

# En 2024, les intentions d'achat de voiture ont davantage reculé pour les plus jeunes et les ménages des centres urbains

Au quatrième trimestre 2024, la consommation des ménages en véhicules mesurée par la comptabilité nationale est inférieure d'environ 4 % à son niveau de fin 2019. Les achats ont en effet nettement baissé durant la crise sanitaire et, s'ils se sont redressés entre fin 2022 et fin 2023, ils sont en stagnation voire en légère baisse depuis. L'enquête mensuelle de conjoncture de l'Insee auprès des ménages (enquête « Camme ») interroge ces derniers sur leurs intentions d'achat de voiture dans l'année. La part des ménages projetant d'acheter une voiture dans les 12 mois est globalement corrélée à la consommation de véhicules mesurée par la comptabilité nationale. Les intentions d'achat ont connu un pic début 2024 mais se replient depuis. L'enquête permet de décomposer cette évolution par catégorie de ménages : la baisse des intentions d'achat en 2024 est ainsi plus marquée pour les ménages les plus jeunes (traditionnellement plus cycliques) et ceux résidant dans un centre urbain. Elle concerne en revanche de manière relativement uniforme les ménages selon leur niveau de vie, alors que les fluctuations passées étaient surtout le fait des ménages aisés.

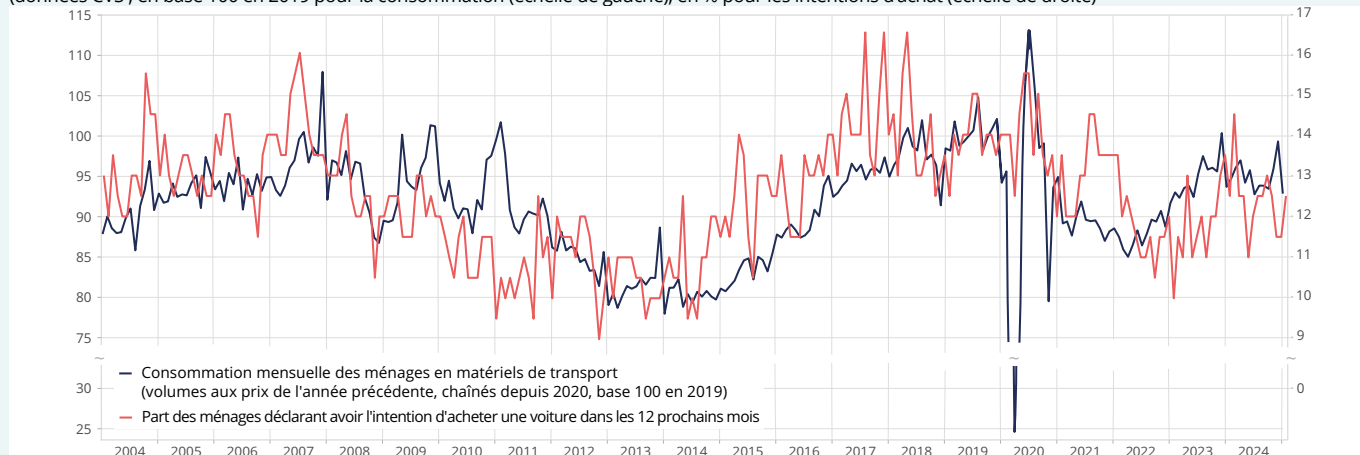
Émilie Cupillard, Nicolas Palomé

## Les intentions d'achat de voiture déclarées dans l'enquête de conjoncture auprès des ménages sont corrélées à la consommation effective en véhicules mesurée par la comptabilité nationale

L'enquête mensuelle de conjoncture auprès des ménages (enquête « Camme ») menée par l'Insee permet de recueillir les réponses de près de 2 000 ménages sur leur opinion quant à l'environnement économique, leur situation financière personnelle et leurs intentions d'achat. Cette enquête inclut en particulier une question relative aux intentions d'achat de voiture dans les 12 mois (►encadré sur l'enquête Camme). Malgré les différences conceptuelles entre les deux mesures ►encadré sur la consommation de matériels de transport), l'évolution de la part des ménages ayant l'intention d'acheter une voiture est globalement bien corrélée à la consommation effective en véhicules telle que mesurée par la comptabilité nationale (►figure 1).

