

La consommation automobile depuis quarante ans

Entretien et réparation, premier poste de dépense

Jean-François Baron, division Synthèses des biens et services, Insee

En 2000, les ménages ont consacré 14 % de leurs dépenses à l'automobile, contre seulement 8 % en 1960. Pouvoir d'achat et législation influent particulièrement sur ce type de dépenses.

L'entretien et la réparation pèsent davantage que le carburant et l'achat de véhicules neufs dans le budget automobile. Chaque année, les ménages achètent trois fois plus de voitures d'occasion que de voitures neuves.

Aujourd'hui, plus de la moitié des automobiles neuves roule au diesel, carburant quasi inexistant en 1960. Par ailleurs, en quarante ans, les achats d'automobiles étrangères ont progressé fortement : ils représentent désormais 40 % des achats de voitures neuves.

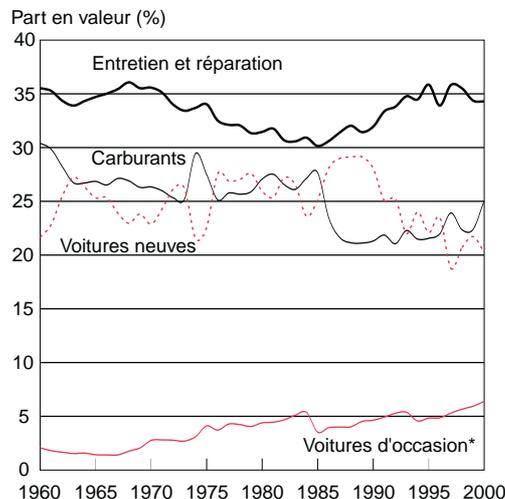
Alors qu'en 1960, les cadres supérieurs possédaient une automobile beaucoup plus souvent que les ouvriers, quarante ans plus tard, l'écart est presque comblé.

En quarante ans, la part de l'automobile dans la consommation a presque doublé, en valeur comme en volume : elle est de 14 % en 2000, contre 8 % en 1960. Toutefois ce chiffre s'est stabilisé depuis le début des années quatre-vingt. De 1960 à 2000, la consommation des ménages en automobiles neuves s'est accrue en valeur de 10 % par an en moyenne et de 5,5 % en volume (*tableau*). Dans le même temps, les immatriculations n'ont augmenté que de 2,3 % par an. La différence s'explique principalement par la meilleure qualité des automobiles et leur niveau d'équipement plus élevé au sein de chacune des gammes, et non par l'achat de plus gros modèles. En effet, au cours de ces vingt-cinq dernières années, les acheteurs se sont portés de plus en plus sur des automobiles de gammes inférieures (*cf. Définitions*).

L'entretien et la réparation : premier poste de la dépense des ménages pour l'automobile

Les ménages consacrent la plus grosse part de leur budget automobile à l'entretien et la réparation (*graphique 1*). Après un effritement jusqu'en 1985, la part de ces dépenses a progressivement retrouvé son niveau de 1960, soit près de 35 % du budget automobile global. En dehors de l'effet « prix », cette hausse est due au vieillissement du parc automobile et aux modifications de la législation. Ainsi, au cours des quinze dernières années, l'âge moyen des véhicules est passé de six à plus de sept ans. Par ailleurs, en 1985, un contrôle obligatoire a été institué pour la revente d'une automobile de cinq ans et plus. En 1992, les pouvoirs publics ont instauré le contrôle technique obligatoire pour tous les véhicules de plus de quatre ans. Ce contrôle a été étendu et renforcé au cours des années quatre-vingt-dix ; un nombre croissant de points de contrôle a été soumis à une obligation de réparation.

