équipement

(Calculs BIPE relatifs aux projections des taux d'équipement par génération)

L'analyse de l'impact générationnel sur les taux d'équipement des ménages permet de projeter l'évolution attendue du parc automobile en France.

L'analyse est complétée au chapitre suivant par une étude des comportements générationnels en matière de dépenses automobiles, analyse qui complète la section actuelle sur les taux d'équipement : en effet, il est aussi utile de savoir quels arbitrages les ménages font entre achat d'un véhicule neuf ou d'occasion, et si certaines générations privilégient des véhicules plus ou moins chers.

Dans le scénario 1 tendanciel, l'évolution attendue des taux d'équipement par âge et par génération à horizon 2020 conduirait, compte tenu de l'évolution de la taille des cohortes considérées, à une hausse du taux d'équipement réel moyen des ménages de 0,3% par an jusqu'à 2010, puis à des croissances de taux d'équipement de l'ordre de 0% entre 2010 et 2020.

Tableau 10 : Scénario 1 tendanciel : projections Bipe des taux d'équipement automobile en France

Taux d'Equipement Automobile					Taux d'accroissement moyen					
	taux d'équipt automobile	taux de mono-équipt	taux de bi-équipt	taux de tri-équipt	tcam	nombre de ménages	Equipement automobile total	Mono-équipement	Bi-équipement	Tri-équipement
1980	70.8%	54.3%	14.8%	1.7%						
1985	74.7%	51.2%	21.3%	2.5%						
1990	76.8%	50.5%	23.0%	3.3%						
1995	78.4%	50.5%	24.4%	3.5%						
2000	80.3%	50.7%	25.4%	4.2%						
2005	81.2%	46.4%	29.4%	5.4%	2005/2000	1.3%	1.5%	0.8%	2.9%	6.0%
2010	82.5%	46.4%	30.5%	5.6%	2010/2005	1.1%	1.4%	1.2%	2.0%	1.9%
2015	82.9%	45.5%	31.3%	6.0%	2015/2010	1.0%	1.1%	0.5%	1.5%	2.8%
2020	83.2%	44.9%	32.3%	6.0%	2020/2015	0.8%	0.8%	0.6%	1.6%	0.6%

Sources : traitements enquêtes Budget des Familles, Projections BIPE

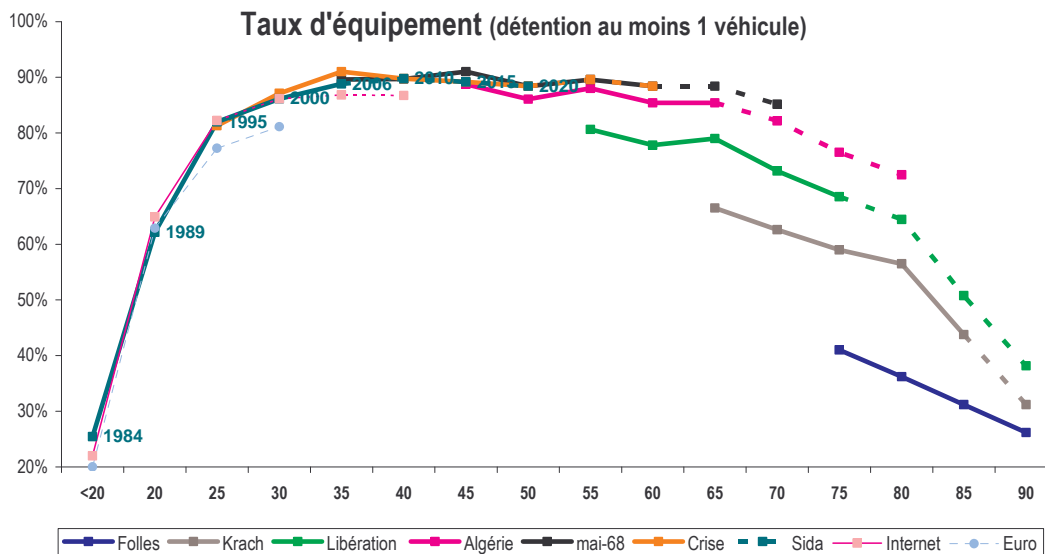
- Le taux d'équipement réel, hors accroissement du nombre de ménages, croîtrait de +0.3% par an jusqu'en 2010 pour rester stable à horizon 2020 à 83% ;
- Le monoéquipement décroîtrait à l'horizon 2015 pour atteindre 45% en 2020 ;
- Le biéquipement croîtrait d'environ +0,8% par an jusqu'en 2020 à 32% ;
- Le triéquipement après une phase de forte croissance jusqu'en 2005 atteindrait 6% en 2020 avec un taux d'accroissement relativement faible à partir de 2015.

2.4. Scénario 2 : prise de conscience écolo et effet crise sur les jeunes générations

L'existence d'un effet générationnel négatif à partir de la génération Crise, qui s'accroît fortement sur les jeunes générations Internet et Euro, nous conduit à chiffrer un scénario 2 de rupture à partir des années 2008-2009.

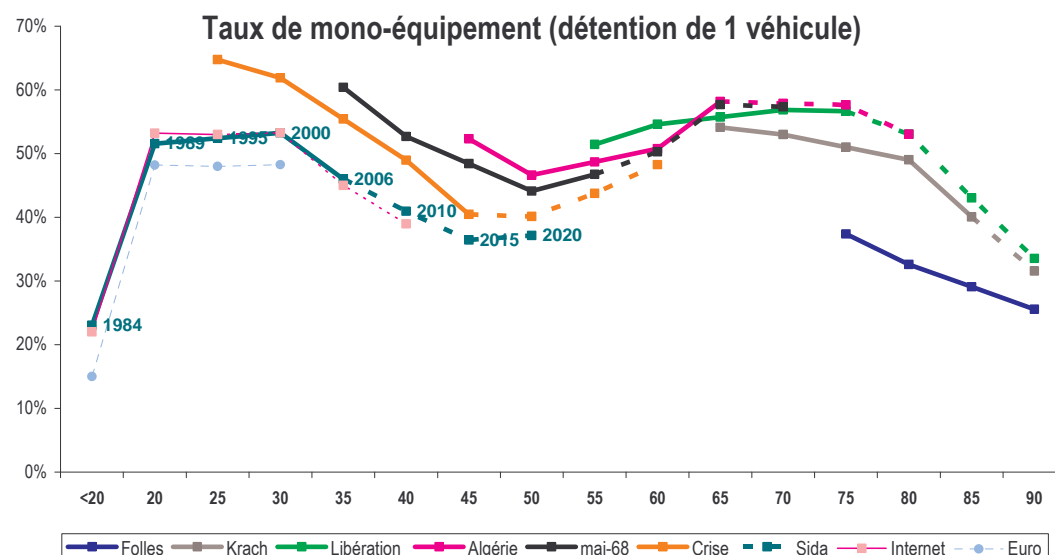
La prise de conscience écologique et l'effet de la crise sur les jeunes générations, conduiraient à un déséquipement automobile des jeunes : elles ne s'équipent pas, louent ou pratiquent tout autre moyen de locomotion.

Graphique 23 : Prospective du taux d'équipement en VP



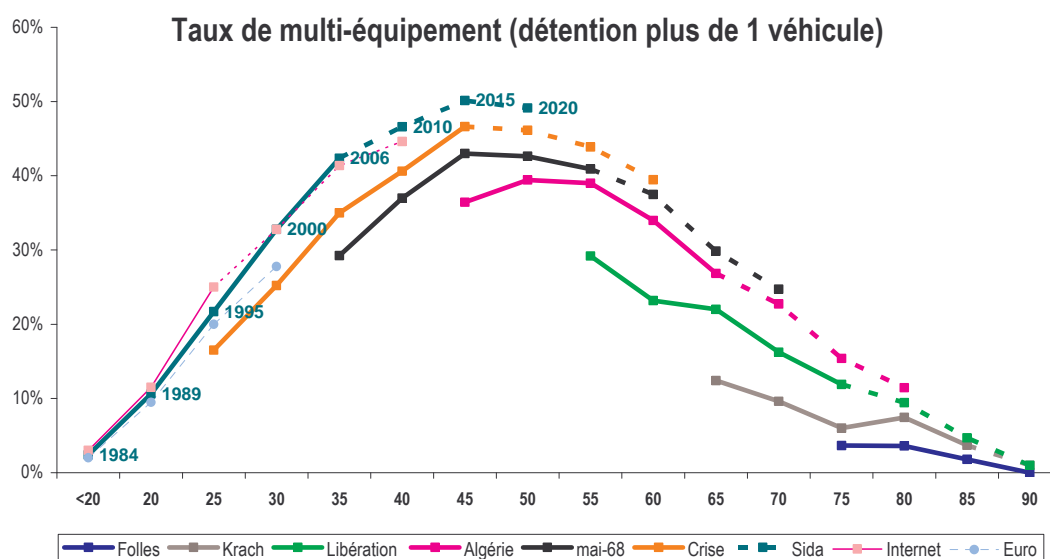
Source : Enquête Budget des Familles 1984 – 2006, Projections BIPE

Graphique 24 : Prospective du taux de monoéquipement



Source : Enquête Budget des Familles 1984 – 2006, Projections BIPE

Graphique 25 : Prospective du taux de multiéquipement



Dans le scénario 2 de rupture, l'évolution attendue des taux d'équipement par âge et par génération à horizon 2020 conduirait, compte tenu de l'évolution de la taille des cohortes considérées, à une hausse du taux d'équipement réel moyen des ménages de 0,2% par an jusqu'à 2010, puis à une décroissance du taux d'équipement de l'ordre de -0,2% par an entre 2010 et 2015 et -0,5% par an entre 2015 et 2020.

Tableau 11 : Scénario 2 rupture : projections BIPE des taux d'équipement automobile en France

	Taux d'Équipement Automobile				Taux d'accroissement moyen					
	taux d'équipt automobile	taux de mono-équipt	taux de bi-équipt	taux de tri-équipt	tcam	nombre de ménages	nombre de ménages dt Mono-équipés	dt Bi-équipés	dt Tri-équipés	
1980	70.8%	54.3%	14.8%	1.7%						
1985	74.7%	51.2%	21.3%	2.5%						
1990	76.8%	50.5%	23.0%	3.3%						
1995	78.4%	50.5%	24.4%	3.5%						
2000	80.3%	50.7%	25.4%	4.2%						
2005	81.2%	46.4%	29.4%	5.4%	2005/2000	1.3%	1.5%	0.7%	2.8%	6.0%
2010	82.5%	46.8%	30.2%	5.5%	2010/2005	1.1%	1.3%	1.3%	1.7%	1.4%
2015	80.2%	44.7%	30.1%	5.5%	2015/2010	1.0%	0.8%	0.1%	0.9%	1.7%
2020	77.7%	42.5%	30.0%	5.2%	2020/2015	0.8%	0.3%	-0.2%	0.8%	-0.9%

Sources : traitements enquêtes Budget des Familles, Projections BIPE

- Le taux d'équipement réel, hors accroissement du nombre de ménages, croîtrait de + 0,2% par an jusqu'en 2010 pour culminer à 82,5 % ; puis décroîtrait régulièrement de - 0,2 à - 0,5 % par an pour atteindre environ 78 % en 2020 ;
- Le monoéquipement décroîtrait à horizon 2015 pour atteindre 43 % en 2020 ;
- Le biéquipement se stabiliserait à horizon 2020 à 30 % ;
- Le triéquipement après une phase de forte croissance jusqu'en 2005, atteindrait son apogée à 5,5 % en 2010-2015.

2.5. Les dépenses des ménages en transport, par type de dépense

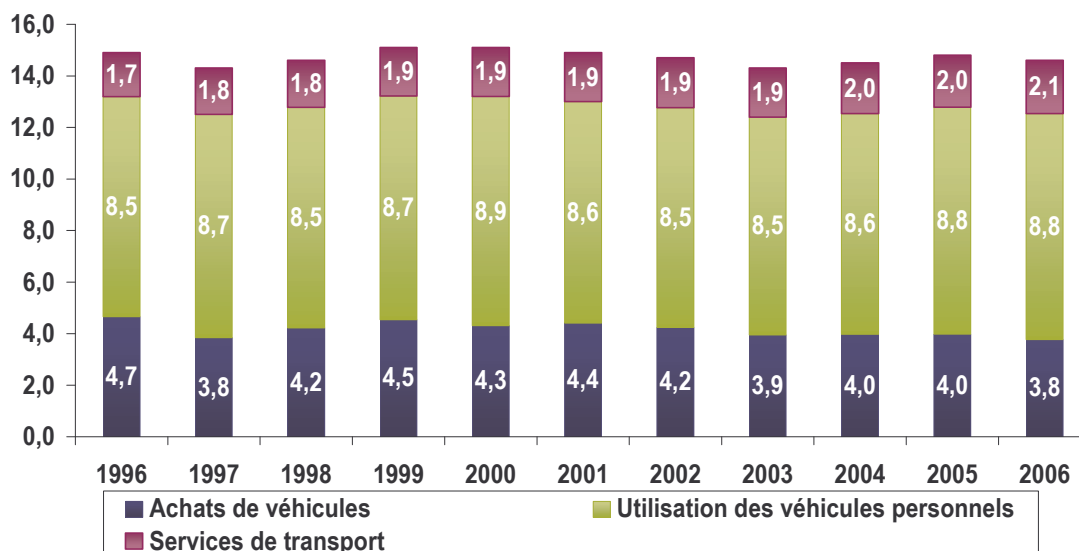
Pour compléter l'analyse du chapitre précédent portant sur les comportements générationnels en matière de taux d'équipement – donc de détention d'un véhicule automobile par les ménages, à différentes phases de leur cycle de vie et à différentes époques – nous étudions ci-dessous l'existence – ou non – de comportements générationnels en matière de dépense automobile, et de dépense de transport en général : quelle part de leur budget les ménages de différentes catégories consacrent-ils à l'achat de véhicules automobiles, de motocycles et de cycles, ou à l'entretien et l'utilisation des véhicules ? Comment ces coefficients budgétaires ont-ils évolué dans le temps ? Les jeunes générations se comportent-elles comme leurs aînés à leur âge, ou note-t-on une rupture de comportement ? Telles sont les questions étudiées ici.

Le poste Transport de l'enquête « Budget des Familles » se subdivise en :

- Achats de véhicules
 - Automobiles achetées neuves
 - Automobiles achetées d'occasion
 - Achats de motocycles
 - Achats de cycles
- Utilisation de véhicules personnels
 - Pièces détachées et accessoires
 - Carburants et lubrifiants
 - Services d'entretien et réparation
 - Services de loyer garage, parking, stationnement ...
 - Services de location leasing, péages, leçons de conduite ...
- Services de transport
 - Transport voyageur par rail
 - Transport voyageur par route
 - Transport voyageur par air
 - Transport voyageur par mer et voies navigables

Au sein du poste transport, l'achat de véhicules est peu à peu écrasé par les dépenses d'utilisation et, dans une moindre mesure, par les services de transport.

Graphique 26 : Coefficient budgétaire transport en % = dépenses de transport / dépenses totales du ménage



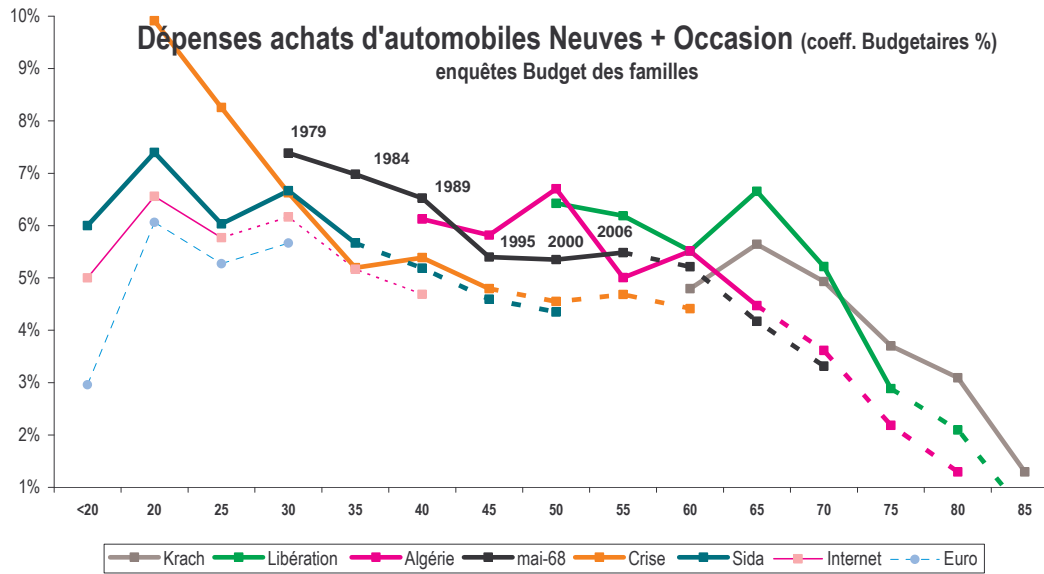
Source : INSEE, Comptabilité Nationale

2.5.1. Les dépenses d'achats de véhicules automobiles selon les générations

NOTA : les analyses générationnelles suivantes sont traitées à partir des résultats bruts de l'enquête « Budget des Familles » qui ne sont pas recadrés avec la Comptabilité nationale.

Le graphe qui suit présente l'évolution du poids des achats de véhicules automobiles neufs et d'occasion dans le budget total des ménages par âge et par génération. On observe un effet d'âge négatif tout au long du cycle de vie (plus on avance en âge, plus la part des achats automobiles dans le budget diminue), et un effet générationnel négatif (les générations plus jeunes consacrant, toutes choses égales par ailleurs, une part moindre de leur budget à l'achat de véhicules automobiles que leurs parents ou grands-parents au même âge).

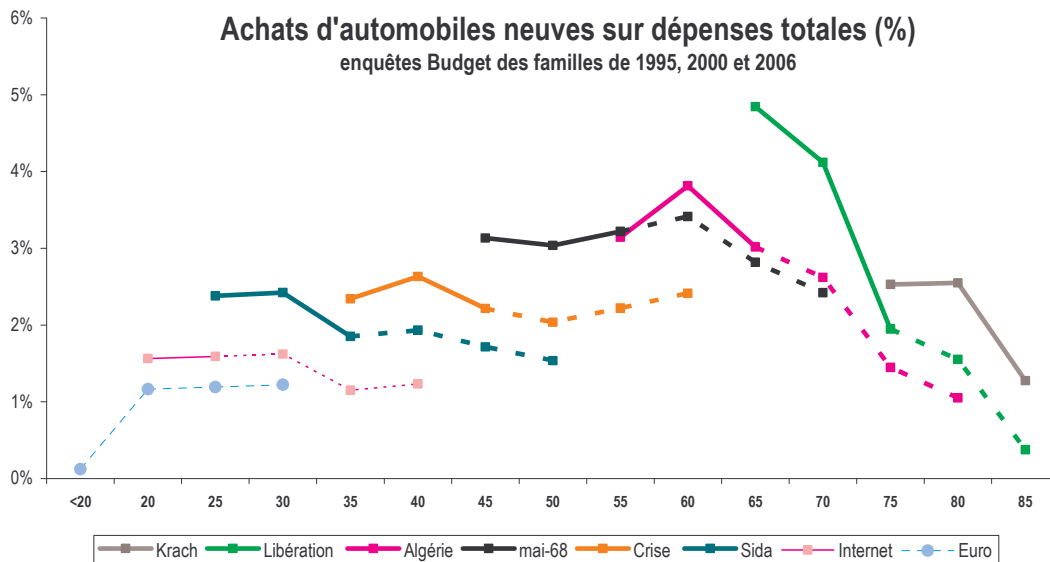
Graphique 27 : Poids de l'effet générationnel sur la dépense en VN+VO



Source : Enquêtes Budget des Familles 1979 à 2006, Projections BIPE

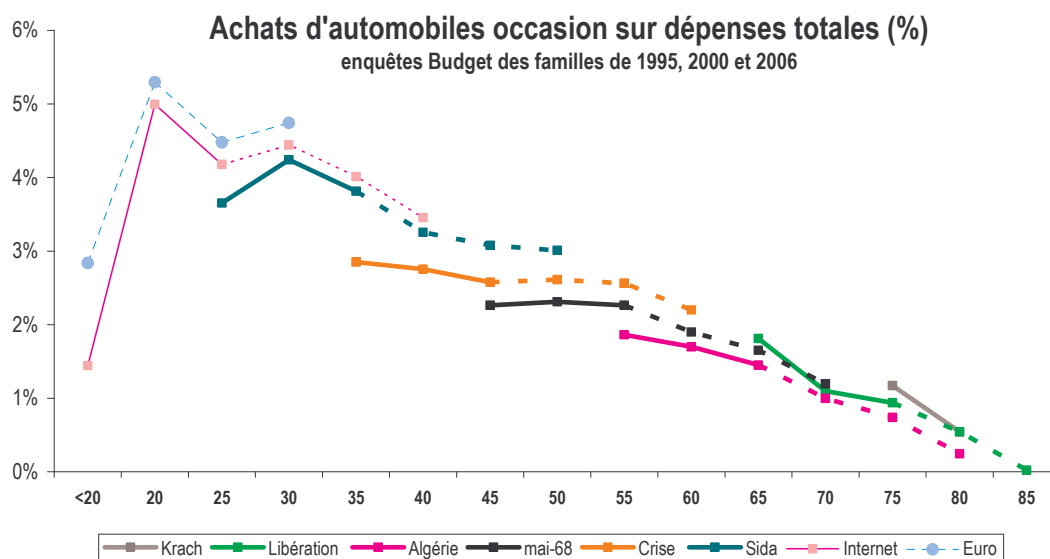
Si l'effet de génération négatif se confirme pour les seuls achats de véhicules neufs, en revanche on constate que le poids des dépenses en véhicules neufs dans le total des dépenses de consommation est relativement stable au long du cycle de vie : si le poids total des achats était supérieur pour les jeunes, c'est essentiellement parce que ces derniers achètent des véhicules d'occasion : la part des achats de véhicules neufs est plus faible.

Graphique 28 : Poids de l'effet générationnel sur la dépense en VN



Source : Enquêtes Budget des Familles, BIPE

Graphique 29 : Poids de l'effet générationnel sur la dépense en VO



Source : Enquêtes Budget des Familles, BIPE

Pour les achats de véhicules d'occasion, en revanche, on n'observe pas d'effet générationnel (ou très peu), en revanche l'effet d'âge est très prononcé : plus on avance en âge, moins on est susceptible de privilégier un véhicule d'occasion.

En guise de synthèse, les graphiques illustrent :

- Un effet d'âge sur l'achat de véhicules automobiles : à partir de 65-70 ans on achète moins de voiture, surtout les voitures d'occasion
- Un effet générationnel prononcé sur les voitures neuves, avec une scission à partir de la génération Mai 68 : les jeunes générations dépensent moins pour l'achat de voitures neuves.

2.6. Prévisions des dépenses d'achat automobile à moyen terme

(Calculs BIPE relatifs aux projections des budgets dépenses auto par génération)

Le tableau qui suit présente un scénario tendanciel d'évolution de la part du budget des ménages consacrée à l'achat de véhicules automobiles, neufs et d'occasion respectivement. Le scénario indique une poursuite de la baisse du coefficient budgétaire moyen, liée à la fois à un ralentissement des taux d'équipement, à une poursuite de la baisse relative des prix des véhicules achetés (effet de gamme et impact de la forte concurrence dans le secteur sur les prix).

Tableau 12 : Évolution attendue des coefficients budgétaires à horizon 2020

Taux d'accroissement moyen						
	Achat auto N+O		Achat auto Neuf		Achat auto Occasion	
	insee	Bipe	insee	Bipe	insee	Bipe
2000	4.3%	5.4%		2.9%		2.6%
2005	4.0%	4.7%		2.2%		2.5%
2010		4.7%		2.1%		2.7%
2015		4.2%		1.6%		2.6%
2020		4.0%		1.5%		2.6%

Sources : traitements enquêtes Budget des Familles, Projections BIPE

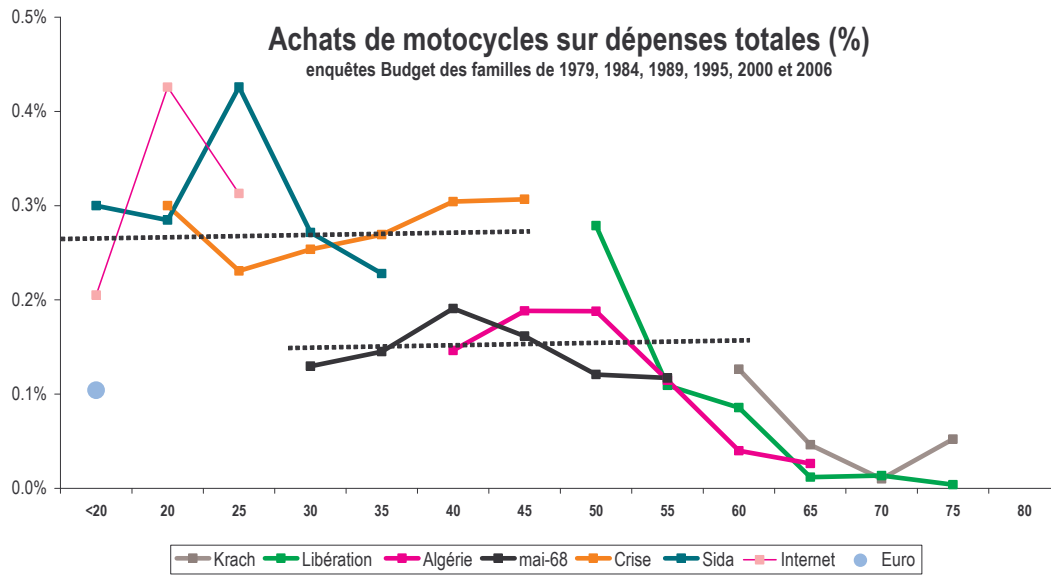
- Ralentissement des dépenses liées à l'achat d'une automobile neuve à partir de 2010 ;
- Les dépenses pour l'achat d'une voiture d'occasion resteraient stables.

La section suivante traite de l'évolution de la part du budget des ménages consacrée à l'achat de deux roues (cycles et motocycles).

2.6.1. Les dépenses d'achats de cycles et motocycles selon les générations

Concernant les motocycles, on observe sans surprise un effet d'âge globalement négatif, puisque la part du budget consacrée à cet achat baisse avec l'âge. Plus intéressante sans doute est toutefois la rupture de comportement entre les générations Crise et Mai 68. Les générations montantes dépensent en effet deux fois plus dans l'achat de motocycles que les générations anciennes, hors effet d'âge. Cet effet d'époque est à mettre en relief avec le développement (et les innovations) de l'offre, la hausse de la congestion dans les grandes villes et, peut-être, un effet de mode.

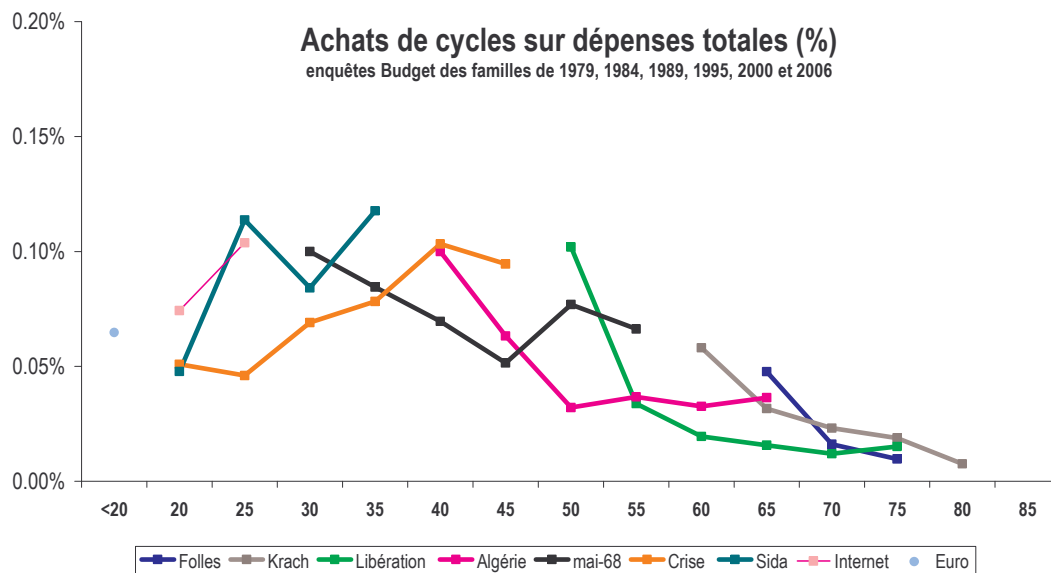
Graphique 30 : Poids de l'effet générationnel sur l'achat de motos



Source : Enquêtes Budget des Familles, BIPE

On note cependant que la dernière génération (la génération euro, née autour de 1985) semble être revenue aux comportements des générations Mai-68 et avant, avec une très faible part de leur budget consacrée à l'achat de motos. Cet écart ne se retrouve toutefois pas dans l'analyse des coefficients budgétaires liés à l'achat de vélos, comme illustré ci-après.

Graphique 31 : Poids de l'effet générationnel sur l'achat de cycles



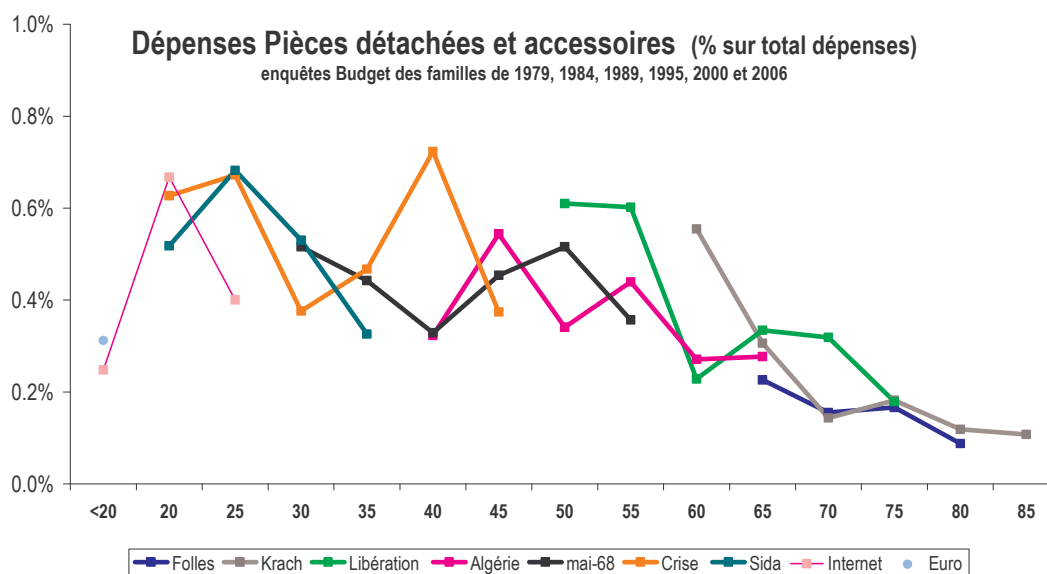
Source : Enquêtes Budget des Familles, BIPE

Les dépenses en cycles reflètent en effet aussi l'évolution générale du cycle de vie : plus on vieillit, moins on achète de vélos. Deux effets contraires pourraient contrarier cet effet d'âge dans les années à venir : les Vélib' limiteront l'accentuation de l'effet d'âge sur les jeunes générations, tandis que les anciennes favoriseront l'essor des vélos électriques. **Les dépenses en cycles pourraient donc être relativement stables à moyen terme, malgré des effets démographiques a priori défavorables** (baisse des cohortes de jeunes et hausse du nombre de personnes de 60 ans ou plus, qui achètent moins de vélos).

2.6.2. Les dépenses d'utilisation de véhicules personnels selon les générations

Comme illustré ci-après, on n'observe pas d'effet générationnel sur les dépenses de pièces détachées et d'accessoires automobiles, mais bien un effet d'âge globalement négatif : plus on vieillit, moins la part du budget consacrée à l'achat de pièces détachées et d'accessoires est élevée. L'effet d'âge négatif aura pour conséquence, toutes autres choses égales par ailleurs, un ralentissement de la croissance du marché dans les années à venir, puisque les jeunes cohortes sont moins nombreuses que celles des seniors.

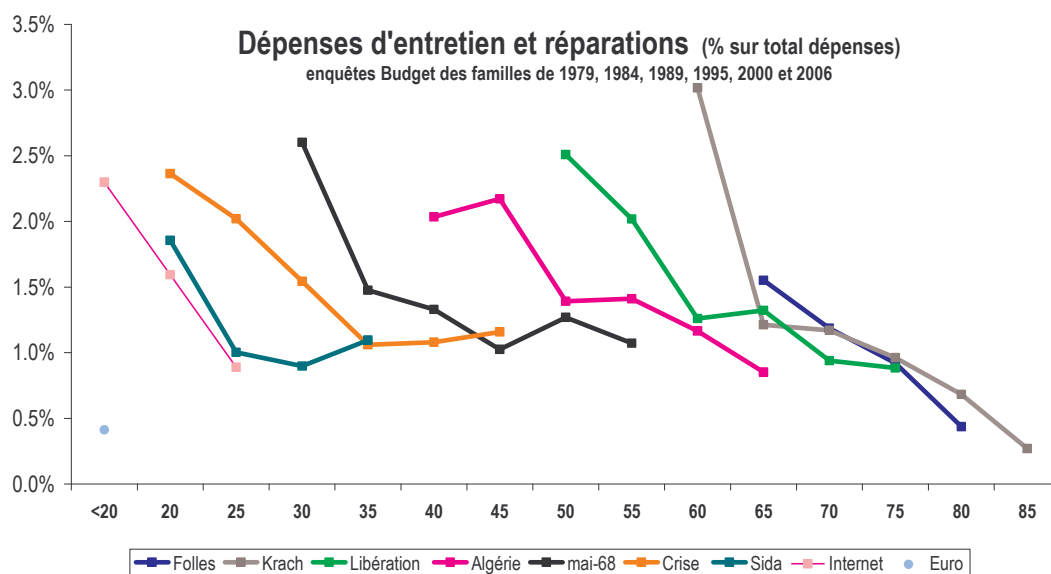
Graphique 32 : Poids de l'effet générationnel sur l'achat de pièces détachées et d'accessoires



Source : Enquêtes Budget des Familles, BIPE

Concernant les dépenses d'entretien et de réparation, celles-ci ont chuté de plus de la moitié, toutes générations confondues, au cours des 15-20 dernières années.

Graphique 33 : Poids de l'effet générationnel sur les dépenses d'entretien et de réparation



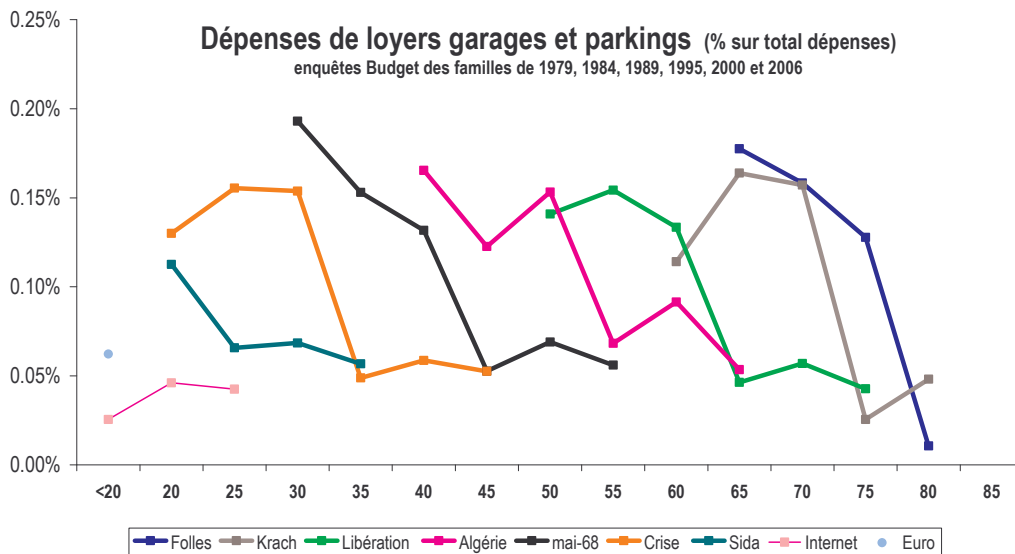
Source : Enquêtes Budget des Familles, BIPE

Le maintien en bon état des véhicules grâce aux contrôles techniques obligatoires et réguliers, la baisse des accidents de la route mais aussi l'arrivée de nouveaux modèles automobiles et de moteurs plus fiables ont permis cette décroissance. On note cependant une stabilisation des coefficients budgétaires au cours des 10 dernières années. La question de l'évolution future est posée : une rupture technologique entraînera-t-elle une nouvelle baisse du poids des dépenses en entretien et réparation ? Ou au contraire une hausse, suite à une augmentation de la fréquence des pannes sur des équipements de plus en plus complexes ?

Concernant les autres dépenses liées à l'usage de l'automobile, et plus particulièrement les dépenses de loyers liées aux garages ou aux parcs de stationnement, il semblerait que celles-ci aient également considérablement diminué à partir des années 1990 : les dépenses liées aux frais de stationnement des véhicules ont en effet été divisées par 3 entre 1979 et 2006, comme illustré ci-dessous. Les causes peuvent être de diverses origines :

- les loyers des garages ayant fortement augmenté, les voitures dorment plus dehors ;
- les ménages privilégieraient les transports collectifs plutôt que l'usage de la voiture en milieu urbain, échappant aux frais de parking ;
- les entreprises « offrent » des places de stationnement à leurs salariés.

Graphique 34 : Effet générationnel sur les dépenses de garages et parking

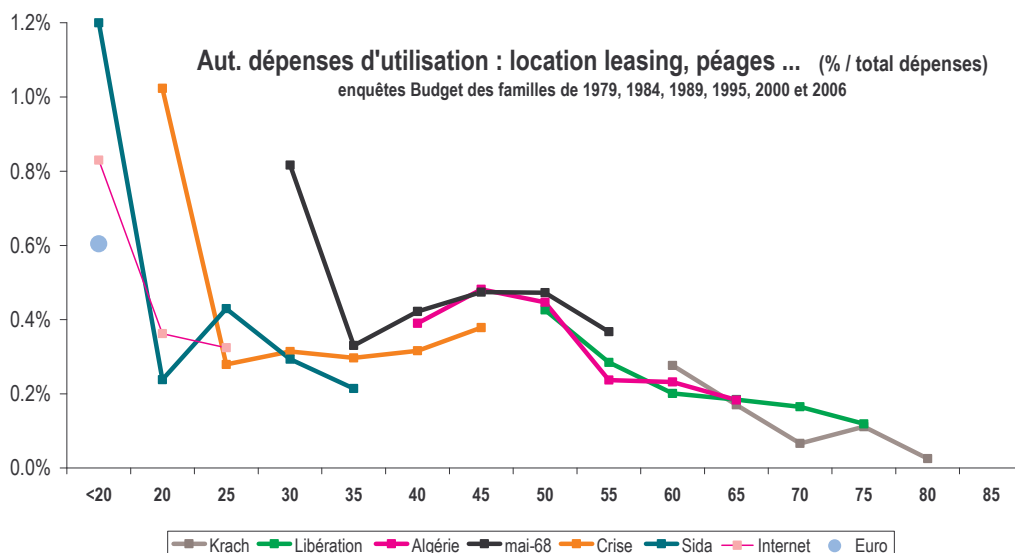


Source : Enquêtes Budget des Familles, BIPE

Comme pour les dépenses d’entretien et de réparation, les dix dernières années sont toutefois caractérisées par une stabilisation de la part de ces dépenses, et un coefficient budgétaire très homogène indépendamment de l’âge du ménage.

Une évolution similaire est observée pour les « autres » dépenses d’utilisation des véhicules telles que la location, le leasing, ou les péages : ces dépenses sont caractérisées par un effet d’âge et un effet d’époque limités toutefois aux tranches d’âge 20-35 ans. Quelle que soit la génération considérée, l’entrée dans la vie adulte semble être marquée par un besoin de mobilité qui passe en premier lieu par la **location de voitures**, poste pour lequel le budget des jeunes est presque 3 fois supérieur au niveau observé au milieu du cycle de vie.

Graphique 35 : Effet générationnel sur les dépenses d’utilisation des VP



Source : Enquêtes Budget des Familles, BIPE

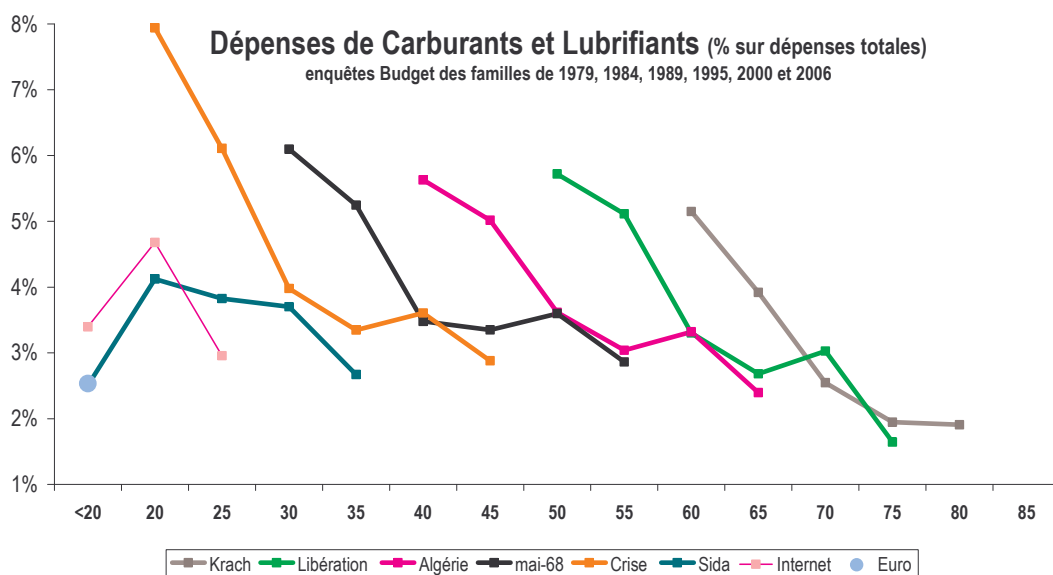
L'effet générationnel est plus ambigu : si la génération Sida a dépensé plus que celle qui l'a précédée (la génération crise) et que celle qui l'a suivie (la génération internet) en location, leasing ou péages, la génération internet et la génération euro semblent dépenser comparativement moins sur ce poste.

Enfin, concernant les dépenses de carburants et lubrifiants automobiles, on observe un effet d'époque très marqué, avec une rupture en 1990 :

- conséquence possible des chocs pétroliers antérieurs ?
- probablement liée à l'amélioration de la qualité des carburants et lubrifiants et à l'effet des nouvelles motorisations.

Sur ce poste, la tendance baissière le long du cycle de vie se poursuit quelle que soit la génération considérée.

Graphique 36 : Effet générationnel sur les dépenses de carburants et lubrifiants



Source : Enquêtes Budget des Familles, BIPE

2.6.3. Les effets générationnels sur les comportements de mobilité et les dépenses de services de transport

Cette analyse des comportements générationnels peut être complétée par une analyse des effets de génération sur les comportements de mobilité.

