

6 juin 2020

Bernard AUBRY

Statisticien

Disposer d'une voiture : un changement mesuré

Depuis maintenant une trentaine d'années, l'équipement en voiture de la population marque le pas, du moins si l'on en juge par la proportion de la population qui a accès chez soi à au moins un véhicule. Peu à peu en effet, les motivations à l'achat d'une voiture ont changé. La nécessité d'un moyen de transport autonome, le besoin de reconnaissance sociale, la passion de conduire ont été contrariés par d'autres facteurs, comme les embarras de circulation en ville, la pollution croissante et, depuis quelques années, l'émergence de solutions alternatives en mesure de satisfaire au moins en partie les attentes en matière de mobilité.

La démarche : de l'analyse à la prospective

L'ensemble des informations collectées à l'occasion des recensements est maintenant regroupée en [un fichier unique et harmonisé](#) qui représente incontestablement un patrimoine culturel de premier ordre. Quelques aménagements mineurs pourront encore l'améliorer. Mais ce que l'on pourrait mettre en œuvre dans le cadre de la volonté affichée du gouvernement de placer le numérique au service de la société, c'est un système d'analyse dynamique qui permettrait à chacun de pénétrer en temps réel dans le fichier pour obtenir des réponses aux questions qu'il se pose. Par exemple, pour une réunion de travail portant sur l'utilisation de la voiture dans un espace donné comme une ville, on disposerait en temps réel des informations relatives aux questions soulevées par le débat. Ce n'est pas possible actuellement, tant l'accès aux données sur le site de l'Insee est malaisé. Ce défaut pourrait être corrigé en prenant exemple sur des sites de partenaires, comme Statistic Sweden, mais on devrait avoir l'ambition d'aller plus loin encore s'il est vrai que la France dispose de la volonté de mettre le numérique au service de la société. En disposant d'un mode d'emploi - indispensable - on pourrait ainsi analyser, argumenter, valider ou non les affirmations.

Et la perspective historique, parfois sur un demi-siècle, permettrait de distinguer les permanences des évolutions conjoncturelles et d'engager des réflexions sur l'avenir indépendantes des préjugés et des idées reçues.

