

Service du soutien au réseau  
Sous-direction de la communication, programmation et veille économique  
Bureau de la veille économique et des prix

## Évolution du budget automobile des ménages français depuis 1990<sup>1</sup>

Auteur : Pierre-Edouard VISSE<sup>2</sup>

*En 20 ans, de 1990 à 2010, les dépenses de consommation liées à l'automobile sont passées en France de 80 milliards d'euros à plus de 131 milliards d'euros (+64 %).*

*Le budget annuel moyen d'un ménage français motorisé consacré à l'automobile s'élève à 5 700 euros, en progression de 22 % sur 20 ans. Les dépenses annuelles liées à l'utilisation de l'automobile (carburant, entretien, réparation, pièces et autres services) sont passées de 2 700 à 3 880 euros sur la même période.*

D'après Drivepad, le parc des véhicules particuliers dépasse en France les 33 millions depuis 2010. Le besoin de se déplacer est toujours aussi grand et le pourcentage de ménages motorisés continue de s'accroître. Des voitures d'occasion qui durent plus longtemps et des véhicules low cost abordables facilitent de plus en plus l'accès à l'automobile pour les foyers modestes.

L'Automobile Club Association (ACA) souligne que toute accélération brutale du prix du carburant déjà très taxé devient difficilement supportable pour certains consommateurs. En 2011, un plein de 50 litres de super ne coûtait que 32 € pour le produit lui-même (dont les marges de distribution représentaient moins du dixième). Mais le prix à payer à la pompe était alors de 75 € (soit 43 € de taxes en plus du prix de vente tarifé par les distributeurs de carburants).

---

<sup>1</sup> Sur la base d'une étude de Drivepad de décembre 2011 et de l'Automobile Club Association (juin 2012). DrivePad.fr est un site internet d'informations sur l'entretien de la voiture. [www.drivepad.fr](http://www.drivepad.fr) regroupe toutes les informations sur une seule et même plateforme, 100% gratuite pour les particuliers.

<sup>2</sup> Chargé d'études au bureau de la veille économique et des prix, [pierre-edouard.visse@dgccrf.finances.gouv.fr](mailto:pierre-edouard.visse@dgccrf.finances.gouv.fr)

