



Depuis 2008, la consommation automobile pâtit de la crise économique

En 2013, les ménages ont consacré 11 % de leur budget à des dépenses liées à l'automobile. Depuis 2008, ces dépenses baissent en volume. Les achats de voitures neuves déclinent depuis le déclenchement de la crise de 2008, sauf en 2009, première année du dispositif de prime à la casse. Les voitures diesel sont en perte de vitesse, mais restent majoritaires parmi les acquisitions. De même, les dépenses d'entretien se replient en volume depuis 2008, le coût de l'entretien progressant régulièrement. En revanche, les autres dépenses liées à l'automobile (assurances, péages...) continuent de progresser. Les ménages vivant en zone rurale consacrent 11 points de plus à leur budget automobile que ceux de l'unité urbaine de Paris.

Joan Sanchez-Gonzalez, division Synthèses des biens et services, Insee

En 2013, les ménages ont consacré 124 milliards d'euros à leur budget automobile (*définitions*), soit 11,0 % de leur consommation et 5,9 % du produit intérieur brut (*figure 1*). En moyenne, chaque ménage a ainsi dépensé 4 300 euros. Les carburants s'avèrent être le premier poste de dépense en 2013 (31 % du budget automobile ; *figure 2*). Suivent l'acquisition de voitures neuves ou d'occasion (28 %) et l'entretien du véhicule (27 %). Le poids des autres dépenses liées à l'automobile (assurances, parkings, péages...) est nettement plus faible (14 %).

Depuis la crise économique de 2008, les dépenses liées à l'automobile se replient en volume (-2,1 % par an entre 2007 et 2013) alors que leur prix augmente deux fois et demie plus vite que celui de l'ensemble de la dépense de consommation (+ 2,5 % en moyenne par an contre + 1,0 %). Contrairement aux récessions précédentes, la dépense automobile continue à reculer plusieurs années après la sortie de récession (*encadré*).

L'enchérissement des carburants en freine la consommation

Depuis 2012, les carburants sont redevenus le premier poste de dépense dans le budget automobile ; cela n'avait pas été le cas

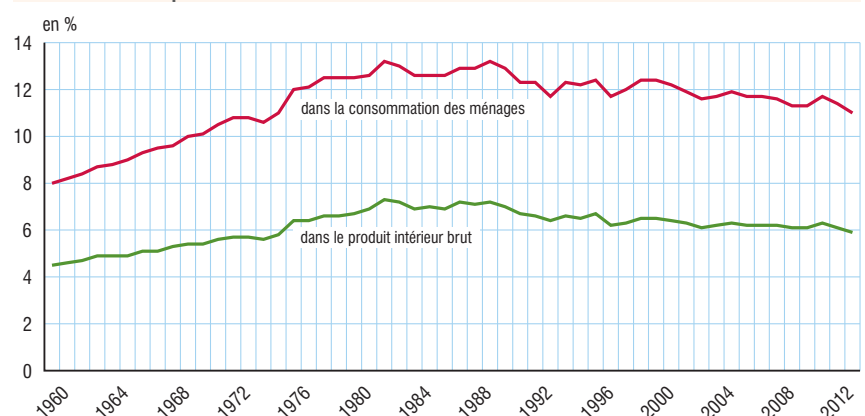
depuis le milieu des années 1970, à l'exception de 2008 (*figure 3*). En effet, alors que les achats de véhicules, notamment de voitures neuves, sont en baisse, les prix des carburants augmentent à un rythme soutenu depuis 2002 (+ 4,7 % en moyenne par an), en lien avec la hausse du prix du pétrole sur les marchés internationaux.

Dans ce contexte, les ménages limitent leur consommation de carburants en volume (- 1,8 % par an entre 2007 et

2013). Ils s'adaptent de deux façons : d'une part, en s'équipant de véhicules plus économes, bénéficiant ainsi des progrès technologiques, et d'autre part, en modifiant leurs comportements : conduite plus souple, moindre utilisation de leur véhicule, notamment par un recours plus important aux transports en commun, etc.

