



HAL
open science

Les marchés de l'automobile : variations du neuf et de l'occasion

Jean-Loup Madre

► **To cite this version:**

Jean-Loup Madre. Les marchés de l'automobile : variations du neuf et de l'occasion. Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation, 1987, 15-16 | 1987, pp.83-102. 10.46298/cst.11845 . hal-04114323

HAL Id: hal-04114323

<https://hal.science/hal-04114323v1>

Submitted on 1 Jun 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

Les marchés de l'automobile : variations du neuf et de l'occasion

Jean-Loup MADRE
C.N.R.S. - CREDOC

En cette fin d'année 1987, le marché de l'automobile reste florissant contrairement à ce que l'on observe dans d'autres secteurs. Comme tous les marchés de biens durables il connaît des fluctuations importantes, qui sont d'autant plus amples que les ventes d'occasion peuvent offrir des substitutions au marché du neuf. Sur la période écoulée entre le déclenchement de la crise et le début de 1987, nous allons analyser les facteurs déterminant le partage des achats des ménages entre neuf et occasion. Notre objectif n'est donc pas l'étude du volume global du marché.

La principale source statistique exploitée est la série des enquêtes I.N.S.E.E. de Conjoncture auprès des Ménages, anciennement Intentions d'Achat, nommées ici en abrégé I.A.C.M.. Le rapprochement de ces statistiques avec les immatriculations pose des problèmes [7], dont certains restent non résolus. La dynamique du partage du marché entre neuf et occasion est la résultante de deux évolutions:

-celle des durées de possession de chaque véhicule,

-celle de l'état d'acquisition (neuf ou occasion) des véhicules successivement achetés par le même ménage; pour ne pas trop alourdir le texte, nous symboliserons cette "origine automobile" par des abréviations explicitées en encadré (par exemple NVO pour une voiture d'occasion remplaçant une voiture achetée neuve).

Nous commencerons par préciser cette méthodologie et par analyser l'évolution d'ensemble du marché. Nous montrerons ensuite les variations observées entre catégories de véhicules (première ou

ORIGINE AUTOMOBILE

Dans tout cet article l'origine automobile (comparaison entre l'état d'acquisition d'une voiture et celui du véhicule qu'il a éventuellement remplacé) est symbolisée par des sigles. La dernière lettre représente l'état d'acquisition de la voiture dont dispose actuellement le ménage (N pour neuf, O pour occasion), la première lettre indique l'état d'acquisition de la voiture éventuellement remplacée (N ou O ou blanc si elle n'en remplace aucune). Ces deux symboles sont séparés par la lettre V. On a donc:

-pour les renouvelants (voitures en remplaçant une autre):

NVN Neuf remplaçant du neuf
OVO Occasion remplaçant de l'occasion
OVN Neuf remplaçant de l'occasion
NVO Occasion remplaçant du neuf

-pour les accédants (voiture n'en remplaçant aucune, qu'il s'agisse d'une accession à la motorisation ou du passage à la seconde voiture):

VN Achat neuf
VO Achat d'occasion.

Ces symboles serviront:

-dans le texte à désigner un type d'origine automobile: le neuf remplaçant l'occasion, par exemple.

-dans les formules et les tableaux à désigner la proportion d'une origine automobile donnée chez les accédants ou chez les renouvelants. Par exemple, NVN est la part de neuf remplaçant du neuf chez les renouvelants, VO est la proportion d'achats d'occasion chez les accédants.

seconde voiture, originalité de la gamme moyenne-inférieure,...). Enfin, nous analyserons les variations en fonction des caractéristiques des ménages acheteurs; les facteurs liés aux ressources (situation financière, CSF du chef de ménage) [8] jouent un grand rôle, ainsi que la succession de générations dont le comportement est plus ou moins contrasté.

Enfin, précisons qu'il s'agit d'une analyse de flux (achats) et non de stocks (parc [1]). Il faudra donc bien préciser les périodes sur lesquelles sont mesurés ces flux. Pour l'analyse d'ensemble et par niveau de gamme, on a retenu l'année civile précédant l'enquête, afin de faciliter les comparaisons avec les statistiques d'immatriculation. Pour les autres analyses, il s'agit d'une période de 7 à 9 mois précédant les enquêtes, ce qui donne une image un peu plus fidèle des acquisitions.

1- ACHATS ET IMMATICULATIONS

Quand on compare les immatriculations de voitures particulières et les achats enregistrés dans les enquêtes auprès des ménages, les sources de biais sont de deux ordres: nature de l'information recueillie et champ couvert. Les enquêtes IACM [9] décrivent les voitures dont disposent les ménages ordinaires, enregistrent leur date d'acquisition et fournissent quelques renseignements sur les automobiles acquises précédemment. Pour la première voiture d'une part, et pour la seconde voiture d'autre part, seule la dernière acquisition du ménage est datée; les achats antérieurs ne sont pas situés dans le temps, même s'ils sont très récents, dans le cas où un ménage change fréquemment de voiture.

Quand la période d'observation des achats s'éloigne de la date d'enquête, la dégradation de l'information sur les achats est rapide. Ainsi, on constate au tableau 1 que l'écart entre achats et immatriculations est nettement plus fort pour 1972, cernée par la seule enquête d'Octobre 1973, que pour 1986, année décrite par l'enquête de Mai 1987; pour les autres années, l'échantillon provient pour les deux-tiers de l'enquête de Mai et pour un tiers de celle d'Octobre. Par ailleurs, on enregistre des flux d'achat supérieurs de 13% quand on les observe au cours de 7 à 9 mois précédant l'enquête, que quand on considère l'année civile; mais la répartition entre neuf et occasion évolue peu quand on rapproche la période d'observation des achats de la date de l'enquête.

L'autre problème dans la comparaison des deux sources est celui du champ. Les enquêtes de l'INSEE ne touchent que les ménages ordinaires alors que les immatriculations concernent aussi les véhicules des sociétés. Or, une partie de ces derniers est saisie par les enquêtes IACM: il s'agit des voitures "mises à la disposition d'un ménage par un

employeur ou une société". Ils ne représentent que 1 à 2% du parc des ménages; mais comme ces véhicules, qui servent essentiellement pour des déplacements professionnels roulent beaucoup [1], ils sont renouvelés plus souvent que les autres: en moyenne sur la période 1974-85, ces voitures de fonction représentent 1% des acquisitions d'occasion et 5% des acquisitions neuves déclarées par les ménages. Par comparaison avec les immatriculations sur la période 1979-84, on peut estimer que les voitures de fonction représentent environ le tiers des voitures neuves achetées par les sociétés.

