

Le budget transports des ménages depuis 40 ans

La domination de l'automobile s'est accrue

Régis Arthaut, division Synthèse des biens et services

En 2004, les ménages ont consacré à la fonction transports 14,9 % de leur budget, soit 5 140 euros.

La voiture particulière joue un rôle dominant. Le marché de la voiture d'occasion s'est renforcé. Les consommations en carburant stagnent depuis 1989, du fait des hausses récentes de prix et de la rénovation du parc qui tendent à les modérer. Les consommations en entretien-réparation, qui ont un poids deux fois plus faible, ont baissé de 13 % en volume sur la même période.

En concurrence accrue sur le marché intérieur, le train et l'avion ont, depuis 10 ans, un poids important dans le dynamisme des transports collectifs. Les trains à grande vitesse ont capté une bonne part du trafic intérieur. La montée en puissance des compagnies aériennes à bas coût a limité l'effet d'un environnement international moins favorable depuis 2001.

La part du budget que les ménages consacrent aux transports est passée de 10,6 % à 15,6 % entre 1960 et 1989. Elle s'est stabilisée depuis et se situe à 14,9 % en 2004. C'est le poste de dépenses le plus élevé après le logement (8 440 euros) et devant l'alimentation (4 980 euros). En 1960, le budget de l'alimentation était deux fois et demie supérieur à celui des transports.

L'automobile : 83 % du budget transports

Le budget transports des ménages (*définitions*) se répartit entre l'automobile (achat et utilisation), les services de transport (transports collectifs et taxis) et, pour une faible part, les deux roues (*tableau 1*).

C'est avec la voiture particulière que les ménages effectuent les deux tiers de leurs déplacements

en France et à l'étranger. Les distances qu'ils parcourent en voiture sont deux fois plus importantes qu'avec les autres types de transports (753 milliards de voyageurs-kilomètres contre 373) pour une dépense globale six fois plus élevée.

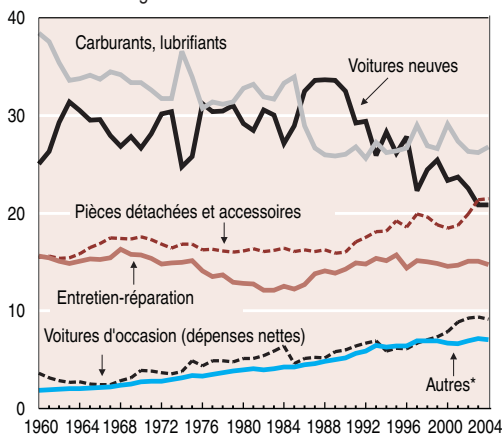
En 1960, le poids des carburants et lubrifiants dans le budget global automobile était plus élevé que celui des achats de voitures neuves. Cela s'est vérifié, avec quelques fluctuations dues aux deux premiers chocs pétroliers, jusqu'au contre-choc pétrolier de 1985. La part des carburants et lubrifiants est alors devenue plus faible que celle des achats de voitures neuves jusqu'en 1992. Depuis 1997, le budget consacré aux carburants est de nouveau le plus élevé et le budget annuel voitures neuves est devancé depuis 2003 par les pièces détachées (*graphique 1*).

Les voitures neuves décrivent un cycle

Les achats de véhicules (voitures neuves et d'occasion, motos et bicyclettes) représentent 27,3 % des dépenses de transport en 2004.

① Les différents postes de la consommation des ménages en automobile

en % du budget automobile



* Échanges standard moteur et autres dépenses d'utilisation (péages, parkings, location de voitures, écoles de conduite).

Source : Comptes nationaux, base 2000, Insee

Les ventes directes de voitures d'occasion entre ménages (dépenses brutes, *définitions*) ne sont pas prises en compte car elles ne modifient en rien la consommation totale des ménages, une vente étant compensée par un achat. Seules sont comptabilisées les ventes avec intermédiaires, et dans ce cas seule la marge de ces derniers est retenue (dépenses nettes, *définitions*).