Ce repli de la consommation reflète des réalités différentes selon le type de carburant. Depuis 2007, la consommation de

1 Part de la dépense de consommation automobile



Source : Insee, comptes nationaux base 2010.

gazole augmente en volume de 0,8 % par an alors que celle d'essence chute de 5,4 % par an. Ces évolutions sont dues à la forte croissance, jusqu'à la fin des années 2000, de la part des voitures diesel dans les acquisitions. Ces dernières coûtent certes plus cher à l'achat, mais elles consomment moins de carburant en moyenne, et elles bénéficient de la fiscalité plus avantageuse sur le gazole. En effet, en 2013, la taxe forfaitaire par litre de carburant consommé, qui remplace depuis 2002 la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) flottante, est de 43 centimes par litre de gazole, contre 61 centimes par litre d'essence. Globalement, les taxes (TVA et taxe forfaitaire) représentent en moyenne 49 % du prix du gazole et 56 % de celui du super sans plomb 95 en 2013.

Les achats d'automobiles pâtissent de la crise de 2008

Très longtemps premier poste de dépense automobile, les acquisitions de voitures neuves ou d'occasion pâtissent de la crise économique depuis 2008. Entre 2007 et 2013, les prix des voitures augmentent à un rythme de 1,2 % par an en moyenne, soit moins vite que les autres postes de dépense automobile. Les prix sont légèrement plus dynamiques dans le neuf que dans l'occasion.

En volume, les achats diminuent de 3,1 % par an. Pourtant, en 2009, la prime à la casse a dopé les immatriculations de voitures neuves (+ 27 % en 2009), au bénéfice principalement des petites cylindrées. En 2010, ces immatriculations conservent un niveau élevé, bien qu'en baisse. En revanche, à partir de 2012, elles chutent à un niveau très bas, inférieur de 18 % à celui de 2007.

Les acquisitions de voitures d'occasion pâtissent également de la conjoncture économique. S'y ajoute en 2009 l'impact de la prime à la casse : cette année-là, les immatriculations de voitures d'occasion se replient de 2,7 %.

Même en perte de vitesse, les voitures neuves diesel restent majoritaires

La préférence des ménages pour les voitures diesel s'est atténuée depuis plusieurs années : en 2013, 56 % des voitures neuves sont de ce type, contre 71 % en 2008. Sur la période 2008-2012, excepté l'année 2009, les voitures à essence et diesel subissent toutes deux la crise. En revanche, en 2013, les immatriculations de voitures à essence rebondissent (+ 11 %) alors que celles à motorisation Diesel sont toujours en perte de vitesse (- 19 % par rapport à 2012). Ces dernières pâtissent, d'une part, du débat autour des émissions de particules fines et, d'autre part, des progrès technologiques rendant les

véhicules à essence moins énergivores, via notamment la technique du *downsizing* (*définitions*).

Depuis la mise en place du bonus/malus écologique en 2008, le nombre d'immatriculations de voitures à énergie alternative (électrique, GPL, bicarburant, etc.) est passé de 8 000 à 32 000 entre 2008 et 2013. En 2013, ces véhicules représentent encore une faible part des immatriculations (3,2 %).

Entretenir son véhicule coûte toujours plus cher

En 2013, les ménages ont dépensé 33 milliards d'euros pour l'entretien de leur véhicule. Entretenir son véhicule coûte de plus en plus cher chaque année : depuis 2008, les prix ont crû de 3,0 % en moyenne chaque année, une hausse sensiblement plus vive que celle des prix de l'ensemble de la dépense de consommation (+ 1,0 %). Cette hausse s'explique par la spécialisation accrue de la main-d'œuvre et la complexité des réparations liée à l'électronique embarquée. Ainsi,

le prix de la plupart des opérations d'entretien, facturées au forfait, augmente. Entre 2007 et 2013, les ménages ont acheté globalement moins de pièces détachées (- 2,3 % par an en volume), et notamment de batteries de voiture (- 6,1 % par an), mais plus de pneumatiques (+ 1,9 %). Ils ont également consommé moins de services d'entretien (- 4,0 % par an en volume), probablement en raison du renouvellement du parc automobile, encouragé en 2009 et 2010 par la prime à la casse.

