

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

Collection
des rapports

Avril 1987

N° 11

CREDOC
BIBLIOTHÈQUE



ACHATS D'AUTOMOBILES : NEUF OU OCCASION ?



Crédoc - Collection des rapports.
N° 11. Avril 1987.

CREDOC•Bibliothèque



Jean-Loup MADRE

CREDOC
BIBLIOTHÈQUE

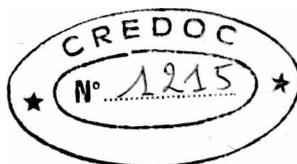
R 90

CENTRE DE RECHERCHE POUR L'ETUDE
ET L'OBSERVATION
DES CONDITIONS DE VIE

CREDOC
BIBLIOTHÈQUE

ACHATS D'AUTOMOBILES : NEUF OU OCCASION ?

Jean-Loup MADRE



Christiane DUBOIS - n° 4970

AVRIL 1987

R90

R É S U M É

Notre objectif est d'analyser les variations des achats d'automobiles sur les marchés du neuf et de l'occasion depuis le déclenchement de la crise, c'est-à-dire sur la période 1973-85. Nous nous intéressons donc plus au rapport entre ces deux marchés qu'à l'évolution du volume global de la demande. Nous commencerons par présenter les données, la méthodologie et les résultats d'ensemble. Nous considérerons ensuite comment ils varient selon les différents types de voitures d'une part, et selon les catégories de ménages acheteurs d'autre part. La taille des échantillons n'a pas permis de croiser les caractéristiques des voitures avec celles des ménages.

1- METHODOLOGIE

La principale source utilisée est l'enquête I.N.S.E.E. de Conjoncture auprès des Ménages. Le rapprochement des flux d'achats qu'elle enregistre sur une certaine période (année civile par exemple) avec les statistiques d'immatriculation fait apparaître que:

-le champ couvert n'est pas limité aux achats des ménages; en effet, environ le tiers des voitures neuves acquises par les entreprises sont mises à la disposition des ménages comme "voitures de fonction".

-les achats neufs enregistrés dans les enquêtes correspondent bien aux immatriculations de voitures neuves.

-par contre, les achats d'occasion ne représentent qu'à peine la moitié des immatriculations d'occasion; cette sous-estimation, particulièrement stable au cours de la période étudiée, indique vraisemblablement une différence de champ, qui n'a pas encore pu être complètement élucidée (changements d'immatriculation correspondant à un déménagement,...).

Au cours de la période étudiée, la proportion de voitures achetées neuves tend à diminuer, surtout depuis 1979. Autour de cette tendance, les crises (1974-75, 1980-81, 1984-85) et les reprises alternent.

L'évolution du partage du marché est la résultante de deux phénomènes :

-la comparaison entre l'état des voitures achetées pendant une certaine période avec celui des voitures qu'elles ont remplacées (origine automobile),

-l'évolution des durées de conservation des véhicules.

Le marché automobile français est de plus en plus un marché de renouvellement (pour plus de 80%). Or, une partie de la clientèle qui passait au neuf reste maintenant sur le marché de l'occasion. Chez les accédants (premier achat d'automobile ou passage à la seconde voiture) la part du neuf, déjà faible, diminue aussi.

La tendance générale est à l'allongement des durées de possession; mais celui-ci est beaucoup plus net pour le neuf que pour l'occasion. Avec un an de décalage, les crises correspondent à un accroissement de la durée de conservation des voitures neuves.

2- LES DIFFERENTS TYPES D'AUTOMOBILES

Tous les niveaux de gamme suivent le schéma d'évolution que nous venons de décrire sauf la "moyenne-inférieure". En liaison avec le développement d'une offre nouvelle, la part des achats neufs remonte à partir de 1981 pour ce niveau de gamme. Cette évolution est stimulée par un accroissement de la proportion de renouvellements liés à des changements de gamme: 40% des achats neufs de "moyennes-inférieures" au début des années 80 visent à remplacer des voitures neuves d'autres niveaux de gamme. On notera aussi que les "moyenne-inférieures" sont les seules dont la durée de conservation diminue.

Chez les ménages multi-équipés, le contraste est très accusé entre la première voiture achetée neuve et conservée longtemps, et la seconde souvent d'occasion et renouvelée fréquemment. La voiture unique des ménages mono-équipés a des caractéristiques intermédiaires entre ces extrêmes. Enfin, dans l'analyse des renouvellements (comparaison des caractéristiques de la voiture actuelle et de la précédente) nous avons remarqué une liaison très forte entre achat neuf et à crédit d'une part, et achat d'occasion et au comptant d'autre part.

3- QUI SONT LES MENAGES ACHETEURS?

Parmi les variables décrivant la composition du ménage, c'est certainement l'âge qui a donné les résultats les plus intéressants: la part des achats neufs croît avec l'âge du chef de ménage. Si l'on observe une même génération en 1974-75 et en 1984-85, la proportion d'achats neufs ne varie pas sensiblement; elle augmente même un peu chez les ménages dont le chef est né avant 1925. Mais la proportion d'achats neufs tombe très bas (environ 25%) pour la nouvelle génération des ménages non encore formés en 1974-75 (chefs de ménages nés après 1955). Le simple remplacement des générations contribue donc à la dégradation du marché du neuf, mais le vieillissement de la population joue en sens inverse.

D'après la ventilation en fonction de la C.S.P. du chef de ménage, la préférence pour le neuf semble d'autant plus forte que les ressources du ménage sont élevées. On notera toutefois l'importance du neuf chez les "inactifs" (à rapprocher du comportement des ménages âgés décrit ci-dessus) et la large prépondérance de l'occasion chez les agriculteurs. L'évolution de la situation financière du ménage au cours des six derniers mois rend bien compte de l'alternance des crises et des reprises. Par contre, l'anticipation de cette situation financière pour "les mois qui viennent" détermine l'évolution du niveau d'équipement du ménage, mais pas son choix entre neuf et occasion pour un renouvellement; comme l'occasion domine chez les accédants, elle est paradoxalement prépondérante chez ceux qui prévoient une amélioration de leur situation financière.