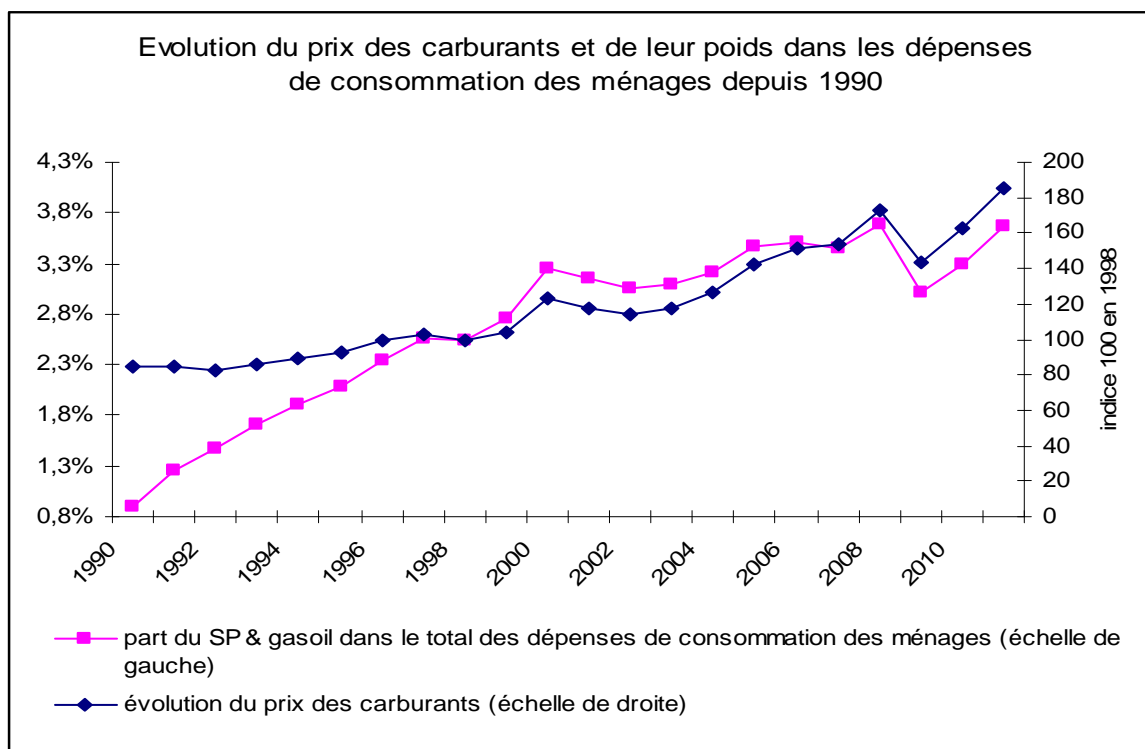
## D) Évolution macro-économique

D'après Drivepad, les dépenses de consommation liées à l'automobile sont passées de 80 à 131 milliards d'euros en 20 ans. Depuis 1990, l'ensemble des **dépenses de consommation liées à l'utilisation du véhicule** augmente fortement. On constate une forte augmentation des dépenses annuelles d'utilisation des véhicules entre 1990 et 2000 (2 701 à 3 413 €, soit une hausse moyenne annuelle de 2,4 %) puis une augmentation plus modérée entre 2000 et 2010 (3 413 à 3 879 €, soit une hausse moyenne annuelle de 1,3 %) avec, quand on examine le détail de ce poste, des variations comprises entre 30 et 80 %.

Les postes de charges entretien, réparation, péages, taxes... enregistrent pour leur part une augmentation de 44 % alors que la part de l'achat du véhicule (neuf ou d'occasion) dans le budget des ménages motorisés diminue.

Entre 1990 et 1998, le kilométrage parcouru par les automobilistes était en augmentation (le poids du poste carburant dans le total des dépenses de consommation des ménages était en augmentation alors que le prix des carburants évoluait peu, dans un contexte d'augmentation des dépenses totales de consommation des ménages).

A partir de 1998, on observe que le prix des carburants a tendance à augmenter sur le long terme et que la part des dépenses de carburant dans le total des dépenses de consommation évolue de manière similaire. Ce qui laisse penser que le nombre de kilomètres parcouru par les automobilistes a cessé d'augmenter, voire a baissé (cf. tableau p. 4).



Source Insee, mars 2013

Drivepad calcule que le budget annuel moyen consacré à l'automobile par ménage motorisé était de 4 717 euros en 1990. En 2010, il était de 5 753 euros et représentait 9,4 % du budget des ménages. Ce ratio est en recul de 1,0 point par rapport à 2000 et de 1,7 point par rapport à 1990.

**Évolution du budget moyen d'un ménage motorisé entre 1990 et 2010  
(en euros TTC)**

	1990	2000	2009	2010	Evol 1990/2000	Evol 2000/2010	Evol 20 ans
<b>CONSOMMATION AUTOMOBILE par MENAGE MOTORISE*</b>	4 717	5 256	5 577	5 753	11,4 %	6,1 %	22,0 %
<b>ACHATS DE VEHICULES (neuf et occasion)</b>	1 781	1 632	1 650	1 624	-8 %	-1 %	-9 %
<b>DEPENSES D'UTILISATION DES VEHICULES</b>	2 701	3 413	3 687	3 879	26 %	14 %	44 %
- entretien, réparation, pièces détachées & accessoires	1 161	1 432	1 748	1 786	23 %	25 %	54 %
dont services d'entretien de véhicules automobiles	487	539	609	623	11 %	16 %	28 %
- carburants et lubrifiants	1 275	1 596	1 468	1 619	25 %	1 %	27 %
- péages, stationnement, location, auto-écoles	265	385	471	474	45 %	23 %	79 %
<b>ASSURANCES AUTOMOBILES</b>	235	210	240	250	-10 %	19 %	7 %
<b>TAXES (TVA, TIPP, etc.)</b>	1 667	1 957	1 836	1 775	17 %	-9 %	6 %

Source Insee – retraitement DrivePad.fr, décembre 2011

\*Cette ligne est la somme de « achats de véhicules », « dépenses d'utilisation des véhicules » et « assurances automobiles ».

Ainsi, selon Drivepad, entre 1990 et 2010, la part du poste achat de voiture dans le budget des ménages a fortement diminué (4,1 % en 1990 contre 2,6 % en 2010) alors que le budget entretien a continué de progresser de 1990 à 2000 pour se stabiliser ensuite (voir tableau ci-dessous).