① Dépenses automobiles : l'entretien-réparation premier poste de consommation



* Pour la comptabilisation des voitures d'occasion, cf. Définitions.
Source : comptes nationaux base 1995, Insee

INSEE
PREMIERE

Un quart des dépenses consacré aux carburants comme aux achats de voitures neuves

La part des dépenses de carburants dans le budget automobile a surtout reflété la variation des prix pétroliers, même si les chocs ont été amortis par la TIPP (taxe intérieure sur les produits pétroliers). Seule la baisse des prix de 1986 (-13,2 %), provoquée par le contre-choc pétrolier, a eu un effet durable sur cette part : elle est descendue de 28 à 21 % du budget automobile global entre 1985 et 1988, puis est restée stable jusqu'en 1999. En 2000, elle a augmenté fortement avec les prix. Les constructeurs ont réduit la consommation en carburant des voitures, notamment après les chocs pétroliers : une automobile consommait 7,4 litres aux cent kilomètres en 2000 contre 9,3 en 1980. Au total, la part des dépenses consacrée aux carburants a baissé en quarante ans, malgré l'augmentation des distances parcourues par les automobilistes (12 800 kilomètres en moyenne en 1980, 13 800 en 2000). La part des dépenses automobiles consacrée à l'achat des véhicules neufs est très instable. Elle a oscillé entre 20 et 30 % (20 % en 2000). Les achats en location-vente sont une des causes de cette variabilité. Ils représentent généralement une faible part des ventes de voitures neuves. Cependant, des mesures fiscales les ont à certaines périodes favorisés. Les achats en location-vente ont ainsi atteint, en 1977, 17 % des ventes de véhicules neufs en volume. Après avoir baissé nettement, ils ont été multipliés par trois entre 1985 et 1988 et ont dépassé 20 % des achats de voitures

neuves. Ils ont chuté de moitié en 1990 à la suite de l'arrêt, fin 1989, du système de location avec option d'achat du véhicule à TVA réduite.

Les achats de véhicules d'occasion sont comptabilisés hors des ventes directes entre ménages. Ils constituent 6 % de la dépense automobile, contre 2 % en 1960 (cf. Définitions).

Trois voitures d'occasion achetées pour une neuve

Depuis vingt ans, les ménages achètent trois voitures d'occasion pour une neuve : environ 4,3 millions contre 1,4 million par an en moyenne. En période de difficulté économique, ce rapport est plus élevé (3,4 en 1984 et 1993 par exemple) : les immatriculations d'automobiles neuves baissent plus fortement que celles des voitures d'occasion. L'augmentation du rapport entre 1996 et 2001 (2,5 à 3,8) a une autre origine : la très forte croissance du nombre d'immatriculations des voitures d'occasion sur la période, + 35 %.

En 2000, les ventes entre ménages par le biais d'un professionnel représentent 50 % des immatriculations des voitures d'occasion, et les ventes de gré à gré 40 %. Les 10 % restants sont les achats à des loueurs de courte durée et les achats de véhicules de démonstration. Les achats de voitures d'occasion à des loueurs de courte durée se sont fortement développés. Ce type d'achat est désormais majoritaire, en valeur, dans les achats d'automobiles d'occasion ; il était marginal avant 1980 (cf. Définitions). Au cours de ces vingt dernières années, la hausse a atteint 15 % en volume par an en moyenne. Elle s'explique largement par la procédure

dite de *buy back* : les constructeurs qui ont vendu des véhicules à des sociétés de location les rachètent au bout de quelques mois.

Les acquisitions de véhicules de démonstration étaient en forte hausse jusqu'en 1984. En 1985, elles sont divisées par deux : depuis novembre 1984, la législation est beaucoup moins favorable aux vendeurs. Les achats de voitures de démonstration n'ont jamais retrouvé leur niveau de 1984.

La montée du diesel et des voitures étrangères

Les voitures diesel sont apparues au début des années soixante-dix. Trente ans plus tard, elles représentent 56 % des immatriculations d'automobiles neuves. Cette part avait chuté en 1996 : une forte hausse du prix du gazole et la prime à la casse avaient soutenu les achats d'automobiles roulant au supercarburant. Puis l'augmentation a été à nouveau très forte entre 1998 et 2001 (+ 16 points).

L'intérêt porté à cette motorisation est d'abord d'ordre financier : moins taxé, le gazole est en effet moins cher d'environ 30 % que le super carburant depuis 1970. En outre, la consommation des voitures diesel est inférieure de 17 % à celle des véhicules à essence ; l'écart était de 8 % en 1980. Enfin, les constructeurs ont rendu les moteurs plus performants, plus silencieux et moins polluants.

