

LES DÉPENSES DE LOCATION DE VOITURES SANS CHAUFFEUR

par

Jacques DESCE

L'expansion du secteur des activités de services, plus couramment appelé « secteur tertiaire » (1), s'accompagne au cours des dix dernières années d'une modification de structure. Parallèlement au développement des services traditionnels (banques, santé, assurances, transports en commun) sont apparues des entreprises fournissant des services nouveaux, tels que : surveillance, entretien, location. La plupart d'entre elles sont mal connues ; c'est pourquoi il nous a paru intéressant d'observer le développement récent de l'une de ces nouvelles formes de service : la location de voitures sans chauffeur.

Dans cette note seront précisées les caractéristiques, l'évolution récente et les tendances actuelles des entreprises de location de voitures sans chauffeur (2). Nous nous efforcerons ensuite, à partir des statistiques disponibles, d'estimer, en valeur et en volume, l'importance du service que nous avons préalablement défini.

En vue de limiter plus précisément le champ de ce travail, quelques remarques s'imposent.

Il convient tout d'abord de faire certaines réserves sur la comparaison des données relatives au nombre d'entreprises de location de voitures.

Par ailleurs, peu d'enquêtes ont été effectuées dans cette branche d'activité, aussi les résultats disponibles ne sont pas suffisamment détaillés pour permettre une analyse approfondie.

En raison de ces carences, on conçoit le caractère sommaire et l'aspect purement descriptif de cette note.

I. ORIGINE ET ÉVOLUTION

A. Nombre d'entreprises

Les entreprises de location de voitures sont apparues vers 1929, mais ce n'est que vers 1950 qu'elles connaîtront leur forme actuelle, car, à cette époque seulement, elles ont pu reconstituer leurs parcs de voitures disséminés, pendant la deuxième guerre mondiale. Le dénombrement des entreprises de location, effectué par le Syndicat des Loueurs

(1) Cf. **Les activités tertiaires**, par J. M. GRIFFON, *Consommation*, n° 3, 1963.

(2) Les informations de base sont les statistiques établies par la Chambre Syndicale Nationale du Commerce de la réparation, du garage, de l'entretien et ravitaillement de l'automobile (C.S.N.C.R.A.) que nous remercions de leur aimable coopération.

(tableau 1), montre que leur nombre a presque triplé entre 1954 et 1957, puis a continué à s'accroître jusqu'en 1963, mais à un rythme moins rapide.

TABLEAU I
**Évolution du nombre d'entreprises
de location de voitures sans chauffeur**

Régions	1954	1957	1963
Paris, Seine.....	50	95	147
Province.....	160	510	553
TOTAL	210	605	700

L'augmentation, ainsi constatée, est due principalement à la pénétration de cette branche d'activité dans les villes de province. Toutefois, cet accroissement est peut-être plus apparent que réel ; en effet, il est malaisé de recenser avec exactitude le nombre de loueurs, car, à côté de loueurs « purs » il existe des loueurs occasionnels (garagistes, auto-écoles, concessionnaires).

B. Répartition des entreprises de location de voitures suivant leur importance

La répartition des entreprises suivant l'importance de leur parc, pour la période 1954-1957, fait l'objet du tableau 2. Sans attacher une valeur rigoureuse à ces évaluations, il convient de noter que le nombre des petites entreprises (moins de 20 voitures) est resté assez stable, tandis que les moyennes entreprises (21 à 50 voitures) se sont quelque peu développées, peut-être aux dépens des grandes entreprises (plus de 50 voitures), qui enregistrent un léger recul malgré leur apparition en province.

Les seuls éléments de documentation que nous possédons pour 1963 concernent les 6 grandes sociétés qui contrôlent 310 annexes et exploitent 72 % du parc total.

