

# La voiture : une habitude qui se prend jeune

Marceline Bodier, Division conditions de vie des ménages, Insee

**A**voir une voiture est un choix qui s'effectue tôt dans la vie et qui ne change plus guère, sauf quand les aptitudes physiques l'imposent, dans la vieillesse. Ainsi chaque génération est mieux équipée que la précédente et garde ses habitudes en vieillissant. Tout au plus les ménages à la retraite se désaisissent de la deuxième voiture et contiennent le budget consacré à l'essence et au renouvellement. Les générations de retraités à venir seront plutôt à l'image de ce qu'elles sont aujourd'hui, qu'à l'image de leurs aînés.

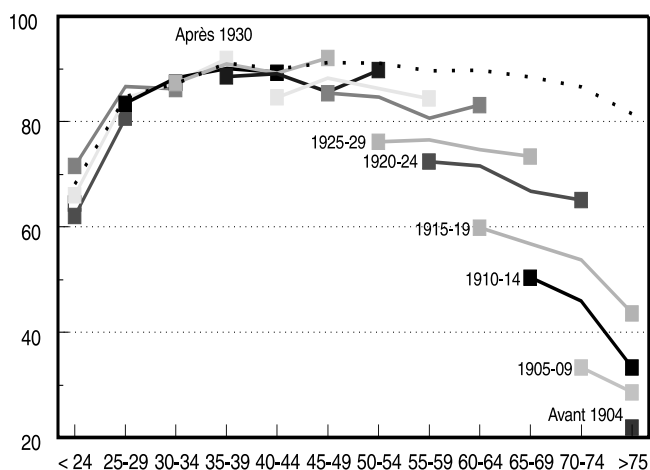
Rare et chère dans les années cinquante, l'automobile s'est depuis banalisée, même si elle représente toujours une dépense importante pour un ménage. Le parc comporte désormais 26 millions de véhicules. Le taux d'équipement des ménages est passé de 21 % en 1953 à 58 % en 1970 et, en 1985, les trois quarts des ménages étaient équipés. Depuis la progression est plus lente. La voiture s'est diffusée à partir des années cinquante et surtout soixante, grâce au moins de 50 ans qui en ont eu les moyens financiers et principalement, comme pour

tout produit nouveau, grâce aux jeunes. Ainsi posséder une voiture est d'abord une affaire de génération : de proche en proche, chaque nouvelle génération s'est toujours mieux équipée que la précédente. Parmi celles qui sont nées avant la première guerre mondiale, une minorité de ménages seulement se sont équipés d'une voiture, et s'il l'ont fait, c'est rarement après la cinquantaine. Même s'ils ont atteint cet âge à un moment où la voiture devenait incontournable pour leurs cadets, ils avaient déjà pris l'habitude de vivre sans. Les générations nées dans les années vingt et trente ont été à une position charnière : elles n'ont pas forcément pris l'habitude de la voiture très jeunes, mais âgées seulement de 30 ou 40 ans dans les années soixante, au moment de la forte expansion économique, une partie a pu quand même commencer à s'équiper à ce moment-là. Quant aux générations nées après la seconde guerre mondiale, ce sont elles qui ont pris l'habitude de s'équiper d'une voiture dès le début de leur vie adulte.

Ensuite, en vieillissant, chaque génération est restée fidèle à ses habitudes prises tôt dans la vie. Ainsi, les ménages nés dans les années trente ont toujours été mieux équipés que ceux nés dans les années vingt, eux-mêmes toujours mieux équipés que ceux nés dans les années dix (*graphique 1*). Au même âge, par exemple 50-54 ans, le

## ① Taux d'équipement en voitures par âge et génération

En %



Clé de lecture (valable pour tous les graphiques) : chaque petit segment correspond à une génération, observée à quatre âges différents ; si on regarde en verticale, les quatre points correspondent à quatre générations successives au même âge.

Le tracé en pointillés correspond au comportement passé et probable de la génération 1945-1949.

Source : Enquêtes budget de famille de 1979, 1984-85, 1989, 1995 (pour cette dernière, il s'agit des quatre premières vagues d'enquête)

INSEE PREMIERE

taux d'équipement de la génération née entre 1935 et 1939 était supérieur de 10 points à celui de la génération née entre 1925 et 1929. De même, à 70-74 ans, l'équipement de la génération née entre 1915 et 1919 dépassait de 20 points celui de la génération née entre 1905 et 1909.