Part dans le budget des ménages	1990	2000	2009	2010
<b>ACHATS DE VEHICULES (neuf et occasion)</b>	4,1 %	3,1 %	2,7 %	2,6 %
dont automobiles neuves	3,4 %	2,3 %	1,9 %	1,8 %
<b>DEPENSES D'UTILISATION DES VEHICULES</b>	6,2 %	6,6 %	5,9 %	6,2 %
- entretien, réparation, pièces détachées & accessoires	2,6 %	2,8 %	2,8 %	2,8 %
dont services d'entretien de véhicules automobiles	1,1 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %
- carburants et lubrifiants	2,9 %	3,1 %	2,4 %	2,6 %
- péages, stationnement, location, auto-écoles	0,6 %	0,7 %	0,8 %	0,8 %
<b>ASSURANCES AUTOMOBILES</b>	0,5 %	0,4 %	0,4 %	0,4 %
<b>PART DE L'AUTOMOBILE DANS LE BUDGET DES MENAGES</b>	11,1 %	10,4 %	9,3 %	9,4 %

Source Insee – retraitement DrivePad.fr, décembre 2011

## II) Évolution des comportements et usages

Entre 1980 et 2010, le panorama français relatif à l'automobile a évolué. En 2010, plus de 83 % des ménages sont motorisés et plus de 30 % des ménages possède plus d'un véhicule contre, respectivement plus de 70,8 % et 14,8 % en 1980.

Dans son étude, Drivepad constate, d'une part, que l'âge moyen du parc automobile ne cesse de vieillir pour atteindre 8 ans en 2010 (contre moins de 6 ans en 1990), et d'autre part, que le kilométrage moyen annuel a baissé depuis 1990.

### Évolution du parc automobile français entre 1980 et 2010

		1980	1990	2009	2010
Ménages motorisés	%	70,8	76,8	83,2	83,5
Ménages mono motorisés	%	54,3	50,5	47,5	47,6
Ménages bi motorisés	%	14,8	23,0	30,5	30,7
Age moyen du véhicule	année	nd	5,9	8,0	8,0
Durée de détention moyenne	année	nd	3,7	4,9	5,0
Voitures particulières d'occasion	%	nd	50,0	59,6	58,9
Kilométrage moyen total annuel	km	12 200	13 041	11 793	11 755

Source CCFA/Insee – retraitement Drivepad.fr, décembre 2011

En résumé, les ménages gardent de plus en plus longtemps leurs véhicules, font moins de kilomètres et veillent à baisser leurs dépenses liées à l'utilisation de l'automobile (dépenses d'entretien, carburant, péages).

### Parc détenu ou mis à la disposition des ménages

	1980	1990	2009	2010
Parc total (millions)	16,7	23,0	33,2	33,6
Kilométrage moyen au compteur (km)	nd	69 500	107 730	103 470
Ménages qui utilisent leur véhicule presque tous les jours (%)	nd	75,1	72,1	71,8
Trajet domicile – travail (%)	nd	55,4	53,7	53,7

Source : Drivepad.fr, décembre 2011

Comme les ménages conservent leur véhicule plus longtemps, le kilométrage moyen au compteur a fortement augmenté.

## III) Réclamations des consommateurs à l'encontre des stations services entre 2008 et 2012

A partir de la base de données des réclamations des consommateurs enregistrées par les agents de la DGCCRF (en départements comme au numéro d'appel 3939 info consommateurs), on constate une forte baisse de celles-ci entre 2008 et 2009. Depuis, le

nombre de réclamations a oscillé sans toutefois atteindre en 2012 (207 plaintes) son niveau de 2008 (244 plaintes).