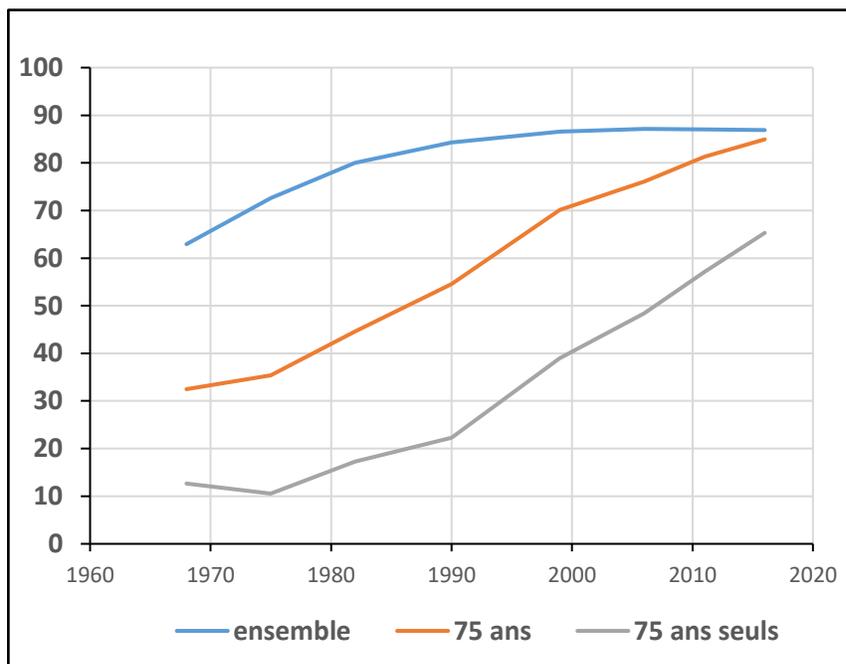
Un tournant à la fin du siècle dernier

Les courbes suivantes (G.1) présentent la proportion de personnes qui disposent dans leur ménage d'au moins une voiture. Au départ, en 1968, le taux d'équipement global, hors départements d'outre-mer, était de 63%. Donc, déjà à l'époque, près de deux personnes sur trois avaient, d'une façon ou d'une autre, accès à un véhicule en propre à leur domicile. En 2016, dernière année disponible, le taux était de 87%. L'essentiel de la croissance s'est produit avant le début des années 80. Depuis, le rythme d'augmentation s'est ralenti et, au tournant du siècle, il n'y a plus eu de variation significative. Il semble même que, sur la dernière période quinquennale disponible, une très légère diminution, de l'ordre de 2 millièmes de point chaque année, soit apparue. En effet, le taux est passé de 87,1 en 2006 à 86,9% en 2016. Mais au-delà de cette stabilité apparente, un examen plus approfondi fait apparaître de fortes disparités catégorielles.

G.1 Pourcentage de la population ayant accès à une voiture - 1968-2016

ensemble de la population / personnes autour de 75 ans / personnes autour de 75 ans vivant seules

d'après les recensements (Saphir)



L'évolution de l'équipement en voiture des personnes d'environ 75 ans (par convention, moyenne pour les âges compris entre 73 à 77 ans) a été beaucoup plus spectaculaire. Compte tenu de la rapidité de la croissance de cette courbe, il est probable qu'elle a déjà croisé la courbe supérieure. En effet, en prolongeant les tendances, on atteindrait 88% en 2020, soit un point de plus que le taux moyen.

S'agissant des personnes d'environ 75 ans *vivant seules*, le taux d'équipement en voiture renseigne sur le niveau d'autonomie des personnes qui ne peuvent plus compter sur leur conjoint pour se déplacer. En 2016, le taux était de 65% mais, compte tenu de la rapidité de la croissance, on devrait atteindre aujourd'hui 72% de cette population. Ainsi bientôt trois sur quatre des personnes d'environ 75 ans vivant seules auront accès à une voiture chez elles. Ce chiffre ne reflète peut-être pas tout à fait la réalité puisque certaines personnes, après le décès de leur conjoint, auront gardé dans leur garage un véhicule alors même qu'elles ne sont plus en mesure de le conduire. Il reste que la tendance a un sens.

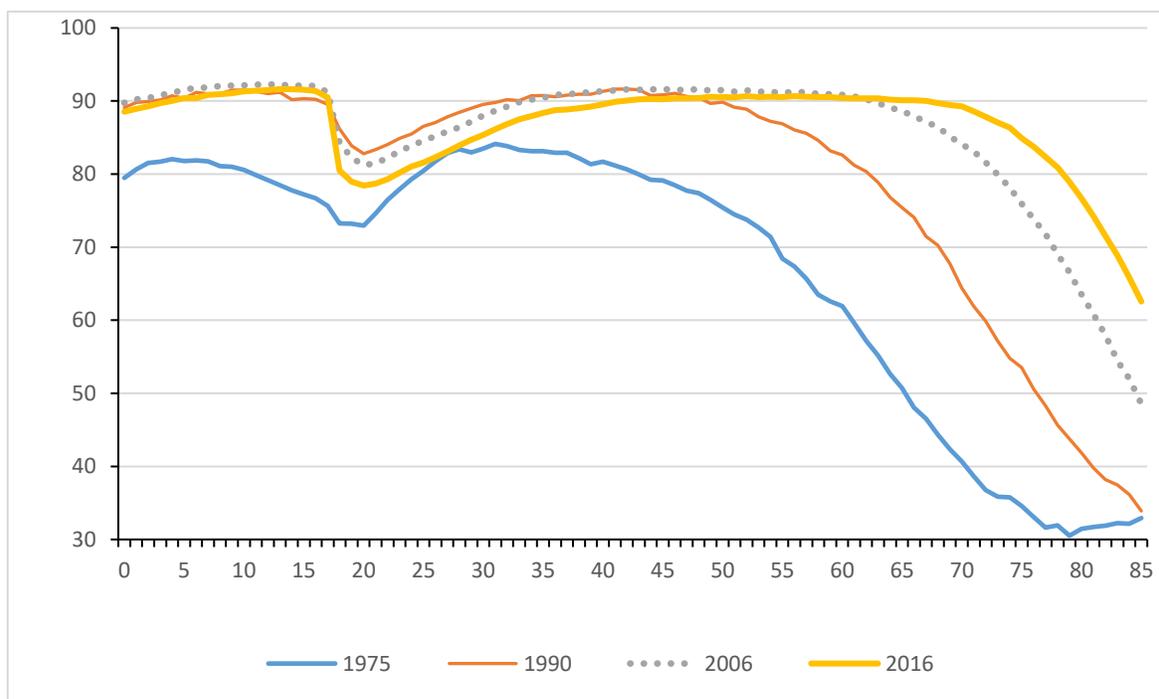
Les personnes âgées : vers la saturation du « segment » ?