S O M M A I R E

	Page
RESUME	
INTRODUCTION	1
Chapitre I - METHODOLOGIE ET VISION D'ENSEMBLE	5
I - ACHATS DES MENAGES ET IMMATRICULATIONS	7
II - NOTATIONS ET METHODES DE CALCUL	14
III - TENDANCE ET FLUCTUATIONS D'ENSEMBLE	17
III-1. Cadrage général	17
III-2. Origine automobile	18
III-3. Les durées de possession	19
Chapitre II - LES DIFFERENTS TYPES D'AUTOMOBILES	23
I - SELON LE NIVEAU DE GAMME	25
I-1. Des évolutions parallèles pour le haut et le bas de gamme	26
I-2. Gamme moyenne-inférieure : une trajectoire originale	27
I-3. Montées et descentes en gamme	29
II - AUTRES CARACTERISTIQUES DES AUTOMOBILES	30
II-1. Première ou seconde voiture	30
II-2. A crédit ou au comptant	31
Chapitre III - QUI SONT LES MENAGES ACHETEURS ?	33
I - LA COMPOSITION DES MENAGES	35
I-1. Age et génération	35
I-2. Taille du ménage et nombre d'actifs	38
II - LES FACTEURS LIES AUX RESSOURCES	39
II-1. La C.S.P. du chef de ménage	39
II-2. La situation financière	40
CONCLUSION	45
GLOSSAIRE	49
ANNEXE I	55
ANNEXE II - QUESTIONNAIRE AUTOMOBILE - ENQUETE I.A.C.M. 1985	75
ANNEXE III - NIVEAUX DE GAMME (nomenclature C.S.C.A.)	79
BIBLIOGRAPHIE	87

INTRODUCTION

Comme tous les marchés de biens durables celui de l'automobile connaît des fluctuations importantes, qui sont d'autant plus grandes que le marché de l'occasion peut offrir des substitutions aux ventes de voitures neuves. Sur la période écoulée depuis le déclenchement de la crise, 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.. Nous traiterons donc principalement de la demande des ménages qui représente environ 85% des achats de voitures neuves et 97% des achats d'occasion. En rapprochant ces données des statistiques d'immatriculations, on constatera d'ailleurs qu'une part non négligeable des voitures achetées par les entreprises est mise à la disposition permanente de leur personnel, donc cernée par les enquêtes auprès des ménages.

L'évolution du partage du marché entre neuf et occasion est la résultante de deux phénomènes:

-l'évolution de l'état d'acquisition (neuf ou occasion) des véhicules successivement achetés par le ménage (origine automobile),

-l'évolution des durées de possession de chaque véhicule.

Après des comparaisons entre sources statistiques, le chapitre 1 précise cette méthodologie et analyse l'évolution d'ensemble du marché. Le chapitre 2 montre les variations observées entre catégories de véhicules; il est centré sur une segmentation par niveaux de gamme et aborde aussi la distinction entre première et seconde voiture en fonction du mode de paiement (à crédit ou

au comptant). Enfin, le chapitre 3 analyse les variations en fonction des caractéristiques des ménages acheteurs; les facteurs liés aux ressources (situation financière, CSP du chef de ménage) jouent un grand rôle, ainsi que la structure du ménage (effets d'âge et de génération).

Notamment pour caractériser l'origine automobile, des abréviations (NVN, OVN,...) sont utilisées pour ne pas trop charger le texte et les tableaux. Nous renvoyons le lecteur au chapitre 1 et au glossaire en annexe pour les expliciter.

Enfin, précisons qu'il s'agit d'une analyse de flux (achats) et non de stocks (parc). Il faudra donc bien préciser les périodes sur lesquelles sont mesurés ces flux. Jusqu'au milieu du chapitre 2, il s'agit de l'année civile précédant l'enquête, afin de faciliter les comparaisons avec les statistiques d'immatriculation. Par la suite, il s'agit d'une période de 7 à 9 mois précédant les enquêtes, que nous décrirons plus précisément au chapitre 1.

CHAPITRE I

METHODOLOGIE ET VISION D'ENSEMBLE

Nous commencerons par montrer la fiabilité des enquêtes de l'INSEE en comparant leurs résultats avec les immatriculations enregistrées par l'A.A.A. (Association Auxiliaire de l'Automobile). Nous aborderons les variations de la demande neuf/occasion en comparant l'état d'acquisition des véhicules achetés par le ménage peu avant l'enquête, avec celui des voitures qu'ils ont éventuellement remplacées. Pour cela il faut préciser les notations et les méthodes de calcul. Enfin, depuis 1973, nous considérerons les principaux facteurs d'évolution de la proportion d'achats neufs: l'origine automobile et les durées de possession.

I-ACHATS DES MENAGES ET IMMATRICULATIONS

Dans cette comparaison entre sources différentes, les sources de biais sont de deux ordres: nature de l'information recueillie et champ couvert. Les enquêtes IACM décrivent les voitures dont disposent les ménages ordinaires, enregistrent leur date d'acquisition et fournissent quelques renseignements sur les automobiles acquises précédemment (voir extrait du questionnaire en annexe). Pour la première voiture d'une part, et pour la seconde voiture d'autre part, seule la dernière acquisition du ménage est enregistrée; les achats antérieurs ne sont pas saisis, même s'ils sont très récents, dans le cas où un ménage change fréquemment de voiture.

