

Automobile, carburants, réparations : 20 ans d'évolution de prix

Jacky Bonotaux, Jean-Marie Chanut, Marie-Paule Monestier et Jean-Marc Rouch,
division Prix à la consommation, Insee

Depuis 1980, l'indice des prix des consommations liées à l'automobile a été multiplié par 2,2, augmentation similaire à celle de l'indice général. La croissance des prix a été moindre pour l'automobile neuve et bien supérieure pour l'ensemble entretien, accessoires et réparations. Dans le même temps, les ménages n'ont cessé d'accroître leurs dépenses liées à l'automobile.

En 20 ans, le marché automobile a subi de profondes mutations technologiques et commerciales, dues aux chocs pétroliers, à une fiscalité favorable au gazole, à l'exacerbation de la concurrence et aux mesures d'aides gouvernementales. Actuellement, la concurrence s'exerce plus au niveau de la qualité des automobiles que de leurs tarifs.

L'entretien et la réparation des véhicules se sont aussi transformés, avec l'apparition de nouveaux réseaux de distribution et de contrôle technique. Leurs politiques de prix forfaitaires et les promotions ont contribué à modérer la hausse des prix. Le carburant a perdu des points de vente.

L'automobile tient une place de plus en plus grande dans le portefeuille des Français. Les ménages consacrent plus de 13 % de leur budget à l'acquisition d'un véhicule neuf, l'entretien de leur automobile (y compris accessoires et réparations) et aux achats de carburants (cf. *Pour comprendre ces résultats*). La part de ces « consommations liées à l'automobile » était inférieure à 9 % dans les

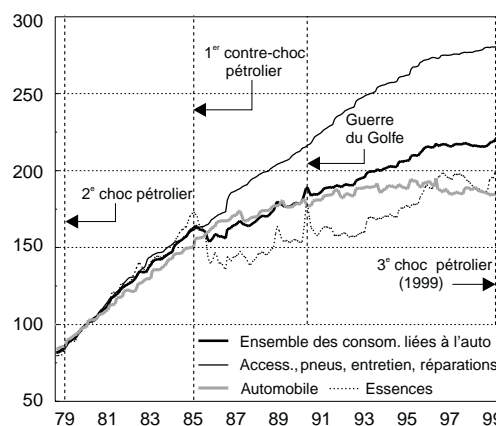
années soixante-dix. À cette époque, un peu moins de deux ménages sur trois possédaient une automobile et 6 % au moins deux. Trente ans plus tard, quatre ménages sur cinq ont au moins une voiture et 28 % plusieurs.

Depuis 1980, les prix des consommations liées à l'automobile ont augmenté au même rythme que l'inflation : en 1999, leur indice base 100 en 1980 s'établissait à 220 (graphique 1), contre 212,6 pour l'indice général. La comparaison avec d'autres moyens de transport terrestre est plutôt favorable à l'automobile : l'indice des transports ferroviaires a été multiplié par 2,3 et celui des transports urbains par 2,6.

Parmi ces consommations, les parts respectives de l'automobile neuve, des accessoires, entretien et réparations, et des essences ont beaucoup fluctué d'une décennie à l'autre (tableau). À court terme, ces fluctuations sont encore plus amples, en raison des niveaux très variables des immatriculations de voitures neuves et des prix des carburants. La forte progression du poste accessoires, entretien et réparation accompagne la montée en régime du contrôle technique pendant la décennie 90.

① Les prix des consommations liées à l'automobile

Indice base 100 en 1980



Source : Insee

INSEE
PREMIERE

Diesel, primes, qualité : un marché automobile transformé

En vingt ans, l'automobiliste français a modifié ses habitudes d'achat : sa voiture est plus souvent de marque étrangère et elle roule plus souvent au gazole. Au cours des années quatre-vingt-dix, il a pu profiter des différentes primes gouvernementales pour en changer, et posséder un véhicule mieux équipé.

Ces modifications reflètent d'abord celles de l'industrie. Sous la pression de la concurrence, notamment japonaise, les constructeurs français ont été contraints de renouveler et de diversifier leurs modèles, et de réduire leurs coûts. Malgré ces efforts, les acheteurs sont devenus beaucoup moins fidèles aux marques françaises : la pénétration étrangère dans les immatriculations atteint 43 % en 1998-99, contre 30 % au début des années quatre-vingt.