Les constructeurs ont depuis longtemps compris que le marché de la voiture était surtout fait du renouvellement du parc existant, et que les achats de véhicules neufs sont le plus souvent le fait des seniors. Le graphique G.2 met clairement en évidence ces deux phénomènes.

Ce graphique compare quatre recensements, ceux de 1975, de 1990, de 2006 et de 2016. Il donne pour chaque âge, de 0 à 85 ans, la proportion des personnes qui ont accès à une voiture dans leur ménage. L'allongement de la vie en bonne santé, qui augmente la durée de vie en couple, et l'amélioration des niveaux moyens d'allocation-retraite font que les courbes se rapprochent de ce qui apparaît comme un plafond (un peu plus de 91%).

G.2 pourcentage de la population ayant accès, chez soi, à une voiture – par âge 1975 -1990 - 2006 - 2016

d'après les recensements (Saphir)



Ce plafond n'a pas toujours été atteint au même âge. Il était de 33 ans en 1975, puis de 42 ans en 1990 ; il est passé ensuite à 46 ans en 2006 et enfin à 55 ans en 2016 (la valeur maximale étant alors de 91%). Mais les changements les plus spectaculaires se sont produits à des âges plus avancés. Ainsi, vers 65 ans entre 1990 et 1999, l'indicateur a augmenté de 17 points entre 1990 et 1999, puis de 15 points autour de 75 ans et de 14% peu avant 85 ans. Cette augmentation s'atténue donc avec l'âge. Aussi, même si la progression devait encore se poursuivre, il est clair que le phénomène atteindra très vite ses limites. En conséquence, le marché de l'automobile ne trouvera plus chez les personnes âgées l'essor qu'il connaît actuellement.

Chez les jeunes, les courbes présentent une rupture très nette qui coïncide avec le départ du foyer familial. Le niveau le plus bas correspond à l'âge de 20 ans : 73% en 1975 (9 points de moins), 83% en 1990 (8 points de moins), 81% en 2006 (11 points de moins), 78% en 2016 (13 points de moins) de moins que quoi ? En réalité, ce qui change surtout, c'est la vitesse de la reprise : ainsi de 20 à 25 ans, le taux qui augmentait de 7 points en 1990, ne s'accroît plus que de 4 points en 2016. En quantité d'automobiles, la différence est importante. Au-delà et

jusqu'à 50 ans, on observe encore un très léger retard dans la reprise et ce n'est qu'après 60 ans que la courbe de 2016 dépasse celle de 2006.