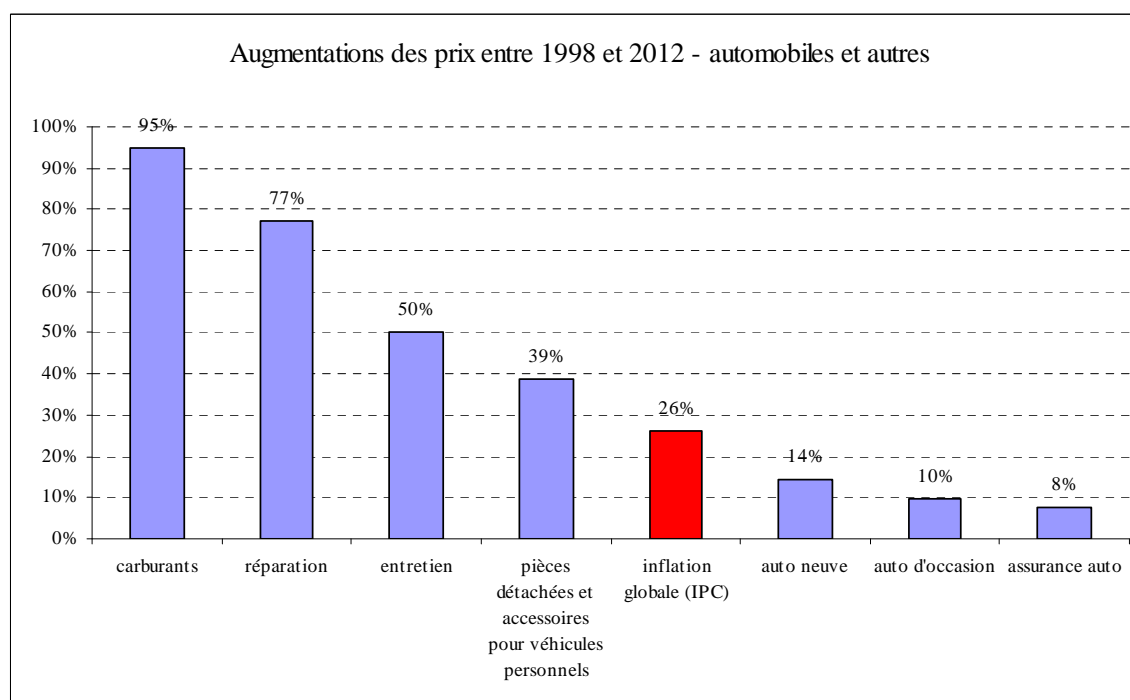
62 % de ces réclamations se concentrent sur 3 motifs : le défaut d'information du consommateur sur les prix, les pratiques commerciales trompeuses et les tromperies à l'égard des consommateurs.

#### Nombre de réclamations à l'encontre des stations service entre 2008 et 2012

2008	2009	2010	2011	2012
244	163	206	166	207

Source : DGCCRF baromètre des réclamations, mars 2013

#### IV) Évolution des prix des différents postes de consommation liés à l'automobile depuis 1998



Source Insee – calculs DGCCRF, mars 2013

En l'espace de 15 ans (de janvier 1998 à février 2013), les hausses de prix des automobiles et de l'assurance automobile sont restées modérées en comparaison de l'inflation. A l'inverse, les prix des dépenses de réparation ont fortement augmenté. Quant aux prix des carburants, ils ont pratiquement doublé.

D'après Eric Bataille de DrivePad.fr « *Globalement la part consacrée au budget automobile baisse dans le budget des ménages. Cependant, nous constatons des évolutions fortes, notamment sur l'entretien et la réparation, les carburants, les taxes et dans une moindre mesure les péages et autres contraventions. Pour pouvoir continuer à utiliser leur véhicule, les ménages font moins de déplacements, moins d'entretien voire moins de contrôle technique, tout ceci au dépend de la sécurité... ».*

### Augmentations des prix entre 1998 et 2012 - automobiles et autres postes liés

	variation entre 1998 et 2012	taux de croissance annuel moyen entre 1998 et 2012	écart à l'inflation
carburants	95%	4,9%	3,2%
réparation	77%	4,2%	2,5%
entretien	50%	2,9%	1,3%
pièces détachées et accessoires pour véhicules personnels	39%	2,4%	0,7%
<b>Inflation globale (IPC)</b>	<b>26%</b>	<b>1,7%</b>	<b>0,0 %</b>
auto neuve	14%	1,0%	-0,7%
auto d'occasion	10%	0,7%	-1,0%
assurance auto	8%	0,5%	-1,1%
<i>moyenne</i>	<i>40%</i>	<i>2,3%</i>	<i>0,6%</i>