Dans le présent chapitre et dans l'analyse par niveau de gamme, nous ne considérerons que les achats effectués durant l'année civile précédant l'enquête, afin de comparer les volumes observés avec ceux des immatriculations. Quand la période d'observation des achats s'éloigne de la date d'enquête, la dégradation de l'information sur les achats est rapide: pour l'année $t-1$, l'enquête d'Octobre-Novembre de l'année t enregistre 16% d'achats

neufs en moins que les enquêtes de Mai de l'année t et 13% d'achats d'occasion. L'idéal aurait donc été de disposer des enquêtes de Janvier, mais nous les avons écartées pour ce programme de recherches, car elles donnent une description moins fine de la composition du ménage.

Afin d'obtenir une image plus fidèle des achats et de cerner au mieux la période de six mois sur laquelle porte la question concernant l'évolution de la situation financière dans le passé récent, nous avons retenu des conventions différentes dans la suite du rapport:

-pour les enquêtes de Mai, nous avons sélectionné tous les achats postérieurs aux vacances d'été de l'année précédant l'enquête;

-pour celles d'Octobre-Novembre, nous avons retenu ceux qui sont intervenus à partir du mois d'Avril. Les échantillons sont alors plus réduits, ce qui nous a conduit à considérer les phases successives (en général de deux ans) du marché automobile.

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 pour l'ensemble du marché (particuliers + sociétés) que nous avons pu rapprocher les deux sources sur toute la période étudiée (tableau 1 et graphiques 1 à 3), pour effectuer ensuite des recoupements plus fins sur les

Tableau I : COMPARAISON ENTRE LES IMMATRICULATIONS ET LES ACHATS

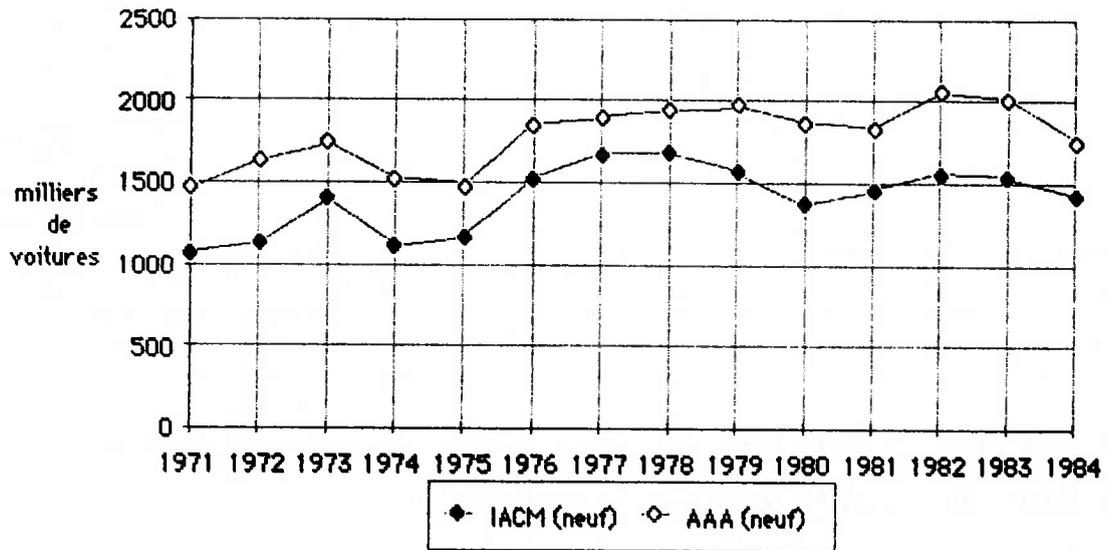
Unité : 1000 voitures

ANNEE	NEUF			OCCASION			ENSEMBLE			% NEUF	
	IACM	AAA	IACM/AAA	IACM	AAA	IACM/AAA	IACM	AAA	IACM/AAA	IACM	AAA
1971	1070	1469	0.728	1126	3046	0.370	2196	4515	0.486	48.7	32.5
1972	1128	1638	0.689	1198	3237	0.370	2326	4875	0.477	48.5	33.6
1973	1403	1746	0.804	1488	3289	0.452	2891	5035	0.574	48.5	34.7
1974	1114	1525	0.730	1495	3170	0.472	2609	4695	0.556	42.7	32.5
1975	1172	1482	0.791	1593	3489	0.457	2765	4971	0.556	42.4	29.8
1976	1525	1858	0.821	1754	3783	0.464	3279	5641	0.581	46.5	32.9
1977	1676	1907	0.879	1712	3953	0.433	3388	5860	0.578	49.5	32.5
1978	1630	1945	0.838	1847	4108	0.450	3477	6053	0.574	46.9	32.1
1979	1571	1976	0.795	2007	4249	0.472	3578	6225	0.575	43.9	31.7
1980	1370	1873	0.731	2001	4441	0.451	3371	6314	0.534	40.6	29.7
1981	1464	1835	0.798	2042	4628	0.441	3506	6463	0.542	41.8	28.4
1982	1564	2056	0.761	2275	4810	0.473	3839	6866	0.559	40.7	29.9
1983	1533	2018	0.760	2302	4857	0.474	3835	6875	0.558	40.0	29.4
1984	1426	1758	0.811	2229	4777	0.467	3655	6535	0.559	39.0	26.9