Chez les enfants les taux d'accès à la voiture sont évidemment tributaires de ceux de leurs parents. Néanmoins, en 2016, à 30 ans, le taux d'équipement des « parents » est inférieur de 3 points à celui de leurs enfants, 88%. A 40 ans l'écart s'est un peu réduit. L'explication n'est sans doute pas évidente mais des écarts dans le calendrier des naissances expliquent peut-être cette différence. Quoi qu'il en soit, la présence des enfants dans la famille reste un facteur déterminant de la possession d'une voiture. De fait, les taux à 10 ans sont proches, du moins depuis 1990.

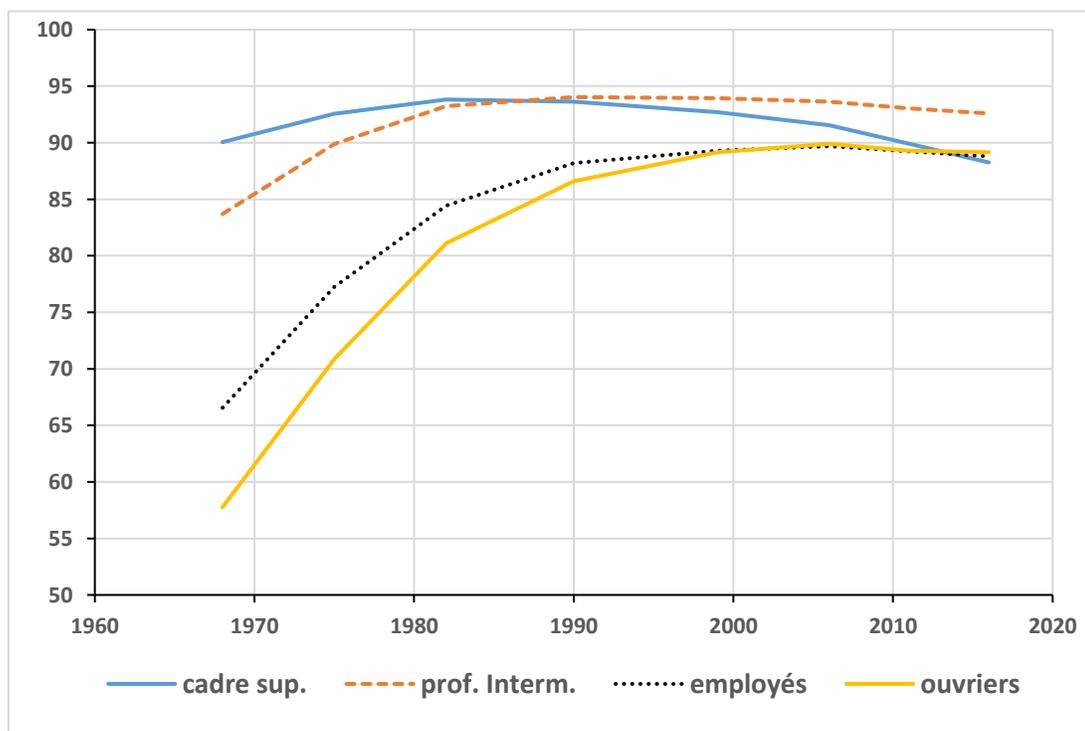
Les derniers chiffres disponibles sont ceux correspondant à la situation au début de l'année 2016. Il faudra attendre le dépouillement de l'enquête de recensement qui sera effectuée en janvier 2021 pour avoir une première estimation des conséquences de la crise de la Covid-19. Mais les résultats complets, ceux disponibles au niveau de la commune, ne pourront être connus que lorsque la cinquième campagne sera exploitée, c'est-à-dire à la fin de l'année 2027. Il faudra donc d'ici-là se contenter d'estimations. On peut cependant être sûr que les instituts de sondage privés ne manqueront pas de réaliser de multiples enquêtes qui, par construction, ne permettent pas d'effectuer d'analyse sur les populations peu nombreuses.

