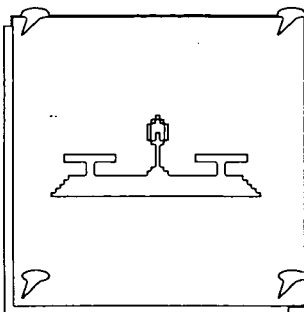


# LES DEPENSES DES MENAGES EN TRANSPORT DEPUIS 1970

Florent FAVRE - Karim MOUSSALAM



Les ménages consacrent 15% de leurs revenus aux transports. C'est le troisième grand poste de dépenses après l'alimentation et le logement.

L'essentiel de la croissance du parc de voitures des ménages entre 1970 et 1990 s'explique par l'augmentation du nombre de ménages et de leur taux d'équipement, le nombre de voitures par ménage évoluant plus faiblement. Les dépenses de transport individuel par ménage équipé ont diminué en volume entre 1979 et 1990: la faible progression des dépenses d'achat n'a pas compensé la baisse des dépenses d'utilisation. La croissance très rapide de la part des véhicules diesels ainsi que l'amélioration générale des performances des véhicules expliquent en partie la divergence entre ces deux évolutions. A cause de la forte inflation du prix des réparations, les prix des transports ont progressé un peu plus vivement que la moyenne des prix à la consommation.

## Les transports : un poste de dépense important

Les transports, troisième poste de dépense des ménages

Selon l'Insee (1), les dépenses des ménages en transports se sont élevées à 590 milliards de francs en 1990, soit 15,2% de la consommation totale. Les transports représentent le troisième poste de dépense derrière l'alimentation et le logement, 19,3% de la consommation chacun. Depuis 1970, les dépenses en transport ont progressé plus rapidement que la consommation globale. Elles se situent à la 3ème place en matière de croissance. Les dépenses de logement, avec néanmoins des évolutions annuelles dissemblables, ont progressé au même rythme. Les dépenses de santé ont le plus crû, devant le logement. Trois fonctions ont augmenté moins rapidement que la consommation totale des ménages : les meubles et matériels ménagers, les produits alimentaires et les articles d'habillement.

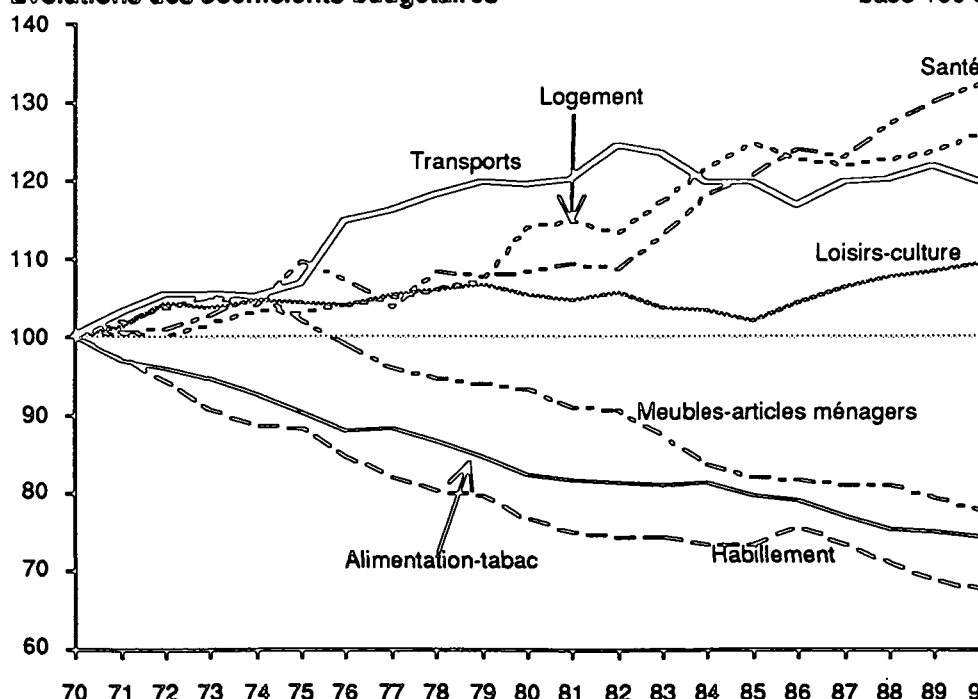
Dépenses des ménages en transport en 1990