Dans les statistiques d'immatriculations, les achats en leasing n'ont été ventilés entre les sociétés et les particuliers qu'à partir de 1979. C'est donc seulement pour l'ensemble du marché (particuliers + sociétés) que nous avons pu rapprocher les deux sources sur toute la période étudiée (tableau 1). La sous-estimation par la source INSEE est presque deux fois plus forte pour l'occasion que pour le neuf, mais elle est aussi plus stable jusqu'en 1985. Un peu moins de la moitié des immatriculations d'occasion sont enregistrées dans les enquêtes IACM [7]. On remarquera notamment que les déménagements avec changement de département, donc de carte grise, sont assimilés à des immatriculations d'occasion; mais ceci n'explique qu'une faible part de la différence.

On comprend un peu mieux cet écart quand on l'analyse selon l'âge du véhicule. La sous-estimation est importante pour les voitures de moins d'un an, qui doivent être assimilées à des voitures neuves par les personnes interrogées. Pour les autres voitures, la sous-estimation croît en fonction de l'ancienneté du véhicule: on ne retrouve dans les enquêtes IACM qu'environ le tiers des immatriculations de voitures de 8 ans ou plus (tableau 1); pour 1986, la sous-estimation des ventes de voitures de 10 ans ou plus est nettement moindre, maintenant qu'elles doivent être soumises au contrôle technique. Il en résulte une sous-estimation nettement moins forte qu'auparavant des immatriculations d'occasion.

2- TENDANCE ET FLUCTUATIONS D'ENSEMBLE

2-1 CADRAGE GENERAL

Sur l'ensemble de la période, la part du neuf a baissé, passant de 48% en 1973 à 39% en 1984-85 (enquêtes IACM). De plus, les voitures vendues d'occasion sont de plus en plus vieilles: leur âge médian est passé de 4,6 ans en 1974-75 à 5,2 ans en 1984-85. Mais la baisse du neuf n'est pas uniforme: plus nettement d'après les enquêtes IACM que d'après les immatriculations, on constate un décrochement en 1979. C'est alors le début de la période d'accélération du vieillissement du parc [12]. Autour de cette tendance, on observe les fluctuations suivantes:

Tableau 1

COMPARAISON ENTRE LES IMMATICULATIONS ET LES ACHATS

Année	NEUF			OCCASION						
	Achat *	Immatri- culation *	Achat/ immat.	Achat *	Immatri- culation *	Ensemble	dont voitures âgées de :			
							Moins d'1 an	1 à 4 ans	4 à 7 ans	Plus de 7 ans
D'après l'enquête d'octobre t-1										
1971	1051	1469	0.715	1112	3046	0.365	nd	nd	nd	nd
1972	1108	1638	0.676	1183	3237	0.365	nd	nd	nd	nd
D'après les enquêtes de mai et d'octobre t-1										
1973	1378	1746	0.789	1469	3289	0.447	0.503	0.580	0.438	0.280
1974	1101	1525	0.722	1466	3170	0.462	0.435	0.593	0.464	0.317
1975	1152	1482	0.777	1558	3489	0.447	0.380	0.576	0.487	0.280
1976	1503	1858	0.809	1723	3783	0.455	0.404	0.593	0.443	0.326
1977	1640	1907	0.860	1674	3953	0.423	0.315	0.538	0.398	0.341
1978	1605	1945	0.825	1810	4108	0.441	0.393	0.564	0.425	0.336
1979	1527	1976	0.773	1951	4249	0.459	0.426	0.584	0.429	0.351
1980	1350	1873	0.721	1967	4441	0.443	0.549	0.537	0.414	0.348
1981	1434	1835	0.781	1980	4628	0.428	0.422	0.499	0.489	0.312
1982	1538	2056	0.748	2213	4810	0.460	0.373	0.570	0.473	0.354
1983	1496	2018	0.741	2234	4857	0.460	0.483	0.562	0.478	0.342
1984	1378	1758	0.784	2129	4777	0.446	0.346	0.569	0.470	0.325
1985	1452	1766	0.822	2242	4803	0.467	0.545	0.556	0.539	0.326
D'après l'enquête de mai t-1										
1983	1563	2018	0.775	2466	4857	0.508	0.510	0.605	0.559	0.391
1984	1522	1758	0.866	2313	4777	0.484	0.370	0.588	0.498	0.386
1985	1512	1766	0.856	2404	4803	0.501	0.532	0.580	0.580	0.361
1986	1714	1912	0.897	2291	4119	0.556	0.462	0.658	0.541	0.455

Les chiffres figurant dans les colonnes marquées * sont en milliers de voitures.

Source : AAA et I.N.S.E.E. Enquêtes de Conjoncture auprès des ménages.

- crise de 1974-75 après la bonne année 1973,
 - reprise de 1976-79, où la légère dépression de la fin 1977 est trop courte pour pouvoir être isolée,
 - crise de 1980-81, où les immatriculations font apparaître un ralentissement du total des acquisitions (et pas une baisse comme en 1974-75 et 1984-85) avec substitution de l'occasion au neuf,
 - relance de 1982-83,
 - crise de 1984-85, avec baisse du total des immatriculations comme en 1974-75.
- depuis l'an dernier, le marché de l'automobile est florissant: les ventes de voitures neuves sont maintenant stimulées par la baisse de la TVA intervenue mi-Septembre. Le marché de l'occasion a été freiné l'an dernier, surtout pour les voitures de plus de 5 ans désormais soumises au contrôle technique. L'âge médian des voitures lors de leur revente d'occasion est donc retombée à 4,8 ans. Ainsi, la part du neuf est remontée à 43% en 1986.

Nous adopterons ce découpage en six périodes quand nous travaillerons sur des échantillons plus étroits, mais reflétant mieux les immatriculations.