Ainsi, l'analyse générationnelle effectuée sur les acheteurs français de voitures neuves (enquêtes constructeurs automobiles confidentielles) montre que :

- Les jeunes générations utilisent plus quotidiennement l'automobile sur autoroute et route ; en revanche, leur taux d'usage en ville est nettement plus bas : nette préférence aux déplacements par d'autres modes de transport comme la moto ;

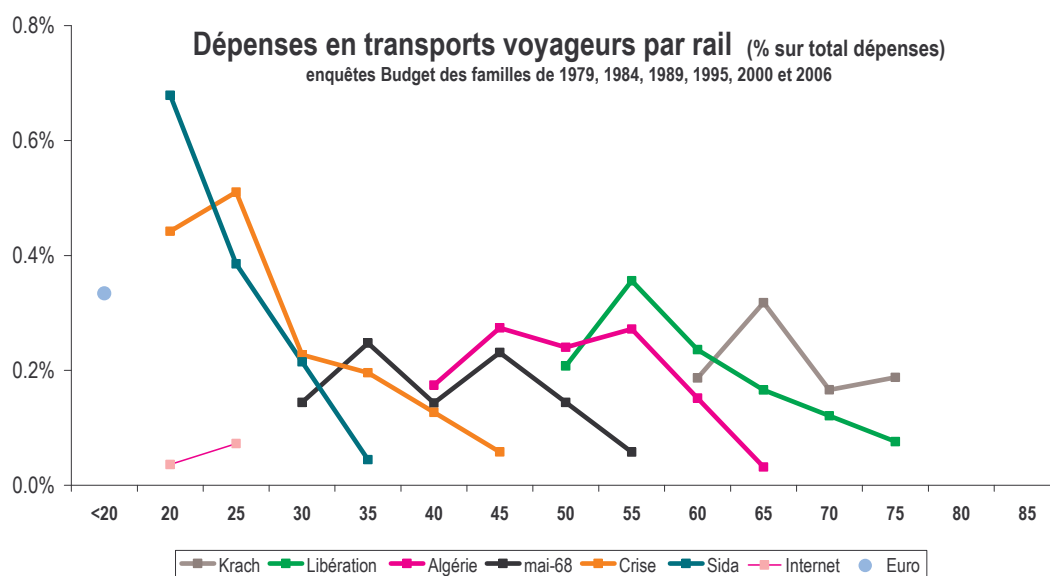
- Les automobilistes utilisent de moins en moins la voiture pour les déplacements professionnels quotidiens ainsi que pour motifs d'achat ;
- L'effet générationnel sur l'achat automobile transport contre plaisir est négatif : près de 75% des acheteurs de VP de la génération Algérie (20 ans en 1954) considèrent la voiture comme un moyen de transport et non comme un plaisir, contre 35% pour la génération Internet (20 ans en 1995).

2.6.3.1. Les dépenses de services de transport selon les générations

Enfin, cette dernière partie traite des effets éventuels de génération sur les dépenses de services de transport (transport ferroviaire en général, transport voyageur par route, transport aérien et transport par bateau). Ces modes de transport sont, pour partie, des substituts au transport individuel, automobile ou autre.

Ainsi, les dépenses de transport par rail des jeunes de moins de 25 ans sont environ 2 à 3 fois plus élevées que celles des populations plus âgées. Par ailleurs, on observe un effet générationnel légèrement négatif des dépenses liées aux transports par train, et ce malgré le développement de lignes TGV sur les années écoulées : si le trafic ferroviaire a continué d'augmenter, les ménages n'ont pas pour autant accru leur « taux d'effort », c'est-à-dire la part de leur budget qu'ils consacrent à ces dépenses.

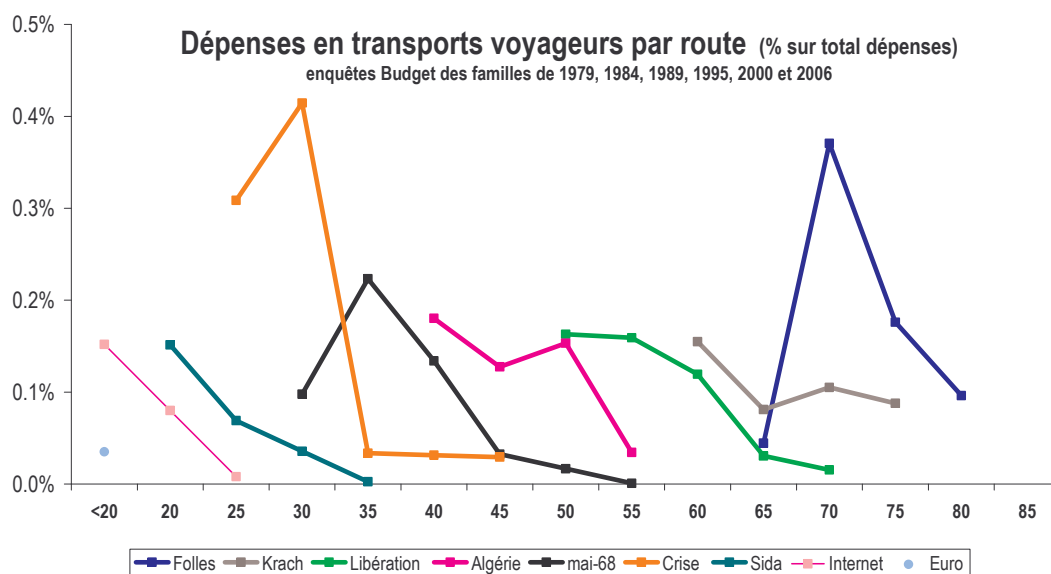
Graphique 37 : Effet générationnel sur les dépenses de transport par rail



Source : Enquêtes Budget des Familles, BIPE

Concernant le transport par route, l'autocar occupe une place intéressante pour les circuits et voyages organisés de tourisme de courte durée. Ce déplacement répond plus aux besoins d'une clientèle plus âgée, comme le confirme le graphique ci-après.

Graphique 38 : Effet générationnel sur les dépenses de transport par route



Source : Enquêtes Budget des Familles, BIPE

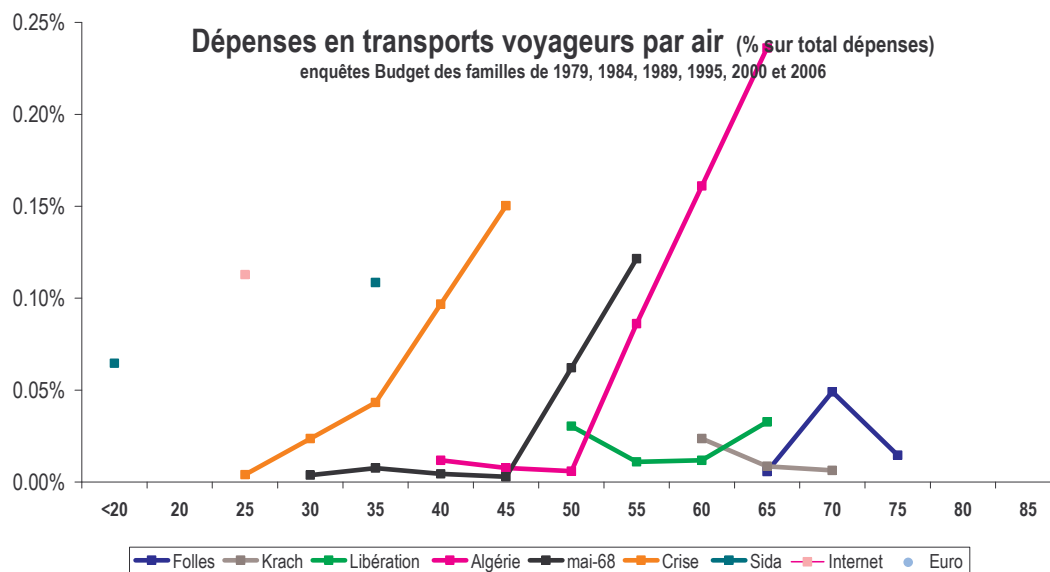
On observe en effet un effet d'âge négatif (chaque génération diminue son taux d'effort au fil des ans), et un effet de génération négatif, puisque les plus jeunes générations consacrent une part plus faible de leur budget aux transports voyageurs par route que leurs parents au même âge.

Ce qui frappe également c'est le niveau très faible de la dépense moyenne pour cette catégorie, comparé à d'autres postes comme le transport ferroviaire, ou, surtout, les dépenses de carburants et lubrifiants...

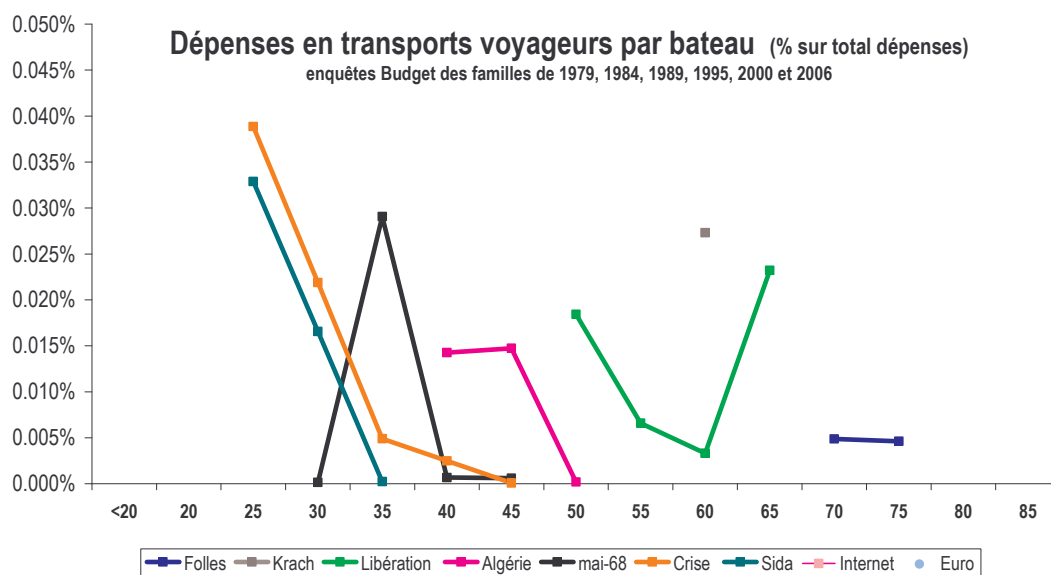
Les dépenses de services de transport par air et par bateau présentées sur les deux graphes qui suivent sont données à titre indicatif. Les graphiques illustrent toutefois le fort engouement pour le transport aérien au cours de la dernière décennie, qui s'est traduit par la très forte hausse de la part des budgets consacrée à ces dépenses, à tous âges, au cours des 10 dernières années. Le transport aérien s'est clairement imposé comme un moyen de transport privilégié pour les longues distances, à tel point que les montants dépensés en voyages d'avion dépassent, pour certaines générations, la dépense annuelle moyenne en transport ferroviaire.

En guise de synthèse, cette analyse générationnelle des différents postes de dépenses liées aux transports montrent une évolution des comportements au fil du temps pour plusieurs catégories de dépenses. Les fiches suivantes qui décrivent les comportements passés et futurs possibles des ménages dans différents domaines, et leurs conséquences sur la mobilité, permettront de construire des scénarios d'évolution future des coefficients budgétaires par âge et par génération, et par là de projeter à la fois la dépense de transport par principal poste, et les taux d'équipement en véhicules automobiles, à horizon de 10 ans selon différents scénarios.

Graphique 39 : Effet générationnel sur les dépenses de transport aérien



Graphique 40 : Effet générationnel sur les dépenses de transport par bateau



Source : Enquêtes Budget des Familles, BIPE

2.7. Annexes

2.7.1. Le péril jeune

Editorial Futuribles n°352 mai 2009

« Toutes les enquêtes montrent que la jeunesse française va mal », affirme le sociologue de la jeunesse Olivier Galland, qui vient de publier un livre en l'espèce particulièrement alarmant et remarquable(1). « Les jeunes Français sont les plus pessimistes de tous les Européens. Ils n'ont confiance ni dans les autres ni dans la société. Ils apparaissent repliés sur leur classe d'âge et fatalistes », écrit-il encore.

Le phénomène n'est pas nouveau et ne doit pas être totalement imputé au système éducatif. Mais si celui-ci fonctionnait à peu près quand peu d'élèves accédaient à l'enseignement secondaire, il « ne fonctionne plus dans une École de masse qui doit gérer des talents et des aspirations scolaires de plus en plus diverses ». Et, ajoute Olivier Galland, « l'obsession du classement scolaire, qui est à la base de l'élitisme républicain, la vision dichotomique de la réussite qui sépare les vainqueurs et les vaincus de la sélection scolaire, mais également la faillite de l'orientation, aboutissent à un système qui élimine plutôt que de promouvoir le plus grand nombre ». Le découragement s'amplifie au fur et à mesure que les élèves avancent dans leur scolarité, et l'auteur de rappeler les résultats d'une étude menée par le ministère français de l'Éducation nationale fondée sur le suivi d'une cohorte de 8 000 jeunes pendant leurs années de collège, qui révèle une chute de la motivation scolaire, une montée du stress et un accroissement des attitudes révélant un profond fatalisme.

Telle est la tendance de longue période déjà en elle-même fort inquiétante et imputable sans doute à une multitude de facteurs tels que l'évolution de la famille et les ratés — même s'il faut éviter toute généralisation — de l'éducation des parents, l'allongement de la scolarité obligatoire, la dévalorisation des filières alternatives à l'enseignement général, le fossé qui sépare le système d'éducation et de formation du monde du travail et, par exemple, la place misérable réservée à l'apprentissage... Ce n'est un secret pour personne, même si peu acceptent de le reconnaître, que tous les arbitrages effectués en France depuis 1970 ont été faits au détriment de l'emploi et que le sous-emploi endémique dont souffre ce pays a particulièrement touché les seniors (50 ans ou plus) et les jeunes.

Comme le montre Louis Maurin, directeur de l'Observatoire des inégalités, la dégradation du marché du travail a entraîné, pour une grande partie des jeunes, l'allongement de la phase entre la fin des études et l'entrée dans un emploi stable. Les jeunes sont les premières victimes du ralentissement de la croissance économique et de la précarisation du marché du travail ; ils sont les premiers, en cas de crise, à servir de variable d'ajustement(2). Et cela, évidemment, entraîne d'importantes conséquences, tel leur maintien dans une situation de dépendance au moment où ils souhaitent s'en affranchir. « L'avènement du chômage de masse concentré sur les jeunes est un événement historique moins visible que mai 1968, mais il pourrait être en revanche plus massif démographiquement, voire culturellement », écrit le sociologue Louis Chauvel(3).

La crise que nous traversons aggrave évidemment le phénomène. Victimes notamment du « dernier arrivé, premier sorti », souvent embauchés en contrat court (intérim, contrat à durée déterminée, contrat aidé) sinon en stage, leur taux de chômage s'envole plus fortement encore que celui de leurs aînés. Et ce n'est pas fini : les 16-25 ans sont les premières victimes de la crise et l'Élysée commence à s'inquiéter sérieusement de la rentrée de septembre 2009, d'autant que le

haut commissaire à la Jeunesse, Martin Hirsch, estime que « le chômage des jeunes augmentera de 95 000 à 200 000 si les portes des entreprises restent closes(4)».

Comme nous l'avons déjà rappelé, la situation fort inquiétante des jeunes correspond à une tendance de long terme, particulièrement en France, et le phénomène ne peut, à court terme, que s'aggraver. Les jeunes pourraient bien un jour dénoncer de manière violente une rupture unilatérale du pacte générationnel provoquée à leur détriment par leurs propres aînés(5). La lutte des classes sera peut-être alors remplacée par les conflits entre générations, les puînés ayant le sentiment d'être exploités par les aînés. Nous avons nous-mêmes maintes fois et depuis longtemps traité des conflits de générations (voire de « la guerre des âges ») dans la revue *Futuribles*(6).

Sans rien enlever à l'acuité du débat sur les intérêts divergents des actifs occupés et cotisants et des inactifs âgés, s'impose désormais, dans les arbitrages, la génération de ceux que l'on appelle les « jeunes » qui, à la lumière de leur situation actuelle et eu égard aux perceptions qu'ils peuvent avoir de l'avenir, ont toutes les raisons de se révolter, une réaction qui serait certainement plus encourageante et porteuse d'avenir que le sentiment de fatalité qu'ils semblent aujourd'hui éprouver.

Hugues de Jouvenel

1. GALLAND Olivier. Les Jeunes Français ont-ils raison d'avoir peur ? Éléments de réponse. Paris : Armand Colin, avril 2009.
2. MAURIN Louis. « L'emploi des jeunes ». Paris : Observatoire des inégalités, 26 mars 2009.
3. CHAUVEL Louis. « Les nouvelles générations devant la panne prolongée de l'ascenseur social ». Revue de l'OFCE [Observatoire français des conjonctures économiques], n° 96, janvier 2006
4. « L'Élysée redoute l'explosion du chômage des jeunes ». Le Monde, 23 mars 2009.
5. CHAUVEL Louis. Le Destin des générations. Structure sociale et cohortes en France au XXe siècle. Paris : Presses universitaires de France, 2002 (1998).

LONGMAN Philip. « La guerre des âges » ou le dossier « Vieillesse et conflit de générations ». *Futuribles*, respectivement n° 98, avril 1986, pp. 15-22 et n° 125, octobre 1988, pp. 3-8.

3. E2 – UTILISATION DU TEMPS LIBRE ET DES LOISIRS

3.1. Définition

Concernant la mobilité, l'utilisation du temps libre et de loisirs peut être analysée sur l'année, par les taux de départ en vacances et en week-end. Mais l'usage quotidien du temps libre a aussi son importance car si le temps libre est utilisé pour des activités au domicile comme regarder la télévision ou jouer en ligne sur Internet, il générera moins de mobilité que s'il est utilisé pour sortir.

3.2. Indicateurs

- Le temps libre « disponible » ;
- Le taux de départ en vacances ;
- L'usage du temps de loisirs ;
- La part du budget des ménages consacrée aux loisirs.

3.3. Synthèse des évolutions passées et conséquences pour la filière automobile

- La réduction du temps de travail a accru le temps disponible pour d'autres activités ; cette évolution devrait néanmoins s'interrompre ;
- Les améliorations du confort des logements et les évolutions socio-démographiques et technologiques ont conduit à une hausse du temps passé à domicile, et une baisse du temps consacré aux transports – hors déplacements domicile-travail ;
- De même, le taux de départ en vacances est en baisse depuis 2000 et est, en France, à peine supérieur à la moyenne de l'UE ;
- La part du budget des ménages consacrée aux loisirs tend en revanche à augmenter.

3.4. Rétrospective

3.4.1. Une tendance à l'augmentation du temps consacré aux activités domestiques

L'analyse du tableau suivant permet de dresser plusieurs constats :

Premièrement, le « **temps physiologique** », à savoir le temps consacré au sommeil, aux repas et aux soins personnels, reste à peu près constant depuis 1986.

Trois types d'occupations ont vu le temps qui leur est consacré augmenter entre 1986 et 1999 : le temps domestique, le temps consacré aux loisirs et le temps libre. De même, **trois types d'occupations ont vu le temps qui leur est consacré diminuer** : le temps de travail, le temps consacré aux transports – en dehors des trajets domicile travail - et le temps consacré à la « sociabilité ». Concernant le temps « professionnel », la diminution du nombre d'heures moyen qui y est consacré est relativement importante pour le travail professionnel au sens strict, mais cette baisse est en partie compensée par la hausse du temps de trajet domicile-travail, sans doute liée à l'éloignement croissant du domicile par rapport au lieu de travail et à l'augmentation de la

congestion. Cette hausse du temps des trajets quotidiens contraste avec la diminution du temps consacré aux transports à d'autres fins.

Enfin, au sein de la catégorie « sociabilisation », on observe une hausse sensible du temps consacré aux visites et aux réceptions, et une baisse du temps consacré au téléphone, aux conversations et au courrier.

Tableau 13 : les usages du temps moyens en France en 1986 et 1999

	Homme				Femme				Total actifs occupés		Ensemble	
	Actif occupé		Inactif		Active occupée		Inactive		1986	1999	1986	1999
	1986	1999	1986	1999	1986	1999	1986	1999				
Temps physiologique dont	11h22	11h22	12h51	12h39	11h32	11h35	12h42	12h37	11h26	11h28	12h06	12h04
Sommeil	8h31	8h23	9h53	9h34	8h46	8h37	9h47	9h32	8h37	8h29	9h13	9h03
Toilette, soins	46	42	48	46	53	49	56	53	49	45	51	48
Repas dont	2h05	2h16	2h09	2h18	1h54	2h09	1h59	2h12	2h00	2h13	2h02	2h14
repas avec amis, parents, etc.	25	43	20	34	24	38	22	33	25	41	23	37
Temps prof. et de formation ¹ dont	6h33	6h22	1h54	1h32	5h15	5h01	59	59	6h00	5h46	3h39	3h23
Travail professionnel	5h53	5h42	23	13	4h43	4h28	10	5	5h23	5h09	2h48	2h32
Trajets domicile-travail	35	37	11	9	28	30	6	5	32	34	20	20
Études	1	1	1h16	1h07	1	0	42	47	1	1	28	29
Temps domestique dont	1h51	1h59	2h45	2h55	3h49	3h48	5h16	4h47	2h41	2h48	3h30	3h26
Ménage, cuisine, linge, courses, etc.	1h00	1h04	1h33	1h35	3h13	3h06	4h26	3h59	1h56	1h58	2h38	2h30
Soins aux enfants et adultes	9	11	5	6	24	27	32	26	16	18	19	18
Bricolage	25	30	30	36	3	4	2	5	16	18	14	15
Jardinage, soins aux animaux	18	14	38	38	9	11	17	18	14	13	19	20
Temps de loisirs dont	2h46	2h57	4h38	5h06	2h00	2h19	3h15	3h57	2h27	2h40	3h07	3h35
Télévision	1h35	1h47	2h22	2h44	1h09	1h24	1h59	2h28	1h24	1h37	1h46	2h07
Lecture	21	16	42	36	19	17	29	30	20	17	27	25
Promenade	11	15	26	32	10	14	16	22	10	14	15	20
Jeux	10	12	18	30	7	6	10	15	8	9	10	16
Sport	10	10	16	15	5	5	4	5	7	8	8	9
Temps de sociabilité (hors repas) dont	51	47	1h04	1h10	48	43	1h09	1h04	49	45	58	56
Conversations, téléphone, courrier	26	13	34	20	26	16	33	22	26	15	31	18
Visites, réceptions	16	26	21	36	17	22	27	33	16	24	20	29
Temps libre (loisirs et sociabilité)	3h36	3h44	5h38	6h15	2h48	3h02	4h24	5h01	3h16	3h25	4h05	4h31
Transport (hors trajets domicile-travail)	39	33	49	38	36	34	38	35	40	34	39	35
Total	24 h	24 h	24 h	24 h	24 h	24 h	24 h	24 h	24 h	24 h	24 h	24 h

Champ : personnes de 15 ans et plus de France métropolitaine

La prise en compte des samedis et dimanches pour le calcul de ces moyennes rend surprenant les temps quotidiens de travail ou d'études : multipliés par 7, ils sont plus conformes au sens commun.

Source : Insee, enquêtes « emploi du temps » 1986 et 1999

L'évolution du temps consacré aux repas avec les amis et le temps pris pour leur rendre visite constitue un changement significatif dans la relation qu'entretiennent les Français avec leur résidence. Ceci s'explique notamment par les améliorations des conditions de confort des logements, qui incitent les personnes à s'orienter davantage vers des loisirs domestiques. Cette amélioration du confort global des logements et la baisse du temps professionnel permettant de nouvelles activités de loisirs, cela induit une augmentation du temps consacré à l'auto-organisation et au bricolage, avec des conséquences potentiellement importantes pour les activités de loisirs hors de la résidence principale (et de son jardin) et pour le tourisme des Français en France et à l'étranger.

Parmi les activités considérées comme du loisir pur, **les gains majeurs concernent le temps consacré à la télévision** qui est de loin l'activité principale (les gens passent plus de temps devant la TV : 1h46 en moyenne en 1986 contre 2h07 en 1999). La promenade, les jeux, enregistrent moins de hausses du temps qui leur est consacré que les activités sportives.

Enfin, les Français **ne passent pas plus de temps que naguère à se déplacer vers leurs lieux de loisirs ou pour accéder à leur travail**, alors même que les distances parcourues sont plus élevées (la vitesse moyenne de déplacement ayant augmenté). Cette augmentation des trajets parcourus renforce le potentiel de génération d'impacts environnementaux négatifs.

On observe aussi des comportements hétérogènes concernant l'utilisation du temps de loisirs. Le tableau ci-dessous présente la typologie définie par le CREDOC des différentes catégories de comportements en termes d'utilisation du temps :

- Peu actifs : cette catégorie regroupe des individus qui se distinguent par l'importance du temps passé à regarder la télévision et la faiblesse des autres formes de loisirs (elle inclut 34% des Franciliens) ;
- Casaniers versant bricolage : ces derniers ont des loisirs associés à la maison individuelle. (bricolage, jardinage, fleurissement,...) et représentent 11% de la population analysée lors de l'enquête ;
- Casaniers versant activités d'intérieur : cette catégorie comprend les personnes qui consacrent leur temps libre chez eux, pour des activités plutôt culturelles (12% des franciliens) ;
- Jeunes : la nouvelle génération (13% des franciliens) ;
- Boulimiques : des individus qui associent avec la même intensité, le sport, les voyages, la fréquentation du cinéma, la fréquence des réceptions chez soi. (30% de la population étudiée).

Les tableaux ci-joints mettent en avant plusieurs tendances de « consommation » du temps, et les conséquences de ces comportements en termes de mobilité. Globalement, seule une catégorie voit sa mobilité potentiellement augmenter : les boulimiques. Pour les autres catégories, la tendance est plutôt à la baisse de la mobilité. En effet :

- **Le temps consacré à la télévision pendant le week end est très important pour l'ensemble des catégories identifiées.** Ainsi, 58% de la catégorie des « peu actifs » passent 3 heures ou plus devant leur poste pendant le week-end. En comparaison, les boulimiques sont 42% à passer plus de 3 heures devant leur poste pendant le week-end ;
- **Les « jeunes » consacrent massivement du temps à l'ordinateur (jeux et accès à internet).** Ce « repli sur le domicile » représente une tendance majeure de l'évolution de l'utilisation du temps des jeunes, avec une hausse des loisirs à domicile et l'accès au monde extérieur sans se déplacer, à travers les réseaux virtuels qui proposent des univers de plus en plus réalistes ;
- **Les catégories de personnes qui indiquent posséder plusieurs voitures ne sont pas celles qui sont les plus actives dans leurs modes et la quantité de leurs déplacements.** Ainsi, alors que 36% des « casaniers versant bricolage » indiquent qu'ils ont plusieurs voitures, ce ne sont pas ceux qui, a priori, voyagent le plus, ou qui s'adonnent à des loisirs à l'extérieur de leur domicile.
- **Les boulimiques ont, en revanche, la plus forte propension à utiliser les divers modes de transports** étant donné qu'ils sont les plus nombreux à pratiquer souvent un sport (45%), à aller au cinéma régulièrement et à partir en voyage plusieurs fois dans l'année (44%).

Nous avons mis en évidence ici des comportements homogènes sur certaines pratiques (télévision), mais également des différences majeures entre les différentes catégories identifiées. Les deux comportements diamétralement opposés – comprenant les boulimiques d'une part, et les casaniers de l'autre - impliquent environ les deux tiers de la population. Ils mettent en avant le fait que le rapport aux loisirs est encore loin d'être vécu de la même manière pour tous les individus.

d'un comportement de classe moyenne plutôt modeste que l'on peut associer au mode de vie pavillonnaire.

Le deuxième type de loisirs casaniers se rapproche des « boulimiques » par la composition sociale. Les deux tiers ont fait des études supérieures, la moitié sont cadres, professions intermédiaires ou indépendants. Il s'agit donc de classes moyennes plutôt aisées. Leur mode de loisirs se caractérise essentiellement par l'importance qu'ils donnent aux **activités** d'intérieur à dimension culturelle : ils déclarent passer du temps, pendant leur week-end, à la lecture et à d'autres activités culturelles (29% d'entre eux), à des activités artistiques (26%), à d'autres activités d'intérieur (11%). Pour le reste, leur profil n'est pas typé : la part de ceux qui passent du temps sur l'ordinateur, vont au cinéma ou partent en voyage, est proche de la moyenne. Ils ne reçoivent pas plus fréquemment et font plutôt moins de sport et de bricolage que la moyenne des pratiques. Si les boulimiques ont une intensité et une diversité de pratiques nettement supérieures aux autres, ceux qui privilégient les activités d'intérieur ont eux aussi des loisirs diversifiés, en particulier dans le registre culturel.

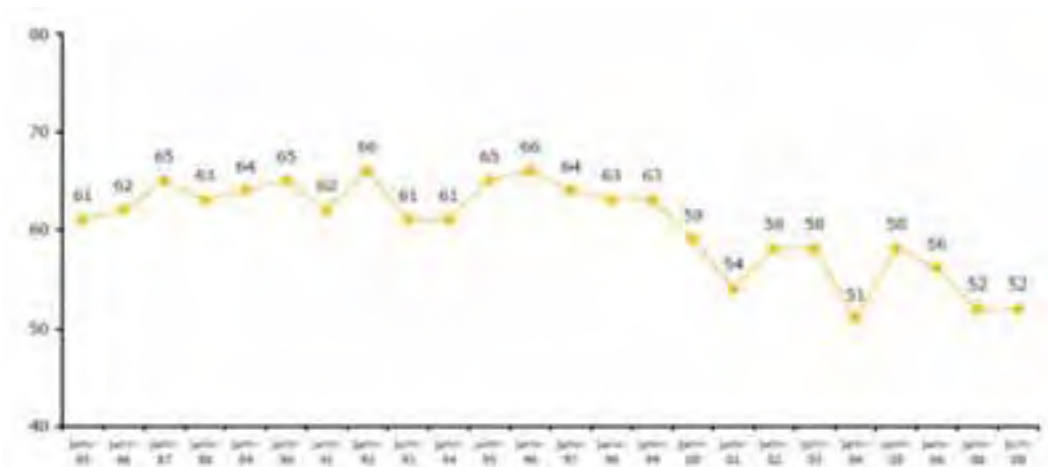
Il existe cependant une spécificité dans l'organisation du temps des nouvelles générations. Il s'agit d'un comportement type assimilable à la sociabilité et aux activités privilégiées par les jeunes. **Ce qui caractérise le plus clairement ce groupe d'individus (12% de l'échantillon global), c'est la place qu'ils donnent à la culture de l'image et de l'écran.** En effet, près de 80% passent souvent du temps sur leur ordinateur, la moitié vont souvent au cinéma, la moitié également regardent la télévision pendant plus de 3 heures le week-end (dont 24% au moins 6 heures, contre 14% pour les boulimiques et 17% pour les casaniers adeptes des activités d'intérieur). Par ailleurs, ce groupe comprenant une part importante d'étudiants, 70% passent souvent du temps à travailler chez eux pendant le week-end. Pour les activités d'extérieur, ce type de comportement « jeunes » se caractérise par l'importance que prennent les sorties de divertissement qui favorisent la sociabilité entre pairs : dans l'ordre, discothèques et bals, bowling et billards, fêtes foraines, salles de jeux électroniques. La comparaison avec les autres groupes montre que ces « jeunes » ne sont pas ceux qui passent le plus de temps à des activités extérieures culturelles ou de divertissement. Les « boulimiques » en font nettement plus qu'eux dans les deux registres. Les « jeunes » se situent même, sur ce plan, un peu en dessous du niveau des « casaniers versant activités d'intérieur », tant pour les sorties de divertissement que pour les sorties culturelles. Ce constat est, a priori, la conséquence d'un niveau de revenu plus faible que la moyenne, l'effet du revenu étant particulièrement sensible pour les sorties de divertissement.

Ces éléments permettent de formuler l'hypothèse suivante : la culture de l'écran, qui ramène tant au ludique (jeux vidéos) qu'au récréatif (films vidéo) et à la sociabilité interactive (chats, jeux en réseau) est devenue, pour les nouvelles générations, une réponse plus stimulante que la passivité devant le petit écran. Mais il s'agit néanmoins d'une réponse à la même contrainte, celle de la faiblesse du revenu, qui freine le plein épanouissement du développement du loisir dans des pratiques actives extérieures. Ces contraintes financières conduisent-elles à des investissements spécifiques, comme le centrage sur la maison ou sur la culture numérique et de l'écran ? A-t-on affaire à un modèle dominant unique ?

3.4.3. Une tendance à la baisse des taux de départs en vacances depuis une décennie

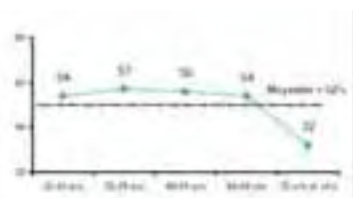
Le taux de départs en vacances est en diminution depuis le début de la décennie 2000. En janvier 2006, 56% des personnes interrogées dans le cadre de l'enquête du CREDOC relative aux « Conditions de vie et Aspirations des Français » avaient affirmé être parties en vacances. En janvier puis en juin 2008, la proportion est retombée à 52%. C'est un peu moins qu'en 2006, même si on est loin de la chute du taux de départs annoncée par certains analystes, eu égard au malaise des Français vis-à-vis de l'évolution récente de leur pouvoir d'achat.

Graphique 41 : Évolution du taux déclaré de départs en vacances, de janvier 1995 à juin 2008 (en %)

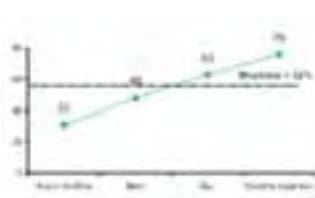


Source : CREDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », juin 2008.

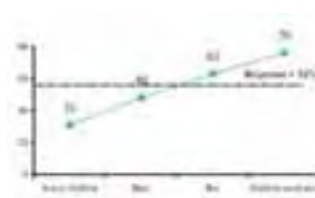
Graphique 42 : Individus qui déclarent ne jamais être partis en vacances en 2008



L'âge constitue un critère décisif : à peine un tiers des plus de 70 ans déclare être parti en vacances depuis un an (32% contre 52% en moyenne). En revanche, cette fois-ci, ce sont plutôt les 25-59 ans qui sont les plus nombreux à en avoir bénéficié (56-57%).



Les contrastes en fonction du niveau de diplôme sont encore plus nets. Les trois quarts des diplômés du supérieur (76%) sont partis en vacances ces douze derniers mois. Mais cela a été le cas d'à peine un non-diplômé sur trois (31%).



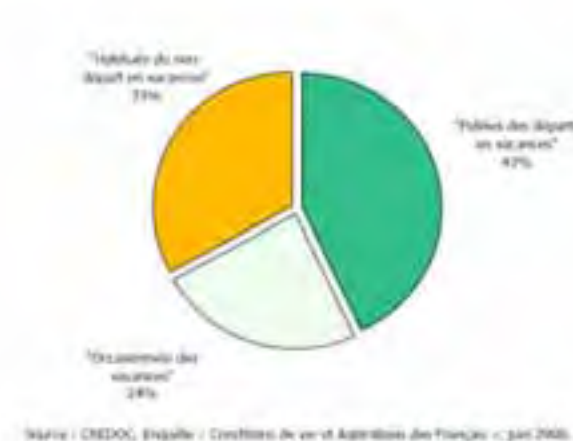
Chez les hauts revenus, plus de quatre individus sur cinq (83%) sont partis en vacances en 2008 tandis que, parmi les français touchant moins de 1500 €/mois, seul un sur trois a pu partir (32-34%).

Source : CREDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », juin 2008.

Sur cette thématique, on peut également classer les individus en trois types :

- Les habitués des « non-départs en vacances » : On y retrouve une nette majorité de seniors (70 ans et plus) (58%) ; les non-diplômés (56%), les bas salaires (56%), les habitants de petites villes (42%) ;
- Les fidèles des départs en vacances : On y retrouve les diplômés du supérieur (67%), les hauts revenus (74%), les Franciliens (56%) et les habitants des grandes villes de provinces (51%) ;
- Les occasionnels des départs en vacances.

Graphique 43 : Typologie des Français en fonction de leurs départs en vacances (champ : ensemble de la population)



3.4.4. La nature des dépenses des ménages liées au temps libre et au temps de loisir est en forte évolution sur la dernière décennie

Dans cette partie, nous nous intéressons aux dépenses des ménages concernant les postes liés au temps libre et au temps de loisirs (dépenses d'arbitrage, d'après les analyses du BIPE). Les dépenses sont analysées par classes de revenus, en s'attachant particulièrement aux ménages modestes (le D2) aux ménages aisés (le D10) et aux classes moyennes (D5 et D6).

Les ménages sont en effet amenés à faire des arbitrages entre les postes suivants :

- Restauration
- Habillement
- Ameublement
- Loisirs et Culture
- Services d'hébergement
- Les soins personnels

Dans les dépenses de Loisirs et Cultures, on retrouve les postes suivants :

- Les équipements et accessoires audiovisuels
- Les autres biens durables et importants du domaine des loisirs
- Les autres articles et équipements de loisirs
- Les services récréatifs et culturels

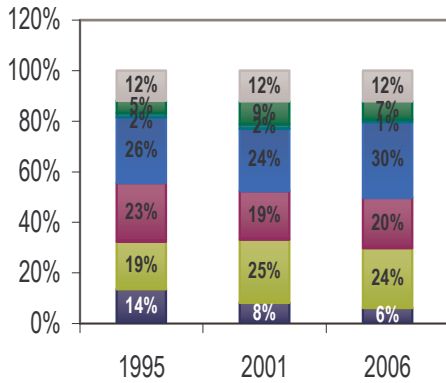
- L'édition presse et papeterie
- Les voyages et week-end

Pour tous les déciles étudiés (D2, D5, D6 et D10), on observe que la part du budget des ménages consacrée à la restauration a diminué entre 1995 et 2006, alors que sur cette même période, la part consacrée aux dépenses de loisirs a augmenté.

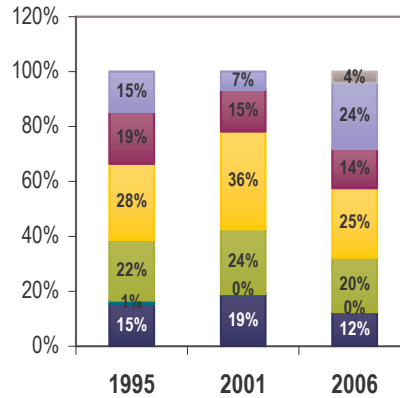
Dans les dépenses de Loisirs et Culture, on observe un arbitrage favorable pour les vacances et week-end pour toutes les catégories de ménages entre 2001 et 2006, entraînant ainsi une forte diminution de la part budgétaire pour tous les autres sous-postes. Combiné avec les résultats de l'enquête budget-temps, ceci semble indiquer que les ménages partent moins souvent – ou passent tout au moins un temps plus restreint dans leurs déplacements – mais dépensent plus.

Graphique 44 : Les arbitrages des ménages du décile D2

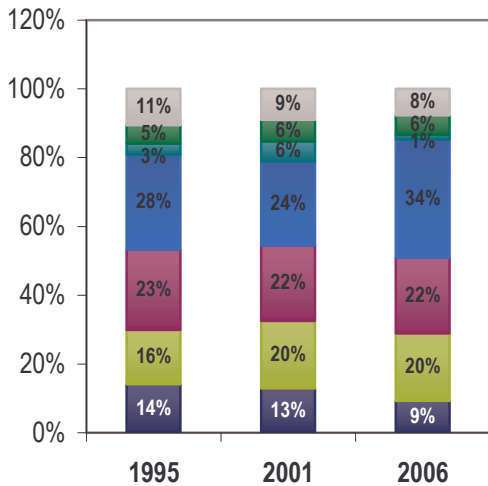
Evolution des dépenses d'arbitrage de 1995 à 2006 pour le D2



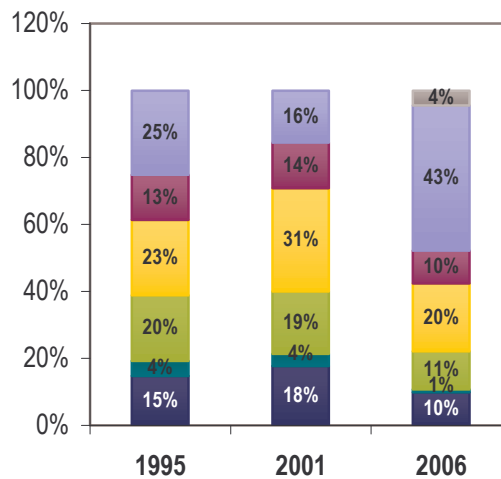
Evolution des dépenses de loisirs et culture de 1995 à 2006 pour le D2



Evolution des dépenses d'arbitrage de 1995 à 2006 pour le D10



Evolution des dépenses de loisirs et culture de 1995 à 2006 pour le D10



Source : Bipe, d'après les enquêtes budget des familles de l'INSEE

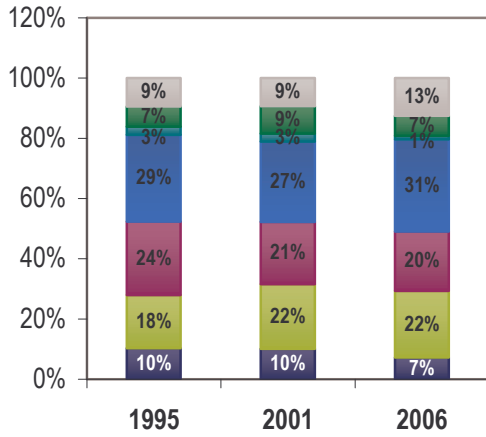
Légende

- Autre
- Soins personnels
- SERVICES D'HÉBERGEMENT
- LOISIRS ET CULTURE
- AMEUBLEMENT
- HABILLEMENT ET ARTICLES CHAUSSANTS
- RESTAURANT Loisirs

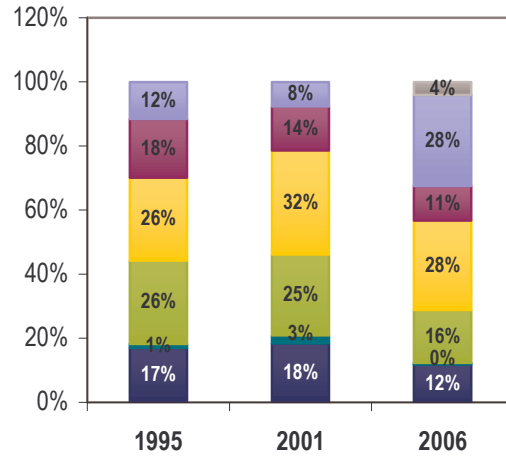
- Autres
- voyages, week-ends
- Editions presse papeterie
- Services récréatifs et culturels
- Autres articles et équipements loisirs
- Autres biens durables du domaine des loisirs
- Equipements et accessoires audio

Graphique 45 : Les arbitrages des ménages du décile D5

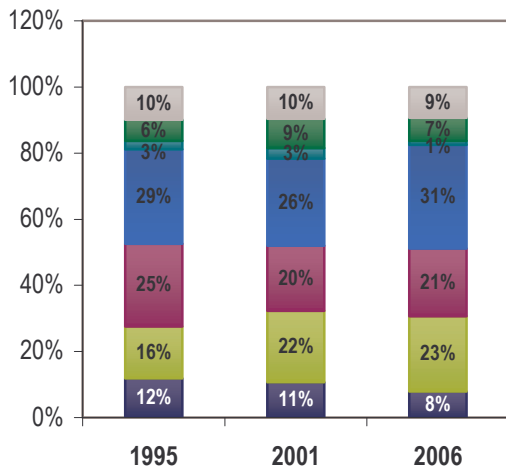
Evolution des dépenses d'arbitrage de 1995 à 2006 pour le D5



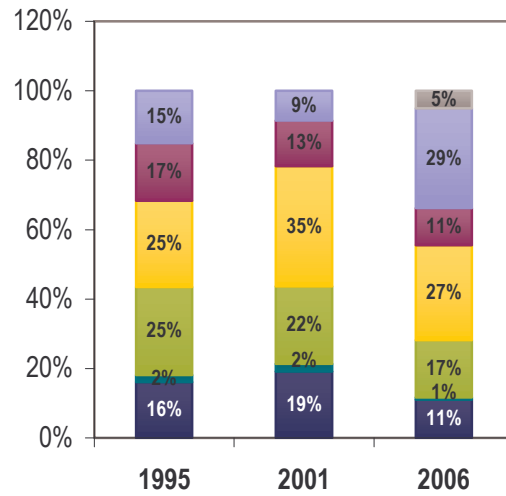
Evolution des dépenses de loisirs et culture de 1995 à 2006 pour le D5



Evolution des dépenses d'arbitrage de 1995 à 2006 pour le D6



Evolution des dépenses de loisirs et culture de 1995 à 2006 pour le D6



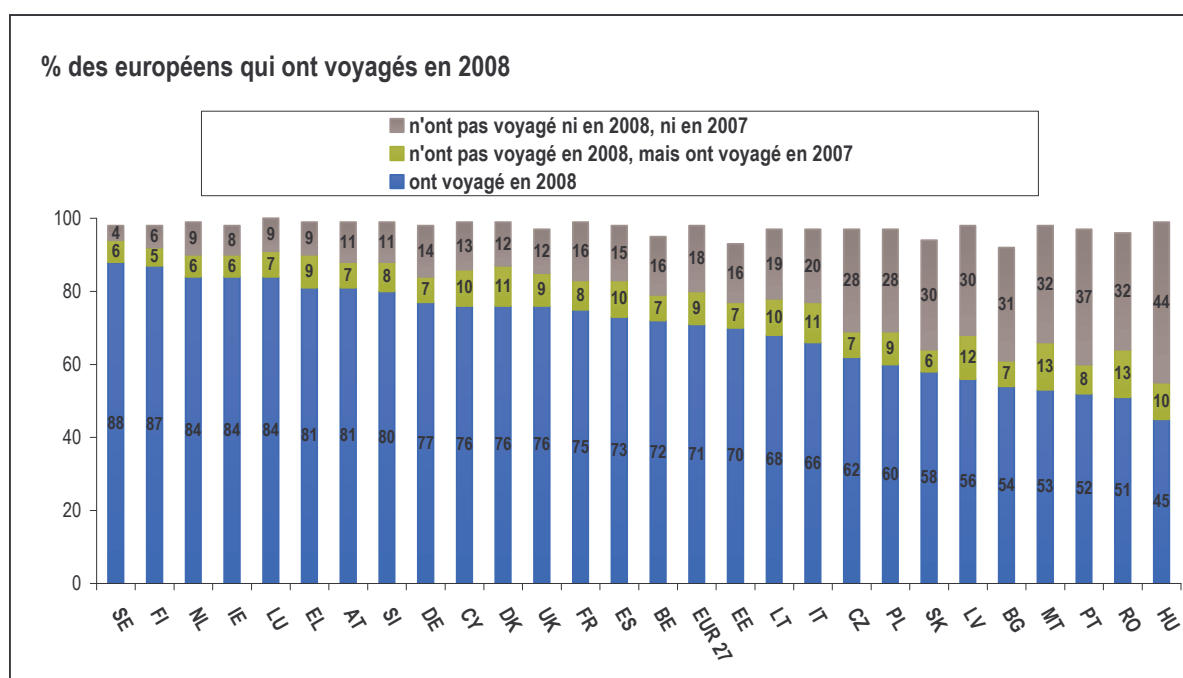
Source : Biipe, d'après les enquêtes budget des familles 1995,2001,2006 de l'Insee

3.4.5. Eléments de comparaison internationale

La propension des Français à voyager est supérieure à la moyenne européenne.

