

autoactu.com

[Accueil](#) /
[Actualités](#) /
[Analyse](#) /

L'automobile coûte de moi...

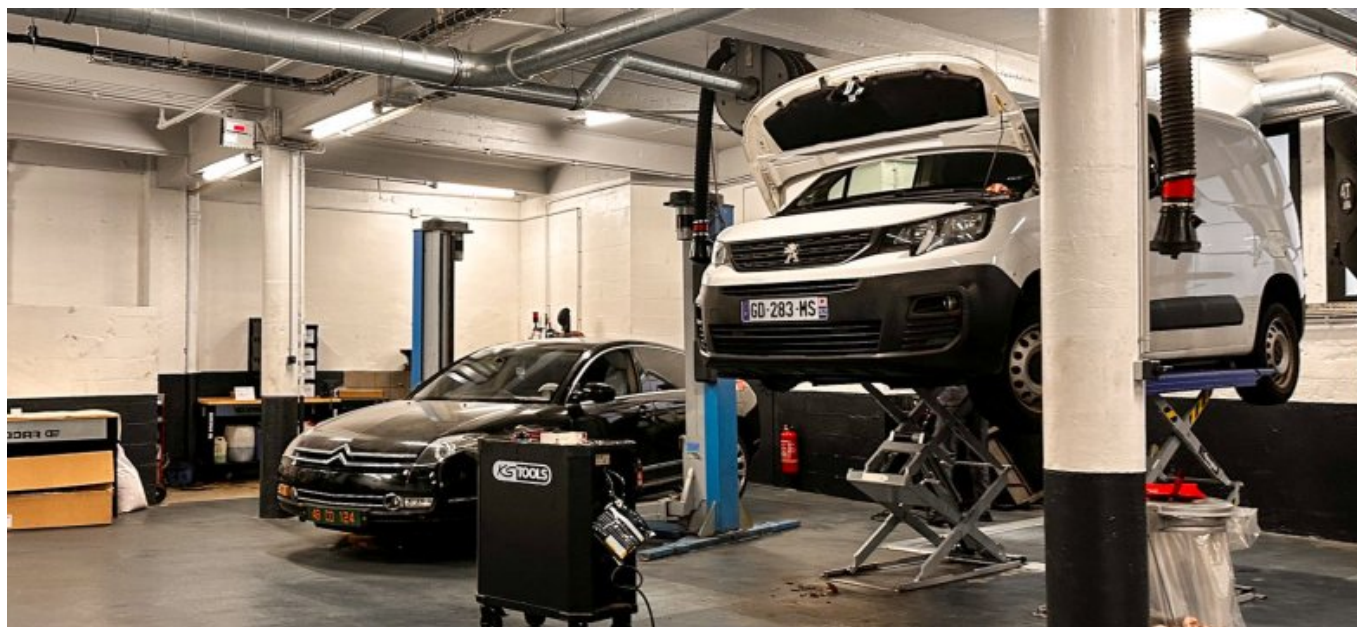
20/07/2026

L'automobile coûte de moins en moins cher aux ménages français

Par Bernard Jullien

Inclus dans votre abonnement

[Offrir cet article](#)



Le suivi fin des consommations automobiles des ménages telles que l'Insee les mesure depuis des années est un outil gratuit qui mérite plus d'attention que celle que les milieux automobiles lui accordent d'habitude. A leur décharge, il faut dire que la production des chiffres est relativement lente et que les définitions des grandes lignes de dépense appellent quelques explications. Quand on dépasse ces barrières, les vérités statistiques éclatent et il ressort alors que les ménages ont su s'organiser ces quinze dernières années pour que leurs voitures leur coûtent moins cher en sacrifiant leurs achats et en faisant donc vieillir leur parc.

Pour l'ensemble des business automobiles, la question de savoir comment les ménages rendent leurs arbitrages en ce domaine est évidemment une question cruciale. Pour cela, on est très attentif aux volumes de véhicules vendus neufs ou d'occasion et, de fait, pour les constructeurs et leurs usines comme pour les salariés et les fournisseurs, il s'agit là d'une question de la plus

haute importance. De ce point de vue, la raréfaction des achats de véhicules neufs (VN) comme l'importance croissante des achats de véhicules d'occasion (VO) anciens et le vieillissement accéléré du parc associé vient interroger une décarbonation qui commence à se manifester au niveau des immatriculations mais va concerner le parc bien trop lentement pour que la neutralité carbone soit atteinte en Europe à l'horizon 2050.

Pour saisir le phénomène, il est opportun de se référer aux statistiques de consommation telles qu'elles sont produites annuellement par l'Insee en France et par ses équivalents ailleurs en Europe. Les statistiques en question sont élaborées dans le cadre de la comptabilité nationale qui cherche à retracer l'origine et les usages de la richesse créée. Ladite richesse est assimilée au PIB qui additionne les valeurs ajoutées par les différentes branches de l'économie et nous précise qui achète ce que produisent les unes et les autres.

