



Le budget automobile des ménages depuis les années 1980

Un révélateur d'inégalités sociales et territoriales

Yoann Demoli

Devenue indispensable pour beaucoup de ses utilisateurs, l'automobile apparaît comme un bien typique de la consommation de masse. En étudiant les évolutions sur trois décennies du budget automobile des ménages français, Yoann Demoli montre pourtant que le coût de l'automobilité est loin d'être le même pour tous les groupes sociaux.

Dans les pays industrialisés, le rôle de l'automobile dans la croissance de l'après-guerre a été central. Du côté de l'offre comme de la demande, la voiture a été structurante dans l'ère de régulation fordiste, reposant sur la contrepartie de hausses de salaires permises par des gains de productivité très importants (Boyer et Saillard 2002). Elle constitue dans cette perspective l'un des symboles de la « moyennisation » (Mendras 1988) des groupes sociaux : alors que les Trente Glorieuses ont permis la massification de la diffusion de nombreux biens matériels, la proportion des ménages français équipés d'au moins une automobile particulière est passée de 14 % en 1950 à 45 % en 1965. Présente aujourd'hui dans plus de 80 % des ménages, la voiture serait le bien typique de la consommation de masse. Devenue presque aussi banale que le pain (Chauvel 1999) et aussi prégnante dans le budget des ménages que le logement (Bugeja 2010), l'automobile apparaît comme un terrain pertinent pour appréhender ce mouvement d'homogénéisation. En 2006, parmi les ménages équipés d'au moins une voiture, elle représente en effet le premier poste de dépense pour près de 30 % d'entre eux, devant le logement et l'alimentation.

Dans une période où les taux d'équipement sont très élevés, la dépense automobile oscille entre des logiques de distinction sociale et des logiques de contrainte (Coulangeon et Petev 2012). À partir des enquêtes Budget de famille réalisées par l'INSEE entre 1984 et 2010, cet article analyse les évolutions du budget consacré à l'automobile et les déterminants de cette dépense, pour répondre à la question suivante : la mobilité permise par la voiture a-t-elle le même coût pour tous les groupes sociaux ?

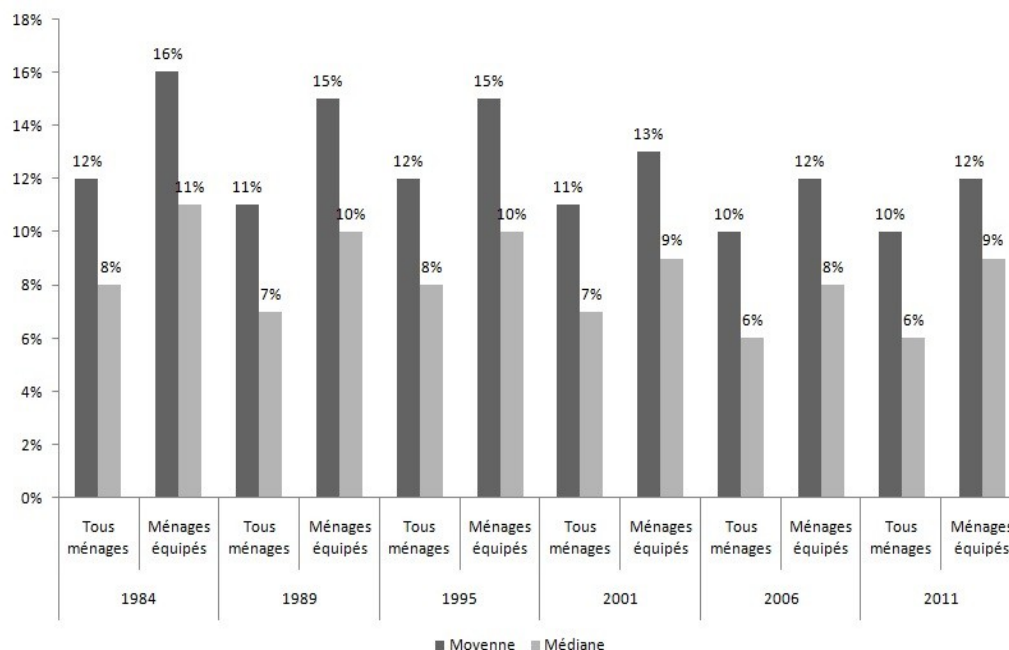
La construction des dépenses liées à l'automobile

