

Les âges de la conduite

LES EFFETS DE L'ÂGE ET DE LA COHORTE SUR LA MOBILITÉ AUTOMOBILE EN FRANCE DEPUIS LES ANNÉES 1970

L'automobile est devenue, en un siècle, le moyen de transport majoritaire des Français : aujourd'hui, sur 100 kilomètres parcourus par les ménages dans le cadre de la mobilité quotidienne, plus de 80 le sont en voiture ! Longtemps réservée d'une part à une élite, et, à la gent masculine d'autre part, la voiture ne s'est que tardivement diffusée parmi les seniors. L'exploitation de la série des enquêtes nationales transports, lesquelles permettent de comprendre les pratiques de mobilité des Français, montre une double facette des liens entre le vieillissement et la mobilité en voiture : les seniors ont des comportements de plus en plus proches de leurs cadets ; les seniors d'aujourd'hui, bien davantage que leurs cadets ou que leurs aînés, ont une relation très positive à la voiture, lisible à plusieurs échelles.

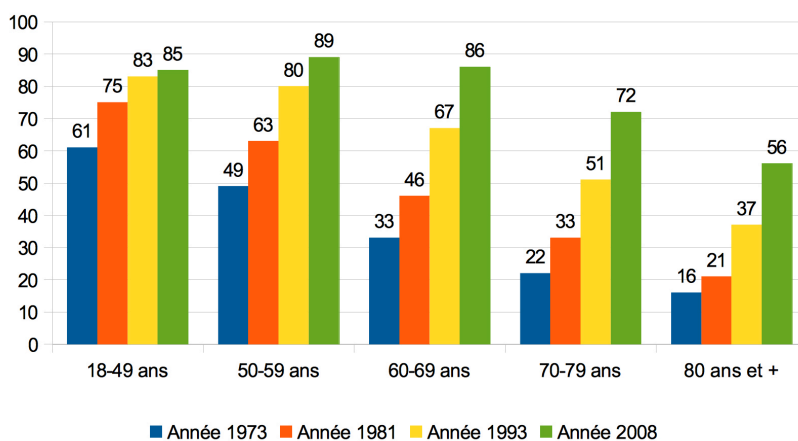
1. LA CONVERGENCE DES PRATIQUES DE MOBILITÉ AUTOMOBILE ENTRE LES ÂGES ?

Trois indicateurs montrent combien les plus âgés se sont fortement appropriés l'automobile au cours des quarante dernières années, bien que cette diffusion varie fortement selon les sexes. La fin du XX^e siècle a d'abord été marquée par une importante diffusion du permis de conduire de l'automobile, de telle sorte que les personnes âgées de plus de 60 ans ont connu des taux de croissance particulièrement élevés, comme le montre la figure 1. Ce portrait masque des écarts très forts entre les hommes et les femmes : si en 1973, 40 % des hommes de plus de 70 ans avaient leur permis de conduire, il faut attendre 2008 pour atteindre un tel pourcentage chez les femmes du même âge. Toutefois, la détention du permis ne mène pas tous les seniors sur la route ! En effet, si, depuis 40 ans, le taux d'équipement des personnes âgées de 60 ans et plus se rap-

Yoann Demoli,
Maître de conférences en sociologie
Université de Versailles Saint-Quentin en Yvelines, laboratoire PRINTEMPS

Figure n°1 :

TAUX DE DÉTENTION DE PERMIS DE CONDUIRE POUR DIFFÉRENTES CLASSES D'ÂGE EN 1973, 1981, 1993 ET 2008



Source : Enquête sur les Transports 1973-1974, Enquête sur les Transports 1981-1982, Enquête Transports et Communications 1999-2004 et Enquêtes Nationale Transports et Déplacements 2007-2008.

Champs : Ensemble des individus majeurs.

Note de lecture : en 1973, 61 % des 18-49 ans sont titulaires du permis de conduire.

proche très fortement des autres tranches d'âge (voir figure 2), il reste un différentiel très fort entre les hommes et les femmes. Si, en 2008, 68 % des hommes de plus de 80 ans ont accès à une voiture, ce n'est le cas que de 25 % des femmes. Très souvent, en effet, le veuvage conduit les femmes à se séparer de leur véhicule, tandis que ces dernières arrêtent plus fréquemment la conduite lorsque leur conjoint conduisait, deux effets bien plus rares chez les hommes. Bref, alors que le lien entre la détention du permis et la disposition d'une voiture est très étroit pour les hommes - et de longue date - le lien reste très ténu pour les femmes.