Pour les consommations automobiles, ceci a une première conséquence qui concerne les véhicules d'occasion. En effet, si les ménages s'échangent entre eux des véhicules d'occasion, cela ne crée pas de richesse : il n'y a pas de production correspondante, pas de salaires versés, pas d'achats effectués à d'autre branches ; les achats et vente de VO ne sont pas, pour cette raison, comptabilisés dans les consommations automobiles. Il y a pourtant une "ligne" véhicules d'occasion dans les "dépenses automobiles" (également appelées "dépenses de motorisation") des ménages : elle correspond aux "marges des professionnels" qui est au fond la valeur qu'ils ajoutent en rendant le service de présentation/stockage/conseil que le négoce des VO offre.

L'autre complication que le tableau de la consommation automobile proposé par la comptabilité nationale présente concerne l'entretien et la réparation automobile. En effet, le comptable national ne s'intéresse pas seulement à ce qui est consommé directement en ce domaine par les ménages. Il tient aussi compte de ce qui l'est indirectement en considérant que les véhicules des ménages entrent parfois dans les ateliers des réparateurs parce qu'ils le décident, signent un ordre de réparation et in fine règlent la facture mais peuvent également donner du travail aux professionnels dans le cadre de l'assurance, de l'assistance, de la garantie, des extensions de garantie, de la remise en état du VO qu'ils cèdent ou acquièrent. Dans tous les cas, le comptable national considère que c'est le ménage qui consomme - et a payé d'une manière ou d'une autre - les prestations d'entretien-réparation.

Il en résulte que si l'on demande aux ménages combien ils ont dépensé pour l'entretien-réparation de leurs véhicules, on parvient à un chiffrage de l'activité des ateliers très inférieur à ce que l'Insee nous indique. Symétriquement, les ménages chiffrent leurs dépenses en assurance automobile très au-dessus de ce que la comptabilité nationale enregistre. Cela résulte du fait que l'assurance automobile que l'Insee mesure est la valeur ajoutée de l'assureur, ce avec quoi il paie ses salariés, fait sa pub, finance son outil informatique ... Ce qui est rétrocédé en prestations d'assistance en réparation-collision mais aussi en frais de kiné, d'obsèques ... est traité comme une consommation des ménages. Ceci ne correspond pas au "vécu" des ménages mais cela a un sens sur le plan économique. La ventilation des dépenses de consommation automobile des ménages ainsi faite permet de cerner assez bien qui est servi ou desservi par les arbitrages qu'ils rendent.

Pour l'illustrer, nous avons traité les 15 dernières années qui permettent de couvrir les deux crises majeures qu'ont été la crise financière (et la crise des dettes souveraines qui en est

résulté) et la crise sanitaire. On dispose également depuis 2011 d'un tableau très précis du parc automobile français. En effet, pendant longtemps, les services statistiques du Ministère ne traitaient pas le parc de plus de 15 ans et on avait dès lors une représentation très imparfaite du nombre de véhicules en circulation et de leur âge. Le travail fait pour corriger cela a reconstitué des séries à partir de 2011. Outre que l'on connaît très bien le nombre de véhicules survivant à tous les âges désormais, on a également la possibilité de savoir quels VP et VUL appartiennent aux ménages. Ainsi en 2025 (au 1er janvier), 3.050.548 VUL sur 6.430.255 appartenaient aux ménages alors que c'étaient 36.036.385 des 39.358.421 VP qui étaient associés à leurs consommations.

Dans un premier temps, on peut mesurer la dépense en euros courants et le tableau est alors le suivant :

Dépenses automobiles des ménages français en euros courants (Millions d'euros)							
Année	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
VN	25 370	22 135	20 160	19 902	21 145	22 563	23 147
VO	9 694	9 996	9 658	9 814	10 460	11 645	12 797
Total achats	35 064	32 131	29 818	29 716	31 605	34 208	35 944
Carburant	45 300	47 016	45 287	43 623	40 211	39 142	42 464
E et R	26 479	25 960	26 695	26 795	27 558	28 835	30 609
Services divers	11 249	11 596	11 835	12 303	12 621	13 012	13 508
Total utilisation	83 028	84 572	83 817	82 721	80 390	80 989	86 581
Total dépense automobile	118 092	116 703	113 635	112 437	111 995	115 197	122 525
Dépenses totale tous postes	1 450 278	1 468 160	1 488 177	1 509 889	1 536 678	1 565 431	1 603 154
Coefficient budgétaire	8,14%	7,95%	7,64%	7,45%	7,29%	7,36%	7,64%