Le budget automobile a été subdivisé en trois types de dépenses : 1. les dépenses fixes, définies comme liées à l'acquisition d'un véhicule (neuf ou d'occasion, comptant ou à crédit, mensualités et apports du leasing, en tenant compte du montant de l'éventuelle revente d'un précédent véhicule) et indépendantes de l'usage ; 2. les dépenses variables, qui concernent des dépenses nécessaires à l'usage du véhicule (réparations, pièces détachées, etc.) et dépendent étroitement de sa qualité (c'est notamment le cas pour les dépenses d'assurance) ; 3. les dépenses marginales, qui sont les plus corrélées à l'usage du véhicule et comprennent essentiellement les dépenses en matière de carburant, de lubrifiant et de stationnement et péages. Dans cet article, le champ de l'analyse a été restreint aux seuls ménages possédant au moins une voiture.

La baisse paradoxale du poids budgétaire de l'automobile depuis 1984

Entre 1984 et 2010, le constat est d'abord celui d'une baisse générale du budget automobile. La figure 1 établit cette tendance, qu'on la mesure pour l'ensemble des ménages ou uniquement pour les ménages équipés. Pour ces derniers, le poste budgétaire de l'automobile, qui s'élève en moyenne à 16 % des dépenses en 1984, baisse d'environ 25 % en deux décennies, pour s'établir à 12 % en 2006. Cette diminution est également nette, bien que plus faible, lorsque l'on s'intéresse à la médiane du coefficient budgétaire : de tels changements dans la structure budgétaire concernent ainsi potentiellement l'ensemble des ménages et ne sont pas concentrés parmi certaines catégories.

Figure 1. Moyenne et médiane du coefficient budgétaire alloué à l'automobile par les ménages entre 1984 et 2011

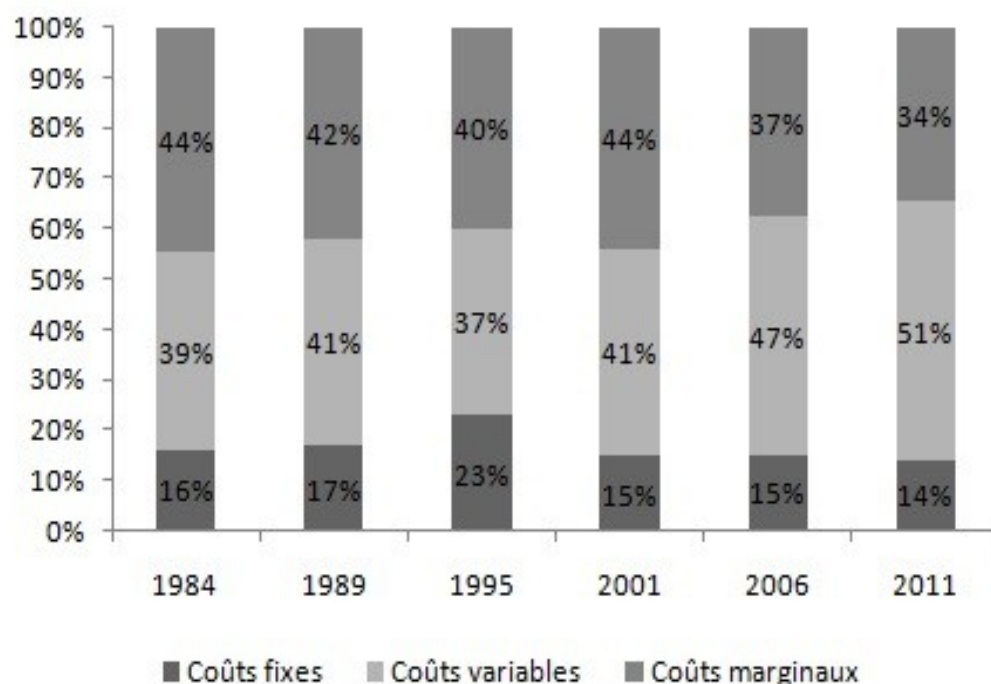


Source : Enquêtes Budget de famille 1984, 1989, 1995, 2001, 2006 et 2011. *Champ* : Ensemble des ménages. *Note de lecture* : En 1984, 12 % du budget des ménages est consacré en moyenne à la dépense en automobile. À la même date, la moitié des ménages dépensent moins de 8 % de leur budget dans le poste automobile.