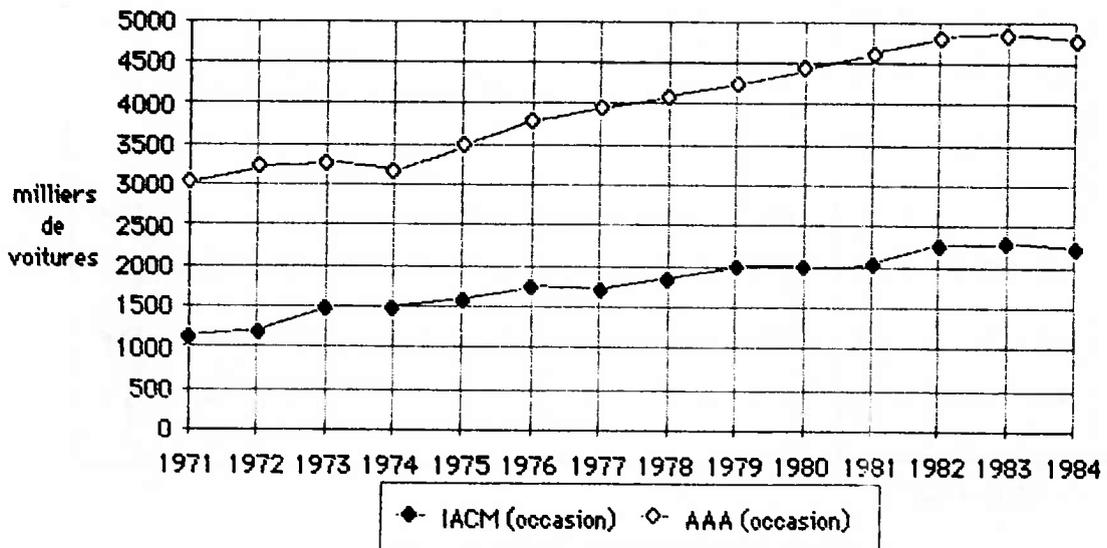
Sources : INSEE et AAA

N.B. Le "taux de sous-estimation" (colonnes IACM/AAA) est proche de 1 quand la sous-estimation est faible (pour les achats neufs en 1977 par exemple); ce taux est faible pour les données très sous-estimées (achats d'occasion).

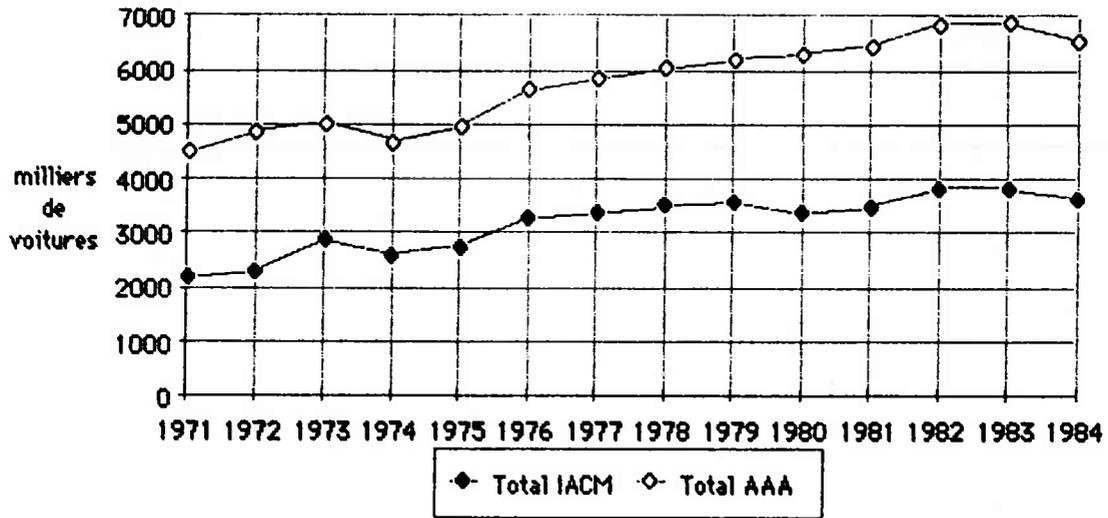
Comparaison entre les immatriculations et les achats (véhicules neufs).
Source INSEE et AAA.



Comparaison entre les immatriculations et les achats (voitures d'occasion).
Source INSEE et AAA.



Comparaisons entre les immatriculations et les achats,
voitures neuves et d'occasion.
Source INSEE et AAA.



véhicules possédés par les ménages à partir de 1979 (tableau 2). Pour 1971 et 1972, la sous-estimation des immatriculations par la source IACM est importante. En effet, ces estimations reposent uniquement sur les enquêtes d'Octobre. Par la suite, nous n'analyserons donc les séries qu'à partir de 1973. Depuis cette date l'échantillon est constitué pour les deux-tiers par les enquêtes de Mai et pour le tiers restant par celles d'Octobre (demi échantillon interrogé pour la première fois). 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. Un peu moins de la moitié des immatriculations d'occasion sont enregistrées dans les enquêtes IACM; il faudrait élucider ce phénomène [7]. On remarquera notamment que les déménagements avec changement de département sont assimilés à des immatriculations d'occasion.

Sur la période 1979-84 une comparaison plus rigoureuse porte sur les achats à la charge des ménages (tableau 2). Le taux de sous-estimation est alors de 0.95 pour le neuf et de 0.45 pour l'occasion; mais on note peu d'amélioration pour l'estimation des évolutions. Comparant les deux sources, la principale distorsion apparaît pour la dépression de 1980: pour le neuf, une sous-estimation particulièrement faible en 1977 (0.88) et importante en 1980 (0.73), creuse la dépression et la fait apparaître pour le total des achats, alors que le total des immatriculations continue à augmenter en se ralentissant. On remarquera enfin que les séries IACM anticipent un peu par rapport à celles des immatriculations. En effet, comme on l'a signalé plus haut, l'image des immatriculations donnée par les enquêtes est d'autant plus fidèle que l'on se rapproche de la date d'interview du ménage, les derniers achats occultant les précédents. La source IACM reflète donc mieux les mouvements du marché intervenus en fin d'année. Pour la même raison, on a constaté qu'en prenant pour référence les 7 à 9 mois précédant l'enquête (voir ci-dessus), on accroît de 10% environ le nombre des achats saisis par les enquêtes. Les achats neufs des ménages pourraient alors dépasser les immatriculations des particuliers, mais ces dernières n'incluent pas les voitures de démonstration, dont une bonne partie doit être déclarée en achats neufs. On remarquera enfin au tableau 2 que la confrontation des sources par niveau de gamme donne des résultats satisfaisants.