Ainsi, entre 2007 et 2013, les intentions d'achat de véhicule déclarées dans l'enquête de conjoncture et la consommation de véhicules mesurée par la comptabilité nationale ont connu toutes les deux une tendance baissière. Puis, sur la deuxième moitié des années 2010, les intentions d'achat et la consommation ont augmenté de façon plutôt régulière : la consommation des ménages en véhicules a augmenté de 26 % environ entre début 2014 et fin 2019, quand la part des ménages ayant l'intention d'acheter une voiture dans les 12 mois se rehaussait de 3 points. Sur cette période, la dynamique des réponses à l'enquête semblait globalement anticipée par rapport à celle de la consommation mesurée, dans un délai d'environ un semestre. Par exemple, les intentions d'achat ont augmenté de 2 points durant le deuxième semestre 2014, alors que la consommation n'a réellement bondi qu'au printemps 2015. Ce décalage est cohérent avec la question posée aux ménages par l'enquête, où les intentions déclarées correspondent aux douze prochains mois.

► 1. Part des ménages ayant l'intention d'acheter une voiture et consommation des ménages en matériels de transport (données CVS ; en base 100 en 2019 pour la consommation (échelle de gauche), en % pour les intentions d'achat (échelle de droite))



**Dernier point :** février 2025 pour les intentions d'achat (enquête Camme), janvier 2024 pour la consommation en matériels de transport (comptabilité nationale).

**Lecture :** en janvier 2004, la part des ménages déclarant avoir l'intention d'acheter une voiture dans les douze prochains mois était de 13 %. La consommation en matériels de transport était environ 12 % en dessous de son niveau moyen de 2019.

**Champ :** pour la part de ménages ayant l'intention d'acheter une voiture : ménages vivant en France métropolitaine en logement ordinaire ; pour la consommation des ménages en matériels de transport : France entière.

**Source :** Insee, enquête mensuelle de conjoncture auprès des ménages et consommation des ménages en biens (résultats mensuels).

Pendant la crise sanitaire, de début 2020 jusqu'au milieu de l'année 2022, les intentions d'achat comme la consommation présentent globalement une tendance à la baisse. Au cœur de la crise, début 2020, les intentions d'achat ont néanmoins fluctué moins fortement que la consommation : si cette dernière a été mécaniquement entravée durant les mois de confinement, tel n'a pas été le cas pour les intentions d'achat, exprimées sur un horizon temporel de 12 mois. Les intentions d'achat ont ensuite bondi à l'été 2021, une fois la plupart des restrictions liées à la crise sanitaire levées, mais cette hausse ne s'est pas traduite dans les délais habituels par une hausse de la consommation en automobiles. Les contraintes d'approvisionnement fortes auxquelles faisait face le secteur automobile à cette période sont un élément d'explication : la part des entreprises de l'industrie automobile déclarant subir des contraintes d'approvisionnement est en effet passée de 3 % en décembre 2020 à près de 76 % en janvier 2021, pour rester à un niveau élevé jusqu'en avril 2023 (► [figure 2](#)). Ainsi, la concrétisation des intentions d'achat des ménages en consommation effective a pu être freinée durant cette période, en raison des difficultés qu'ils ont rencontrées pour se procurer des véhicules neufs.

À l'inverse, à la mi-2022, la consommation en matériels de transports a commencé à redémarrer alors que les intentions d'achat, globalement dégradées une fois passée l'euphorie de l'été 2021, ne se sont redressées qu'à l'automne. Ce décalage peut être le pendant du décrochage observé en 2021 entre intentions et consommation : les contraintes d'approvisionnement ayant commencé à reculer à l'été 2022, les producteurs ont pu livrer à cette période les commandes correspondant aux intentions d'achats de 2021.

Sur la période s'étendant du troisième trimestre 2022 au premier trimestre 2024, les séries des intentions d'achat et de la consommation se sont toutes les deux redressées, mais sont depuis le début de l'année 2024 relativement moroses. Ainsi, en moyenne sur janvier et février 2025, 12 % des ménages déclarent avoir l'intention d'acheter une voiture (en données corrigées des variations saisonnières), une part en baisse d'environ 2 points par rapport au premier trimestre 2024.