Elles tiennent aussi à la fiscalité. Le prix d'un véhicule est généralement plus élevé en version diesel mais son moteur est moins gourmand et son carburant moins onéreux que l'essence, d'environ un tiers : une part de la différence est due à la taxation, plus favorable (cf. encadré 1). Cet écart de prix, accentué à partir de 1984, a orienté le choix des acquéreurs (graphique 2). Les immatriculations de voitures diesel n'ont cessé de croître, alors que celles des véhicules à essence ont décliné jusqu'au début des années 1990, mis à part un sursaut après le contrechoc pétrolier fin 1985 début 1986. En 1994, il s'est vendu presque autant de véhicules diesel qu'à essence.

Cependant, la progression du diesel n'a pas empêché les immatriculations de tomber en 1993 à leur plus bas niveau depuis plus de 10 ans (graphique 2). Deux mesures gouvernementales prises en 1994 et en 1995 ont contribué à relancer le marché ; elles visaient à éliminer les véhicules trop anciens, dangereux et polluants (cf. Pour comprendre ces résultats). Les primes forfaitaires accordées pour

l'achat d'un véhicule neuf assorties de la reprise de l'ancien ont surtout profité aux petits modèles. Leur majoration en 1995 et 1996. Les constructeurs étrangers en furent les principaux bénéficiaires : leur taux de pénétration passa de 39 % en 1994 à 44 % en 1996-1997.

Le prix des voitures neuves s'était accru de 6 % entre 1990 et 1993 (graphique 3), il n'a progressé que de 1 % de 1993 à 1996. C'est le doublement, par les constructeurs, des primes officielles qui a atténué la hausse des prix : les mesures gouvernementales venaient simplement compenser la cession de l'ancien véhicule.

En 1997, les immatriculations plongent (-20 %) et retrouvent leur niveau d'avant les mesures. Les anticipations d'achat à la fin de 1996, ont asséché le marché. Les facilités de crédits accordées pour pallier la disparition des mesures et des promotions qui les accompagnaient fréquemment n'ont que peu d'effets. En conséquence, les prix reculent de 2,5 %. Ceux des petites voitures sont les plus touchés (graphique 4). Tous segments confondus, l'indice du prix des voitures françaises a reculé de 4 %, alors que celui des étrangères baissait à peine. Cette réduction de l'écart entre les prix des voitures françaises, traditionnellement plus chères, et les prix de leurs concurrentes étrangères, a fait reculer d'un point le taux de pénétration de celles-ci (43 % en 1999).

La fin de la décennie est plus favorable au secteur automobile. Sa forte croissance en 1998 a été confortée en 1999. Malgré une forte demande, en décembre 1999 les prix de l'automobile neuve étaient en dessous de leur niveau de janvier 1998. Résultat d'une forte concurrence, ce léger recul des prix correspond toutefois à une légère remontée des tarifs (cf. encadré 2).

De plus en plus efficace, propre et silencieuse, la motorisation diesel remporte aussi de nouveaux succès.

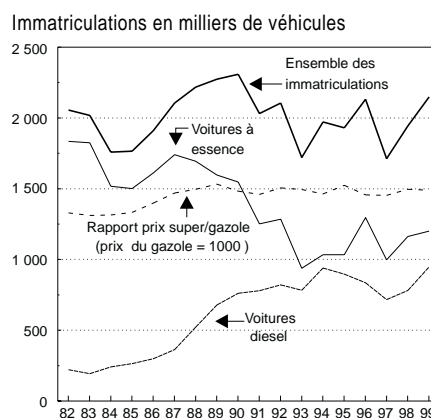
Carburants : moins de points de vente

Le goût des automobilistes français pour le gazole n'est pas uniquement lié aux récents progrès techniques de ces moteurs. Le prix est un argument décisif. Il est vrai que celui des carburants a beaucoup augmenté en vingt ans. De 1980 à 1989, le prix des essences a progressé de près de 55 % malgré le contrechoc pétrolier. De 1990 à 1999, la hausse, très irrégulière, ne s'élevait plus qu'à 23,8 % (rapport des moyennes annuelles). D'importantes augmentations de prix ont toutefois été enregistrées en 1990 en raison de la guerre du Golfe et en 1999 sous l'effet de la remontée des cours des produits pétroliers.