Baisse tendancielle chez les cadres supérieurs

Même si, dans le détail, les professions ont fortement changé de contenu, on peut admettre en première analyse que les indicateurs observés pour les principales catégories socioprofessionnelles ont un sens (G.3). Pour assurer une meilleure homogénéité aux groupes, on ne retient que les seuls actifs âgés de 25 à 54 ans. Chez les cadres supérieurs (en réalité le libellé exact est *cadres et professions intellectuelles supérieures*), le taux de possession d'une voiture qui était de 90% en 1968 a atteint son maximum en 1982 (94%), puis il s'est érodé pour descendre à 88% en 2016, soit 2 points de moins qu'il y a 50 ans. De leur côté, le taux d'équipement des personnes exerçant une profession intermédiaire et celui des employés présente une certaine stabilité depuis 1990 (perte de 1 point seulement). Enfin les ouvriers, très en retrait au départ, se sont fortement motorisés jusqu'au début des années 2000. Leur taux d'équipement (89,2%) n'ayant pas varié depuis, les place au même rang que les cadres et les employés. Il serait assurément intéressant de regarder ce qu'il en est dans le détail puisque l'on dispose de séries longues et, en principe, cohérentes depuis au moins 40 ans dans une nomenclature détaillée en 486 postes.

G3 - Pourcentage de la population ayant accès à une voiture - par catégorie socio-professionnelle 1975-2016

d'après les recensements (Saphir)



Villes et campagnes

La densité de la population est manifestement devenue un frein au développement de l'automobile, mais elle n'est déterminante que dans les concentrations urbaines (T.1). Si l'on considère les tranches d'unités urbaines, le taux d'accès à la voiture diminue assez peu avec la densité. Entre les unités urbaines de 100 000 à 200 000 habitants et le groupe supérieur (grandes villes, de plus de 200 000 h) la différence n'est que de 1,8 point (85,9 contre 84,1%). En revanche, pour l'unité urbaine de Paris dont la densité est 4 fois supérieure à celles de 200 000 à 2 millions d'habitants, l'écart d'équipement en voiture est significatif (12 points). Du côté des communes rurales, la densité est de 33 h/km², l'écart sur le taux d'accès n'est que de 2,3 points avec le groupe les petites villes, celles de moins de 50 000 habitants.

T.1 Relation entre la densité de l'unité urbaine et le taux d'accès de la population à une voiture chez soi

Modalité	Type d'habitat	Densité (hab au km ²)	Population %	% Personnes ayant au moins une voiture chez elles - 2016
		114	100,0	86,9
0	Communes rurales	33	22,5	96,2
1	UU <5 mh	114	6,7	93,9
2	UU 5 à 10 mh	156	5,7	92,4
3	UU 10 à 20 mh	212	5,0	90,8
4	UU 20 à 50 mh	325	6,3	88,7
5	UU 50 à 100 mh	457	7,3	87,3
6	UU 100 à 200 mh	725	5,3	85,9
7	UU 200 à 2000 mh	941	24,6	84,1
8	UU Paris	3622	16,7	72,3

