

CreDOC Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de Vie

CONSOMMATION ET MODES DE VIE

Chroniques du CREDOC

ISSN 0295-9976

N° 20 – Juin 1987

Automobile

Les beaux jours de l'occasion

Jean-Loup Madre

En 1986, l'équipement automobile a franchi plusieurs seuils : plus des 3/4 des ménages ont une voiture, au lieu de la moitié il y a 20 ans et le parc dépasse désormais 20 millions d'automobiles, soit en moyenne une par ménage.

Comme tous les marchés de biens durables, celui de l'automobile connaît des fluctuations importantes. Elles sont d'autant plus grandes que le marché de l'occasion offre des substitutions aux ventes de voitures neuves. Depuis le déclenchement de la crise, la part du neuf a baissé, passant de 49 % en 1973 à 39 % en 1984-1985. Mais cette baisse n'est pas uniforme : elle s'est accélérée à partir de 1979 (deuxième choc pétrolier), de même que le vieillissement du parc (graphique 1).

Après les années record de 1982 et 1983 (plus de 2 millions de voitures neuves vendues) le marché s'est contracté : 1,7 million en 1984. La reprise s'est amorcée mi-1985 (1,9 million en 1986) et s'est prolongée jusqu'en avril dernier malgré le ralentissement de l'activité économique.

Le renouvellement par l'occasion

L'inquiétude des constructeurs tient à ce que le boom de l'occasion touche l'ensemble du marché :

– chez les accédants, c'est-à-dire lors du premier achat d'une voiture ou lors du passage à la 2^e voiture, l'occasion représente 87 % des ventes en 1985 au lieu de 78 % dix ans auparavant ;

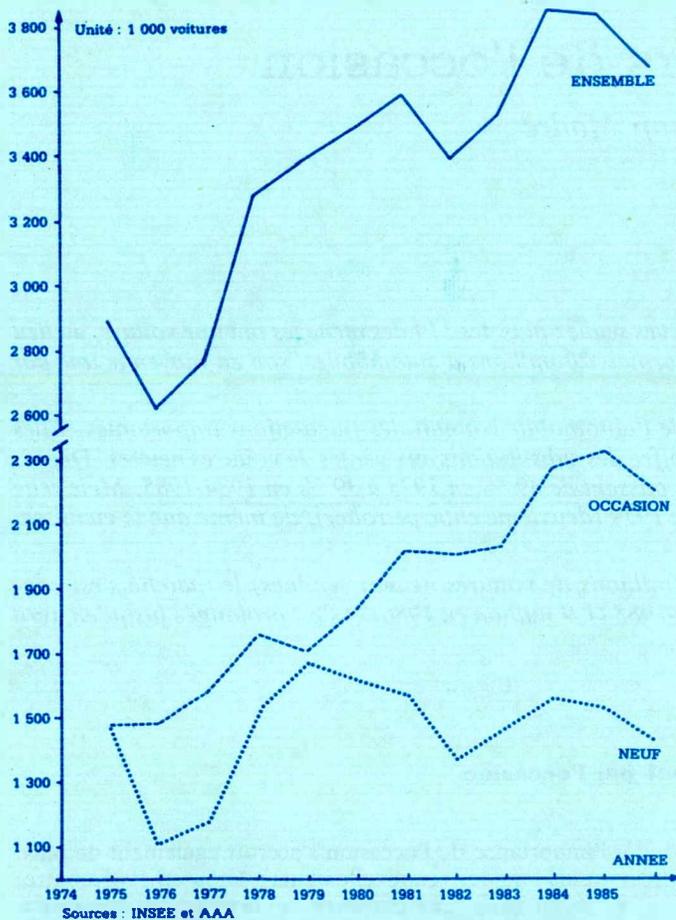
– l'importance de l'occasion s'accroît également de plus en plus lors des renouvellements : 45 % en 1985 contre 40 % en 1975. Une partie de la clientèle qui passait au neuf en changeant de voiture reste maintenant sur le marché de l'occasion. Or, le marché français de l'automobile est de plus en plus un marché de renouvelle-

Tableau 1 — Originalité de la gamme moyenne inférieure

	1974-75	76-79	80-81	82-83	84-85
Total des achats (en milliers)	6 200	14 700	7 700	8 700	8 400
• Gamme « moyenne-inférieure »	1 200	2 300	1 300	1 700	1 500
Part des achats neufs (en %) :					
• Ensemble	44	45	42	40	39
• Gamme « moyenne-inférieure »	37	35	42	49	48

Source : INSEE

Graphique 1. — Achats neufs et occasions



Sources : INSEE et AAA

N.B. : Il s'agit d'achats enregistrés dans les enquêtes de l'INSEE et non d'immatriculations (mouvements de cartes grises). La différence entre ces deux estimations est importante pour l'occasion.

ment : les remplacements de voiture représentent 83 % des ventes au lieu de 78 % en 1975.