Tableau 2 : COMPARAISON PAR NIVEAU DE GAMME ENTRE LES IMMATRICULATIONS NEUVES DES PARTICULIERS ET LES ACHATS DES MENAGES

Unités : en milliers de voitures

G A M M E S	1979	1980	1981	1982	1983	1984
<u>Economique et inférieure (B)</u>						
. A.A.A.	587	580	566	621	599	542
. INSEE	539	480	521	501	497	443
<u>Moyenne inférieure (M1)</u>						
. A.A.A.	274	262	314	455	442	355
. INSEE	220	203	293	375	366	382
<u>Moyenne supérieure (M2)</u>						
. A.A.A.	452	420	373	373	381	291
. INSEE	469	389	379	394	462	380
<u>Supérieur + luxe (H)</u>						
. A.A.A.	233	178	155	169	147	141
. INSEE	223	182	147	166	126	132
<u>ENSEMBLE y compris divers (A.A.A.) et non codables (INSEE)</u>						
. A.A.A.	1 549	1 441	1 412	1 624	1 578	1 336
. INSEE	1 493	1 303	1 374	1 480	1 476	1 357

SOURCES : A.A.A. et INSEE (enquêtes de conjoncture auprès des ménages)

II- NOTATIONS ET METHODES DE CALCUL

Précisons tout d'abord quelques notations pour rendre compte de l'évolution de l'état d'acquisition (neuf ou occasion) entre une voiture récemment acquise par le ménage et le véhicule qu'il a éventuellement remplacé. Chez les accédants (voiture n'en remplaçant aucune, qu'il s'agisse d'une première ou d'une seconde voiture), VN désignera un achat neuf et VO un achat d'occasion. Chez les renouvelants (voiture en remplaçant une autre), on indiquera d'abord l'état d'acquisition du véhicule remplacé, puis celui du véhicule actuel, séparés par la lettre V. On a donc:

-OVN voiture neuve remplaçant une voiture d'occasion,

-NVO occasion remplaçant du neuf,

-NVN neuf remplaçant du neuf,

-et OVO occasion remplaçant de l'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.

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

$$S = NA - NP$$

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 NP:

$$SA = NFA - NP$$

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:

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

Démonstration :

Avec les notations précisées ci-dessus, on a:

$$NP = NVO + NVN \quad \text{et} \quad NA = A*NFA + R*(OVN + NVN)$$

$$\text{D'où:} \quad S = NA - NP$$

$$= A*NFA + R*(OVN + NVN) - (NVO + NVN)(A + R)$$

$$= A*(NFA - NP) + R*(OVN - NVO)$$

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

Dans les tableaux, on fera figurer les quantités A*SA et R*SR directement sommables, plutôt que les soldes SA et SR. Les notations étant précisées, considérons l'évolution d'ensemble du marché automobile de 1973 à 1984.

Tableau 3 : STRUCTURE DES ORIGINES : TOUS NIVEAUX DE GAMME

Unites : % et 1000 voitures

ANNEE	ACCEDEANT			RENOUVELANT					TOTAL	NEUF Actuel	% Vehicule: Preced	ACCED	SOLDES RENOUV	ENSEMBLE	
	VN	VO	TOTAL	OVN	NVO	OVN	OVO	TOTAL							
1973			21.1					78.9	100.0	2891	48.5	40.2	-2.2	10.5	8.4
	38.0	70.0	100.0	21.0	7.6	32.5	38.9	100.0							
1974			22.4					77.6	100.0	2609	42.7	40.6	-4.8	6.9	2.1
	19.3	80.7	100.0	17.9	9.0	31.6	41.6	100.0							
1975			21.6					78.4	100.0	2765	42.4	42.2	-4.6	4.8	0.2
	21.0	79.0	100.0	16.0	9.9	32.3	41.8	100.0							
1976			21.0					79.0	100.0	3279	46.5	42.6	-3.7	7.6	3.9
	24.9	75.1	100.0	19.0	9.4	33.2	38.4	100.0							
1977			20.9					79.1	100.0	3388	49.5	44.3	-2.8	7.9	5.1
	31.1	68.9	100.0	17.7	7.7	36.6	37.9	100.0							
1978			20.2					79.8	100.0	3477	46.9	45.2	-4.0	5.7	1.7
	25.3	74.7	100.0	17.6	10.4	34.8	37.3	100.0							
1979			20.5					79.5	100.0	3578	43.9	43.5	-5.3	5.7	0.4
	17.6	82.4	100.0	17.5	10.3	33.2	39.0	100.0							
1980			20.2					79.8	100.0	3371	40.6	42.2	-4.3	2.8	-1.5
	21.0	79.0	100.0	15.2	11.8	30.4	42.6	100.0							
1981			19.9					80.1	100.0	3506	41.8	41.4	-4.1	4.4	0.3
	20.8	79.2	100.0	15.1	9.5	31.9	43.5	100.0							
1982			18.8					81.2	100.0	3839	40.7	42.5	-4.3	2.6	-1.8
	19.4	80.6	100.0	14.4	11.2	31.3	43.1	100.0							
1983			18.2					81.8	100.0	3835	40.0	42.8	-4.2	1.4	-2.8
	19.6	80.4	100.0	13.3	11.6	31.2	43.9	100.0							
1984			17.5					82.5	100.0	3655	39.0	42.7	-4.9	1.2	-3.7
	14.9	85.1	100.0	12.0	10.6	32.1	45.3	100.0							

Source : I.N.S.E.E. Enquetes IACH de Mai et Octobre

III- TENDANCE ET FLUCTUATIONS D'ENSEMBLE

III-1 CADRAGE GENERAL

Sur l'ensemble de la période, la part du neuf a baissé, passant de 49% en 1973 à 39% en 1984 (enquêtes IACM). Mais cette baisse 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. Les dépressions induisent des fluctuations autour de cette tendance:

-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 seulement apparaître un ralentissement du total des acquisitions avec substitution de l'occasion au neuf,

-reprise de 1982-83,

-crise de 1984-85, avec baisse du total des immatriculations comme en 1974-75.

