

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

CONSOMMATION ET MODES DE VIE

Chroniques du Crédoc

ISSN 0295-9976

N° 32 – Septembre 1988

Automobile

Les différentes générations au volant

Jean-Loup Madre

Les Français disposent actuellement de 21 millions de voitures et devraient en avoir environ 28 millions en l'an 2000. Après une longue période de vieillissement, le parc automobile rajeunit depuis 1986. Ceci s'explique par la santé florissante du marché de l'automobile depuis deux ans, mais aussi par d'autres facteurs tels la mise en place du contrôle technique des voitures de plus de 5 ans lors de leur revente. Cela a eu pour effet de diminuer le nombre de transactions portant sur des véhicules usagers. Depuis le début de l'année, on constate aussi un phénomène nouveau : la proportion de ménages sans voiture a cessé de diminuer.

Au-delà de ces événements conjoncturels, les principaux facteurs qui déterminent les tendances lourdes du comportement automobile des ménages sont le revenu, la localisation et les phénomènes d'âge et de génération, que nous présentons ici. La plupart de ceux qui sont nés vers le début du siècle n'ont pas pu envisager d'acheter une voiture avant la cinquantaine, âge où l'on a plus de réticence à passer le permis. Pour les jeunes, en revanche, l'automobile est totalement rentrée dans les mœurs. Ils ont un comportement nettement différent de celui de leurs aînés : ils roulent plus, achètent plus souvent des voitures d'occasion, mais n'hésitent pas, si besoin est, à s'en passer temporairement. Une génération se distingue cependant, celle des années 1940, qui a atteint l'âge du permis au moment du boom de l'automobile. C'est sur cette génération que le mythe de l'automobile a le plus joué : elle roule en moyenne plus que les précédentes, et achète une voiture neuve plus souvent que les suivantes.

Permis : les femmes rattrapent les hommes

Cette spécificité de la génération née dans les années 1940 se retrouve pour les permis de conduire : dans les années 1970 comme dans les années 1980, c'est toujours cette génération qui compte la plus forte proportion de titulaires du permis (voir tableau). Ceci n'empêche pas les jeunes de passer le permis de plus en plus tôt : environ 40 % de titulaires chez les 18-24 ans jusqu'au milieu des années 1970, 64 % au milieu des années 1980. Les différences entre hommes et femmes, très importantes chez les plus anciens (respectivement 68 % et 18 % de permis chez ceux qui sont nés avant 1909), se sont pratiquement estompées chez les jeunes (respectivement 65 % et 62 % chez les 18-24 ans au milieu des années 1980).

Pourcentage de titulaires du permis de conduire selon l'âge

(en %).

AGE	1966-67	1973-74	1983-86
18-24	42	41	64
25-34	60	72	86
35-44	54	69	88
45-54	44	56	80
55-64	33	36	65
65 ou +	17	25	47
ENSEMBLE	42	50	72

Sources : – Enquêtes Transport 1966-67 et 1973-74 (INSEE) – Enquête CRÉDOC sur les Conditions de Vie et les Aspirations des Français 1983-86.

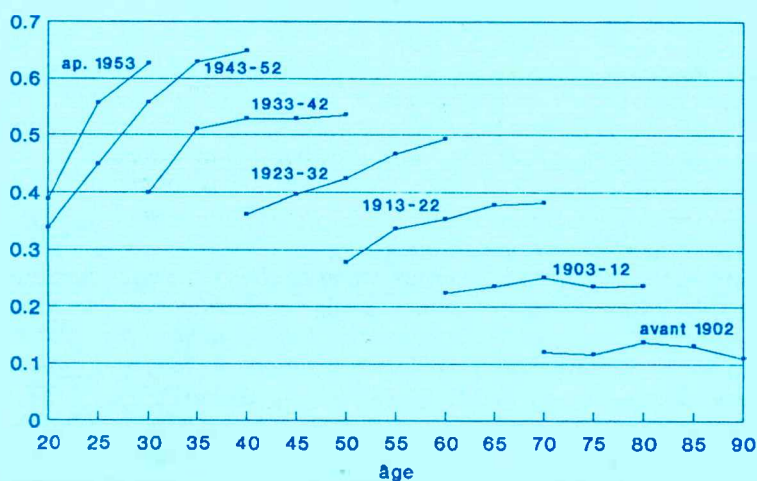
Vers une saturation de l'équipement

Les générations successives ont eu un accès très inégal à l'automobile (graphique 1). Sa diffusion se traduit par un équipement d'autant plus élevé que les générations sont récentes. Toutefois, l'écart entre les deux plus jeunes générations est faible et porte essentiellement sur la seconde voiture. Cela traduit l'amorce d'un phénomène de saturation.