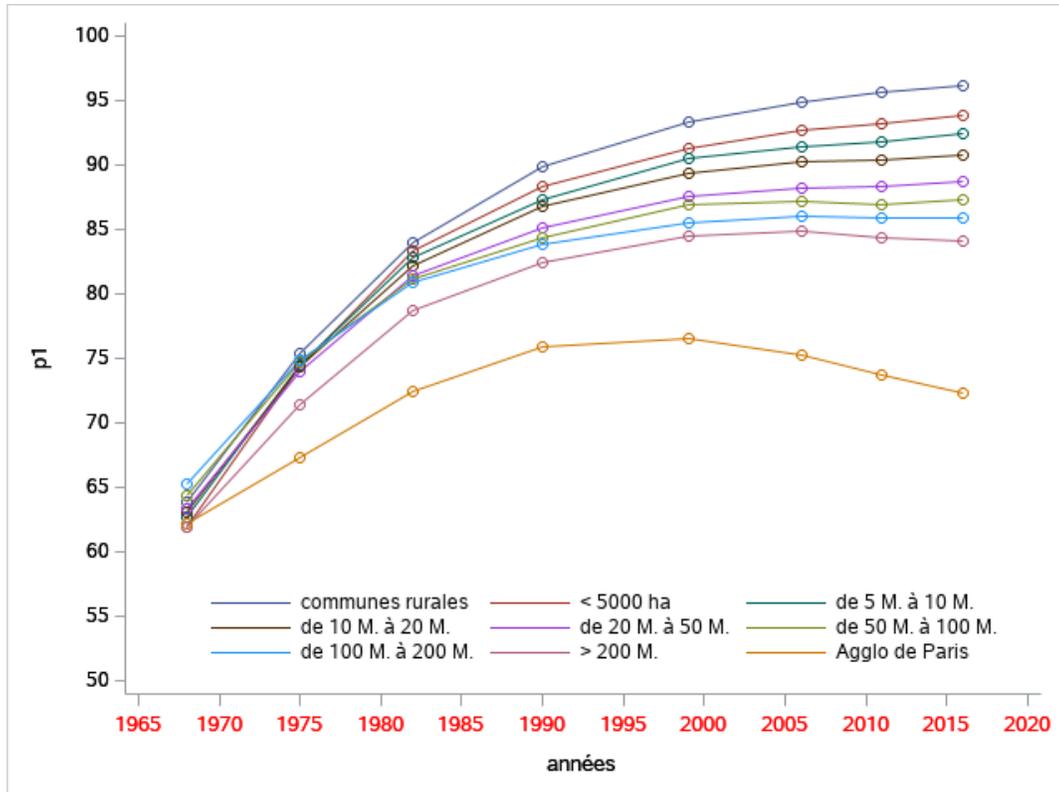
Notation mh : milliers d'habitants Mh millions d'habitants

On rappelle que chaque commune est classée dans une nomenclature en 9 postes. Une unité urbaine regroupe les communes agglomérées autour d'un pôle urbain. L'UU a une visibilité physique (c'est en quelque sorte la ville vue du ciel), à l'inverse de l'aire urbaine (AU) qui est une construction abstraite puisque, en simplifiant, on considère qu'appartient à une AU toutes les communes envoyant au centre du pôle au moins 40% de sa population active occupée.

G.4 Disposer d'une voiture selon la catégorie de commune (%)

les unités urbaines 1968-2016

d'après les recensements (Saphir)



Chaque courbe correspond à une catégorie d'unités urbaines. En 1968, les écarts sont insignifiants, l'accès à la voiture est uniforme sur tout le territoire, ils varient entre 62% (UU de Paris) et 65% pour les plus petites unités urbaines. Puis une évolution en forme d'éventail se dessine, une hiérarchie à peu près constante s'établissant peu à peu avant de s'affirmer. Les communes rurales et unités urbaines de moins de 20 000 h. se détachent nettement depuis 1975 et leur taux d'équipement ne cesse d'augmenter, même si c'est faiblement. Celles de 20 000 à 100 000 habitants présentent toujours des taux à peu près stables sur le long terme, mais comme toutes les courbes supérieures, elles marquent une reprise sur les cinq dernières années. Seules les courbes relatives aux unités urbaines de plus de 200 000 habitants marquent un réel changement d'orientation. La baisse est même très significative pour l'unité urbaine de Paris. En 2016, le taux d'équipement pour l'unité urbaine de Paris est de 72 %, moyenne entre la ville de Paris (45%) et à l'ensemble de la région Ile-de-France (75%).

Les jeunes se détournent-ils de la voiture ?