Nous adopterons ce découpage en cinq 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, 48% en 1981-84. 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 73% en 1984) que chez les mono-équipés (passant de 87% en 1973 à 91% en 1984). Etant donné le développement de la

seconde voiture, il en résulte une croissance globalement lente de la proportion de renouvelants: 79% en 1973, 83% en 1984.

III-2 ORIGINE AUTOMOBILE

Considérons maintenant l'évolution de l'origine à l'intérieur de chacune de ces catégories (tableau 3). Parmi les renouvelants:

-les NVN oscillent autour du tiers,

-les OVO augmentent lors des crises, passant de 39% en 1973 à 45% en 1984,

-les OVN diminuent de 21% en 1973 à 12% en 1984,

-les NVO oscillent autour de 10%, vraisemblablement en phase avec la conjoncture (cf. tableaux III en annexe); ils tendent à augmenter.

Certains acheteurs qui passaient au neuf restent donc maintenant sur le marché de l'occasion. Il en résulte que le solde favorable au neuf chez les renouvelants se réduit au cours de la période étudiée assez indépendamment de la conjoncture. Il tendrait maintenant à s'annuler, mais l'enquête sur les Courants Commerciaux laisse prévoir une remontée des OVN en 1986.

Si la part du neuf est importante, quoiqu'en baisse, chez les renouvelants (54% en 1973, 44% en 1984), elle est par contre nettement plus faible et diminue aussi tendanciellement, chez les accédants (30% en 1973, 15% en 1984). Cette proportion baisse lors des crises; elle est remontée lors de la reprise de 1976, mais pas lors de celle de 1982. Sur l'ensemble de la période, la baisse du neuf est un peu plus marquée pour l'accession à la motorisation que pour le passage à la seconde voiture. L'impact des renouvelants 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.

III-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 (tableau 4). La reprise de 1976 induit une diminution, celle de 1982 seulement une stabilisation. Les crises de 1974 et 1984 correspondent à une baisse de la durée de possession des voitures d'occasion (tableau 5), mais pas celle de 1980, puisque l'occasion s'est substituée au neuf sans faire baisser la demande globale. La durée de possession des voitures d'occasion est toutefois plus courte, plus stable et croît moins que celle des voitures neuves.

Il n'est pas évident de modéliser les parts respectives de l'origine automobile et des durées de possession dans l'évolution de la part de marché du neuf. En effet, les durées de possession calculées ici sont celles qui se sont écoulées entre l'acquisition et l'enquête et non celle qui sépare l'achat d'une voiture de sa revente ou de sa mise à la casse. Il faudrait pousser plus loin l'analyse pour trouver une relation entre ces différentes durées de possession et prendre en compte des décalages différents dans le temps pour le neuf et pour l'occasion. La simple lecture du tableau 3 (comparaison des colonnes %NEUF pour le véhicule actuel et pour le précédent) conduit à un résultat paradoxal: à partir de 1974, c'est un décalage d'un an seulement qui semble faire coïncider les profils des deux séries. Or, les durées de possession sont nettement supérieures à un an.

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 neuves augmente: d'où, la part croissante du marché de l'occasion et l'accélération du vieillissement du parc automobile français. Plusieurs facteurs tendent cependant à freiner cette évolution: la diminution de la part des accédants qui ont plus souvent recours à l'occasion, et parmi ces derniers l'importance croissante des achats de seconde voiture pour lesquels la part du neuf est importante. Il faut noter enfin que la conjoncture détermine plus les volumes globaux que le partage neuf/occasion.

Tableau 4 : DUREE DE POSSESSION MEDIANE (1) DES VOITURES NEUVES

ANNEES	Economique	Inférieure	Moyenne inférieure	Moyenne supérieure	Supérieure et luxe	ENSEMBLE
1974	3.09	1.74	2.57	1.45	2.11	1.97
1975	3.34	1.73	2.59	1.87	2.45	2.34
1976	2.95	2.12	3.18	2.22	2.92	2.54
1977	3.52	2.02	3.16	1.88	2.25	2.35
1978	3.29	1.89	3.15	1.85	2.01	2.15
1979	2.98	1.87	2.56	1.90	2.19	2.17
1980	3.13	2.14	2.43	2.11	2.47	2.35
1981	3.63	2.20	2.67	2.40	2.79	2.59
1982	3.73	2.37	2.14	2.63	2.93	2.65
1983	4.32	2.25	1.95	2.80	3.02	2.65
1984	4.03	2.50	1.93	2.74	3.69	2.71
1985	4.58	2.88	2.08	3.04	2.96	2.85

SOURCES : INSEE enquêtes IACM.

(1) - Il s'agit de la durée de possession entre l'achat et la date de l'enquête et non de la durée totale de possession jusqu'à la revente ou la mise à la casse.