Les mouvements de prix des carburants dépendent à la fois :

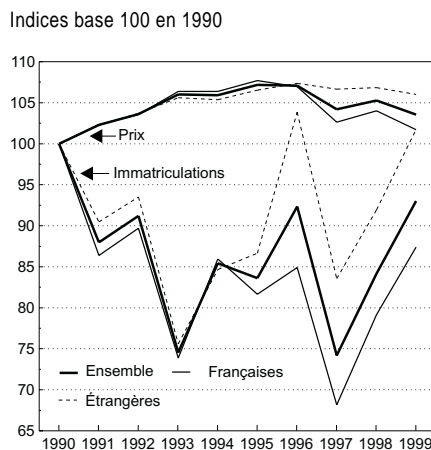
- des prix des produits pétroliers bruts, eux-mêmes très sensibles aux événements internationaux (graphique 1) ;

② La montée du diesel



Source : Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA) - Insee

③ Les prix de l'automobile et le volume des immatriculations évoluent de façon disjointe



Source : Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA) - Insee

Les ménages consacrent plus d'un huitième de leur budget à l'automobile

	Part des consommations liées à l'automobile	Répartition des consommations liées à l'automobile				En %
		Automobiles neuves	Essences	Accessoires, entretien, réparations	Ensemble	
1970-1979	8,7	31,1	32,8	36,1	100,0	
1980-1989	11,2	29,6	38,6	31,8	100,0	
1990-1999	13,1	28,4	30,5	41,1	100,0	

Source : Insee

- de la fiscalité (cf. encadré 1) ;
 - et des marges de distribution (rémunération de divers opérateurs, frais de mise en place du produit, coût des stocks de réserve).
 Ces marges ont évolué avec les différents régimes de prix pour les carburants qui se sont succédé. De 1978 à

1984, les opérateurs étaient autorisés à consentir des rabais limités sur les prix fixés réglementairement. Depuis 1985, les prix des essences peuvent être déterminés librement par chaque opérateur. La grande distribution a positionné les carburants comme produits d'appel et réduit ses marges,

venant à des prix plus bas que les opérateurs ne pouvant appliquer les mêmes stratégies commerciales. De plus de 40 000 points de vente fin 1980, le réseau de distribution de carburants n'en comptait qu'environ 17 000 fin 1998. Grâce à leur fort débit de carburant, deux formes de points de vente n'ont pas été affectées par la réduction du nombre global de stations. Tout d'abord, les stations d'autoroute (près de 400 fin 1998 avec 7 % de part de marché) qui ont bénéficié de la densification du maillage autoroutier. Ensuite, la grande distribution : depuis fin 1980, elle a multiplié par 3,3 le nombre de ses points de vente (4 230 en 1998) et assure désormais plus de la moitié des ventes de carburants.

Encadré 1

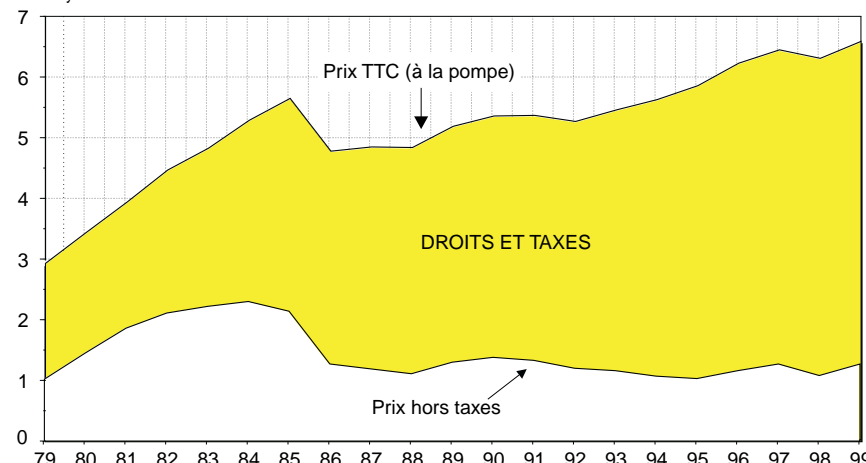
Taxation du carburant : la France devancée par le Royaume-Uni