(Suite) Dépenses automobiles des ménages français en euros courants (Millions d'euros)								
Année	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
VN	23 128	22 655	18 156	18 035	18 923	23 384	22 445	21 675
VO	13 672	14 204	11 920	11 791	10 910	11 995	13 437	13 727
Total achats	36 800	36 859	30 076	29 826	29 833	35 379	35 882	35 402
Carburant	47 678	47 289	34 946	44 148	55 973	54 331	51 955	49 484
E et R	32 491	34 015	30 391	34 606	37 168	40 159	41 427	42 086
Services divers	14 016	14 785	12 379	15 325	17 137	18 841	21 606	22 421
Total utilisation	94 185	96 089	77 716	94 079	110 278	113 331	114 988	113 991
Total dépense automobile	130 985	132 948	107 792	123 905	140 111	148 710	150 870	149 393
Dépenses totale tous postes	1 644 253	1 682 473	1 619 839	1 734 482	1 857 615	1 988 003	2 051 008	2 082 456
Coefficient budgétaire	7,97%	7,90%	6,65%	7,14%	7,54%	7,48%	7,36%	7,17%

On y voit la dépense automobile des ménages croître de 30 milliards d'euros en passant de 118 à 148 milliards d'euros. Le plus bas est atteint en 2015 et la fin de la décennie 2010 est assez favorable. La chute Covid est assez vite compensée et dès 2022 le niveau de 2019 est dépassé. Toutefois, à la fin des années 2010 près, les 15 années sont assez nettement marquées par une propension très claire des ménages à sacrifier l'automobile aux autres dépenses quand cela va moins bien : la part des dépenses totale que représente l'automobile avait ainsi chuté de 8,1% à 7,3% entre 2011 et 2015. L'embellie de la fin des années 2010 a fait long feu et l'on était revenu l'an passé à 7,2% : l'automobile n'est pas une priorité. Sa part dans la dépense totale baisse et cela range l'automobile dans ce que les économistes appellent les biens inférieurs, ceux dont on se détourne lorsque l'on s'enrichit.

Pour que ce soit le cas, les ménages sacrifient évidemment leurs achats. En euros courants, c'est déjà assez clair puisque, malgré l'inflation, la dépense totale en achat de VN a baissé sur la période : de 25,4 milliards d'euros en 2011, on passe à 21,7 en 2025. Les professionnels récupèrent en milliards d'euros l'essentiel des presque 4 milliards perdus en marges sur le VO mais, très évidemment, les ménages sacrifient leurs dépenses d'équipement pour pouvoir faire rouler leurs voitures. Étonnamment, de ce point de vue, même si la crise ukrainienne a coûté cher aux budgets des familles, c'est moins le carburant que l'entretien-réparation et surtout les autres frais d'utilisation (incluant l'assurance et les péages et parkings) qui sont préservés et voient leur poids croître.

En raisonnant en volumes et en mettant toutes nos dépenses "aux prix de 2025", le tableau devient le suivant :

Dépenses automobiles des ménages français en euros constants (euros 2025) (Millions d'euros)							
Année	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
VN	33 807	28 736	25 632	24 787	26 051	27 874	28 320
VO	11 272	11 441	11 018	11 117	11 829	13 142	14 364
Total achats	45 079	40 177	36 650	35 904	37 879	41 016	42 684
Carburant	53 935	53 342	52 702	52 860	53 864	54 834	54 450
E et R	34 730	33 405	33 826	33 386	33 797	35 385	37 670
Services divers	13 896	14 049	14 161	14 572	14 761	15 042	15 493
Total utilisation	102 561	100 796	100 689	100 817	102 423	105 261	107 613
Total dépense automobile	147 640	140 973	137 340	136 721	140 302	146 277	150 297
Dépenses totale tous postes	1 808 676	1 810 485	1 824 968	1 848 693	1 878 272	1 910 203	1 938 856
Coefficient budgétaire	8,16%	7,79%	7,53%	7,40%	7,47%	7,66%	7,75%

(Suite) Dépenses automobiles des ménages français en euros constants (euros 2025) (Millions d'euros)								
Année	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
VN	27 980	27 589	22 016	21 223	20 799	24 667	23 483	21 675
VO	15 154	15 821	13 274	13 074	11 793	12 442	13 686	13 727
Total achats	43 134	43 409	35 289	34 298	32 592	37 109	37 169	35 402
Carburant	53 905	53 420	44 285	49 733	51 225	49 534	49 683	49 484
E et R	39 320	40 493	35 702	39 819	40 812	41 688	41 735	42 086
Services divers	15 850	16 563	13 780	16 826	18 323	19 404	21 810	22 421
Total utilisation	109 075	110 476	93 768	106 377	110 360	110 626	113 228	113 991
Total dépense automobile	152 209	153 885	129 057	140 675	142 952	147 735	150 397	149 393
Dépenses totale tous postes	1 958 244	1 987 618	1 862 398	1 974 142	2 037 314	2 053 613	2 072 096	2 082 456
Coefficient budgétaire	7,77%	7,74%	6,93%	7,13%	7,02%	7,19%	7,26%	7,17%