Leur adaptation à la montée du diesel a permis aux constructeurs français de résister sur le marché national aux constructeurs étrangers. Néanmoins, en 2000, six voitures sur dix immatriculées neuves étaient françaises, contre huit sur dix en 1980 et neuf sur dix en 1960.

Croissance moyenne annuelle des dépenses liées à l'automobile

Variations annuelles moyennes, en %

	Décennie 60		Décennie 70		Décennie 80		Décennie 90	
	volume	prix	volume	prix	volume	prix	volume	prix
Voitures neuves	11,4	1,6	6,5	10,2	4,9	5,4	-0,6	0,1
Entretien et réparation	6,4	6,4	3,2	11,2	1,6	8,2	1,0	2,6
Carburants	10,0	0,9	4,1	11,6	2,0	5,0	0,4	4,0
Voitures d'occasion	14,1	1,6	10,4	9,9	5,3	4,8	5,0	1,1
Ensemble des dépenses automobile	9,3	3,1	5,2	10,2	3,5	6,0	1,9	1,0
Dépenses totales de consommation	5,4	4,2	3,7	9,6	2,3	6,3	1,3	1,9

Source : comptes nationaux base 1995, Insee

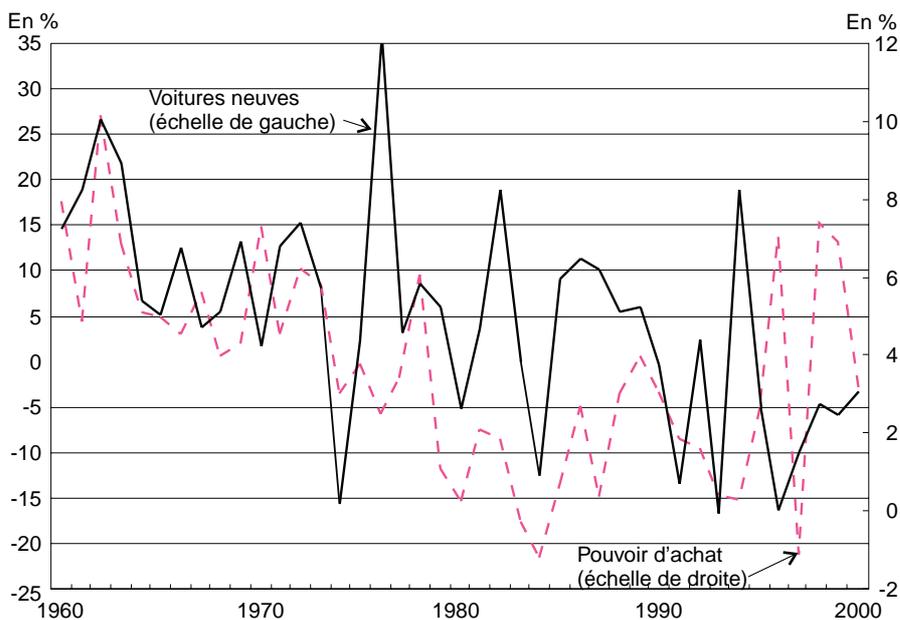
Ces trente dernières années, la part des véhicules français a baissé de manière sensiblement identique en nombre d'immatriculations et en valeur. Toutefois, la tendance à l'érosion de long terme de la part des immatriculations françaises s'est légèrement inversée depuis 1996, contrairement à la part en valeur. En effet, entre 1996 et 1999, le prix moyen des voitures françaises a beaucoup moins augmenté que celui des voitures étrangères (+ 4 % contre + 14 %).

La part des immatriculations de voitures allemandes a progressé régulièrement ces trente dernières années, passant de 3 à 13 %. Les voitures de marques américaines représentent 13 % des immatriculations, contre 7 % en 1970. La proportion des voitures italiennes augmentait depuis 1980. Elle baisse depuis le milieu des années quatre-vingt-dix et n'atteint plus que 5 %. Les voitures japonaises représentent la même part du marché français. Entre 1970 et 1976, leurs immatriculations avaient été multipliées par 25 soit presque 3 % des achats d'automobiles neuves. En 1978, la France a alors instauré des quotas pour limiter les importations de voitures japonaises à 3 % du marché intérieur. Puis, en 1991, la Communauté Économique Européenne et le Japon ont conclu un accord pour réguler les importations d'automobiles japonaises dans la Communauté. Il a pris fin le 1^{er} janvier 2000, alors que les constructeurs français étaient devenus plus compétitifs.