Tableau 5 : DUREE DE POSSESSION MEDIANE (1) DES VOITURES D'OCCASION

ANNEES	Economique	Inférieure	Moyenne inférieure	Moyenne supérieure	Supérieure et Luxe	ENSEMBLE
1974	1.80	1.39	1.49	1.26	1.65	1.63
1975	2.00	1.40	1.73	1.27	1.86	1.74
1976	2.00	1.43	1.67	1.28	1.73	1.70
1977	1.96	1.35	1.69	1.40	1.69	1.66
1978	1.92	1.58	1.66	1.35	1.78	1.69
1979	2.18	1.62	1.86	1.32	1.78	1.78
1980	1.88	1.51	1.70	1.47	1.73	1.65
1981	2.21	1.61	1.64	1.64	1.79	1.77
1982	2.09	1.55	1.76	1.79	1.74	1.78
1983	2.21	1.54	1.64	1.66	1.92	1.76
1984	2.19	1.67	1.51	1.69	1.88	1.77
1985	2.35	1.76	1.64	1.76	2.19	1.90

SOURCES : INSEE. enquêtes IACM

(1) - Il s'agit de la durée de possession entre l'achat et la date de l'enquête et non de la durée totale de possession jusqu'à la revente ou la mise à la casse.

CHAPITRE II

LES DIFFÉRENTS TYPES D'AUTOMOBILES

La principale caractéristique des voitures considérée dans ce chapitre est le niveau de gamme. Nous donnerons aussi quelques indications sur le rang du véhicule (première ou seconde voiture) et sur le mode de paiement (à crédit ou au comptant). Les caractéristiques retenues sont principalement celles des voitures récemment acquises par le ménage, mais, surtout pour le mode de paiement, on considérera aussi leurs variations par rapport à celles des voitures éventuellement remplacées.

I-SELON LE NIVEAU DE GAMME

Nous allons voir comment les résultats que nous avons présentés à la fin du chapitre précédent varient selon les niveaux de gamme. La répartition des modèles selon la gamme est précisée en annexe. Précisons tout d'abord qu'il s'agit pour l'instant du niveau de gamme des voitures dont dispose le ménages au moment de l'enquête. Le rapprochement avec la voiture remplacée (montée ou descente en gamme) sera esquissé plus loin.

Les tableaux I en annexe font apparaître pour l'ensemble des acquisitions et les achats d'occasion les mêmes évolutions que celles mises en évidence pour l'ensemble du parc [1]: développement des gammes "inférieure" et "moyenne-supérieure". On retrouve les mêmes tendances pour le marché du neuf dans les années 70 (tableau I-2), mais elle s'essouffle au début des années 80 ; on constate alors une poussée des "moyennes-inférieures". Il en résulte que ce segment du marché est le seul où la proportion des achats neufs s'accroît: autour de 40% jusqu'en 1980, 55% en 1983-84. Ceci est lié à l'offre: sortie de la R9 en 1981, de la R11 en 1983, voitures étrangères,...

Les dépressions 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".

I-1 DES EVOLUTIONS PARALLELES POUR LE HAUT ET LE BAS DE GAMME

Toutes les gammes, sauf la "moyenne-inférieure", suivent à peu près le schéma général décrit à la fin du chapitre 1 (voir tableau 3 et tableaux ii-1, 2, 4 et 5 en annexe). C'est dans les gammes extrêmes que la proportion de neuf est la plus faible, puisqu'elles sont en déclin. Ce phénomène est renforcé dans la gamme économique par une forte proportion d'accédants (autour de 40% en baisse) puisque cette proportion diminue quand on s'élève dans les gammes.

De plus, la durée de possession est presque deux fois plus longue pour les voitures neuves que pour les voitures d'occasion de cette catégorie. La part du neuf suit le profil général mais de manière plus contrastée dans les gammes intermédiaires (inférieure et moyenne-supérieure). La proportion d'accédants est stable dans ces gammes: au-dessus de 20% en "inférieure", autour de 10% en "moyenne-supérieure" et "supérieure luxe".

Chez les renouvelants, on constate que:

-les NVN oscillent autour de 20% pour les "économiques", de 35% pour les "inférieures" et "supérieures et luxe", et passent de 40% au milieu des années 70 au tiers en 1984 pour les "moyennes-supérieures".

-partant de valeurs assez dispersées, la part des OVO croît jusqu'à 44% pour la gamme "inférieure," 46% pour la "moyenne-supérieure", 53% pour la "supérieure luxe" et 57% pour la gamme "inférieure" en 1984.

-symétriquement, la part des OVN décroît jusque vers 15% pour le bas de gamme et 8% pour le haut de gamme.

-enfin, la part des NVO passe de 8% environ aux alentours de 12% pour les "économiques" et "moyennes-supérieures"; elle varie aux

environs de 8-10 % en "inférieure" et de 15% en "supérieure luxe".

Les soldes qui en résultent diffèrent nettement d'un niveau de gamme à l'autre: en fin de période, ils sont tous négatifs, mais modérés pour les gammes intermédiaires et plus substantiels en "économique" et surtout en "supérieure luxe". Ceci est dû principalement au comportement des renouvelants. Les évolutions sont assez parallèles; mais l'impact des accédants, constant dans le temps, est plus marqué en bas de gamme (-6 points), qu'en haut de gamme (- 2 points).

Tant pour le neuf que pour l'occasion, ce sont les gammes extrêmes, surtout les voitures "économiques" qui sont conservées le plus longtemps. A tous les niveaux de la gamme, sauf en "moyenne-inférieure", les durées de possession s'allongent nettement à partir de 1979-80. Pour l'origine automobile, comme pour les durées de possession, des évolutions relativement parallèles conservent les différences structurelles entre ces quatre niveaux de gamme.