Le tableau ci-dessous indique que 71% des personnes interrogées de l'Union européenne ont voyagé en 2008 pour des raisons professionnelles ou privées. Par ailleurs, 9% des personnes interrogées qui n'avaient pas effectué de voyage en 2008, avaient voyagé en 2007 et 19% n'avaient voyagé ni en 2007, ni en 2008. L'enquête montre que 87% des Finlandais et 84% des Hollandais, Irlandais et Luxembourgeois ont voyagé au moins une fois durant l'année 2008. C'est au Portugal et en Hongrie que l'on trouve la plus forte proportion de « non-voyageurs » pour la période 2007-2008.

Graphique 46 : Fréquence des voyages chez les européens

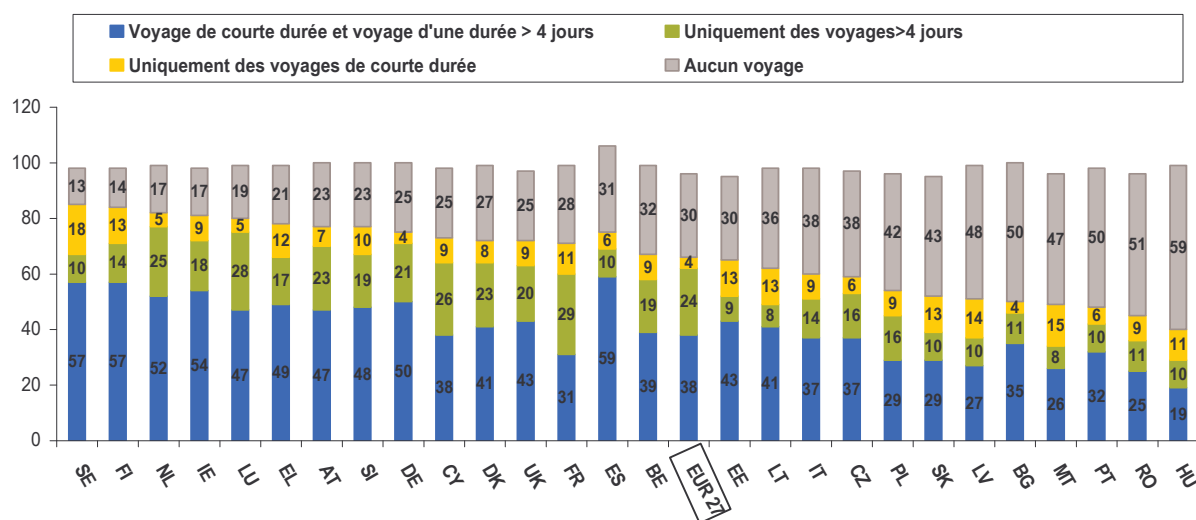


Source : Biipe, d'après Eurobarometer, 2008

Par ailleurs, deux tiers des interrogés de l'Union européenne ont voyagé pour des raisons privées au moins une fois en 2008 et 39% ont fait, au cours de l'année 2008, un voyage de courte durée.

Graphique 47 : Part des voyages des Européens à titre privé

% des européens qui voyagent à titre privé



Source : Biipe d'après Eurobarometer

3.5. Trajectoires futures possibles

3.5.1. Les scénarios prospectifs du PREDIT

Le rapport d'étude Predit de mai 2006, réalisé à l'intention du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, met en avant trois scénarios prospectifs à l'horizon de 2050 concernant l'évolution du tourisme :

- Un scénario tendanciel ;
- Un scénario maximaliste : « le monde est à nous » ;
- Un scénario minimaliste « la décroissance conflictuelle ou le scénario du pire ».

Ces scénarios se différencient par l'évolution de l'offre et les évolutions technologiques, mais aussi par l'attitude des ménages par rapport au risque et à la sécurité, le coût des voyages et des séjours, et l'évolution des arbitrages des ménages, notamment par rapport aux modes de transport.

Ci-dessous, nous rappelons les grandes lignes de ces scénarios.

3.5.1.1. Le scénario tendanciel

3.5.1.1.1. La sécurité des voyages internationaux

L'hypothèse faite est celle d'un maintien des tensions internationales telles qu'on les voit actuellement. La croissance des voyages internationaux se poursuit néanmoins, mais avec des substitutions entre les destinations en fonction du contexte géopolitique et des événements. Cela ne modifie guère le volume total des déplacements internationaux, ni la répartition entre voyages entre la France, l'Europe et les voyages plus lointains.

3.5.1.1.2. La technologie et les évolutions par mode de transport

a- Le transport aérien

Le scénario prend comme tendance centrale, pour l'évolution du transport aérien, les hypothèses du GIEC pour 2050, qui table sur une amélioration de l'efficacité énergétique du transport aérien de l'ordre de 55 %.

b- Le transport par route

Si on prolonge les tendances actuelles en matière d'amélioration de l'efficacité énergétique (à véhicule équivalent) et que l'on table de manière complémentaire sur des réductions des émissions de gaz à effet de serre par véhicule aboutissant au total à une amélioration de 1% par an et ceci jusqu'en 2050, on aboutit à une réduction des émissions du transport par route de l'ordre de 65 %. Cette évolution est due, en début de période, aux améliorations des moteurs conventionnels, pour lesquels les effets du progrès technique s'essoufflent progressivement mais dont les combustibles sont de plus en plus issus de la biomasse. Le relais est pris par les moteurs hybrides, les piles à combustible, la motorisation électrique (en ville) qui font appel à des sources d'énergie primaire sans carbone ou avec séquestration de celui-ci.

c- Le train

Pour le train, les solutions sont à la fois marquées par la poursuite d'une électrification du réseau et par une amélioration de l'efficacité énergétique du parc qui est ralentie par la durée de vie particulièrement longue des locomotives. Le scénario table également sur une diminution considérable du poids des locomotives et des wagons et une amélioration du taux de remplissage. Tout ceci aboutirait à une diminution des émissions par passager kilomètre de l'ordre de 45 % d'ici 2050.

3.5.1.1.3. Les choix d'infrastructures

a- La disponibilité du transport aérien

La grande question ici celle du 3^{ème} aéroport en Ile-de-France. Dans ce scénario, l'hypothèse centrale est que l'on peut s'en passer et que l'organisation et la taille des avions utilisés seront telles (A380) qu'il y aura suffisamment de place dans le ciel européen pour faire face à l'augmentation de la demande de transport aérien d'ici 2050. Ceci se traduirait essentiellement par une utilisation accrue de l'aéroport de Roissy et les aéroports de province (Satolas etc.).

b- L'accessibilité par la route et la substitution par le train

Dans une tendance centrale on assisterait à une substitution modérée du TGV à la route en raison notamment de l'accroissement des encombrements et de la saturation de certaines liaisons dont en particulier les liaisons nord-sud, et donc d'un renforcement de l'avantage comparatif du train sur le terrain de la fiabilité. Dans cette hypothèse, 15 % des trajets routiers (longue distance, birésidentiel, sorties) et 25 % des trajets aériens à longues distances seraient substitués par le train. L'augmentation de la vitesse des modes de transport conduirait à une augmentation de la distance moyenne par voyage : 10 % pour les voyages à très longue distance, 20% pour les autres catégories.

c- La tarification des transports

L'élasticité demande/prix des transports reste faible, notamment pour les longues et très longues distances qui sont fortement désirées par la population. Par contre sur les longues distances la mise en place d'une taxation du transport aérien favorise le train. L'augmentation du prix du transport par automobile prend des voies détournées : plus qu'une augmentation de la taxation, on a recours à des incitations fiscales (à l'achat et à l'usage) en faveur des véhicules peu consommateurs, à une hausse des péages etc. On pénalise l'automobile en utilisant de manière beaucoup plus forte les deux paramètres de régulation que sont les limitations de vitesse hors agglomération et la restriction du stationnement en ville : le coût en temps de l'usage de l'automobile augmente également. La pression sur le transport automobile marque la fin d'un usage sans limites de l'automobile (par exemple, on fréquente moins assidûment la résidence secondaire). Globalement, on assiste à une **élévation générale des coûts de voyage et plus particulièrement du coût marginal d'usage de l'automobile**, ce qui agit sur la répartition par mode en favorisant légèrement le train par rapport à la voiture et à l'avion sur les distances moyennes, alors que la pratique du départ se maintient (« on n'empêchera pas les gens de voyager » prédisent certains acteurs du tourisme). La substitution de la voiture par le train sur les différents types de trajet atteint 10%. Elle est plus conséquente dans cette hypothèse tendancielle entre l'avion et le train (20%), en raison de l'augmentation des coûts du carburant aérien, mais aussi du coût de gestion de la congestion aérienne et des coûts de sécurité du transport aérien.

3.5.1.1.4. Le marché du tourisme

Dans une hypothèse centrale, la France garde ses spécificités actuelles par rapport à ses pays voisins. Ceci se traduit en particulier par un individualisme tout à fait caractéristique, lequel a tendance à favoriser à la fois le non marchand et les destinations disséminées (notamment à la campagne), et donc par une propension à utiliser les transports routiers toujours plus forte qu'ailleurs. Le tourisme des Français reste, plus que chez nos voisins, un **tourisme de transplantation** (un peu plus de birésidentiel). De même, voyager moins à l'étranger que les populations des pays voisins au nord et à l'est se traduit par la persistance d'un recours un peu plus faible qu'ailleurs au transport aérien. Tout ceci n'empêche pas une prolongation, sans phénomène de rupture, des tendances actuelles : augmentation des voyages à très longue distance, de même que des excursions et courts séjours, et augmentation de la distance moyenne des voyages, avec une prise en charge un peu plus importante de la demande par les professionnels du tourisme (tour-opérateurs et agences de voyage).

3.5.1.1.5. Changement culturel, valeur et attitude au regard du voyage

La poursuite des changements culturels actuellement à l'œuvre conduit là aussi une part de la population à se détacher du schéma conventionnel. Dans ce scénario central, ceci serait compensé par un accroissement de la mobilité à très longue distance (plus de grands voyageurs), mobilité qui resterait marquée par l'auto-organisation, par une croissance des produits de l'écotourisme et plus largement de ceux affichant un souci de l'environnement. Ceci se traduirait également par des styles de vie plus centrés sur la résidence principale avec des loisirs de proximité et un tassement de la croissance de la mobilité locale et de la distance des déplacements liés en raison d'un accroissement de la congestion urbaine. A l'inverse, la mobilité à longue distance, liée au schéma conventionnel, et les excursions décroîtraient.

3.5.1.2. Scénario maximaliste : « le monde est à nous »

3.5.1.2.1. La sécurité des voyages internationaux

Une prospérité globale, le retour à un équilibre géopolitique, des sociétés plus accueillantes et des situations de paix prédominantes seraient propices à des voyages plus faciles et plus sûrs. Cela supprimerait un frein important à la mobilité à très longue distance qui pourrait alors exploser, d'autant plus que le revenu moyen augmenterait et que la consommation touristique deviendrait de plus en plus individualisée. Les séjours itinérants, de découverte (telle une visite de la Nouvelle-Zélande), impliquant beaucoup de transports sur site (vols intérieurs) seraient également facilités.

Les voyages à très longue distance se substitueraient pour partie aux voyages à longue distance (substitution de 30% des voyages à longue distance par 0,66 fois leur quantité de voyages à très longue distance, pour tous les schémas). La distance moyenne des voyages à très longue distance augmenterait (banalisation des destinations en Asie, Amérique du sud, Pacifique...). Ce scénario implique surtout un changement pour le transport aérien, et moins pour l'usage de l'automobile, sauf dans le cadre d'une substitution rail-route pour le transport sur moyenne distance.

3.5.1.2.2. Technologie et politique des transports

Ce scénario est caractérisé par la faiblesse des contraintes quant à l'amélioration de l'efficacité énergétique et à la limitation des émissions de gaz à effet de serre des véhicules : les ressources énergétiques sont là (on a du charbon pour 400 ans), les techniques pour les exploiter à moindre coût aussi, et les coûts de réduction des émissions paraissent disproportionnés par rapport aux bénéfices économiques apportés par le transport. Les actions de prise en charge de l'environnement se situent d'abord à un niveau local. Les perspectives d'amélioration de l'efficacité énergétique sont donc réelles, mais limitées par un contexte de « Business as usual ». En particulier, les ruptures technologiques ou logistiques (biocarburants, piles à combustibles, généralisation des hybrides, motorisation des avions à l'hydrogène...) n'ont, en 2050, été mises en route qu'avec retard, ou se sont révélées économiquement non praticables. **Ce scénario se caractérise par une sorte d'obligation de la société de fournir toujours plus de progrès techniques et de progrès structurels pour faire face à des demandes de biens et de services qui sont autorisées à se développer librement** (politique du « predict and provide »).

Les émissions de GES par passager.km des avions sont réduites dans ce scénario de 40 %, celles des voitures de 55 %, celles des trains de 30 %, celles des autres modes de transport en commun de 22 %.

3.5.1.2.3. Les choix d'infrastructures

Dans ce scénario, l'industrie aéronautique et celle du voyage, qui sont devenues des industries motrices en Europe comme aux États-Unis, parviennent à maintenir pour elles-mêmes les conditions d'un développement sans entrave. La croissance du marché a permis aux deux projets d'avion phares de l'an 2000, désormais en fin de vie - l'A380 d'Airbus pour les liaisons à partir des hubs, et le 747 de Boeing pour les moyens et longs courriers de points à points - de coexister dans la prise en charge de la plus grande part du transport aérien. Le développement considérable du trafic n'a pas obligé le marché à choisir entre la logique du hub, qui reste plus rentable pour les trajets intercontinentaux, et celle de la liaison point à point, qui peut se développer entre des métropoles moyennes étant donné la croissance du trafic et la saturation des hubs.

Arguant de son apport à la croissance économique mondiale, à mettre en regard ses pollutions et nuisances, du caractère non substituable de la demande qu'elle prend en charge, et d'une

demande toujours aussi forte de déplacements, particulièrement internationaux, cette industrie a réussi à maintenir le privilège qu'elle s'était vue octroyer en matière de limitation des émissions de gaz à effet de serre : peu ou pas de taxation du carburant ou des émissions, pas d'inclusion dans les descendants du protocole de Kyoto, ou une inclusion avec de faibles conséquences (tonne de carbone bon marché en raison d'une forte allocation initiale de quota).

Dans cette perspective, la part de marché de l'avion se renforce :

- **Le modèle Low Cost** s'installe durablement et concurrence de plus en plus l'automobile (en particulier pour les seniors), ainsi que le TGV, dont la mise en œuvre est ralentie par la focalisation sur les investissements dans les aéroports régionaux, perçus comme un moyen plus immédiat d'améliorer l'accessibilité du territoire (il n'y a toujours pas de TGV à Cahors et à Limoges, mais des aéroports qui se targuent d'être « internationaux ») ;
- **Cette plus grande disponibilité du transport aérien** facilite grandement son développement, et les séjours, courts et longs, à très grande distance à partir de nombreux points du territoire (Thomson): les distances totales augmentent pour les trajets à très longue distance, mais encore plus pour les trajets à longue distance (on part facilement trois jours aux Baléares au départ de Clermont-Ferrand), les sorties et la mobilité bi résidentielle. Le troisième aéroport est construit en Ile-de-France pour absorber l'explosion du trafic du hub intercontinental ;
- Ce scénario semble favoriser une **concentration des touristes dans de grandes destinations côtières ou de sports d'hiver** (capables d'attirer des vols directs) plutôt que dans des campagnes reculées ; ceci conduirait soit à une utilisation plus fréquente des moyens de transports collectifs, notamment en cas d'encombrements insupportables dans les destinations, soit plus vraisemblablement au développement des complémentarités avec l'automobile (banalisation extrême de la location).

La tarification des transports

Une énergie peu chère renforce les tendances décrites ci-dessus. À la faible internalisation des coûts environnementaux (peu de taxes environnementales sur les carburants) s'ajoute le fait que les techniques existantes (gazéification du charbon...) permettent à l'aviation de garder du carburant d'origine fossile à moindre coût. À la limite, sans parler de rupture technologique, on peut dire que ce scénario repose, même en 2050, sur un optimisme ou un laxisme face aux contraintes environnementales et à la disponibilité des ressources énergétiques : en 2050, il y aura beaucoup d'énergies de substitution d'origine fossile bon marché, encore un peu de pétrole, et le carburant, en tant qu'usage noble et considéré comme peu substituable, pourrait se voir donner une priorité dans l'accès à cette ressource.

Le marché du tourisme

Le haut de la fourchette traduirait un comportement des Français qui convergerait avec celui des Européens du Nord : plus de voyages à l'étranger (plus de grands voyageurs), plus de voyages organisés, et donc un accent plus important mis sur les moyens collectifs de transports (car et train mais aussi avion). L'industrie du voyage française (ou des opérateurs européens implantés en France, comme TUI) parvient enfin à capter une part substantielle de la clientèle, en profitant de l'attrait grandissant pour les destinations lointaines et exotiques. La distance moyenne s'accroît, en particulier pour les voyages à longue distance : il est plus avantageux de passer une semaine en Tunisie avec TUI qu'une semaine en auto-organisation sur la côte bretonne.

Changement culturel, valeur et attitude au regard du voyage

Dans une tendance maximaliste la croissance du tourisme à très longue distance pourrait être poussée par une attraction grandissante pour le tourisme d'aventure, la technologie (hélicoptage...), sans réelle conscience des impacts environnementaux du déplacement. On assisterait à un développement de la part de la population cosmopolite à multiattaches territoriales, en particulier chez les jeunes qui circulent à l'échelle mondiale pour leurs études ou leurs loisirs, et les retraités Ceci accroîtrait les impacts du tourisme sur les destinations. Le schéma grands voyageurs atteindrait une part maximale.

3.5.1.3. Scénario minimaliste « la décroissance conflictuelle ou le scénario du pire »

3.5.1.3.1. La sécurité des voyages internationaux

L'insécurité globale qui caractérise ce scénario limiterait certes les voyages à très longues distances, un peu moins ceux à destination des pays de l'OCDE, plus sûrs, et les pays voisins pourraient même voir leur fréquentation s'accroître. En particulier, les conditions de fonctionnement des compagnies aériennes seraient frappées par la prise en charge de l'insécurité, accroissant les coûts de fonctionnement, ce qui se conjuguerait avec le problème de disponibilité et de prix de l'énergie (voir plus loin). Toutefois, le climat d'insécurité qui accompagne ce scénario aurait également des répercussions sur les voyages de proximité (limitation des plages horaires, des loisirs nocturnes etc.).

3.5.1.3.2. Technologies et politiques des transports

Ce scénario reprend les hypothèses centrales de progrès technologiques testées précédemment. Avec un prix élevé des ressources énergétiques et de fortes contraintes environnementales (normes d'émission pour les véhicules), l'efficacité énergétique progresse mais les entreprises sont peu dynamiques, et la recherche coûte cher. Les émissions de gaz à effet de serre par passager.km (par véhicule.km pour l'automobile) diminuent de 55 % pour l'avion, 65 % pour l'automobile, 45 % pour le train, 28 % pour les autres modes de transport.

3.5.1.3.3. Les choix d'infrastructures

Ce scénario s'appuie sur un volontarisme en matière d'investissement ferroviaire, que ce soit pour les TGV ou les TER (pour se rendre dans la destination finale). Une attention particulière est accordée aux circulations douces dans les sites touristiques, afin de procurer aux touristes une chaîne complète de transport en commun les dissuadant de prendre leur voiture. La planification urbaine s'efforce d'empêcher le développement de zones de tourisme diffuses, difficiles à desservir par les transports en commun.

En matière d'infrastructures, on observe donc plusieurs évolutions :

- un développement rapide du réseau TGV, la vitesse restant, en dépit d'un changement de mentalités (cf. 6.2), le critère déterminant de choix d'un mode de transport ;
- la réactivation d'un certain nombre de lignes secondaires par le TER ;
- un coup d'arrêt au développement des aéroports régionaux, en raison de la fin du modèle économique des Low Cost, suite à surenchérissement du transport aérien. Le montant des investissements dans les modes de transport collectifs reste cependant limité, étant donné le faible dynamisme économique.

3.5.1.3.4. La tarification des transports

La crise du pétrole et les contraintes environnementales augmenteraient de l'ordre de 50% le prix du transport, ce qui, en dépit d'une faible élasticité de la demande au prix, commencerait à avoir un effet sur la demande. Ceci se traduirait par un niveau très bas pour le schéma grand voyageur. Les modes de vie centrés sur la résidence, privilégiant le voyage exceptionnel, s'en trouveraient confortés. Une hausse des prix pourrait également jouer sur le nombre moyen de voyages, la distance moyenne, et entraîner un report modal de la route et de l'avion vers le train.

3.5.1.3.5. Le marché du tourisme

Ce scénario est constitué par un renforcement de la spécificité française du marché du tourisme. Le non marchand se porte mieux que le secteur marchand. Les hébergements marchands type hôtel sont en perte de vitesse alors que les résidences de tourisme et les résidences secondaires voient leur importance croître –modérément certes en raison de la stagnation économique et de l'ambiance générale peu favorable au tourisme- de même que toutes les autres formes de résidences non marchandes telles que le logement chez la famille ou les amis. La distance moyenne par voyage décroît du fait de ces motivations plus familiales des départs et de revenus limités. Les conséquences de cette évolution ne sont pas évidentes en termes de mobilité. On assiste certes à une diminution ou un plafonnement des voyages à longue distance, mais le renforcement de l'hébergement non marchand conduit aussi à conforter l'usage de moyens de transports individuels, donc celui de la voiture. On assiste aussi à un accroissement des excursions qui va dans le même sens. Globalement le taux de départ plafonne et l'effet est plutôt à une baisse de la mobilité (par un recentrage sur de la mobilité en France plutôt qu'à l'étranger).

3.5.1.3.6. Changement culturel, valeur et attitude au regard du voyage

Le scénario est ici celui d'une rupture avec les tendances passées et non celui de leur prolongement. Le voyage retrouve son caractère d'événement exceptionnel. Les voyages à longues ou très longues distances ne disparaissent pas, notamment ceux à l'étranger, mais ils sont moins fréquents et se déroulent sur des périodes beaucoup plus longues, reprennent un caractère de temps fort à l'échelle de la vie d'un individu. Le coût croissant du voyage met un frein au développement d'une société pluriculturelle, à moins que ce développement se fasse par des moyens virtuels. La rapidité coûte maintenant cher et on assiste au développement d'un « tourisme lent » ; le trajet origine destination n'est plus un « tunnel social », le trajet retrouve de sa convivialité (façon transsibérienne).

Les scénarios du PREDIT, très complets, combinent des hypothèses sur plusieurs dimensions, dont ils déclinent les conséquences sur les attitudes et comportements des ménages à l'égard de l'utilisation du temps libre et des voyages.

Dans l'optique de ce rapport, consistant à définir des trajectoires possibles par variable, permettant ensuite de constituer des scénarios plus généraux, potentiellement différents de ceux du PREDIT, nous décrivons ici trois cheminements possibles pour les grandes variables traitées ici, à savoir l'usage du temps disponible et le taux de départ en vacances.

3.5.2. Les tendances lourdes

L'usage du temps disponible

L'analyse rétrospective démontrant que le temps des visites et des repas entre amis a significativement augmenté en 13 ans, on peut penser que l'évolution future risque de suivre la tendance ; l'amélioration des conditions de confort des logements accentue cette idée, pouvant ainsi conduire à supposer une diminution du temps consacré aux activités hors de la résidence principale ainsi que du tourisme.

L'usage du temps de loisirs

Même si la nouvelle génération privilégie la culture de l'écran (ludique, récréatif ou encore sociabilité interactive), la télévision reste l'un des passe-temps privilégiés des ménages français. L'amélioration continue des conditions de logement laisse penser que le temps de loisirs domestiques pourrait encore augmenter sensiblement, potentiellement au détriment des loisirs hors domicile.

Taux de départ en vacances

L'analyse rétrospective présentant une tendance à la baisse des taux de départ en vacances des ménages français, et la comparaison internationale montrant un pourcentage plutôt significatif des personnes ne réalisant aucun voyage, un scénario « au fil de l'eau » tablerait sur une continuation de cette tendance, avec un léger déclin des taux de départ en vacances des ménages français dans les années à venir. Néanmoins, les choix de départ en vacances étant vraisemblablement liés à l'évolution du pouvoir d'achat, une amélioration de ce dernier pourrait se traduire par une remontée des taux de départ en vacances des ménages français.

En parallèle, l'arbitrage favorable des ménages français pour les voyages et week-end risque de continuer dans le moyen et long terme : les ménages ne sont en effet pas prêts à renoncer à toutes leurs dépenses de loisirs, et préfèrent partir en vacances plutôt que de dépenser dans d'autres types de loisirs.

3.5.3. Exemples de scénarios pouvant découler des hypothèses

Scénario 1 : continuité des loisirs domestiques

Ce scénario suppose un arbitrage maintenu entre revenu, temps libre et confort.

Dans ce scénario « au fil de l'eau », le développement du niveau de vie et des technologies telles qu'Internet conduisent au renforcement des loisirs à domicile (Internet, jeux vidéos ou en ligne, réception à domicile, jardinage,...), ces loisirs étant progressivement diffusés aussi chez leurs aînés.

Ce développement se fait au détriment des voyages, qui deviennent de moins en moins nombreux. En revanche, les dépenses consacrées aux voyages augmentent, puisque les ménages partant peu préfèrent des voyages de longue distance et plus longtemps.

Scénario 2 : le « trop plein » de voyages, annonciateur de ruptures

Ce scénario de « rupture » suppose des comportements différenciés selon les types d'utilisateurs, avec la coexistence des scénarios maximalistes et minimalistes du PREDIT.

Deux facteurs pourraient en effet induire un désintérêt croissant des Français – ou du moins d'une partie d'entre eux - pour les voyages. D'une part, l'accentuation de la crise se traduisant par une dégradation encore plus marquée du pouvoir d'achat des ménages, les ménages les plus touchés sacrifieront alors certains loisirs coûteux comme les voyages au profit de loisirs et de

temps additionnel passé à domicile. D'autre part, la démocratisation des voyages à l'ensemble de la population au cours des dernières années pourrait conduire à terme à un certain phénomène d'essoufflement.

Scénario 3 : hausse des loisirs hors domicile, autre scénario de rupture

Une alternative de ce deuxième scénario, s'inscrivant aussi dans la rupture, n'est pas non plus à exclure : il se traduirait par un renversement des tendances récentes de hausse du temps passé à domicile devant un « écran », la mondialisation des communautés et les phénomènes de tribus induisant une curiosité accrue pour le monde « extérieur ».

Une telle évolution refléterait un renversement des tendances passées de baisse de la mobilité lors des temps de loisirs. Ce scénario suppose toutefois une nouvelle gestion du temps de travail au long de la vie, avec une répartition plus homogène du temps de travail et des temps libres de 15 à 65 ans : pour les actifs occupés, en effet, l'intensification des rythmes de travail et la perspective de stabilisation, voire d'inversion, de la tendance à la baisse du temps de travail hebdomadaire dans un scénario de croissance tendancielle ne permettent pas d'envisager de fortes hausses du nombre de déplacements ou des distances parcourues. Alors que pour les retraités, si le temps libre est beaucoup plus important, le passage à la retraite s'accompagne souvent d'une diminution du pouvoir d'achat. Une hausse des taux d'activité des plus de 55 ans alliée à une stabilisation ou une poursuite de la baisse du temps de travail moyen annuel des moins de 55 ans pourraient permettre, sans préjudicier la croissance, de dégager à la fois le temps et les moyens financiers nécessaires pour accroître la fréquence des déplacements, qu'ils soient de courte ou de longue durée.

3.6. Annexes

L'usage du temps disponible

Il prend en compte :

- Le temps psychologique : le sommeil, la toilette, et tous les types de repas (amis, famille, pause déjeuner,...)
- Le temps professionnel et de formation : travail, trajets domicile-travail, études,...
- Le temps domestique : ménage, cuisine, jardinage, temps de loisirs,...
- Le temps de sociabilité (hors repas) : conversation téléphonique, visite, réception,...
- Le temps de transport hors les trajets domicile-travail

L'usage du temps de loisirs

L'analyse de l'usage du temps de loisirs s'est réalisée sur l'agglomération de Paris, par rapport à l'âge, et aux différents groupes d'individus qui ont été classés par typologie :

- Les peu actifs
- Les casaniers versant bricolage
- Les casaniers versant activités d'intérieur
- La nouvelle génération
- Les boulimiques (les très actifs)

Taux de départ en vacances

L'analyse du taux de départ en vacances des Français a porté sur la période 1995 à 2008, et s'est faite par rapport à l'âge, aux diplômes et aux revenus.

Les dépenses dites d'arbitrage des ménages de 1995, 2001, 2006 (BIPE)

Le Bipe a pris en compte dans les dépenses d'arbitrage les postes suivants :

- Restauration
- Habillement
- Ameublement
- Loisirs et culture
- Services d'hébergement
- Soins personnels

L'analyse a été réalisée sur les années 1995, 2001 et 2006 afin d'observer les évolutions possibles sur 4 types de ménages :

- Les ménages modestes (D2)
- Les classes moyennes (D5 et D6)
- Les ménages aisés (D10)

Autre variable pertinente non utilisée : l'engagement associatif

Le poids des engagements associatifs selon les différents types de ménages, la classe d'âge, le niveau de diplôme.

La documentation sur cette variable est en effet malheureusement insuffisante pour que l'on puisse en tirer des évolutions de comportement à projeter à horizon de 5 à 10 ans.

3.7. Bibliographie

- Occupation du temps libre, une norme de consommation inégalement partagée, Bruno MARESCA avec la collaboration de Pierre TARDIEU et Sophie GERAUD, Credoc, novembre 2004
- Survey on the attitudes of Europeans towards tourism Analytical report, Eurbarometer, mars 2009
- 2008 : les vacances des Français s'ajustent à leur pouvoir d'achat, Credoc, novembre 2008
- Demain, le voyage : la mobilité de tourisme et de loisirs des Français face au développement durable. Scénarios à 2050. , Rapport d'étude PREDIT Jean Paul CERON (CRIDEAU) et Ghislain DUBOIS (TEC), mai 2006

4. E3 – Valeurs automobile et environnementale

4.1. Définition

L'analyse des comportements générationnels a montré une tendance lourde au « désinvestissement » automobile, c'est-à-dire un moindre attachement à l'usage exclusif de l'automobile, ainsi qu'une baisse relative de la propension à acheter un véhicule neuf de la part des plus jeunes générations. En parallèle, on note une augmentation de l'individualisme dans les comportements de mobilité, avec la poursuite de la tendance à la hausse du taux de multiéquipement des ménages, et une montée des préoccupations environnementales. Dans ce paysage contrasté, que dire de l'évolution des « valeurs automobiles », et, en particulier, de l'importance de l'automobile comme facteur d'émancipation des jeunes ?

L'incertitude majeure est l'évolution concomitante :

- de la prise de conscience des externalités environnementales de l'automobile ;
- de l'attrait pour l'usage, sinon la détention, d'une voiture particulière, la voiture étant alternativement perçue comme un outil de liberté ou comme une contrainte indispensable.

Dans ce chapitre, on sera particulièrement attentifs aux éventuelles différences de comportement entre résidents des zones urbaines (généralement bien desservies par les transports en commun), résidents des zones périurbaines (où les moyens de transport peuvent être plus épars ou moins accessibles), et résidents des zones rurales, où, en l'absence de substituts, la voiture peut s'avérer être un mode de déplacement indispensable.

4.2. Indicateurs

- Les perceptions environnementales ;
- L'attachement au produit automobile.

4.3. Synthèse des évolutions passées et conséquences pour la filière automobile

- Les enquêtes d'opinion montrent que l'automobile reste un mode de déplacement auquel les consommateurs associent de nombreux atouts ;
- Si les préoccupations environnementales prennent de plus en plus d'importance, ce qui se traduit par un taux d'adhésion relativement élevé aux mesures de circulation alternée en zone urbaine en cas de pic de pollution, cela ne se traduit que très faiblement par des actes concrets des usagers automobiles européens ; néanmoins, plus la zone urbaine est dense, plus l'acceptation de ce type de mesure est forte ;
- Les enquêtes récentes montrent que les ménages préfèrent le covoiturage et l'utilisation de motos ou de vélomoteurs aux transports en commun. Les résultats de ces enquêtes dépendent cependant fortement de la zone d'habitation, et de l'âge : les transports en commun sont privilégiés en zone urbaine dense, et cités nettement moins souvent dans les zones urbaines moins denses ou en zone rurale ; par ailleurs, les plus jeunes sont plus prêts à remplacer l'automobile par un autre mode que leurs aînés ;
- De manière générale, on constate la persistance d'un fort attachement à l'automobile, ce mode de transport présentant toujours de nombreux avantages ;

- Si près de la moitié des automobilistes français pensaient à s'équiper d'une voiture moins consommatrice en carburant en 2008, le modèle privilégié dépend à la fois du niveau de vie et de la sensibilité du ménage aux questions d'environnement.

4.4. Rétrospective

4.4.1. L'image de l'automobile

Les enquêtes portant sur les opinions des particuliers vis-à-vis de l'automobile réalisées par le CCFA¹ montrent que l'automobile est encore perçue de manière positive par les consommateurs. Ainsi, d'après l'enquête de 2003, la mobilité, la facilité de vie au quotidien et la liberté sont les trois idées les plus largement associées à l'automobile en 2003. Le classement de ces atouts est globalement inchangé depuis 2000. En revanche, on assiste à un recul, dans l'enquête de 2003, du lien implicite entre usage de l'automobile et travail, entre automobile et encombrement et entre automobile et « vitesse ».

Tableau 15 : L'image de l'automobile auprès des français

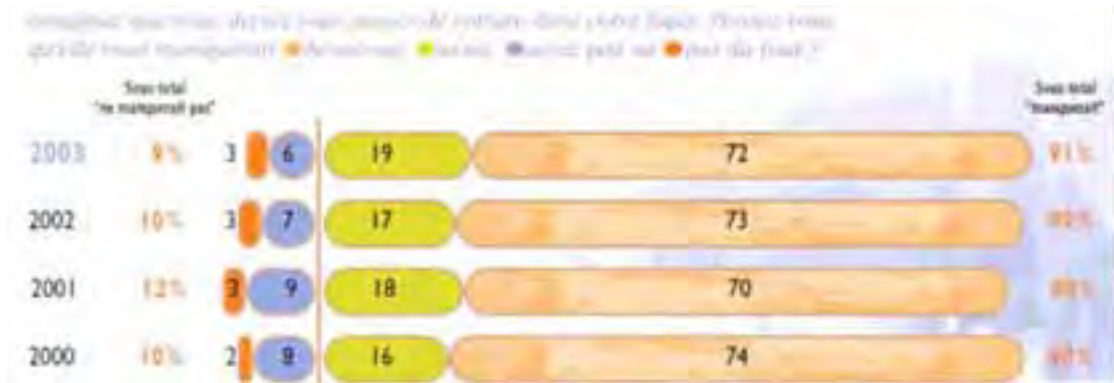


Source : Sondage CCFA, 2003

Les graphes ci-dessous montrent que l'automobile est perçue, de manière stable sur les cinq dernières années, comme **un outil important dans la vie quotidienne**. Ainsi, plus de 91% des personnes interrogées disent que l'absence d'une voiture dans leur foyer « leur manquerait ». La montée des prix du carburant, les préoccupations environnementales, le temps perdu dans les embouteillages et les coûts de réparation des véhicules de plus en plus élevés ne semblaient pas (encore) se traduire - en 2003 - par une baisse de la perception de l'utilité de posséder un véhicule (cf tableau ci-dessous sur les avantages/inconvénients des véhicules). Mais en est-il toujours ainsi en 2009 ?

¹ Enquête réalisée auprès d'un échantillon représentatif de 963 personnes au niveau national

Graphique 48 : Évolution des attitudes par rapport à l’usage de l’automobile entre 2000 et 2003



Source : Sondage CCFA, 2003

Graphique 49 : Facteurs de choix de l’automobile pour les déplacements



Source : Sondage CCFA, 2003

Graphique 50 : Avantages et inconvénients de l'automobile en France



Source : Sondage CCFA, 2003

Des différences de perception existent néanmoins selon le lieu de résidence des personnes interrogées. Ainsi, dans l'agglomération parisienne, la proportion d'individus percevant les véhicules automobiles comme un inconvénient est très supérieure à la moyenne (23 % contre 16 %), mettant en évidence la spécificité des grandes métropoles dans la nature de l'utilisation des différents modes de transports.

4.4.2. Adhésion des ménages aux mesures de circulation alternée

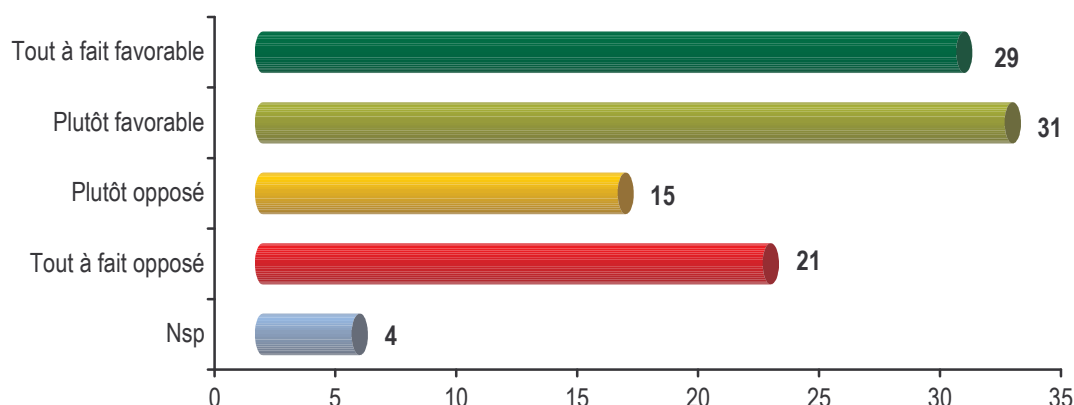
Si l'on assiste depuis quelques années à une montée des préoccupations environnementales, la traduction de ces préoccupations dans les comportements d'achat ou d'usage de l'automobile reste diffuse.

Ainsi, selon une enquête de l'ADEME de 2005, l'adhésion aux mesures de circulation alternée en cas de pic de pollution n'est que faiblement majoritaire. Comme illustré ci-après, lors de la réalisation de l'enquête (en 2005), les Français estimaient être très exposés à la pollution atmosphérique (respectivement 66 % et 63 % estiment l'être de façon *très* ou *plutôt importante*). Mais dans le même temps, lorsqu'on leur demande s'ils seraient favorables à ce que les pouvoirs publics recourent à la mise en place systématique de la circulation alternée en cas de haut niveau de pollution atmosphérique, on note que leur adhésion est, certes, le fait de la plupart des personnes interrogées, mais qu'elle n'est ni massive, ni très impliquée.

Seules 29 % des personnes interrogées se disent *tout à fait favorables* à la mise en place systématique de mesures de circulation alternée, tandis que 36 % disent y être défavorables. La proportion de personnes se disant *tout à fait favorables* à la mise en place systématique de la circulation alternée n'est pas très élevée.

La comparaison des résultats de l'enquête en 2004 et 2005 montre que l'assentiment des Français est, au mieux, stable, et au pire, en légère baisse : globalement, il passe de 64 % à 60%, soit une baisse de près de 4 points.

Graphique 51 : Êtes-vous favorable à la mise en place de mesures de circulation alternée



Source : ADEME

Cette « stagnation » de l'agrément des Français vis-à-vis de cette mesure, dans un contexte où ils se montrent dans le même temps particulièrement inquiets des répercussions de la pollution automobile sur leur santé, renforce le constat de **l'existence d'un paradoxe concernant la préoccupation environnementale**.

On peut aujourd'hui avancer deux éléments d'explication à ce paradoxe. Le premier tient au fait que la mesure peut s'avérer **très pénalisante** pour certaines catégories de la population, notamment celles pour qui l'impossibilité d'utiliser son véhicule est très problématique : la mauvaise desserte de leur territoire par les transports en commun a très certainement des conséquences négatives sur leur mobilité. Logiquement donc, le lieu d'habitation reste un facteur de clivage important. En Ile-de-France, 70 % des personnes interrogées se disaient ainsi favorables à la mesure (contre 58 % en province). Plus précisément, 72 % des habitants de l'agglomération parisienne se prononçaient pour l'application de cette mesure. Parmi eux, 47 % se disaient même *très favorables* à ce qu'elle soit mise en place en cas de pic de pollution. En revanche, l'assentiment est beaucoup plus bas et modéré au sein de plus petites agglomérations (61% dans celles de 100 000 habitants et plus, 56 % dans celles de 20 000 à 99 999 habitants), et tout juste majoritaire en milieu rural (52 %).

Au-delà du critère géographique, un deuxième facteur d'explication est la variété des attitudes et du degré de prise de conscience des enjeux liés à l'environnement. En effet, les réponses varient sensiblement selon l'âge, le sexe et le niveau d'étude, indiquant des degrés variables de sensibilité environnementale, notamment par les diplômés du supérieur, les CSP+, les jeunes et les femmes, et une « dépendance » plus ou moins forte par rapport à l'automobile.

Ainsi, l'adhésion aux mesures de circulation alternée diminue avec l'âge : ce n'est pas seulement en raison d'une sensibilité environnementale moindre (même si elle joue aussi pour une part) mais aussi parce qu'au-delà de 24 ans, on trouve des classes d'âge où les actifs représentent une part importante de la population, et pour lesquels il est difficile de se passer d'automobile (déplacements, travail, enfants...). D'ailleurs, on note que les 60 ans et plus, fréquemment plus sédentaires et inactifs, sont généralement plus favorables à la mesure que les moins de 60 ans (le taux d'assentiment étant de 63 % pour les plus de 60 ans).