Entre 1960 et 2004, les ménages ont accru leurs achats d'automobiles neuves, de 4,8 % en moyenne par an en volume soit plus rapidement que le pouvoir d'achat de leur revenu disponible brut (3,1 %). Depuis 1995, les rythmes

de croissance sont plus faibles et la tendance est inverse : 2,2 % en moyenne pour le pouvoir d'achat contre 0,8 % en volume pour les achats des ménages en voitures neuves.

Les fortes évolutions du marché automobile évoquent un « cycle automobile » d'une durée d'environ 12 ans, que vérifient les dernières immatriculations (*graphique 2*). Toutefois, ceci n'est vrai que pour l'ensemble du marché (ménages + entreprises + administrations). Le marché restreint aux ménages est quasiment à son plus bas niveau historique depuis les années 1980, 34 % en dessous de son plafond de 1989.

Sur quinze ans la baisse des immatriculations en moyenne annuelle est forte (– 2,7 %) alors qu'elle est plus modérée pour les volumes consommés (– 0,8 %). La montée en gamme et l'effet qualité atténuent en effet ce recul en nombre. Celui-ci est en partie dû à une forte baisse des immatriculations de voitures neuves chez les ouvriers et employés (– 200 000 entre 1999 et 2004), avec un report partiel (+ 120 000 entre 1999 et 2004) sur les voitures d'occasion.

En effet, le prix unitaire moyen d'une voiture neuve (*définitions*) a augmenté de 25 % entre 1995 et 2004, pour atteindre 19 040 euros. L'indice de prix a pourtant très légèrement baissé dans l'intervalle (*tableau 2*), la divergence provenant de l'effet qualité : montée en gamme, poussée des moteurs diesel et améliorations qualitatives avec plus d'électronique et de sécurité (ABS, airbag).

Le marché des voitures d'occasion a explosé

Les voitures d'occasion, hors transactions entre particuliers comme précisé ci-dessus, affichent la plus forte croissance en volume des postes de transport. Après une hausse sensible entre 1960 et 1980 (10,1 % en moyenne par an), une légère décélération a suivi. Avec l'arrivée du contrôle technique, la qualité des véhicules s'est améliorée et les ventes ont fortement progressé (6,9 % en moyenne par an depuis 1995), malgré un sensible ralentissement depuis 2002.

Le marché de l'occasion est constitué à 80 % en valeur par des voitures de moins de 5 ans. Il tend ainsi à s'apparenter à celui du neuf avec, pour la première fois en 2003, une domination des immatriculations de voitures diesel. Depuis 2000, le budget que les ménages consacrent aux voitures d'occasion dépasse, en dépenses brutes, celui des voitures neuves (*tableau 3*).

1 Les postes du budget transports des ménages (en euros par ménage)

	1960	1980	2000	2004
Automobile	145	1 588	4 074	4 273
- Voitures neuves	36	464	950	891
- Voitures d'occasion	5	82	319	390
- Pièces détachées et accessoires	22	256	751	917
- Carburants, lubrifiants	56	520	1 187	1 146
- Entretien-réparation	23	204	592	629
- Autres ¹	3	63	274	300
Motos, bicyclettes²	12	82	175	180
Services de transport	36	231	614	692
- Transport ferroviaire interurbain	14	57	128	145
- Transport aérien	4	56	202	220
- Autobus, cars et taxis	9	63	141	163
- Transport urbain	7	32	108	125
- Transport maritime	2	8	12	14
- Autres services de transport ³	1	15	23	25
Transports	193	1 901	4 862	5 144
Assurances automobiles ⁴	7	64	160	204

1. Échanges standard moteur et autres dépenses d'utilisation (péages, parkings, location de voitures, écoles de conduite).

2. Achat, location et utilisation.

3. Essentiellement déménagements.

4. Le poste assurances automobiles est indiqué pour mémoire car il n'appartient pas à la fonction transports mais à la fonction autres biens et services avec toutes les assurances et services financiers.