Un ménage parisien sur deux possède une automobile

Aujourd'hui, huit ménages sur dix possèdent au moins une automobile. Ils étaient trois sur dix en 1960, puis cinq sur dix en 1967 et sept sur dix en 1980. D'un marché de nouveaux acquéreurs, l'automobile est ainsi devenue progressivement un marché de renouvellement. L'augmentation du nombre de voitures par ménage a en revanche été rapide depuis vingt ans : 16,5 % des ménages en 1980 possédaient au moins deux automobiles, 29,6 % en 2000. Elle a été favorisée par la progression de l'activité professionnelle des femmes. Entre 1960 et 1970, le nombre de femmes réussissant chaque année l'examen du permis de conduire avait plus que doublé,

② Pouvoir d'achat du revenu disponible brut * et achats d'automobiles neuves (évolutions annuelles)



* Le pouvoir d'achat du revenu disponible brut est calculé en base 95 de 1979 à 2000 et en base 80 auparavant.
Source : comptes nationaux base 1995, Insee

entraînant une utilisation plus intensive de l'automobile. La part des permis délivrés aux femmes est passée de 28 à 44 % du total.

La possession d'une automobile s'est démocratisée au cours des années soixante et soixante-dix. En 1960, trois quarts des cadres supérieurs possédaient une voiture, contre un quart des ouvriers. En 1970, 90 % des cadres supérieurs avaient une voiture pour plus de 60 % des ouvriers, et dix ans plus tard, respectivement plus de 90 % et 80 %.

Au cours des trente dernières années, le taux d'équipement des ménages en automobiles a progressé d'autant plus rapidement que la commune est petite : + 53 % pour les communes rurales, seulement + 22 % pour Paris. L'éloignement du lieu de travail et des centres commerciaux ainsi que la plus faible densité des transports en commun en zone rurale expliquent notamment cet écart. En 2000, 90 % des ménages ruraux possédaient une automobile, contre 75 % pour les ménages résidant dans une ville de plus de 100 000 habitants et seulement 50 % des ménages parisiens. En 1970, les niveaux d'équipement étaient de 60, 60 et 40 %.

En 1965, une personne seule sur dix possédait une automobile, alors que sept ménages de quatre personnes sur dix étaient déjà propriétaires. En 2000, une personne seule sur deux était équipée, alors que les couples avec enfants avaient presque tous une automobile. Ces familles ont largement contribué à la diffusion des véhicules de type monospace. Le premier construit en Europe est apparu sur le marché en 1984. En 2000, ces voitures ont représenté plus de 17 % des ventes d'automobiles neuves ; les deux tiers étaient des monospaces compacts.

Même parcours pour revenus et automobile

La forte progression de l'équipement automobile des ménages en quarante ans est allée de pair avec celle du pouvoir d'achat (graphique 2). Ainsi, au cours des années soixante et soixante-dix, le pouvoir d'achat a fortement augmenté et le nombre annuel d'immatriculations de voitures particulières neuves a plus que triplé. Puis, dans les années quatre-vingt, le pouvoir d'achat et les acquisitions d'automobiles ont ralenti. À la fin des

années quatre-vingt, le pouvoir d'achat du revenu est le plus élevé de ces vingt dernières années et les immatriculations sont soutenues : elles atteignent 1,8 million en 1989.