	MdF	%
Total	590,3	100
Achat véhicules	167,8	28
Total utilisation	339,2	58
dont :		
réparations + accessoires	145,2	25
carburants + lubrifiants	140,5	24
Total transports en commun	83,3	14
Rail	25,8	4
Aérien + maritime	20,6	3

Source : OEST (les Comptes des Transports en 1990)

Evolutions des coefficients budgétaires

base 100 en 1970



Source : (1) Insee : "La consommation des ménages en 1990" Consommation-modes de vie n°27-28

Note : Le coefficient budgétaire d'un poste de consommation est le rapport des dépenses consacrées au poste aux dépenses totales des ménages, en francs courants.

Les dépenses de transports des ménages se répartissent entre les dépenses d'achat des véhicules (28%), les dépenses d'utilisation (58%) et les dépenses de transports en commun (14%).

## L'équipement automobile des ménages

Le taux d'équipement des ménages en voitures particulières (graphique ci-dessous) ne progresse que très lentement depuis 1986. Il est très variable en fonction de la situation des ménages. Les ménages urbains sont moins équipés que les ruraux. Le taux d'équipement le plus faible est celui de la ville de Paris avec un peu plus de 50%. D'autres critères s'avèrent discriminants : la taille du ménage, les personnes seules sont moins équipées que les couples; l'âge, les moins de 25 ans et les plus de 60 ans (où se trouvent beaucoup de personnes seules) ont moins de voitures que les autres ménages... .

### Analyse de l'évolution du parc de voitures particulières des ménages en % annuels

	1970	1979	1970
	1979	1990	1990
nombre de ménages	1,6	1,3	1,4
taux d'équipement	1,8	1,0	1,4
parc	4,5	2,4	3,3

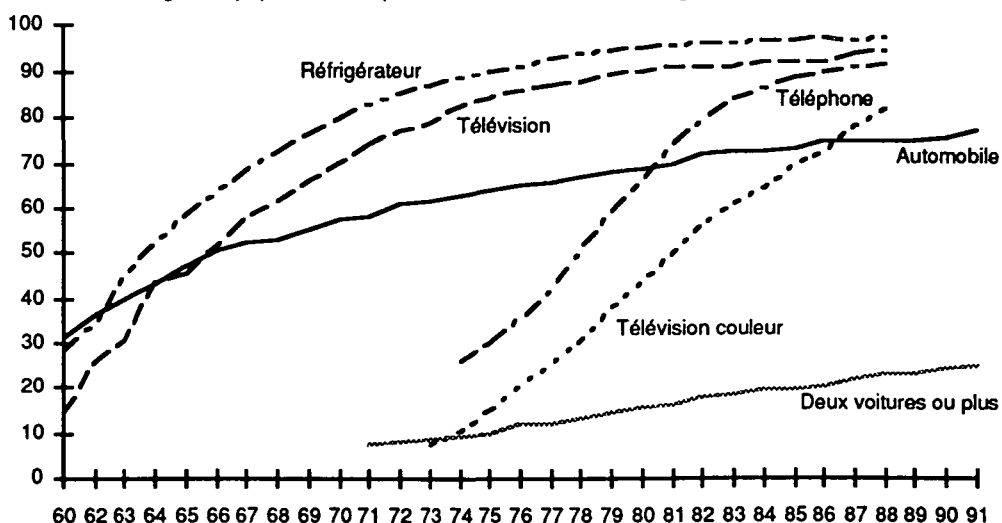
Source : Insee, CCFA.

Note : Le parc de voitures particulières est égal au produit du nombre de ménages par le taux d'équipement, multiplié par le nombre moyen de voitures par ménage équipé.