Ces changements apparaissent assez contre-intuitifs. En effet, au cours du dernier quart de siècle, l'équipement automobile s'est banalisé parmi l'ensemble des ménages et la possession de plusieurs véhicules s'est largement diffusée ; or, un équipement plus fréquent et plus dense semblerait aller de pair avec une dépense plus forte. Par ailleurs, l'intensité de l'usage de la voiture ne baisse pas au cours de la période : les données des différentes dates de la série des enquêtes nationales Transports montrent qu'après avoir augmenté entre 1981 et 1993 de 10 500 à 14 000 kilomètres, le kilométrage annuel moyen effectué par un véhicule s'établit à environ 13 000 kilomètres en 2008.

Plusieurs facteurs concourent cependant à contenir certains coûts liés à l'automobile. Pour les coûts fixes tout d'abord, il faut noter l'essor continu du recours au marché de l'occasion. En 1990, le ratio des immatriculations entre les voitures d'occasion et les voitures neuves s'élevait à 2,5, contre 4,3 en 2004. La diésélisation du parc automobile a par ailleurs amoindri la croissance d'une partie des coûts marginaux assumés par les ménages, bien que le renchérissement récent du gazole nuance cette diminution. Seuls les coûts liés aux pièces détachées et aux réparations augmentent plus rapidement que l'indice des prix à la consommation. De tels changements semblent toutefois assez peu affecter la structure des différents coûts budgétaires du poste automobile (voir figure 2).

Figure 2. Structure des coûts fixes, variables et supplémentaires de la dépense automobile entre 1984 et 2011



Source : Enquêtes Budget de famille 1984, 1989, 1995, 2001, 2006 et 2011. Champ : Ensemble des ménages équipés d'au moins une automobile. Note de lecture : En 1984, sur 100 francs dépensés pour le budget automobile, 16 sont consacrés aux coûts fixes, *i.e.* à l'acquisition du véhicule.

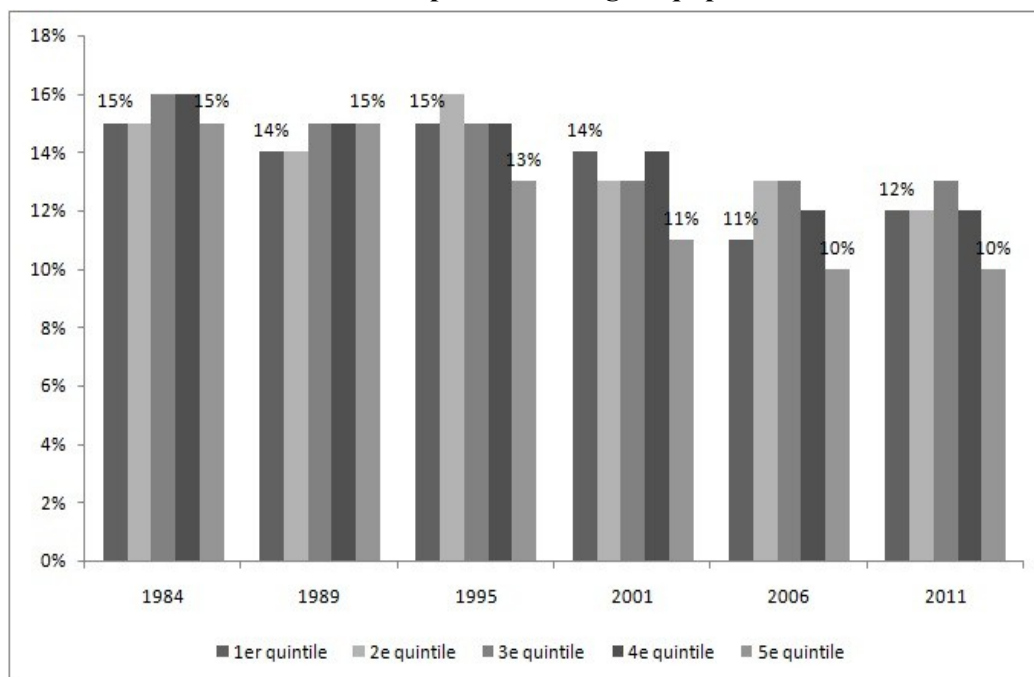
La diminution du poste budgétaire lié à la voiture indiquerait que l'automobile ne constituerait pas une dépense dite supérieure, c'est-à-dire dont le volume augmente plus rapidement que le niveau de revenus. Au-delà de ce constat général, voyons comment les différents niveaux de revenus des ménages et leur lieu de résidence modulent le coefficient budgétaire alloué à la dépense automobile au cours de ces trois décennies.