A chaque nouvelle génération, les ménages sont aussi plus nombreux à posséder deux voitures (*graphique 2*). Le multi-équipement est plus récent, il s'est développé à partir des années soixante-dix : 6 % des ménages disposaient de plusieurs véhicules en 1967, 25 % en 1994. D'un bien familial, la voiture devient progressivement un bien individuel pour les jeunes générations.

Ainsi l'équipement en voiture, et même le multi-équipement, sont arrivés à un stade de quasi-saturation en ce qui concerne les jeunes générations. Les taux globaux continueront à croître grâce au remplacement des générations peu équipées par des générations de mieux en mieux équipées et multi-équipées.

## Un changement de société

On connaît les raisons historiques de la diffusion de la voiture : du côté de l'offre, les réseaux de vente de l'auto-

mobile se sont développés, tant pour le neuf que pour l'occasion. Récemment, le marché de l'occasion s'est mieux organisé, ce qui a contribué à rendre l'achat d'une voiture plus accessible.

Du côté de la demande, si l'habitude d'avoir une voiture se prend jeune, encore faut-il en avoir les moyens financiers. Or l'augmentation du niveau de vie d'une génération à l'autre a été vive pour toutes les générations d'avant 1945, ce qui a rendu l'automobile accessible à un nombre toujours croissant de ménages. Le choix de s'équiper d'une voiture a d'ailleurs été beaucoup plus sensible au revenu pour les ménages nés avant les années trente que pour leurs successeurs.

Enfin, une partie du phénomène n'est pas explicable autrement que par un véritable changement de comportement et d'habitude de vie. Pour les générations de l'après-guerre en âge de former un ménage autonome dans les années soixante-dix, l'acquisition d'une voiture a été favorisée par la "périurbanisation". Le développement de l'habitat en grande banlieue ou dans des zones mal desservies par les transports en commun rend en effet l'utilisation d'une voiture indispensable. Comme les femmes travaillent

plus fréquemment, la deuxième voiture est également devenue nécessaire aux couples. La proportion de femmes qui passent le permis de conduire rejoint progressivement celle des hommes.

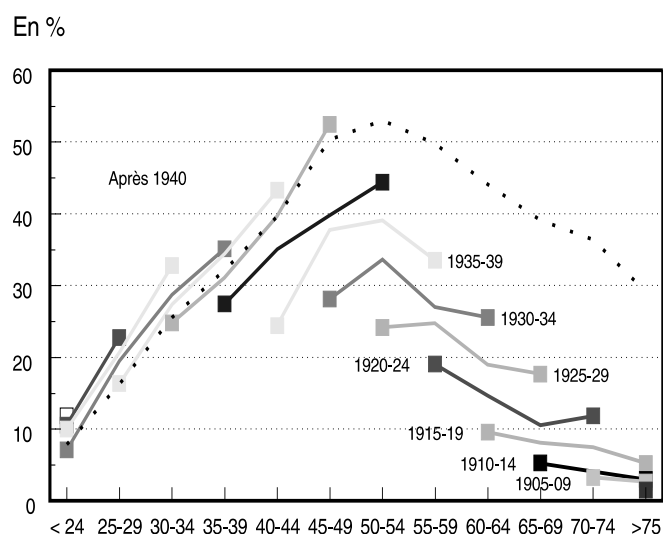
## En vieillissant, les ménages gardent au moins une voiture

Les ménages motorisés, loin d'abandonner la voiture en vieillissant, essaient au contraire de garder leurs habitudes le plus tard possible.

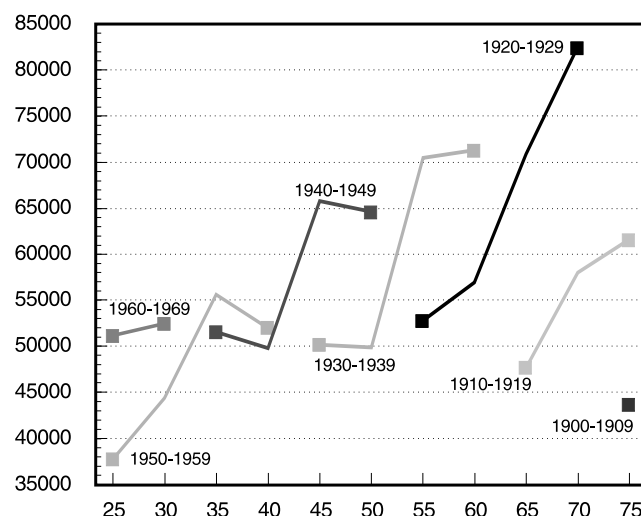
Même si le passage à la retraite provoque en général une baisse de revenu, les retraités conservent les moyens financiers d'entretenir et de renouveler leur voiture. Actuellement, les retraités récents disposent même d'un niveau de vie comparable à celui des actifs ; ils ont acquis des droits supérieurs à ceux de leurs aînés en cotisant plus longtemps et sur la base de salaires plus élevés.