Avant de pousser plus loin l'analyse de l'articulation neuf/occasion, il faut donner quelques indications sur les évolutions structurelles de la demande pour pouvoir ensuite préciser leur incidence. Le facteur le plus marquant est le développement de la part des ménages multi-équipés dans la demande automobile: 33% en 1973, 49% en 1985-86. Intéressons-nous maintenant à la part des renouvelants, par opposition à ceux qui augmentent leur équipement (accédants). Leur proportion est plus faible mais se développe plus vite chez les multi-motorisés (passant de 62% en 1973 à 76% en 1986) que chez les mono-équipés (passant de 87% en 1973 à 94% en 1986). Etant donnée la place de plus en plus grande de la seconde voiture, il en résulte une croissance globalement lente de la proportion de renouvelants: 79% en 1973, 85% en 1986.

2-2 ORIGINE AUTOMOBILE

Considérons maintenant l'évolution de l'origine automobile à l'intérieur de chacune de ces catégories (tableau 2). Pour l'évaluer, nous avons calculé des soldes entre la part du neuf actuellement constatée et celle enregistrée pour les voitures remplacées (voir second encadré). Parmi les renouvelants:

- les NVN oscillent autour du tiers,

Tableau 2

EVOLUTION DE L'ORIGINE AUTOMOBILE - ENSEMBLE DES ACHATS

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
\ d'achats neufs	48.4	42.9	42.5	46.6	49.5	46.9	43.9	40.7	42.0	40.9	40.1	39.3	39.3	42.8
. Intervalle de confiance à 95 \	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.2	2.2	2.2	2.2	2.1	2.3	2.4	2.3	2.8
. Voitures remplacées	40.0	40.5	42.0	42.5	44.3	45.3	43.5	42.0	41.4	42.6	42.9	42.8	42.3	45.7
\ d'accédants	21.1	22.1	21.4	20.8	20.8	20.1	20.0	19.9	19.6	18.7	17.9	17.0	16.8	14.9
\ de neuf chez les accédants	30.0	19.4	21.1	24.4	30.5	25.2	17.4	20.9	21.3	20.0	19.2	14.9	15.5	18.1
\ de renouvelants	78.9	77.9	78.6	79.2	79.2	79.9	80.0	80.1	80.4	81.3	82.1	83.0	83.2	85.1
dont :														
. neuf remplaçant de l'occasion	21.0	18.0	16.1	19.2	17.9	17.5	17.4	15.3	15.2	14.3	13.3	12.1	13.0	12.8
. occasion remplaçant du neuf	7.7	8.9	9.8	9.2	7.7	10.5	10.3	11.8	9.5	11.2	11.6	10.7	11.2	11.4
. neuf remplaçant du neuf	32.3	31.6	32.2	33.3	36.6	34.9	33.2	30.2	31.9	31.4	31.3	32.2	31.1	34.3
. occasion remplaçant de l'occasion	39.0	41.5	41.9	38.4	37.8	37.2	39.1	42.7	43.4	43.1	43.8	45.1	44.6	41.5
Solde pour les :														
. accédants	-2.1	-4.7	-4.5	-3.8	-2.9	-4.1	-5.2	-4.2	-3.9	-4.3	-4.2	-4.8	-4.5	-4.1
. renouvelants	10.5	7.1	4.9	7.9	8.1	5.7	5.7	2.9	4.5	2.6	1.4	1.2	1.5	1.2
. ensemble	8.4	2.4	0.4	4.1	5.2	1.6	0.5	-1.3	0.6	-1.7	-2.8	-3.6	-3.0	-2.9

Source : Enquêtes I.A.C.M. - INSEE.

- les OVO augmentent lors des crises, passant de 39% en 1973 à 45% en 1984-85,
- les OVN diminuent de 21% en 1973 à 13% en 1985-86,
- les NVO oscillent autour de 10%.

LES SOLDES

Pour analyser l'évolution entre la proportion NA de voitures neuves parmi celles que les ménages ont récemment achetées, et cette proportion de neuf NF parmi les véhicules remplacés (Précédemment achetés par les ménages), nous allons calculer des soldes. Le solde global sera:

$$S = NA - NF$$

Il ne s'agit pas strictement de la variation de la part du neuf au cours de l'année étudiée. En effet, les voitures remplacées ont pu être acquises à des dates variables et l'enquête ne fournit pas d'information sur les voitures qui n'ont pas été remplacées.

Nous pouvons décomposer le solde global en deux soldes partiels caractérisant les comportements des renouvelants d'une part et des accédants d'autre part. Pour le renouvellement, en proportion R parmi les achats de la période de référence, la variation de la demande de neuf peut être caractérisée par le solde:

$$SR = OVN - NVO$$

Ce solde est généralement positif puisque le neuf domine chez les renouvelants.

Le problème se pose différemment pour les accédants, en proportion A parmi les achats ($A + R = 100\%$). Leur proportion NFA d'achats neufs est à comparer avec celle des voitures neuves remplacées NF:

$$SA = NFA - NF$$

Il est en général négatif puisque l'occasion domine chez les accédants.

La composition des soldes SA et SR pour donner le solde S répond à une identité remarquable (démonstration cf. [10]):

$$S = A*SA + R*SR$$

Dans les tableaux, on fera figurer les quantités A*SA et R*SR directement sommables, plutôt que les soldes SA et SR.

Certains acheteurs qui passaient au neuf restent donc maintenant sur le marché de l'occasion. Le boom de 1986 s'observe surtout chez les clients traditionnels du neuf (NVN), mais n'est pas imputable à des acheteurs venant de l'occasion (OVN). Il en résulte que le solde favorable au

neuf chez les renouvelants se réduit au cours de la période étudiée indépendamment de la conjoncture. Il tend maintenant à s'annuler.

Si la part du neuf est importante, quoiqu'en baisse, chez les renouvelants (53% en 1973, 47% en 1986), elle est par contre nettement plus faible, et diminue aussi tendancielleme nt, chez les accédants (30% en 1973, 18% en 1986). Cette proportion baisse lors des crises; elle est remontée lors des reprises de 1976 et 1986, mais pas lors de celle de 1982. L'impact des accédants sur le solde global est relativement stable autour de -5 points. Le solde global tend donc à diminuer et ne s'est sensiblement accru qu'en 1976-77.