Des variations fortes selon les niveaux de revenus et le lieu de résidence

La manière dont le poids de l'automobile dans les budgets varie selon le niveau de revenu des ménages amène à confirmer le résultat précédent : à l'inverse des dépenses supérieures, la dépense en matière automobile ne croît pas avec les ressources (voir figure 3). Si en 1984, comme en 1989, le budget consacré à la voiture semble relativement indépendant du niveau de revenus, depuis les années 1990, les analyses montrent une tendance originale : il semble décroître avec le niveau de revenus. Quoique moins marquée que chez les ménages britanniques (Froud *et al.* 2002), qui dépensent en moyenne plus de 34 % de leur budget pour leur automobile, cette décroissance s'observe clairement en France avec un décrochage, dès 1995, entre le coefficient budgétaire des 80 % des ménages les plus pauvres et celui assumé par ceux des 20 % les plus riches – de façon similaire à ce qu'on observe pour le logement (Bugeja 2010). Ces écarts sont également liés, bien que marginalement, à la mise à disposition d'un véhicule de fonction, qui concerne majoritairement les professions les plus qualifiées¹.

¹ En 2006, cette mise à disposition demeure très marginale et ne concerne que 0,7 % des véhicules à disposition des ménages, bien que ce taux soit plus élevé pour le dernier décile (3,3 %) que pour le premier (0,2 %).

Figure 3. Coefficient budgétaire alloué à l'automobile selon le quintile de revenu par unité de consommation entre 1984 et 2011 pour les ménages équipés

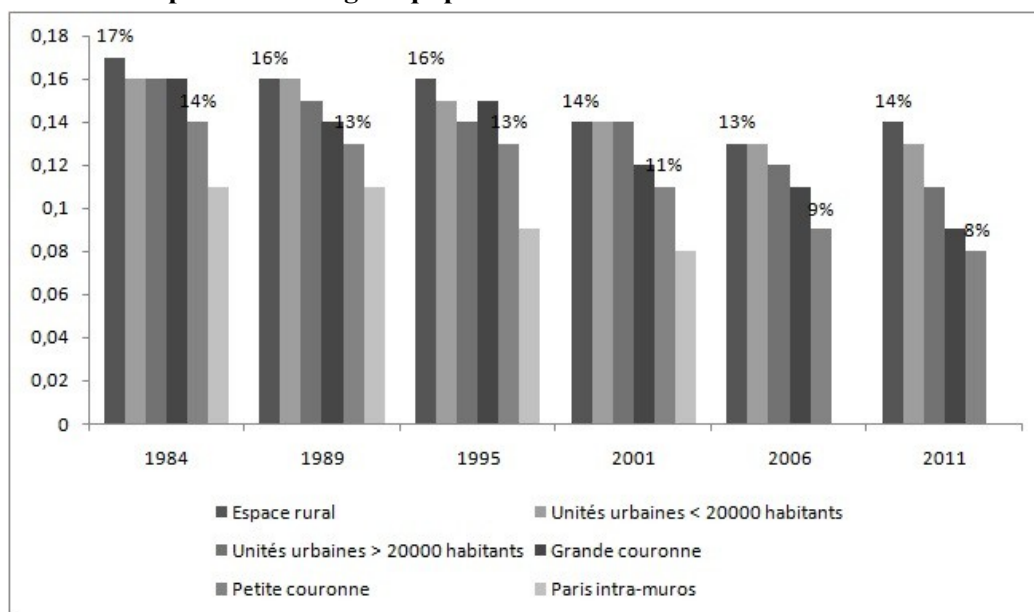


Source : Enquêtes Budget de famille 1984, 1989, 1995, 2001, 2006 et 2011. Champ : Ensemble des ménages équipés d'au moins une automobile. Note de lecture : En 1984, 15 % du budget des ménages motorisés appartenant au premier quintile de la distribution des revenus sont consacrés en moyenne à la dépense en automobile.