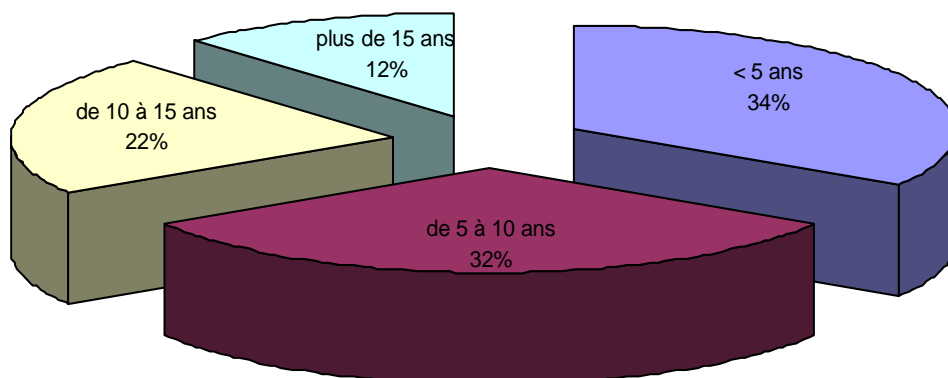
Source Insee – calculs DGCCRF, mai 2013

Le tableau ci-dessus compare l'inflation des différents postes de consommation liés à l'automobile à l'inflation globale des prix à la consommation (IPC). Sur la période 1998-2012, l'écart moyen à l'inflation globale (en taux de croissance annuel) oscille entre +3,2 % (pour les carburants) et -1,1 % (pour l'assurance automobile). Cet écart est en moyenne de 0,6 %.

### V) Principales conséquences : un parc automobile vieillissant et moins entretenu

D'après Drivepad, en France, une voiture sur cinq roule avec un retard d'au moins quatre mois sur la date de passage au contrôle technique. Dans les grandes villes, ce retard peut même aller jusqu'à deux ans (source Autovision). En effet d'après Autovision, l'âge moyen des contrôles serait de 53 mois (au lieu de 48) et de 28 mois (au lieu de 24). Si certaines personnes oublient simplement la date, d'autres redoutent la contrevisite et les frais engendrés par les réparations à effectuer.

## Structure du parc roulant (source SRA – retraitement DrivePad)



Deux tiers du parc automobile français a moins de 10 ans. Au sein de ces deux tiers, environ la moitié a moins de 5 ans.

Au-delà, on en trouve 22 % qui ont entre 10 et 15 ans et 12 % de plus de 15 ans.

## VI) Comparaison de quatre profils d'automobiliste (source ACA)

<b>Petit rouleur :</b> Véhicule essence Renault Clio III 1,2 l TCE Expression Clim 6cv  état : neuve Revente au bout de 4 ans Kilométrage annuel 2011 : 9 022 kms	<b>Moyen rouleur :</b> Véhicule diesel Peugeot 308 1,6 l HDI 92 Access FAP 5 cv  état : neuve Revente au bout de 4 ans Kilométrage annuel 2011 : 15 476 kms
<b>Petit budget :</b> Véhicule essence Renault Clio III 1,4 l Dynamique 6cv  état : occasion de 4 ans (38 000 kms) Revente à 8 ans Kilométrage annuel 2011 : 9 022 kms	<b>Véhicule low cost :</b> Véhicule diesel Dacia Logan 1,5 l dCi 75 Silver Line 4cv  état : neuve Revente au bout de 4 ans Kilométrage annuel 2011 : 9 022 kms

Source ACA, juin 2012

Si l'on s'en tient au poste achat moins reprise, parmi les quatre voitures examinées, c'est la Clio d'occasion qui est la plus accessible pour un consommateur français avec un budget annuel de 846 € pour 9 022 kms.

Le consommateur français devra payer deux fois plus pour la Logan (1 562 €), plus de trois fois plus pour la Clio neuve (2 776 €), près de quatre fois plus pour la 308 (3 165 €), cette dernière pour 15 476 kms.

Sur une année complète d'usage, l'écart se réduit puisque le budget total de la 308 (7 654 €) est trois fois (et non quatre fois) celui de la Clio d'occasion (2 637 €), et cela pour parcourir 72 % de kilomètres de plus.

Pourtant, ces deux voitures aux extrêmes de notre classement ont le même budget carburant, autour de 900 €, un moteur essence de technologie ancienne étant plus gourmand qu'un diesel moderne.

L'entretien de la voiture diesel reste plus onéreux depuis l'origine, et ici celui de la 308 pèse deux fois celui de la Clio neuve, mais pour 15 000 kms annuels au lieu de 9 000.

Par kilomètre, la Clio neuve dépensera 0,66 € tandis que le propriétaire de la Logan (petit rouleur) et celui de la 308 (moyen rouleur) devront payer un montant légèrement inférieur à 0,50 € (le diesel consomme moins).

Quant à la Clio d'occasion, ayant économisé sur tous les postes à l'exception du carburant, son coût ne dépassera pas 0,30 € du kilomètre. Par ailleurs, sur ces 0,30 €, il y a un tiers de taxes contre un quart pour les trois voitures neuves.