## Depuis un an, les intentions d'achat de voiture baissent plus fortement pour les plus jeunes

Les réponses des ménages déclarant avoir l'intention d'acheter un véhicule issues de l'enquête Camme permettent de décomposer par catégorie de ménages la dynamique des achats de véhicules<sup>1</sup>. Structurellement, la part des ménages qui déclarent avoir l'intention d'acheter une voiture est plus élevée pour les plus jeunes (dont la personne de référence a moins de 35 ans) que pour les autres catégories d'âge : sur l'ensemble de la période entre 2014 et 2024, la part des ménages prévoyant l'achat d'une voiture dans les 12 mois est de 18 % chaque mois en moyenne pour les plus jeunes, contre 8 % pour les plus de 64 ans et 13 % pour l'ensemble de la population. Les intentions d'achat des ménages les plus jeunes sont aussi plus fluctuantes au mois le mois<sup>2</sup> même si elles suivent les tendances moyennes.

Avant la crise Covid, du premier trimestre 2014 au quatrième trimestre 2019, les intentions d'achat de voiture avaient augmenté pour l'ensemble des catégories d'âge mais plus nettement pour les plus jeunes : la part des jeunes ayant l'intention d'acheter une voiture avait augmenté de 8 points de pourcentage, contre une hausse de 3 points pour l'ensemble de la population (► [figure 3](#)).

<sup>1</sup> Pour pouvoir être analysées de façon cohérente avec les évolutions des intentions d'achat de l'ensemble de la population (qui sont présentées ici corrigées des variations saisonnières), les intentions d'achat ventilées par catégorie de ménages ont fait l'objet d'une désaisonnalisation (► [encadré 2](#)).

<sup>2</sup> En moyenne sur la période étudiée, l'enquête Camme recense chaque mois les réponses de 225 ménages dont la personne de référence a moins de 35 ans. Ces réponses sont repondérées par le poids de cette classe d'âge dans la population de référence (20 %) pour les rendre représentatives.

## ► 2. Entreprises subissant des difficultés d'approvisionnement dans l'industrie automobile

(en % d'entreprises concernées ; données corrigées des variations saisonnières)



**Dernier point** : février 2025.

**Lecture** : en janvier 2004, la part des entreprises déclarant avoir des difficultés d'approvisionnement était de 26,5 %.

**Source** : enquête mensuelle de conjoncture dans l'industrie, Insee.

Ainsi, bien que la part des ménages dont la personne de référence a moins de 35 ans soit la moins élevée dans la population de référence (un peu moins de 20 %, contre 50 % environ pour les 35-64 ans et 30 % pour les plus de 64 ans), leur contribution à la hausse des intentions d'achat sur la période est la plus importante : les jeunes contribuent pour +1,5 point à la hausse de 3 points observée pour l'ensemble de la population entre 2014 et 2019, contre une contribution de +0,7 point pour les 35-64 ans et de +1 point pour les plus de 64 ans (► **figure 4**).

Durant la crise sanitaire, entre le quatrième trimestre 2019 et le troisième trimestre 2022, les intentions d'achat de voiture ont diminué pour toutes les catégories d'âge dans des proportions comparables.

En 2024, les intentions d'achat des ménages les plus jeunes ont diminué plus nettement que celles de l'ensemble de la population : -3 points entre le premier et le dernier