Au-delà du niveau des budgets, les groupes sociaux se distinguent surtout par la nature des dépenses qu'ils consacrent à l'automobile. Les ménages les plus aisés destinent ainsi une part importante de leur budget automobile aux coûts fixes, consacrés à l'acquisition de véhicules : le goût pour les véhicules neufs et le renouvellement rapide du parc automobile croissent avec le niveau de revenus. À l'inverse, les coûts d'utilisation directs et indirects sont plus prégnants pour les ménages les plus populaires. Autrement dit, la dépense automobile peut s'avérer relativement libre pour les plus riches et relativement contraignante pour les plus modestes.

Le poids des dépenses automobiles dépend aussi, comme on peut s'y attendre, des contraintes géographiques. La part du budget consacrée à la voiture varie négativement par rapport à la densité de population (figure 4), bien que la corrélation demeure faible. Et dans les zones faiblement peuplées, les coûts marginaux (carburant, stationnement, etc.) occupent une part importante des budgets. La figure indique également que l'écart entre les coefficients budgétaires entre les zones très denses et les zones les moins urbanisées s'est accentué sur la période : ce point est essentiel pour comprendre une forme de polarisation et de conflictualité.

Figure 4. Coefficient budgétaire alloué à l'automobile selon la densité du lieu de résidence entre 1984 et 2011 pour les ménages équipés



Source : Enquêtes Budget de famille 1984, 1989, 1995, 2001, 2006 et 2011. *Champ* : Ensemble des ménages équipés d'au moins une automobile. *Note de lecture* : En 1984, un ménage équipé d'au moins une automobile, habitant en zone rurale, dépense 17 % de son budget dans le poste budgétaire automobile. *N.B.* : En 2006 et 2011, il n'est pas possible de distinguer les ménages de la petite couronne des ménages parisiens. La dernière colonne de l'histogramme inclut pour cette date les ménages des deux localisations.

Une automobilité inégalement contraignante

Au-delà des écarts de dépenses liées à la possession d'un bien, il est utile de rapporter le budget que les ménages consacrent à un bien au service rendu par celui-ci². En effet, la disposition d'une voiture ne suffit pas à rendre compte de l'intensité de son usage et donc du coût du service qu'elle procure. On peut ainsi calculer « l'effort budgétaire de l'automobilité », c'est-à-dire le pourcentage du budget nécessaire pour parcourir 1 000 kilomètres. On observe ainsi (figure 5) que l'effort consenti décroît à mesure qu'on s'élève dans la hiérarchie sociale : en 1984, 50 % des cadres du privé dépensent moins de 0,5 % de leur budget pour 1 000 kilomètres parcourus, tandis que la médiane s'élève à 0,9 % pour les ouvriers qualifiés, soit 80 % de plus. Entre 1984 et 2006, les écarts se resserrent nettement (en raison d'une part des facteurs de diminution des coûts évoqués plus haut, et, d'autre part, de l'augmentation généralisée de la distance parcourue en automobile), mais demeurent pérennes entre les différents groupes sociaux.

² F. Bugeja (2010) montre par exemple que la qualité du logement (approchée par le nombre de pièces disponibles par personne) est bien différenciée : les ménages les plus populaires assument une contrainte budgétaire plus lourde, à qualité équivalente de logement, que les ménages les plus favorisés.

Figure 5. Médiane de l'effort budgétaire de l'automobilité selon la CSP de la personne de référence en 1984 et en 2006

	1984	2006
Agriculteurs	1,12	0,82
Artisans, commerçants	0,85	0,72
Professions libérales, chefs d'entreprise	0,48	0,43
Cadres du public	0,49	0,63
Cadres du privé	0,51	0,55
Professions intermédiaires du public	0,73	0,76
Professions intermédiaires du privé	0,65	0,73
Techniciens, contremaîtres	0,72	0,69
Employés qualifiés	0,96	0,8
Employés non qualifiés	1,12	0,91
Ouvriers qualifiés	0,91	0,78
Ouvriers non qualifiés	1,17	1,01

Source : Enquêtes Budget de famille 1984 et 2006. *Champ* : Ensemble des ménages équipés d'au moins une automobile. *Note de lecture* : En 1984, 50 % des ménages dont la personne de référence appartient à la catégorie socioprofessionnelle (CSP) des agriculteurs dépensent plus de 1,1 % de leur budget pour parcourir 1 000 kilomètres en voiture.