Tableau 16 : Opinion des Français à l'égard de mesures de restriction de circulation : répartition par type d'agglomération et par région

<i>Personnellement, seriez-vous tout à fait favorable, plutôt favorable, plutôt opposé ou tout à fait opposé à ce que les pouvoirs publics recourent à la mise en place systématique de la circulation alternée en cas de très haut niveau de pollution atmosphérique : (Tableau 6)</i>			
	Favorable	Opposé	NSP
ENSEMBLE	60	36	4
Catégorie d'agglomération			
Rural	52	44	4
2.000 à 19.999 habitants	62	32	6
20.000 à 99.999 habitants	56	40	4
100.000 habitants et plus	61	36	3
Agglomération parisienne	72	23	5
Région			
Ile de France	70	26	4
Nord Ouest	53	41	6
Nord Est	58	38	4
Sud Ouest	64	32	4
Sud Est	60	36	4
Q1. Vous utilisez votre voiture ou celle de votre foyer			
S/t Conducteur	58	40	2
S/t Non conducteur	67	24	9

Source : Enquête sur les attitudes et comportements des Français face à quatre thèmes principaux – Ipsos / ADEME, juin 2009

Tableau 17 : Opinion des Français à l'égard de mesures de restriction de circulation : répartition par âge et par sexe

<i>Personnellement, seriez-vous tout à fait favorable, plutôt favorable, plutôt opposé ou tout à fait opposé à ce que les pouvoirs publics recourent à la mise en place systématique de la circulation alternée en cas de très haut niveau de pollution atmosphérique : (Tableau 7)</i>			
	Favorable	Opposé	NSP
ENSEMBLE	60	36	4
Sexe			
Homme	58	39	3
Femme	62	33	5
Age			
18-24 ans	63	35	2
25-34 ans	62	36	2
35-44 ans	59	37	4
45-59 ans	54	41	5
60 ans et plus	63	29	8
S/T Moins de 35 ans	62	36	2
S/T 35 ans et plus	59	35	6
Niveau d'études			
Pas de diplôme	57	33	10
BEPC/BEP/CAP/CEP	58	39	3
Baccalauréat	63	35	2
Bac +2	59	38	3
Au moins Bac +3	70	28	2

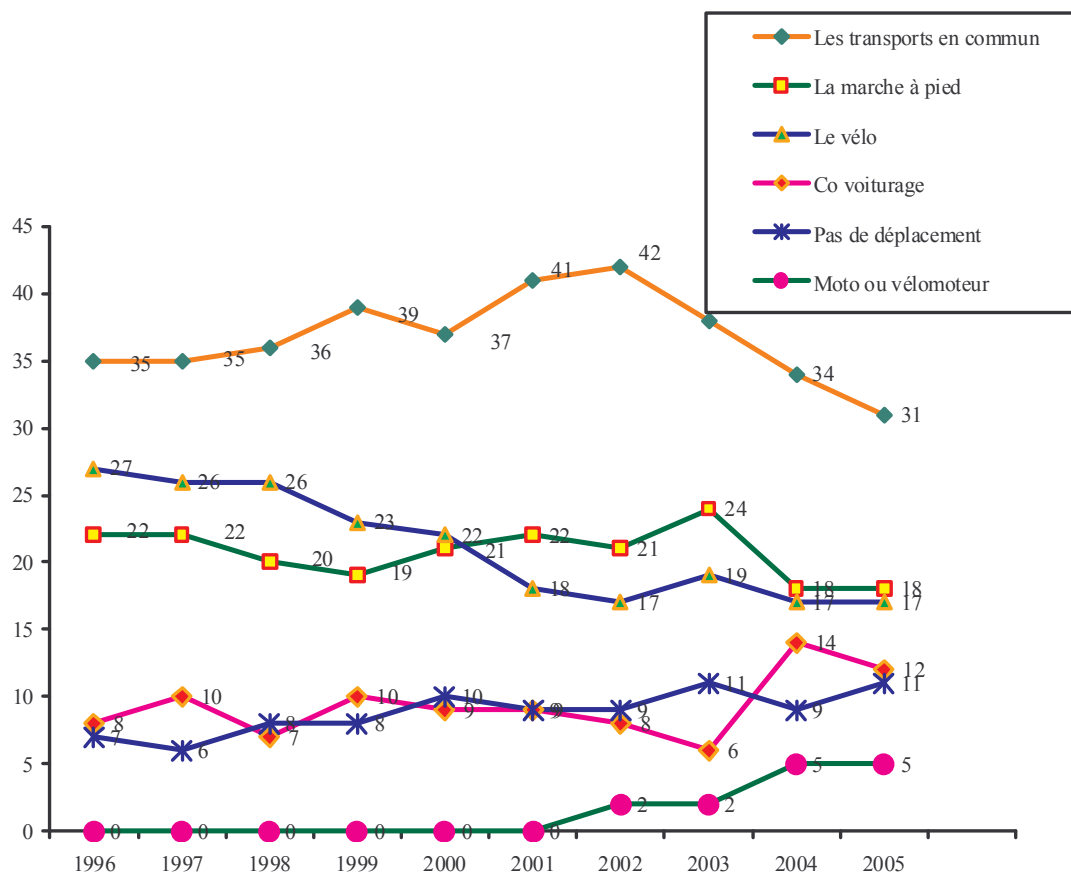
Source : Enquête sur les attitudes et comportements des Français face à quatre thèmes principaux – Ipsos / ADEME, juin 2005

4.4.3. Les transports en commun ne sont pas perçus comme un moyen de remplacer efficacement l'automobile

Comme illustré sur le graphique qui suit, la hiérarchie des moyens de substitution cités au mode de transport automobile reste très stable dans le temps. Toutefois, les transports en commun sont en baisse depuis quelques années (31 %, -3 points en 2005). Même si cette baisse reste légère, il n'en reste pas moins vrai qu'entre 2001 et 2005, cette solution alternative a perdu 9 points, atteignant ainsi le plus bas niveau historique. Si elle reste l'alternative la plus citée, cette chute de l'attrait relatif des transports en commun en alternative à l'automobile n'en est pas moins inquiétante. La diminution de la part des résidents de zones urbaines denses, où les transports en commun représentent généralement une alternative « facile », ne peut à elle seule expliquer le phénomène.

Dans le même temps, les moyens de déplacement motorisé autres que l'automobile, même s'ils restent à un niveau stable en 2005, sont ceux qui ont connu les plus fortes évolutions depuis 1996.

Graphique 52 : Si vous ne deviez pas utiliser votre voiture tous les jours de haut niveau de pollution, quelle autre solution adopteriez-vous alors ?



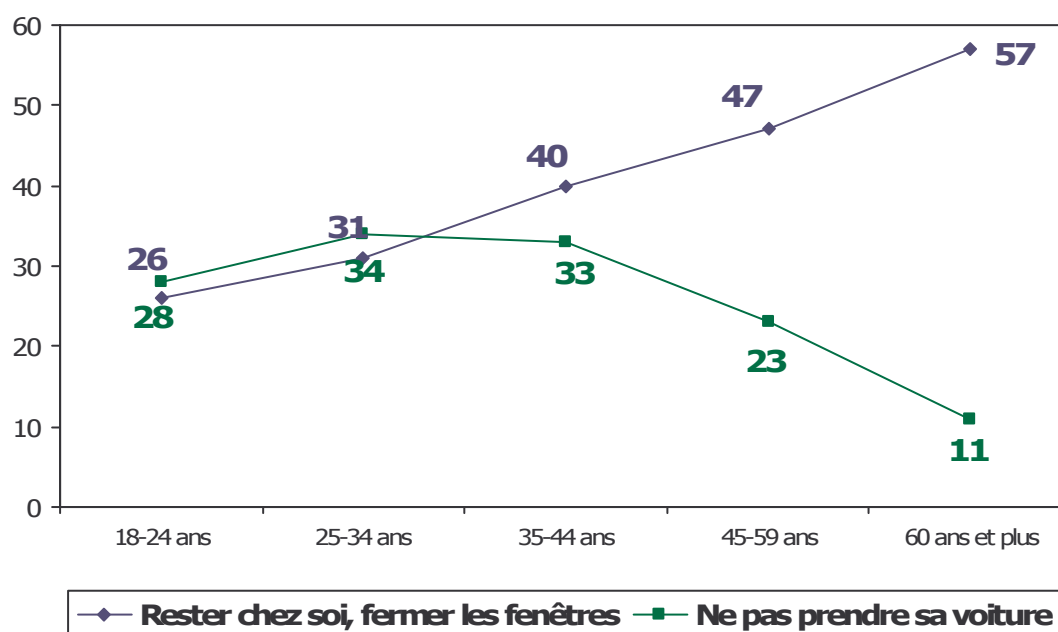
C'est notamment le cas du covoiturage (12 %, soit + 6 points entre 2003 à 2005) et des deux roues motorisés (5 %, +5 points de 2001 à 2005).

A l'opposé, on note que la marche à pied et le vélo restent toujours à des niveaux très stables, et n'augmentent pas en termes de citations. **Le fait même que les transports en commun enregistrent une nouvelle baisse traduit sans doute le fait que, pour beaucoup d'utilisateurs, en**

cas de circulation alternée, il n'existe pas de solution évidente et facile à mettre en place, en remplacement de l'automobile.

Par ailleurs, l'enquête de l'ADEME confirme l'importance du lieu d'habitation sur le(s) moyen(s) de transports alternatifs privilégiés. Tel que souligné précédemment, les transports en commun ne s'imposent comme solution évidente qu'au sein de l'agglomération parisienne (60 % des parisiens interrogés). Ils restent aussi à un moyen de transport alternatif intéressant dans les villes de 100 000 habitants et plus, même s'ils ne représentent une solution envisageable que pour près de 4 personnes sur 10. Leur attractivité baisse sensiblement dans les autres zones d'habitat.

Graphique 53 : Dites-moi quel est le principal geste ou comportement que vous adopteriez en cas de pic de pollution ? :



On note également que le comportement qui consiste à ne pas prendre sa voiture est plus fréquemment cité par les plus jeunes que par les plus âgés. Pour eux, le problème ne se pose pas dans les mêmes termes. La plupart n'envisagent pas de rester chez eux : il s'agit de se déplacer, mais par un autre moyen que l'automobile.

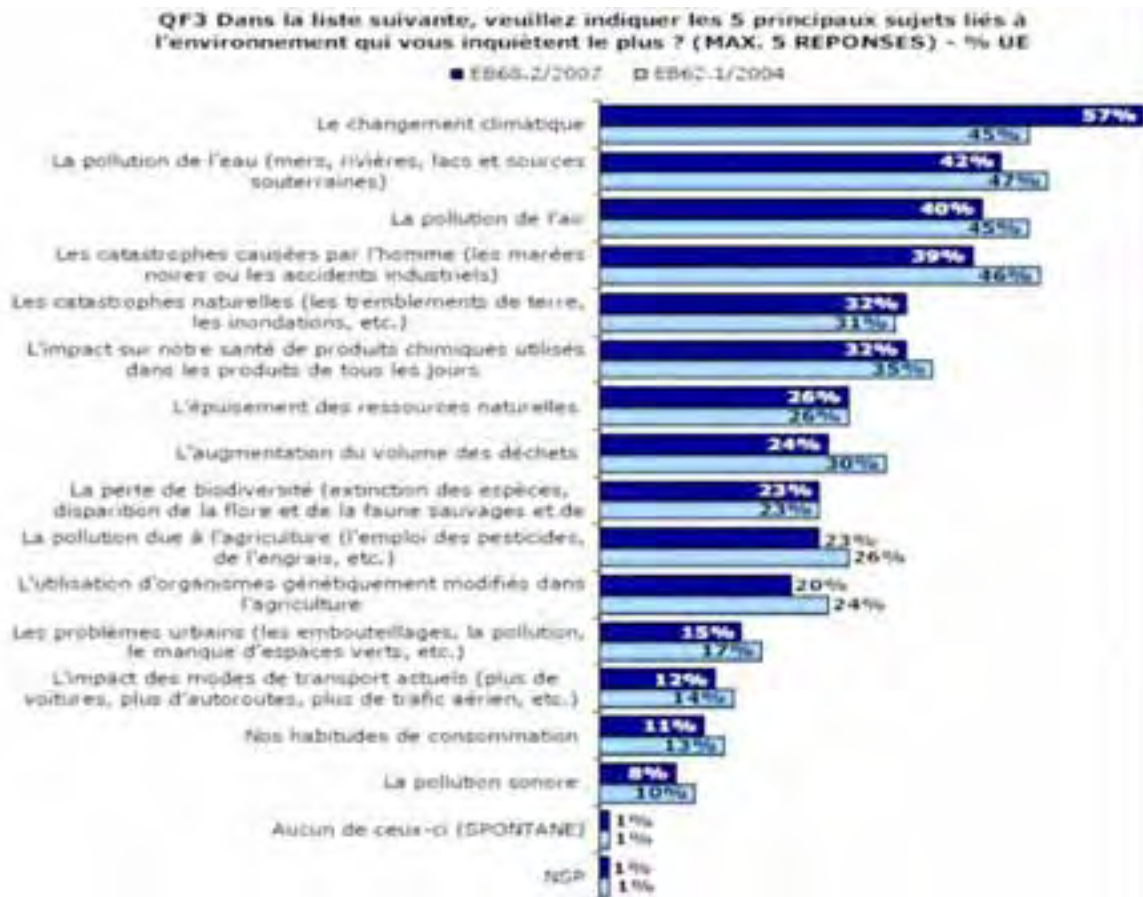
4.4.4. Eléments de comparaison internationale

4.4.4.1. Un début de prise de conscience des préoccupations environnementales dans l'ensemble des pays européens

L'enquête Eurobarometer réalisée en 2007 dans l'ensemble de l'UE donne des résultats intéressants relatifs à l'attitude des Européens par rapport à l'environnement. Interrogés sur les cinq principaux sujets liés à l'environnement qui les inquiètent le plus, les consommateurs européens interrogés ont classé le **changement climatique** en tête de leurs préoccupations : une majorité de répondants (57%) cite cette problématique parmi les cinq principales préoccupations en matière d'environnement. La pollution de l'eau (42%), la pollution de l'air (40%) et les catastrophes causées par l'homme (39%) sont citées par environ deux personnes interrogées sur cinq.

Au bas de l'échelle, nous trouvons les propositions qui sont plus directement liées aux comportements individuels des personnes, comme les habitudes de consommation (qui recueillent l'adhésion de 11% des personnes interrogées) et les choix de mode de transport (avec un score de 12% pour l'impact des modes de transport actuels, et de 15% pour les problèmes urbains).

Graphique 54 : Classement des cinq sujets liés à l'environnement qui préoccupent le plus les européens



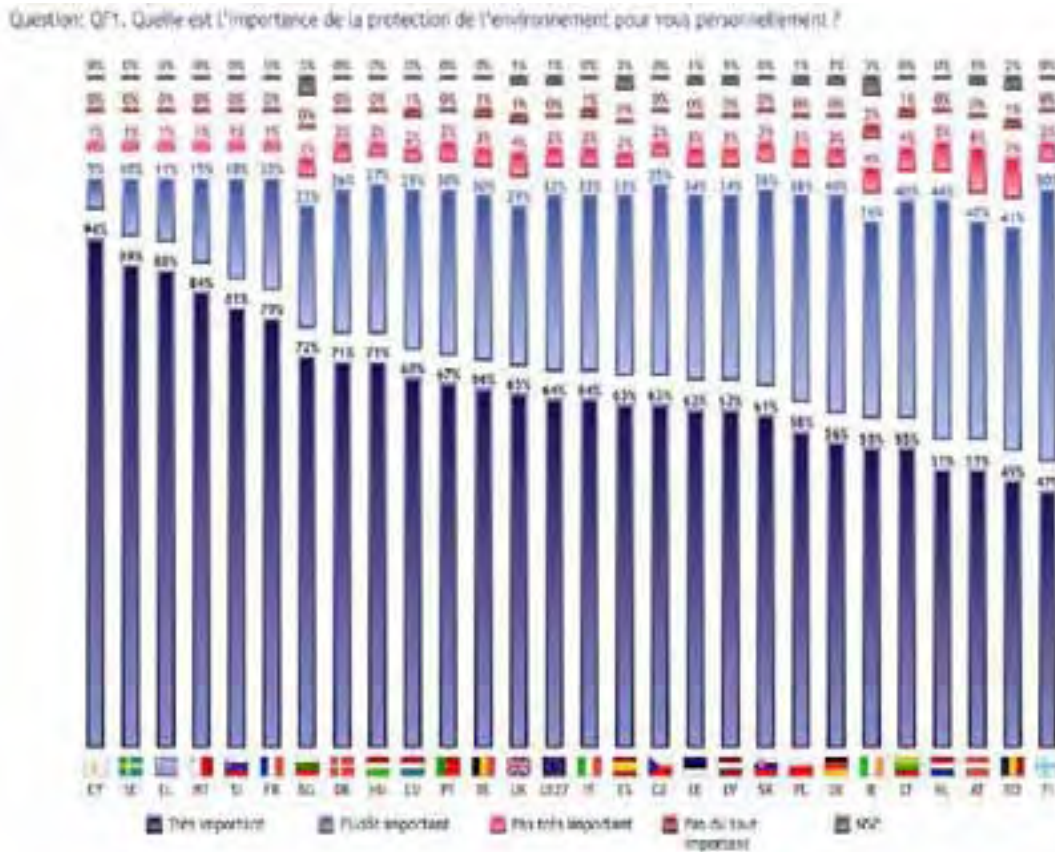
Source : Eurobarometer, 2007

L'analyse de la même question posée dans l'enquête Eurobarometer de 2004 montre une modification de l'ordre d'importance des quatre principales préoccupations. Ainsi, par rapport à 2004, **le changement climatique est devenu la première préoccupation**, tandis que les pourcentages relatifs aux trois autres préoccupations ont reculé.

Vingt et un pays mettent le changement climatique en tête de leur liste en 2007, parmi lesquels Chypre (où ce sujet est cité par 79% des personnes interrogées) et la Suède (où il recueille l'adhésion de 71% des personnes interrogées). Cette préoccupation est moins forte dans les pays de l'Est (République Tchèque, la Bulgarie, l'Estonie, la Lettonie et la Lituanie). Néanmoins, dans beaucoup de nouveaux États membres, les personnes interrogées se déclarent plus concernées en 2007 qu'en 2004. L'augmentation est de plus de 20 points par exemple à Chypre, en Hongrie et en Slovaquie. Les personnes interrogées en Slovaquie et en République Tchèque sont également plus nombreuses à citer la pollution de l'eau en 2007 qu'en 2004. Enfin, à Malte et en Bulgarie, la principale inquiétude est celle liée à la pollution de l'air.

Globalement, ces chiffres confirment que les Européens attachent une grande importance à la protection de l'environnement : 96% des répondants affirment que celle-ci est très ou plutôt importante pour eux, et ils sont plus enclins à la qualifier de *très* importante (64%) que de *plutôt* importante (32%).

Graphique 55 : Classement de l'importance ressentie de l'environnement par pays



L'opinion publique étant presque unanime à juger la protection de l'environnement comme « très importante » dans tous les pays, nous ne pouvons que commenter ici des légères différences dans l'intensité des préoccupations. Ainsi, les personnes interrogées qui estiment que la protection de l'environnement est *très* importante sont plus nombreuses que celles qui pensent qu'elle est *plutôt* importante dans tous les pays à l'exception de la Finlande. Peu de gens considèrent la protection de l'environnement comme n'étant pas importante: le chiffre le plus élevé est enregistré en Autriche et en Roumanie (8% dans chaque pays).

Par conséquent, tandis que plus de 80% des Chypriotes, Suédois, Grecs, Maltais et Slovènes déclarent que la protection de l'environnement est *très* importante, environ la moitié des Finlandais, Roumains, Autrichiens et Néerlandais interrogés disent de même. Ces différences pourraient être liées à la perception de l'état de l'environnement et aux effets ressentis des problèmes environnementaux dans ces pays.

4.4.4.2. La préoccupation environnementale commence à se traduire en actions concrètes qui ne concernent pas l'usage de l'automobile

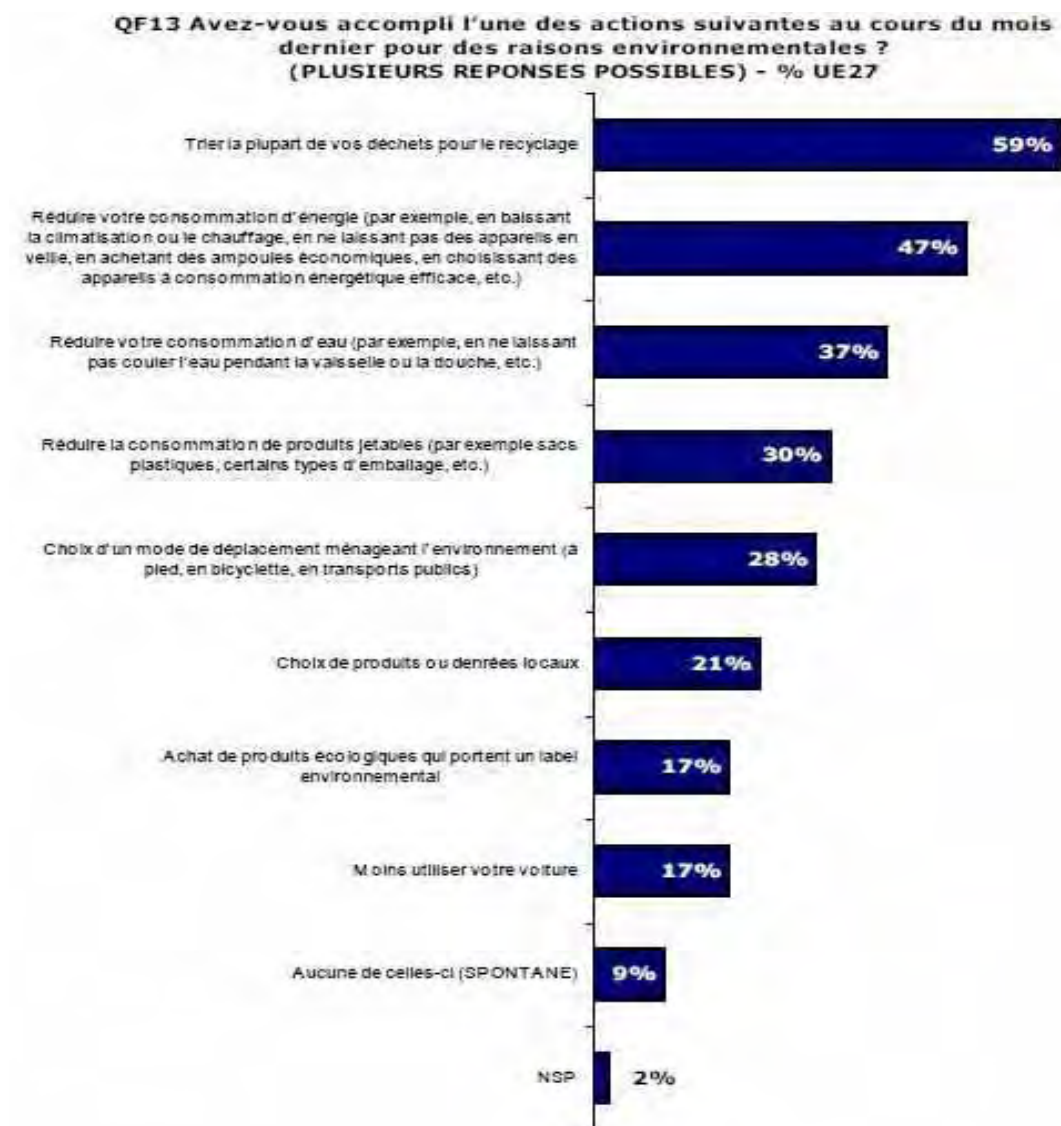
Toujours d'après l'enquête Eurobarometer de 2007, un citoyen européen a réalisé en moyenne 2,6 actions en faveur de l'environnement, c'est-à-dire qu'il a fait presque trois gestes pour des raisons environnementales en octobre 2007. Un grand nombre d'Européens déclarent avoir **trié leurs déchets** (59 %), et presque la moitié d'entre eux (47 %) disent avoir **réduit leur consommation d'énergie**. 37 % ont réduit leur consommation d'eau au cours du mois précédent. Les décisions qui impactent la nature de l'utilisation des véhicules ne viennent qu'en 5^{ème} position avec 28 % de réponses. **Bien que cette proportion ne soit pas négligeable, force est de constater qu'elle n'arrive pas non plus en pole position des préoccupations des consommateurs, et de la manière dont ces derniers perçoivent leur contribution effective à une réduction des activités polluantes.**

Ainsi, les trois actions qui arrivent en tête, à savoir trier les déchets, réduire la consommation d'énergie et réduire la consommation d'eau, sont directement liées à la vie quotidienne des citoyens et peuvent être décrites comme "passives". En effet, trier et recycler les déchets est un système déjà bien établi dans de nombreux pays tandis que des motivations parallèles, telles que les gains financiers, peuvent être liées aux actions destinées à économiser l'énergie et l'eau, surtout dans un contexte d'augmentation des prix de l'énergie.

Il est donc intéressant de considérer de plus près les actions qui nécessitent des choix plus "actifs" et qui peuvent être liées presque directement à des préoccupations environnementales. Ici, nous voyons que les actions dont les Européens s'abstiennent le plus souvent peuvent être qualifiées d'"actives": une utilisation moindre de la voiture (28 %) et une consommation intelligente d'un point de vue environnemental qui se traduit par l'achat de produits écologiques (17 %) ou de produits locaux (21 %).

Dans dix-neuf pays, l'action « active » la plus citée est le tri des déchets ménagers, plus de 80% des Luxembourgeois et des Français affirmant qu'ils avaient procédé à celui-ci durant le mois d'octobre 2007. La réduction de la consommation d'énergie tient la première place dans quatre pays, à savoir le Danemark, Malte, la Bulgarie et la Roumanie, tandis que la réduction de la consommation d'eau tient la première place à Chypre, en Grèce ainsi qu'en Bulgarie. Enfin, dans les trois États baltes les personnes interrogées ont plus souvent acheté des produits locaux.

Graphique 56 : Actions entreprises par les particuliers au titre de la protection de l'environnement



Source : Eurobarometer, 2007

4.4.5. Les Français et l'achat automobile

En 2008, le Crédit Agricole et CASA ont réalisé une étude portant sur les choix et les préférences des Français en termes d'achat et d'usage de l'automobile. Réalisée dans un contexte de prix des carburants en hausse sensible, l'étude met en évidence des comportements intéressants, à la fois illustratifs des évolutions en cours dans ce secteur et explicatifs des comportements d'achats récents.

4.4.5.1. Véhicules hybrides et « low cost » : un choix d'avenir ?

L'étude Crédit Agricole / CSA montre qu'en 2008 47 % des automobilistes français pensaient à s'équiper d'une voiture moins consommatrice en carburant.

Les choix futurs sont liés à la fois au niveau de vie et à la sensibilité aux questions d'environnement : 40 % des CSP + choisiraient la voiture hybride (19 % pour le diesel). À l'inverse, les catégories populaires favorisent le diesel à hauteur de 30 %, contre 20% pour l'hybride. Dans ce contexte, pour 51 % des ménages, la consommation de carburant est le premier critère de choix d'un véhicule, devant le prix (47 %) et la sécurité (39 %).

Quant à la voiture « low cost », 76 % des automobilistes la voient comme un moyen intéressant de préserver son pouvoir d'achat. Les a priori négatifs sont minoritaires, que ce soit sur la sécurité, l'esthétique ou les performances. De fait, la voiture « low cost » n'est pas vue comme une « sous-voiture », puisque 48 % des Français pensent qu'elle est susceptible d'intéresser tout le monde.

4.4.5.2. Des enjeux environnementaux de plus en plus présents

A quoi pensent les automobilistes au volant ? D'après l'étude du crédit agricole/CSA, 80 % disent penser au moins de temps en temps aux conséquences néfastes de la pollution automobile sur l'environnement, et 74 % aux risques sur leur santé. Cette préoccupation environnementale devance même nettement celle liée au coût de l'utilisation du véhicule (43 %). Ceci explique sans doute l'excellent accueil réservé à l'écopastille, considérée plutôt comme une bonne chose par 80 % des automobilistes. 62 % déclarent d'ailleurs qu'elle pourrait influencer leur prochain achat.

4.4.5.3. Le statut social de la voiture dans l'esprit des Français a évolué

La voiture en tant que symbole de statut social tend à s'estomper : pour 8 Français sur 10 (du panel de l'étude du Crédit Agricole/CSA) ce n'est pas important d'avoir une belle voiture, et ils ne sont que 38% à adhérer à l'idée que la voiture reflète le niveau social de son propriétaire.

Par ailleurs, l'intérêt des Français pour l'innovation automobile et les nouveaux modèles est très segmenté : 53% des Français ne se déclarent « pas attirés » par les nouveautés dans ce domaine, 61% des hommes le sont (contre 32% des femmes) ainsi que 60% des moins de 30 ans et 57% des plus hauts revenus.

4.5. Trajectoires futures possibles

Les enquêtes citées dans ce chapitre montrent une évolution lente des comportements d'achat et d'usage des ménages dans le domaine automobile, et des déclarations pas toujours suivies d'effets. En pratique, les décisions d'achat et de choix de mode restent très influencées par le niveau de vie et les caractéristiques du ménage.

On peut esquisser trois scénarios d'évolution future possible des « valeurs » automobiles et environnementales. Ces trois scénarios ne couvrent pas l'ensemble des futurs possibles, mais illustrent les attitudes que pourraient avoir les particuliers en tant qu'acheteurs et utilisateurs de véhicules automobiles dans les 5 à 10 prochaines années.

- **Dans le premier scénario**, on n'observerait pas de changement notable de l'image de l'automobile, de sa « valeur » ou de la perception de son utilité pour les consommateurs, et ce indépendamment de leur zone d'habitation (c'est-à-dire, qu'ils résident dans des zones

urbaines denses, dans des zones urbaines moins denses ou en zones rurales). Dans ce scénario, si les consommateurs restent inquiets des changements climatiques et autres dégradations de leur environnement, ils ne modifient pas sensiblement leurs comportements, qu'il s'agisse des comportements d'achat automobile, ou des comportements d'usage de l'automobile (nombre de trajets, kilométrage annuel moyen parcouru, taux d'occupation des véhicules, etc.). Ce scénario est compatible avec celui chiffré dans le chapitre relatif à la variable E1b (effets générationnels), dans lequel on suppose une stabilité des taux d'équipement en véhicules automobiles par classe d'âge, après prise en compte de l'effet de génération ;

- Le **deuxième scénario** suppose une dualisation du marché, avec une évolution différente de la « valeur » automobile entre zones urbaines et zones rurales. Ce scénario, quelque peu intermédiaire par rapport aux deux autres présentés ici, suppose une intensification, dans les zones urbaines denses, des préoccupations environnementales et des inquiétudes liées à la congestion, au bruit, à la pollution atmosphérique, etc. En revanche, dans les zones rurales où ces inconvénients sont moins présents, l'on observerait le maintien d'un attachement fort à l'automobile comme moyen de déplacement et comme objet « d'image ». la conséquence d'un tel scénario serait une diversité accrue des marchés automobiles, et une lecture plus complexe qu'auparavant des tendances d'achat par âge et par génération, puisqu'il faudrait y ajouter la dimension « localisation de l'habitat ». De même, les comportements d'utilisation des véhicules automobiles seraient très différents, et très dépendants de l'existence (et du volume) d'offres alternatives. Ainsi, rappelons que dans certaines zones urbaines denses on observe une forte augmentation de la « non-mobilité » en cas de pic de pollution – plutôt que l'utilisation d'un mode de transport alternatif - ce qui laisse penser que les français ne sont pas encore prêts à abandonner leur moyen de transport « préféré ». Si, dans les villes de petite ou moyenne taille, on met en place de plus en plus de transports en commun ou de moyens alternatifs à la voiture, les ménages de ces zones pourraient réagir de la même façon que les ménages franciliens aujourd'hui, à savoir opter pour un mode de transport alternatif ;
- Le **troisième scénario** suppose un déplacement de la notion de « valeur » automobile de l'objet en tant que tel, vers le « service » qu'il rend – c'est-à-dire sa fonction de mobilité. Dans ce scénario, on pourrait assister, selon le cas, à une hausse, une stabilisation ou une diminution des taux d'équipement individuels en véhicule particulier – les taux d'équipement compatibles avec ce scénario dépendant de la situation future en matière d'offre alternative de transport. Ainsi, une poursuite de la hausse des taux d'équipement est possible, même en l'absence d'un attachement fort à la « propriété » automobile, dès lors que les alternatives permettant d'accroître sa mobilité autrement qu'en utilisant son véhicule particulier ne seraient pas développées. Le maintien de taux d'équipement élevés n'est en effet pas nécessairement un signe d'attachement fort à la propriété, mais peut simplement refléter une absence d'alternatives pour répondre au besoin de mobilité des individus ... Il est toutefois probable que dans un tel scénario on assiste à des **modifications dans les choix de gamme**, les particuliers privilégiant la « facilité » et la praticité offerte par les voitures particulières au confort : la « valeur » n'est pas allouée à l'automobile en tant qu'objet, mais au fait de pouvoir se déplacer rapidement et efficacement d'un endroit à l'autre. Leurs comportements d'achat seraient plus « fonctionnels », les usagers privilégiant la dimension « pratique » de l'automobile plutôt que la détention comme vecteur d'image. Le type de véhicule acheté évoluerait donc sensiblement, complexifiant le « marché » automobile : un même ménage pourrait détenir simultanément un véhicule « low cost » utilisé pour certains déplacements, par exemple pour les déplacements quotidiens domicile-travail, et un véhicule « premium », multiéquipé et bourré d'électronique, pour d'autres types de déplacements (interurbains,

voyages, déplacements professionnels, autres). Ce scénario est également compatible avec le développement de l'usage des deux-roues et, sous réserve d'offre suffisamment abondante pour maintenir l'aspect « pratique », de l'auto-partage ou de la location.

4.6. Annexes

Préoccupation pour l'environnement chez les ménages français

L'enquête de l'ADEME de 2005 et l'enquête Eurobarometer de 2007 présentent l'adhésion des Français et de l'UE-27 aux mesures de circulation alternée en cas de pic de pollution. Les résultats démontrent que cette forte préoccupation ne se traduit que très faiblement par des actes concrets des usagers automobiles européens.

Les moyens alternatifs à la voiture individuelle

Concernant les moyens alternatifs de transport que constituent :

- Les transports en commun
- La marche à pied
- Le vélo
- Le covoiturage
- Les motos ou vélomoteurs
- La non-mobilité

... on observe, d'après l'enquête de l'ADEME 2005, une forte corrélation entre le lieu d'habitation et les modes de transport alternatifs privilégiés

L'attachement au produit automobile

L'enquête CCFA de 2003 décrit la perception de l'automobile par les consommateurs français, ainsi que les avantages et inconvénients de ce mode sur différentes parties du territoire français (agglomération de Paris, autres zones urbaines, autres territoires)

4.7. Bibliographie

- Enquête d'opinion sur la dépendance à l'automobile, Congrès du GART, 22 novembre 2001
- Enquête Crédit Agricole – CSA « Les Français et l'automobile », octobre 2008
- Sondage CCFA / Sofres « L'automobile demeure essentielle pour les Français », 2002
- Eurobarometer « Attitudes des citoyens européens vis-à-vis de l'environnement », rapport de décembre 2007
- ADEME et IPSOS « Enquête sur les attitudes et comportements des Français face à quatre thèmes principaux », mai 2005
- Publicité et protection de l'environnement : les perceptions et les attentes des Français, Ipsos / BVP, mai 2007
- Occupation du temps libre, une norme de consommation inégalement partagée, étude du Credoc réalisée par Bruno MARESCA, novembre 2004
- Quels véhicules pour quelle société ? François Ascher
- L'automobile, moteur de progrès, La lettre d'information du Comité des Constructeurs Français d'Automobiles, sept/oct. 2006

- Automobile et Société, Taylor Nelson SOFRES, septembre 2002
- Les Français et La Voiture Propre, Sondage LH2 – MAAF – Le Parisien, sept 2006
- Les Français, leur voiture ... et la pollution ou "Comment imaginent-ils rouler vert demain" ? Direct Assurance
- L'acceptabilité sociale des limitations à l'usage de l'automobile en ville pour cause environnementale, Guillaume Faburel, Aline Grenier, Sarah Charre, décembre 2007
- L'automobile : un espace vécu comme un autre chez-soi, Nicolas Dubois, 2004
- La voiture, cet incontournable objet de désir, CERTU, 1997
- La voiture dans la chaîne de l'écomobilité, ville et transports, octobre 2008
- L'Expansion Business, Enquête automobile : les Français veulent un autre modèle, Jean-Luc Barberi Charles Haquet Géraldine Meignan Marc Michaux, mars 2009
- Questionnaire prospectif, Automobile, environnement et société à l'horizon 2010-2020, GERPA, 2003
- Automobile et environnement : les Français sont-ils prêts à agir ? , L'OSCARE

5. E4 – TELEACTIVITE DES MENAGES

5.1. Définition de la variable

Si on observe une hausse progressive du télétravail et des téléactivités en France depuis quelques années, le taux de diffusion de ces pratiques reste faible en comparaison à d'autres pays, et l'évolution des pratiques est plus lente que chez certains de nos voisins. Par ailleurs, si le télétravail comme les téléactivités évitent théoriquement des déplacements, ils peuvent aussi les augmenter dans la mesure où le temps libéré génère de nouveaux déplacements : aires de chalandise plus éloignées avec Internet, habitat plus éloigné du travail avec le télétravail, etc...

Deux niveaux d'incertitude existent sur cette variable :

- Quels seraient les freins nationaux spécifiques à l'usage des TICs, et va-t-on vers un rattrapage ou non des niveaux observés ailleurs en Europe à horizon de 5-10 ans ?
- Sous quelles conditions les téléactivités engendrent-elles une augmentation ou une baisse de la mobilité ?

5.2. Indicateurs pertinents

- Coût des communications, y compris en comparaison d'autres pays ;
- Télétravail et téléactivités en France par rapport à d'autres pays ;
- Etudes sur les conséquences du télétravail en termes de mobilité ;
- Contexte réglementaire.

5.3. Synthèse des évolutions passées et conséquences pour la filière automobile

- La mesure de l'importance du télétravail est complexe. Même si l'INSEE porte un constat moins négatif que les études internationales sur ce thème, la France paraît néanmoins accuser un certain retard par rapport à d'autres pays européens ;
- Selon l'INSEE, sur la période 1999-2003, le télétravail concernait un peu plus de 7 % de la population active salariée, dont 2% comme travailleur fixe à domicile ou en alternance à domicile, et 5,4 % comme travailleur nomade, soit respectivement 0,4 et 1,1 million de personnes ;
- En Europe, un tiers des personnes interrogées considèrent que leur travail peut faire l'objet de télétravail alterné, soit 15 fois plus que le taux actuel observé. En France, ils sont 25% des salariés à estimer le télétravail alterné possible ;
- Le recours plus fréquent au télétravail aux États-Unis est notamment liée aux problèmes de congestion et aux retards qui en découlent ;
- Le développement du télétravail réduit la mobilité et le temps perdu dans les déplacements, et améliore la productivité et la croissance potentielle (effet d'offre d'emploi).

5.4. Rétrospective

5.4.1. État des lieux : une pratique faiblement développée en France par rapport à d'autres pays « comparables »

Le télétravail est une pratique faiblement développée en France, avec seulement 6 à 7 % de la population active pratiquant le télétravail¹, comparée à une moyenne d'environ 13% dans l'UE-15 (source SIBIS²).

La France se retrouve ainsi dans le groupe des pays **accusant un certain « retard »** en termes de pratique du télétravail. Ce groupe est notamment composé de la Pologne, de la Bulgarie, de l'Espagne et de la République Tchèque.

En comparaison, les pays où la pratique du télétravail apparaît **la plus avancée** sont les États-Unis et les Pays-Bas (où environ 25% de la population active pratique le télétravail). Les pays du Nord de l'Europe sont aussi particulièrement avancés en la matière (Finlande, Danemark, Suède, Royaume-Uni, Allemagne - voir graphique).

Graphique 57 : Taux de recours au télétravail dans différents pays européens



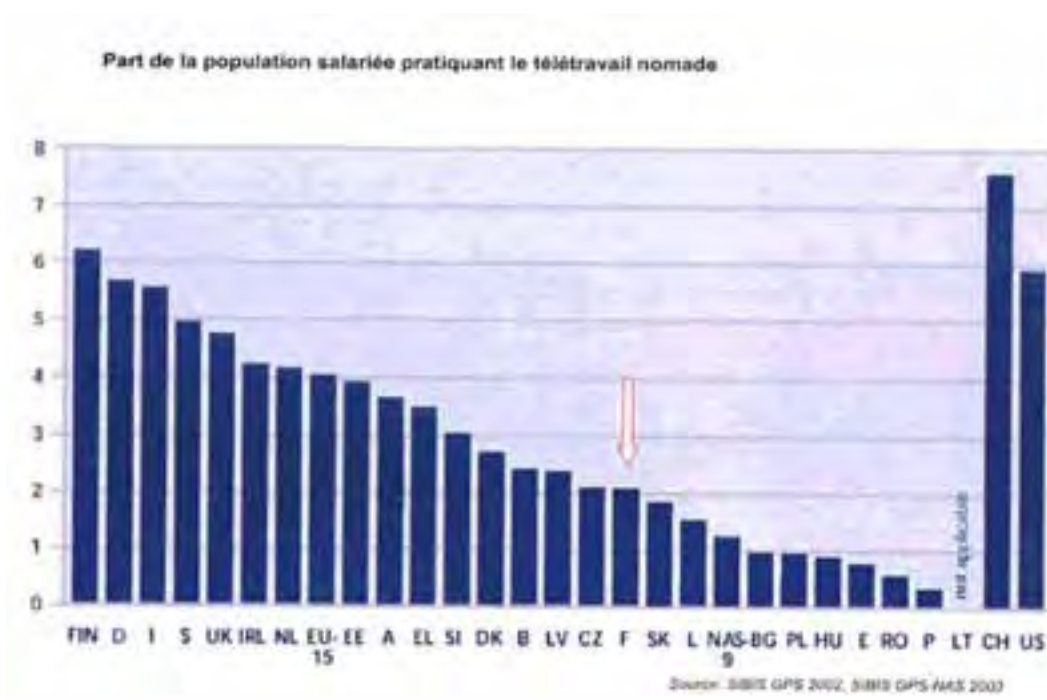
Les travailleurs mobiles³ représentent 4% de la population active en Europe. Selon l'enquête SIBIS (2003), la France compterait 2 % de travailleurs mobiles (ou télétravailleurs nomades), la plaçant parmi les pays où cette pratique est la moins développée.

¹ Forme d'organisation ou de réalisation du travail utilisant les technologies de l'information dans le cadre d'une prestation de service ou d'une relation d'emploi. Elle s'effectue hors des locaux du donneur d'ordre ou de l'employeur de façon régulière.

² Statistical indicators benchmarking the information society

³ Défini par le SIBIS comme la part de la population active passant plus de dix heures par semaine hors de son domicile ou de son bureau en faisant usage des TICs.

Graphique 58 : Part de la population salariée pratiquant le travail nomade



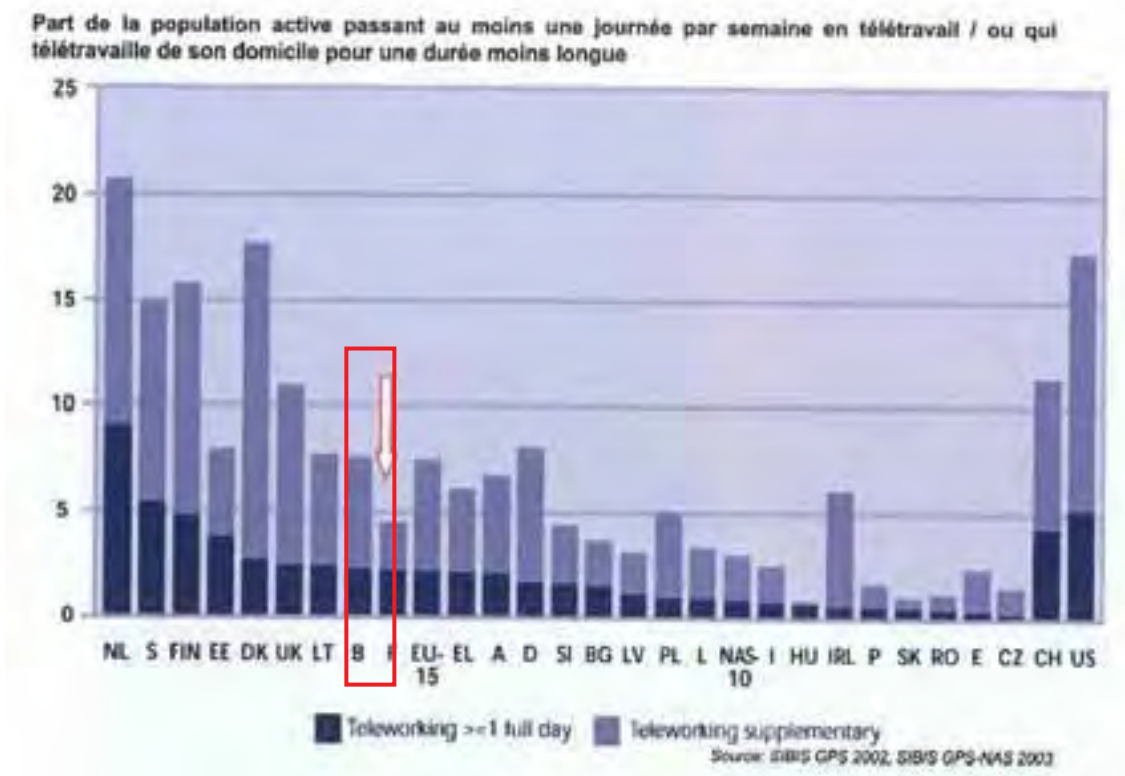
Cependant, sur ce point, les différentes enquêtes ne donnent pas les mêmes résultats. En effet, il est intéressant de relever que l'enquête de l'Insee a estimé la population nomade à 5,4 % de la population active, modifiant significativement la place de la France, et la plaçant en tête des pays. Ces écarts sont essentiellement dus à des différences de définition. En effet, deux définitions distinctes sont utilisées :

- Le SIBIS explique que le télétravail se réfère à un travail distant de quelque sorte que ce soit ;
- l'Insee nous en donne une définition plus stricte, utilisant la définition de Thierry Breton de 1995 : « *Le télétravail est une modalité d'organisation ou d'exécution d'un travail exercé à titre habituel par une personne physique dans les conditions cumulatives suivantes : (1) ce travail s'effectue en dehors de l'endroit où les résultats sont attendus et en dehors de toute possibilité physique pour le donneur d'ordre de surveiller l'exécution de la prestation par le télétravailleur ; (2) ce travail s'effectue au moyen de l'outil informatique et des outils de télécommunication...* »

L'existence de différentes définitions montre les divergences de perception par rapport aux questions posées. Il semble, dans ces conditions, difficile de tirer des conclusions de l'analyse comparative.