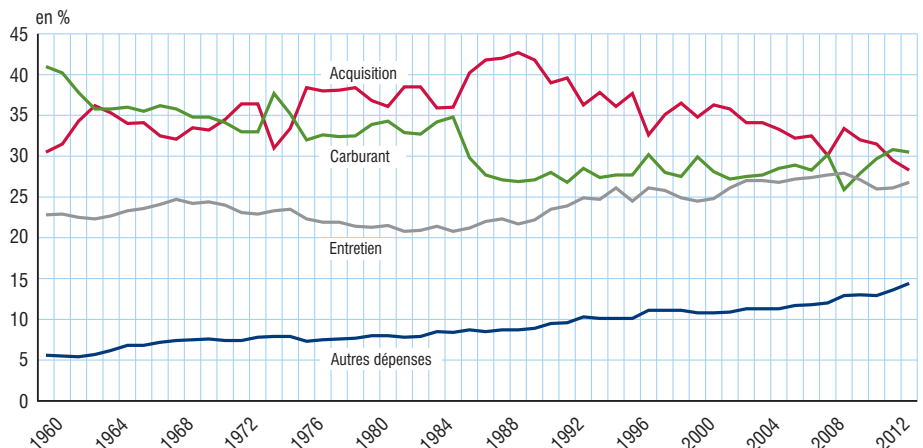
Depuis 2008, le nombre de contrôles techniques réalisés progresse légèrement. La législation impose un contrôle de moins de six mois en cas de revente et tous les deux ans à compter du quatrième anniversaire du véhicule. Dans ce contexte, environ 15,5 millions de véhicules par an, soit près de la moitié du parc automobile, font l'objet d'un contrôle technique. Parmi ces contrôles, seuls 2,5 millions débouchent sur une contre-visite. Depuis 2007, le prix des contrôles techniques croît à un rythme annuel moyen de 3,6 %.

2 La dépense automobile entre 2007 et 2013

	Part dans la dépense automobile en 2013 (en %)	Consommation en 2013 (en Mds d'euros)	Évolution annuelle moyenne entre 2007 et 2013 (en %)	
			en volume	en prix
Dépense automobile	100,0	124,1	-2,1	2,5
Acquisitions	28,3	35,1	-3,1	1,2
<i>véhicules neufs</i>	18,8	23,4	-3,0	1,4
<i>véhicules d'occasion</i>	9,5	11,8	-3,1	1,0
Carburants	30,5	37,8	-1,8	3,6
<i>dont gazole</i>	18,9	23,4	0,8	3,8
<i>dont essence</i>	10,5	13,0	-5,4	3,3
Entretien	26,8	33,3	-2,8	3,0
<i>pièces détachées</i>	16,5	20,5	-2,3	2,6
<i>services d'entretien</i>	9,5	11,7	-4,0	3,5
<i>contrôles techniques</i>	0,8	1,0	0,5	3,6
Autres dépenses	14,4	17,8	1,2	2,5
<i>assurances transports</i>	5,6	7,0	1,4	2,9
<i>cours de conduite et stage</i>				
<i>de récupération de points</i>	1,6	1,9	2,2	3,3
<i>autres services (péages, parking...)</i>	7,2	8,9	0,8	2,1

Source : Insee, comptes nationaux base 2010.

3 Part des différentes composantes dans la consommation automobile



Source : Insee, comptes nationaux base 2010.

Péages, parkings et assurances sont les principales autres dépenses « automobile »

Les autres dépenses liées à l'automobile (assurance, parkings, péages, etc.) progressent globalement en volume sur la période 2007-2013.