TABLEAU 2
Répartition des entreprises suivant leur importance (%)

Régions	De 1 à 5 voitures	De 6 à 10 voitures	De 11 à 20 voitures	De 21 à 50 voitures	Plus de 50 voitures	Total
1954 :						
Province.....	51,0	29,0	15,0	5,0	—	100
Paris, Seine....	23,0	14,0	18,0	14,0	31,0	100
France entière .	46,0	25,0	15,0	7,0	7,0	100
1957 :						
Province.....	45,9	28,6	16,9	7,4	1,2	100
Paris, Seine....	30,5	17,9	9,5	21,0	21,1	100
France entière .	43,5	26,4	15,7	9,6	4,8	100

On ne peut pas en déduire hâtivement qu'il s'est produit, au cours de la période 1957-1963, un phénomène important de concentration, car l'unité statistique utilisée est l'entreprise et sa définition paraît avoir varié au cours de cette période. En effet, certaines entreprises ont une existence juridique propre, mais sont rattachées parfois économiquement à l'une des grandes chaînes de location de voitures.

Le parc

Le parc géré par les entreprises de location de voitures est passé de 4 500 en 1954 à 8 745 en 1957, et à 18 000 en 1963. Il a donc plus que quadruplé en 10 ans (tableau 3, graphique 1), cet accroissement a suivi le rythme d'évolution du nombre des entreprises de location de voitures et s'est modifié en structure (cf. tableau 4).

TABLEAU 3
Évolution du parc des voitures louées

1954	1957	1959	1960	1961	1962	1963
4 500	8 745	11 000	12 000	13 000	15 000	18 000

GRAPHIQUE 1
Nombre de véhicules en location
(unité : milliers)

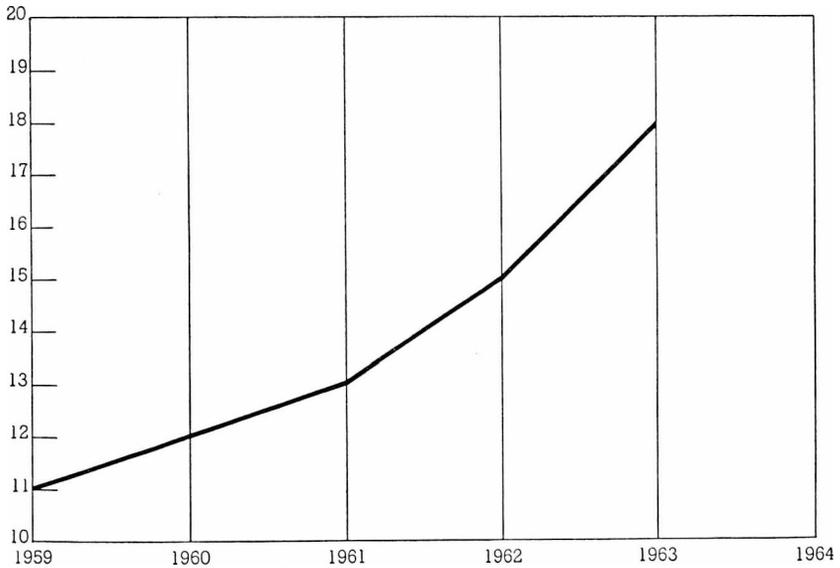


TABLEAU 4

Répartition du parc des voitures louées selon leur puissance (%)

	1954	1957	1963
Moins de 5 CV (1)	63,8	49,2	27,2
De 5 à 8 CV	26,2	41,8	55,5
Plus de 8 CV	10,0	9,0	17,3
	100,0	100,0	100,0

(1) La disparition entre 1957 et 1964 des « 4 CV Renault » peut expliquer partiellement cette évolution.

En 1954, les voitures de petite puissance (moins de 5 CV) constituaient 63,8% du parc, celles de puissance moyenne (de 5 à 8 CV) 26,2%, et celles de grande puissance (plus de 8 CV) 10%. En 1957, nous assistons à une modification de la structure d'après la puissance du parc qui se traduit par un recul du pourcentage des voitures de faible puissance en faveur de celles de puissance moyenne, (sans changement notable pour les voitures de plus de 8 CV). Ce mouvement s'accroît jusqu'en 1963 où les voitures de 5 à 8 CV représentent 55,5% du parc.