Au sein de l'Union européenne, l'enquête SIBIS montre que 7% de la population active télétravaille par intermittence. Plus précisément, alors que la population active française se place dans la moyenne des pays européens (UE-15) concernant les activités de télétravail supérieures à une journée par semaine, l'usage intermittent du télétravail est très faiblement développé au regard de la moyenne européenne.

Graphique 59 : Fréquence du recours au télétravail en Europe



Cette statistique peut donner le sentiment d'une dichotomie entre ceux qui utilisent cette forme d'organisation de manière courante, et une partie de la population qui semble ignorer cette possibilité, voire la rejeter, estimant que le télétravail n'est pas un véritable substitut du travail en entreprise, et qu'il ne permet pas d'accomplir son travail de manière satisfaisante (par exemple, pas de réelle motivation si l'on travaille chez soi).

En France, selon l'enquête de l'INSEE effectuée sur la période 1999-2003, le télétravail concernait un peu plus de 7 % de la population active salariée, dont 2% comme travailleur fixe à domicile ou en alternance à domicile et 5,4 % comme travailleur nomade, soit respectivement 0,4 et 1,1 million de personnes (Enquêtes Insee sur le télétravail, voir le tableau ci-dessous).

Le télétravail est une forme d'organisation qui croît avec la qualification, au point que 10% des ingénieurs ou cadres estiment être des télétravailleurs à domicile et 20% des télétravailleurs nomades. A contrario, le télétravail ne concerne pas les ouvriers et peu les employés. Enfin les jeunes et les femmes sont en retrait.

Tableau 18 : Part du télétravail en France par catégories de salariés

Part du télétravail selon le sexe, l'âge et la catégorie socioprofessionnelle			
Formes de télétravail	Formes de télétravail		
	Fixe à domicile	Alternant à domicile	Nomade
Ingénieurs et cadres	3,7	6,0	20,1
Professions intermédiaires	1,1	1,2	9,0
Employés	0,6	0,3	2,7
Ouvriers	0,0	0,1	0,6
Ensemble	0,9	1,1	5,4
Hommes	1,0	1,7	7,5
Femmes	0,9	0,4	2,8
15 à 24 ans	0,4	0,4	3,7
50 ans et plus	1,4	0,8	4,1

source : enquêtes PVC 1995-2003; Insee, calculs Dares

Questions méthodologiques autour de la définition des télétravailleurs nomades

Il convient de relever à ce stade une divergence entre, d'une part l'enquête qui considère les travailleurs nomades comme des télétravailleurs dès lors qu'ils se considèrent comme tels, et d'autre part les télétravailleurs nomades tels qu'ils sont définis par l'ANI (Accord national interprofessionnel). En effet, pour des motifs de stratégie de négociation, certaines entreprises excluent les travailleurs nomades du champ de l'application de l'accord, comme ce dernier leur en donne la possibilité.

Cette attitude conduit à une diminution apparente du nombre de télétravailleurs dans chaque entreprise considérée individuellement. Au total, une partie du retard apparent de la France pour le développement du télétravail pourrait tenir davantage de la volonté de ne pas déclarer en tant que telle cette forme d'organisation du travail, plutôt qu'à une réalité.

5.4.2. Un important potentiel de développement du télétravail

Près d'un tiers de la population active européenne estime possible que sa tâche soit réalisée en télétravail alterné, soit 15 fois plus que le pourcentage télétravaillant effectivement au moins une journée par semaine à domicile.

La question du potentiel de développement du télétravail tel que perçu par la population active apporte un éclairage différent sur la situation française. En effet, tandis que les analyses chiffrées montrent qu'environ 6 à 7% de la population active pratique effectivement le télétravail, environ 25 % de la population active estime que sa tâche est réalisable en télétravail alterné.

Les motifs invoqués pour lesquels le télétravail ne serait pas réalisable sont les suivants :

- la relation en face-à-face avec les interlocuteurs,
- l'accès à du matériel de travail,
- et enfin une organisation où le supérieur hiérarchique est hostile au télétravail.

Graphique 60 : Part de la population active estimant que sa tâche est réalisable en télétravail alterné en Europe



Le graphique confirme que la France se trouve dans une situation singulière par rapport aux pays ayant un développement économique comparable, puisqu'elle affiche un retard apparent important dans le recours au télétravail. Ainsi, le retard relatif constaté dans les graphiques précédents trouverait son origine au moins partiellement dans une **appréhension différente de la relation au travail, et une moindre appétence pour la nouveauté** (Eurobarometer, 2003).

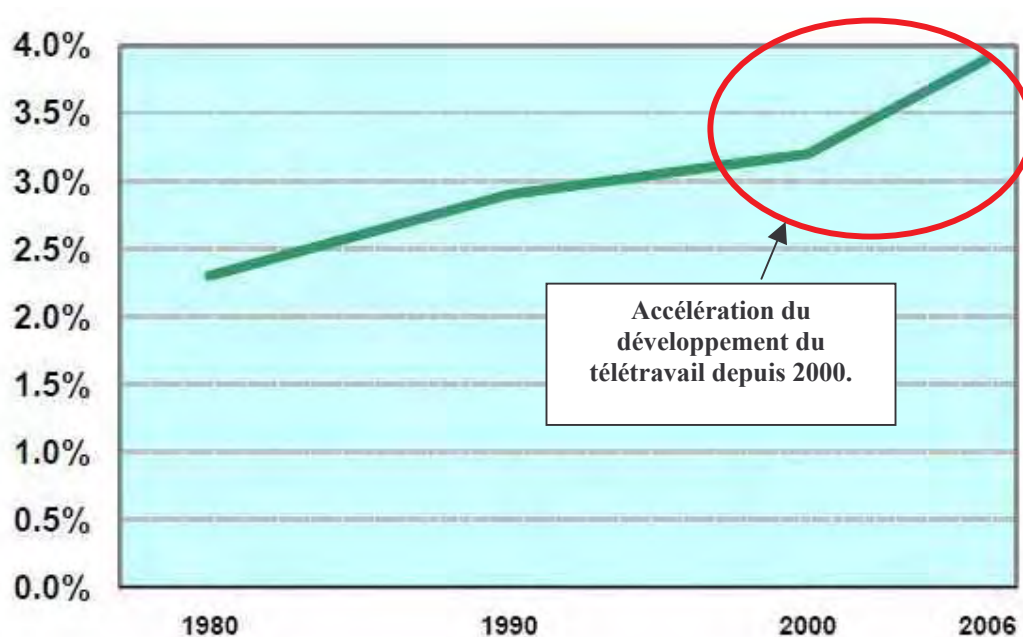
5.4.3. Exemple international spécifique : Les États-Unis

Selon le Recensement Décennal, le **nombre de télétravailleurs** (définis comme les personnes travaillant à la maison la plupart des jours pendant la semaine) atteint 4,2 millions de personnes en 2000, soit **une augmentation de 92 % par rapport à 1980** (Cox, 2009).

Entre 1990 et 2000, le télétravail (incluant les personnes travaillant à la maison la plupart des jours pendant la semaine) s'accroît continuellement, passant de 2,3 % en 1980 à 2,9 % en 1990 et 3,2 % en 2000.

Selon l'Enquête Communautaire américaine, les télétravailleurs réguliers représentent 3,2 % de la population active en 2000, 3,5 % en 2003 et 3,9 % en 2006. Enfin, plus de 23 % de la main-d'œuvre américaine a travaillé à la maison au moins un jour par mois en 2005 (Source : Gartner Inc).

Graphique 61 : Pourcentage de télétravailleurs de 1980 à 2006 aux États-Unis

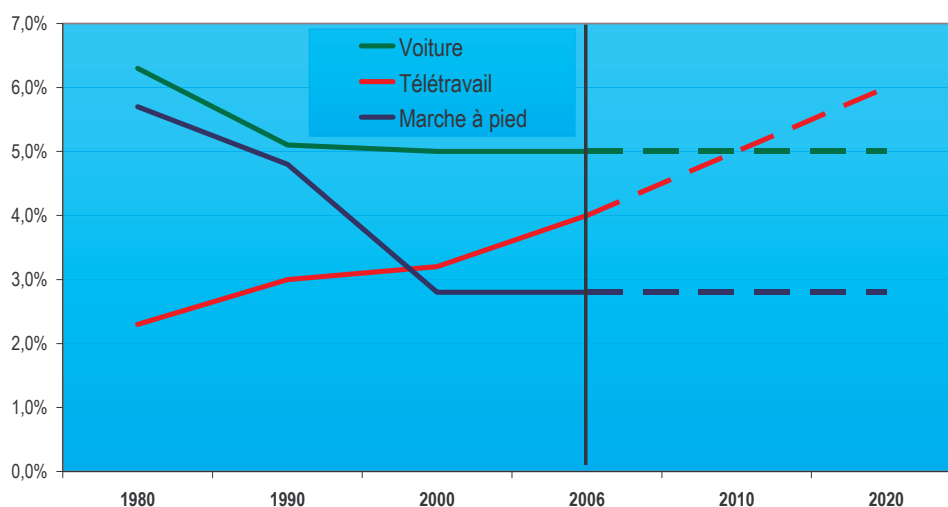


Source: The Information Technology & Innovation Foundation

Une des variables qui permet d'expliquer la croissance du télétravail aux USA est le niveau du trafic routier. En effet, les volumes de trafic d'autoroute dans les 50 plus grandes zones urbaines des États-Unis ont augmenté de 136 % depuis 1982, soit environ 2,5 fois plus rapidement que la capacité d'autoroute au cours de la même période. En conséquence, les conducteurs ont rencontré plus de retards de voyage. En 2005, approximativement 60 % de voyageurs circulant aux heures de pointe sont arrivés dans des conditions encombrées, situation qui est en hausse de 24 % par rapport à 1982. Le retard de voyage lors de périodes d'affluence a augmenté de 260 % par personne sur cette période.

Graphique 62 : Évolution du télétravail, de l'utilisation de la voiture et de la marche à pied

Télétravail, Voiture, Marche: Evolution de 1980 à 2006 (en %)



Source : The Information Technology & Innovation Foundation

5.4.4. La recherche des effets bénéfiques du télétravail : cas des États-Unis

Plusieurs effets bénéfiques sont cités dans les divers rapports analysés :

- Le télétravail permet de réduire le temps passé dans les trafics.
- Il permet aussi d'augmenter l'accès au marché du travail.
- En réduisant le temps de travail « perdu » (dans les trafics), le télétravail pourrait augmenter la productivité individuelle, mais également la productivité au niveau régional.
- Il contribue à réduire la pauvreté et les disparités de revenu en créant de nouvelles offres d'emploi, particulièrement pour les individus résidant dans des communautés géographiques éloignées des pôles économiques.

5.4.4.1. Augmentation de la productivité

Une étude de l'Académie des Recherches aux États-Unis a évalué que le télétravail réduit des coûts d'absentéisme de 2,000\$ annuellement par salarié travaillant à distance. De plus, les sociétés économisent aussi de l'argent et augmentent la productivité en réduisant l'espace de bureau : comme plus d'individus travaillent depuis leur domicile, il y a potentiellement moins de demande d'espace de bureau, ce qui baisse les coûts des entreprises.

5.4.4.2. Amélioration de l'accès au travail

L'étude de l'Académie des Recherches montre également que **le télétravail permet généralement de réduire au minimum le temps de déplacement**, aboutissant ainsi à une augmentation de la productivité. Le télétravail n'ayant aucun temps de voyage, il est raisonnable de le poser comme moyen le plus productif d'accès au travail. Cela permet aux habitants plus éloignés des centres d'activités d'utiliser leur temps limité de manière plus productive.

5.4.4.3. Développement économique national et local

En réduisant le besoin de la proximité géographique aux centres d'activités économiques, le télétravail permet théoriquement une dispersion géographique plus grande de la population. Le télétravail permet aussi de promouvoir le développement économique dans des communautés plus petites et/ou rurales en augmentant les possibilités de dispersion géographique de quelques activités.

5.4.4.4. Opportunités économiques

Le télétravail permet, comme on a pu le voir précédemment, d'augmenter l'offre sur le marché du travail. En effet, les individus possédant un véhicule ou résidant dans des zones d'attractivité trouvent plus facilement du travail que les habitants ne possédant pas d'automobile ou habitant dans des zones rurales.

5.4.4.5. En réduisant fortement les besoins de déplacement dans le but d'accéder au bureau

Le télétravail peut apporter plus d'emplois aux ménages à revenus inférieurs non équipés d'automobile, aux personnes à mobilité limitée et aux habitants des zones rurales qui vivent loin des centres d'activités économiques.

5.4.4.6. Intervention publique

Le gouvernement américain observe de grands avantages dans la substitution du trafic au télétravail souhaitant réduire les émissions à effet de serre et augmenter l'offre sur le marché du travail pour des ménages.

L'Administration Obama a mis en avant son souhait d'examiner les avantages potentiels aussi bien que les stratégies possibles pour accélérer le télétravail. Cela devrait être une partie d'un effort national de réduire des émissions de gaz à effet de serre et créer des occasions économiques pour des Américains mal payés (particulièrement dans des villes, où la disponibilité auto est limitée) et des communautés rurales.

5.5. Trajectoires futures possibles

Les facteurs qui déterminent l'évolution future de cette variable sont l'évolution du contexte réglementaire et des pratiques des entreprises. Aussi, deux trajectoires sont esquissées, qui se différencient par le rythme de développement du télétravail, compte tenu de la diffusion des nouvelles technologies en entreprise et au sein des foyers, et des évolutions du marché de l'emploi.

L'analyse comparative des taux de pratique du télétravail dans différents pays, et les résultats des études relatives aux impacts du télétravail sur la compétitivité, la localisation des activités et les conditions d'accès à l'emploi montrent que la France n'a sans doute pas encore atteint son potentiel dans ce domaine.

S'il est peu probable que le taux de pratique du télétravail baisse dans les années à venir – compte tenu de l'évolution des modes d'organisation du travail en entreprise, des préoccupations de coût et de la recherche permanente de flexibilité des entreprises, l'on peut néanmoins définir deux trajectoires différentes pour cette variable :

- Dans le **premier cas de figure**, le taux de recours au télétravail n'augmenterait que légèrement dans les années à venir, des rigidités structurelles empêchant la France d'adopter les modes de gestion des RH des pays anglo-saxons. Dans ce scénario, on continuerait d'assister à une appréhension différente du télétravail en France que dans les autres pays, ce phénomène étant lié en partie à :
 - Une moindre appétence pour la nouveauté
 - L'importance perçue de la relation en face-à-face avec les interlocuteurs
 - Les exigences en termes d'accès au matériel de travail
 - Une organisation dans laquelle les supérieurs hiérarchiques sont plutôt hostiles au télétravail
- Dans un **deuxième cas**, on peut imaginer que la pratique du télétravail se développe plus rapidement dans les années qui viennent, grâce à l'amélioration de l'accès à Internet et à une évolution des pratiques d'entreprises recherchant de nouvelles formes d'externalisation des RH après la crise. La hausse du télétravail ne doit en effet pas nécessairement se faire dans le cadre de travail salarié, et pourrait passer par le développement de contrats spécifiques, les télétravailleurs étant rémunérés à l'acte ou par tâche, plutôt que dans le cadre d'un contrat de travail classique. Une telle évolution pourrait toutefois nécessiter une réforme du droit du travail, peu probable à court terme. Des politiques publiques incitatives pourraient aussi contribuer à augmenter le taux de recours au télétravail – ces politiques étant légitimées par les avantages qui découlent de cette pratique en termes d'accessibilité au marché du travail pour certaines catégories de population, et de réduction des émissions de GES notamment. De telles politiques publiques pourraient inclure des aides ciblées pour certaines catégories de ménages (aides à l'équipement informatique à domicile, formations, etc.). Les entreprises pourraient elles-mêmes participer à cette plus grande diffusion, au nom des bénéfices qu'elles en retireraient : réduction des coûts d'absentéisme, des coûts liés à la location de l'espace de bureau, gain de productivité, amélioration de la flexibilité dans l'utilisation des RH, etc.

5.6. Annexes

5.6.1. Les variables

Niveau de télétravail et téléactivité en valeur absolue

Il existe différentes définitions du « télétravail » : la définition au sens large donnée par le SIBIS¹ : le télétravail se réfère à un travail distant de quelque sorte que ce soit, et la définition qu'en donne l'INSEE, plus circonscrite : le télétravail est une modalité d'organisation ou d'exécution d'un travail exercé à titre habituel par une personne physique dans les conditions cumulatives suivantes :

- Ce travail s'effectue en dehors de l'endroit où les résultats sont attendus, et en dehors de toute possibilité physique pour le donneur d'ordre de surveiller l'exécution de la prestation par le télétravailleur ;
- Ce travail s'effectue au moyen de l'outil informatique et des outils de télécommunication...

Le taux de télétravailleurs est analysé selon la population active, le sexe, l'âge, la catégorie socio-professionnelle et également selon la part de la population active qui estime que leur tâche est réalisable en télétravail.

Relation télétravail-mobilité

Analyse de la relation entre taux de pratique du télétravail et caractéristiques d'utilisation des différents moyens de transports (difficultés liées aux embouteillages, aux modes de transports,...).

5.6.2. Autres variables pertinentes, non utilisées faute d'information suffisante

Coût des communications

Ils prennent en compte les coûts de communication téléphonique nationaux et internationaux, d'Internet. *La documentation sur ce point est toutefois insuffisante pour qu'on puisse effectuer un lien entre le coût des communications et la fréquence du télétravail.*

Le contexte réglementaire

Ce dernier est en cours d'évolution. L'objectif serait d'identifier et de quantifier l'impact des politiques publiques destinées à encourager le développement du télétravail (financement, avantages fiscaux, aides à l'emploi,...), et d'identifier des mesures ou pratiques qui freinent actuellement sa diffusion.

Sur ce point, une étude est en cours pour le CAS, dont les résultats apporteront des éclairages intéressants.

¹ Statistical indicators benchmarking the information society

Les hypothèses clés sur les différentes variables

Niveau du télétravail-téléactivité en valeur absolue

Le télétravail est une pratique faiblement développée en France, avec seulement 6 à 7 % de la population active pratiquant le télétravail. Néanmoins, l'analyse rétrospective démontre un fort potentiel de croissance de cette activité, avec 24 % de la population active qui estime pouvoir réaliser leur tâche en utilisant cette pratique. De plus, la comparaison à l'international laisse penser qu'une forte évolution est possible en France puisque la moyenne de l'EU 15 est d'environ 13 % et de 24 % pour les États-Unis (avec une croissance passant de 2,3 % en 1980 à près de 47 % en 2006). Malgré son retard actuel, la France pourrait, d'ici quelques années, voir sa population active pratiquant le télétravail augmenter fortement.

Comme pour le cas américain, le télétravail en France pourrait permettre l'augmentation de la productivité (réduction des coûts d'absentéisme, de l'espace de bureaux) mais aussi accroître l'offre sur le marché du travail, en apportant plus d'emplois aux habitants sans véhicule ou habitant dans des zones rurales.

De plus, les interventions publiques comme l'administration d'Obama observant de grands avantages de cette activité afin de réduire les émissions à effet de serre et augmentant l'offre de travail pour des ménages, peut inciter les pouvoirs publics français à faire de même.

Néanmoins, la France a une appréhension différente du télétravail en mettant en avant trois motifs pour lesquels l'activité n'est pas réalisable :

- L'importance d'une relation en face-à-face avec les interlocuteurs
- L'accès au matériel de travail
- Une organisation où le supérieur hiérarchique est hostile au télétravail

Relation télétravail-mobilité

La croissance du télétravail peut être expliquée par le niveau du trafic routier (cas des États-Unis observé dans l'analyse rétrospective). On peut alors penser que la France, qui connaît également un fort taux de trafic routier, puisse connaître une forte augmentation du télétravail évitant ainsi les embouteillages aux heures de pointe.

5.6.3. Bibliographie

- Du télétravail au travail mobile, un enjeu de modernisation de l'économie française. Rapport au premier ministre par Pierre Morel-A-Lhuissier
- Executive Summary: Improving Quality of Life Through Telecommuting, The Information Technology & Innovation Foundation, rapport de Wendell Cox en janvier 2009.
- Cairns S, Sloman L, Newson C, Anable J, Kirkbride A & Goodwin P (2004) 'Smarter Choices – Changing the Way We Travel'
- Le télétravail dans les PME européennes, une étude comparative, eGap, juin 2004
- Impacts of ICTs on Transport and Mobility (ICTRANS), Institute for Prospective Technological Studies, juin 2003
- Report on Telecoms Price Developments from 1998 to 2006, European Commission Directorate General for Information Society, avril 2007
- Christophe Demunter, Industrie, Commerce et Services Population et Conditions Sociales Science et Technologie, 2005

- Le marché des services de communications électroniques en France au 3ème trimestre 2008, ARCEP, février 2009
- Report on Telecoms Price Developments from 1998 to 2007, European Commission Directorate General for Information Society, avril 2008
- Home-based working using communication technologies , Yolanda Ruiz and Annette Walling, Labour Market Division, Office for National Statistics, octobre 2005

6. E5 – LOCALISATION HABITAT - BASSINS D'EMPLOIS - SERVICES

6.1. Définition

La demande de transport quotidienne est liée à la localisation relative des zones d'habitat, des zones d'emploi et des zones de services (commerce, santé, loisirs,...). Si les villes denses concentrent ces trois fonctions, la population tend à migrer vers des zones périurbaines (où l'habitat est moins cher) où l'offre de services et d'emploi est plus faible.

Pourrait-on assister à une relocalisation des populations vers des zones denses pour la proximité des services en raison du vieillissement ? Pourrait-on assister à une relocalisation des emplois tertiaires vers les zones d'habitat ? Comment évolueront les zones d'habitat dans les années à venir, et quelles seront les conséquences sur la demande de mobilité (nombre de kilomètres moyens parcourus quotidiennement) ?

6.2. Indicateurs pertinents

- Mobilité résidentielle des ménages ;
- Localisation tertiaire/habitat.

6.3. Synthèse des évolutions passées et conséquences pour la filière automobile

- Les ménages français sont plus mobiles que la moyenne européenne et leur mobilité tend à croître dans le temps.
- Plusieurs facteurs expliquent les migrations internes et la hausse de la mobilité : l'éloignement domicile-travail, la répartition géographique des offres d'emplois, les migrations résidentielles et des facteurs liés au logement (taux de propriété, etc.) ; la longueur moyenne des trajets quotidiens varie en effet sensiblement selon le lieu de résidence (zone urbaine, péri-urbaine ou rurale).
- Sans surprise, la mobilité géographique dépend en partie du *statut d'occupation du logement*.
- L'âge et la CSP influencent aussi la mobilité quotidienne et les migrations.

6.4. Rétrospective

6.4.1. Mobilité résidentielle des ménages : des dynamiques qui s'expliquent de diverses manières

6.4.1.1. Une augmentation de la mobilité résidentielle des ménages français depuis le milieu des années 1990

La mobilité résidentielle des ménages français est moins forte que celle observée aux États-Unis (10 % par an contre 18 % vers 1975), mais figure parmi les plus élevées en Europe. La France se situerait dans le peloton des « plus mobiles » avec le Royaume-Uni et les Pays-Bas, assez loin devant les pays d'Europe du Sud et d'Europe de l'Est.

Après une dynamique séculaire de croissance des migrations internes liée à l'exode rural et à l'urbanisation qui s'accélère après la Seconde Guerre mondiale (arrivée à l'âge adulte des

enfants du baby boom, rapatriés et immigration de travail), la mobilité résidentielle a diminué en France entre 1975 et la fin des années 1990.

Ce recul est particulièrement marqué pour les déménagements de proximité (changement de logement ou de commune à l'intérieur d'un même département). Cette baisse résulte également d'une évolution de la structure des ménages, comme l'atteste l'augmentation de la part des plus de soixante-cinq ans (un quart des ménages français ont une personne de référence de plus de soixante-cinq ans), de la proportion de propriétaires et d'accédants à la propriété (54,7 % en 1999) et de la proportion de logements confortables (quatre logements sur cinq sont considérés comme confortables au sens de l'INSEE en 1999).

Tableau 19 : Évolution de la mobilité résidentielle sur différentes sous-périodes

Tableau 1 – Taux annuels de mobilité résidentielle des individus par période intercensitaire¹⁴

Période intercensitaire	En %			
	Changement de logement	Changement de commune	Changement de département	Changement de région
1968-1975	97,4	60,5	29,0	17,9
1975-1982	94,4	58,5	26,5	16,5
1982-1990	85,6	55,6	25,8	16,2
1990-1999	80,7	53,2	25,2	15,9

Source : Recensements de la population, Insee

Toutefois, si l'on s'intéresse à la période récente et au comportement des ménages, on constate que la mobilité résidentielle a augmenté à nouveau depuis le milieu des années 1990. Cette reprise est confirmée par le recensement de 2004 qui montre que la mobilité résidentielle a légèrement augmenté entre 1999 et 2004 : sur cette période, en moyenne, chaque année, 12 % des personnes ont changé de logement (Baccaïni, 2005). La mobilité résidentielle est particulièrement plus fréquente chez les personnes de moins de 40 ans et lors de migrations de longue distance avec changement de région. Ces évolutions rappellent que des dynamiques contradictoires jouent sur l'évolution des déménagements en France. La multiplication des étapes familiales et des modifications de la taille du ménage (décohabitation, mise en couple, séparation, naissance, etc.) a pour effet de multiplier la mobilité résidentielle alors que le vieillissement de la population et la propriété du logement la freinent. L'emploi a également suscité nombre de mobilités : les migrations ont longtemps facilité une mobilité sociale ascendante.

On observe alors plusieurs facteurs de migration :

- les facteurs liés à l'emploi ;
- les facteurs liés au logement ;
- les facteurs sociaux- démographiques.

6.4.1.2. Analyse des facteurs liés à l'emploi (pour les actifs)

Un lieu pourra être choisi comme destination s'il offre des perspectives d'emploi plus favorables (rémunération, carrière, etc.) que le lieu d'origine. La mobilité résidentielle peut être influencée par des différences de rendement du capital humain entre lieu de départ et d'arrivée (Katz et Stark, 1984 ; Domingues dos Santos, 1997). Si le site d'arrivée valorise moins ce capital, les individus très diplômés sont moins incités à migrer que les autres. Cet effet peut jouer en sens inverse du précédent : en théorie, l'effet du niveau de formation sur la propension à migrer

demeure donc ambigu. Schwartz (1973) montre, à partir de données américaines, que l'effet dissuasif de la distance sur les migrations diminue avec le niveau de formation.

6.4.1.2.1. Distance domicile-emploi comme facteur de mutation

Les déplacements domicile-emploi entrent aussi en ligne de compte. Lorsque les distances séparant lieu de résidence et lieu de travail sont importantes, les migrations alternantes (ou déplacements domicile-emploi) deviennent contraignantes et peuvent pousser les intéressés à migrer. De plus, si un individu reçoit une offre d'emploi, il tiendra compte, dans sa décision de l'accepter ou non, de la distance séparant son domicile de la localisation de l'emploi proposé. Si l'offre d'emploi est attractive, et que cette distance est grande, il est possible qu'il décide non seulement d'accepter le poste offert, mais aussi de migrer. Pour Böheim et Taylor (1999), le temps de trajet domicile-emploi n'a pas d'effet significatif sur la probabilité de déménager. Par contre, ils montrent qu'il existe une interaction significative entre les processus de déménagement et de changement d'emploi.

Une étude de l'INSEE sur le temps de trajet entre le domicile et le lieu de travail en mars 2007, démontre que **le temps de trajet est plus court dans l'espace rural** : malgré l'allongement des distances, les salariés résidant dans les pôles urbains travaillent en moyenne à 23,6 km de chez eux, soit plus près que ceux des zones périurbaines (30,5 km) ou de l'espace à dominante rurale (28,4 km). Dans les pôles urbains, en effet, une proportion plus importante d'individus travaille dans leur commune de résidence. En ne retenant que ceux qui vivent et travaillent dans deux communes différentes, les distances parcourues par les habitants des pôles urbains et des couronnes périurbaines deviennent très proches (34,3 km et 35,1 km) et ce sont ceux qui résident dans l'espace rural qui parcourent les plus longues distances. En raison d'une vitesse de circulation plus réduite dans les zones urbaines que dans le périurbain ou l'espace rural, les salariés parcourent des distances significativement plus longues.

Tableau 20 : Distances moyennes parcourues selon le lieu de résidence

Ampleur des navettes selon l'espace de résidence

	Distance routière (kilomètres)		Temps heure creuse (minutes)		Temps heure pleine (minutes)	
	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
Navettes intracommunales incluses						
Pôles urbains	23,6	5,9	25	12	32	17
Communes périurbaines	30,5	13,6	31	18	35	21
Espace à dominante rurale	28,4	10,2	26	11	28	11
Ensemble	25,9	7,9	26	13	32	18
Navettes intracommunales exclues						
Pôles urbains	34,3	9,7	36	18	46	27
Communes périurbaines	35,1	15,6	35	21	40	20
Espace à dominante rurale	40,2	17,4	37	19	39	20
Ensemble	35,4	12,2	36	19	43	25

Lecture : les salariés qui résident dans un pôle urbain travaillent en moyenne à 23,6 km par la route de leur commune de résidence ; pour la moitié d'entre eux, cette distance est inférieure à 5,9 km.
Parmi les salariés qui résident dans un pôle urbain et qui travaillent dans une commune différente de leur commune de résidence, ces distances moyenne et médiane sont respectivement de 34,3 km et 9,7 km.
Source : DADS 2004, Insee.

6.4.1.2.2. Les durées sont les plus longues en périphérie de l'agglomération parisienne

Les résidents de l'aire urbaine de Paris travaillent dans l'ensemble plus près de chez eux que les habitants des autres grandes aires urbaines de plus de 200 000 habitants : 18,8 km en moyenne, contre 29,7 km. Cela tient exclusivement aux personnes domiciliées dans l'agglomération parisienne (14,9 km en moyenne pour les résidents de la ville de Paris et 17,8 km pour ceux des

communes de banlieue). Les résidents de la couronne périurbaine parisienne parcourent 29,9 km en moyenne. Dans les grandes aires urbaines de province, les distances moyennes domicile-travail sont de 28,5 km pour les habitants des pôles urbains et de 33,5 km pour ceux des couronnes périurbaines. Du fait de l'intensité du trafic routier et des encombrements, la vitesse est plus réduite en région parisienne que dans les autres grandes aires urbaines de métropole. **Les Parisiens y perdent en temps leur avantage en termes de distance** : en heure pleine, la durée moyenne des trajets par la route est la même dans l'aire urbaine de Paris que dans les autres grandes aires urbaines (35 minutes). De surcroît, les très longs trajets sont nettement plus fréquents dans l'aire urbaine parisienne : plus du quart des habitants ont un temps de parcours supérieur à 45 minutes en heure pleine, contre moins d'un sur dix dans les autres grandes aires urbaines.

6.4.1.2.3. Les employés travaillent plus près de chez eux

La moitié des cadres salariés travaillent dans une commune située à plus de 26 minutes par la route de leur commune de résidence. Pour un cadre sur dix, cette durée dépasse une heure et demie. Les employés sont ceux qui travaillent le plus près de chez eux : plus de la moitié d'entre eux réside à moins d'un quart d'heure de leur lieu de travail par la route. Ces écarts ne résultent pas uniquement de choix ou contraintes qui conduiraient certaines catégories socioprofessionnelles à résider près de leur lieu de travail. Les cadres, par exemple, ont les trajets les plus longs, bien qu'ils soient surreprésentés dans les pôles urbains (75 % d'entre eux y vivent, contre 63 % de l'ensemble des salariés) où les trajets sont en moyenne plus réduits.

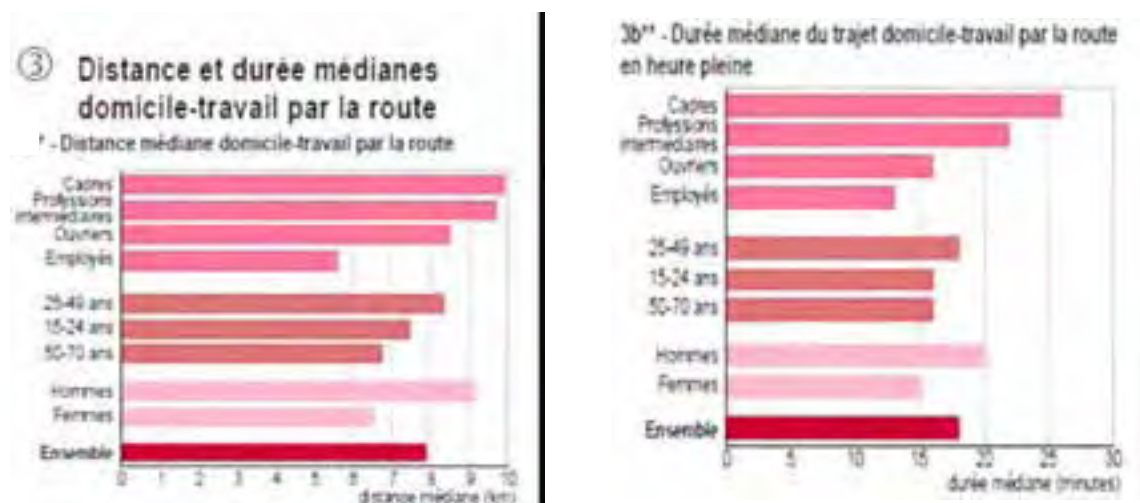
Tableau 21 : Ampleur des navettes dans l'aire urbaine de Paris (navettes intracommunales incluses)

③ Ampleur des navettes dans l'aire urbaine de Paris (navettes intracommunales incluses)

	Distance routière (kilomètres)		Temps heure creuse (minutes)		Temps heure pleine (minutes)	
	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
Ville-centre	14,5	4,5	20	12	31	22
Banlieue	17,8	9,5	26	18	34	27
Couronne périurbaine	29,9	21,1	34	26	42	31
Ensemble de l'aire urbaine de Paris	18,8	8,8	26	17	35	26
Autres aires urbaines de plus de 200 000 habitants	26,7	7,2	29	14	35	20

Lecture : les salariés qui résident dans les communes de la couronne parisienne travaillent en moyenne à 17,8 km par la route de leur commune de résidence ; pour la moitié d'entre eux, cette distance est inférieure à 9,5 km.
Source : DADS 2004, Insee

Graphique 63 : Distance et durée médianes des trajets domicile-travail par la route, et durée médiane des trajets en heure pleine



Les écarts entre catégories socioprofessionnelles s'expliquent aussi par la structure spatiale des emplois, très différente d'une catégorie à l'autre : ainsi, les emplois de cadres, souvent plus spécialisés, sont moins uniformément répartis sur le territoire que ne le sont les emplois d'employés. Pour les cadres, leur relative concentration en région parisienne, où les temps de trajets sont plus longs, peut également jouer. Des facteurs d'ordre familial pourraient aussi intervenir, notamment la présence de deux actifs dans le ménage, donnée variable d'une catégorie socioprofessionnelle à l'autre. Enfin, les femmes ont des trajets domicile-travail sensiblement plus courts que les hommes, quel que soit le type d'espace de résidence. L'écart est cependant plus marqué pour les habitants des pôles urbains ou des pôles d'emploi de l'espace rural.

6.4.1.2.4. La moitié des salariés résident et travaillent au sein d'un même pôle urbain

Parmi les 13,4 millions de salariés qui travaillent dans un pôle urbain, 9,2 millions résident au sein même de ce pôle. Ces migrants alternant à l'intérieur du même pôle représentent 52 % de l'ensemble des salariés en 2004. La moitié d'entre eux mettraient moins de 13 minutes par la route en heure pleine pour se rendre sur leur lieu de travail (tableau 4). Les pôles urbains attirent également 1,7 million de salariés en provenance de leur couronne périurbaine. De nombreux actifs continuent en effet à travailler dans un pôle mais sont partis vivre en périphérie, à la recherche d'un logement plus grand ou moins cher et d'un meilleur cadre de vie. Pour la moitié de ces actifs, le trajet en heure pleine par la route dure plus de 26 minutes ; pour 10 % d'entre eux, cette durée dépasse 58 minutes, soit près de 2 heures de trajet aller-retour par jour. Les trajets sont encore plus longs pour ceux, environ 760 000, qui viennent de l'espace à dominante rurale ou, surtout, pour ceux, deux fois plus nombreux, qui résident dans une autre aire urbaine. À l'opposé, les déplacements quotidiens sont de faible ampleur pour ceux qui résident et travaillent au sein d'une même couronne périurbaine, ou dans l'espace rural : plus de la moitié de ces actifs mettent moins de 5 minutes par la route pour aller travailler et les déplacements de plus de 25 minutes concernent moins de 10 % d'entre eux.

6.4.1.3. La restructuration d'entreprise comme facteur de mutation ?

Les restructurations d'entreprises mettent au jour la question des mutations économiques en termes d'équité sociale et territoriale car, pour les salariés, en particulier ouvriers, et pour les populations de plus de quarante ans, employés notamment dans les secteurs traditionnels, le licenciement économique est avant tout un risque et une forme d'insécurité sociale : l'articulation entre sphère professionnelle et sphère résidentielle relève bien d'un arbitrage contraint.

Loin d'être des « risquophobes » (Castel, 2001), les salariés font face à un système de contraintes économiques et familiales qui les conduit à adopter la solution qu'ils jugent la moins mauvaise : se retrouver au chômage, perdre son conjoint en cas de séparation prolongée, vendre sa maison à perte, etc. Selon leurs ressources et le mode d'articulation entre les contraintes familiales et les impératifs professionnels, les salariés se sentent mieux armés (ou moins désarmés) pour faire face à tel risque plutôt qu'à tel autre.

Refuser un déménagement et prendre l'option du licenciement est évidemment un choix contraint qui comporte la menace du chômage, voire de la précarité professionnelle et économique pour ceux dont la recherche d'emploi est la plus difficile. Si l'ancrage permet la protection du projet familial et résidentiel (attachement au logement, aux relations familiales ou à la région), cette option n'est pas sans conséquence. Une partie des licenciés peut s'investir dans un « ancrage de projets » dans lequel ils tentent de construire une immobilité viable par la formulation d'un projet professionnel de reconversion ou par une recherche d'emploi active et relativement soumise aux contraintes du marché.

6.4.1.4. Chômage et mutation résidentielle

Être au chômage peut influencer sur la décision de migrer. Dans le cas d'individus désirant rechercher un emploi une fois arrivés sur leur site de destination, les chômeurs font face à des coûts de migration plus faibles puisque les indemnités de chômage peuvent encore être perçues sur ce site (Pissarides et Wadsworth, 1989). Dans la mesure où le salaire perçu est généralement plus important que des indemnités de chômage, un chômeur acceptera plus facilement un emploi sur le site prospecté. Que la recherche d'emploi ait lieu à l'arrivée sur le site de destination, ou à distance avant le départ, la propension à migrer des chômeurs devrait être plus importante que celle des actifs occupés.

Toutefois, d'autres effets jouent dans le sens contraire. Du fait de leurs revenus plus faibles, les chômeurs doivent plus souvent faire face à des problèmes de ressources, surtout après une longue période de chômage. Ils auraient, par ailleurs, un moins bon accès au marché du crédit, l'interaction existant entre cet accès et le marché du logement pouvant alors constituer un frein à leur mobilité (Pissarides et Wadsworth, 1989). Les contraintes financières liées à une migration seraient donc, pour eux, plus dissuasives. En outre, l'aversion au risque des chômeurs vis-à-vis d'un nouvel environnement peut être plus importante que celle des travailleurs occupés, du fait de l'incertitude professionnelle à laquelle ils sont déjà confrontés. Enfin, une migration peut s'accompagner de la perte de relations sociales aidant à surmonter psychologiquement la période de chômage. D'un point de vue empirique, les résultats obtenus par Böheim et Taylor (1999) à partir de données anglaises suggèrent que la propension des chômeurs à effectuer une migration inter-régionale plutôt que de rester dans le même logement est supérieure à celle des autres actifs. Toutefois, une augmentation de la durée de chômage tendrait à réduire cette différence de comportement.

6.4.1.5. Analyse des facteurs liés au logement

Un préalable à l'étude de la mobilité des ménages est de définir précisément la notion de ménage « mobile ». Nous sommes amenés à distinguer les ménages permanents puis, parmi eux, ceux qui ont changé de résidence principale. Le taux de mobilité des ménages permanents et le taux d'emménagement de l'ensemble des ménages sont deux des indicateurs usuels servant à mesurer la mobilité des ménages. Respectivement égaux à 6,6 % et à 9,0 % en 1984, ils connaissent une progression entre 1984 et 1988, un léger retrait au début de la décennie 1990, puis un mouvement de remontée qui a tendance à s'accroître de l'avant-dernière à la dernière période : en 2002, ces taux sont nettement plus élevés qu'en 1984 (resp. 7,4 % et 9,8 %). L'écart entre ces deux taux, de l'ordre de 2,5 points, est relativement stable. En revanche, il varie selon le statut d'occupation, de même que son évolution. Il indique dans quel parc les nouveaux ménages s'installent : en proportion, ils semblent de moins en moins nombreux à devenir propriétaires et à entrer dans le parc HLM, alors qu'ils s'installent de plus en plus fréquemment dans le parc locatif privé.

Tableau 22 : Évolution des taux annuels de mobilité et d'emménagement selon le statut d'occupation aux enquêtes Logement de 1984 à 2002

Évolution des taux annuels de mobilité et d'emménagement selon le statut d'occupation aux enquêtes Logement de 1984 à 2002

A - Taux de mobilité

En %

	1984	1988	1992	1996	2002
Propriétaires	4,6	4,5	3,6	3,4	4,5
Dont : Non accédants	1,6	1,9	1,5	1,1	1,5
Accédants	8,6	7,6	6,5	7,2	10,3
Locataires	10,4	11,4	11,2	12,1	13,1
Dont : Locataires Hlm	9,8	10,6	8,8	9,2	9,9
Locataires non Hlm	10,7	12,0	13,1	14,7	15,9
Autres statuts (1)	5,6	6,5	7,0	6,4	8,6
Taux de mobilité	6,6	6,8	6,2	6,4	7,4

B - Taux d'emménagement

En %

	1984	1988	1992	1996	2002
Propriétaires	5,5	5,3	4,2	4,1	5,1
Dont : Non accédants	2,1	2,1	1,8	1,5	1,8
Accédants	9,7	9,3	7,3	8,2	11,4
Locataires	14,6	15,7	15,8	16,5	17,4
Dont : Locataires Hlm	13,7	14,4	12,1	12,1	13,0
Locataires non Hlm	15,2	16,6	18,5	20,1	20,9
Autres statuts (1)	9,6	11,2	12,1	11,7	15,3
Taux d'emménagement	9,0	9,3	8,7	8,8	9,8

1. Le secteur « autres statuts » regroupe à la fois les personnes logées gratuitement, les fermiers et métayers, et les ménages vivant en hôtels. Il recouvre donc des situations très hétérogènes.

Champ : ménages permanents.

Source : enquêtes Logement, Insee.

