

Le budget automobile des ménages s'adapte aux prix des carburants

Marianne Juillard, division des prix à la consommation, Insee

Depuis 1990, la part de l'automobile dans le budget des ménages est quasi stable. Les prix des consommations liées à l'automobile ont pourtant augmenté nettement plus rapidement que l'inflation générale, surtout depuis 2004. C'est le cas notamment des carburants, mais aussi des pièces détachées. Mais les progrès technologiques et les changements de comportements des consommateurs ont, dans le même temps, réduit les volumes de ces consommations. La hausse des prix des véhicules neufs reste modérée compte tenu de la concurrence entre les différents constructeurs. La baisse des prix des assurances fait diminuer la part de ce poste.

Ces dernières années, la part de l'automobile dans la consommation des ménages s'est stabilisée. De 1998 à 2006, les Français ont consacré en moyenne et par an 12,3 % de leur budget à l'acquisition d'un véhicule et à son utilisation (*définitions*). Entre 1990 et 1997, cette part était de 12,4 %. L'accroissement continu du parc automobile est compensé par une moindre utilisation des véhicules. Les hausses des prix des carburants, en 1999-2000 et depuis 2004, ont entraîné une décélération de la circulation automobile, et même une baisse en 2005. Le nombre moyen de kilomètres parcourus par véhicule par an diminue depuis 2002.

Dans le budget consacré à l'automobile, la part relative des achats d'automobiles (neuves et d'occasion) a diminué entre la période 1990-1997 et la période 1998-2006 tandis que

la part relative des accessoires et pièces détachées augmentait (*tableau 1*).

Au cours des dix dernières années, les prix des consommations liées à l'automobile ont fluctué en fonction des prix du pétrole : leur indice s'écarte de l'indice d'ensemble lorsque le prix des carburants flambe (*graphique 1*). Ainsi, en 1999-2000 et depuis 2004, les prix de ces consommations augmentent plus vite que l'inflation. Fin 2006, leur indice base 100 en 1998 s'établit à 121,9 contre 114,6 pour l'indice d'ensemble.

Entretien, réparation et pièces détachées : 37% du budget automobile

La part consacrée à l'entretien, la réparation et l'achat de pièces détachées et accessoires continue d'augmenter ces dernières années pour atteindre 37 % des dépenses des ménages consacrées à l'automobile en 2006.

Pourtant, les volumes consommés sont en diminution constante, du fait notamment de la diminution du nombre d'accidents.

Mais dans le même temps, les coûts de réparation augmentent fortement : depuis 1998, les prix de l'entretien et de la réparation des véhicules (hors achats de pièces détachées et accessoires) ont augmenté d'environ 35 %, soit presque 2,5 fois plus que l'inflation. La hausse est d'en moyenne 5 points par an depuis 2001. Les équipements de haute technologie nécessitent en effet une main-d'œuvre de plus en plus qualifiée et des investissements techniques plus pointus. Par ailleurs, si la réglementation européenne adoptée en 2002 (*définitions*) vise à affermir la concurrence dans le secteur de l'après-vente, elle n'a pas empêché le déclin des

1 Le poids de l'automobile dans la consommation des ménages

	1990-1997	1998-2006
Automobiles neuves et d'occasion	27,2	24,1
Pièces détachées et accessoires	18,4	20,4
Carburants, lubrifiants	27,7	28,3
Entretien et réparations	15,4	15,3
Assurance automobile	4,8	4,5
Autres services liés aux véhicules personnels	6,5	7,4
Part des consommations liées à l'automobile	12,4	12,3

Source : Insee.

réparateurs indépendants. La dépendance des consommateurs à l'égard des réseaux des constructeurs s'est en effet renforcée. D'une part, les réparations concernant les technologies « captives », comme l'électronique embarquée, requièrent des outils spécifiques à un modèle de véhicule donné. Les garagistes indépendants « multimarques » n'ont donc pas forcément les moyens financiers de s'en équiper. D'autre part, les concessionnaires parviennent à fidéliser leurs clients en leur proposant des services supplémentaires (offres de financement associées à une prolongation de

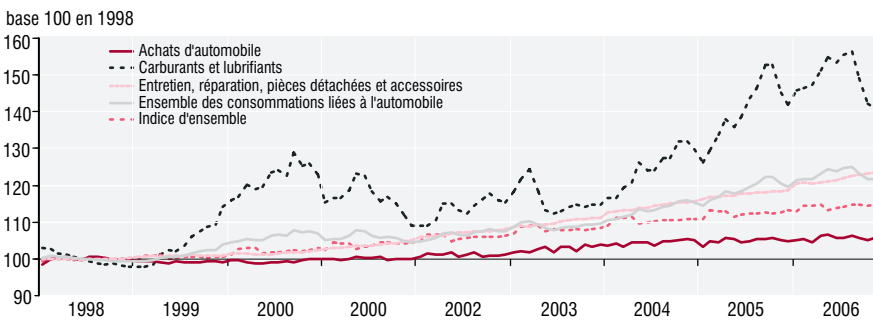
garantie, contrats de location longue durée...).