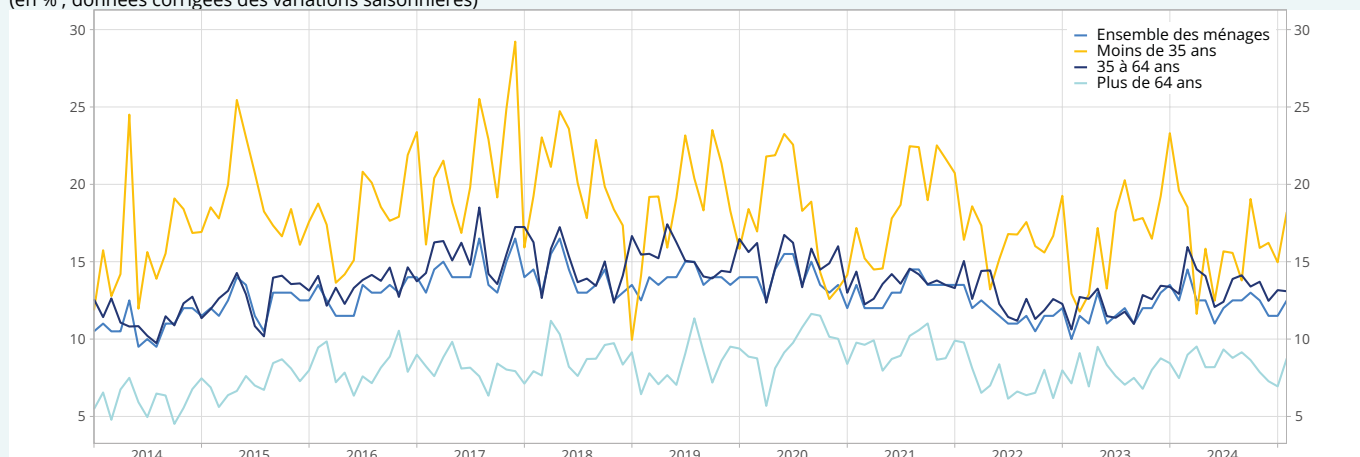
trimestre 2024 pour les plus jeunes, contre -1 point pour l'ensemble de la population. Leur contribution à la baisse des intentions d'achats sur l'année est ainsi relativement proche de celle des 35-64 ans, alors même que le poids des plus jeunes dans la population de référence est moins important. Début 2025, en moyenne sur janvier et février, les intentions d'achat sont globalement stables par rapport au quatrième trimestre 2024 pour toutes les catégories d'âge, malgré un rebond marqué au mois de février pour les plus jeunes.

## Les intentions d'achat de voiture des ménages habitant en centres urbains ont nettement diminué en 2024 alors qu'elles se sont maintenues pour les autres

À partir de 2018, l'appariement des données de l'enquête Camme avec la base « Fidéli » de l'Insee (► **encadré 2**)

### ► 3. Part des ménages ayant l'intention d'acheter une voiture, selon la catégorie d'âge

(en % ; données corrigées des variations saisonnières)



**Dernier point** : février 2025.

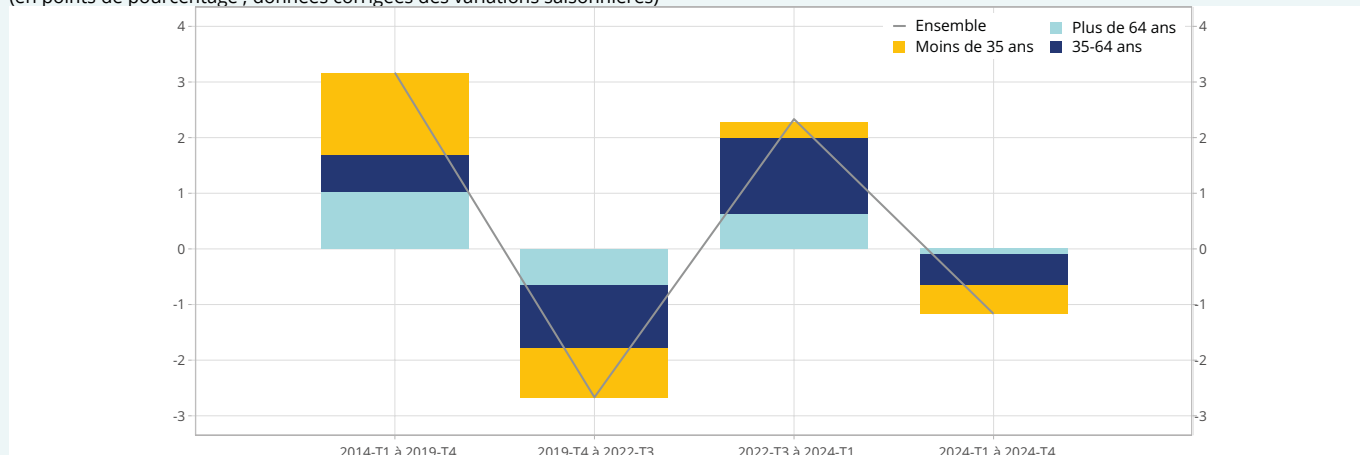
**Lecture** : en janvier 2014, la part des ménages dont la personne de référence a moins de 35 ans déclarant avoir l'intention d'acheter une voiture dans les douze mois était de 11,9 %.