On remarquera enfin le contraste important de l'âge médian des voitures d'occasion selon l'origine automobile: en 1986-87, 3,1 ans pour celles qui remplacent une voiture neuve, 4,9 ans pour celles qui remplacent de l'occasion, et 6,2 ans pour celles des accédants.

2-3 LES DUREES DE POSSESSION

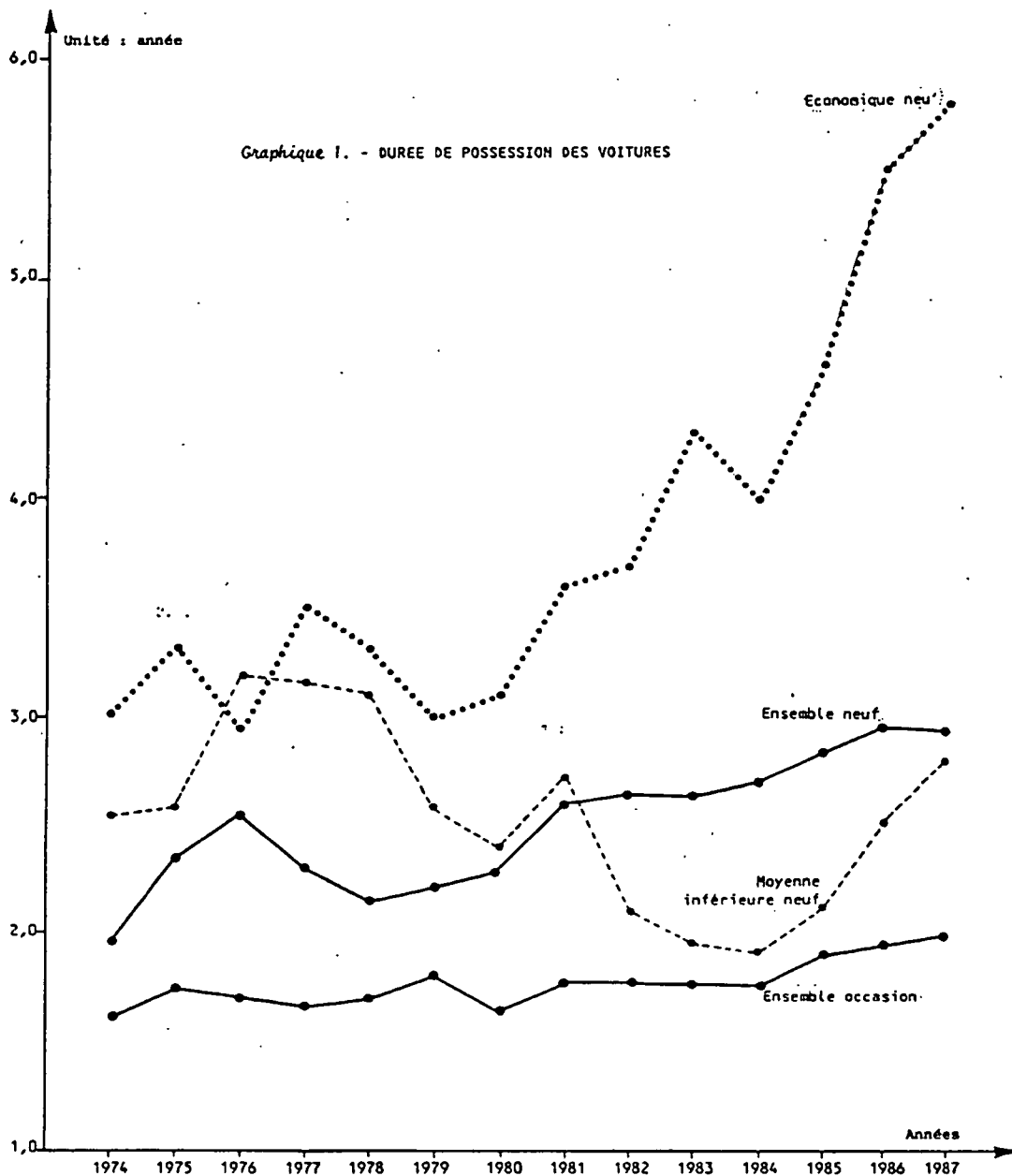
Les variations du choix des ménages entre neuf et occasion ne constituent pas le seul facteur qui détermine l'évolution de la répartition du marché. Les durées de possession influent aussi sur la vitesse des évolutions. Avec un an de retard les crises du marché automobile se traduisent par un allongement de la durée de conservation des voitures neuves (graphique 1). La reprise de 1976 induit une diminution, celles de 1982 et 1986 seulement une stabilisation. La durée de possession des voitures d'occasion est plus courte, plus stable et croît moins que celle des voitures neuves.

Surtout depuis 1979, de plus en plus de voitures d'occasion sont remplacées par des voitures d'occasion et non plus par des véhicules neufs, et la durée de conservation des voitures achetées neuves augmente: d'où, la part croissante du marché de l'occasion et l'accélération du vieillissement du parc automobile français. La diminution de la proportion d'accédants, qui ont plus souvent recours à l'occasion, vient toutefois freiner cette évolution.

3- DIFFERENTS TYPES DE VOITURES

3-1 PREMIERE OU SECONDE VOITURE

Pour l'état d'acquisition, comme pour bien d'autres caractéristiques des voitures (âge, kilométrage,...)[1], la distinction entre mono et multi-motorisés n'est pas la plus discriminante. Le contraste entre première et seconde voiture des multi-équipés est beaucoup plus accusé: en 1986-87, 52% des premières voitures sont achetées neuves, contre 35% des secondes et 42% des véhicules des ménages mono-



Source : Enquêtes I.A.C.M. - INSEE.

équipés. Remarquons aussi que les secondes voitures sont généralement changées plus souvent que les autres, puisqu'elles ont représenté jusqu'à 27% des achats en 1982-83, contre 20% pour les premières voitures et 53% pour la voiture unique des mono-équipés. On assiste cependant à un rattrapage, puisqu'en 1986-87 le volume des achats de première voiture dépasse de 7% celui des secondes voitures.