En lien avec le développement du réseau autoroutier payant, les dépenses en services annexes des transports terrestres (péages, parkings) progressent en volume et en prix depuis 2008.

En 2013, 5,6 % du budget automobile des ménages est dédié à l'assurance automobile, soit 7,0 milliards d'euros. Ce montant correspond aux primes versées par les ménages une fois déduites les indemnités reversées par les assureurs lors des sinistres. Avec 1,9 milliard d'euros en 2013, les cours de conduite et les stages de récupération de points pèsent encore assez peu dans le budget automobile global. Entre 2007 et 2013, toutefois, ce poste est dynamique en volume et en prix.

Enfin, la dépense liée à la location de voiture se replie et sa part dans le budget automobile reste faible, proche de 1 %.

Un ménage rural consacre 11 points de plus à son budget automobile qu'un ménage parisien

En 2011, les ménages possèdent 1,2 véhicule en moyenne (figure 4). 19 % des véhicules ont moins de 4 ans et 40 % ont plus de 10 ans. Un sur deux est utilisé pour les trajets entre le domicile et le travail : cette proportion monte à deux sur trois pour les ménages comprenant au moins un actif. Outre la taille du ménage, l'équipement

La part des dépenses liées à l'automobile dans le budget des ménages progresse régulièrement de 1960 jusque dans les années 1980, avant de décroître légèrement de 1989 à 2007.

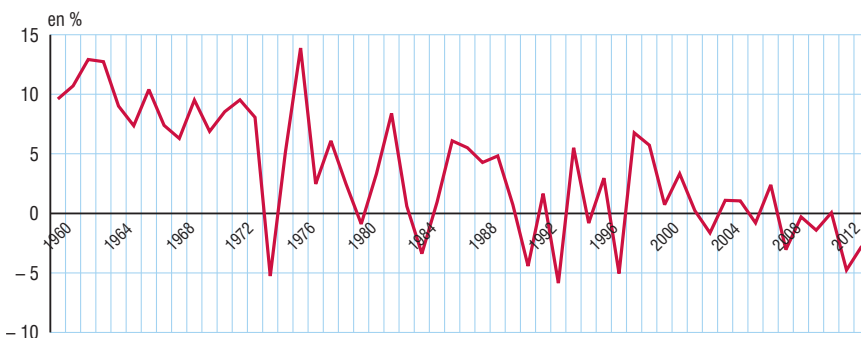
En 1960, les ménages, encore peu équipés en voitures, consacraient 8 % de leur budget à l'automobile (figure). La proportion de ménages motorisés a presque doublé entre 1960 et 1974. Ainsi, sur cette période, les dépenses liées à l'automobile sont très dynamiques en volume : + 9,2 % par an en moyenne. Les deux principaux postes, les acquisitions et les carburants, représentent près de 70 % de cette dépense et progressent à un rythme soutenu (respectivement + 11,5 % et + 9,3 % en volume par an).

En 1974, le premier choc pétrolier freine la consommation automobile en volume (+ 3,8 % par an entre 1974 et 1982). La forte augmentation des prix (+ 13,0 % par an), tirée par celle des carburants (+ 15,1 % par an en moyenne), y contribue. Les véhicules diesel, plus économes et quasi inexistantes en 1960, se généralisent. En 1982, la part des dépenses de consommation en automobile dans le budget des ménages est à son apogée à 13,2 %.