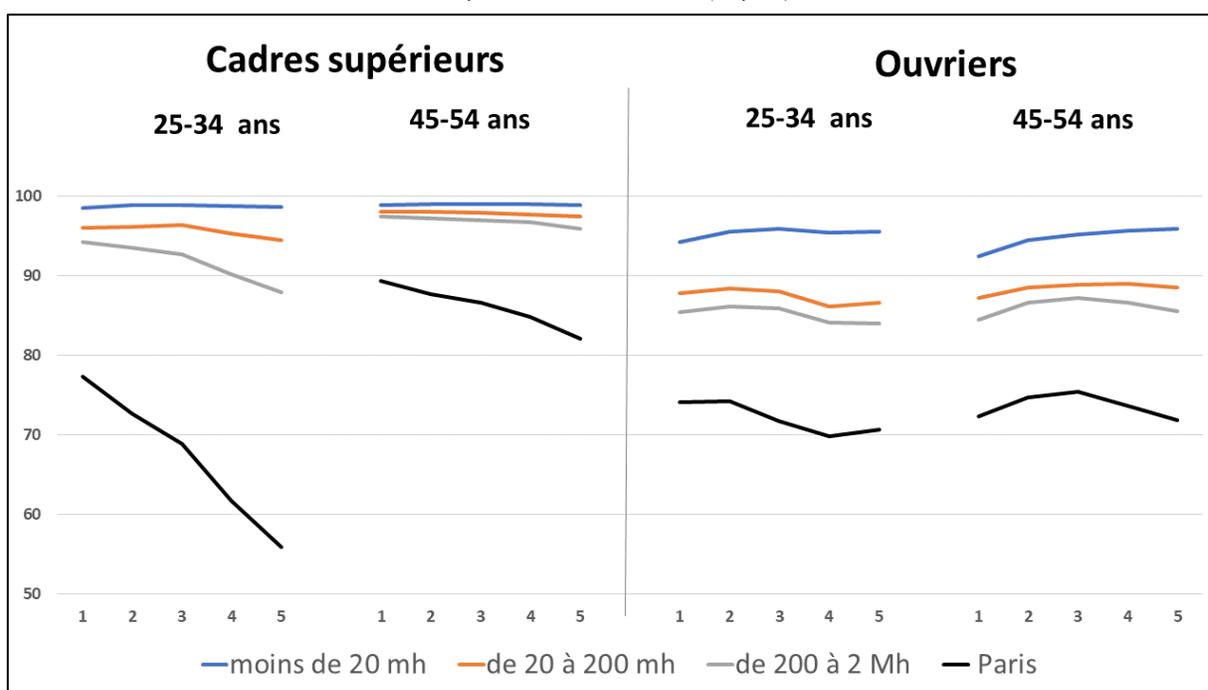
Les jeunes se détourneraient de la voiture, telle est l'idée qui prévaut actuellement dans l'opinion. C'est en effet ce qui apparaissait sur le graphique 2. Le graphique 5 permet de préciser cette approche. Il représente 16 courbes portant sur les données de 1999, 2006 et 2011 et 2016 pour deux catégories socioprofessionnelles (les cadres supérieurs et les ouvriers), quatre tranches d'unités urbaines et deux classes d'âge (les «débutants» âgés de 24 à 34 ans, et leurs « aînés » de 45 à 54 ans).

G.5 Disposer d'une voiture par unité urbaine 1990 - 2016

cadres supérieurs / ouvriers

25-34 ans / 45-54 ans

d'après les recensements (Saphir)



En abscisse, 1 2 3 4 5 représentent les années d'observation, respectivement 1990, 1999, 2006, 2011, 2016.

Du fait de la durée inégale des périodes, les pentes des deux premiers segments ont été recalculées pour correspondre à des périodes de 5 ans

Le taux d'équipement dans les plus petites unités urbaines (communes rurales et les unités de moins de 20000 habitants) est toujours supérieur à celui des plus grandes et les niveaux atteints sont très élevés : en 2016, 99% pour les cadres supérieurs (jeunes ou pas), sans changement depuis 1990, 96% chez les ouvriers, stabilité sur le long terme.