La fiscalité représente environ les trois quarts du prix à la pompe. Elle comprend d'abord une fiscalité spécifique avec un élément prépondérant dans le prix global, la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) et des taxes parafiscales plus faibles. La TVA s'applique à ces taxes et au prix hors taxes. La TIPP est seulement proportionnelle à la quantité (tarif en francs par litre) et mise à part la TVA, la fiscalité des carburants est indépendante de la baisse ou de la hausse du prix hors taxes. Si la fiscalité joue un rôle modérateur en cas de forte variation des prix des produits pétroliers, sa progression continue depuis 30 ans est responsable de

l'essentiel de la hausse des prix à la pompe (graphique). En Europe, la France est, après le Royaume-Uni, le pays qui taxe le plus les carburants (tableau). Si le Royaume-Uni opère peu de différenciation selon les produits, la France a longtemps favorisé le gazole en le taxant moins. En 1999, la TIPP s'est accrue pour le gazole alors qu'elle n'a pas augmenté pour l'essence sans plomb. Cette réduction de l'avantage fiscal consenti au gazole est le début d'un plan de rattrapage qui vise à ramener sur sept ans l'écart de taxe avec l'essence sans plomb à son niveau moyen communautaire.

Prix du supercarburant plombé

Prix moyens annuels en francs/litre*



*À Paris jusqu'en janvier 1985, France entière à partir de février 1985.
 Source : Comité professionnel du pétrole (CPDP)

Taxation du carburant : la France devancée par le Royaume-Uni

Taux de taxation dans les pays de la Communauté, au 15.09.1999

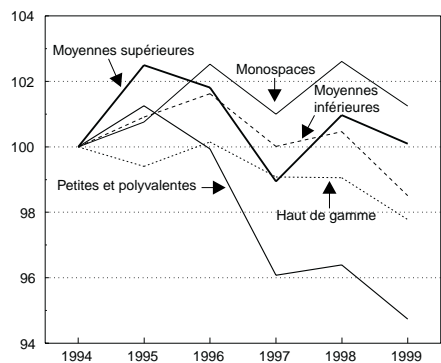
Part des taxes dans le prix de vente TTC (en %)

	Pays à taxation la plus forte			Pays à taxation la plus modérée		
	Royaume-Uni	France	Belgique	Espagne	Luxembourg	Grèce
Super sans plomb 95	79,5	76,7	71,7	64,2	61,8	60,3
Gazole	Royaume-Uni	70,8	68,0	Portugal	Luxembourg	Suède
	77,9			59,3	58,0	57,9

Source : Comité professionnel du pétrole

④ **Les prix des véhicules par segment**

Base 100 en 1994



Source : Insee

Encadré 2

Tarifs en hausse, prix... en baisse

La modération des prix entre janvier 1998 et décembre 1999 correspond paradoxalement à une légère progression des tarifs sur cette période (+ 1,3 %). La diminution des promotions tend elle aussi à augmenter les prix (+ 2,9 %). Mais ces deux hausses sont compensées par un effet « qualité » de - 4,4 %. En effet, les véhicules sont de mieux en mieux équipés (ABS, coussins gonflables, climatisation...) sans que la répercussion sur le prix soit totale. La prise en compte de ces améliorations techniques et des promotions dans les prix relevés chez les concessionnaires diminue la variation tarifaire dans l'indice des prix des voitures neuves. Ainsi, c'est plus par la qualité grandissante des voitures que par l'évolution nominale des tarifs que s'est exercée la concurrence au cours des derniers mois.

La grande distribution fait baisser le prix des accessoires

Le prix des pneumatiques a fortement augmenté dans les années quatre-vingt (+ 61 %). Puis la hausse a été modérée (7,4 % entre 1990 et 1999), la tendance étant plutôt à la baisse depuis 1994. Ceci est expliqué par la baisse des prix internationaux du caoutchouc naturel, notamment ces dernières années, et par l'exacerbation de la concurrence des circuits de distribution. Les progrès techniques ont été constants et les gammes de produits se sont diversifiées.

Dans les années 1980, l'accroissement des prix a été moindre pour les grosses pièces de rechange et les accessoires automobiles (29,2 %) que pour les carburants et les pneumatiques. Au cours des années quatre-vingt-dix, la hausse a continué à être modérée pour les pièces automobiles (18,4 %).

En effet, la grande distribution a accru sa part du marché des accessoires autos et des lubrifiants, articles faciles à installer ou à utiliser. Les acheteurs ont été séduits par des prix bas, des promotions et une offre diversifiée de produits de grandes marques et de marques de distributeurs. Entre 1990 et 1999, le prix des accessoires auto n'a augmenté que de 12,8 %. Celui des grosses pièces de rechange a progressé de 20,6 %. Les hypermarchés sont quasi-absents de ce marché, qui requiert le conseil et la main-d'œuvre spécialisés des professionnels de l'automobile.