De l'observation des générations pendant vingt ans se dégage un comportement-type des ménages au cours de leur cycle de vie (analyse du nombre de voitures par personne en âge de conduire) :

- une phase d'équipement rapide quand le chef de ménage a une vingtaine d'années, qui se ralentit au cours de la trentaine,
- une stabilisation au cours de la quarantaine, quand les enfants atteignent leur majorité sans avoir tout de suite leur propre voiture,
- une reprise lente de la croissance, quand les jeunes non motorisés quittent le ménage de leurs parents,
- à partir de la soixantaine, la proportion de ménages sans voiture augmente, car les femmes vivent plus longtemps et ont, dans ces générations, moins souvent le permis que leur conjoint. Chez les ménages qui restent équipés, le nombre des voitures diminue moins vite que celui des adultes...

Graphique 1. — Evolution du nombre moyen de voitures par adulte au cours du cycle de vie pour différentes générations



Source : INSEE, traitement Crédoc

Guide de lecture :

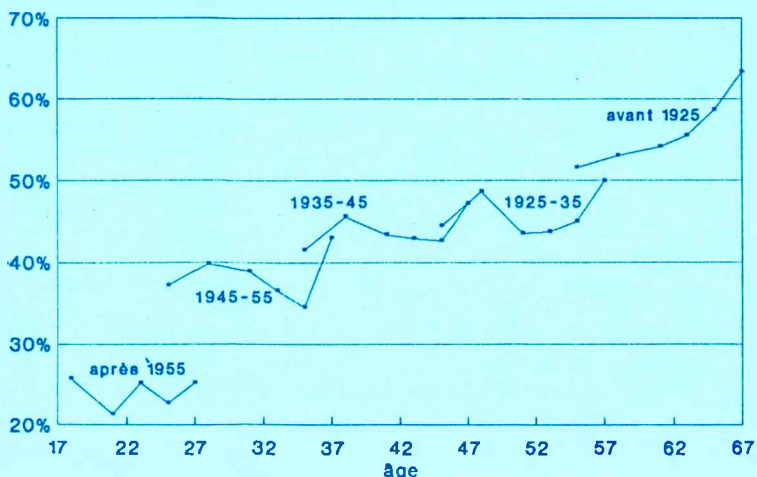
Génération des ménages dont le chef est né après 1953 : elle compte 0,4 voiture par adulte à 20 ans, 0,6 à 30 ans.

Les jeunes achètent d'occasion

La part des achats neufs croît nettement en fonction de l'âge du chef de ménage : en 1986-87, le neuf ne représente que 25 % des achats des « moins de 30 ans », contre 60 % chez les « 60 ans ou plus » (graphique 2). Par ailleurs, plus on avance en âge, plus on achète des occasions récentes.

Au même âge, les différentes générations achètent à peu près la même part de neuf. Seule exception, la jeune génération (chefs de ménage nés après 1955) : au milieu des années 1980, leur proportion d'achats neufs est de 15 points inférieure à celle des ménages d'âge comparable dans les années 1970. En effet, quand ils changent de voiture, les jeunes conducteurs restent sur le marché de l'occasion, alors que leurs aînés passaient au neuf.

Graphique 2. — Evolution de la part des achats neufs au long du cycle de vie pour différentes générations



Source : INSEE, traitement Crédoc.

Guide de lecture :

Génération née entre 1935 et 1945 : à 35 ans, les automobilistes de cette génération achetaient neuves 41 % de leurs voitures, 43 % à 45 ans et 47 % à 47 ans ; cette forte croissance du neuf s'explique par le contraste entre la crise du marché en 1984-85 et la forte reprise observée depuis. Ce type de fluctuations conjoncturelles s'observe tout au long du graphique.