Quant aux pièces détachées et accessoires, leur prix est reparti à la hausse fin 2001, après plusieurs années de stabilité. Au sein de ce poste, les prix des pneumatiques ont eu tendance à baisser entre 1994 et fin 2000, puis à se stabiliser de fin 2000 à fin 2003 (*graphique 2*). Ceci s'explique par la baisse des prix internationaux du caoutchouc naturel. Puis en 2004 et 2006, le prix des pneumatiques augmente fortement : la flambée des prix du pétrole a renchéri les coûts de production du

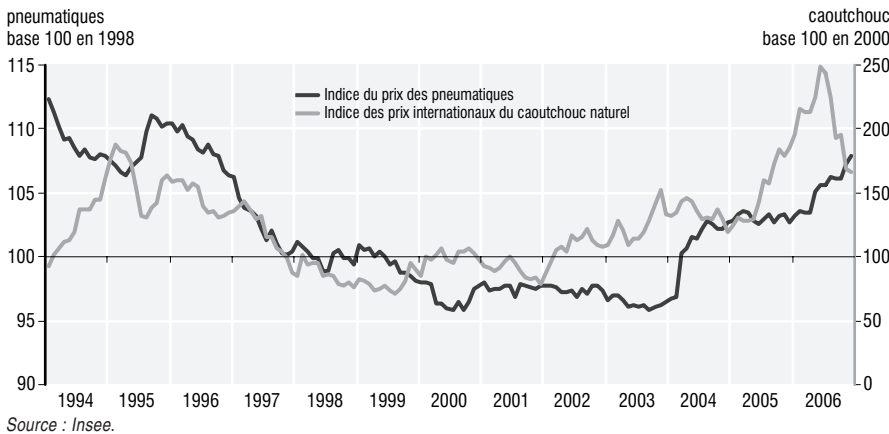
caoutchouc synthétique, et les prix internationaux du caoutchouc naturel ont connu une forte hausse en 2005 (ils baissent ensuite mi-2006).

Dans le même temps, les autres pièces de rechange et accessoires ont vu leurs prix augmenter dès le début de l'année 2001. Le nouveau règlement européen d'exemption (2002 - *définitions*) renforçant les conditions de la concurrence sur le marché des pièces détachées n'a pour l'instant pas permis d'enrayer la hausse : celle-ci s'est poursuivie sous l'effet d'une forte élévation du cours de nombreuses matières premières (zinc, cuivre, métaux non ferreux, aluminium) entrant dans la composition des pièces automobiles. Au total, les prix des autres pièces de rechange et accessoires ont augmenté de 15,5 % de début 2001 à fin 2006, soit 3,6 points de plus que l'inflation générale.

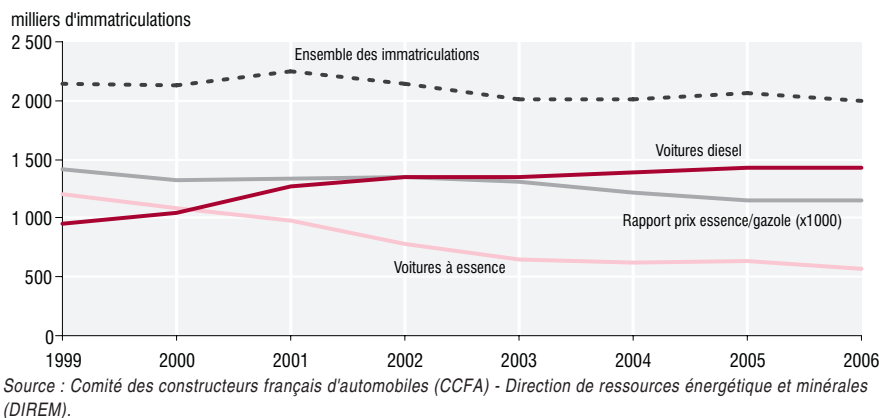
① Les prix des consommations liées à l'automobile