**Champ** : ménages vivant en France métropolitaine en logement ordinaire.

**Source** : enquête mensuelle de conjoncture auprès des ménages (Camme), Insee.

### ► 4. Évolution des intentions d'achat de voiture et contributions à l'évolution par catégorie d'âge

(en points de pourcentage ; données corrigées des variations saisonnières)



**Dernier point** : évolution entre le premier et le quatrième trimestre 2024.

**Lecture** : entre le premier trimestre 2014 et le quatrième trimestre 2019, la part des ménages ayant l'intention d'acheter une voiture a augmenté de 3 points. Les moins de 35 ans ont contribué à cette hausse pour +1,5 point.

**Champ** : ménages vivant en France métropolitaine en logement ordinaire.

**Source** : enquête mensuelle de conjoncture auprès des ménages (Camme), Insee.

permet de catégoriser les ménages interrogés par zone de résidence, à partir de la [grille communale de densité](#) (qui associe à chaque commune un type de zone, notamment rural ou urbain). À partir du niveau de densité de leur commune de résidence, les ménages peuvent être répartis en trois catégories, de tailles relativement proches : les ménages des communes rurales (environ 9 communes sur 10, représentant un tiers de la population), ceux des communes de densité intermédiaire (un peu moins de 30 % de la population) et ceux des grands centres urbains (environ 800 communes en France, pour près de 40 % de la population). Cette dernière catégorie inclut les grandes agglomérations dans lesquelles les transports en commun sont très développés, mais aussi des villes de taille moins importante, dont le territoire reste néanmoins particulièrement dense. Le niveau des intentions d'achat de voiture n'est pas structurellement différent entre ces trois groupes sur la période étudiée : il est proche de 13 % par mois en moyenne pour les trois populations.

Des dynamiques différentes se distinguent néanmoins selon les périodes. Durant la crise sanitaire, les intentions d'achat ont le plus diminué parmi les ménages des zones rurales (-4 points entre le quatrième trimestre 2019 et le troisième trimestre 2022) : alors qu'ils représentent le tiers de la population, ils ont contribué pour près de la moitié à la baisse totale (-3 points environ pour la population d'ensemble, ► [figure 5](#)). Pendant la crise sanitaire, les intentions d'achat des ménages des communes denses ont, en revanche, moins baissé que la moyenne (-1 point entre le quatrième trimestre 2019 et le troisième trimestre 2022). Après cette période et jusqu'au début de l'année 2024, les intentions d'achat se redressent un peu moins

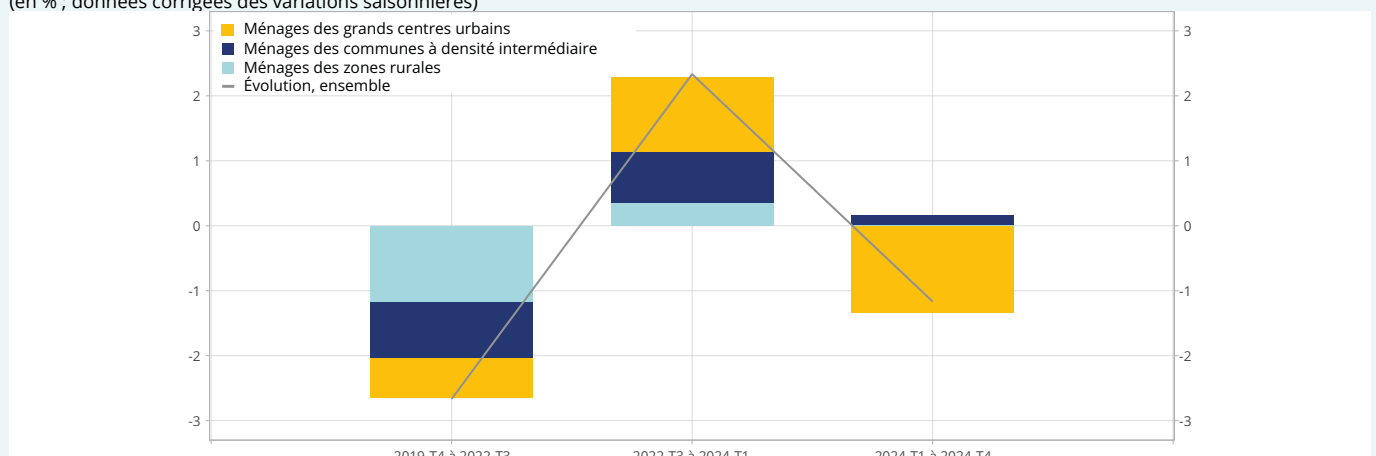
nettement pour les ménages ruraux et plus fortement pour les urbains, ces derniers contribuant alors pour environ la moitié de la hausse. Courant 2024, la dégradation des intentions d'achat est cependant beaucoup plus nette pour les ménages des grands centres urbains : -3 points entre le premier et le quatrième trimestre 2024, contre -1 point en moyenne pour l'ensemble de la population. Les intentions d'achat des ménages ruraux sont stables, tandis que celles des ménages des communes à densité intermédiaire sont plutôt orientées à la hausse (+1 point). Ainsi en 2024, les ménages des centres urbains sont les seuls qui contribuent à la baisse des intentions d'achat.