La mobilité géographique dépend en grande partie du *statut d'occupation du logement*. En effet, un ménage propriétaire prendra en compte que son logement est un bien potentiellement non liquide dans sa décision de migration. Il sera influencé dans ses choix par le niveau atteint par la valeur nette de son logement. La valeur de revente peut différer du prix d'achat pour plusieurs raisons. Tout d'abord, l'achat est accompagné de frais et taxes divers (frais de transaction, frais d'actes notariés, frais liés aux emprunts souscrits) qui ne peuvent être recouverts lors de la revente. Ils doivent donc être amortis avant un nouveau déménagement. Par ailleurs, la valeur de revente est affectée par les fluctuations des prix sur le marché du logement. Une diminution des prix entraînera sa baisse et contribuera donc à réduire la valeur nette du logement. Si cette dernière est négative, on parle de *negative equity*. Ce phénomène s'est fortement fait ressentir au Royaume-Uni dans les années 90 du fait d'une baisse des prix sur le marché du logement, et dans une moindre mesure en France. Pour la France, en 1996, il aurait concerné approximativement 7 % des accédants à la propriété ayant acheté leur logement en 1983 ou

ultérieurement, soit un peu plus de 1 % des ménages (Le Blanc, 1999). D'après Henley (1999), il aurait touché jusqu'à environ 8 % des ménages britanniques en 1995. Henley (1998) montre qu'au Royaume-Uni, ce phénomène a eu un impact négatif sur la mobilité résidentielle.

Les locataires ne sont pas confrontés à toutes ces contraintes liées à la propriété. Leur propension à migrer devrait donc être plus forte que celle des propriétaires. L'achat d'un logement peut résulter de la volonté d'habiter un lieu pour une longue période, par exemple du fait de préférences pour l'environnement avoisinant. Il existe donc des liens de causalité entre décision de migration et statut d'occupation *ex ante* qui jouent dans les deux sens.

Empiriquement, on observe que les propriétaires ont une propension relative d'effectuer une migration intra-régionale ou inter-régionale, plutôt que de rester dans le même logement, plus faible que les locataires de logements privés (Böheim et Taylor, 1999).

Les locataires de logements publics doivent être distingués des locataires de logements privés car ils possèdent généralement des avantages locaux en matière de loyers. En Grande-Bretagne, le système d'habitation à loyers modérés est administré à l'aide de politiques décourageant les migrations sur longue distance. Hughes et McCormick (1981) montrent, à partir de données anglo-saxonnes, que les locataires de logements publics ont une propension à migrer plus faible que les locataires de logements privés. En France, les avantages locaux liés à la location d'un logement public sont perdus lors d'une migration, mais il n'existe pas pour la France d'estimations empiriques de l'effet d'être locataire d'un logement public, plutôt que privé, sur la propension à migrer.

6.4.1.6. Analyse des facteurs socio-démographiques

L'âge est l'un des facteurs qui a le plus fort impact : le taux de mobilité diminue considérablement avec l'âge. Les ménages dont la personne de référence a moins de trente ans sont quasiment deux fois plus mobiles que ceux de la tranche de 30 à 39 ans (31,8 % contre 17,4 %). Le taux de mobilité des ménages les plus âgés est extrêmement faible. Or, malgré le vieillissement de la population, nous observons une croissance de la mobilité globale. Cela suggère que les ménages les plus jeunes sont de plus en plus mobiles. Selon le type de ménage, les ménages les plus mobiles sont les familles monoparentales et les ménages avec enfants. Cela n'est pas surprenant : d'une part ces ménages sont en moyennes plus jeunes, d'autre part les événements tels que les séparations et les naissances incitent à la mobilité.

De plus, le niveau de formation exerce également une influence sur la propension à migrer. Plus le niveau de formation requis par certains emplois est élevé, plus leur aire de recrutement est étendue, bien que le nombre de tels emplois diminue (Schwartz, 1973). Ainsi les travailleurs très diplômés devraient avoir une propension à migrer vers une autre commune plus forte que les travailleurs peu diplômés.

Tableau 23 : Évolution du taux de mobilité selon le niveau de diplôme (en %)

Niveau de diplôme de la personne de référence	1984	1988	1992	1996	2002
Aucun diplôme	4,7	4,9	4,1	4,0	4,2
Brevet d'études du 1 ^{er} cycle	8,4	8,2	7,0	7,2	7,2
Baccalauréat	10,1	10,3	7,7	8,3	10,1
Baccalauréat + 2	11,7	10,6	11,3	10,2	11,9
> Baccalauréat + 2	10,6	10,6	10,4	10,8	12,6

Source : enquêtes logement, INSEE

6.4.2. Flux migratoires : Redéploiements vers le Sud et l'Ouest ainsi que vers les espaces ruraux

6.4.2.1. Redéploiement confirmé en faveur du Sud et de l'Ouest

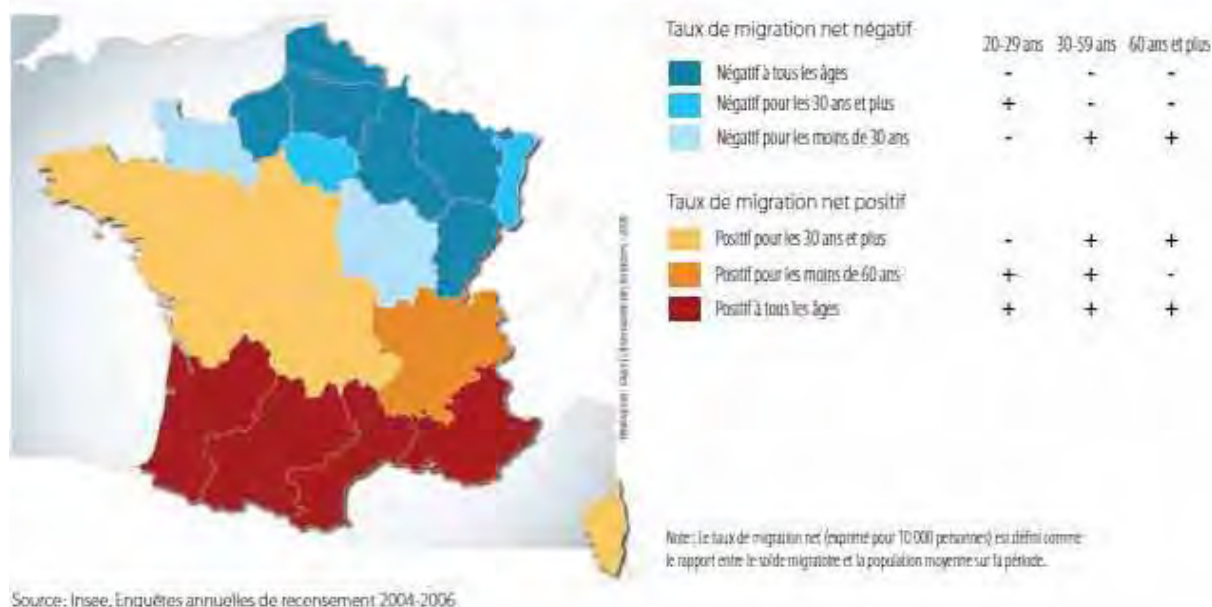
Depuis 1999, la France connaît un vif rebond démographique: alors que le rythme de croissance annuel était en moyenne de 0,4 % par an entre 1990 et 1999, il est de 0,7 % par an depuis 1999. Ainsi, la population française est estimée à 63,4 millions d'habitants au 1^{er} janvier 2007, dont 61,5 millions en métropole. La croissance n'a pas bénéficié de la même manière à toutes les régions : Midi-Pyrénées, la Corse, l'Aquitaine, le Languedoc-Roussillon et dans une moindre mesure la Bretagne, les Pays de la Loire et Rhône-Alpes ont confirmé et renforcé leur dynamisme. Certaines régions ont enrayé un déclin de population parfois prononcé, comme le Limousin. Dans le même temps, la plupart des régions du Nord, de l'Est et du Bassin parisien ont conservé le même rythme qu'entre 1990 et 1999, restant à l'écart du rebond démographique. Toutes les régions françaises gagnent des habitants sauf une, la Champagne-Ardenne.

Cependant, à l'échelle des départements, les évolutions sont plus hétérogènes ; des profils de croissance contrastés se distinguent sur la période 1990-2005. Les départements affichant les plus fortes hausses sont d'une part, ceux qui connaissaient déjà une forte croissance dans les années 1990 et dont le rythme s'accélère (Aude, Alpes-de-Haute-Provence, Tarn-et-Garonne, Landes, Vendée, Gard ou Hautes-Alpes) et d'autre part, des départements plutôt atones entre 1990 et 1999 mais bénéficiant d'une forte poussée démographique depuis 1999 (Corse-du-Sud, Ariège, Tarn, Gers, Aveyron, Lot-et-Garonne, Lozère, Hautes-Pyrénées ou Dordogne), ainsi que toute la première couronne francilienne. Par ailleurs, 14 départements enregistrent des taux plus faibles entre 1999 et 2005 qu'entre 1990 et 1999 ; d'autres, en déprise relative lors de la dernière décennie n'ont pas profité du dynamisme quasi général (Marne, Haute-Marne, Côte-d'Or, Somme ou Seine-Maritime).

Les mouvements migratoires entre régions métropolitaines se sont amplifiés sur la période récente. Ils sont un facteur important de différenciation dans les évolutions démographiques. En moyenne, chaque année, 1,9 % des personnes ont changé de région sur les dernières années, contre 1,6 % entre 1990 et 1999. Deux groupes de régions s'opposent : les régions du Sud attirent les populations à tous les âges, tandis qu'au Nord et à l'Est, elles présentent des soldes négatifs à tous les âges, sauf pour l'Île-de-France et l'Alsace, attractives pour les jeunes à l'âge des études supérieures et du premier emploi. Par ailleurs, certaines régions de la façade Atlantique, en particulier la Bretagne et le Poitou-Charentes, glissent, au cours des quarante dernières années, vers un type de croissance à « migrations » après avoir été des régions « à natalité ».

Carte 1 : Taux de migration résidentielle en France par âge et par région

Carte 1 > Taux de migration net par tranche d'âge entre 1999 et 2005



Parmi les 50 plus grandes régions européennes, cinq régions françaises ont des taux de croissance supérieurs à la croissance moyenne de l'UE à 27 : Provence – Alpes - Côte d'Azur, Bretagne, Midi-Pyrénées, Aquitaine, Pays de la Loire. Par contre, l'Île-de-France, le Nord - Pas-de-Calais et la région Rhône-Alpes ont un rythme de croissance en deçà de la moyenne européenne.

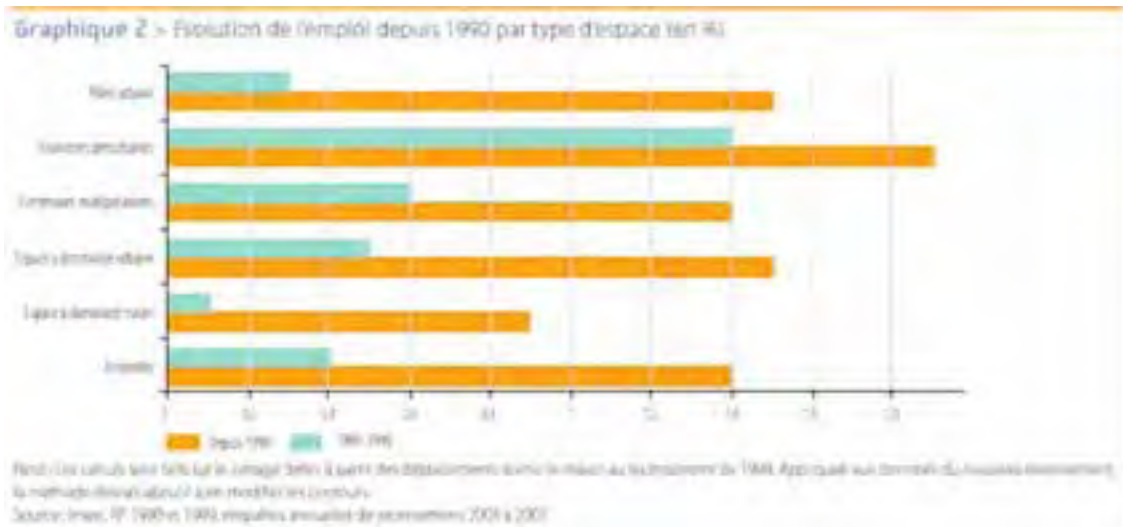
6.4.3. Un regain de vitalité dans certains espaces ruraux

La transformation des espaces périurbains et des bourgs ruraux, caractérisée à la fois par la croissance de la population et de l'emploi dans ces espaces, conduit à une recomposition des territoires locaux et établit de nouveaux liens entre l'urbain et le rural. Ces territoires périurbains et ces bourgs ruraux ont connu des rythmes de croissance de leur population et de l'emploi plus élevés entre 1999 et 2005 qu'entre 1990 et 1999. L'accélération est toutefois plus marquée pour l'espace à dominante rurale, où la progression annuelle est passée en moyenne de 0,1 % à 0,6 % par an. C'est néanmoins toujours dans les communes périurbaines que le rythme de progression des populations est le plus élevé (+ 1,1 %), avec un taux atteignant même 1,4 % dans les communes multipolarisées.

Tous les espaces ruraux ne sont pas concernés de la même manière : le périurbain et les zones résidentielles touristiques sont les plus attractives.

L'arrivée de nouveaux habitants par desserrement des pôles urbains s'accompagne toutefois d'une croissance de l'emploi qui est généralement moindre que dans les espaces urbains. Les évolutions de l'emploi reflètent en effet d'abord des logiques résidentielles : les migrations résidentielles sont accompagnées de création ou disparition d'activités de services aux particuliers, de commerce et de distribution, et dans la construction. Certains espaces urbains affectés par le déclin industriel, ne profitent donc pas de cet essor.

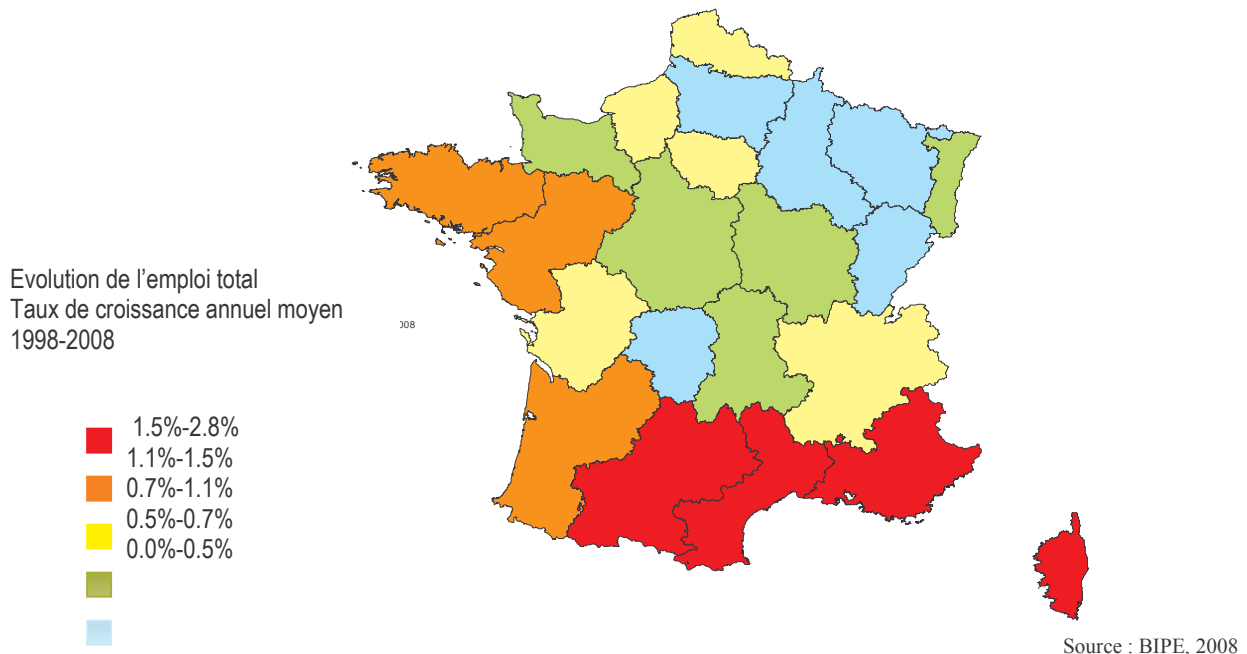
Graphique 64 : Évolution de la localisation des emplois depuis 1990



6.4.4. Localisation emploi/ habitat

L'année 2006 a marqué un retour des créations d'emplois salariés dans toutes les régions métropolitaines. En particulier, le Nord - Pas-de-Calais, la Champagne-Ardenne, la Lorraine et la Franche-Comté, qui avaient connu un recul de l'emploi en 2005 dû au déclin industriel, soldent l'année 2006 par des créations (respectivement + 14 600, + 2 700, + 900 et + 900). Cette hausse a, cependant, été à nouveau interrompue par la crise qui a débuté en 2008 et s'est approfondie l'année suivante.

Carte 2 : Évolutions régionales de l'emploi depuis ces dix dernières années



En 2006, le dynamisme du secteur des services avait permis de compenser, dans certaines régions en déclin industriel, les pertes industrielles toujours aussi importantes. Ce n'est plus le cas depuis. Les régions des façades atlantique et méditerranéenne, quant à elles, ont conjugué

jusqu'à récemment une forte croissance dans les secteurs de la construction et des services, qui leur a permis d'atteindre fin 2006 une évolution annuelle de l'emploi supérieure à la moyenne nationale.

Globalement, cependant, les évolutions dans la répartition géographique des emplois sur le territoire sont relativement lentes et liées aux évolutions des taux d'activité dans les secteurs les plus présents sur les territoires.

6.5. Trajectoires futures possibles

Deux familles d'indicateurs clés sous-tendent la construction des scénarios :

- différents scénarios de localisation de l'habitat et de répartition spatiale des emplois peuvent être imaginés (poursuite ou non de la tendance à la péri-urbanisation, développement de zones résidentielles surveillées, développement des « cités », etc.) ;
- l'organisation de l'urbanisme : la ville repensée, réduisant les besoins de mobilité en VP ?

Rappelons aussi que les phénomènes de migrations résidentielles modifient la répartition spatiale des emplois, notamment par le biais de la création d'activités de services (petits commerces, services aux particuliers, etc.)

En revanche, les évolutions démographiques sont prévisibles à l'horizon considéré et relèvent de tendances lourdes et ne se prêtent pas à la définition de scénarios alternatifs.

Scénario 1 : Péri-urbanisation maintenue

Le premier scénario, « au fil de l'eau », est celui d'une poursuite de la tendance des dernières années, avec le développement des zones péri-urbaines au détriment des centres villes. Une telle évolution accroîtrait la demande de transport, compte tenu de son impact sur la mobilité, notamment la mobilité quotidienne domicile-travail.

Scénario 2 : Radicalisation et dualisation de l'habitat

Un deuxième scénario serait celui d'une dualisation de l'habitat, avec le développement de cités dortoirs proches des pôles d'emplois, et de zones résidentielles protégées « à l'américaine » dans le sud et sur la façade ouest, où l'on s'attend à voir une augmentation de la population résidente du fait des migrations des Franciliens après le départ à la retraite de la génération du baby-boom.

Scénario 3 : La ville repensée

Un troisième scénario serait celui d'une ville repensée, de manière à réduire la dépendance en véhicules particuliers. L'aménagement de transports en commun sur voie propre n'est qu'un élément de ce scénario. Il suppose également des politiques volontaristes de transport (abordées dans un des chapitres de ce rapport), et de nouvelles politiques d'urbanisme visant non seulement à améliorer le cadre de vie des habitants (espaces verts, amélioration de la sécurité, etc.) mais aussi à réduire l'impact des activités économiques et humaines sur l'environnement. Une modification du poids relatif des différents types d'espaces (zones urbaines denses, zones péri-urbaines, « villes repensées » et zones rurales, notamment) transformerait certainement la demande de transport et de mobilité, mais seulement à long terme.

6.6. Bibliographie

- Concilier mobilité résidentielle et mobilité professionnelle : cadrage statistique et pistes de réflexion, Cécile Vignal Octobre 2006
- Thierry Debrand et Claude Taffin « Les facteurs structurels et conjoncturels de la mobilité résidentielle depuis 20ans », *Economie et statistique* n° 381-382, 2005
- Brigitte Baccaïni, François Sémécurbe et Gwenaëlle Thomas, pôle Analyse territoriale, Insee

- « Les déplacements domicile travail amplifiés par la périurbanisation », mars 2007
- Quatre observations sur la mobilité résidentielle en France métropolitaine, Jean-François Royer, mai 2007
 - Emploi, logement et mobilité résidentielle, Laurent Gobillon, *Economie et statistique n° 349-350*, octobre 2001
 - La France en 1 916 bassins de vie, Philippe Julien, *Economie et statistique n° 402*, 2007
 - La mobilité résidentielle des adultes : existe-t-il des « parcours type » ? Christine Couet
 - L'emploi départemental et sectoriel (1989-2006) - Le chômage départemental (1982-2007) - Insee
 - Dynamiques et développement durable des territoires - Rapport de l'observatoire des territoires 2008
 - Fiches thématiques - Économie des services - Les services en France, édition 2008
 - Bruno Verdon, Michel Cenu, Christian Lebonidier du Certu, Plan Transport, Urbanisme, Gaz à effet de serre, Rapport de synthèse du GT 2 « Déplacements courtes distances », novembre 2007
 - Les déplacements des Franciliens en 2001-2002, Enquête globale de transport
 - Jean-Claude Driant, Ferial Drosso et Cécile Vignal, Institut d'urbanisme de Paris, Université Paris 12 « Les Français et le logement - Bouleversements de la démographie et de la famille. : Quels choix résidentiels pour demain? », Avril 2005
 - Brigitte Baccaïni « Les flux migratoires interrégionaux en France depuis cinquante ans », 2007
 - Pascal Pochet et Jean-Louis Routhier « Mobilité résidentielle et allongement des distances domicile-travail dans la région urbaine »
 - IAU « Mobilité résidentielle des Franciliens : ralentissement entre 1984 et 2006 », janvier 2009
 - Emre Korsu et Marie-Hélène Massot « Rapprocher les ménages de leurs lieux de travail : les enjeux pour la régulation de l'usage de la voiture en Île-de-France », les Cahiers Scientifiques du Transport n° 50/2006
 - Francine Benguigui et Mai Huynh (PUCA), « Vieillesse de la population et de l'habitat », mars 2006
 - Insee, « Vieillesse inégale des territoires, projection de la population par zone d'emploi à l'horizon 2015 », Juin 2006

7. E6 – ATTRAIT DES FILIERES DE FORMATION SCIENTIFIQUE

7.1. Définition

Ce chapitre traite de l'attrait des sciences dans l'éducation supérieure et de l'attractivité des carrières scientifiques. L'importance de cette variable est liée aux besoins en compétences des équipementiers et des constructeurs pour développer des innovations.

Au-delà d'un moindre engouement des étudiants pour les troisièmes cycles scientifiques, l'explication de ce constat est entachée d'incertitudes :

- Assiste-t-on à un moindre attrait pour les filières scientifiques universitaires par rapport aux filières d'ingénieur, par exemple en raison de débouchés sur l'emploi apparemment plus aisés ?
- S'agit-il d'un manque d'attractivité des filières classiques spécialisées (physique, chimie, mécanique) par rapport à des formations scientifiques plus transversales comme les sciences de l'environnement, la gestion de systèmes complexes.... ?

7.2. Indicateurs pertinents

- Les inscriptions dans les filières scientifiques universitaires classiques et spécialisées
- Les inscriptions dans des filières scientifiques transdisciplinaires
- Les inscriptions dans les formations d'ingénieurs
- L'évolution des emplois dans la filière métallurgie au sens large
- L'innovation dans le secteur industriel
- La part des investissements en recherche et développement dans le secteur industriel, et particulièrement dans le secteur automobile

7.3. Synthèse des évolutions passées et conséquences pour la filière automobile

- Si la part des admis au bac scientifique est relativement stable dans le temps, le poids des formations scientifiques (hors formations de santé), diminue depuis 2000.
- L'attrait des disciplines scientifiques en France semble être « relativement meilleur » que dans d'autres pays européens, comme l'Allemagne et le Royaume-Uni.
- Pourtant, la France affiche un retard par rapport à ses partenaires européens en termes d'indicateurs d'innovation, d'effort de R & D et de détention de brevets.
- L'emploi dans l'industrie baisse d'année en année. L'évolution des métiers et des compétences constituant des facteurs clés de succès, l'évolution future du nombre de jeunes sortis du système éducatif dans les « bonnes » filières métiers sera déterminante.

7.4. Rétrospective

7.4.1. Après une période de baisse, le nombre de bacheliers scientifiques se stabilise

La première analyse effectuée concerne les admissions au Baccalauréat. Les données chiffrées montrent que **la part des admis au Baccalauréat scientifique entre 1960 et 1990 en France métropolitaine a diminué, passant de 60% à 50%**, tandis que celle des admis au Baccalauréat littéraire et économique a connu au cours de cette même période une forte augmentation, passant de 40% à 50% du nombre total de bacheliers (Enquête n° 60 sur les résultats définitifs du Baccalauréat 2007, Repères et références statistiques).

À travers cette même étude, on peut aussi suivre l'évolution du nombre d'admis au Baccalauréat ces douze dernières années en France métropolitaine et dans les Dom (de 1995 à 2007).

Tableau 24 : Évolution du nombre d'admis au Baccalauréat

[2] Évolution du nombre d'admis au baccalauréat ces douze dernières années (France métropolitaine + DOM, de 1995 à 2007)

Séries 1995	France métropolitaine + DOM										
	1995	1996	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Évolutions % filles
I (littéraire)	89 400	71 861	59 642	56 679	50 220	51 933	49 470	49 438	50 197	49 043	-40,1
ES (économique et sociale)	74 961	56 665	75 289	75 408	79 967	81 068	81 494	86 221	85 965	90 254	18,8
S (scientifique)	136 503	139 037	138 274	129 051	129 085	126 174	130 225	130 677	146 037	147 530	47,3
Total baccalauréat général (%)	291 064	267 663	271 165	258 138	259 372	258 171	261 187	266 836	272 199	286 827	58,5
STI (sciences et technologies industrielles) (A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z)	34 425	35 277	30 390	26 737	33 188	35 271	36 427	38 567	38 476	34 187	9,3
STI (sciences et technologies de laboratoire) (A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z)	4 602	4 840	6 227	6 080	6 200	5 794	6 491	6 420	6 515	6 053	38,0
STI (sciences et technologies de la gestion) (A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z)	32	32									
STI (sciences et technologies de la santé) (A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z)	76 371	78 094	82 271	78 708	76 811	76 098	74 312	73 560	73 720	68 519	-10,0
STI (sciences, médecine, soins) (A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z)	12 069	13 317	18 469	19 164	19 042	17 835	19 254	20 080	19 567	19 720	65,0
STI (sciences) (A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z)	2 280	2 204	2 621	2 686	2 589	2 417	2 305	2 201	2 062	2 270	60,1
Séries agrégées (SIA) et (SIF) (A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z)	2 229	2 243	5 030	5 529	5 388	5 146	5 238	5 101	4 686	5 149	25,1
Autres séries technologiques (A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z)	1 895	1 476	370	386	361	237	250	275	272	279	-46,6
Total baccalauréat technologique (%)	134 498	138 267	152 778	142 944	141 981	142 799	143 277	149 828	149 787	137 696	50,5
Secteur de la production (A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z)	25 562	26 278	42 029	42 034	42 402	42 409	42 831	42 686	46 308	47 285	11,1
Secteur des services (A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z)	39 580	40 020	40 580	39 465	37 119	40 088	37 127	40 182	34 774	37 720	30,4
Total baccalauréat professionnel (%)	66 152	67 096	62 677	62 499	61 579	61 537	61 954	63 268	68 562	104 975	43,2
Total baccalauréat (%)	357 216	335 759	333 842	320 582	320 951	319 708	323 141	330 104	321 981	391 802	53,7

(1) La répartition des séries du baccalauréat général est la suivante : I (littéraire) - A1, A2, A3, L5 (économique et sociale) - B, S (scientifique) - C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z (2) La répartition des séries du baccalauréat technologique est la suivante : STI (sciences et technologies industrielles) - A1A à F1A, F1B, F1C, F1D, F1E, F1F, F1G, F1H, F1I, F1J, F1K, F1L, F1M, F1N, F1O, F1P, F1Q, F1R, F1S, F1T, F1U, F1V, F1W, F1X, F1Y, F1Z (sciences et technologies de laboratoire) - F1A, F1B, F1C, F1D, F1E, F1F, F1G, F1H, F1I, F1J, F1K, F1L, F1M, F1N, F1O, F1P, F1Q, F1R, F1S, F1T, F1U, F1V, F1W, F1X, F1Y, F1Z (sciences et technologies de la gestion) - G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z (sciences, médecine, soins) - F1A, F1B, F1C, F1D, F1E, F1F, F1G, F1H, F1I, F1J, F1K, F1L, F1M, F1N, F1O, F1P, F1Q, F1R, F1S, F1T, F1U, F1V, F1W, F1X, F1Y, F1Z (sciences) - F1A, F1B, F1C, F1D, F1E, F1F, F1G, F1H, F1I, F1J, F1K, F1L, F1M, F1N, F1O, F1P, F1Q, F1R, F1S, F1T, F1U, F1V, F1W, F1X, F1Y, F1Z (autres séries technologiques) - F1A, F1B, F1C, F1D, F1E, F1F, F1G, F1H, F1I, F1J, F1K, F1L, F1M, F1N, F1O, F1P, F1Q, F1R, F1S, F1T, F1U, F1V, F1W, F1X, F1Y, F1Z

Enquête n° 60 sur les résultats définitifs du baccalauréat 2007, repères et références statistiques

Sur la période 1995-2007, la répartition des bacheliers s'est modifiée en faveur des séries professionnelles (+ 56,5 %, soit 38 000 lauréats de plus), au détriment des séries générales (- 1,9 % soit 5 300 lauréats de moins) et, dans une moindre mesure, technologiques (- 0,5 % soit 600 bacheliers de moins). Ainsi, pour 100 bacheliers, on compte 54 généralistes, 26 technologiques et 20 professionnels, en 2007 contre respectivement 58, 28 et 14 en 1995.

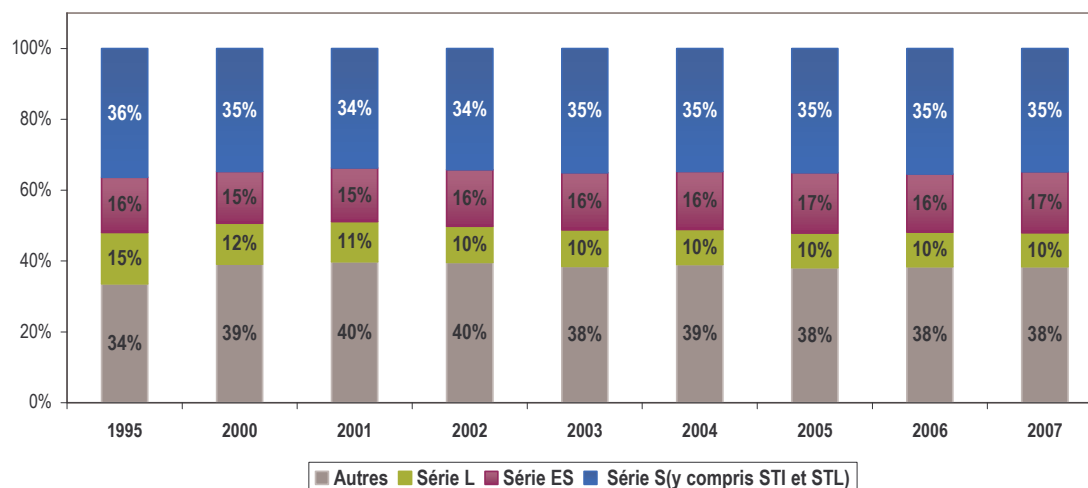
Sur cette même période, **si le nombre d'admis au Baccalauréat scientifique a fluctué au fil des ans, leur part est restée relativement stable, avec en moyenne 57 % d'admis sur la période 1995-2007** (graphique ci-après). Ce chiffre est supérieur au 50 % de bacheliers S

présenté plus haut étant donné que nous intégrons ici les séries STI et STL dans la catégorie « bac scientifique ».

Quant aux détenteurs d'un Baccalauréat économique, ils sont de plus en plus nombreux : leur part est passée de 23 % en 1995 à 26 % en 2003, et a atteint 28 % en 2007, tandis qu'on observait une diminution des admis dans la série littéraire (22 % en 1995 à 15 % en 2007).

Graphique 65 : Évolution du nombre d'admis au Baccalauréat depuis 1995

Evolution du nombre d'admis au baccalauréat de 1995 à 2007 (en %)



Source : Bipe, d'après Repères et références statistiques, Edition 2008

Depuis 2000, le nombre d'étudiants en formation scientifique dans l'enseignement supérieur a progressé plus rapidement que le total de l'enseignement supérieur (+ 6 %, contre + 3,1 %) (Enquête n° 60 sur les résultats définitifs du baccalauréat 2007, Repères et références statistiques). Leur poids dans l'ensemble du champ a donc gagné 0,9 point en sept ans pour atteindre 31,7 %.

Néanmoins, on constate deux mouvements bien distincts sur cette période :

- **période de baisse jusqu'en 2003** : la part des formations scientifiques diminue de 30,8 % à 30,2 % ;
- **période de progression depuis** : la hausse est particulièrement soutenue depuis 2006 (+ 0,5 point chaque année). En effet, cette année, les formations scientifiques gagnent des étudiants (+ 0,3 %), alors que l'ensemble de l'enseignement supérieur en perd (- 1,1 %).

Tableau 25 : Évolution des effectifs dans les formations scientifiques depuis 2000

Les effectifs dans les formations scientifiques

b

[1] Évolution des effectifs d'étudiants dans les formations scientifiques
(France métropolitaine + DOM, Public + Privé)

	2000	2001	2002	2006	2007
Université hors IUT	407 732	400 519	409 438	422 548	430 491
Université hors IUT (formations scientifiques + ingénierie)	287 108	280 488	283 581	285 923	284 171
Dont : sciences fondamentales et appliquées	193 368	185 213	184 396	181 171	179 302
- sciences de la vie, de la santé, de la terre et de l'univers	23 880	23 272	24 341	28 291	27 207
- plans sciences				4 487	19 628
Université hors IUT (santé)	100 624	100 030	100 279	100 637	106 320
Dont : médecine, odontologie	114 427	114 000	120 902	120 354	128 537
- pharmacie	26 217	26 414	26 385	26 281	27 788
Grands établissements	148	144	205	197	1 280
Université de technologie	5 945	6 182	6 545	6 432	6 848
INP	36 931	31 676	32 214	32 634	32 411
IUT production	61 951	60 394	57 982	56 479	65 366
Formations d'ingénieur hors université, INP et IUT (1)	61 689	61 667	61 888	64 221	67 465
Dont : publique MEN	47 189	47 289	44 138	47 303	47 525
- publique hors MEN	14 501	14 261	14 577	14 278	17 305
- privé	23 500	23 988	25 180	26 417	26 752
CPGE scientifique	43 962	44 164	44 511	44 853	45 947
Dont : publique MEN	37 126	37 316	37 712	37 987	38 411
- publique hors MEN	771	714	823	879	846
- privé	5 065	6 134	6 016	6 167	6 690
STS secondaire	21 432	21 168	22 688	22 099	24 322
Dont : publique MEN	17 838	18 051	18 811	18 862	19 598
- privé	3 594	3 117	3 877	3 237	4 724
Total formations scientifiques	661 632	650 688	662 719	681 951	696 688
Total formations scientifiques hors santé	524 868	519 888	521 418	525 218	521 768
Dont formations scientifiques hors santé	1 148 763	1 161 760	1 208 421	1 204 188	1 208 237
Part des formations scientifiques	30,2%	30,5%	30,2%	30,2%	30,4%
Part des formations scientifiques hors santé	24,3%	24,0%	23,0%	22,8%	23,1%
Part de Public dans total des formations scientifiques	51,2%	50,9%	50,7%	50,0%	50,0%
Part de Public MEN dans total des formations scientifiques	36,8%	36,8%	36,4%	37,9%	38,0%

	2000	2006	2007 (1)	Part de Public dans total des formations scientifiques	Évolution 2006/2007
Université hors IUT	428 371	442 252	441 588	62,6%	8,2%
Université hors IUT (formations scientifiques + ingénierie)	283 184	287 880	286 132	56,9%	4,7%
Dont : sciences fondamentales et appliquées	188 138	186 371	188 086	52,5%	11,3%
- sciences de la vie, de la santé, de la terre et de l'univers	22 880	21 321	24 142	12,8%	38,2%
- plans sciences	21 437	21 183	22 301	8,2%	
Université hors IUT (santé)	176 212	185 222	198 896	27,1%	31,7%
Dont : médecine, odontologie	146 588	148 026	158 289	22,0%	38,9%
- pharmacie	29 624	31 296	31 627	4,3%	2,5%
Grands établissements	1 482	1 438	6 067	0,9%	3 071,6%
Université de technologie	7 348	7 471	7 328	1,1%	30,9%
INP	32 284	32 358	31 676	1,1%	-2,1%
IUT production	61 491	59 928	56 988	8,8%	-4,3%
Formations d'ingénieur hors université, INP et IUT (1)	60 881	60 252	59 628	10,1%	1,1%
Dont : publique MEN	47 189	47 289	44 138	3,4%	0,4%
- publique hors MEN	14 501	14 261	14 577	2,1%	0,3%
- privé	23 500	23 988	25 170	4,1%	2,4%
CPGE scientifique	43 962	44 280	43 657	8,8%	0,9%
Dont : publique MEN	37 126	37 316	37 712	6,7%	0,2%
- publique hors MEN	771	714	823	0,1%	1,4%
- privé	5 065	6 250	6 122	0,0%	0,0%
STS secondaire	21 432	21 282	22 135	8,1%	-2,7%
Dont : publique MEN	17 838	18 161	18 760	7,8%	0,8%
- privé	3 594	3 121	3 375	1,0%	-2,0%
Total formations scientifiques	661 632	661 221	681 521	100,0%	0,0%
Total formations scientifiques hors santé	524 868	517 888	524 787	77,9%	-1,9%
Dont formations scientifiques hors santé	1 148 763	1 161 760	1 208 421	17,2%	-2,2%
Part des formations scientifiques	30,2%	30,2%	31,7%		
Part des formations scientifiques hors santé	24,3%	23,0%	22,9%		
Part de Public dans total des formations scientifiques	51,2%	50,6%	51,2%		
Part de Public MEN dans total des formations scientifiques	36,8%	36,9%	38,2%		

(1) Année de passage de l'enseignement de l'ingénieur à côté des grands établissements. (2) Année de passage de l'INP-Généraliste à côté des IUT à côté des grands établissements. (3) Y compris les formations d'ingénieurs en partenariat.

[Les étudiants] Sources et références statistiques - février 2008

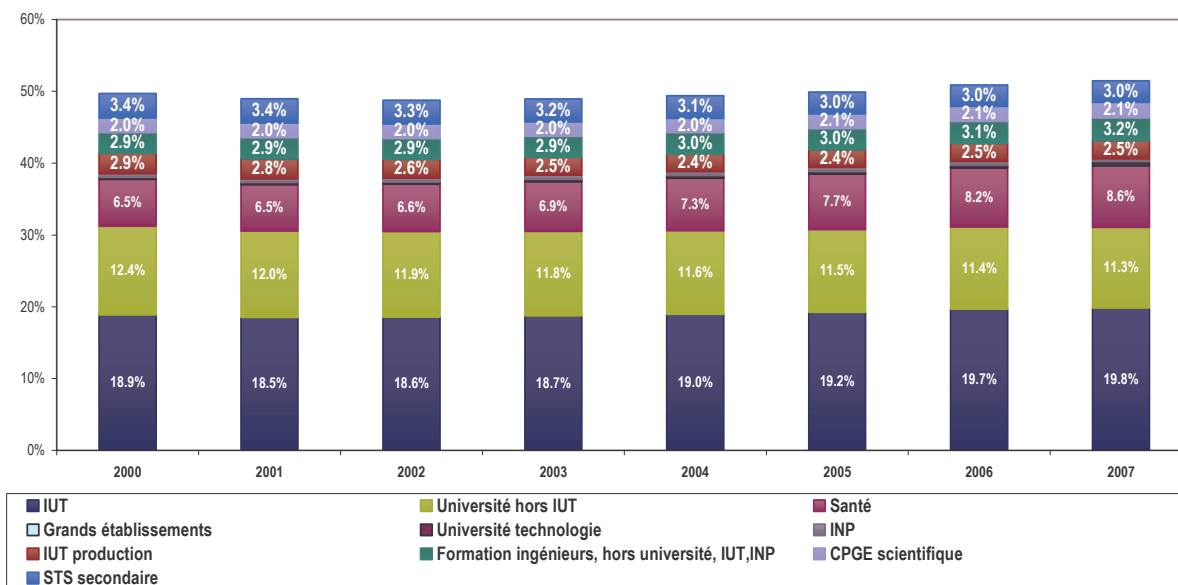
Si la part des étudiants scientifiques dans l'enseignement supérieur progresse depuis 2003, **cette croissance tient pour beaucoup aux formations de santé à l'université**. Ces dernières, qui concentrent, en 2007, plus d'un étudiant scientifique sur quatre (27,1 %), ont vu leurs effectifs croître de plus d'un tiers depuis 2000. Cette hausse spectaculaire tient à plusieurs facteurs : tout d'abord, les *numerus clausus* ont été fortement relevés. Mécaniquement, le nombre d'étudiants, une fois passée la sélection en première année, augmente. L'effet est cumulatif dans le temps

puisqu', au fur et à mesure, les générations les moins nombreuses finissent leurs années d'études et sont remplacées. Ensuite, l'augmentation du nombre de places au concours conduit à une hausse des étudiants inscrits en première année. Enfin, à partir de 2002, le concours de sage-femme a été intégré aux concours de médecine et odontologie, renforçant la hausse des effectifs.

Une progression des effectifs dans les disciplines scientifiques de l'enseignement supérieur qui s'explique notamment par la bonne tenue des filières santé

Graphique 66 : Répartition des effectifs dans les filières scientifiques

Evolution des formations scientifiques depuis 2000 (en %)



Source : Bipe, d'après Repères et références statistiques, Edition 2008

Hors formations de santé, le poids des formations scientifiques diminue depuis 2000. La baisse très forte entre 2000 et 2003 (- 0,9 point) est plus faible depuis (- 0,2 point de 2003 à 2007). Ce poids remonte même très légèrement en 2007. Les universités hors formations de santé, IUT et STS contribuent le plus à cette diminution depuis 2000. En particulier, les IUT secteur production (ensemble des IUT, des DUS, post-DUS et des DNTS) ont perdu près de 10 % de leurs étudiants.

À l'université, hors formations de santé, on compte 16 000 étudiants de moins dans les formations scientifiques en 2007 par rapport à 2000, soit une baisse de 6,1 % sur la période. Par rapport à 2006, la baisse est de 7 000 étudiants, soit - 2,8 %. **À l'inverse, les effectifs en formation d'ingénieurs hors université, INP et UT ont beaucoup progressé (+ 15,1 % en sept ans) avec une reprise en 2007 (+ 3,9 %).** En effet, le nombre d'étudiants dans les écoles publiques du ministère de l'Éducation nationale a augmenté de 8,7 % en 2007, et celui des écoles du secteur privé a augmenté de 6,4 %. **Le nombre d'étudiants en classes préparatoires aux grandes écoles scientifiques progresse quant à lui de 1,2 % au cours de la même année.** Au final, le poids des CPGE (Classes préparatoires aux grandes écoles) dans le total des formations scientifiques a pratiquement stagné depuis 2000.

D'après les résultats des enquêtes ci-dessus, on observe que le poids des formations scientifiques diminue depuis 2000. Dans quelle mesure ce problème est-il spécifique à la France ?