Si les taux d'équipement baissent légèrement entre 60 et 75 ans, il ne s'agit pas d'un abandon délibéré de la voiture (*graphique 1*). En effet, passé soixante ans, la mortalité masculine est plus forte que la mortalité féminine et les veuves des générations anciennes, qui ont rarement le permis de conduire, se désaisissent d'une éven-

### ② Taux de multi-équipement en voitures



### ③ Dépense moyenne des ménages qui achètent une voiture selon la génération (en Francs constants)



Exprimée en francs de 1995, compte tenu de l'indice global des prix à la consommation, la dépense en achat de voiture donne l'évolution du pouvoir d'achat en voiture (et non du volume comme dans le graphique 5).

Source : Enquêtes budget de famille de 1979, 1984-85, 1989, 1995 (pour cette dernière, il s'agit des quatre premières vagues d'enquête)

Source : Enquêtes budget de famille de 1979, 1984-85, 1989, 1995 (pour cette dernière, il s'agit des quatre premières vagues d'enquête)

tuelle voiture. Les couples, eux, ne se déséquipent pas avant de dépasser 75 ans, âge où le vieillissement physiologique peut l'imposer.

En revanche, l'avancée en âge pèse sur la décision de conserver la seconde voiture. A partir de 55 ans, les ménages sont de moins en moins multi-équipés (graphique 2). De fait, certaines raisons de posséder une deuxième voiture disparaissent quand le ménage vieillit : la deuxième voiture est indispensable aux couples dont les deux conjoints sont actifs, mais aussi tant que le ménage a des enfants à charge, que ce soit pour les conduire sur leurs lieux d'études et de loisirs quand ils sont petits, ou pour les équiper d'une voiture après leurs 18 ans.

### Le budget voiture augmente

Le budget moyen des ménages consacré à l'achat d'une voiture neuve ou d'occasion, y compris les intérêts dans le cas d'achat à crédit, continue d'augmenter d'une génération à l'autre. C'est dû en partie au choix de modèles plus chers et, en partie également, à des achats plus fréquents à chaque génération.

En moyenne, voitures neuves et d'occasion confondues, les ménages ont consacré à leur achat 59 000 francs en 1995 contre 48 000 francs en 1979

(exprimés en francs 1995). Tous les ménages qui ont acheté un véhicule, quelle que soit leur génération, y ont ainsi consacré un budget croissant (graphique 3) : c'est que la qualité des voitures achetées s'est améliorée puisque, pendant ce temps, le prix des voitures a augmenté moins vite que les prix à la consommation.

C'est toutefois pour la génération qui a pris sa retraite dans les années quatre-vingt que l'augmentation s'est fait le plus sentir. Elle n'a pas été sensible aux fluctuations de la conjoncture économique, contrairement aux ménages plus jeunes : elle a eu les moyens financiers d'acquérir des voitures neuves, ce que les seniors préfèrent massivement. Ainsi cette génération a continué à acquérir des voitures plus chères entre 1989 et 1994, alors que la période était au ralentissement de l'économie et que le prix des voitures augmentait moins vite que l'indice des prix à la consommation.

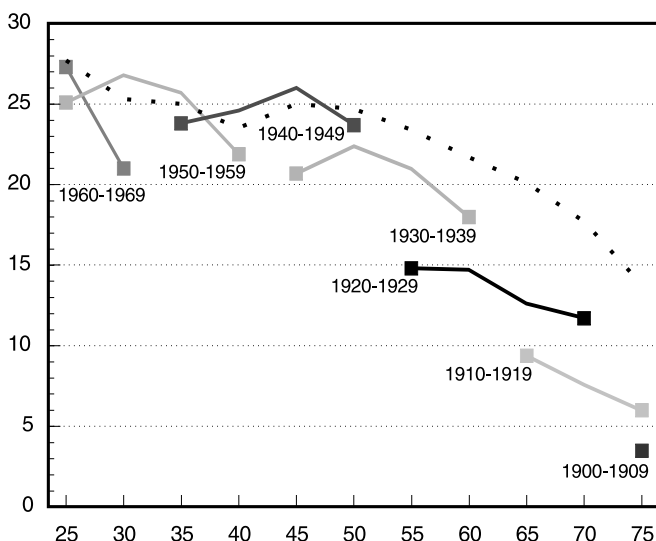
Dans les différentes générations, le pourcentage de ménages qui achètent une voiture dans l'année baisse à partir de 50-54 ans (graphique 4). Il s'agit de ménages qui ont acheté des voitures plus chères, plus souvent neuves, et qui ont moins besoin de les renouveler. Mais aussi, à partir de 55-59 ans, les ménages ne renouvellent plus leur seconde voiture. Enfin après

la retraite, les ménages plus âgés utilisent moins souvent leur voiture, ce qui leur permet de la conserver plus longtemps.