Le principal facteur expliquant la forte proportion de secondes voitures achetées d'occasion est la part très importante des accédants (34% en 1986-87). Pour les renouvellements, ce sont les comportements stables (NVN et OVO) qui sont les plus contrastés: 39% de NVN et 34% d'OVO pour les premières voitures, contre respectivement 34% et 45% pour les secondes en 1986-87, et même 25% et 55% en 1984-85.

3-2 GAMME MOYENNE-INFÉRIEURE : UNE TRAJECTOIRE ORIGINALE

Plusieurs critères sont concevables pour caractériser la taille des véhicules: puissance fiscale, niveau de gamme,... Ce dernier est le plus facile à repérer d'après la codification des marques et modèles figurant dans les enquêtes IACM. Le troisième encadré précise son contenu. Le volume des achats d'occasion suit les évolutions mises en évidence pour le parc [1]: développement des gammes "inférieure" et "moyenne-supérieure". On retrouve les mêmes tendances pour le marché du neuf dans les années 70, mais elles s'essoufflent au début des années 80; on constate alors une poussée des "moyennes-inférieures". Il en résulte

LES NIVEAUX DE GAMME

Lors de la sortie de chaque nouveau modèle, son constructeur le situe dans la grille suivante:

gamme économique (R4, 2CV, Fiat Panda,...),

-gamme inférieure (205, r5, Ford Fiesta, Fiat Uno,...), -
gamme moyenne-inférieure (R9, R11, 309, Golf,...),

-gamme moyenne-supérieure (GS, BX, 305,...),

-gamme supérieure (R25, CX, 505,...),

-gamme luxe (R30, 604, la plupart des Mercedes et BMW,...);
comme ces voitures sont peu répandues (environ 2% du parc),
on les a regroupées avec la gamme supérieure.

que ce segment du marché est le seul où la proportion des achats neufs s'est accrue: autour de 40% jusqu'en 1980; 55% en 1982-83, 50% en 1985-86. Ceci est lié à l'offre: sortie de la R9 en 1981, de la R11 en 1983, voitures étrangères,...

Les fluctuations du marché automobile ne se sont pas traduites de la même manière à tous les niveaux de la gamme: la dépression de 1974-75, faisant suite au premier choc pétrolier a peu affecté les voitures de bas de gamme qui consomment peu. Ni la baisse de 1980, ni celle de 1984 n'ont affecté les "moyennes-inférieures". La reprise de 1986 est surtout sensible dans la gamme "inférieure" (neuf et occasion) et pour le haut de gamme neuf.

Toutes les gammes, sauf la "moyenne-inférieure", suivent à peu près le schéma général décrit au paragraphe 2. C'est dans les gammes extrêmes que la proportion de neuf est la plus faible, tant qu'elles sont en déclin. Ce phénomène est renforcé dans la gamme économique par une forte proportion d'accédants (autour de 40%). On notera toutefois la percée du neuf en haut de gamme dans la période récente: 25% des achats de ce type de voitures en 1983, 47% en 1986.

Tant pour le neuf que pour l'occasion, ce sont les voitures "économiques" qui sont conservées le plus longtemps (graphique 1). A tous les niveaux de la gamme, sauf en "moyenne-inférieure", les durées de possession s'allongent nettement à partir de 1979-80. Dans la période récente, la durée de conservation diminue pour les voitures neuves des gammes dynamiques (inférieure et supérieure-luxe).

Comme on l'a signalé plus haut, la gamme "moyenne-inférieure" fait exception, puisque la part du neuf y connaît des évolutions à contre-courant de la tendance générale (tableaux 2 et 3). Sa croissance s'explique en partie par une baisse rapide de la proportion d'accédants (23% en 1980, 10% en 1985), mais même chez ces derniers les achats neufs ont progressé (de 9% en 1980 à 28% en 1986), la seconde voiture expliquant la forte progression de 1984.

Parmi les renouvelants, les NVN et les OVO ont connu des évolutions symétriques, les NVN croissant de 30% en 1980 à 43% en 1984, et les OVO baissant de 44% à 34% sur la même période. Ces évolutions ne peuvent guère s'expliquer que par des transferts entre niveaux de gamme. Toujours chez les renouvelants, parmi les achats de voitures neuves de gamme "moyenne-inférieure" pendant la première moitié des années 80:

-le quart remplace une voiture neuve de même niveau de gamme,

-plus de 40% remplace un véhicule neuf d'un autre niveau de gamme, contre 35% dans la seconde moitié des années 70,

-moins de 10% remplace une voiture d'occasion "moyenne-inférieure",

-mais, le quart remplace une voiture d'occasion d'un autre

Tableau 3

EVOLUTION DE L'ORIGINE AUTOMOBILE : GAMME MOYENNE-INFERIEURE

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
\ d'achats neufs	38.5	37.0	33.2	41.0	38.4	43.1	38.7	36.0	49.9	55.2	56.2	53.5	49.9	49.2
. Intervalle de confiance à 95 \	4.9	5.5	5.0	5.4	5.4	5.7	5.4	5.3	5.3	4.8	5.8	5.9	5.9	6.3
. Voitures remplacées	31.4	35.9	35.3	36.2	35.1	47.1	40.8	42.2	42.2	48.7	48.7	50.5	49.5	49.8
\ d'accédants	20.1	25.4	29.0	25.6	23.9	21.9	20.4	22.5	16.0	17.0	11.4	13.4	9.5	14.9
\ de neuf chez les accédants	13.5	18.4	14.4	23.2	16.7	19.2	12.0	8.5	30.6	29.5	20.0	27.3	10.4	27.7
\ de renouvelants	79.9	74.6	71.0	74.4	76.1	78.1	79.6	77.5	84.0	83.0	88.6	86.6	90.5	85.1
dont :														
. neuf remplaçant de l'occasion	22.1	14.5	13.6	19.9	16.0	15.3	15.4	13.8	17.8	21.1	20.9	15.1	14.2	14.6
. occasion remplaçant du neuf	8.8	7.0	8.1	9.1	6.0	12.6	10.6	12.1	6.5	9.2	8.8	8.1	9.5	11.4
. neuf remplaçant du neuf	22.7	28.9	27.2	27.2	29.1	34.5	30.1	30.1	35.7	39.5	39.9	42.5	39.9	38.4
. occasion remplaçant de l'occasion	46.5	49.6	51.1	43.8	48.9	37.5	43.8	44.0	40.0	30.3	30.4	34.4	3.4	35.6
Solde pour les :														
. accédants	-3.6	-4.4	-6.0	-3.4	-4.4	-6.1	-5.9	-7.6	-1.9	-3.2	-3.2	-3.1	-3.7	-3.3
. renouvelants	10.6	5.5	3.9	8.1	7.7	2.1	3.8	1.4	9.6	9.8	10.7	6.1	4.2	2.7
. ensemble	7.0	1.1	-2.1	4.7	3.3	-4.0	-2.1	-6.2	7.7	6.6	7.5	3.0	0.5	-0.6