Au cours de la dernière décennie, le lien entre les deux grandeurs a été moins net que précédemment. Face à une situation économique difficile et à la baisse marquée des ventes d'automobiles, l'État a pris diverses mesures fiscales qui ont modifié les comportements d'achat. Du 1^{er} octobre au 31 décembre 1992, le gouvernement a octroyé une aide de 2 000 francs (305 euros) pour l'achat d'une voiture neuve équipée d'un pot catalytique. Cette décision a soutenu les ventes d'automobiles en 1992. Surtout, une prime à la casse de 5 000 francs (762 euros) a été offerte pour la reprise d'un véhicule de plus de dix ans contre l'acquisition d'une voiture neuve entre février 1994 et juin 1995. En 1994, les ventes d'automobiles neuves ont alors augmenté de 19 % en volume. D'octobre 1995 à septembre 1996, l'État a accordé une prime de 5 000 ou 7 000 francs (762 ou 1067 euros) au possesseur d'une automobile de plus de huit ans qui la mettait à la casse et en achetait une neuve. Les achats de véhicules neufs se sont alors accrus de 14 %. En contrepartie, les ventes d'automobiles ont baissé fortement quand les aides de l'État ont été supprimées : -21 % en 1997 par exemple.

Définitions

La consommation des ménages liée à l'automobile comprend les dépenses de :

- voitures neuves ;
- carburants ;
- entretien et réparation ;
- voitures d'occasion (achats nets) ;
- assurances ;
- cours de conduite et permis de conduire ;
- parkings et stationnement ;
- services donnant lieu à péage ;
- location d'automobiles ;
- cartes grises, vignettes et amendes.

L'entretien et la réparation comprend :

- le coût de la main-d'œuvre pour l'entretien et la réparation des automobiles ;
- les pièces mécaniques et électriques pour automobiles (y compris les batteries) ;
- les échanges standard moteur ;
- les pneumatiques (y compris rechapage) ;
- le contrôle technique ;
- les lubrifiants.

Gammes automobiles. Le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA) classe les véhicules en cinq gammes : économique inférieure ; moyenne inférieure ; moyenne supérieure ; supérieure luxe ; tous terrains / dérivés véhicules utilitaires / divers.

Véhicules d'occasion : en comptabilité nationale, les transactions de gré à gré entre ménages ne sont pas comptabilisées dans la consommation des ménages en voitures d'occasion. Seules sont prises en compte les ventes de véhicules de démonstration, les ventes de véhicules appartenant aux loueurs de courte durée et les ventes par les professionnels des véhicules des ménages

(sont comptées uniquement les marges réalisées par l'intermédiaire).

Sources

En dehors des comptes nationaux, plusieurs sources ont été utilisées :

- les enquêtes Budget de famille de l'Insee ;
- les données du Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA) en ce qui concerne les immatriculations et les prix moyens des automobiles ;
- les données de l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité et l'Agence De l'Environnement et de la Maitrise de l'Énergie (INRETS-ADEME) pour l'âge moyen des véhicules et la multi-motorisation ;
- les données du Comité Professionnel Du Pétrole (CPDP) en ce qui concerne les prix des carburants ;
- le compte des transports pour les consommations unitaires moyennes et la distance moyenne parcourue.

Bibliographie

Cédérom « 40 ans de consommation des ménages », 2002, Insee.

« La consommation des ménages en 1994 », *Insee Résultats* n° 74-75, juin 1995, pages 24 à 26.

« La consommation des ménages depuis quarante ans - Perte de vitesse des dépenses traditionnelles », *Insee première* n° 832, février 2002.

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

BULLETIN D'ABONNEMENT A INSEE PREMIERE

A RETOURNER A : INSEE Info Service, Service Abonnement B.P. 409, 75560 Paris CEDEX 12
Tél. : 01 53 17 88 45 Fax : 01 53 17 89 77

OUI, je souhaite m'abonner à INSEE PREMIÈRE - Tarif 2002

Abonnement annuel = 70 € (France) 87 € (Étranger)

Nom ou raison sociale : _____ Activité : _____

Adresse : _____

Tél : _____

Ci-joint mon règlement en Euros par chèque à l'ordre de l'INSEE : _____ €.

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,

R. Baktavatsalou, C. Dulon,

A.-C. Morin, B. Ouvré

Maquette : M. Brunet

Code Sage IP02844

ISSN 0997 - 3192

© INSEE 2002



INSEE
INSTITUT NATIONAL
DE LA STATISTIQUE
ET DES ÉTUDES
ÉCONOMIQUES