## Au cours de l'année 2024, les intentions d'achat de voiture sont globalement en retrait, quelle que soit la catégorie de niveau de vie des ménages

Les ménages les plus aisés sont, de façon relativement constante sur la période de 2014 à 2024, plus nombreux à déclarer avoir l'intention d'acheter une voiture dans les 12 mois : en moyenne, 16 % des ménages situés sur le dernier quart de l'échelle des niveaux de vie formulent cette intention chaque mois, contre 11 % parmi les ménages situés sur le premier quart (ménages les moins aisés). Sur le passé, les fluctuations sont plutôt le fait des deux quartiles les plus aisés : les variations de leurs intentions d'achat expliquent l'essentiel de la hausse survenue au cours de la période 2014-2019, de la baisse durant la crise sanitaire et du pic de début 2024.

Toutefois, le repli des intentions d'achat constaté au cours de l'année 2024 est, de façon inhabituelle, commun à l'ensemble des ménages quelle que soit la catégorie de niveau de vie des ménages (► [figure 6](#)). ●

### ► 5. Évolution des intentions d'achat de voiture et contributions à l'évolution par zone de résidence (en % ; données corrigées des variations saisonnières)



**Dernier point** : évolution entre le premier et le quatrième trimestre 2024.

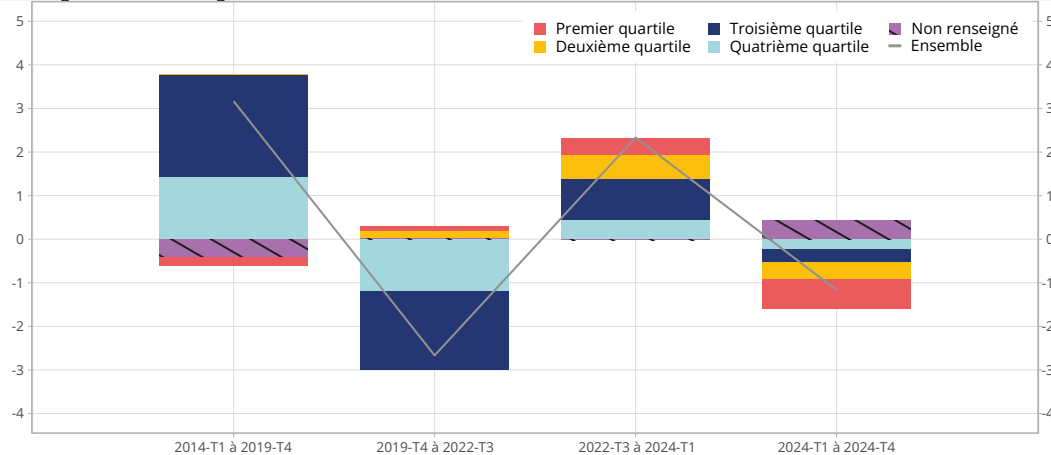
**Lecture** : entre le quatrième trimestre 2019 et le troisième trimestre 2022, la part de ménages ayant l'intention d'acheter une voiture a diminué de près de 3 points. Les ménages des zones rurales ont contribué à cette baisse pour -1,2 point.