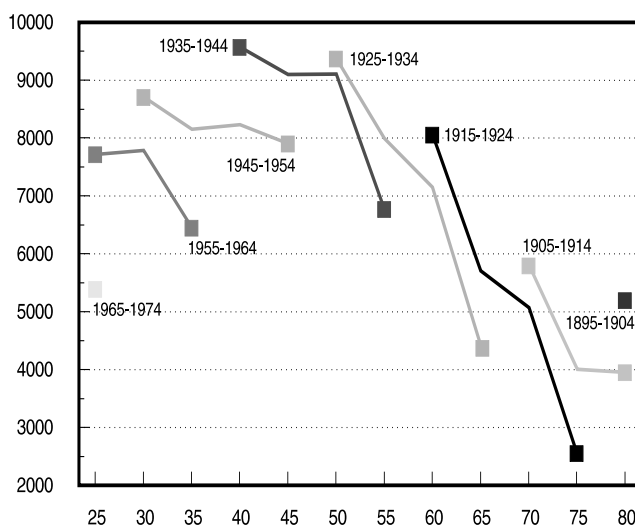
### On roule moins à partir de la retraite

Dès lors qu'un ménage possède une voiture, l'utilisation plus ou moins intense est avant tout liée à l'âge, plus qu'à sa génération. Avant 50-54 ans, l'âge n'influe pas encore ; mais après, le budget consacré à l'achat de carburant diminue fortement quand le ménage vieillit (graphique 5). Cela peut bien sûr être dû en partie à l'abandon des deuxièmes voitures. Le passage à la retraite surtout représente une rupture du mode de vie : on utilise moins son véhicule, puisque 28 % du kilométrage annuel moyen des voitures en France correspondent aux trajets entre le domicile et le lieu de travail. Ce passage à la retraite se fait entre 55 et 65 ans au sein d'une génération ; actuellement, bien que l'âge légal soit fixé à 60 ans depuis 1983, 21 % des hommes et 17 % des femmes travaillent encore entre 60 et 64 ans. Enfin, seulement après 75 ans, âge auquel les gérontologues font actuellement commencer le vieillissement physiologique, l'état de santé joue certainement un rôle dans l'attitude face à la voiture.

④ Proportion de ménages ayant acheté une voiture (ou plusieurs) dans l'année



⑤ Volume de carburants consommé par les ménages équipés, au prix du carburant en 1994



Source : Enquêtes budget de famille de 1979, 1984-85, 1989, 1995 (pour cette dernière, il s'agit des quatre premières vagues d'enquête)

Comme le budget carburant est exprimé au prix du carburant en 1994, son évolution retrace celle du volume consommé, donc de l'utilisation de la voiture.

Source : Enquêtes budget de famille de 1979, 1984-85, 1989, 1995 (pour cette dernière, il s'agit des quatre premières vagues d'enquête)

Au même âge, chaque génération consomme moins de carburants que celle qui l'a précédée, bien qu'elle parcoure des distances plus grandes par voiture et soit équipée plus souvent d'une deuxième voiture. Cette diminution est d'abord la conséquence d'améliorations techniques qui permettent de baisser la consommation en carburants des voitures neuves. Mais aussi, le parc est maintenant composé majoritairement de voitures de moins de six chevaux (60 % en 1994 contre 37 % en 1982), qui consomment moins que les grosses cylindrées à kilométrage égal. Pour ne prendre que deux exemples, les achats de carburant des 25-29 ans sont passés en quinze ans de 8 700 F à 7 100 F, exprimés au prix des carburants en 1994 ; quant aux achats des ménages de 55-59 ans, ils sont passés sur la même période de 8 300 F à 6 800 F.