Source : Enquêtes I.A.C.M. - INSEE.

niveau de gamme.

La singularité de la gamme "moyenne-inférieure" se traduit dans les soldes. A partir de 1981, le solde des renouvelants se redresse nettement, et celui des accédants devient même un peu moins négatif. Le solde global retombe vers 0 en 1985-86.

Parmi les caractéristiques des automobiles, outre le contraste entre première et seconde voiture et l'originalité de la gamme moyenne-inférieure, nous avons analysé le mode de paiement (à crédit ou comptant). On sait qu'environ la moitié des voitures neuves sont achetées à crédit, et que la majorité des voitures d'occasion sont payées comptant. Notre analyse montre que les changements de mode de paiement et d'état d'acquisition (neuf/occasion) coïncident très souvent. Après avoir analysé les différences liées aux types de véhicules, nous allons étudier celles qui sont imputables à leur propriétaire.

4- CARACTERISTIQUES DES ACHETEURS

Nous présenterons seulement les traits les plus saillants: effets d'âge et de génération d'une part, phénomènes liés aux ressources (revenu et situation financière) d'autre part.

4-1 AGE ET GÉNÉRATIONS

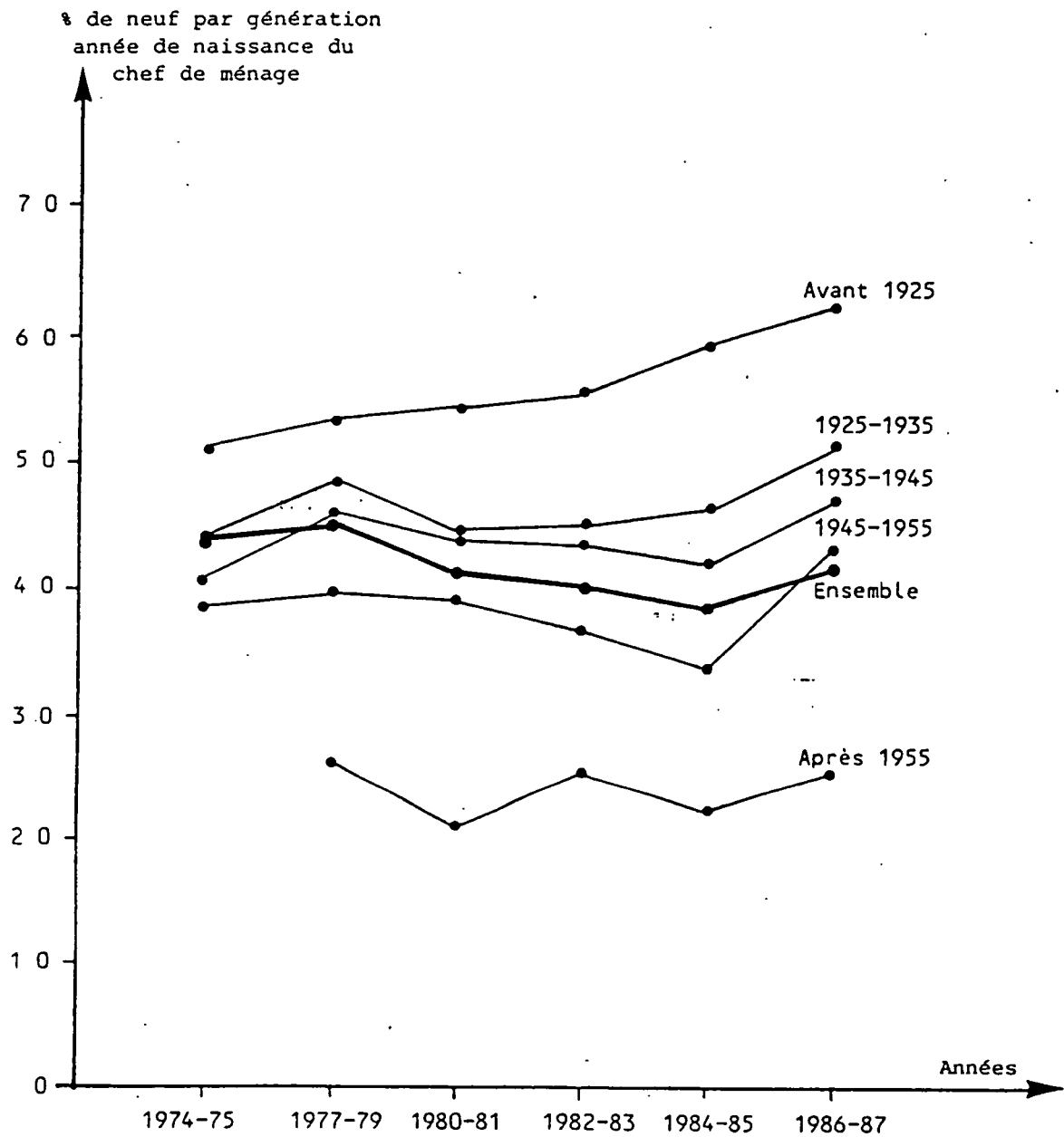
La part des achats neufs croît nettement en fonction de l'âge du chef de ménage (graphique 2): en 1986-87, le neuf ne représente que le quart des achats des "moins de 30 ans", contre 60% chez les "60 ans ou plus". Par contre, plus on avance en âge, plus on achète des occasions récentes. Plusieurs facteurs expliquent ces phénomènes:

-la part du neuf chez les accédants croît avec l'âge; la proportion d'accédants est assez forte chez les jeunes et assez faible chez les plus âgés, mais un palier allant jusqu'à la cinquantaine correspond à l'achat d'une seconde voiture (éventuellement par les enfants du chef de ménage, donc par des jeunes, ce qui fait un peu remonter l'âge des occasions).