Source : Comptes nationaux, base 2000, Insee

2 Évolution des prix des voitures neuves

	Taux de croissance annuel moyen (%)		
	1970-1985	1985-1995	1995-2004
Indice de prix des voitures particulières neuves	9,4	2,1	- 0,05
Effet « Qualité et Structure »	2,7	1,5	2,5
« Dépense Unitaire Moyenne » des voitures particulières neuves	12,4	3,7	2,5

Source : DAEI/SES, Insee

3 Immatriculations et dépenses en voitures particulières neuves et d'occasion réalisées par les ménages

	Immatriculations (en milliers)				Dépenses (millions d'euros)							
					Dépenses brutes ¹				Dépenses nettes			
	1990	1995	2000	2004	1990	1995	2000	2004	1990	1995	2000	2004
Voitures particulières neuves	1 817	1 428	1 390	1 221	24 746	21 787	23 550	23 256	24 746	21 787	23 550	23 256
Voitures particulières d'occasion	4 491	3 956	4 898	5 259	19 429	19 133	25 123	31 237	4 570	5 144	7 912	10 177
Ratio occasion/neuf	2,5	2,8	3,5	4,3	0,8	0,9	1,1	1,3	0,2	0,2	0,3	0,4

1. Les dépenses brutes incluent les ventes d'occasion entre ménages.

Source : DAEI/SES, Insee

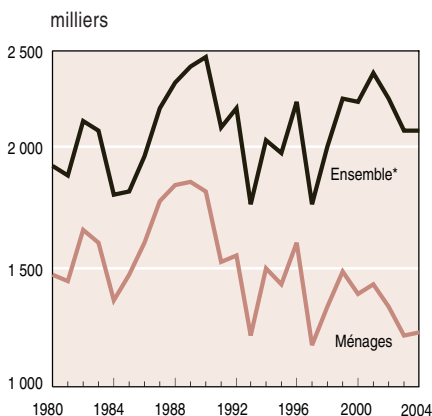
Entretien-réparation et carburants : prix en hausse, consommations en baisse

Les dépenses liées à l'utilisation des véhicules ont toujours été les plus importantes dans le budget transports, elles en constituent 59,2 % en 2004, soit 79,5 milliards d'euros.

L'entretien-réparation est aussi le poste transports qui affiche la plus forte hausse de prix sur longue période : + 10,1 % entre 1960 et 1995 en moyenne par an contre 6 % pour l'inflation, puis + 3,4 % de 1995 à 2004 (1,1 % pour l'inflation). Cette hausse des prix relatifs résulte surtout d'une hausse du niveau de spécialisation de la main-d'œuvre et d'une plus grande complexité des réparations liée à l'électronique embarquée. Elle explique sans doute en partie un net recul des volumes (– 13 % depuis 1989). Il est amplifié par le renforcement du contrôle technique et plus récemment par les progrès de la sécurité routière.

Le prix des carburants et lubrifiants a beaucoup fluctué en raison des chocs pétroliers mais sa hausse moyenne annuelle depuis 1960 est restée légèrement inférieure à l'inflation (4,9 % contre 5 %). Mais sur les quinze dernières années, le prix des carburants a progressé en moyenne plus vite que l'inflation (3 % contre 1,5 %). Les dernières envolées en 2000 (+ 18,4 %) et 2004 (+ 8 %) proviennent d'une forte hausse du cours du baril de pétrole. Après une période de hausse régulière en volume, les consommations ont atteint un plafond en 1989. L'accroissement du parc automobile des ménages s'est accompagné depuis 1999 d'une réduction du

② Le cycle des immatriculations de voitures particulières neuves



* Ménages, entreprises et administrations.
Source : Fichier central des automobiles (DAEI/SES)

Part des dépenses consacrée aux transports dans l'Union européenne en 2003

En % de la consommation finale

Pays	Achats de véhicules		Utilisation de véhicules	Services de transport	Total transports
	Ensemble	dont voitures*			
Allemagne	5,6	5,2	6,7	1,8	14,1
Belgique	5,9	5,4	7,2	0,9	14,0
Espagne	5,2	5,0	5,7	2,1	13,0
France	3,9	3,5	8,7	2,4	14,9
Italie	3,6	3,3	6,7	1,9	12,2
Royaume-Uni	5,4	5,1	5,1	3,7	14,1
UE 15	4,7	4,4	6,6	2,3	13,6

* Neuves et d'occasion

Source : Eurostat

Pour les dépenses des ménages en transports, la France se situe aujourd'hui nettement au-dessus de la moyenne européenne, bien que les achats de véhicules y occupent une part sensiblement réduite. Néanmoins, à la fin des années 1980, point haut du cycle, les achats de voitures

étaient supérieurs à la moyenne européenne actuelle ; il faut donc voir dans la position française en 2003 un effet de creux de cycle. En revanche les dépenses d'utilisation de véhicules semblent structurellement plus importantes en France que dans le reste de l'Europe.

kilométrage moyen annuel. La consommation de gazole n'a cessé de croître, dépassant même en quantité l'essence en 2003, alors que le volume d'essence consommé n'a jamais été aussi bas depuis 1970.