Les taux d'équipement des petites villes moyennes (20 à 50 000 habitants) et des plus grandes (50 à 200 000) sont assez proches l'un de l'autre. C'est particulièrement vrai pour les cadres « âgés ». Ce l'est moins pour les cadres débutants puisqu'une forte divergence se dessine entre les deux catégories de communes. Du côté des ouvriers les évolutions sont parallèles, à un niveau très en retrait des petites communes ; la tendance est hésitante avec toutefois un léger mouvement de reprise chez les jeunes. Chez leurs aînés, un soupçon de baisse apparaît dans les plus grandes villes.

Mais le graphique montre tout particulièrement les singularités de l'unité urbaine de Paris. La pente de la courbe concernant les cadres de 25-34 ans est impressionnante : le taux d'équipement est passé 80 % en 1990 à 56% en 2016 et le rythme de la baisse n'a pas ralenti au cours des dernières années. La baisse est bien moindre chez les 45-54 ans dont le taux d'équipement est encore de 82% en 2016 (légère accentuation de la baisse sur la dernière période). Chez les ouvriers, l'âge ne semble pas jouer un grand rôle. Cependant, si en niveau il n'y a pas de grande différence (toujours situé entre 70 et 75%), il semble que la baisse constatée chez les jeunes depuis 1999 ait fait long feu.

Conclusion

Les personnes les plus âgées ont continué de s'équiper à un rythme élevé mais, de toute évidence, on s'approche peu à peu de la saturation du marché. L'usage de la voiture ne faiblit pas dans les petites communes et même dans les villes de taille intermédiaire. En revanche chez les cadres supérieurs des grandes villes, les modes de déplacement alternatifs s'imposent au moins depuis une vingtaine d'années, surtout chez les plus jeunes.

Pour aller plus loin

On a fait le choix de limiter l'analyse à une seule variable : avoir ou non accès à une voiture dans son ménage. C'est évidemment très réducteur. Mais on rappelle que l'objet de l'article n'était pas d'épuiser le sujet, seulement de montrer comment on peut mener une analyse autour de la possession de la voiture. Pour aller plus loin, il faudrait prendre en compte d'autres variables (le diplôme...), l'environnement de la personne dans le ménage (le nombre et l'âge des cohabitants...), le territoire (le département, le bassin de vie..). D'autres indicateurs seraient intéressants à calculer comme le nombre moyen de voitures pour 100 habitants, ou le profil des ménages qui disposent de 3 voitures (profession des parents, nombre et âge des enfants...). On voudrait aussi pouvoir comparer son département ou son bassin de vie à d'autres pris comme référence. Sans oublier que le recensement renseigne aussi sur la présence ou non d'un garage associé au ménage, sur le mode de transport que les personnes ayant un emploi utilisent habituellement pour se rendre à leur travail. On affinerait l'analyse en détaillant les nomenclatures, structurelles ou territoriales. Etc. On se poserait la question de la sensibilité des indicateurs, de la « robustesse » des résultats.

Tout cela est inaccessible actuellement, sinon aux chargés d'étude de l'Insee. Mais ce n'est pas la vocation de l'institution que de multiplier à l'infini les études. C'est aux citoyens intéressés de le faire, à condition de leur faciliter l'accès aux données et aux méthodes.

Ajoutons que le sujet n'est pas épuisé avec la seule source qu'est le recensement. Au bout du compte, d'autres questions se posent sur la possession de la voiture : la puissance des véhicules, le carburant utilisé, la marque, etc. On aimerait savoir comment les cadres qui ont renoncé à l'achat d'une voiture – comme on l'a vu, ils sont nombreux en région parisienne – se déplacent pour leurs loisirs. Il faut alors se tourner vers les enquêtes par sondages effectuées par les instituts privés. Certains mettent en ligne beaucoup de leurs résultats, mais jusqu'à présent rien n'a été fait pour assurer une diffusion thématique cohérente du corpus qu'elles ont collectivement créé.