Le poste achat est en très nette baisse pour le VN et le peu de progrès que réalise le VO ne compense pas le déclin. Les dépenses d'utilisation, elles, croissent de 10 petits milliards d'euros. Ici, les trois postes connaissent des trajectoires assez contrastées : le carburant perd 4 milliards alors que l'entretien réparation gagne presque 10 milliards et les autres services 8 : assez clairement, les business prospères ne sont pas ceux des constructeurs et de leurs réseaux mais ceux des professionnels qui traitent avec et pour les ménages un parc croissant mais vieillissant. Nous avons, pour le saisir, rapporté ces dépenses en euros constants au parc de véhicules détenus par les ménages :

Dépenses automobiles des ménages français par véhicule possédé en euros constants (euros 2025)							
Année	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
VN	944	855	705	674	718	738	742
VO	315	340	303	302	326	348	376
Total achats	1 258	1 195	1 008	977	1 044	1 086	1 118
Carburant	1 505	1 587	1 449	1 438	1 485	1 452	1 426
E et R	969	994	930	908	932	937	987
Services divers	388	418	389	396	407	398	406
Total utilisation	2 863	2 999	2 768	2 743	2 824	2 788	2 819
Total dépense automobile	4 121	4 195	3 776	3 719	3 868	3 874	3 937
Parc (VP+VUL)	35 825 526	35 908 422	36 370 698	36 760 586	36 272 635	37 759 806	38 175 144
Age du parc	9,5	9,7	9,9	10,1	10,4	10,6	10,9

(Suite) Dépenses automobiles des ménages français par véhicule possédé en euros constants (euros 2025)								
Année	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
VN	726	716	572	547	535	634	616	549
VO	393	410	345	337	303	320	359	347
Total achats	1 119	1 126	916	884	838	954	974	896
Carburant	1 399	1 386	1 150	1 282	1 317	1 273	1 303	1 253
E et R	1 020	1 051	927	1 027	1 049	1 071	1 094	1 065
Services divers	411	430	358	434	471	499	572	568
Total utilisation	2 830	2 866	2 435	2 743	2 837	2 843	2 969	2 886
Total dépense automobile	3 950	3 992	3 351	3 627	3 674	3 797	3 943	3 782
Parc (VP+VUL)	38 537 549	38 545 581	38 515 552	38 787 571	38 906 683	38 909 613	38 142 150	39 504 042
Age du parc	11	11	11	11,1	11,3	11,7	12,1	12,4

Le tableau est ici plus clair encore puisque les évolutions décrites ont concerné un parc des ménages qui a cru assez significativement (de presque 4 millions de véhicules) durant les 15 dernières années. Les ménages sont parvenus à rendre compatible cet accroissement de leur équipement avec des dépenses de motorisation stables en euros constants en faisant baisser (de 350 euros) leurs dépenses annuelles par véhicules. C'est ainsi principalement sur les achats de VN que l'économie est observée puisque les sommes que le ménage moyen y consacre passent, en euros 2025, de 944 à 549 euros.

Le carburant est aussi, en partie grâce à des kilométrages moindres, une source d'économie. L'entretien-réparation accompagne le vieillissement très sensible du parc (+3 ans) en coûtant 100 euros de plus par an et par voiture.

Ainsi, le renchérissement des véhicules qui est intervenu au début de cette décennie à l'occasion de la crise Covid qui a donné aux constructeurs un inédit pricing power a renforcé parmi les ménages une attitude ancienne et dominante qui consiste à profiter de l'augmentation de l'espérance de vie en bonne santé des voitures pour continuer de s'équiper de véhicules en achetant moins et moins souvent mais en les achetant d'occasion plutôt que neufs, d'occasion ancienne plutôt que récente et en récupérant ainsi l'argent nécessaire au maintien en bonne santé d'un parc plus âgé.

Puisque le pays produit moins de véhicules qu'il n'en consomme et que la croissance de la consommation de VN génère plutôt des importations, ces arbitrages ne sont pas clairement défavorables à la croissance et à l'emploi en France puisqu'ils remplissent les ateliers.

Néanmoins, pour l'industrie et pour la planète, la très grande faiblesse des ventes de VN est délétère et il faudrait pour la combattre que l'économie assurée sur le carburant (100 euros par

mois et par ménage potentiellement) puisse être transférée sur le financement de l'acquisition de véhicules décarbonés. Le mouvement entamé de baisse des prix des véhicules électriques devra pour cela se confirmer et s'accroître.

Par **Bernard Jullien**

Bernard Jullien est maître de conférences d'économie à l'Université de Bordeaux et chercheur spécialisé dans l'industrie et les services automobiles. ... voir plus