Les centres autos, nouveaux intervenants

Pour ces derniers, le paysage concurrentiel a beaucoup changé en vingt ans. Et les prix ont suivi.

Jusqu'au début des années 1990, les opérations d'entretien et de réparation

étaient assurées principalement par des acteurs traditionnels, concessionnaires et mécaniciens réparateurs. Leurs prestations étaient facturées au temps passé, c'est-à-dire à l'heure de main-d'œuvre. Les centres autos, nouveaux venus, ont profité de la création du contrôle technique en 1986 et de son obligation en 1992 pour se positionner sur le segment de l'entretien.

Non seulement ils proposaient des prestations en rapport avec les principaux motifs de contre-visite (freinage, amortisseurs, pneumatiques, échappement,...) mais surtout ils instauraient la tarification à prix forfaitaires, quelle que soit la marque du véhicule. Grâce à leurs prix attractifs et à la généralisation des devis, les centres autos ont gagné des parts de marché. L'impact sur l'évolution des prix a été net. De 1993 à 1996 les prix de l'entretien automobile n'ont augmenté que de 2,9 % en moyenne par an contre + 5,0 % pour ceux de la réparation, malgré le relèvement du taux normal de la TVA de 2 points en 1995.

À partir de 1996, les concessionnaires ont proposé à leur tour des prestations à prix forfaitaires et bousculé leur politique tarifaire. Mais surtout ils ont calqué leur structure d'accueil et l'offre de service sur celles de leurs concurrents, ce qui leur a permis de reconquérir des parts de marché. Les centres auto ont répondu par une politique commerciale plus agressive et ont multiplié les campagnes de promotion. De 1996 à 1999, les prix de l'entretien automobile n'ont augmenté que de 1,2 % en moyenne par an et ceux de la réparation de 2,0 %.

Pour comprendre ces résultats

Le champ de l'étude - Les consommations liées à l'automobile étudiées ici concernent les automobiles neuves, les carburants, les accessoires, l'entretien et la réparation, qui

pesaient pour 13 % en moyenne annuelle dans la consommation dans les années 1990. L'indisponibilité de séries longues a conduit à écarter certaines dépenses liées à l'automobile (achats de véhicules d'occasion, assurance...), dont l'importance est toutefois moindre par rapport au champ d'observation retenu.

L'**indice mensuel des prix** des automobiles neuves est calculé sur un échantillon de marques et modèles français et étrangers. Cet échantillon est représentatif de la structure des achats d'automobiles (marque, type de carburant...). Il est révisé une fois l'an.

Les primes - Une aide à l'acquisition de véhicules neufs a été instituée en février 1994. Cette aide de 5 000 francs était accordée par l'État à tout particulier achetant un véhicule neuf et remettant, à des fins de destruction, un véhicule d'un âge au moins égal à 10 ans. La seconde mesure, similaire à la première, a été en vigueur d'octobre 1995 à octobre 1996. L'aide de 5 000 francs maintenue pour l'achat des petits modèles, est passée à 7 000 francs dans les autres cas. L'âge de la voiture vouée à la destruction a été abaissé à 8 ans, et le futur acheteur devait en être propriétaire depuis plus de 6 mois.

Pour en savoir plus

« Entre 1990 et 1998 les prix à la consommation ont augmenté de 16 % », *Insee première*, n° 673, septembre 1999.

« La voiture : une habitude qui se prend jeune », *Insee première*, n° 474, juillet 1996.

« La consommation des ménages en 1999 », *Insee Résultats*, à paraître.

« Pour comprendre l'indice des prix », *Insee Méthodes* n° 81-82, décembre 1998.

« Les dépenses de motorisation en France - 1997 - » par P-L Debar et B. de Castelnaud, étude du Comité des Constructeurs Français d'Automobiles, novembre 1998.

« Pétrole 98 éléments statistiques », Comité Professionnel du Pétrole, juin 1999.

Insee première figure dès sa parution sur le site Internet de l'Insee : www.insee.fr

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

OUI, je souhaite m'abonner à INSEE PREMIÈRE - Tarif 2000

1 an, 60 numéros = 530 F (France)
80,80 €

663 F (Europe)
101,07 €

827 F (Reste du monde)
126,08 €

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 :

Daniel Temam

Rédacteurs : J-W Angel,

C. Dulon, A-C Morin,

S. Tagnani

Maquette : P. Thibaudreau

Code Sage IP00713

ISSN 0997 - 3192

© INSEE 2000