② Les variations des prix internationaux du caoutchouc se répercutent sur le prix des pneumatiques



③ Les consommateurs privilégient le diesel



Face aux hausses du pétrole les Français tentent de limiter leurs dépenses en carburants

Avec les fortes hausses des prix des carburants en 1999-2000, puis à partir de 2004, le poids de ces consommations dans le budget automobile des ménages s'est accru. Les ménages ont cependant modéré la hausse de leurs dépenses en carburants en optant plus souvent pour le diesel. La part des immatriculations de véhicules diesel est en effet devenue majoritaire (56 %) en 2001 et oscille aux alentours de 70 % depuis 2004 (*graphique 3*). Bien que le prix d'un véhicule diesel reste plus élevé que celui de la version essence, son moteur plus économe en carburant emporte la préférence des consommateurs. Pourtant, en termes de prix, l'attractivité du gazole a diminué au cours du temps : l'écart entre gazole et essence s'est sensiblement réduit de 2002 à 2005 (il se stabilise depuis). La flambée des prix a en effet nettement plus affecté le gazole (*graphique 4*) bien que le taux de taxation lui soit resté très favorable (*tableau 2*). Par ailleurs, au cours des dix dernières années, la consommation moyenne d'une voiture à essence a davantage diminué que celle d'une voiture diesel. Un moteur à essence consomme près de 10 % de moins qu'en 1995, contre 3,6 % pour un moteur diesel.

Le prix de la voiture neuve s'adapte au marché

La part du budget automobile consacrée à l'achat d'un véhicule neuf a tendance à diminuer. Sur la période 1990-1997 elle était de 22 % en moyenne ; elle n'est plus que de 18 % en moyenne depuis 1998. La proportion de ménages ayant au moins un véhicule a peu augmenté ces dernières années, mais la part des ménages en possédant au moins deux a progressé de plus de 6 points depuis 1998. Le parc automobile a par ailleurs vieilli : l'âge moyen d'un véhicule est passé de 7 ans en 1998 à 7,7 ans en 2005.

Après la chute des immatriculations de 1997, consécutive à la fin des primes gouvernementales, le marché de l'automobile neuve connaît une embellie jusqu'en 2002, avec un niveau d'immatriculations élevé. Les efforts d'innovation en matière de sécurité, de consommation d'énergie et de confort portent leurs fruits. La stabilité des prix encourage également ce regain de consommation. La dynamique profite surtout aux constructeurs français (graphique 5), dont le taux de pénétration dans les immatriculations progresse de 4,7 points entre 1997 et 2002 pour s'établir à 60,6 %. Une amélioration de la compétitivité-prix des voitures françaises par rapport à leurs concurrentes étrangères explique en partie ce succès : en 2001, le prix des voitures françaises est inférieur de 3,1 % à celui de 1998, alors que le prix des voitures étrangères lui, est supérieur de 1,9 %. Mais l'année 2002 marque le début d'un effritement du volume global des immatriculations qui touchera davantage les marques françaises. Les ventes de véhicules de marques étrangères se redressent dès 2004, tandis que celles des marques françaises continuent à baisser et chutent même de 6 % en 2006. Dans le même temps, l'écart entre l'indice de prix des marques françaises et celui des étrangères a tendance à se resserrer légèrement. La

② Les taux de taxation du carburant

Part moyenne annuelle des taxes dans le prix de vente TTC

	1999	2002	2005
Essences	79	73	67
Diesel	72	66	57

en %

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

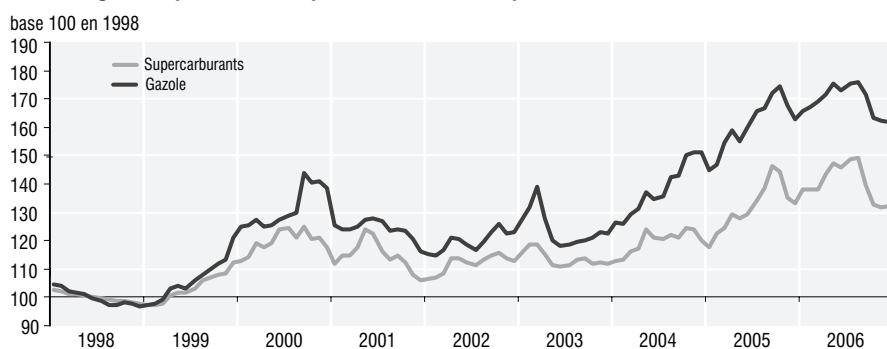
part des ventes de voitures de marques françaises recule selon le Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA) à 54,3 % en 2006.