Enfin, deux constats doivent être réalisés quant à l'usage de l'automobile : tout d'abord, le passage à la retraite entraîne une baisse du nombre de kilomètres parcourus

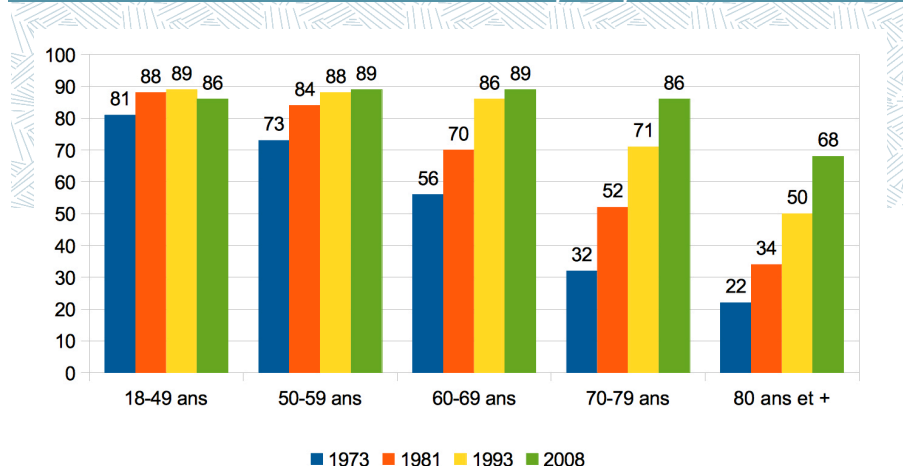
– car, mécaniquement, la disparition des déplacements domicile-travail, constituant une majeure partie de la mobilité quotidienne fait baisser l'usage de la voiture. Toutefois, cette baisse est de moins en moins prononcée au fil du temps : on remarque ainsi que le kilométrage parcouru, par tranche d'âge, a le plus augmenté parmi les deux catégories de conducteurs suivantes : entre 1973 et 2008, le volume de conduite a doublé chez les hommes de plus de 80 ans, et a même triplé chez les femmes de plus de 80 ans. Ce phénomène n'est toutefois que partiellement le résultat d'un effet d'âge : il s'agit également d'un effet de génération.

2. DES GÉNÉRATIONS PLUS OU MOINS PROCHES DE L'AUTOMOBILE ?

Trois générations semblent se distinguer

Figure n°2 :

TAUX D'ÉQUIPEMENT EN AUTOMOBILE POUR DIFFÉRENTES CLASSES D'ÂGE D'HOMMES EN 1973, 1981, 1993 ET 2008



Source : Enquête sur les Transports 1973-1974, Enquête sur les Transports 1981-1982, Enquête Transports et Communications 1993-1994 et Enquêtes Nationale Transports et Déplacements 2007-2008.

Champs : Ensemble des ménages.

Note de lecture : en 1973, 81 % des ménages, dont la personne de référence est un homme âgé entre 18 et 49 ans, possèdent au moins une automobile.

dans leur rapport à l'automobile, rapport informé à la fois par des facteurs culturels, mais aussi structurels.

Les cohortes du baby-boom, nées entre les années 1940 et 1960 ont connu au cours de leur enfance une diffusion soutenue et forte de l'automobile. Alors qu'en 1950, seul un ménage sur cinq était équipé d'au moins une voiture, c'est le cas de 30% d'entre eux en 1960 et de 48% en 1965. Ce sont les cohortes les plus jeunes, nées dans les années 1940 et 1950, qui ont connu les diffusions les plus fortes. Entre 1950 et 1970, le nombre de voitures particulières triple tous les dix ans : en 1950, on dénombrait ainsi 1,5 million d'automobiles, 4,7 millions en 1960 et 11,8 millions en 1970. On ne retrouvera pas par la suite une telle augmentation du parc. Cette diffusion rend la socialisation familiale à la mobilité automobile bien plus fréquente aux jeunes âges pour ces cohortes, par rapport à leurs aînées. Or, la socialisation familiale à la conduite automobile aux jeunes âges influence fortement les décisions d'équipement des enfants, une fois ces derniers devenus adultes. Ces cohortes ont connu par ailleurs à leur jeune âge l'émergence de véhicules au coût relativement modique. L'exemple de la 2 Chevaux illustre l'essor important de la voiture neuve : lancée timidement en 1949 avec 876 unités produites, la production va croître progressivement pour atteindre 23 2000 exemplaires en 1961. Au-delà de prix modiques, l'achat neuf est facilité par le développement du crédit à la consommation, notamment destiné au