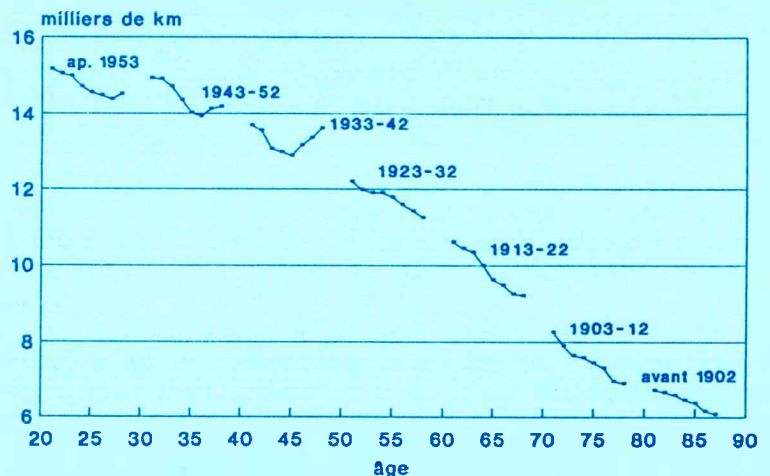
Les ménages âgés gardent leur voiture mais roulent peu

Le kilométrage moyen par voiture décroît presque tout au long du cycle de vie du ménage (graphique 3), avec de légères remontées vers 30 ans et avant 50 ans ; cette dernière semble imputable aux enfants qui arrivent à l'âge de conduire et qui restent chez

leurs parents. Liée à la retraite (disparition des usages relatifs au travail) la baisse du kilométrage s'amorce à 55 ans ; elle est particulièrement rapide au cours de la soixantaine.

Cet usage-type s'observe pour toutes les générations. Les personnes nées avant les années 30 roulent toutefois moins que les autres à âge égal : la différence est d'environ 1 000 km par voiture et par an.

Graphique 3. — Evolution du kilométrage moyen par voiture au cours du cycle de vie pour différentes générations



Source : INSEE, traitement Crédoc.

Guide de lecture :

Génération née entre 1913 et 1922 : à 60 ans, les conducteurs de cette génération parcouraient environ 11 000 km par an ; à 70 ans, ils n'en parcouraient plus que 9 000.

L'automobile en France

D'après l'enquête INSEE de conjoncture auprès des ménages, en mai 1988 :

- Parc automobile des ménages : 21 millions de voitures
- 25,5 % de ménages non pas de voiture
- 24,2 % disposent de 2 voitures ou plus.

En 1987 :

- Age médian du parc : 5 ans

— Part des achats à crédit : 48 % pour le neuf, 27 % pour l'occasion

— La part de la gamme « inférieure » (R5, 205, AX, Fiat Uno,...) augmente dans le parc automobile français, passant de 12 % en 1972 à 27 % en 1987. La gamme moyenne-supérieure » (R21, BX, 405, Opel Ascona,...) suit une évolution parallèle jusqu'en 1984, passant de 13 % à 28 % et plafonne depuis.

POUR EN SAVOIR PLUS

Ces résultats proviennent du traitement par le CRÉDOC de données de l'INSEE, principalement l'enquête de Conjoncture auprès des Ménages. Continuent de 1977 à 1986, et à des dates isolées auparavant, nous avons suivi différentes générations définies comme l'ensemble des ménages dont le chef est né pendant la même décennie. Nous décrivons donc des portions de dix à vingt années de cycles de vie, qui se recouvrent partiellement (voir graphiques).

La permanence des comportements observés au cours des vingt dernières années incite à utiliser ces observations dans le cadre d'une démarche prospective pour explorer le long terme. Ces travaux s'appuient sur les projections démographiques de l'INSEE pour prendre en compte les déformations prévisibles de la pyramide des âges et de la structure des

ménages. La confrontation avec les méthodes économétriques classiques est riche d'enseignements. Une première approche concernant le parc et la circulation est présentée dans le rapport « Prévision à long terme du trafic automobile » (à paraître en octobre). Cette démarche pourrait d'ailleurs être appliquée à d'autres secteurs.

Les travaux du Crédoc sur l'automobile :

« Achats d'automobiles : le neuf ou l'occasion ? » avril 1987, 88 pages, 300 F TTC + 15 F de port.