-Chez les renouvelants, ce sont les comportements stables qui sont les plus contrastés: 15% de NVN et 60% de OVO chez les plus jeunes, plus de 50% de NVN et près de 30% de OVO chez les "60 ans ou plus"; il en résulte que les proportions de comportements "instables" (NVO et OVN) sont un peu plus faibles chez les plus âgés.

Etant donné le contraste que nous venons de montrer en fonction de l'âge, il faut essayer de faire la part de la situation du ménage dans son cycle de vie (constitution du

Graphique 2. - EVOLUTION DE LA PART DES ACHATS NEUFS PAR GENERATION



Source : Enquêtes I.A.C.M. - INSEE.

ménage, enfants atteignant l'âge de conduire puis quittant le foyer de leurs parents,...) et du comportement éventuellement différent d'une génération à l'autre (au même âge). Pour cela, nous avons suivi sur une dizaine d'années les ménages dont le chef est né au cours d'une même décennie (graphique 2). Il en ressort que:

-pour chaque génération, les fluctuations du pourcentage d'achats neufs sont beaucoup moins accusées que celles que l'on observe pour l'ensemble du marché,

-la génération 1945-1955 est la seule pour laquelle on observe une baisse sensible au cours de la première moitié des années 80, mais ceci a un impact non négligeable car cette génération continue à concentrer plus de 30% des achats,

-à partir de la cinquantaine, la fréquence des achats diminue, mais la part du neuf augmente en raison de la baisse du nombre d'accédants.

-les comportements ne diffèrent pas significativement entre une génération dans les années 70, et la suivante dix ans plus tard. La seule exception est celle des ménages dont le chef est né après 1955 chez laquelle la part des achats neufs est inférieure de plus de 13 points à celle observée pour la génération précédente. Tous les facteurs jouent en ce sens: la part du neuf baisse chez les accédants (malgré une remontée sensible en 86-87), et surtout, lors des renouvellements, les jeunes restent sur le marché de l'occasion plutôt que de passer au neuf. Toutefois, l'âge médian des voitures d'occasion sur lesquelles ils portent leur choix semble rester aux alentours de 5 ans et demi.

Le choix des jeunes pour l'occasion est un phénomène structurel qui explique en grande partie la baisse de la part du neuf. L'accroissement de la préférence pour le neuf chez les ménages âgés ne parvient pas à renverser cette tendance. Si elle se poursuivait, le simple remplacement des générations contribuerait à prolonger la dégradation de la part de marché du neuf. Il est vrai que la pyramide des âges se déforme, et le gonflement relatif des classes d'âge élevé joue en sens inverse.

4-2 LES FACTEURS LIES AUX RESSOURCES

Etant donnée l'inflation, qui a souvent été forte au cours de la période étudiée, le niveau de revenu ne peut pas être saisi à travers une nomenclature fixe telle que la grille précodée figurant à la fin du questionnaire des enquêtes IACM. Faute de mieux, on caractérisera le niveau de ressources du ménage par la C.S.F. de son chef. Nous considérerons aussi la situation financière du ménage qui ne peut pas être interprétée comme un niveau de revenu mais plutôt comme un équilibre entre ressources et dépenses

courantes. Sa description est riche dans les enquêtes IACM, puisque le questionnaire aborde la situation au moment de l'enquête, son évolution au cours des six derniers mois et l'anticipation du ménage pour les "mois qui viennent".

La part du neuf est très liée à la C.S.P. du chef de ménage: en 1986-87, elle est de 62% pour les ménages de cadres supérieurs et de 25% pour les ouvriers. Plus que la répartition entre accédants et renouvelants, c'est la part du neuf dans chacun de ces groupes qui diffère.

On ne reviendra pas sur le comportement des ménages dont le chef est inactif, qui est très lié à celui des ménages âgés présenté ci-dessus. A l'opposé, ce sont les exploitants agricoles qui ont la plus forte préférence pour l'occasion (seulement 27% de leurs achats sont des voitures neuves en 1986-87). On notera que la poussée récente du neuf n'est nette que chez les cadres, les employés et les inactifs.

Même si on constate une certaine corrélation entre une bonne situation financière et un revenu élevé, chez les plus riches comme chez les plus pauvres il y a des ménages qui "s'endettent" et d'autres qui "mettent de l'argent de côté". Au cours de la période 1974-85, on constate une dégradation continue de la situation financière, tant pour l'ensemble des ménages motorisés, que pour ceux qui viennent d'acheter une voiture; l'inversion de tendance constatée ensuite est le moteur de la reprise du marché de l'automobile. En 1986-87, la part des achats neufs est sensiblement plus forte chez ceux qui "mettent de l'argent de côté" (50%), que chez ceux qui "bouclent juste leur budget" (41%) ou "tirent sur leurs réserves" (30%).

Considérons maintenant l'anticipation que le ménage fait de sa situation financière. On ne peut aborder cette question que pour les ménages interrogés deux fois à un an d'intervalle aux enquêtes d'Octobre, puisqu'on cherche à voir si leurs anticipations influent sur leurs achats dans les mois qui suivent. Les échantillons de ménages interrogés deux fois étant limités, on n'a pas pu traiter cette question en évolution, mais en regroupant toutes les enquêtes réalisées dans la première moitié des années 80 (tableau 4). On retrouve bien la corrélation entre la situation financière anticipée et la croissance de l'équipement du ménage (proportion d'accédants) [5]. Mais comme les accédants se portent plutôt sur le marché de l'occasion, le résultat est paradoxal: la proportion d'achats neufs est d'autant plus faible que le ménage anticipe une amélioration de sa situation financière. Les variations inattendues de la part du neuf chez les accédants renforcent ce résultat. Par contre, les renouvellements ne semblent pas influencés par l'idée que la personne interrogée a de l'évolution probable de la situation financière du ménage.