**Champ** : ménages vivant en France métropolitaine en logement ordinaire.

**Source** : enquête mensuelle de conjoncture auprès des ménages (Camme) et base Fidéli, Insee.

## ►6. Évolution des intentions d'achat de voiture et contributions à l'évolution par niveau de vie

(en points de pourcentage ; données corrigées des variations saisonnières)



**Dernier point** : évolution entre le premier et le quatrième trimestre 2024.

**Note** : l'information du niveau de vie n'est pas disponible pour une fraction de l'échantillon, autour de 8 % par mois.

**Lecture** : entre le premier trimestre 2014 et le quatrième trimestre 2019, la part de ménages ayant l'intention d'acheter une voiture a augmenté d'environ 3 points. Les ménages les plus aisés, situés sur le quatrième quart de l'échelle des niveaux de vie, ont contribué à cette hausse pour +1,4 point.

**Champ** : ménages vivant en France métropolitaine en logement ordinaire.

**Source** : Insee, enquête mensuelle de conjoncture auprès des ménages.

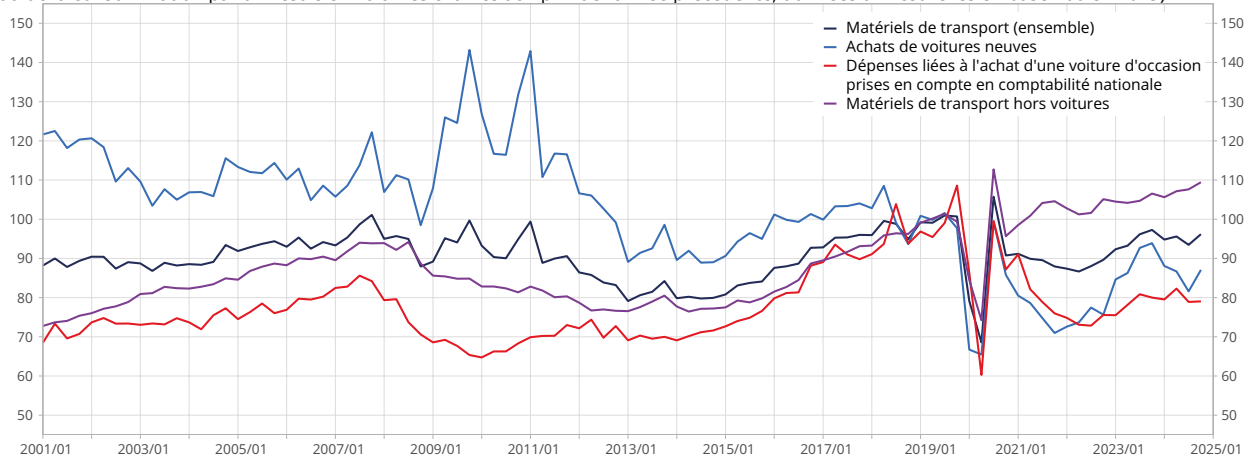
## Encadré 1 – La consommation de matériels de transport en comptabilité nationale

En comptabilité nationale, la consommation de matériels de transport concerne un spectre de produits plus large que les seules voitures, produit sur lequel porte précisément la question dans l'enquête Camme. En effet, en 2023, un peu plus de la moitié de la consommation en « matériels de transports » correspond à des dépenses non directement liées à l'achat d'une voiture : équipements automobiles divers, mais aussi motos, camping-cars, vélos, etc. Si ces autres types d'achats sont relativement bien corrélés aux dépenses directement liées à l'achat d'une voiture (► **figure A**), les dynamiques de chaque série peuvent s'éloigner un peu au trimestre le trimestre.

Par ailleurs, seuls les achats de voitures neuves (y compris en leasing) sont systématiquement comptabilisés comme de la consommation des ménages en comptabilité nationale. En ce qui concerne les véhicules d'occasion, c'est le cas uniquement lorsque la vente est réalisée par une entreprise. Lorsqu'une voiture est achetée par un ménage à un autre par le biais d'un professionnel (concessionnaire), seule la marge réalisée par ce dernier est enregistrée en comptabilité nationale.

### ►A. Consommation des ménages en matériels de transport, par composante

(niveau de la consommation par trimestre en volumes chaînés aux prix de l'année précédente, données trimestrielles en base 100 en 2019)



**Dernier point** : quatrième trimestre 2024.

**Lecture** : au premier trimestre 2001, la consommation en matériels de transport était environ 12 % en dessous de son niveau moyen de 2019.