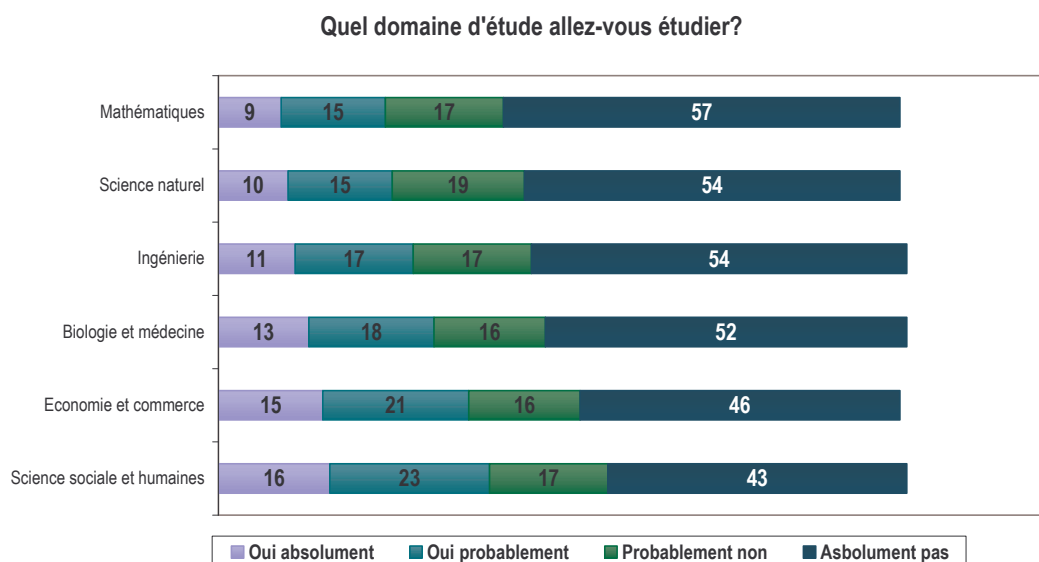
Les sciences « dures » sont moins demandées que les sciences humaines et sociales au niveau européen

L'Eurobaromètre 2008 met en évidence que les domaines d'études les plus souhaités pour les étudiants de l'Union européenne sont les sciences sociales, suivies de près par l'économie ou les études de commerce. Les mathématiques sont en retrait par rapport aux disciplines évoquées précédemment.

Tandis que presque quatre jeunes sur dix indiquent qu'ils envisageraient certainement ou probablement d'étudier les sciences sociales (39 %) ou l'économie (36 %), moins d'un tiers des personnes interrogées ont montré un intérêt dans chacun des autres domaines d'études inscrits :

- 31 % pensent étudier la biologie ou la médecine,
- 28 % l'ingénierie,
- 25 % les sciences naturelles, et
- 21 % les mathématiques.

Graphique 67 : Préférences des jeunes pour différents domaines d'étude



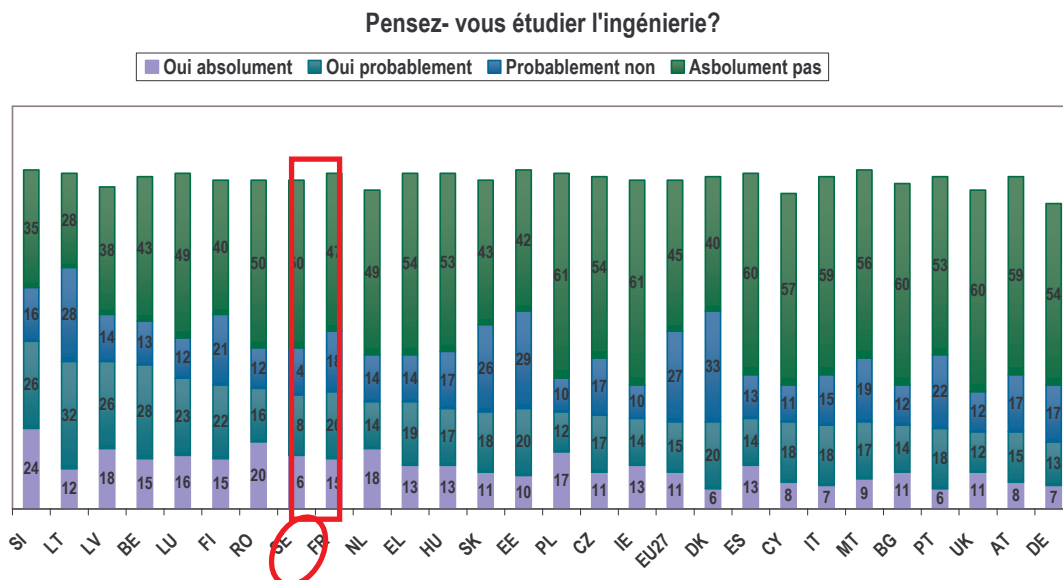
Source: Analytical report Flash EB No 239 – Young people and science

Tandis que six personnes sur dix interrogées n'envisagent pas d'étudier les sciences sociales, les trois quarts des personnes interrogées ne projettent pas d'opter pour les mathématiques. En outre, tandis que 43 % et 46 %, respectivement, de jeunes n'opteraient pas pour les sciences sociales et l'économie, plus que la moitié des *interviewés* n'envisagent absolument pas d'étudier la biologie ou la médecine (52 %), l'ingénierie (54 %), les sciences naturelles (54 %) ou les mathématiques (57 %).

7.4.2. Une attractivité des disciplines scientifiques en France oscillant autour de la moyenne de l'UE à 27

Les résultats par pays sont présentés ci-dessous.

Graphique 68 : Attitudes des Européens par rapport aux études d'ingénierie

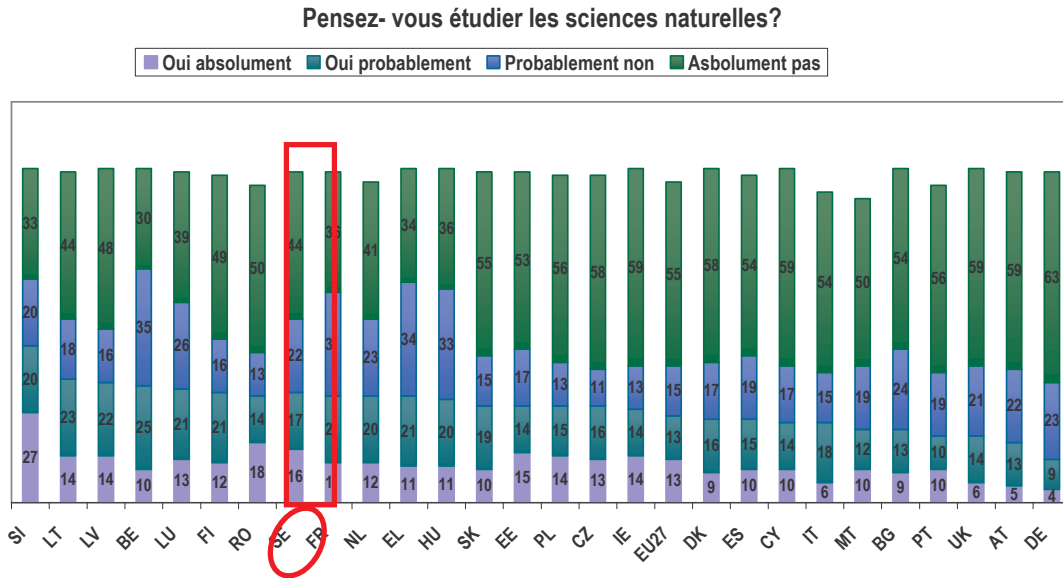


Source: Analytical report Flash EB No 239 – Young people and science

En France, 15% des personnes interrogées souhaitent, avec certitude, s'orienter vers l'ingénierie, soit plus que la moyenne des pays de l'UE à 27 (11 %). Le Royaume-Uni et l'Allemagne sont nettement en dessous de la moyenne, avec respectivement 11 % et 7 % des personnes interrogées répondant « oui » avec certitude.

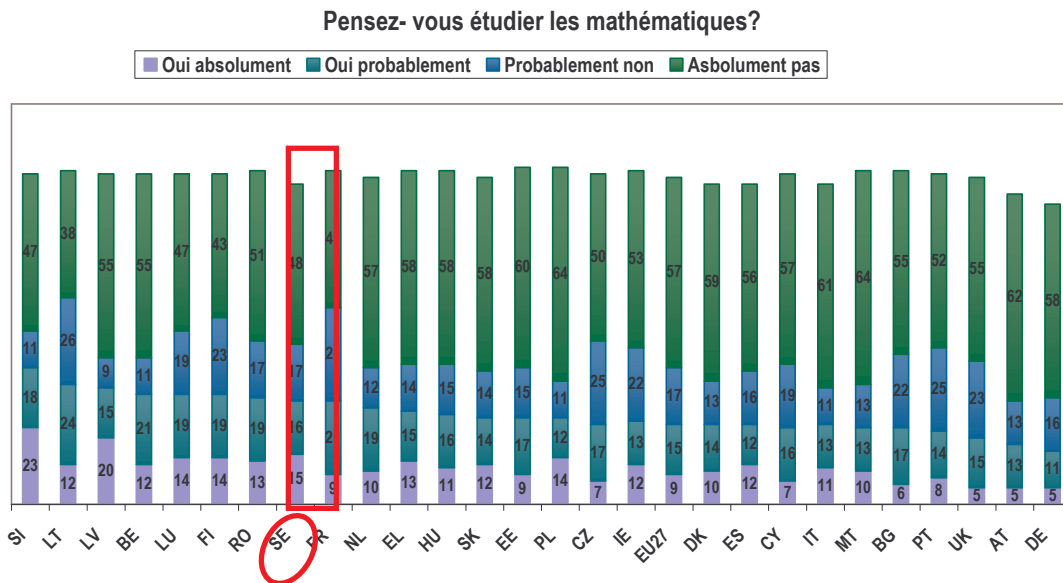
En France, les personnes interrogées disant vouloir avec certitude s'orienter vers les sciences naturelles ne représentent que 12 % du total des répondants, soit un niveau inférieur à la moyenne de l'UE à 27, qui s'établit à 13 %. Néanmoins, on observe en France une proportion plus élevée qu'ailleurs de personnes répondant « oui probablement » (20 % contre 13 %), ainsi qu'une proportion nettement plus faible de personnes ayant répondu « non absolument » (36 % contre 55 %).

Graphique 69 : Attitudes des Européens par rapport à l'étude des sciences naturelles



Source: Analytical report Flash EB No 239 – Young people and science

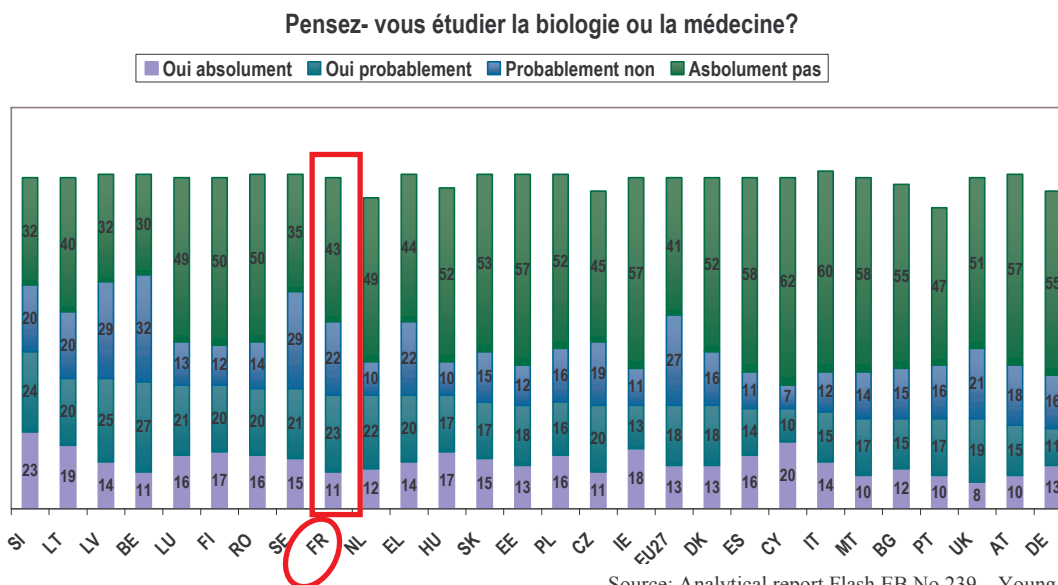
Graphique 70 : Attitudes des Européens par rapport à l'étude des mathématiques



Source: Analytical report Flash EB No 239 – Young people and science

Avec 9 % de personnes indiquant vouloir absolument poursuivre des études en mathématiques, la France se situe dans la moyenne de l'UE à 27. Les mathématiques sont ainsi plus prisées en France qu'en Allemagne ou au Royaume-Uni, qui ne rassemblent que 5 % respectivement de personnes voulant poursuivre des études dans ce domaine.

Graphique 71 : Attitudes des Européens par rapport à l'étude de la biologie et la médecine



Source: Analytical report Flash EB No 239 – Young people and science

Concernant la volonté de poursuivre des études en biologie ou en médecine, 11 % des personnes interrogées en France répondent vouloir absolument s'orienter dans ce secteur, contre 13 % en moyenne dans l'UE à 27.

Les cas de l'Allemagne et du Royaume-Uni sont pratiquement équivalents au cas français, avec seulement respectivement 8 % et 13 % des personnes interrogées répondant « oui absolument » par rapport à la moyenne de 13 % pour l'ensemble de l'UE à 27.

Ces résultats indiquent un attrait « relativement meilleur » en France des disciplines scientifiques, notamment ingénierie et mathématique, que dans d'autres pays européens comparables.

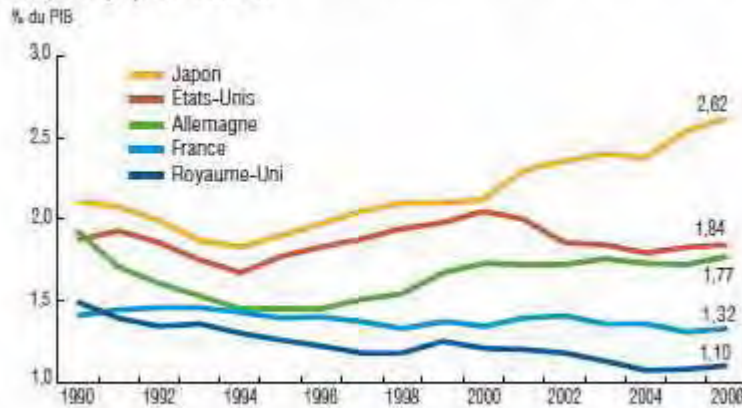
7.4.3. Part des investissements en recherche et développement dans le secteur industriel et particulièrement dans le secteur automobile

Les dépenses intérieures en R & D des entreprises françaises ont connu une forte progression entre 2005 et 2006 (+ 6,3%), plaçant ainsi la France à une position nettement supérieure à la moyenne de l'UE à 15, avec une part de la dépense en R & D dans le PIB de 1,32 % en 2006 contre 1,22 % pour l'UE à 15.

Toutefois, ce ratio reste inférieur à ceux des États-Unis (1,84 % du PIB) et de l'Allemagne (1,77 % du PIB).

Graphique 72 : Intensité de l'effort de R & D des entreprises dans les différents pays de l'OCDE

5. Intensité de l'effort de recherche et développement des entreprises (DIRDE) dans les principaux pays de l'OCDE



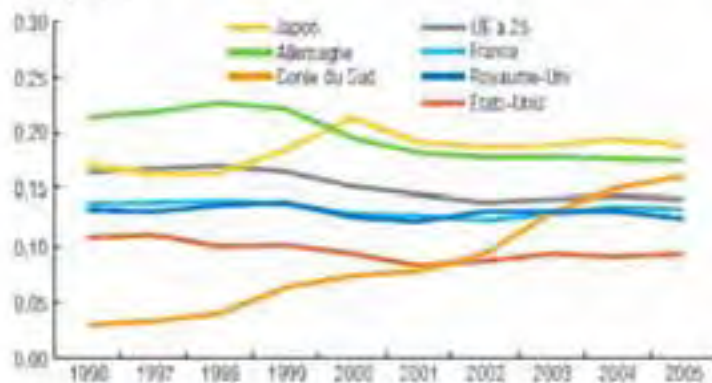
Source : OCDE - Principaux indicateurs des sciences et technologie 2008 volume 1.

L'essentiel de l'effort de R & D des entreprises françaises est concentré dans quatre branches industrielles, celles-ci réalisant 52 % de la DIRDE. Il s'agit de l'industrie automobile (+ 18 %), de la pharmacie (+ 7 %), de la fabrication de matériels et composants électroniques et de la construction aéronautique et spatiale.

Par ailleurs, si la France se situe dans la moyenne des pays de l'OCDE concernant le dépôt de brevets, avec une part de détention de brevets de 4,7 %, le retard est significatif face à l'Allemagne (11,9 %). On en déduit une moindre efficacité de la R & D française, et/ou un manque de sensibilisation aux enjeux de la propriété industrielle, ou encore par des choix stratégiques autres que le dépôt de brevet.

Graphique 73 : Nombre de familles de brevets rapportées à la DIRD des entreprises

6. Nombre de familles triadiques de brevets rapportées à la dépense intérieure de R & D des entreprises



Source : OCDE - Perspectives statistiques sur les brevets (estimations pour 2006).

7.4.4. Évolution des emplois dans le secteur industriel : secteurs automobile et aéronautique

Les années qui ont précédé la crise ont permis des créations d'emplois relativement importantes dans l'économie française dans son ensemble, avec la création nette de 384 000 emplois en 2007, contre 283 000 en 2006 et 184 000 en 2005. Toutefois, **le déclin de l'emploi dans le secteur industriel s'est poursuivi** (mais à un rythme moins important que les années précédentes), avec une perte nette de 40 700 emplois, notamment dû à l'emploi dit « direct » (- 1,5 % entre décembre 2006 et décembre 2007). L'emploi intérimaire, répertorié dans les « services aux entreprises » a, quant à lui, connu une hausse relativement significative sur la même période (+ 5,8 %), avec la création nette de 16 000 emplois. Au final, on peut considérer que la baisse totale de l'emploi dans l'industrie a été de 24 700 entre décembre 2006 et décembre 2007, contre 54 700 l'année d'avant.

Le secteur automobile a également connu une baisse importante de l'emploi direct en 2007 (-10 000, après - 11 000 en 2006). Le rebond de l'activité dans ce secteur a en effet essentiellement profité à l'intérim, dont les effectifs ont augmenté de 2 200 postes en 2007, après un recul de 4 300 en 2006. Ces postes ont, pour la plupart, été éliminés depuis.

Graphique 74 : Emploi salarié direct dans l'automobile et les biens d'équipement



En comparaison, les secteurs de la construction navale, aéronautique ferroviaire et pharmaceutique ont vu leur emploi augmenter au cours des dernières années - ces secteurs recrutant des compétences proches voire identiques, pour certaines, à celles requises dans le secteur automobile. Des tensions existent sur certains métiers, notamment certaines catégories d'usinage, et pour les soudeurs.

7.4.5. L'innovation dans le secteur industriel

Le tableau de bord 2007 du ministère de l'Industrie a montré le maintien du *leadership* des pays scandinaves en matière d'innovation (Suède, Finlande et Danemark), ainsi que de l'Allemagne et du Royaume-Uni, alors que la France, les Pays-Bas et la Belgique ont connu un certain essoufflement dans ce domaine.

Même si la France se place au dixième rang européen, avec un indice synthétique de l'innovation se situant au-dessus de la moyenne des pays de l'UE à 27, celui-ci a tendance à diminuer depuis environ cinq ans, et se retrouve derrière l'Allemagne (quatrième rang) et le Royaume- Uni

(cinquième rang) néanmoins elle se maintient dans le deuxième groupe de pays innovants, composé de l'Irlande, de l'Autriche, des Pays-Bas et de la Belgique. La France se situe au-dessus de la moyenne de l'UE à 27 avec certains indicateurs très favorables comme :

- le nombre de diplômés en sciences et ingénierie ;
- le niveau des dépenses publiques de R & D ;
- le nombre de brevets triadiques ;
- la part des PME ayant innové en coopération.

Une dizaine d'autres indicateurs ont une évolution peu satisfaisante, persistant à se situer nettement en dessous de la moyenne européenne, certains de façon très marquée :

- la formation permanente au long de la vie ;
- la part des entreprises recevant une aide publique pour innover ;
- les indicateurs de propriété intellectuelle relatifs aux nouvelles marques et aux nouveaux *designs* communautaires.

Selon la Commission européenne, quatre grands défis sont à relever par la France pour faire progresser ses performances en matière d'innovation :

- développer les liens entre les systèmes de recherche public et privé ;
- renforcer la culture de propriété industrielle pour dynamiser les dépôts de brevets ;
- augmenter la part, encore modeste, des ventes de produits innovants pour le marché ;
- augmenter le nombre d'entreprises procédant à l'introduction de changements organisationnels ou de marketing.

Tableau 26 : Évolution de l'indice synthétique d'innovation en Europe

Pays leaders	2003	2007	Deuxième groupe de pays	2003	2007	Troisième groupe de pays	2003	2007
Grèce	62	73	Irlande	50	49	R. tchèque	37	36
Finlande	59	64	Pays-Bas	50	48	Italie	37	33
Danemark	58	61	Autriche	47	48	Espagne	30	31
Allemagne	58	59	Belgique	51	47	Portugal	21	25
Royaume-Uni	57	57	France	48	47	Pologne	21	24
UE à 27	45	45	UE à 27	45	45	UE à 27	45	45

Note de lecture : Les pays qui ont les 15 meilleurs indicateurs ont un indice synthétique de 100.
Source : Commission de l'Union européenne - Services de données européennes de novembre 2007.

Graphique 75 : Positionnement de la France par rapport aux autres pays de l'UE dans le domaine de l'innovation



Ces analyses et données mettent en évidence l'importance de la qualité des emplois et des compétences, des formations et de l'attractivité des métiers de l'industrie (y compris dans les domaines de la recherche et de l'innovation) pour rester à la pointe de l'innovation et maintenir, voire renforcer, la position compétitive de l'industrie en général, et de la filière automobile en particulier.

7.5. Trajectoires futures possibles

7.5.1. Les hypothèses clés sur les différentes variables

Évolution du nombre d'admis au Baccalauréat

L'étude rétrospective, qui montre que depuis douze ans la répartition des bacheliers s'est modifiée en faveur des séries professionnelles au détriment des séries générales et technologiques, laisse à penser que cette tendance va continuer.

La période de stabilisation suite à une baisse du nombre de bacheliers scientifiques peut indiquer une possibilité de remontée du nombre d'admis dans les années à venir.

Les inscriptions dans les filières scientifiques universitaires classiques et spécialisées

On a pu observer que les formations scientifiques ont progressé depuis 2000 par rapport à l'enseignement supérieur, toutefois cette évolution tient beaucoup aux formations de santé.

De plus, les étudiants français comme les étudiants européens souhaitent moins étudier les sciences « dures » plutôt que les sciences humaines et sociales - la France étant néanmoins comparativement bien placée dans les domaines scientifiques. Ce désintérêt progressif pour les sciences « dures » pourrait donc se poursuivre, entraînant une diminution des inscrits dans les formations scientifiques.

Les inscriptions dans les formations d'ingénieurs

La forte croissance des inscriptions dans ce type de formation laisse penser une continuité de la tendance.

7.5.2. Présentation de deux trajectoires futures possibles

Deux scénarios d'évolution possible de cette variable peuvent être envisagés ;

Scénario 1 : un attrait toujours plus marqué des filières technologiques, sociales et littéraires

Connaissant le rejet des étudiants européens pour les sciences « dures », ces filières pourraient continuer de n'attirer qu'une faible part d'étudiants se spécialisant dans la santé ou l'ingénierie, les autres préférant s'orienter vers des filières davantage sociales, littéraires et technologiques. **Ce premier scénario suppose donc un *statu quo* de l'attractivité relative des différentes filières de formation, avec par conséquent à terme, des difficultés potentielles de recrutement dans certains domaines techniques ou scientifiques.**

Scénario 2 : nouvel attrait pour les filières scientifiques

Dans un deuxième scénario, on pourrait assister à un regain d'intérêt des jeunes générations pour les métiers et filières scientifiques. Ce regain d'intérêt résulterait par exemple d'une meilleure valorisation des « métiers » scientifiques et d'une amélioration de l'image des carrières scientifiques par les jeunes, ou bien du regain d'intérêt des jeunes pour les secteurs tels que la santé, l'environnement, etc.

Pour se traduire durablement par une progression des inscriptions dans les filières scientifiques, il faudrait toutefois que l'amélioration des perspectives de carrière ne soit pas qu'une amélioration d'image, mais qu'elle se traduise aussi dans les faits par des perspectives de carrière

et d'évolution des rémunérations au long de la vie. Un scénario de forte croissance économique ou une évolution rapide des marchés des éco-industries pourraient y contribuer.

7.6. Annexes

7.6.1. Évolution du nombre d'admis au Baccalauréat (BIPE)

Analyse de l'évolution du nombre d'admis au Baccalauréat de 1995 à 2007 par type de bac et par série.

7.6.2. Les inscriptions dans les filières scientifiques universitaires classiques et spécialisées

Les filières scientifiques universitaires classiques et spécialisées prennent en compte :

- les Instituts universitaires de technologie (IUT). Les effectifs recensés concernent les étudiants préparant un DUT, les formations post-DUT et les diplômes nationaux de technologie spécialisée (DNST).
- Instituts universitaires de formation des maîtres (IUFM). Ils rassemblent les futurs enseignants du premier degré et du second degré général, technologique et professionnel en formation de longue durée.
- Sections de techniciens supérieurs (STS). Le DMA et les classes de mise à niveau pour BTS font partie de cette rubrique. Les formations complémentaires post-BTS et le DSAA sont désormais classées en « autres écoles et formations ».
- Formations comptables. Elles regroupent le diplôme de comptabilité et de gestion (DCG) et le diplôme supérieur de comptabilité et de gestion (DSCG).

Écoles d'ingénieurs. Établissements habilités à délivrer un diplôme d'ingénieur. On isole les écoles dépendantes des universités : écoles internes ou rattachées aux universités. Les formations d'ingénieurs en partenariat (FIP) sont incluses dans ce total.

7.6.3. Les inscriptions dans les formations d'ingénieurs

Les formations d'ingénieurs prennent en compte l'ensemble des établissements publics et privés, quel que soit le ministère de rattachement, habilités à délivrer un diplôme d'ingénieur reconnu par la Commission des titres d'ingénieurs.

7.6.4. Autres exemples de variables pertinentes mais non utilisées

Organisation

La loi d'orientation et de programme pour l'avenir de l'école d'avril 2005 ouvre la possibilité d'expérimenter une nouvelle organisation des enseignements. On voit se multiplier depuis des projets d'options de détermination destinés à éveiller les vocations scientifiques, en montrant aux élèves comment on construit la science, en les familiarisant à l'utilisation des outils scientifiques et en développant les méthodes d'investigation.

Les inscriptions dans les filières scientifiques transdisciplinaires

Les filières scientifiques transdisciplinaires regroupent plusieurs matières scientifiques, il s'agit donc de filières plus générales.

7.7. Bibliographie

- Résultats, diplômes, insertion, Repères et références statistiques - édition 2008
- Les étudiants, Repères et références statistiques - édition 2008
- Eurobarometer Young people and science Analytical report *Fieldwork: September 2008 Report: October 2008*
- La série scientifique au cycle terminal du lycée : articulation avec le cycle de détermination et orientation vers les études supérieures; Inspection générale de l'administration de l'Éducation nationale et de la Recherche, Rapport n° 2007-090, novembre 2007
- <http://www.industrie.gouv.fr/sessi/cpci/cpci2008/f3-1.pdf>
- http://www.industrie.gouv.fr/sessi/panorama/pano06/themes/if_chap1.pdf
- http://www.industrie.gouv.fr/sessi/tableau_bord/tbi/tbi20/tbi20.pdf
- http://www.industrie.gouv.fr/sessi/tableau_bord/tbi/tbi10.pdf.

8. E7 – COMPORTEMENTS DE MOBILITE

8.1. Définition

Comme on l'a vu précédemment, les comportements de mobilité des particuliers dépendent notamment de leur âge (ou de la phase du cycle de vie dans laquelle ils se trouvent), de leur zone d'habitat (urbain, périurbain, rural), de leur CSP et de leur niveau de revenu. Mais d'autres paramètres influencent aussi ces comportements - par exemple les évolutions cycliques des prix des carburants.

Les données statistiques permettant d'analyser les comportements de mobilité selon les différents paramètres cités ci-avant sont issues principalement des enquêtes transport de 1982 et 1994 ; l'enquête de 2007 est partiellement disponible en 2009. Les comportements évoluent rapidement : l'âge d'immobilité peut avoir augmenté (on n'est plus « vieux » au même âge qu'avant), les modes de transport urbain des jeunes peuvent avoir changé, etc.

D'autre part, nous n'avons pas tenu compte de l'étude du CAS (Centre d'Analyse Stratégique) sur les « Nouvelles mobilités et usages de l'automobile » ; le rapport d'étude étant attendu en 2010.

Ci-dessous, nous analysons les comportements de mobilité et les choix modaux des particuliers selon la nature des déplacements et en fonction de la distance parcourue.

8.2. Indicateurs pertinents

- Kilométrage moyen annuel parcouru
- Parts modales du transport passager
- Part du transport en zone urbaine
- Part des trajets quotidiens domicile-travail dans le total des trafics

8.3. Synthèse des évolutions passées et conséquences pour la filière automobile

- La mobilité croît avec le revenu et le degré d'urbanisation. Elle a crû régulièrement au cours des dernières décennies. On observe aussi des effets d'âge.
- Depuis le début des années 2000, la croissance de la mobilité passager ralentit, notamment du fait du VP, tandis que le trafic TC augmente :
 - l'essentiel des déplacements correspond à des déplacements domicile-travail ;
 - la mobilité longue distance est en hausse, y compris la mobilité automobile ;
 - la mobilité automobile périurbaine est soutenue par la localisation des emplois et le développement de l'habitat dans ces zones ;
 - on note une inflexion de la mobilité automobile courte distance (baisse de l'usage quotidien, pour tous motifs) ;
 - concernant les TC, on observe un développement de l'offre de transports collectifs (tram) et la promotion des TC via des tarifs attractifs.
- Le coût de la mobilité est globalement en hausse.

8.4. Rétrospective

Les enquêtes transport relatives aux années 1982, 1994 et 2007 fournissent une vision d'ensemble de la mobilité : elles recensent tous les déplacements, quel qu'en soit le motif, ainsi que le mode de transport utilisé (marche, deux roues, voiture, transport en commun), la longueur moyenne des trajets, la période de l'année ou le moment de la journée. Les résultats présentés concernent d'une part la mobilité régulière des individus - trajets habituels vers le lieu de travail, le lieu d'études ou encore le lieu de garde des enfants - et d'autre part la mobilité locale, dans un rayon de 80 kilomètres autour du domicile.

8.4.1. Caractéristiques de la mobilité dans le Monde

Trois éléments vont caractériser la mobilité : les modes de déplacement utilisés, le budget qui leur est consacré et les distances parcourues par les individus. Les constats principaux sur la mobilité dans le monde sont les suivants :

- le temps passé à se déplacer est relativement stable en moyenne, 1,1 h/j et par personne dans le monde ;
- Le budget, quant à lui, diffère selon le mode de transport utilisé. Si un individu dépense entre 3 et 5 % de son budget à des déplacements non motorisés ou en transport en commun, un autre dépensera entre 10 et 15 % de son budget à des déplacements en automobile ;
- Ensuite, les individus se déplacent de plus en plus loin. Ce sont donc les modes rapides qui dominent.

Ainsi, les modes de déplacement et les kilomètres parcourus ont beaucoup évolué.

Le graphique suivant montre que le mode le plus utilisé dans le monde pour les courtes distances est la marche à pied, qui correspond à 36 % des déplacements. Le deuxième type de transport le plus courant est la voiture (22 %), suivie de près par les transports en commun (20 %). Mais l'utilisation de ces modes dépend beaucoup de la distance à parcourir.

La mobilité des pays développés est très bien connue de par les statistiques officielles, celle des pays émergents, par contre, l'est beaucoup moins.

Les pays développés sont caractérisés par :

- des niveaux de revenu en moyenne élevés,
- une urbanisation forte,
- une mobilité motorisée importante,
- une population stable en moyenne mais vieillissante,
- une dépendance à l'automobile très grande.

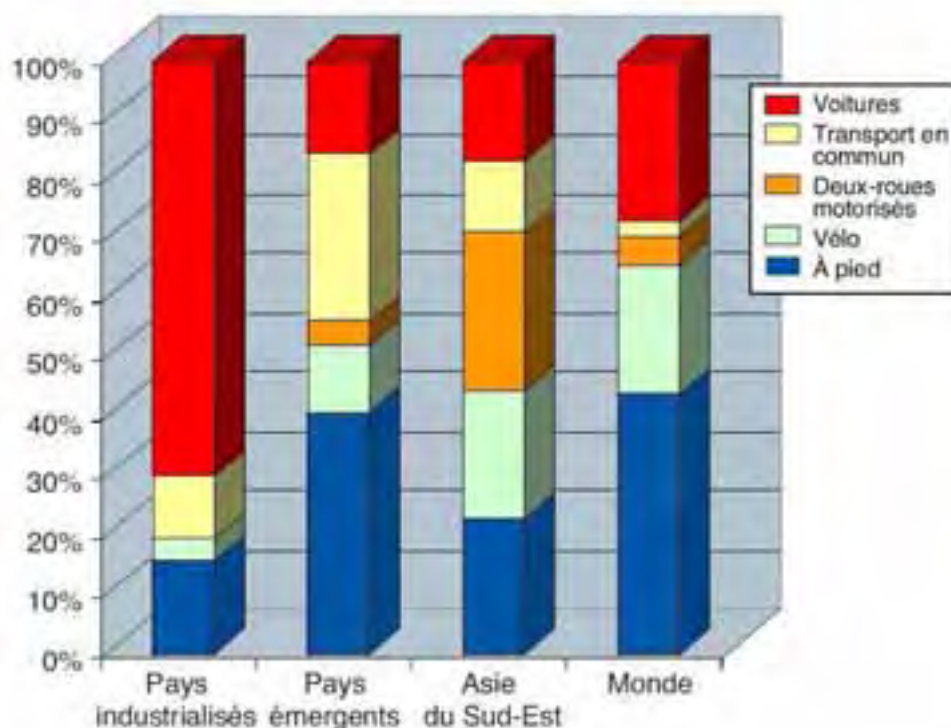
Les pays émergents sont, au contraire, caractérisés par :

- des revenus bas en moyenne,
- un taux d'urbanisation qui augmente très fortement avec l'émergence de mégapoles,
- des déplacements qui se font toujours, en majorité, à pied,
- une population en forte croissance et jeune,
- une forte croissance des véhicules particuliers.

D'après le graphique suivant la voiture est clairement le mode dominant dans les pays industrialisés et concerne 70 % des déplacements, tandis que dans les régions émergentes, les modes à pied et en transport en commun sont les plus importants. L'Asie du Sud-Est présente quelques particularités et notamment l'importance des deux-roues motorisés (mobylettes,

scooters). En Inde, par exemple, 80 % du parc est encore composé aujourd'hui de deux-roues. En Afrique, c'est clairement le mode à pied qui domine.

Graphique 76 : Types de mobilité dans le monde, en pourcentage de déplacement par jour et par personne



Source : Panorama de la mobilité au niveau mondial, INRETS 1997

8.4.2. Caractéristiques de la mobilité en France

D'après le portrait social 2009 que trace l'INSEE, « la mobilité locale des personnes résidant en France métropolitaine est globalement stable par rapport à il y a une quinzaine d'années. En 2008 comme en 1994, les individus effectuent toujours en moyenne un peu plus de trois déplacements pour leurs occupations quotidiennes (travail, courses, loisirs, etc.) et passent pour cela un peu moins d'une heure dans les transports. Si durant les décennies antérieures, le recours à la voiture s'était fortement développé, utilisé dans deux déplacements sur trois, son usage s'est maintenant stabilisé.

Dans l'intensité de cette mobilité quotidienne et dans la façon de se déplacer, il subsiste cependant des différences selon les populations.

Comme l'activité professionnelle conditionne toujours fortement les déplacements, les actifs occupés passent plus de temps dans les transports que les autres ; parmi eux, les cadres, nombreux à faire des trajets entre Paris et sa banlieue, ont les temps de déplacement les plus élevés.

À l'inverse, les personnes âgées et les enfants sont moins souvent dans les transports. Mais les écarts se réduisent au fil du temps, entre les actifs et les inactifs, et parmi les actifs occupés entre les catégories socioprofessionnelles.

Les durées de transport des femmes se rapprochent également de celles des hommes, notamment parce que les nouvelles générations utilisent plus couramment la voiture. Mais, dans les couples, si la femme se rend généralement plus rapidement sur son lieu de travail que son conjoint, elle passe plus de temps à accompagner les enfants ou aller faire les courses.

D'après l'enquête nationale transports et déplacements 2007-2008, les personnes résidant en France métropolitaine de 6 ans ou plus effectuent en moyenne, un jour de semaine, 3,15 déplacements locaux, c'est-à-dire dans un rayon de moins de 80 kilomètres autour de leur domicile. Elles consacrent quotidiennement 56 minutes de leur temps à se déplacer dans le cadre d'une mobilité locale. En termes de nombre de déplacements et de temps de trajet, le visage global de la mobilité locale est identique à celui dessiné par l'enquête précédente, réalisée en 1994 : le nombre moyen de déplacements était de 3,15 et la durée quotidienne de déplacement correspondante de 55 minutes.

La plupart des déplacements ont lieu en voiture. C'est le mode de transport « principal » dans 65 % des déplacements locaux, ce qui représente en moyenne deux déplacements quotidiens par personne. Au cours d'une journée de semaine, 22 % des déplacements sont effectués à pied, 8 % en transports collectifs et 4 % en deux-roues. Ces parts sont différentes d'au plus deux points par rapport à ce qu'elles étaient 15 ans plus tôt. Entre 1982 et 1994, les évolutions avaient été assez marquées : la part de la voiture dans le nombre de déplacements avait augmenté de 15 points, celle de la marche à pied diminué de 11 points et celle du deux-roues diminué de moitié. En revanche, que ce soit en nombre de trajets ou en durée, les répartitions des déplacements par mode de transport sont quasi identiques en 2008 à celles de 1994. La ventilation par mode des durées de déplacement est restée stable par rapport à 1994 : la voiture pèse pour 61 % des budgets-temps, soit 35 minutes, loin devant les transports collectifs (18 %) et la marche à pied (17 %) ».

Tableau 27 : Nombre et temps quotidiens de déplacements selon le mode de déplacement

Mode de déplacement	Nombre quotidien de déplacements		Temps quotidien de déplacement (en minutes)	
	1994	2008	1994	2008
Voiture	2,0	2,0	33	35
Marche à pied uniquement	0,7	0,7	10	9
Deux-roues	0,1	0,1	2	2
Transports en commun	0,3	0,3	10	10
Total	3,15	3,15	55	56

Champ : déplacements faits à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile et sur le territoire national, un jour de semaine (du lundi au vendredi). Personnes résidant en France métropolitaine âgées de 6 ans ou plus.
Source : Insee – SOeS – Inrets, enquêtes nationales transports et communications 1982-1994, transports et déplacements 2007-2008

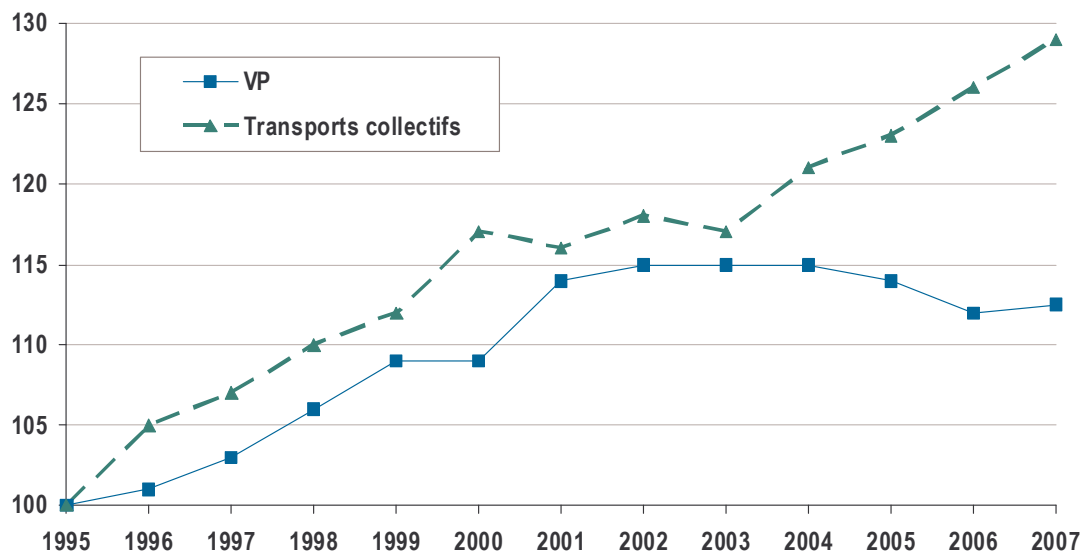
8.4.2.1. Depuis le début des années 2000, on assiste à un ralentissement de la mobilité totale des voyageurs

D'autres sources statistiques doivent être utilisées pour apprécier les changements dans les comportements de mobilité depuis 1994. Ainsi, des données du SOeS pour le CCTN permettent de suivre l'évolution du nombre de voyageurs-kilomètres par mode depuis 1990.

De ces données, il ressort que, depuis le début des années 2000, la croissance de la mobilité passager se ralentit. En particulier, le nombre de voyageurs-kilomètres en voiture particulière se stabilise, alors que le transport en commun continue de se développer. L'écart entre les deux reste néanmoins important, le nombre de voyageurs-kilomètres en transport en commun

représentant à peine 17,4 % du total, alors que la part des véhicules particuliers était de 82,6 % en 2007.

Graphique 77 : France : mobilité en voyageurs-km
(indice base 100=1995)



Source : Ministère des Transports (Comptes Nationaux 2008)

De fait, la croissance de la mobilité automobile a été très inférieure à celle des transports en commun, et a même été négative sur la période 2001-2006, avant de se redresser légèrement en 2007 en raison de la bonne tenue de l'activité économique. Celle-ci s'est en effet traduite par une augmentation sensible de l'emploi (entraînant à la hausse le nombre de trajets quotidiens domicile-travail), et une accélération du pouvoir d'achat du revenu disponible brut des ménages (+ 3,3 % en 2007, après + 2,6 % en 2006). En 2007, la mobilité a aussi pu être influencée par les conditions climatiques (la succession de deux hivers doux a allégé la contrainte budgétaire des ménages liée aux dépenses de chauffage), ainsi que par la reprise du tourisme intérieur métropolitain, après deux années de baisse. Elle a enfin pu être influencée à la marge par les conséquences de la Coupe du monde de rugby à l'automne 2007 sur le nombre de touristes étrangers en visite en France.

Ces évolutions se sont vraisemblablement interrompues en 2008, avec la flambée des prix des carburants en début d'année, puis la récession économique qui a frappé la France fin 2008 et début 2009.

Tableau 28 : Évolution de la mobilité sur différentes périodes, en %

Croissance moyenne annuelle	VP	Transports collectifs
Voy-km 2005	83%	17%
TCAM 1995-2006	1.1%	2.1%
dont 1995-01	2.2%	2.5%
dont 2001-06	-0.2%	1.6%

Source : Ministère des Transports (Comptes Nationaux 2006)

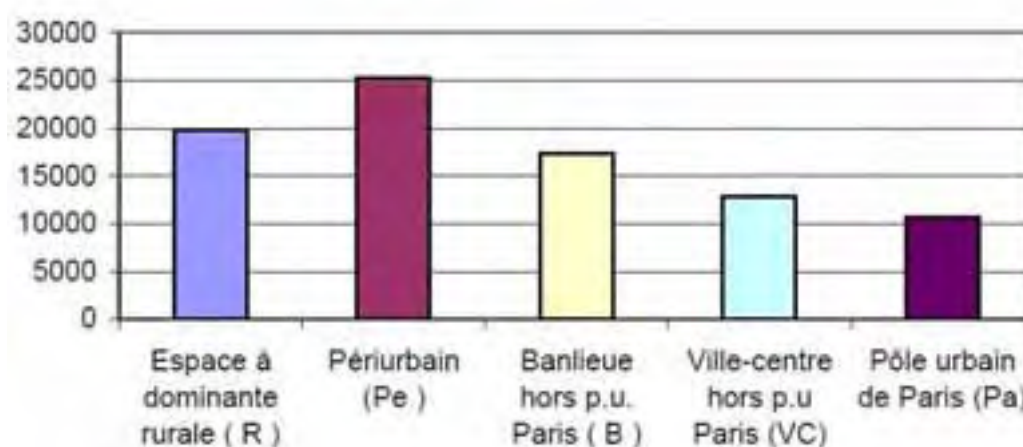
8.4.2.2. Comportements selon la zone de résidence

La vitesse de déplacement évolue en fonction de décisions relevant de l'aménagement du territoire et des réseaux de transports mais aussi de stratégies et d'arbitrages individuels (entre la vitesse, le confort, le coût et plus récemment l'impact sur l'environnement) et enfin, de décisions au sein des ménages lorsqu'il faut partager un véhicule ou conduire un enfant.