Il est à noter que le choix des loueurs en faveur des voitures de moyenne cylindrée est en contradiction apparente avec les tendances observées pour les achats des particuliers, qui se portent davantage sur les « petites voitures ». Cette évolution divergente peut traduire plusieurs phénomènes :

— Tout d'abord l'appartenance à des catégories socio-professionnelles différentes des particuliers, utilisateurs de ce service de location et des particuliers, nouveaux acheteurs. En effet, le taux de pénétration des voitures en France a atteint un niveau tel qu'il se développe actuellement dans les classes les moins aisées de la population. Le service de location, encore récent, est surtout utilisé par les catégories socio-professionnelles les plus élevées.

— Par ailleurs, peut-être y a-t-il contradiction entre le comportement de l'utilisateur et celui de l'acquéreur du même bien?

C. Cadence de renouvellement du parc

Sur cent entreprises interrogées par le Syndicat professionnel, soixante-dix estiment que leur parc de voitures automobiles est renouvelé tous les deux ans, vingt subordonnent son renouvellement au kilométrage et maintiennent le délai de 2 ans, à condition que chaque voiture ait parcouru au minimum 20 000 km par an ; dix envisagent de garder une voiture au-delà de cette limite.

A partir de ces renseignements fournis par les loueurs, on admet généralement une durée maximum de 3 ans pour l'utilisation d'une voiture en location, durée au-delà de laquelle la voiture doit être mise sur le marché de l'occasion.

D. Utilisation du parc

Les renseignements fournis par la branche syndicale montrent que le nombre de jours d'utilisation annuelle par voiture a diminué de 16,3% de 1959 à 1963. Le parcours journalier exprimé en kilomètres par véhicule décroît d'une façon plus sensible encore (— 40,9% de 1959 à 1963), (tableau 5).

TABLEAU 5
Évolution du trafic par véhicule

	1959	1960	1961	1962	1963
Nombre de jours d'utilisation annuelle par voiture.....	245	230	220	215	205
Parcours journalier en kilomètres par véhicule.....	110	95	90	75	65

II. ÉVALUATION DES DÉPENSES DE LOCATION DE VOITURES SANS CHAUFFEUR

Il n'existe pas d'information professionnelle concernant le chiffre d'affaires ; toutefois il nous a été possible d'aboutir à une estimation valable en partant des statistiques sur l'utilisation moyenne du parc (cf. tableau 5). On a admis que :

si : P_j est le prix moyen d'une journée de location,

P_k le prix moyen du kilomètre,

K_j le nombre de kilomètres journaliers à la charge du client,

J_v le nombre de jours d'utilisation du parc

$$[P_j + (P_k K_j)] J_v = \text{C.A.}$$

Cette formule a été déterminée à partir de celle établie par la Chambre Syndicale des Loueurs en lui apportant certaines modifications, notamment pour le calcul des prix moyens : ces derniers résultent de différentes formules de location dans l'hypothèse où le prix moyen journalier ne varie pas, quelle que soit la durée de location. De même on a supposé que le prix du kilomètre est facturé seulement au-delà d'un forfait quotidien de 60 km ce qui, en réalité, n'est pas valable pour l'ensemble des tarifs. Mais il nous a paru nécessaire d'inclure ce kilométrage pour compenser l'estimation du prix forfaitaire de la journée de location au tarif le plus élevé (en effet, on a pris comme base le prix de location pour une seule journée).

Ces estimations à prix courants et à prix constants de 1959 nous ont permis de déduire un indice d'évolution du prix moyen de ces services (cf. tableaux 6, 7, 8, graphique 2).