Entre 1970 et 1990, le parc de voitures particulières des ménages a presque doublé (+93%), pour atteindre 23,5 millions fin 1990, soit une progression moyenne de 3,3% par an. Cette croissance s'est infléchie à partir de 1973. L'évolution du parc se décompose suivant trois facteurs. La croissance du nombre des ménages est restée soutenue sur l'ensemble de la période. Le taux d'équipement des ménages augmente de 57,6% en 1970 à 75,5% en 1990. Le terme résiduel correspond au nombre de voitures par ménage équipé. Il fléchit de +1% l'an entre 1970 et 1979 à +0,1% entre 1979 et 1990. Or la part des ménages équipés d'au moins deux voitures a crû de 16,3 à 24,9% entre 1980 et 1990. Pour que ces deux estimations soient compatibles, il faudrait que le nombre moyen de voitures des ménages multi-équipés ait baissé de .24 points, ce qui paraît excessif. A partir des évolutions des taux de multi-équipement et d'équipement global, on peut estimer que la croissance annuelle du nombre de voitures par ménage équipé a légèrement ralenti entre les deux périodes, de 0,9% à 0,7% (1). Cette évolution paraît plus plausible. La différence entre ces deux estimations pourrait être due à des incohérences entre les deux sources utilisées (INSEE et CCFA).

### Evolution du taux d'équipement des ménages pour certains biens durables

nombre de ménages équipés divisé par nombre total de ménages



Source : Insee

(1) En faisant l'hypothèse que le nombre de voitures des ménages multi-équipés est de 2, le nombre moyen de voitures par ménage équipé est donné par la formule :  
(taux d'équipement global + taux de multi-équipement) / taux d'équipement global.

**Evolution des dépenses de transport individuel**

**Des dépenses moyennes en recul entre 1979 et 1990**

La croissance des dépenses de transport individuel aux prix de 1980, par ménage équipé, a été inférieure à celle de l'ensemble des autres dépenses entre 1970 et 1979, et a même été légèrement négative entre 1979 et 1990. La hausse du coefficient budgétaire du transport individuel résulte donc uniquement de la croissance du nombre de ménages équipés. On peut distinguer deux sous-périodes entre 1979 et 1990 : 1979-1985 avec une baisse des dépenses moyennes et 1986-1990 avec une vive reprise.

Que ce soit par ménage équipé ou par véhicule, la croissance des dépenses d'achat s'est très nettement ralentie entre les périodes 70-79 et 79-90. En effet, le marché français de l'automobile est aujourd'hui essentiellement un marché de renouvellement. Le rapport des immatriculations au parc est, malgré des immatriculations records en 1990, resté inférieur à 10%, alors qu'il dépassait les 12% avant le premier choc pétrolier.

La croissance des dépenses d'utilisation par ménage équipé est restée très faible entre 1970 et 1979, puis a été négative sur la deuxième période. La décroissance continue des dépenses d'utilisation par automobile depuis 1970 peut s'interpréter comme une conséquence de l'amélioration des performances des véhicules fabriqués (diésélisation (1), augmentation de l'intervalle de temps entre deux vidanges d'huile,...). C'est particulièrement le cas en matière de consommation de carburants, avec des moteurs plus économes après la crise du pétrole de 1973. Malgré une hausse de l'âge médian des véhicules (de 4,4 ans en 1980 à 5 ans en 1990) et une augmentation de 300 km du parcours annuel moyen, la baisse des dépenses de réparation par véhicule atteint -0,6% par an entre 1979 et 1990.

(1) La part du gazole dans la valeur des carburants et lubrifiants consommés par les ménages a bondi de 5% en 1981 à 14% en 1990.

**Evolutions annuelles des dépenses de transport individuel en volume en prix de 1980 par ménage équipé**

	1970-1979		1979-1990	
Dépenses d'achat	3,7	0,6	2,7	0,4
Dépenses d'utilisation	0,9	-0,6	-0,1	-0,7
dont : réparations	1,0	-0,5	0,0	-0,6
carburants	0,5	-0,8	-0,4	-0,9
Dépenses auto	1,7	-0,2	0,7	-0,3
Dépenses totales	2,1	1,2		

Note : les dépenses totales des ménages sont rapportées au nombre total de ménages  
 Source : Insee (Banque de Données Macroéconomiques), CCFA : Comité des Constructeurs Français d'Automobiles. Voir publication 'L'industrie automobile en France 1990'.