Comment expliquer de tels écarts ? Les caractéristiques du parc automobile ont tout d'abord des effets puissants sur la mobilité potentielle. Les logiques de différenciation du parc automobile n'ont pas qu'une dimension symbolique (Boltanski 1975) : rouler avec un véhicule neuf engendre en effet des coûts plus faibles, lorsque l'on tient compte du niveau d'usage. Le progrès technique, tout d'abord, vient minimiser la consommation de carburant. Des véhicules achetés neufs bénéficient par ailleurs souvent de garanties, permettant de minimiser les frais d'entretien et de réparations. À l'inverse, posséder des véhicules achetés d'occasion, vieillissants, s'accompagne d'une mobilité relativement coûteuse. Gourmands en énergie, ils ne sont que rarement sous la protection de garanties, alors même que leur usure est avancée. Moins fiables, ils opposent une double contrainte à leurs propriétaires : le volume de conduite est restreint, puisque cette dernière est coûteuse ; et, c'est justement parce que l'on roule peu que disposer d'une automobile coûte particulièrement cher. Il subsiste en effet des écarts forts des distances parcourues par les parcs automobiles des ménages cadres et ouvriers : en 2008, un ménage de cadres roule en moyenne 25 000 kilomètres contre 22 000 pour un ménage d'ouvriers. À cela s'ajoute une différence qualitative : les ménages populaires ont un usage de l'automobile fortement lié au travail (salarié comme domestique), alors que les ménages les plus aisés parcourent davantage de trajets de longue distance liés aux loisirs.

Paradoxalement, l'accès à l'automobile *via* le marché de l'occasion ou la conservation longue d'un véhicule acheté neuf, n'ont pas permis une automobilité à moindres frais, mais une automobilité coûteuse, voire très contraignante. Cette mobilité (proportionnellement) coûteuse pourrait rendre les inégalités spatiales encore plus aiguës, puisqu'à l'éloignement s'ajoute un coût élevé de l'automobile. Or, cet éloignement connaît des variations sociales fortes : ainsi, selon le recensement de la population 2015, ce sont 88 % des ouvriers qualifiés de l'industrie qui prennent la voiture pour se rendre au travail, contre 56 % des cadres du public ou 58 % des cadres du privé, vivant plus souvent dans des villes-centres, montrant ainsi l'importance inégale de la voiture dans la bonne marche de la vie quotidienne des foyers.

Vers une polarisation du budget automobile ?

Depuis les années 1980, la baisse du budget consacré à l'automobile semble faire de la voiture un bien « normal », voire « inférieur » : la hausse tendancielle des revenus des ménages s'accompagne d'une baisse de la part des dépenses dévolues à l'automobile. Malgré la poursuite de sa banalisation

et l'essor du multi-équipement, les coûts de l'automobile demeurent relativement contenus. Ce premier indice tend à faire penser que, pour la grande majorité des ménages, la voiture n'est pas un bien supérieur, ou un bien de luxe, comme les nomment les économistes, mais plutôt un bien inférieur, indispensable et relevant plutôt de l'ordre des dépenses contraintes. Outil désormais incontournable de la mobilité, elle occupe une place structurante dans les budgets des ménages les plus populaires, tandis que les groupes les plus favorisés peuvent en minorer le poids. Cette baisse du poids de la dépense automobile avec le niveau de revenus constitue le second indice confirmant que, pour beaucoup, la voiture n'est pas une dépense de statut, qui permet de se distinguer socialement, mais une dépense nécessaire.

Figurant dans le budget de la majeure partie des ménages, l'automobile n'occupe pas la même place dans la structure des dépenses des différents groupes sociaux. Bien symbolique de la consommation de masse, elle participe moins de l'homogénéisation des budgets des ménages que de leur polarisation. La composition de la dépense automobile (captée presque entièrement par l'acquisition de nouveaux véhicules ou bien par les coûts d'entretien et d'usage) montre des significations contradictoires. La présence de l'automobile dans la majeure partie des budgets des ménages témoigne bien que la possession d'une automobile n'est plus, en soi, distinctive – puisque, progressivement, les différents groupes y ont accès. Toutefois, cette dernière implique une consommation inégalement contraignante. Cela vient confirmer que la pauvreté ne consiste pas seulement en une exclusion de la sphère de la consommation, mais aussi en une contrainte dans les choix de consommation. Structure parmi les plus contraignantes, selon John Urry (2007), l'automobilité engendre des coûts inégalement répartis.