TABLEAU 6
Dépenses des services de location de voitures

Années	Millions de francs courants	Indices (base 1959 = 100)	
		Dépenses totales	Dépenses par voiture
1959	92	100,0	100,0
1960	95	103,3	94,7
1961	102	110,9	93,8
1962	109	118,5	86,9
1963	123	133,7	81,7

TABLEAU 7

Évolution des dépenses de location de voitures à prix constants
(Francs 1959)

Années	Indices (base 1959 = 100)	
	Dépenses totales	Dépenses par voiture
1959	100,0	100,0
1960	97,3	89,2
1961	99,0	83,8
1962	105,9	77,6
1963	116,6	71,3

TABLEAU 8

Indice du prix moyen des services de location de voitures
(Base 1959 = 100)

1959	100,0
1960	106,1
1961	112,0
1962	111,9
1963	114,6

GRAPHIQUE 2

Evolution du prix moyen de location et du volume de service de location

Indices : base 100 = 1959

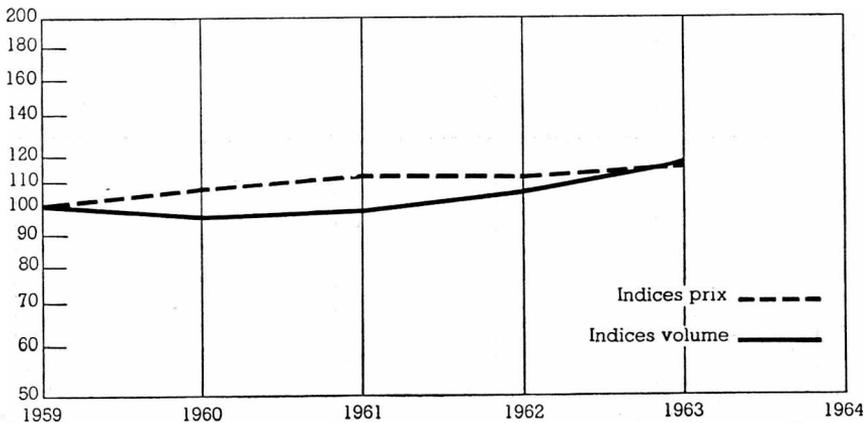


TABLEAU 9

Comparaison du parc des voitures en location en France et aux États-Unis

	FRANCE	ÉTATS-UNIS
Parc de voitures en location.....	20 000	800 000
Nombre d'habitants	48 millions	190 millions
Soit 4 voitures pour	10 000 habitants	1 000 habitants

Les renseignements qui précèdent conduisent à certaines remarques :

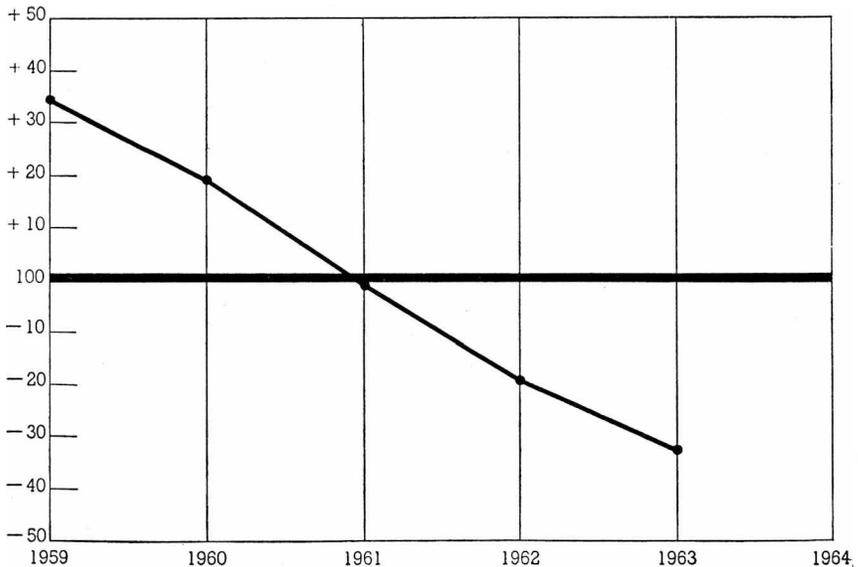
— Les dépenses à prix courants s'accroissent rapidement, mais cette progression est due, en grande partie, à l'instabilité des prix et ce n'est qu'en 1962-1963 que le volume de ces services dépassait le niveau atteint en 1959.