financement de l'automobile. À ces différents éléments, s'ajoute l'effet entraînant de politiques volontaristes. En 1951, est votée la loi de modernisation des routes via une taxe sur les carburants. Quatre années plus tard, la loi de 1955 permet de dessiner un réseau autoroutier relativement ambitieux. L'enthousiasme pour l'automobile du Président Pompidou ferait ainsi écho à celui des jeunes gens nés entre les années 1940 et 1950. L'accès au logement relativement favorable d'une partie significative de ces cohortes leur a permis d'acquérir des biens immobiliers peu coûteux, qui ont connu une forte appréciation. L'ensemble de ces éléments permet ainsi de comprendre les comportements de consommation spécifiques des cohortes du baby-boom.

Les cohortes pré-1945 ont connu la motorisation de masse, à des moments tardifs de leur cycle de vie. La diffusion alors très genrée de l'automobile limite par ailleurs la détention de véhicule et augmente les chances de démotorisation avec le vieillissement : moins fréquemment détenteurs du permis que leur mari, les veuves de ces cohortes se "démotorisent" ainsi fréquemment avec le décès de leur conjoint. La socialisation familiale à l'automobile est alors peu répandue. En 1920, on recense à peine 2 % de ménages motorisés - contre environ 10 % en 1935. Les ménages dont la personne de référence a plus de 65 ans en 1967 connaissent des taux d'équipement très faibles, qui ne croissent guère, malgré la diffusion forte de l'automobile. Y compris pour les individus nés dans les années 1930, la motorisation n'est pas la norme

majoritaire : en 1953, on ne dénombre encore que 21 % de ménages motorisés. Ces cohortes ont par ailleurs connu au cours de leur enfance une automobile fortement distinctive, qui peut se lire par les taux de détention du permis de conduire et les taux d'équipement très clivés selon la catégorie sociale des individus.

La consommation automobile des cohortes nées après les années 1960 apparaît spécifique. Contrairement aux ménages les plus âgés, les cohortes les plus jeunes connaissent des taux de détention du permis proches de la saturation et des taux d'équipement très élevés. Comme nous le notions pour les baby-boomers, les cohortes nées dès les années 1960 ont connu une socialisation diffuse à l'automobile au sein de la famille : leurs parents, massivement motorisés, sont souvent au centre de leur apprentissage de la conduite. Toutefois, quelques éléments montrent une spécificité de ces cohortes face à leurs aînées immédiates. Pour des localisations particulièrement denses, ces cohortes connaissent des taux de motorisation plus faibles. Les cohortes nées après les années 1960 sont par ailleurs moins fréquemment détenteuses de véhicules récents. Une tendance originale, encore fragile, à la démotorisation de catégories très qualifiées se fait jour. Peut-être que de telles générations ont été marquées, dès leur jeunesse, par des politiques consacrant l'automobile comme un véritable problème public, qu'il s'agisse de la sécurité routière ou de la pollution. Le pic de mortalité routière, connu en 1972, est contemporain de l'essor d'une politique centralisée de promotion de la sécurité routière, qui contraint les conditions de conduite. Ainsi, en 1972, est créé le Comité Interministériel à la Sécurité Routière. Le permis à points est par ailleurs mis en place en 1992. La crise pétrolière et, plus globalement, les conceptions du contrôle de l'industrie automobile, jouent dans le sens d'un renchérissement de l'automobile pour de telles cohortes. Par ailleurs, ces dernières cohortes connaissant une entrée dans la vie active plus tardive, plus incertaine et moins favorable, relativement aux carrières de leurs aînés, pâtissent de niveaux de vie qui augmentent moins rapidement. Le poids des dépenses concurrentes, concernant notamment le logement, permet également de comprendre la moindre place de l'automobile au sein du budget des cohortes nées après les années 1960. <