Plus encore, l'automobile vient renouveler les multiples observations faites sur le coût de la consommation des groupes les plus populaires (Caplovitz 1963). L'automobilité, à laquelle accèdent les différents groupes sociaux, fait peser des coûts différenciés : les groupes au volume global de capital le plus élevé jouissent d'une mobilité relativement peu coûteuse. La diffusion de l'automobile *via* le marché de l'occasion, dans un contexte de vieillissement du parc automobile (Coulangeon et Petev 2012), n'opère pas tant une moyennisation qu'une segmentation des coûts.

Comparée à une cathédrale par Roland Barthes en 1957, l'automobile devrait plutôt être considérée, 60 ans plus tard, comme un frigidaire, l'un de ces quatre équipements (avec la chaudière, le réfrigérateur et la machine à laver) dont la panne engendre des coûts particulièrement lourds et anxiogènes, mettant en péril le quotidien des ménages vulnérables (Desjeux 2019). Indispensable pour beaucoup, la voiture constitue un poste de dépenses élevé et instable, deux caractéristiques qui ont fortement joué dans le mécontentement à l'origine du mouvement des « gilets jaunes ».

Bibliographie

- Boltanski, L. 1975. « Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents », *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 1, n° 2, p. 25-49. Disponible en ligne à l'URL suivant : www.persee.fr/doc/arss_0335-5322_1975_num_1_2_2456.
- Boyer, R. et Saillard, Y. (dir.). 2002. *Théorie de la régulation. L'état des savoirs*, Paris : La Découverte.
- Bugeja, F. 2010. *Contrainte budgétaire du logement, stratification sociale et mode de consommation. Étude comparative France et Royaume-Uni (1980-2005)*, thèse de doctorat en sociologie, Institut d'études politiques de Paris.
- Caplovitz, D. 1963. *The Poor Pay More*, New York : The Free Press.
- Chauvel, L. 1999. « Du pain et des vacances : la consommation des catégories socioprofessionnelles s'homogénéise-t-elle (encore) ? », *Revue française de sociologie*, n° 40, p. 79-96. Disponible en ligne à l'URL suivant : www.persee.fr/doc/rfsoc_0035-2969_1999_num_40_1_5148.

- Coulangeon, P. et Petev, I. D. 2012. « L'équipement automobile, entre contrainte et distinction sociale », *Économie et statistique*, n° 457-458, p. 97-122. Disponible en ligne à l'URL suivant : www.persee.fr/doc/estat_0336-1454_2012_num_457_1_9967.
- Desjeux D. 2019. « La culture matérielle des "gilets jaunes". Une lecture anthropologique », *The Conversation* [en ligne], 25 février. URL : <https://theconversation.com/la-culture-materielle-des-gilets-jaunes-une-lecture-anthropologique-112171>.
- Froud, J., Johal, S., Leaver, A. et Williams, K. 2002. « Not Enough Money: The Resources and Choices of the Motoring Poor », *Competition and Change*, vol. 6, n° 1, p. 95-111.
- Gartman, D. 1994. *Auto Opium: A Social History of American Automobile Design*, Londres-New York : Routledge.
- Mendras, H. 1988. *La Seconde Révolution française. 1965-1984*, Paris : Gallimard.
- Urry, J. 2007. *Mobilities*, Cambridge : Polity Press.

Yoann Demoli est maître de conférences en sociologie à l'université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines et chercheur au laboratoire PRINTEMPS (Professions, institutions, temporalités). Parmi ses publications récentes : *Sociologie de l'automobile* (avec P. Lannoy), La Découverte, Paris, 2019 ; « Prendre ou laisser le volant. L'enracinement social de la conduite automobile », *Recherche transports sécurité*, vol. 33, p. 1-18 ; « Carbone et tôle froissée. L'espace social des modèles de voitures », *Revue française de sociologie*, vol. 56, n° 2, 2015, p. 223-260.

Pour citer cet article :

Yoann Demoli, « Le budget automobile des ménages depuis les années 1980. Un révélateur d'inégalités sociales et territoriales », *Métropolitiques*, 5 décembre 2019. URL : <https://www.metropolitiques.eu/Le-budget-automobile-des-menages-depuis-les-annees-1980.html>.