Non seulement les Français acquièrent plus souvent de l'occasion, mais ils gardent aussi leur voiture plus longtemps qu'avant, surtout quand ils l'ont achetée neuve.

Avec un an de décalage, les crises du marché correspondent à un allongement de la durée de possession des voitures. En 1985, les voitures de la gamme « économique » (R4, 2CV, Fiat Panda, etc.) achetées neuves ont plus de 4 ans et demi. En 1979, elles n'avaient que 3 ans (graphique 2).

Chez les ménages multi-équipés, le contraste est très accusé entre la première voiture achetée neuve et conservée longtemps, et la seconde achetée souvent d'occasion et renouvelée fréquemment.

Le neuf progresse cependant en milieu de gamme

Tous les niveaux de gamme suivent ce schéma d'évolution sauf la « moyenne inférieure » (309, Golf, Kadett, etc.) où la part des achats neufs augmente (tableau 1) : de 40 % 1980, elle est passée à 55 % en 1984. Cette gamme se distingue des autres pour deux raisons essentielles :

- elle est composée de véhicules de renouvellement. La proportion d'accédants (qui choisissent plutôt l'occasion) est en forte diminution ;

- à partir de 1981, une offre nouvelle (R9, R11, Escort, etc.) incite beaucoup d'automobilistes à changer de gamme : plus de 40 % des achats neufs de « moyennes inférieures » au début des années 1980 sont des remplacements de voitures neuves d'autres gammes (contre 35 % entre 1975 et 1980). Les voitures « moyennes inférieures » sont également les seules dont la durée de possession diminue (graphique 2).

Qui achète quoi ?

Logiquement, la préférence pour le neuf est d'autant plus fréquente que les ressources du ménage sont élevées. Quels que soient leurs revenus, les agriculteurs semblent cependant préférer l'occasion. Au contraire, les inactifs choisissent plus souvent le neuf. Ce choix est à rapprocher du comportement des acheteurs selon leur âge et leur génération.

CreDOC Centre de Recherche pour l'Étude et l'Observation des Conditions de Vie

CONSOMMATION ET MODES DE VIE

Chroniques du CREDOC

ISSN 0295-9976

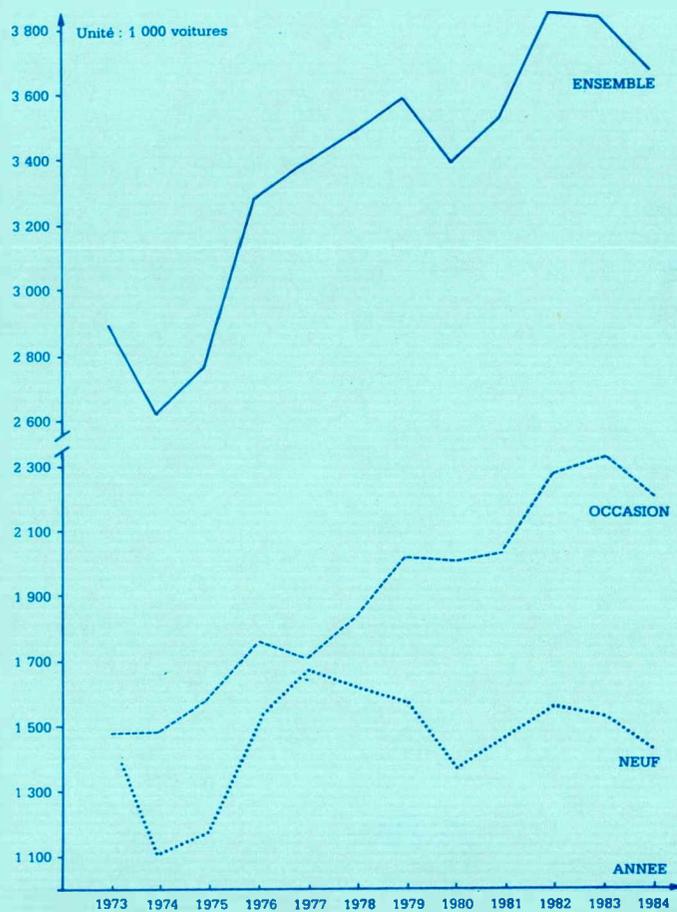
N° 20 – Juin 1987

Automobile

Les beaux jours de l'occasion

Jean-Loup Madre

Graphique 1. — Achats neufs et occasions



Sources : INSEE et AAA

N.B. : Il s'agit d'achats enregistrés dans les enquêtes de l'INSEE et non d'immatriculations (mouvements de cartes grises). La différence entre ces deux estimations est importante pour l'occasion.