**L'évolution des prix du transport individuel**

**Une hausse des prix d'achats des voitures supérieure à l'inflation ...**

Entre 1970 et 1990, le prix unitaire moyen des voitures particulières neuves a augmenté plus rapidement que l'indice général des prix. Durant la période 1979 - 1990, deux éléments ont joué en sens contraire dans l'évolution des prix unitaires. Ces derniers ont été poussés à la hausse par la croissance de la part des véhicules diésels dans les immatriculations neuves. Ce poids a crû de 7% en 1979 à 33% en 1990. De 1988 à 1990, la seule progression des immatricu-

**Evolution annuelle moyenne des prix en % annuel**

	achat véhicules	utilisation	dont prix du carburant	achat + utilisation	inflation générale	prix d'achat unitaire neuf
70-79	10,3	10,5	10,8	10,5	9,5	12,3
79-90	6,6	7,7	6,1	7,3	6,8	9,0
70-90	8,3	9,0	8,2	8,7	8,0	10,5

Source : Insee, CCFA.  
 Note : La colonne 'achat véhicules' prend en compte les achats d'occasion. Les prix calculés par l'Insee n'intègrent pas l'effet qualité (changement de modèles,...), qui joue donc sur le volume. Par contre, la dernière colonne donne l'évolution du prix de catalogue du véhicule neuf.

**en partie du fait de la diésélisation du parc ...**

**... malgré une baisse de 11 points de la TVA après 1986**

**Les prix d'utilisation progressent plus vite que l'inflation**

lations de véhicules diésels a contribué pour plus d'un point par an à la hausse du prix des voitures. En effet, les diésels sont en moyenne 20% plus chères que les voitures à essence. L'écart résiduel avec l'indice général des prix à la consommation pourrait s'expliquer en partie par les progrès apportés aux véhicules, qui les rendent plus économiques à l'usage. Une fois ces effets de qualité éliminés, l'évolution du prix d'achat des voitures devient très proche sur longue période de l'inflation générale (8% entre 1970 et 1990).

Par contre, le passage de la TVA sur les achats de véhicules neufs de 33% en 1986 à 22% en 1990 a joué sur les prix. De 1986 à 1990, le prix des voitures hors TVA a progressé de 28% alors que le prix TTC n'a augmenté que de 19%. Comparée à l'ensemble des "biens durables importants" sur la période 1970-1990, la hausse annuelle moyenne des prix (à qualité constante) des véhicules neufs a été plus rapide, 8,4% contre 6,4%. Notons que cette croissance n'a été que de 5,3% pour les réfrigérateurs et de 0,6% pour les téléviseurs.

La croissance des prix d'utilisation de la voiture (réparations, carburants, etc) a aussi été supérieure à celle des prix à la consommation. La croissance du prix du carburant sur la période 1970-1979, suite au choc pétrolier de 1973, a été modérée par la baisse des taxes. Elles décroissent de 72,4% en 1970 à 64,3% pour le super, et de 65,6% à 55% pour le gazole. Par contre ces taxes ont joué un rôle inflationniste entre 1979 et 1990. En fin de période, elles s'élevaient en effet à 60,8% pour le gazole et à 74,2% pour le super.

C'est la croissance du prix des réparations (y compris achats d'accessoires et de pneumatiques) qui a maintenu l'indice du prix d'utilisation des voitures particulières au dessus de l'indice général des prix à la consommation, en particulier entre 1979 et 1990.

Finalement, la hausse des prix du transport individuel a été telle que les dépenses d'utilisation et d'achats par ménage équipé ont progressé au même rythme que les dépenses globales par ménages, alors qu'en volume elles ont stagné.

**Evolution des dépenses de transport en commun**

**Les dépenses en transports collectifs stables grâce à la progression de l'aérien**

Les dépenses de transport en commun ont augmenté en volume beaucoup moins rapidement que les dépenses de transports par voiture particulière. Sur la période 1979-1990, la hausse des prix a été supérieure à l'inflation contrairement à la période précédente. Cela s'explique en partie par une politique de rattrapage des prix des transports urbains.

Malgré la modestie des hausses de prix, les ménages ont boudé les transports ferroviaires. Si ces derniers ont progressé plus rapidement que le nombre de ménages, leur croissance reste inférieure à celle de la consommation totale. Avec le développement du tourisme et des relations commerciales internationales, les ménages ont quadruplé leurs dépenses en transport aérien sur l'ensemble de la période.

**Evolutions annuelles des dépenses des ménages en transports collectifs en %, en prix de 1980 pour les volumes**

	Transports en commun		Transport ferroviaire		Transport aérien	
	1970-1979	1979-1990	1970-1979	1979-1990	1970-1979	1979-1990
volume	4,3	1,8	3,0	1,5	11,1	4,8
prix	9,0	7,3	7,8	6,7	8,5	7,1

Source : Insee (BDM)