« Les marchés de l'automobile : variations du neuf et de l'occasion » les Cahiers scientifiques du transport, Ed. Paradigme (Caen) décembre 1987.

« L'automobile en période de crise : le parc et ses utilisations » décembre 1986, 107 pages, 160,50 F TTC + 15 F de port.

EN BREF

Les Français et la sécurité routière

Françoise Boscher

Après les trop nombreux accidents de cet été, des mesures ont été annoncées. Comment les Français réagissent-ils aux problèmes de sécurité routière ? L'enquête du CRÉDOC « Conditions de vie et Aspirations des Français » apporte régulièrement quelques éléments de réponse à ce sujet.

La route inquiète toujours : fin 1987, presque la moitié des Français se montraient très inquiets du risque d'accident de voiture pour eux-mêmes ou un de leurs proches.

Le fatalisme ne règne pas pour autant, puisque plus de 80 % des personnes interrogées estiment qu'il « est possible de diminuer fortement le nombre des tués et des blessés dans les accidents ». Pour y parvenir, on évoque la nécessité de changer les mentalités, la lutte contre l'alcoolisme au volant, les contrôles périodiques des véhicules, l'amélioration du réseau routier...

Des opinions favorables...

(en % des 2 000 enquêtés).

Seriez-vous favorable à un renforcement des contrôles de police et de gendarmerie pour...		
	Oui	Non
- mieux faire respecter les limitations de vitesse	68	32
- décourager certains conducteurs qui commettent des infractions dangereuses (franchissement de ligne continue, alcool...)	92	8

Crédoc - Enquête Aspirations - Fin 1986.

Mais ce sont les limitations de vitesse qui arrivent largement en tête : quatre personnes sur cinq considèrent, comme les spécialistes de la Sécurité Routière, que ces limitations sont indispensables.

Le développement des contrôles de gendarmerie et de police est aussi assez souvent cité : « la peur du gendarme est le début de la sagesse »... De fait, on s'accorde très largement (92 %) sur ces contrôles « pour décourager certains conducteurs qui commettent des infractions dangereuses (franchissement de ligne continue, alcool...) ». Pour faire respecter les limitations de vitesse, les réticences sont déjà plus nombreuses : 68 % de la population s'y montrent favorables.

Fait singulier, la sensibilisation à la sécurité routière (crainte d'un éventuel accident, possibilité de diminuer les accidents, pour des contrôles,...) est d'autant plus forte que les personnes sont moins concernées : personnes âgées, non-motorisées, sans permis de conduire, ou conduisant relativement peu. A l'inverse, les grands utilisateurs de l'automobile (fort degré de motorisation, conduisant plus de 25 000 kilomètres par an,...) se montrent peu sensibles aux risques courus sur route et aux diverses mesures susceptibles d'y remédier. Conduire permet-il de mieux apprécier les risques réels ? Les statistiques semblent démentir de tels arguments. Parmi

...mais des comportements difficiles à modifier

(en % des personnes concernées).

Vous arrive-t-il de ne pas boucler votre ceinture de sécurité...		
	Oui	Non
- en tant que conducteur en ville	46	54
- en tant que conducteur sur route	28	72
- en tant que passager en ville	44	56
- en tant que passager sur route	30	70

Enquête Aspirations - Fin 1986.

les sceptiques de la sécurité, on trouve davantage de jeunes, d'hommes actifs, de célibataires et de diplômés de l'enseignement supérieur.

Si les opinions des Français en matière de sécurité routière sont rassurantes, les comportements le sont beaucoup moins, ce qui peut expliquer les chiffres dramatiques de cet été.

Par exemple, fin 1984, 69 % des personnes interrogées estimaient qu'il fallait « porter, en toutes circonstances et même sur des trajets courts, la ceinture de sécurité ». Fin 1986, presque un conducteur (ou un passager) sur deux avoue l'omettre en ville ; la proportion est plus faible sur route, mais atteint presque une personne concernée sur trois.

Pour en savoir plus

Enquête « Conditions de vie et aspirations des Français » du Crédoc. Rapports techniques du thème Transports. La sécurité routière est abordée chaque automne depuis 1983. Dernier rapport paru, octobre 1987 (enquête d'automne 1986). 54 pages, 130 F TTC + port. Pour plus d'informations, joindre F. Boscher, tél. : (1) 40.77.85.33.