Rectificatif

Dans le numéro de *Consommation et modes de vie* consacré à l'automobile, le graphique 1 sur « Les achats neufs et occasions » est erroné : les courbes représentent la période 1973-1984 (et non pas 1975-1986). Nous publions ci-contre le graphique rectifié. Nos lecteurs voudront bien nous excuser de cette erreur.

Les jeunes achètent d'occasion

Les années 1974 - 1975 et 1984- 1985 correspondent à des crises profondes du marché de l'automobile. Leur comparaison met en évidence des effets d'âge et de génération. Les deux tableaux présentent les mêmes chiffres (% d'achats neufs) sous des formes différentes.

Le tableau 3 permet de suivre le comportement d'une même génération à dix ans d'intervalle. Il montre surtout une grande stabilité des comportements. Si, à l'avenir, la part du neuf chez la nouvelle génération devait rester au niveau très bas de 1985 (25 %), le marché des voitures neuves connaîtrait de grosses difficultés.

Le tableau 2 présente la part des achats neufs en fonction de l'âge du chef de ménage. Les comportements des différentes générations se traduisent ici par une croissance de plus en plus forte du neuf en fonction de l'âge.

Tableau 2 — L'effet de l'âge

% d'achats de neuf selon l'âge

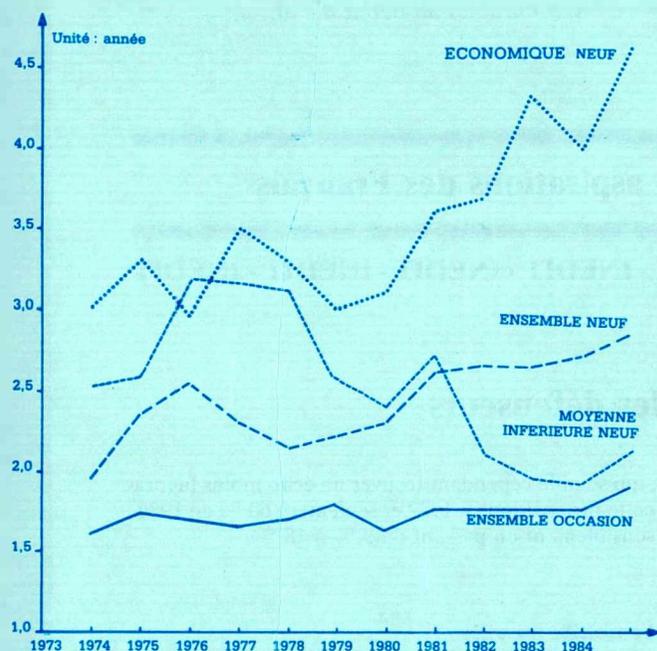
Age	74-75	84-85
Moins de 30 ans	37	25
Moins de 30 à 40 ans	42	35
De 40 à 50 ans	45	41
50 ans et plus	52	52
Ensemble	44	39

Tableau 3 — L'effet de génération

% d'achats de neuf selon les générations

Ménages dont le chef est né	74-75	84-85
Après 1955	—	25
De 1945 à 1955	37	35
De 1935 à 1945	42	41
De 1925 à 1935	45	47
Avant 1925	52	58
Ensemble	44	39

Graphique 2. — Durée de possession des voitures



Guide de lecture : En 1974, la moitié des voitures neuves de la gamme économique sont possédées depuis au moins 3 ans au moment de l'enquête.

Après le revenu, l'âge est le second facteur déterminant du choix entre neuf et occasion. Plus les chefs de ménages sont âgés, plus ils achètent leur voiture neuve.

En 1985, le neuf représente 58 % des achats des plus de 60 ans et seulement 25 % des achats des moins de 30 ans.

Mais on constate aussi un « effet de génération » (tableau 3). En moyenne, pour une même génération observée à 10 ans d'intervalle, la répartition des achats entre neuf et occasion n'a pas beaucoup changé. La part du neuf augmente légèrement pour les anciennes générations (chefs de ménages nés avant 1925). Elle s'établit au contraire à un niveau très bas (25 % en 1985) pour la nouvelle génération des ménages qui n'étaient pas encore formés en 1975.

L'arrivée des nouvelles générations contribue donc à la dégradation du marché du neuf. Le vieillissement de la population joue en sens inverse, mais dans une moindre mesure, les personnes âgées achetant peu de voitures.