Entre 1983 et 1997, la consommation automobile ralentit encore en volume (+ 0,8 % par an) du fait de la baisse des achats de voitures neuves (- 0,2 % par an en moyenne). Le marché du neuf est en effet fortement touché par le contexte économique : + 10 % en 1986 et 1987 après le contre-choc pétrolier, mais - 17 % en 1993 lors de la récession. Entre 1983 et 1992, la TVA sur les véhicules neufs passe progressivement de 33,3 % à 18,6 % dans le cadre de l'uniformisation pour le marché européen. La mise en place des primes à la casse en 1994 et 1996 permet de doper les ventes l'année de leur mise en place, mais a des répercussions négatives l'année suivante. Entre 1983 et 1997, seuls quelques postes sont dynamiques : les acquisitions de voitures d'occasion, dopées par la morosité du marché du neuf et par l'introduction en 1985 d'un contrôle technique pour la revente d'une voiture ainsi que le gazole, porté par la « diésélisation » du parc.

Entre 1998 et 2007, la consommation automobile se redresse en volume, mais progresse moins que le reste de la consommation (+ 1,9 % par an contre + 2,6 %). La croissance des prix des carburants modère la consommation d'essence. À l'inverse, le gazole, dont le prix est inférieur à celui de l'essence, reste dynamique. Sur la période, les acquisitions se redressent (+ 3,2 %) grâce aux véhicules d'occasion dont la qualité s'est améliorée avec la généralisation en 1992 du contrôle technique obligatoire à l'ensemble des véhicules de plus de 4 ans.

Évolution annuelle en volume de la dépense « automobile »



Source : Insee, comptes nationaux base 2010.

4 Quelques déterminants de la dépense automobile

	Nombre moyen de véhicules	Part des véhicules utilisés pour se rendre au travail (en %)	Part des voitures de moins de 4 ans (en %)	Part des voitures de plus de 10 ans (en %)	Écart à la moyenne de la part budgétaire (en points)
Tous ménages confondus	1,2	48	19	40	
Composition du ménage					
Homme seul	0,8	40	16	45	- 0,4
Femme seule	0,6	36	19	41	- 6,5
Famille monoparentale	0,9	58	14	47	- 3,3
Couple sans enfant	1,4	32	22	38	1,7
Couple avec enfants	1,7	65	20	38	1,7
Quintile de niveau de vie*					
1 ^{er} quintile	0,8	36	10	56	- 4,0
2 ^e quintile	1,0	42	13	49	- 0,6
3 ^e quintile	1,3	51	15	43	1,2
4 ^e quintile	1,4	55	22	33	1,6
5 ^e quintile	1,4	49	30	27	0,0
Localisation					
Commune rurale	1,6	48	18	44	4,3
Unité urbaine de moins de 20 000 habitants	1,3	47	19	39	3,1
Unité urbaine de 20 000 à 100 000 habitants	1,1	47	18	40	1,2
Unité urbaine de plus de 100 000 habitants hors Paris	1,0	51	21	37	- 0,9
Unité urbaine de Paris	0,8	44	23	36	- 6,8

* : voir définitions.

Lecture : les ménages du premier quintile ont une part de dépense consacrée à l'automobile de 4 points inférieure à celle de l'ensemble des ménages.

Source : Insee, enquête Budget de familles 2011.

automobile dépend du niveau de vie du ménage. Les ménages du premier quintile de niveau de vie (*définitions*), soit les 20 % de ménages les moins aisés, sont moins équipés (0,8 voiture par ménage) et 56 % de leurs voitures ont plus de 10 ans ; ils consacrent 4,0 points de moins de leur budget à l'automobile, limitant surtout leurs dépenses en acquisition. À l'inverse, les ménages du cinquième quintile de niveau de vie, soit les 20 % les plus aisés, sont mieux équipés (1,4 voiture par ménage) ; consacrant une part plus importante de leur budget à l'acquisition, ils possèdent des voitures plus récentes (30 % ont moins de 4 ans). La localisation contribue évidemment au niveau de dépense. Avec 0,8 voiture en moyenne, un ménage de l'unité urbaine de Paris consacre 6,8 points de moins que la moyenne à son budget automobile ; il peut plus facilement modérer l'utilisation de son véhicule en utilisant les transports en commun. À l'inverse, un ménage rural y consacre 4,3 points de plus que la moyenne des ménages et 11,1 points de plus qu'un ménage de l'unité urbaine de Paris ; plus équipé (1,6 voiture en moyenne), il dépense également davantage en carburants et en entretien. ■

Sources

En dehors des comptes nationaux en base 2010, plusieurs sources ont été utilisées :

- les données du Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA) pour le nombre d'immatriculations de voitures

neuves et d'occasion et leurs caractéristiques ;

- l'enquête Budget de familles 2011 de l'Insee ;

- les données de la direction générale de l'Énergie et du Climat (DGEC) pour la part des taxes dans les carburants.