Toutes marques confondues, de janvier 2002 à janvier 2007, les prix de l'automobile neuve ont progressé de 1,3 % par an en moyenne, alors que la hausse n'était que de 0,2 % par an de janvier 1998 à janvier 2002. Dès le milieu de l'année 2000, les tarifs ont commencé à croître plus rapidement (graphique 6). Mais l'effet de cette accélération a été dans un premier temps compensé par un effet qualité important (définitions) : en 2000, les constructeurs installent en série

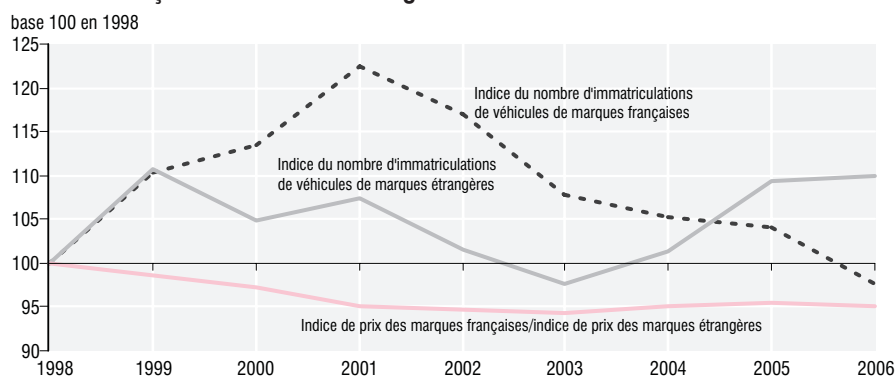
coussins gonflables de sécurité (airbags), climatisation, ABS sur de nombreux modèles, et proposent de plus en plus souvent un service de maintenance gratuit pouvant aller jusqu'à 36 mois concernant les vidanges et changements de filtre. Début 2002, la garantie de deux ans sur les véhicules est étendue aux trois marques françaises. Depuis 2003, l'impact de la qualité s'affaiblit jusqu'à devenir presque nul. Une hausse du niveau des promotions contribue alors à atténuer légèrement la hausse des tarifs.

Le marché de l'automobile d'occasion est très lié à celui de l'automobile neuve : les bonnes années d'immatriculations de

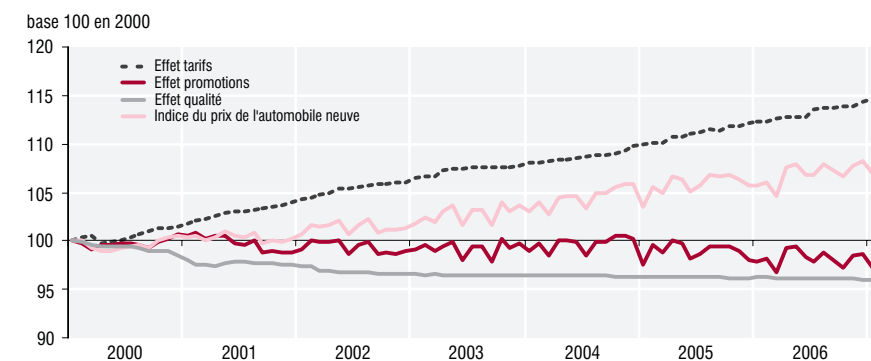
④ Le gazole plus touché par la hausse des prix des carburants



⑤ Les françaises contre les étrangères



⑥ Les différentes composantes de l'indice du prix de l'automobile neuve



Lecture : l'indice des prix des automobiles neuves se décompose en trois parties : un effet tarifs résultant des hausses de prix catalogue des constructeurs, un effet qualité (définitions) dû par exemple, aux améliorations de l'équipement des véhicules et d'un effet promotions.

Source : Insee.

voitures neuves de 1999 à 2002 ont mécaniquement engendré une dynamique favorable à la voiture d'occasion de 2000 à 2003. En 2005, le volume du marché de l'occasion est en repli, suite à deux années maussades sur le marché du neuf. Mais en 2006, c'est le phénomène inverse qui se produit. Au total, en 2006, les véhicules d'occasion représentent une part plus élevée des achats d'automobiles qu'en 1998.