Prévoir le marché

Au-delà de ces grandes tendances, les enquêtes auprès des ménages permettent de déceler des évolutions plus passagères. Quand les ménages déclarent que leur situation financière « au cours des 6 derniers mois » s'est détériorée ou améliorée, cela correspond effectivement à une baisse ou à une augmentation de la part du neuf.

En revanche, quand les ménages estiment que leur situation financière va s'améliorer « dans les mois qui viennent », cela bénéficie paradoxalement au marché de l'occasion. En effet, les ménages décident alors d'acheter leur première voiture ou une voiture supplémentaire. Et on a vu que dans ces cas-là, ils choisissent très souvent l'occasion.

Enfin, l'analyse des renouvellements indique une forte liaison entre achat neuf et à crédit d'une part, achat d'occasion et au comptant d'autre part.

EN BREF

Les rapports du Credoc sur l'automobile (voir « Pour en savoir plus ») présentent également des résultats de recherche sur le parc automobile et l'usage des voitures. En voici quelques exemples.

• Voiture de fonction : entre 1 % et 2 % du parc

En 1959, les « voitures de fonction » représentaient 5 % du parc des voitures utilisées par les ménages. Leur part est tombée à 3 % en 1967 et oscille entre 1 % et 2 % depuis 1974. Elle ne dépasse 5 % que pour les ménages dont le chef est ingénieur, cadre administratif ou employé de commerce, et pour ceux qui déclarent un revenu annuel supérieur à 240 000 F

• Gros rouleurs et petits rouleurs

Environ 7 % des voitures roulent en moyenne plus de 25 000 km par an. Ce sont surtout les déplacements professionnels qui font la différence entre les « gros rouleurs » et les autres. Ils utilisent de « grosses voitures », souvent diesel et mises à la disposition du ménage pour l'employeur.

Il existe aussi des « petits rouleurs » qui, chaque année, font moins de 6 000 km par an. Ce sont surtout des personnes âgées. Ce faible kilométrage ne prélude à l'abandon de la voiture que pour 9 % d'entre eux.

• Les voitures diesel roulent près de 2 fois plus que les voitures à essence

En 1985, le kilométrage moyen des voitures diesel est de 21 260 km, celui des voitures à essence de 12 210 km seulement. Le diesel représente 7 % des voitures des ménages mono-équipés. Chez les ménages multi-équipés, le diesel représente 12 % des premières voitures et 6 % des secondes.

POUR EN SAVOIR PLUS

Les rapports « Achats d'automobiles : le neuf ou l'occasion ? » et « L'automobile en période de crise : le parc et ses utilisations » donnent le détail des résultats des recherches du CREDOC dans ce domaine.

Le premier rapport a été réalisé à la demande de la Chambre syndicale des constructeur automobiles. Le second pour le Ministère des Transport, la Chambre syndicale des constructeurs automobiles et l'Agence Française pour la Maîtrise de l'Energie.

Ces recherches s'appuient sur les « enquêtes de conjoncture auprès des ménages » de l'Insee (anciennement « Intentions d'achat »). Les premiers résultats de ces enquêtes paraissent dans les « Informations rapides » de l'Insee. Une analyse détaillée est publiée dans les « Collections de l'Insee » série M. « L'équipement des ménages en biens durables au début de 19... ».

Enquête permanente du Credoc sur les aspirations des Français

INEDIT - INEDIT

La voiture en ville gagne des défenseurs

Limiter l'utilisation de l'automobile en ville est une mesure souvent évoquée, qui semble cependant trouver un écho moins favorable dans le public qu'il y a quelques années : 73 % des Français adhéraient à cette proposition en 1982 et seulement 60 % en 1986 ; dans le même temps les plus opposés ont vu leur position se conforter très sensiblement en passant de 9 % à 18 %.

Enthousiasme modéré pour limiter l'automobile en ville

(en % des 2 000 enquêtés annuels)

Pensez-vous que pour améliorer la circulation en ville il faut limiter l'utilisation de la voiture ?	1982	1986
Tout à fait d'accord	33	27
Assez d'accord	40	34
Peu d'accord	16	21
Pas du tout d'accord	9	18
Ne sais pas	2	—
Ensemble	100	100

L'hostilité à cette mesure est plus fréquente chez les jeunes (33 % de « pas du tout d'accord » avant 25 ans, 20 % entre 25 et 39 ans, 16 % entre 40 et 59 ans et 10 % à partir de 60 ans), les hommes (22 % de « pas du tout d'accord » contre 15 % chez les femmes), les actifs (22 % de « pas du tout d'accord » contre 15 % chez les inactifs) et les personnes résidant hors des grandes agglomérations. Logiquement, les conducteurs sont plus souvent hostiles à cette mesure que les non-conducteurs.

Source : Enquête Credoc : « Conditions de vie et aspirations des Français ».