**Source** : Insee.

Enfin, les comptes nationaux intègrent un « effet qualité » dans leur mesure, qui permet de rendre compte d'une hausse du « volume » de la consommation si la qualité des véhicules achetés, appréhendée par la puissance fiscale des véhicules, s'améliore. Au fil des ans, à nombre d'immatriculations donné, le volume de voitures neuves consommé a augmenté. C'est ainsi qu'en 2024, si les immatriculations de véhicules particuliers à destination des personnes physiques sont près de 20 points en dessous de leur niveau de 2019, la consommation de voitures neuves n'est en retrait que de 15 points. ●

## Encadré 2 – Méthodologie du traitement des données de l'enquête Camme

L'enquête mensuelle de conjoncture auprès des ménages (enquête « Camme ») conduite par l'Insee est harmonisée au niveau européen. Les soldes d'opinion sur les différents sujets, calculés en soustrayant la part de « réponses négatives » à la part de « réponses positives », sont disponibles depuis 2004 dans leur version harmonisée au niveau européen. Cependant, la ventilation par catégories de ménages n'est possible qu'à partir de 2013 (2018 en ce qui concerne la ventilation par zone de résidence, cf. infra).

### Les intentions d'achat de voiture

La question permettant de connaître les intentions d'achat de voiture des ménages est la suivante : « Avez-vous l'intention d'acheter une voiture au cours des douze prochains mois ? ». Quatre modalités de réponse sont proposées : « Oui, certainement », « Oui, peut-être », « Non, probablement pas », « Non, certainement pas ». Le [solde d'opinion correspondant](#) est calculé comme la différence entre la part des ménages déclarant « Oui, certainement » et « Oui, peut-être » et la part de ménages déclarant « Non, probablement pas », « Non, certainement pas ». On présente dans cet éclairage la part des ménages ayant l'intention d'acheter une voiture comme la somme des parts des ménages déclarant « Oui, certainement » et « Oui, peut-être ».

### La catégorisation par niveau de vie et zone de résidence

Les ménages sont aussi interrogés sur les montants de leurs revenus, grâce à la question suivante : « Quel est, au total, le revenu mensuel moyen de votre ménage ? Prendre en compte tous les types de revenus : salaires, pensions de retraite, allocations chômage, prestations familiales, etc. Il faut indiquer le montant avant prélèvement de l'impôt à la source ». Ils sont par ailleurs interrogés sur la composition de leur foyer. Combinée à l'information sur la composition du ménage, cette question permet de calculer un niveau de vie pour chaque ménage, c'est-à-dire un revenu par unité de consommation.

Ce niveau de vie du ménage peut s'écarter de la définition du niveau de vie habituellement retenue par l'Insee. D'une part, le montant déclaré par les ménages n'est pas censé être net de l'impôt sur le revenu prélevé à la source, ce qui diffère de la définition du « revenu disponible » utilisée usuellement par l'Insee pour calculer les niveaux de vie. D'autre part, le niveau de vie présenté ici s'appuie uniquement sur les déclarations des enquêtés, qui peuvent donc ne pas être complètement alignées avec la classification fiscale des sources de revenus.

Pour classer les ménages sur l'échelle des niveaux de vie, les valeurs des quartiles sont ensuite calculées par année civile, en pondérant les ménages avec les poids propres à l'enquête.

Concernant le type de zone de résidence, l'information se fonde sur le code de la commune de résidence, issue de la base Fidéli (Fichiers démographiques sur les logements et les individus) de l'Insee. L'appariement entre les données de l'enquête Camme et la base Fidéli a été réalisé à partir de 2018.

### La correction des variations saisonnières par catégorie de ménages

Afin de mettre en cohérence les séries mensuelles de la part des ménages déclarant avoir l'intention d'acheter une voiture par catégorie de ménages avec la série agrégée de [solde d'opinion corrigé des variations saisonnières](#), une désaisonnalisation est réalisée pour chaque catégorie de ménages : pour chaque mois, la différence entre le solde corrigé des variations saisonnières et le solde brut au niveau agrégé est ajoutée à la valeur du solde brut de chaque catégorie de ménages considérée. ●