La voiture est de plus en plus utilisée en espace rural faiblement urbanisé car la motorisation s'y est accrue : 68 % des personnes appartiennent à un ménage comptant autant de voitures que de membres adultes, contre 54 % en 1994.

Les résidents des grandes agglomérations ont changé leurs comportements au point d'abaisser leur nombre moyen de déplacements d'environ 0,2 par jour, soit un déplacement en moins sur cinq jours, ce qui n'est pas le cas des ménages des espaces moins urbanisés. Cette baisse de la mobilité dans les grandes agglomérations, et particulièrement dans les villes-centres, a déjà été mise en évidence dans le cas des agglomérations de Lyon entre 1995 et 2006 ou de Lille entre 1998 et 2006 (Certu 2007). Les causes en sont multiples et affectent surtout les populations dont l'emploi du temps est structuré par le travail ou les études.

Graphique 78 : Distance annuelle moyenne parcourue en VP selon la zone de résidence

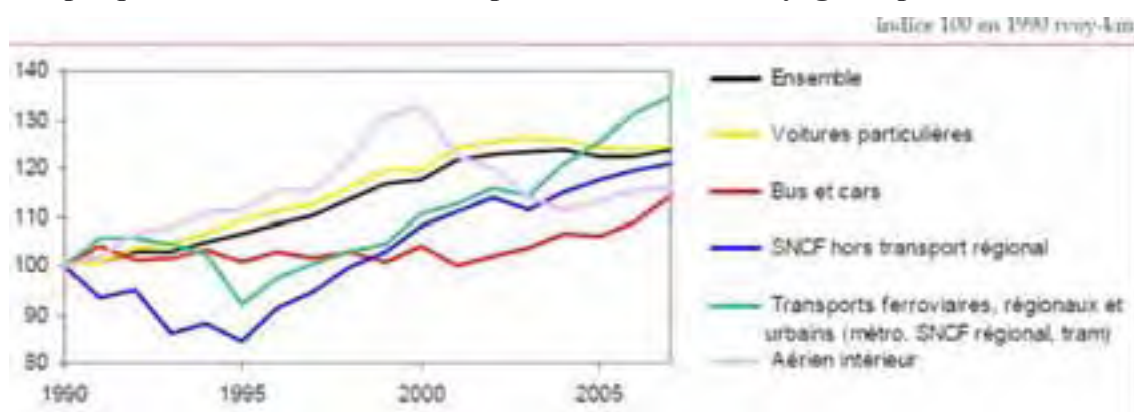


Source : Enquête ENTD 2007-2008

8.4.3. La Mobilité Longue Distance en France

Sur le réseau principal de la SNCF, le nombre de voyageurs-kilomètres a progressé de 1,8 % (hors Transilien). La poursuite de la hausse des transports de voyageurs sur les réseaux TER (+ 4,3 %) et sur l'Eurostar, conjuguée à la mise en service de la ligne à grande vitesse (LGV) Est et à la croissance des lignes TGV - Jonction (région-région), compense l'atonie sur les autres lignes TGV et la baisse du nombre de voyageurs sur les grandes lignes classiques.

Graphique 79 : Évolution des transports intérieurs de voyageurs par mode



Sources : SOeS pour CCTN, d'après SNCF, RATP, DGAC, Insee, SOeS et Bilan de la circulation

Tableau 29 : Transports intérieurs de voyageurs

2 Les transports intérieurs de voyageurs

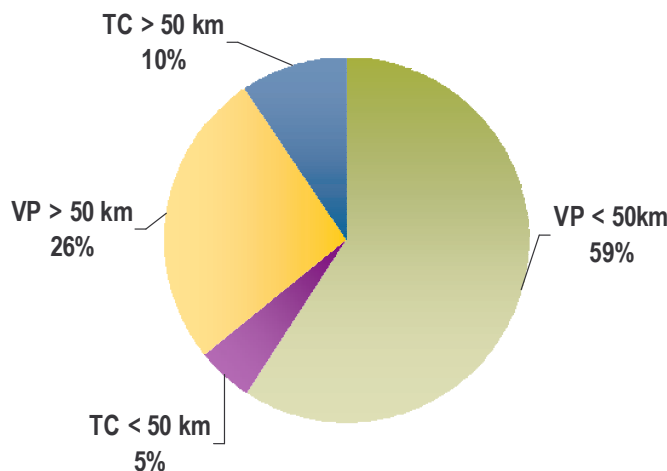
	Structure (en %)		Réseaux 2007 (en milliards de voy-km)	Évolution 2000-2007 (en %)
	2000	2007		
Voitures particulières	83,4	82,6	727,8	0,6
Transports collectifs	16,6	17,4	153,2	2,6
Transports urbains (*)	3,7	4,1	36,1	2,4
Ferroviaire SNCF (*)	7,2	7,9	69,1	1,0
TGV	4,7	5,3	46,6	5,8
TER	1,0	1,3	11,6	4,3
Autres SNCF (*)	2,0	1,2	10,9	-15,7
Transport collectif routier	3,9	3,9	34,6	5,3
Transport aérien métropolitain	1,8	1,5	13,2	0,3
Ensemble	100,0	100,0	881,1	0,9

Sources : SOeS pour CCTN, d'après SNCF, RATP, DGAC, Insee, SOeS et Bilan de la circulation
(*) le Transilien est compté en transports urbains.

La croissance du transport aérien se poursuit en parallèle, tirée par les passagers internationaux au départ des aéroports français (+ 8,0 %). La fréquentation des vols métropolitains stagne néanmoins, avec un net recul des liaisons vers Strasbourg et Bâle-Mulhouse. Les liaisons intraeuropéennes confirment leur progression des dernières années tandis que les longs courriers continuent à croître mais à un rythme moindre.

La part des déplacements sur longue distance est comparativement faible : seuls 36 % des déplacements sont sur des distances de plus de 50 km. Un quart d'entre eux est en transport en commun (rail, bus), les trois quarts restant étant effectués en voiture particulière.

Graphique 80 : France : répartition des voyageurs-km selon la distance et le mode (% 2002, hors marche et deux-roues)



Source : Source : Ministère des Transports – Conseil Général des Ponts et Chaussées

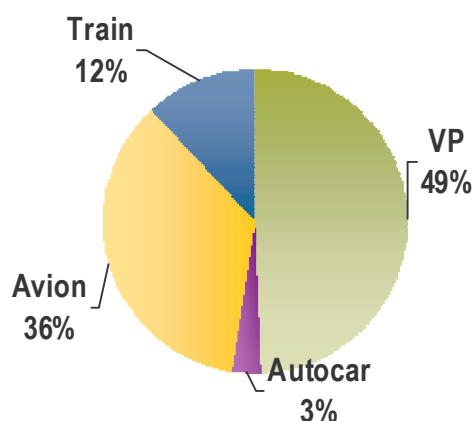
La légère reprise de la circulation routière des voitures particulières en 2007, + 0,6 %, semble s'être répartie entre trajets longue distance (liés à la hausse des déplacements touristiques de l'été) et déplacements quotidiens. Toutefois, les transferts modaux se sont poursuivis, au bénéfice des entreprises de transport collectif, routier ou ferroviaire (+ 2,5 % après + 2,7 % en 2006).

Concernant les voyages sur une distance supérieure à 100 km, la part modale de l'automobile est plus faible : légèrement inférieure à 50 %.

Une différence importante doit toutefois être faite selon la nature du déplacement. Ainsi, l'usage de la voiture sur les trajets longue distance est essentiellement à titre privé, la part des voyages professionnels sur d'autres modes étant plus élevée : 10 % des déplacements en autocar, et 26 % des déplacements en train sont à titre professionnel.

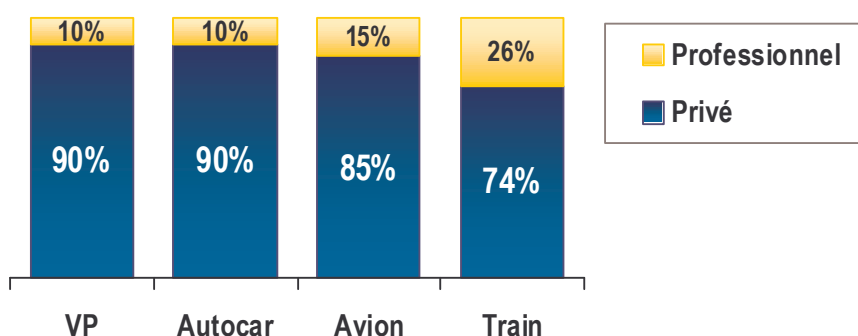
Cette part élevée des déplacements à titre privé en voiture particulière se maintient en dépit des efforts réalisés pour développer des modes passagers alternatifs à la route, notamment les lignes de train à grande vitesse. Le développement du TGV n'a donc pas bridé la croissance de la mobilité automobile longue distance, mais a plutôt accéléré la hausse de la mobilité globale - en dépit du léger recul du transport par bus, et de la croissance plus modérée du transport aérien.

Graphique 81 : France : parts modales, motifs et évolutions 2002-2005 des kilométrages longue distance (mds de km >100km)



Source : INSEE (Voyages à longue distance des français)

Graphique 82 : Part des déplacements longue distance pour motif personnel par mode de transport



Source : INSEE (Voyages à longue distance des français)

Tableau 30 : Évolution de la mobilité privée et professionnelle par mode de transport

TCAM 2000-2005	Privé	Professionnel	Total
VP	+7%	+49%	+9%
Autocar	-2%	+25%	-1%
Avion	+3%	+7%	+3%
Train	+7%	+38%	+11%
Total	+5%	+21%	+7%

Source : INSEE (Voyages à longue distance des français)

8.4.4. La mobilité courte distance en France

8.4.4.1. L'essentiel des déplacements correspond à des déplacements domicile-travail

En France, la mobilité automobile représente près de 70 % des déplacements quotidiens. Les transports en commun ne représentent que 16 % de ces déplacements. Ces déplacements sont, pour l'essentiel, des déplacements domicile-travail.

Tableau 31 : Motifs et temps quotidiens de déplacement selon la situation vis-à-vis du travail

Motif de déplacement (à l'origine ou à la destination)	Situation vis-à-vis du travail					Ensemble
	Personne en emploi	Personne au chômage	Retraité	Personne au foyer	Élève, étudiant	
Motifs d'ordre professionnel	47	0	0	1	1	21
Etudier	0	6	1	2	30	7
Démarches	2	7	2	3	1	2
Accompagner, aller chercher, faire garder	5	10	3	11	3	6
Courses	10	16	14	15	5	10
Soins	2	3	4	3	1	2
Visites	5	10	8	8	5	6
Loisirs et autres motifs privés	7	13	16	8	12	11

en minutes

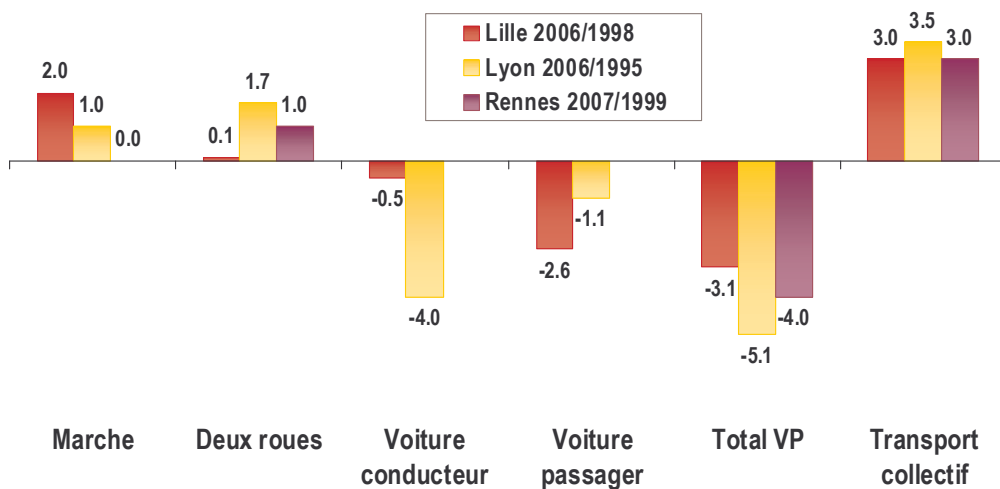
Lecture : en 2008, les personnes en situation d'emploi ont 47 minutes de déplacement qui impliquent un motif d'ordre professionnel à l'origine ou à la destination du déplacement, 10 minutes impliquant les courses.

Note : la somme des durées par motif est supérieure à la durée quotidienne totale car un même déplacement peut être affecté à plusieurs motifs (exemple :).
 Champ : déplacements faits à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 50 km autour du domicile et sur le territoire national, un jour de semaine (du lundi au vendredi). Personnes résidant en France métropolitaine âgées de 15 ans ou plus.

Source : INSEE - SOeS - Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

On assiste néanmoins, dans plusieurs grandes villes françaises, à une baisse progressive de la part des déplacements quotidiens domicile-travail en voiture, au profit des transports en commun : cet usage moins quotidien de l'automobile pourrait être un des grands tournants des années 2000 en matière de mobilité.

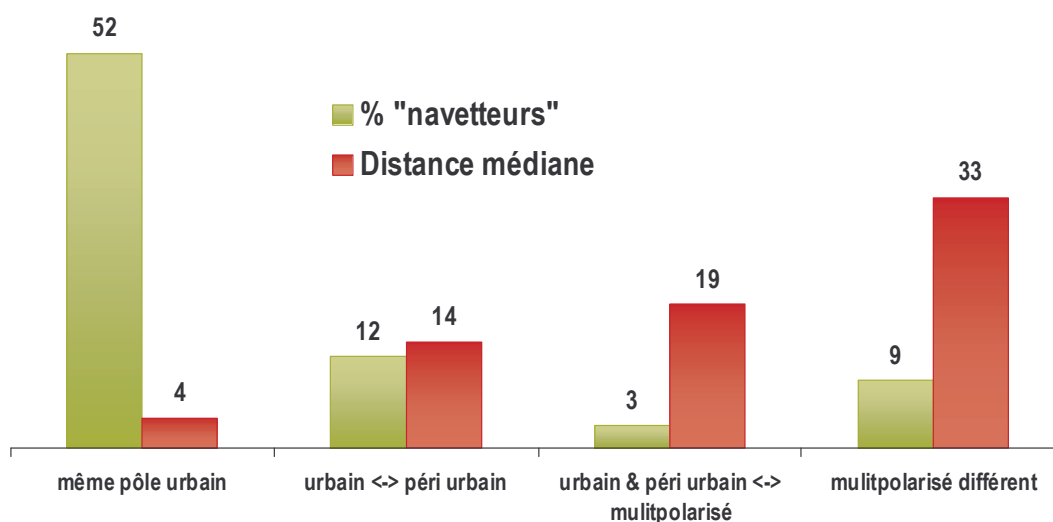
Graphique 83 : Évolution de la part modale des déplacements quotidiens dans quelques grandes villes



Source : Enquêtes Ménages Déplacements

On constate en parallèle que l'essentiel des déplacements quotidiens se fait sur une distance relativement faible : 52 % des déplacements quotidiens sont effectués au sein d'un même pôle urbain, la moitié d'entre eux étant effectués sur une distance inférieure à 4 km. Or, ces déplacements sont le plus souvent effectués seuls : le taux d'occupation des véhicules automobiles est ainsi très faible sur les courtes distances, et plus élevé sur longue distance.

Graphique 84 : France : géographie des navettes et distances médianes en mobilité domicile-travail (année 2004)



Source : BIPE d'après INSEE Déplacements domicile-travail 2007

Malgré la hausse progressive des trajets en transport en commun, la part des voyageurs-km en voiture particulière sur des distances inférieures à 50 km reste globalement extrêmement élevée, proche de 92 %.

8.4.5. Transport urbain : début de baisse de la part du transport automobile en ville

Le transport urbain représente environ le tiers du total des véhicules-km parcourus sur une année.

Sur les réseaux de transport urbain, la croissance reste dynamique, notamment dans les grandes villes de province. Elle bénéficie de l'accroissement de l'offre et de la hausse toujours modérée des prix à la consommation : le nombre de voyages a progressé de plus de 6 % en 2007. En Île-de-France, le nombre de voyageurs-kilomètres sur le réseau de la RATP a diminué en fin d'année 2007, en raison des grèves contre la réforme des régimes spéciaux de retraite, qui ont limité le trafic en octobre et novembre, mais sur l'ensemble de l'année la croissance s'est poursuivie.

Conséquences de l'étalement urbain sur les déplacements : le cas du pays d'Aix-en-Provence

À titre d'illustration d'une situation de plus en plus fréquente en zone urbaine, l'aire métropolitaine marseillaise se trouve aujourd'hui confrontée à une saturation de plus en plus importante de son réseau routier et autoroutier. Par ailleurs, ce territoire se caractérise par un développement non maîtrisé de l'urbanisation. L'enquête ménages déplacement, Lyon 1995 du Certu analyse l'étalement urbain entre 1989 et 1997 dans le pays d'Aix-en-Provence, les modes de vie des habitants, l'impact de l'étalement urbain sur les déplacements internes au pays d'Aix-

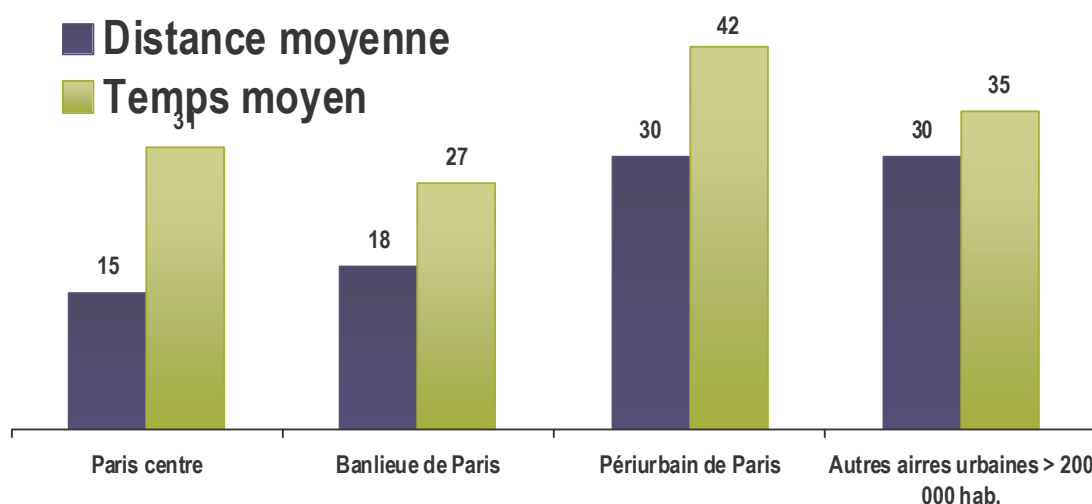
en-Provence, et les facteurs contribuant à l'augmentation des trafics. Elle montre que l'augmentation des trafics dus à la métropolisation est de même importance que celle due à l'étalement urbain.

Un phénomène de périurbanisation qui accroît la distance moyenne des déplacements quotidiens

Une situation atypique : la relation temps de trajet - distance en Île de France.

De manière générale, le phénomène de périurbanisation a accru les distances à parcourir quotidiennement entre le domicile et le lieu de travail, mais le temps pris pour ces trajets est resté constant grâce à l'augmentation de la vitesse moyenne des trajets. En Île de France, toutefois, on observe une relation atypique entre distance et temps de trajet, puisque le temps mis pour les Franciliens pour parcourir une distance moyenne de 15 km est à peine inférieur au temps mis pour parcourir ... 30 km.

Graphique 85 : France : distances et temps moyens en mobilité domicile-travail (année 2004)



Source : BIPE d'après INSEE Déplacements domicile-travail 2007

Le phénomène de périurbanisation est néanmoins une tendance lourde, liée au différentiel de coût des logements dans un contexte d'évolution modérée du pouvoir d'achat. Entre 1999 et 2003, la population résidant en zone périurbaine a augmenté de 5,3 %, alors qu'elle n'augmentait que de 1,7 % en zone urbaine, et de 2,4 % en zone rurale.

8.4.6. Un coût de la mobilité en croissance

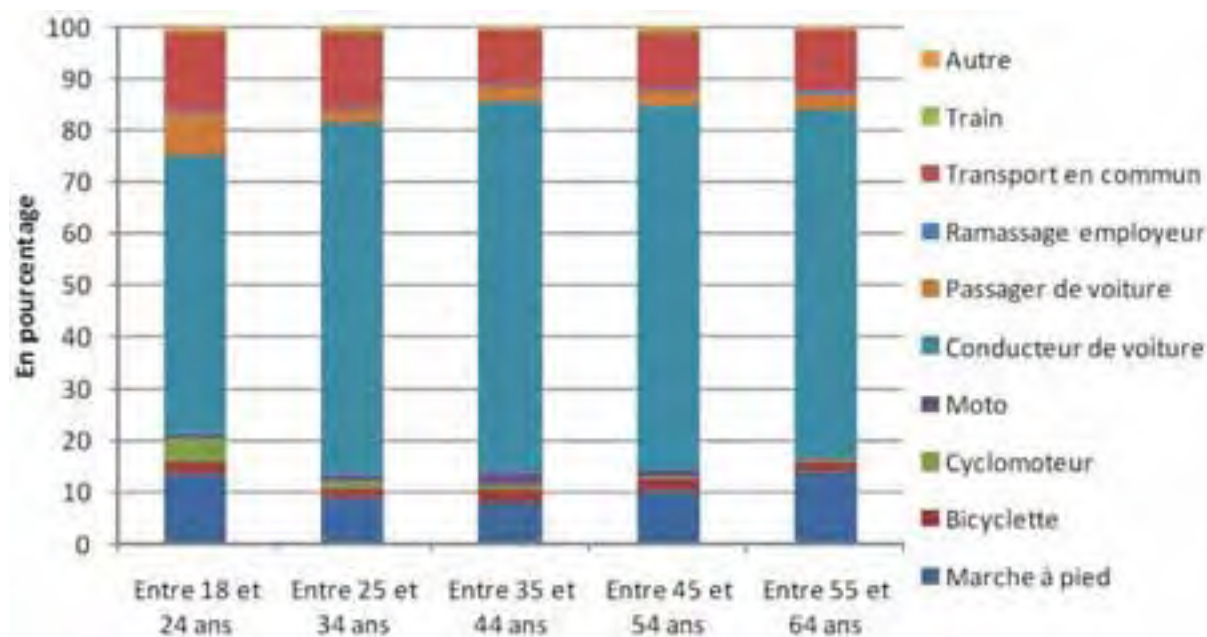
Le prix de la mobilité individuelle est en croissance, avec un point de départ bas rendant le potentiel d'augmentation, et donc de contraintes, important. Au prix du carburant, taxes comprises, des taxes ZFE, pourrait venir se rajouter une taxe carbone rendant le prix à la pompe très incitatif... au transport en commun.

8.4.7. Un lien entre âge et mobilité

Autre tendance lourde, le vieillissement démographique, qui devrait conduire à une baisse, toutes choses égales par ailleurs, de la mobilité. Le graphe qui suit illustre les différences de comportement de mobilité à différents âges de la vie.

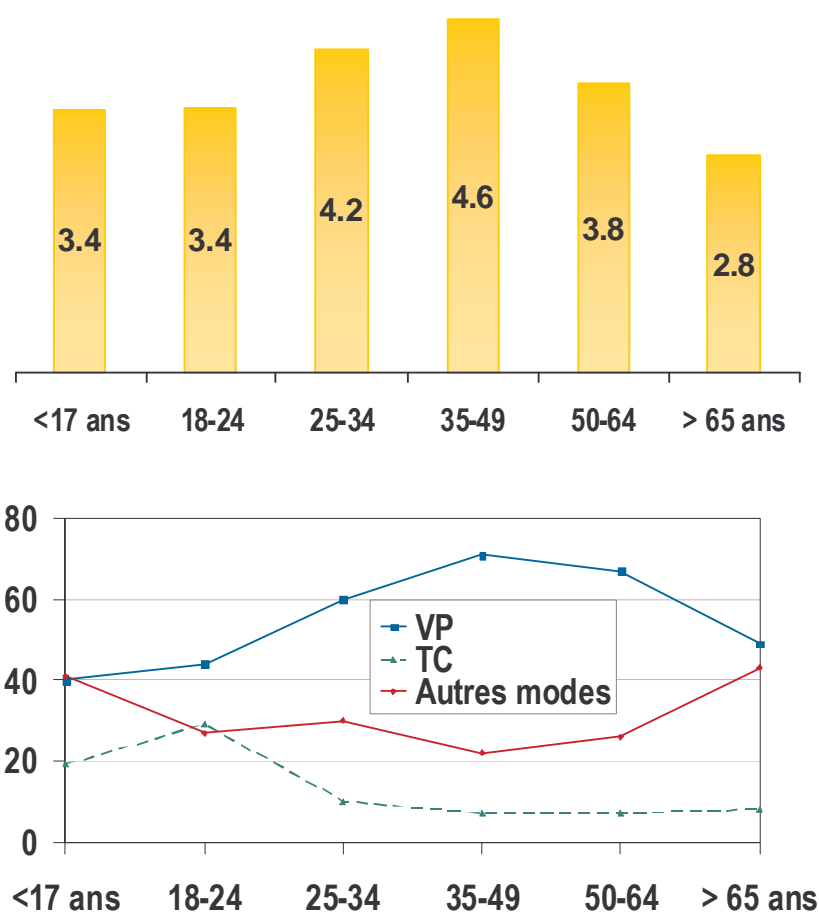
Depuis les années 80, la voiture est le mode de transports principalement utilisé pour se rendre sur son lieu de travail chez les 18-64 ans. À âge égal, plus l'enquête est récente, plus la part des déplacements en voiture augmente. L'augmentation de ce mode de transport s'explique à la fois par l'avancée de l'âge au permis et également par la motorisation ou la multi-motorisation des ménages. La multi-motorisation des ménages a pu permettre au conjoint, qui auparavant utilisait un autre mode de transport pour se rendre au travail, de se déplacer en voiture. De plus, on peut penser que cette augmentation croissante témoigne de la dépendance des utilisateurs à la voiture : il est certainement plus simple d'abandonner la marche à pied ou le vélo pour la voiture que l'inverse.

Graphique 86 : Répartition du mode de déplacement domicile-travail par âge



Source : INSEE, Enquête Nationale Transports Déplacement 2007-2008

Graphique 87 : Lyon 2006 : nombre et part modales des déplacements selon les classes d'âge



Source : BIPE d'après Enquêtes Ménages Déplacements

8.4.8. Des contraintes d'image et d'usage

Le principe pollueur/payeur, un des mieux acceptés par l'opinion publique, pourrait faire peser sur les acheteurs particuliers ou professionnels une contrainte morale croissante. Par ailleurs, la société évolue et sa mobilité également : en particulier, mentionnons l'impact du vieillissement nécessitant des modes de transport/de déplacement spécifiques, et l'éclatement du modèle familial induisant une souplesse aujourd'hui difficile - voire impossible - à organiser : une semaine avec un deux-roues (le couple), une semaine avec un minibus (mes enfants et ceux de ma compagne). Notons aussi l'arrivée sur le marché du travail de la génération Y qui ne se déplace plus (aussi souvent) dans l'entreprise pour travailler. Tout cela entraîne une diversification croissante des besoins en termes de types de véhicule. Les évolutions portant sur « l'objet automobile » lui-même ne suffiront pas, les principales sources de progrès pourraient venir des évolutions d'usage, de modes d'organisations.

En conséquence, sous ces nouvelles tendances réduisant la liberté de lieu, la liberté de conduite et d'action augmentant les coûts, la voiture pourrait faire moins rêver car elle ne sera plus un symbole de liberté. En 2008, 44 % des Japonais considèrent déjà leur voiture comme un « simple moyen de transport » et, d'après la Fédération des constructeurs japonais, « il ne fait aucun doute

que le secteur paie le prix d'une longue période de crise au cours de laquelle le regard que les Japonais posaient sur leur voiture a totalement changé ». Dans ce contexte en évolution, pour conserver une mobilité, source de richesse et nécessaire à une société équilibrée, l'objet automobile devra évoluer.

Ainsi, à moyen terme, avec des différences selon les marchés au niveau mondial, l'automobile pourrait, selon l'Ademe, évoluer selon deux voies principales : pour le haut de gamme, comme un vêtement de luxe : hautes technologies, multicarburants, « sur mesure », communicant, un cybercar. Pour les gammes moyennes et basses, l'objet automobile sera de plus en plus fonctionnel, conduisant, dans un premier temps, vers des véhicules « low cost », puis utilisant ces derniers pour mettre en œuvre la « troisième voie ». Cette scission entre des véhicules « fournisseurs » d'émotions et d'autres fournissant uniquement un service de mobilité est le point central d'une évolution majeure de ce secteur (Vision de l'Ademe).

8.5. Trajectoires futures possibles

8.5.1. Les scénarios d'évolution à horizon 2035 de l'Ademe

L'Ademe a défini trois scénarios concernant les années à venir :

Scénario « tendanciel » :

Peu de spécialisation par marché, l'approche classique consistant à avoir un (ou plusieurs) véhicule(s) multi usage(s) se poursuit, conduisant à des problèmes de congestion, de pollution et de dérèglement climatique. Au niveau mondial, la possession du véhicule reste le choix pour 50 % des ménages, ce qui, d'une part, ralentit le renouvellement du parc, mais, d'autre part, l'augmente de 118 millions de véhicules par an en 2035, dont 70 millions dans les marchés matures et 38 millions dans les marchés en croissance. Au total, on atteindrait un parc de plus de 3 milliards de véhicules !

Dans ce scénario « tendanciel », au fil de l'eau, les transports en commun représenteraient un quart des modes utilisés, le véhicule partagé environ 20 %. Une analyse par contexte/marché apporte quelques compléments au niveau du partage du véhicule dans les marchés matures.

Scénario « raisonné » :

Le véhicule est adapté à l'usage ce qui conduit à une amélioration de l'efficacité énergétique. Les segments inférieurs se développent jusqu'aux 2/3 roues. La dernière technologie est adoptée dès que possible sur les véhicules mais également dans le domaine des TIC et de la mobilité virtuelle. Le parc 2035 augmente de 92,7 millions de véhicules, essentiellement sur les marchés matures (55 millions) et en croissance (30,2 millions). La possession du véhicule représente moins de 20 % de la mobilité, les TC et le partage de véhicule représentant chacun 40 %.

Scénario « surveillé » :

Le véhicule est essentiellement partagé (30 % de la mobilité) avec un fort développement des TC avec plus de 50 % de la mobilité. Dans ce scénario, le parc augmenterait de 67,4 millions de véhicules par an, donc moins qu'en 2007 !

8.5.2. Trajectoires futures possibles

Les scénarios de l'Ademe incluent des hypothèses sur d'autres variables que celle reprise ici. L'objectif de cette section, conformément à ce qui a été fait pour les autres variables, est de décrire les trajectoires futures possibles de la mobilité en tant que telle.

Comme pour les autres variables de ce domaine, nous retenons trois grandes familles d'hypothèses pour cette variable. La première famille d'hypothèses consiste à supposer une évolution au fil de l'eau des inducteurs de changement. La deuxième famille d'hypothèses suppose l'émergence de ruptures, de discontinuité des tendances passées. La troisième suppose l'émergence de nouveaux comportements, de nouvelles valeurs.

Pour cette variable, ces familles d'hypothèses peuvent se décliner comme suit :

Un premier scénario « au fil de l'eau », se traduisant par une diversification des comportements selon les caractéristiques des individus, mais conduisant néanmoins à une hausse du nombre total de km parcourus, et à une poursuite du développement des TC.

Dans la deuxième famille d'hypothèses, décrivant des ruptures, on assisterait à une radicalisation des comportements et par conséquent une augmentation des écarts entre les individus « très mobiles » et ceux qui seraient globalement « peu mobiles ».

Une troisième trajectoire possible, traduisant une large diffusion de comportements aujourd'hui émergents, consisterait en une baisse tendancielle de la mobilité, liée au vieillissement démographique et au développement de substituts dans les échanges et les modes de communication entre les individus.

8.5.3. Bibliographie

- « Mobilité individuelle de personne, de l'objet au service, Une chance pour le citoyen, l'environnement et les industries »
- Enquêtes sur le transport des ménages, Centre de documentation de l'Aménagement et des transports (CDAT), juin 2008
- En 2007, hausse de la mobilité des voyageurs et des transports de marchandises, Emmanuel Caicedo, Carlo Colussi, Karine Gormon, Françoise Jacquesson, Guillaume Wemelbeke et Frédéric Boccara (SOeS), septembre 2008
- 1966-1967 - Enquête sur les dépenses de transport
- 1973-1974 - Enquête sur les transports
- 1981-1982 - Enquête sur les transports - Description des conditions de vie des ménages pour tout ce qui concerne les déplacements. L'enquête a consisté à :
 - actualiser les résultats de l'enquête 1973-1974,
 - analyser l'équipement et le multi-équipement des ménages en voitures particulières,
 - connaître les déplacements effectués et étudier le choix du moyen de transport emprunté.

- 1993-1994 - Enquête « Transports et communications »
- Enquête Nationale Transport (ENT) - 2007-2008, résultats complets en 2010
- « La mobilité quotidienne des habitants », n° 1252, juillet 2009, INSEE Première
- « La mobilité des passagers, évolutions et enjeux », Panorama 2009, IFP
- France : portrait social édition 2009, INSEE
- « Localisation des ménages et usage de l'automobile : résultats comparés d'enquêtes », n°14, décembre 2009, Etudes et Documents MEEDDM

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Caractéristiques des ménages de différents groupes socio-économiques.....	18
Tableau 2 : Évolution des écarts de structure de consommation entre groupes sociaux, de 1979 à 2006 (en %).....	21
Tableau 3 : Évolution de la structure de la population en âge de travailler depuis 1975.....	28
Tableau 4 : Caractéristiques de la population senior de 1975 à 2005.....	29
Tableau 5 : Évolution des taux d'activité et de l'offre d'emplois dans le scénario 1 – effet démographique pur	30
Tableau 6 : Évolution des taux d'activité et de l'offre d'emplois dans le scénario 2 – croissance économique à 2% sur le LT	31
Tableau 7 : Évolution des taux d'activité et de l'offre d'emplois dans le scénario 3 – croissance économique à 1,3% sur le LT	31
Tableau 8 : Définition des générations	35
Tableau 8 : Interprétation des effets générationnels et effets d'âge	36
Tableau 9 : Évolution des comportements de mobilité des ménages français au cours du temps	38
Tableau 10 : Scénario 1 tendanciel : projections Biipe des taux d'équipement automobile en France	43
Tableau 11 : Scénario 2 rupture : projections BIPE des taux d'équipement automobile en France	45
Tableau 12 : Évolution attendue des coefficients budgétaires à horizon 2020.....	50
Tableau 13 : les usages du temps moyens en France en 1986 et 1999.....	62
Tableau 14 : Fréquence des activités de loisirs des parisiens et franciliens de la petite couronne	64
Tableau 15 : L'image de l'automobile auprès des français	84
Tableau 16 : Opinion des Français à l'égard de mesures de restriction de circulation : répartition par type d'agglomération et par région	88
Tableau 17 : Opinion des Français à l'égard de mesures de restriction de circulation : répartition par âge et par sexe.....	88
Tableau 18 : Part du télétravail en France par catégories de salariés.....	103
Tableau 19 : Évolution de la mobilité résidentielle sur différentes sous-périodes.....	114
Tableau 20 : Distances moyennes parcourues selon le lieu de résidence.....	115
Tableau 21 : Ampleur des navettes dans l'aire urbaine de Paris (navettes intracommunales incluses).....	116
Tableau 22 : Évolution des taux annuels de mobilité et d'emménagement selon le statut d'occupation aux enquêtes Logement de 1984 à 2002.....	119
Tableau 23 : Évolution du taux de mobilité selon le niveau de diplôme (en %).....	120
Tableau 24 : Évolution du nombre d'admis au Baccalauréat	128
Tableau 25 : Évolution des effectifs dans les formations scientifiques depuis 2000	130
Tableau 26 : Évolution de l'indice synthétique d'innovation en Europe	138
Tableau 27 : Nombre et temps quotidiens de déplacements selon le mode de déplacement	146
Tableau 28 : Évolution de la mobilité sur différentes périodes, en %	147
Tableau 29 : Transports intérieurs de voyageurs.....	149
Tableau 30 : Évolution de la mobilité privée et professionnelle par mode de transport	151
Tableau 31 : Motifs et temps quotidiens de déplacement selon la situation vis-à-vis du travail.....	152

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1 : Poids des différentes composantes du revenu disponible entre 1988 et 2008	13
Graphique 2 : Part des consommations contraintes des ménages, % du revenu...	14
Graphique 3 : Évolution du revenu disponible brut entre 1988 et 2008	15
Graphique 4 : Évolution du pouvoir d'achat (revenu disponible brut / inflation) entre 1988 et 2008	16
Graphique 5 : Équipement automobile et richesse par tête - Comparaison UE-15 et 10 nouveaux membres	16
Graphique 6 : Poids des dépenses contraintes et incontournables dans le budget des classes moyennes	19
Graphique 7 : Évolution de la contrainte budgétaire pour différentes catégories de ménages.....	19
Graphique 8 : Diffusion de quelques biens durables entre 1962 et 2006.....	22
Graphique 9 : Coefficient budgétaire Transport en % = dépenses de transport / dépenses totales du ménage.....	22
Graphique 10 : Dépense automobile des ménages aujourd'hui : près de 5 300 euros par an	23
Graphique 11 : Comparaison européenne des coefficients budgétaires du poste transport	24
Graphique 12 : Taux d'équipement automobile par catégorie de ménage	25
Graphique 13 : Le financement d'une voiture.....	25
Graphique 14 : Crédit aux particuliers par les établissements de crédits spécialisés en millions d'€	26
Graphique 15 : Diffusion de quelques biens durables entre 1962 et 2006.....	37
Graphique 16 : Évolution du nombre de ménages en France par génération	38
Graphique 17 : Un effet générationnel qui s'essouffle	39
Graphique 18 : Taux d'équipement automobile par âge et génération.....	40
Graphique 19 : Taux de monoéquipement par âge et génération.....	41
Graphique 20 : Taux de multiéquipement par âge et par génération	41
Graphique 21 : Taux de biéquipement par âge et par génération	42
Graphique 22 : Taux de triéquipement par âge et par génération	42
Graphique 23 : Prospective du taux d'équipement en VP.....	44
Graphique 24 : Prospective du taux de monoéquipement.....	44
Graphique 25 : Prospective du taux de multiéquipement	45
Graphique 26 : Coefficient budgétaire transport en % = dépenses de transport / dépenses totales du ménage.....	47
Graphique 27 : Poids de l'effet générationnel sur la dépense en VN+VO	48
Graphique 28 : Poids de l'effet générationnel sur la dépense en VN.....	48
Graphique 29 : Poids de l'effet générationnel sur la dépense en VO	49
Graphique 30 : Poids de l'effet générationnel sur l'achat de motos.....	51
Graphique 31 : Poids de l'effet générationnel sur l'achat de cycles	51
Graphique 32 : Poids de l'effet générationnel sur l'achat de pièces détachées et d'accessoires	52
Graphique 33 : Poids de l'effet générationnel sur les dépenses d'entretien et de réparation	53
Graphique 34 : Effet générationnel sur les dépenses de garages et parking.....	54
Graphique 35 : Effet générationnel sur les dépenses d'utilisation des VP.....	54

Graphique 36 : Effet générationnel sur les dépenses de carburants et lubrifiants	55
Graphique 37 : Effet générationnel sur les dépenses de transport par rail	56
Graphique 38 : Effet générationnel sur les dépenses de transport par route	57
Graphique 39 : Effet générationnel sur les dépenses de transport aérien	58
Graphique 40 : Effet générationnel sur les dépenses de transport par bateau.....	58
Graphique 41 : Évolution du taux déclaré de départs en vacances, de janvier 1995 à juin 2008 (en %).....	66
Graphique 42 : Individus qui déclarent ne jamais être partis en vacances en 2008	66
Graphique 43 : Typologie des Français en fonction de leurs départs en vacances (champ : ensemble de la population).....	67
Graphique 44 : Les arbitrages des ménages du décile D2	69
Graphique 45 : Les arbitrages des ménages du décile D5	70
Graphique 46 : Fréquence des voyages chez les européens	71
Graphique 47 : Part des voyages des Européens à titre privé.....	72
Graphique 48 : Évolution des attitudes par rapport à l'usage de l'automobile entre 2000 et 2003	85
Graphique 49 : Facteurs de choix de l'automobile pour les déplacements.....	85
Graphique 50 : Avantages et inconvénients de l'automobile en France	86
Graphique 51 : Êtes-vous favorable à la mise en place de mesures de circulation alternée.....	87
Graphique 52 : Si vous ne deviez pas utiliser votre voiture tous les jours de haut niveau de pollution, quelle autre solution adopteriez-vous alors ?	89
Graphique 53 : Dites-moi quel est le principal geste ou comportement que vous adopteriez en cas de pic de pollution ? :	90
Graphique 54 : Classement des cinq sujets liés à l'environnement qui préoccupent le plus les européens	91
Graphique 55 : Classement de l'importance ressentie de l'environnement par pays.....	92
Graphique 56 : Actions entreprises par les particuliers au titre de la protection de l'environnement	94
Graphique 57 : Taux de recours au télétravail dans différents pays européens	100
Graphique 58 : Part de la population salariée pratiquant le travail nomade.....	101
Graphique 59 : Fréquence du recours au télétravail en Europe.....	102
Graphique 60 : Part de la population active estimant que sa tâche est réalisable en télétravail alterné en Europe	104
Graphique 61 : Pourcentage de télétravailleurs de 1980 à 2006 aux États-Unis.....	105
Graphique 62 : Évolution du télétravail, de l'utilisation de la voiture et de la marche à pied	106
Graphique 63 : Distance et durée médianes des trajets domicile-travail par la route, et durée médiane des trajets en heure pleine	117
Graphique 64 : Évolution de la localisation des emplois depuis 1990	123
Graphique 65 : Évolution du nombre d'admis au Baccalauréat depuis 1995	129
Graphique 66 : Répartition des effectifs dans les filières scientifiques	131
Graphique 67 : Préférences des jeunes pour différents domaines d'étude	132
Graphique 68 : Attitudes des Européens par rapport aux études d'ingénierie.....	133
Graphique 69 : Attitudes des Européens par rapport à l'étude des sciences naturelles.....	134
Graphique 70 : Attitudes des Européens par rapport à l'étude des mathématiques.....	134
Graphique 71 : Attitudes des Européens par rapport à l'étude de la biologie et la médecine	135
Graphique 72 : Intensité de l'effort de R & D des entreprises dans les différents pays de l'OCDE	136

Graphique 73 : Nombre de familles de brevets rapportées à la DIRD des entreprises	136
Graphique 74 : Emploi salarié direct dans l'automobile et les biens d'équipement.....	137
Graphique 75 : Positionnement de la France par rapport aux autres pays de l'UE dans le domaine de l'innovation	139
Graphique 76 : Types de mobilité dans le monde, en pourcentage de déplacement par jour et par personne.....	145
Graphique 77 : France : mobilité en voyageurs-km (indice base 100=1995).....	147
Graphique 78 : Distance annuelle moyenne parcourue en VP selon la zone de résidence .	148
Graphique 79 : Évolution des transports intérieurs de voyageurs par mode.....	149
Graphique 80 : France : répartition des voyageurs-km selon la distance et le mode (% 2002, hors marche et deux-roues)	150
Graphique 81 : France : parts modales, motifs et évolutions 2002-2005 des kilométrages longue distance (mds de km >100km).....	151
Graphique 82 : Part des déplacements longue distance pour motif personnel par mode de transport	151
Graphique 83 : Évolution de la part modale des déplacements quotidiens dans quelques grandes villes	152
Graphique 84 : France : géographie des navettes et distances médianes en mobilité domicile-travail (année 2004)	153
Graphique 85 : France : distances et temps moyens en mobilité domicile-travail (année 2004).....	154
Graphique 86 : Répartition du mode de déplacement domicile-travail par âge	155
Graphique 87 : Lyon 2006 : nombre et part modales des déplacements selon les classes d'âge.....	156

LISTE DES CARTES

Carte 1 : Taux de migration résidentielle en France par âge et par région122

Carte 2 : Évolutions régionales de l'emploi depuis ces dix dernières années.....123