Services de transport : le budget avion a devancé le budget train

De 1960 à 1995, la consommation des ménages en services de transport s'est accrue moins vite que celle de l'ensemble des transports (2,3 % contre 4,3 % en moyenne par an en volume). La tendance s'est inversée depuis 1995 (3,6 % contre 1,7 %) grâce au train (3,8 %) et à l'avion (4,9 %).

En 1960, parmi les services de transport, le budget train était de loin le plus important pour les ménages (*graphique 3*) alors que celui de l'avion était très faible. Ils ont suivi des évolutions opposées : en 1980, l'avion a rejoint le train dans le budget des ménages avant de devenir en 1983 leur première source de dépense en services de transport. Il devance dans l'ordre les transports par autocar, bus et taxis, le transport ferroviaire interurbain, et le transport urbain (*définitions*).

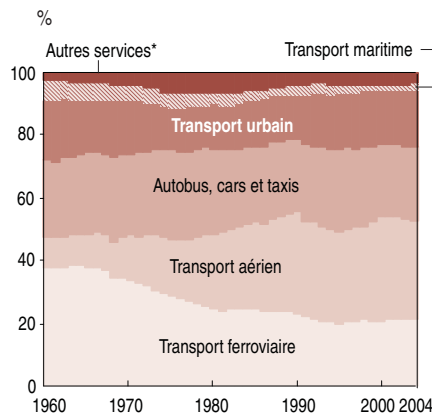
Depuis le début des années 1990, les parts de l'aérien et du ferroviaire se sont stabilisées, chaque mode connaissant des progrès et des vicissitudes divers.

Transport aérien : de nombreuses turbulences

Le transport aérien a commencé à percer dans les années 1960 avec l'arrivée en France des premiers charters. Il est monté en puissance dans les années 1980, poussé par l'augmentation de la capacité des avions, le développement des lignes régulières et l'extension des aéroports.

Le trafic aérien français a ainsi poursuivi sa croissance, passant de 33 millions à plus de 100 millions de passagers entre 1980 et 2000. Il a connu une forte accélération avec l'ouverture partielle à la concurrence du marché intérieur aérien en 1995 : sa croissance annuelle moyenne a été de 8,6 % en volume entre 1995 et 2000.

③ Les postes de la consommation des ménages en services de transport



* Essentiellement déménagements.

Source : Comptes nationaux, base 2000, Insee

Un retournement est intervenu en 2001 avec une baisse du trafic (- 1,8 % en volume), liée aux attentats terroristes du 11 septembre, à la concurrence du TGV Méditerranée et aux difficultés de la compagnie Air Liberté. La reprise s'est fait attendre les années suivantes, avec la crise en Irak et l'épidémie de pneumopathie en Asie du Sud-Est. En 2004, le trafic global s'est accru de 6 % en volume, dépassant son niveau de 2000 malgré une baisse du trafic intérieur. Les compagnies à bas coût (low cost) sont en pleine expansion. Leur trafic a quadruplé entre 2001 et 2004 et capte à présent plus de 10 % des passagers transportés.

Le trafic ferroviaire reste en phase avec le trafic aérien intérieur

De 1960 à 1995, le transport ferroviaire interurbain n'a progressé que très modérément (1 % en volume).

Après un net repli en 1995 (- 5,2 % en volume), dû aux conflits sociaux de fin d'année et au ralentissement général de l'activité, le trafic ferroviaire de voyageurs s'est accru de 5 % en volume entre 1996 et 2000 grâce à la forte expansion du trafic TGV et à la montée en puissance d'Eurostar et de Thalys (mis en service en 1994 et 1996). Son rythme de croissance s'est ralenti depuis 2001.