Définitions

Le **budget « automobile »** regroupe les achats de carburants et de voitures, les dépenses d'entretien de celles-ci et les autres dépenses liées à l'automobile. En revanche, il ne comprend pas les intérêts des crédits souscrits par les ménages pour financer l'acquisition de leur véhicule. En 2011, selon le CCFA, 43 % des achats de véhicules neufs (hors location avec option d'achat) sont réalisés au comptant, 33 % avec l'aide d'un crédit automobile et 24 % avec un prêt personnel.

Les **carburants** regroupent le gazole, l'essence (super plombé ou super sans plomb), le gaz pétrolier liquéfié utilisé en carburant et les lubrifiants.

L'**acquisition de voitures** regroupe l'achat de voitures neuves et 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 (2,1 millions d'immatriculations en 2013, soit 40 % des achats d'occasion). Seules sont prises en compte les ventes de voitures de démonstration et les ventes par les professionnels des voitures des ménages (sont alors comptées uniquement les marges réalisées par les intermédiaires). Ce poste regroupe également la taxe sur les certificats d'immatriculations.

L'**entretien de véhicule** regroupe les pièces détachées (équipements automobiles, pneumatiques neufs et rechapés, batteries de voitures, appareils d'éclairage et de signalisation pour automobiles et échanges standards moteurs) et les services d'entretien (entretien courant, réparations et contrôles techniques).

Les **autres dépenses liées à l'automobile** regroupent les assurances automobile, les services annexes de transports terrestres (péages, parkings, etc.), les écoles de conduite (dont les stages de récupération de points) et la location de véhicules particuliers.

Le **downsizing** désigne l'ensemble des procédés qui permettent de réduire la cylindrée d'un moteur sans en dégrader ses performances, contribuant ainsi à diminuer fortement la consommation d'essence.

Le **niveau de vie** d'un ménage rapporte le revenu déclaré par le ménage à l'enquête à son nombre d'unités de consommation (UC). Dans un ménage, le premier adulte compte pour 1 UC, les autres personnes de plus de 14 ans pour 0,5 UC et les moins de 14 ans pour 0,3 UC.

Bibliographie

- « Trajectoires divergentes pour les industries automobiles européennes », *Note de conjoncture*, Insee, mars 2014.
- Fiches thématiques « Transports », *Insee Références Cinquante ans de consommation en France*, édition 2009, septembre 2009.
- Julliard M., « Le budget automobile s'adapte aux prix des carburants », *Insee Première* n° 1159, octobre 2007.

Direction Générale :
18, bd Adolphe-Pinard
75675 PARIS CEDEX 14
Directeur de la publication :
Jean-Luc Tavernier
Rédacteur en chef :
E. Nauze-Fichet
Rédacteurs :
J.-B. Champion, A. Houlou-Garcia,
C. Lesdos-Cauhapé, V. Quénechdu
Maquette : P. Nguyen
Impression : Jouve
Code Sage IP141520
ISSN 0997 - 3192
© Insee 2014

• **Insee Première** figure dès sa parution sur le site internet de l'Insee :
www.insee.fr/collections-nationales

• Pour recevoir par courriel les avis de parution (60 numéros par an) :
<http://www.insee.fr/abonnements>

Pour vous abonner à **Insee Première** et le recevoir par courrier :
<http://www.webcommerce.insee.fr/liste.php?idFamille=16>