Assurances : baisse des primes

En 2006, les prix de l'assurance automobile sont inférieurs de 2,3 % à ceux de 1998. Alors que le montant des primes avait augmenté régulièrement de 2001 à 2004, il a commencé à décroître à partir de 2005, prenant en compte la diminution du nombre de sinistres : depuis 1999, la fréquence des sinistres en responsabilité civile, matériels ou corporels, entraînant un débours de l'assurance, n'a cessé de diminuer. Elle était de 65 %o véhicules-années en 1999 (un véhicule-année représente 365 jours d'assurance de véhicule). La baisse du kilométrage moyen annuel, les efforts de prévention routière et une plus grande sûreté des véhicules ont fait descendre ce taux à 47 %o en 2005. De même, les vols, incendies de voiture et autres dommages causés aux véhicules hors responsabilité civile ont diminué ces dernières années. Le bénéfice de cette baisse de l'ensemble des sinistres est cependant atténué par l'augmentation de

leur coût moyen. La charge des sinistres matériels en responsabilité civile a augmenté sous l'effet d'une accélération des prix de la réparation automobile depuis 2001 et d'une reprise de la hausse des prix des pièces détachées en 2002. Quant aux sinistres corporels en responsabilité civile, leur charge s'accroît régulièrement du fait des évolutions de la jurisprudence concernant les indemnités versées aux victimes d'accidents corporels.

Sources

L'indice de référence est l'indice des prix à la consommation pour l'ensemble des ménages (IPC).

L'indice mensuel des prix des automobiles neuves est calculé sur un échantillon de marques et modèles français et étrangers. Cet échantillon, représentatif de la structure des achats d'automobile (marque, type de carburant...), est révisé chaque année. Les pondérations et les parts dans le budget des ménages sont issues des données de la Comptabilité nationale.

Définitions

Les consommations liées à l'automobile : elles regroupent ici les achats de véhicules neufs et d'occasion, les carburants, les accessoires, l'entretien et la réparation, les péages et parking, les assurances et les autres services liés à l'utilisation de véhicules personnels (auto-école, location de véhicules privés...).

Règlement européen d'exemption : les accords de distribution sélective et exclusive entre les constructeurs automobiles et leurs réseaux de concessionnaires constituent

une entrave aux règles européennes de libre concurrence. Mais le secteur de la distribution automobile bénéficie d'une dérogation dans la mesure où l'intérêt du consommateur est préservé. Afin de satisfaire à cette condition, la Commission européenne a jugé nécessaire d'adopter un nouveau règlement (1400/2002) dans le but d'aiguiller la concurrence. D'une part, il s'agit d'ouvrir le marché de l'entretien à tous les intervenants qualifiés : les constructeurs sont sommés de fournir aux opérateurs indépendants un accès aux informations techniques nécessaires à leurs activités. D'autre part, les équipementiers peuvent désormais distribuer directement aux réparateurs indépendants sous le label « pièces d'origine » et sous leurs propres marques les pièces qu'ils fournissent en première monte aux constructeurs.

L'effet qualité : lorsqu'un équipement est ajouté en série à un véhicule, la « qualité » de ce dernier augmente. Il est donc nécessaire de corriger le prix observé de cette amélioration de qualité. Ainsi, lorsque le constructeur ne répercute pas le coût de l'équipement supplémentaire sur son prix, l'indice de prix de ce véhicule, à qualité constante, baisse. C'est ce qu'on appelle « l'effet qualité ».

Bibliographie

« La consommation des ménages en 2006 », *Insee Résultats* n° 71 société, septembre 2007.

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

« L'industrie automobile française », *Analyse et statistiques*, éditions 2001 à 2006, Comité des constructeurs français d'automobiles, août 2006.

www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr
www.cecogeb.com, fiches professionnelles
www.ffsa.fr (Fédération française des sociétés d'assurance).

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

Vous pouvez vous abonner gratuitement aux avis de parution dans <http://www.insee.fr/fr/ppp/abonnement/abonnement.asp#formulaire>

BULLETIN D'ABONNEMENT A INSEE PREMIERE

À RETOURNER À : INSEE/CNGP, Service Abonnement - B.P. 402 - 80004 Amiens CEDEX 1

Tél. : 03 22 97 31 70

Fax : 03 22 97 31 73

OUI, je souhaite m'abonner à INSEE PREMIÈRE - Tarif 2007

Abonnement annuel : 74 € (France)

92 € (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 :
Jean-Michel Charpin
Rédacteur en chef :
Daniel Temam
Rédacteurs :
C. Dulon, A.-C. Morin,
T. Méot, C. Pfister
Maquette : S.Laterza
Code Sage IP071159
ISSN 0997 - 3192
© INSEE 2007