En €	Clio occasion	Clio neuve	Logan diesel	308 diesel
Kilométrage annuel	9 022	9 022	9 00	15 476
Achat moins reprise	846	2 776	1 562	3 165
Frais financiers	51	342	227	507
Assurance	194	592	572	724
Carburant	892	786	566	930
Entretien	523	737	809	1 461
Garage du véhicule	0	558	558	558
Péage	131	185	185	309
<b>Total TTC</b>	<b>2 637</b>	<b>5 976</b>	<b>4 476</b>	<b>7 654</b>
Coût au km	0,292	0,662	0,496	0,495
Total hors taxes	1 683	4 448	3 347	5 767
Taxes	954	1 528	1 132	1 887
Part des taxes	36,2 %	25,6 %	25,3 %	24,7 %
Taux de taxation	56,7 %	34,4 %	33,8 %	32,7 %

Source ACA, juin 2012



## Les asymétries d'information

Georges Akerlof a consacré une large partie de sa recherche sur les imperfections de marché au problème des asymétries d'information. L'asymétrie d'information est chose courante sur les marchés. Elle implique qu'un des participants à l'échange dispose d'une information « privée », qu'il cache à l'autre partie. A titre d'exemple, on peut penser à l'emprunteur qui connaît mieux que son prêteur sa capacité de remboursement ou au titulaire d'une police d'assurance qui connaît mieux que son assureur ses risques potentiels...

Akerlof, quant à lui, privilégie l'exemple du **marché des voitures d'occasion** (lemons en anglais), marché sur lequel le vendeur connaît mieux que l'acheteur la qualité de sa voiture. Publié en 1970, son travail (paru sous le titre "Le marché des voitures d'occasion : incertitude sur la qualité et mécanisme de marché") est inspiré par le questionnement suivant : pourquoi une voiture à peine utilisée subit une décote importante sur le marché de l'occasion ? Il montre que pour se prémunir des vices cachés de véhicules de mauvaise qualité, les acheteurs intéressés proposent des prix délibérément faibles. Insatisfaits par les prix proposés, les vendeurs de véhicules de bonne qualité quittent le marché, ne laissant alors disponibles à la vente que des produits de mauvaise qualité. Un phénomène de « sélection adverse » (ou « antisélection ») est donc à l'œuvre : les voitures de piètre qualité chassent du marché les bonnes voitures. L'asymétrie d'information conduit ainsi à un équilibre inefficace.

Source : <http://www.economie.gouv.fr/facileco/georges-akerlof>

## Le poids du carburant

Depuis un quart de siècle, l'évolution technologique des moteurs fait baisser les consommations unitaires. Pour acheter le même plein en gazole, il faut 25 % d'heures de Smic en moins. Le budget carburant a ainsi baissé de 1 % par an depuis 1985, ce qui est quasiment imperceptible pour le consommateur. Ce gain ne vient ni des pays producteurs, ni des législateurs qui reconduisent annuellement les taxes pétrolières. Il est dû aux efforts des motoristes.

Pendant ce même quart de siècle, 10 % de ménages supplémentaires ont eu accès à l'automobile. Mais ces nouveaux venus sur le marché de l'automobile sont les ménages les plus modestes pour qui l'achat et l'entretien d'une voiture demandent de mobiliser des économies et d'accepter des sacrifices. L'augmentation de 39 % du prix à la pompe du diesel en trois ans (2009 à 2012) en France (+29 % pour le SP 95) est ainsi susceptible d'un peu plus les fragiliser.

Le bureau 1B de la veille économique et des prix de la DGCCRF (Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes) conçoit et met en place des outils visant à améliorer la transparence économique sur les circuits de production et de commercialisation des biens et services, afin de permettre d'effectuer dans ce domaine des analyses fondées sur des éléments objectifs et partagés. Il intervient notamment dans le domaine des analyses de prix, ainsi que dans l'observation des mécanismes de formation des prix et des marges, en liaison avec les autres observatoires compétents dans ces domaines. Il conduit des études économiques au profit de la direction générale. Il est chargé des fonctions de documentation et de veille économiques internes à la direction générale. Il assure l'exploitation statistique du baromètre des réclamations des consommateurs.

Adresse postale :

Ministère de l'économie et des finances - DGCCRF

Bureau de la veille économique et des prix (1B)

Teledoc 042

59 boulevard Vincent Auriol

75703 PARIS CEDEX 13

Adresse électronique : [Bureau-1B@dgccrf.finances.gouv.fr](mailto:Bureau-1B@dgccrf.finances.gouv.fr)