Entre 1960 et 2000, les prix des transports ferroviaires interurbains et aériens ont augmenté moins vite que celui de l'ensemble des transports. Depuis 2000, l'augmentation de prix est identique (3 % en moyenne).

La relative convergence des prix et des consommations de ces deux modes de déplacement est en partie liée à leur concurrence sur certaines liaisons du trafic intérieur : entre Paris et le sud du pays, les offres des compagnies aériennes et

de la SNCF sont en effet très substituables. Une optimisation de la tarification (« yield management ») visant à maximiser le chiffre d'affaires en différenciant les prix selon les clientèles, la date d'achat, la date de voyage, a été mise en place. Elle a eu pour effet de créer des écarts de prix considérables sur un même trajet. La fourchette va de un à huit et parfois plus, et les transporteurs ont choisi des positionnements différents : promotion sur les vols du week-end pour Air France, les vols en semaine pour les compagnies à bas coût ; tarifs préférentiels liés à l'assiduité, aux réservations très précoces et aux achats par internet pour la SNCF. En contrepartie des offres promotionnelles, les prix des billets en période de pointe sont orientés à la hausse.

Définitions

La consommation des ménages liée aux transports comprend les dépenses en :

Achats de véhicules : automobiles neuves, automobiles d'occasion (achats nets) ; échanges standard moteur ; motos ; bicyclettes.

Utilisation de véhicules : pièces détachées et accessoires (pièces mécaniques, pneumatiques y compris rechapage, matériels électriques pour moteurs et véhicules, piles et accumulateurs) ; carburants, lubrifiants ; entretien-réparation d'automobiles et de motos (y compris contrôle technique) ; autres services liés aux véhicules personnels (location de véhicules, écoles de conduite, péages, parkings et stationnement).

Services de transport : transports urbains (métros, tramways, bus, chemin de fer...) ; transports interurbains de voyageurs par rail ; transports de voyageurs par route, par taxi, par air, par mer et voies d'eau intérieures ; autres services de transport achetés (dont déménagements) à l'exclusion des assurances-voyage.

Dépenses nettes, dépenses brutes : en comptabilité nationale, les transactions de voitures d'occasion de gré à gré entre

ménages ne sont pas comptabilisées. Elles ne modifient pas en effet la consommation totale des ménages : une vente est compensée par un achat. Seules sont donc prises en compte les dépenses « nettes », à savoir les achats de véhicules d'occasion qui passent par un circuit commercial : véhicules de démonstration, véhicules appartenant aux loueurs de courte durée et véhicules achetés par les ménages à des professionnels (dans ce dernier cas, seules sont comptées les marges réalisées par l'intermédiaire). Les dépenses « brutes » prennent en compte l'intégralité des dépenses effectuées, quel que soit le type de transaction, sans soustraction des cessions. Pour les voitures neuves, dépenses brutes et nettes coïncident.

Immatriculations (neuves et d'occasion) des ménages : voitures immatriculées par des particuliers, hors usages (réputés non privés) des entrepreneurs individuels.

Dépense unitaire moyenne par voiture neuve : ratio entre la dépense des ménages et le nombre de voitures neuves immatriculées.

Sources

- Comptes nationaux, base 2000 : les séries de consommation des ménages sont présentées en base 2000 et les anciennes séries en base 1995 ont été rétopolées jusqu'en 1960 ;
- Fichier central des automobiles pour les immatriculations françaises ;
- Comité professionnel du pétrole (CPDP) ;
- Commission des comptes des transports de la Nation ;
- Eurostat : dépense en transports dans l'Union européenne.

Bibliographie

- « La consommation automobile depuis 40 ans - Entretien et réparation, premier poste de dépense » *Insee Première* n° 844, mai 2002.
- « Les dépenses de motorisation en France - 2003 », P.-L. Debar et J. Mollet, étude du Comité des constructeurs français d'automobiles, novembre 2004.
- « Pétrole 2004 éléments statistiques », Comité professionnel du pétrole, juin 2005.

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

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 2005

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 :
Jean-Michel Charpin
Rédacteur en chef :
Daniel Temam
Rédacteurs : R. Baktavatsalou,
C. Benveniste, C. Dulon,
A.-C. Morin
Maquette : PT
Code Sage IP051039
ISSN 0997 - 3192
© INSEE 2005