TABLEAU 4 : SITUATION FINANCIERE ANTICIPEE

unités : en %

Croyez-vous que dans les mois qui viennent votre situation financière va :	s'améliorer.	rester stationnaire	se dégrader	Ne sait pas	ENSEMBLE
Proportion des achats	21.4	55.7	20.7	4.2	100.0
% d'achats neufs :					
. voiture actuelle	34.5	43.5	44.4	42.6	41.8
. intervalle de confiance à 95%	+3.4	+2.2	+3.6	+8.0	+1.6
. Voiture remplacée	37.6	44.3	47.1	47.7	43.6
% d'accédants	22.1	18.1	16.8	21.0	18.8
% de neuf chez les accédants	13.0	17.8	28.7	8.8	18.2
% de renouvelants	77.9	81.9	83.2	79.0	81.2
dont :					
. neuf remplaçant de l'occasion	15.1	15.3	12.9	18.0	14.9
. occasion remplaçant du neuf	12.1	10.4	12.5	14.1	11.3
. neuf remplaçant du neuf	25.5	33.9	34.6	33.6	32.3
. occasion remplaçant de l'occasion	47.3	40.4	40.0	34.4	41.5
Solde pour les :					
. accédants	-5.4	-4.8	-3.1	-8.1	-4.8
. renouvelants	2.4	4.0	0.4	3.1	2.9
. ensemble	-3.8	-0.7	-2.7	-5.1	-1.9

SOURCES : INSEE enquêtes IACM.

Depuis au moins une quinzaine d'années, le neuf tend à occuper une place de moins en moins importante dans les achats de voitures des ménages. En effet, beaucoup d'automobilistes qui, après avoir acheté un premier véhicule d'occasion, passaient au neuf lors d'un renouvellement, restent maintenant sur le marché de l'occasion. Ce phénomène est particulièrement marqué chez la jeune génération. L'allongement de la durée de conservation des voitures, particulièrement important quand elles ont été achetées neuves, contribue aussi à accroître la part relative de l'occasion.

Cependant, le marché des voitures neuves vient de connaître une année record en 1987. Dégageons les traits caractérisant la bonne santé actuelle du marché de l'automobile. Au départ, la reprise a été induite par une amélioration de la situation financière des ménages motorisés et par une contraction du marché de l'occasion; cette dernière a suivi l'instauration du contrôle technique, qui a fait baisser d'un tiers les immatriculations de voitures de plus de dix ans, et, parmi ces dernières, réduit de moitié celles qui échappaient aux enquêtes de l'INSEE. Cette reprise n'est pas imputable à des changements d'habitudes (acheteurs de neuf venant de l'occasion), mais plutôt à une stimulation du marché traditionnel du neuf: renouvellement de la première voiture chez les multi-motorisés, développement du haut de gamme, progression du neuf chez sa clientèle habituelle (cadres, employés, retraités).

Comme la conjoncture actuelle s'inscrit en rupture avec la tendance antérieure, que peut-on dire de l'évolution prévisible à long terme? La stabilité des habitudes au début de la reprise exceptionnelle qui se développe depuis deux ans, n'incite pas à envisager de profonds bouleversements. Le choix pour l'occasion de la jeune génération devrait prolonger la tendance à la baisse de la part du neuf, même si elle se ralentit en raison de l'importance croissante des générations plus âgées dans la population française. La part des renouvellements dans l'ensemble des achats, qui augmente toujours, quoique lentement, devrait freiner le développement de l'occasion, puisque ce mode d'acquisition est dominant chez les accédants. Mais, la plus grande incertitude provient de l'introduction probable d'un contrôle technique plus contraignant. Ce contrôle ne devrait plus être limité aux voitures de plus de cinq ans vendues d'occasion, comme depuis l'an dernier, mais étendu à l'ensemble du parc en circulation au-delà d'un certain âge et assorti d'une obligation de réparation. Cette mesure pourrait prendre le relais de la baisse de la TVA pour soutenir le marché du neuf; mais, les conséquences sur l'équilibre entre les marchés du neuf et de l'occasion sont difficiles à prévoir.

BIBLIOGRAPHIE

- [1] T. AMATOUSSE et J.L. MADRE "L'Automobile en période de Crise: le Parc et ses Utilisations" rapport CREDOC 1986
- [2] F. BOSCHER "le Système d'Enquêtes sur les Conditions de Vie et les Aspirations des Français" rapports sur le thème Transport
- [3] C.S.C.A. "Conjoncture Automobile - France : Gammes Commerciales"
- [4] C.S.C.A. "Enquête sur les Transports (1981-1982) - Recueil Statistique n°1 - Parc V.P.
- [5] J.L. MADRE. "l'Automobile en période de Crise: Motorisation et Usage depuis Dix Ans" rapport CREDOC 1984 et Consommation et Modes de Vie n°2, Mai 1985
- [6] J.L. MADRE "Baisse du Prix de l'Essence: la Médaille et son Revers". Consommation et Modes de Vie n°11, Juin 1986
- [7] Ph. VUILLAUME "les Achats VN et VO par les ménages: comparabilité des enquêtes INSEE et des statistiques AAA" P.S.A. 1984
- [8] L. HIVERT J.P. ORFEUIL P. TROULAY "Mobilité et Equipement des Ménages: quelques enseignements issus d'enquêtes statistiques nationales" R.T.S. revue de l'INRETS, n°11 Septembre 1986.
- [9] H. VALDELIEVRE "l'Equipement des Ménages en Biens Durables au début de 1983" les Collections de l'INSEE série M n°104, Octobre 1983.
- [10] J.L. MADRE "Achats d'Automobiles: le Neuf ou l'Occasion?" rapport CREDOC 1987.
- [11] J.L. MADRE "les Beaux Jours de l'Occasion" Consommation et Modes de Vie n°20, Juin 1987.
- [12] J.L. MADRE "l'Automobiliste traverse la Crise" Consommation n°2 1985-86.