— Il est à noter, d'autre part, que la valeur par unité de production, c'est-à-dire le chiffre d'affaires moyen réalisé par véhicule, décroît systématiquement depuis 1959, ce qui laisse supposer une sous-utilisation de la capacité potentielle du parc existant.

Si nous nous référons au parcours de 20 000 km par an et par voiture, généralement admis pour l'amortissement des voitures de tourisme, nous devons constater (graphique 3) qu'à partir de 1961, l'utilisation unitaire des véhicules n'atteint plus le seuil nécessaire à cet amortissement. Comme l'usure mécanique des voitures est liée essentiellement aux distances parcourues, une sous-utilisation devrait donc prolonger leur délai d'amortissement.

GRAPHIQUE 3

Evolution du taux d'utilisation par voiture
(20 000 km = 100)



CONCLUSION

Bien que l'estimation des dépenses de location de voitures sans chauffeur reste encore imparfaite, elle nous amène toutefois à certaines constatations :

L'avenir de cette forme de service dépend, en tout premier lieu, des possibilités de développement de son marché. Celui-ci est ouvert à deux agents économiques : les ménages et les entreprises, mais si leurs parts respectives dans les dépenses de location sont sensiblement identiques (ménages 48 %, entreprises 52 %), leurs modes d'utilisation diffèrent : pour les particuliers la location d'une voiture est souvent le complément des transports en commun, de préférence à l'usage d'une voiture personnelle sur un long parcours, pour les entreprises elle se substitue à leur parc.

Enfin, malgré la stabilité constatée ces dernières années, si l'on admet que le développement des services aux États-Unis peut préfigurer leur essor en France, une rapide comparaison France/U.S.A., (cf. tableau 9) nous permet d'envisager une nouvelle augmentation de ce poste aussi bien dans le budget des particuliers que dans celui des entreprises.

VIENT DE PARAÎTRE

COLLECTION « STATISTIQUE ET PROGRAMMES ÉCONOMIQUES — 10 »

THÉORIE ET PRATIQUE DES SONDAGES

PAR J. DESABIE

Les enquêtes s'avèrent plus que jamais un irremplaçable outil d'analyse, donc de prévision, des comportements humains. Leur essor actuel s'explique aisément par le mouvement rapide qui saisit nos sociétés et conduit gouvernements, églises, partis politiques, chefs d'entreprise à s'interroger sur l'avenir et à tenter de le prévoir plus avidement qu'à une autre période de l'histoire.

Ainsi, un nombre croissant d'individus ont à connaître les méthodes d'enquêtes, comme responsables de leur exécution ou utilisateurs de leurs résultats. Ce livre, rédigé par un spécialiste de l'I.N.S.E.E., leur permettra de juger de l'importance de l'arsenal qui se trouve actuellement à leur disposition et des possibilités qu'offrent les méthodes de sondages qui le constituent.

500 pages 16 × 25, avec 14 figures. 1966. Broché. 72 F
Relié toile sous jaquette. 79 F

En vente dans toutes les bonnes librairies et chez

DUNOD Éditeur, 92, r. Bonaparte, PARIS-6^e. 326-99-15

CONSOMMATION (ANNALES DU C. R. E. D. O. C.)

1959

- N° 1. — Numéro spécial sur les dépenses régionales.
- N° 2. — Les dépenses d'automobiles des ménages français. — La consommation des produits animaux.
- N° 3. — L'analyse des budgets familiaux. — Niveau de vie et consommation de la population non agricole. — La consommation des particuliers de 1956 à 1958.
- N° 4. — Un modèle prospectif du marché de l'automobile. — La consommation de fruits et légumes. — Le matériel ménager dans les foyers français.