### Les futurs retraités : une clientèle acquise

Si les personnes âgées sont aujourd'hui moins équipées et consacrent à la voiture un budget moins important, ce n'est pas parce qu'elles ont abandonné la voiture en vieillissant, mais essentiellement parce qu'elles appartiennent à des générations qui n'ont jamais eu l'habitude de la voiture. Les générations qui deviennent seniors aujourd'hui, et seront à la retraite demain, sont actuellement souvent équipées, multi-équipées et fortement consommatrices de voitures. Pour elles, l'avancée en âge devrait avoir une incidence moins forte que ne le suggère l'observation des actuels retraités. D'une part en effet, les différences entre hommes et femmes pour l'obtention du permis continuent à diminuer et les veuves pourront en général continuer à con-

duire la voiture du ménage. D'autre part, c'est en partie lorsque le vieillissement physiologique l'impose que le comportement collectif d'une génération, acquis tôt dans son cycle de vie, se modifie. Or on sait que l'espérance de vie sans incapacité augmente : si la santé se dégrade plus tard, l'effet du vieillissement sur la conduite devrait se faire sentir aussi de plus en plus tard.

La principale inconnue est le pouvoir d'achat de ces futurs retraités. Or de plus en plus de ménages vont arriver à la retraite avec une double pension, celle de l'homme et celle de la femme : cela devrait augmenter le niveau de vie des ménages retraités par rapport à leur aînés. Donc le léger repli sur soi qu'implique le vieillissement, qui n'est visible que dans l'abandon d'une deuxième voiture et l'intensité d'utilisation de leur voiture, n'empêchera sans doute pas que les retraités de demain aient un comportement plus proche de leur actuel comportement d'adultes que de l'actuel comportement de leurs aînés retraités.

### Pour comprendre ces résultats

Les données utilisées proviennent des enquêtes Budget de famille, réalisées par l'Insee en 1979, 1984-85, 1989 et 1995. Les échantillons comportent respectivement 10 650, 12 000, 9 050 et 4 942 ménages, la dernière enquête n'étant exploitée que sur ses quatre premières vagues. Ces échantillons sont représentatifs de la population à chaque date. L'âge d'un ménage est celui de la personne de référence du ménage. Au-delà de 60 ans, les ménages interrogés sont représentatifs de la population, c'est-à-dire des survivants, mais pas forcément de la génération à laquelle ils appartiennent. C'est en particulier dû à la plus grande

mortalité des hommes et des catégories socioprofessionnelles telles que les ouvriers.

Les voitures dont il est question n'ont pas été définies avec précision par les enquêtes. On sait qu'il s'agit des véhicules à la disposition des ménages (qu'ils soient ou non la propriété d'un membre du ménage), principalement de voitures particulières, de certains véhicules légers parmi lesquels les camping-cars, et de voiturettes. Si le ménage a plus de trois véhicules à sa disposition, seuls les trois les plus utilisés sont pris en compte. Ainsi, en 1979, 1984-85 et 1989, le parc des enquêtes Budget de famille comprend respectivement 16,2, 20,1 et 21,5 millions de véhicules, pour des taux d'équipement des ménages de 67,9 %, 74,5 % et 75,0 %. Le taux d'équipement en 1995 est de 79,0 %.

### Pour en savoir plus

"Panorama de la consommation des ménages", par C. De Barry et J.M. Hourriez. *Données sociales*, 1996.

"Un ménage sur quatre dispose d'une deuxième voiture", par M. Bodier et G. Rennes. *Insee Première* n°418, décembre 1995.

"Une nouvelle perspective pour la projection à long terme des comportements d'équipement et de motorisation", par C. Gallez. *Recherche Transports Sécurité* n°48, septembre 1995.

"Equipement automobile des ménages et cycles de vie", par C. Gallez et J.-L. Madre. *Sociétés Contemporaines* n°14/15, 1993.

"L'automobile, un bien banalisé", par O. Choquet. *Economie et Statistique* n°154, avril 1983.

"L'automobile et ses utilisations", par M. Glaude. *Données sociales*, 1981.

### A RETOURNER A : INSEE-CNGP, B.P. 2718, 80027 AMIENS CEDEX 01

OUI, je souhaite m'abonner à INSEE PREMIERE - Tarif 1996

1 an, 60 numéros = 485 F. (France)  606 F. (Etranger)  770 F. (Etranger par avion)

Nom ou raison sociale : \_\_\_\_\_ Activité : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Tél : \_\_\_\_\_

Ci-joint mon règlement en Francs par chèque à l'ordre de l'INSEE : \_\_\_\_\_ F.

Date : \_\_\_\_\_ Signature \_\_\_\_\_

Direction Générale :  
18, Bd Adolphe-Pinard  
75675 Paris cedex 14  
Directeur de la publication :  
Paul Champsaur  
Rédacteur en chef :  
Baudouin Seys  
Rédacteurs : F. Magnien,  
V. Guihard, C. Dulon  
Maquette : S. Fosseries  
ISSN 0997 - 3192  
© INSEE 1996