1960

- N° 1. — Développement économique et équipements urbains. — L'appareil commercial français.
- N° 2. — La consommation des ménages français en 1956 : compte rendu d'une enquête, volume 1.
- N° 3. — La consommation des ménages français en 1956 : compte rendu d'une enquête, volume 2.
- N° 4. — Numéro spécial sur l'épargne. — La consommation des Français en 1958 et 1959.

1961

- N° 1. — La consommation alimentaire en 1956. — La consommation des boissons.
- N° 2. — Consommation et niveaux de vie de quelques groupes sociaux. — Les perspectives à long terme de la demande de textile.
- N° 3 et 4. — Tableau général de la consommation des Français de 1950 à 1960.

1962

- N° 1. — Une enquête sur la consommation médicale. — Théorie sommaire de la distribution.
- N° 2. — Les perspectives de consommation dans le 4^e Plan. — L'appareil commercial français en 1960. — Essai d'analyse régionale de la consommation des ménages agricoles.
- N° 3. — Les conditions de logement des Français en 1961.
- N° 4. — L'écart entre revenus et dépenses et la dispersion des dépenses dans une enquête sur les budgets familiaux. — Croissance industrielle et développement du commerce dans le bassin de Berre. — Les achats de produits alimentaires par les collectivités.

1963

- N° 1. — Une enquête sur les dépenses d'utilisation des automobiles (Partie I). — La consommation des Français en 1961.
- N° 2. — Une enquête sur les dépenses d'utilisation des automobiles (Partie II). — Précision des estimations dans les enquêtes sur les budgets familiaux.
- N° 3. — Aspect de la croissance urbaine 1954-1962. — Les activités tertiaires. — Les champs d'action des équipements hospitaliers.
- N° 4. — La consommation en France en 1961 et 1962. — Liste des enquêtes de consommation effectuées en France de 1959 à 1963.

1964

- N° 1. — Un modèle des dépenses médicales appliqué aux données d'une enquête. — L'épargne des ménages en Israël.
- N° 2. — Évolution de la population des ménages de 1954 à 1962. — L'étude de la demande des biens de consommation en économie planifiée.
- N° 3. — Comparaison internationale des dépenses d'habitation. — Quelques problèmes de mesure et de prévision de la consommation d'énergie des ménages.
- N° 4. — La consommation en France en 1963. — La demande des principaux fruits consommés en France. — Évolution de l'équipement des ménages depuis 1959. — Les dépenses de loisirs (évolution passée et prévisions).

1965

- N° 1. — Quelle est la rentabilité des capitaux investis dans les logements en location ? — Analyse des phénomènes d'induction (Évolution de l'emploi dans le commerce par région entre 1954 et 1962). — Quelques réactions des ménages à l'égard de leur logement. — Un modèle des dépenses médicales. — La consommation en France de 1963 à 1964.
- N° 2. — Analyse économique et planification urbaine. — Louer ou acheter son logement. — Réflexions sur le rôle de l'avenir dans ce choix. — Les produits surgelés. — La consommation des boissons de 1960 à 1963. — La fréquentation des colonies de vacances jusqu'en 1964.

SOMMAIRE DES PROCHAINS NUMÉROS

Le plan accélérateur de croissance. — L'ajustement de l'offre de viande à la demande. — Étude de l'épargne des ménages (1950-1964). — Recherche et aménagements urbains.

sommaire

ÉTUDES

Georges MERCADAL

Les études d'armature urbaine régionale. 3

Agnès PITROU

Quelques problèmes posés par la prévision de la
demande en services collectifs. 43

NOTES ET CHRONIQUES

Patrick RANCHON

Conditions de logement et insatisfaction des ménages
en 1961 62

Jacques DESCE

Les dépenses de location de voitures sans chauffeur . 76

**CENTRE DE RECHERCHES
ET DE DOCUMENTATION
SUR LA CONSOMMATION**

30, rue d'Astorg, PARIS - 8^e

Tél. : ANJ. 79-57

1965 n° 3

juillet septembre