I-2 GAMME MOYENNE-INFÉRIEURE : UNE TRAJECTOIRE ORIGINALE

Comme on l'a signalé plus haut, la gamme "moyenne-inférieure" fait exception, puisque la part du neuf s'y est nettement accrue à partir de 1981 (tableau 6). Ceci s'explique en partie par la baisse de la proportion d'accédants (23% en 1980, 14% en 1984), mais chez ces derniers les achats neufs ont progressé (10% en 1979-80 à 27% en 1984), 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 42% en 1984, et les OVO baissant de 43% à 35% sur la même période. Parallèlement, les OVN oscillent entre 15 et 20% et les NVO tendent à diminuer. 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,

Tableau 6 : STRUCTURE DES ORIGINES : GAMME MOYENNE-INFERIEURE

Unites : % et 1000 voitures

ANNEE	ACCEDANT			RENOUVELANT					TOTAL	TOTAL	% NEUF Vehicule		SOLDES		
	VN	VO	TOTAL	OVN	NVO	NVN	OVD	TOTAL			Actuel	Preced	ACCED	RENOUV	ENSEMBLE
1973			20.1					79.9	100.0	581	38.7	31.5	-3.6	10.8	7.3
1974	13.7	86.3	100.0	22.2	8.6	22.8	46.3	100.0	100.0	462	36.6	35.6	-4.4	5.4	1.0
			25.8					74.2							
1975	18.5	81.5	100.0	14.3	7.0	28.6	50.1	100.0	100.0	519	32.8	35.2	-6.3	3.9	-2.5
			29.5					70.5							
1976	13.7	86.3	100.0	13.7	8.2	27.0	51.1	100.0	100.0	574	40.6	35.9	-3.4	8.0	4.7
			26.3					73.7							
1977	23.2	76.8	100.0	19.9	9.0	27.0	44.2	100.0	100.0	550	38.7	35.1	-4.0	7.6	3.6
			24.4					75.6							
1978	18.7	81.3	100.0	16.1	6.0	29.1	48.8	100.0	100.0	504	42.7	45.4	-5.9	3.2	-2.7
			22.2					77.8							
1979	18.8	81.3	100.0	15.8	11.7	33.7	38.8	100.0	100.0	584	38.5	39.7	-5.8	4.6	-1.1
			20.5					79.5							
1980	11.7	88.3	100.0	16.2	10.3	29.3	44.2	100.0	100.0	576	36.6	42.4	-7.5	1.7	-5.7
			22.6					77.4							
1981	9.2	90.8	100.0	14.3	12.1	30.3	43.3	100.0	100.0	613	49.8	42.2	-1.8	9.3	7.5
			15.8					84.2							
1982	30.9	69.1	100.0	17.4	6.4	35.9	40.3	100.0	100.0	734	54.8	48.1	-3.4	10.1	6.7
			17.3					82.7							
1983	28.3	71.7	100.0	21.3	9.1	39.0	30.6	100.0	100.0	672	56.5	47.7	-3.4	12.2	8.8
			12.6					87.4							
1984	21.2	78.8	100.0	21.8	7.8	39.9	30.5	100.0	100.0	718	54.8	48.1	-2.9	8.8	5.9
			13.5					86.5							
	26.8	73.2	100.0	16.7	6.6	41.5	35.1	100.0							

Source : I.N.S.E.E. Enquetes IACM de Mai et Octobre

-plus de 40% remplace un véhicule neuf d'un autre niveau de gamme,

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

-mais, le quart remplace une voiture d'occasion d'un autre niveau de gamme.

Ces résultats s'éclaireront quand on commentera pour l'ensemble des achats les évolutions de 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.

En matière de durée de possession aussi, ce niveau de gamme est singulier. En 1985, il correspond aux durées de possession minimales pour le neuf comme pour l'occasion. La baisse intervenue au début des années 80 pour le neuf est remarquable. En effet, dans les années 70, les voitures des gammes voisines étaient conservées moins longtemps.

Cette évolution originale de la gamme "moyenne-inférieure" ne peut pas s'expliquer seulement par des mouvements internes, mais par des transferts entre niveaux de gamme. C'est ce thème que nous allons aborder maintenant en comparant les niveaux des voitures récemment acquises avec ceux des voitures qu'elles ont remplacées.

I-3 MONTEES ET DESCENTES EN GAMME

Les échantillons sont trop limités pour qu'on puisse traiter cette question de manière détaillée. On se bornera donc à souligner quelques traits de structure.

A tous les niveaux de gamme, la part des achats neufs est plus faible quand la voiture remplace un véhicule d'une autre catégorie. La part des OVO est plus forte et celle des NVN plus faible quand on change de niveau de gamme que quand on conserve le même.

On a vu plus haut que la part du neuf est plus forte chez les renouvelants que chez les accédants; par analogie, on peut faire l'hypothèse que la part du neuf est plus faible lors d'une montée que lors d'une descente en gamme. Ceci n'est vérifié que lors de l'achat d'une voiture située vers le haut de gamme (forte proportion de NVO pour les montées vers les "moyenne-supérieure" et "supérieure luxe", forte proportion d'OVN pour les "moyenne-supérieure" remplaçant une "supérieure luxe"). Après cette analyse détaillée des niveaux de gamme, nous allons aborder d'autres caractéristiques des véhicules: rang de la voiture et mode de paiement.

II- AUTRES CARACTERISTIQUES DES AUTOMOBILES

A partir de ce paragraphe et dans toute la suite du rapport, les rapprochements avec les immatriculations n'étant plus nécessaires, nous travaillerons sur les achats enregistrés pendant une période de 7 à 9 mois précédant l'enquête (voir chapitre 1 début du II). Nous avons montré que l'image des achats ainsi obtenue est plus fidèle, mais les échantillons sont plus étroits; l'intervalle de confiance à 95% sur la proportion d'achats neufs (colonne IC95 dans les tableaux de la série III en annexe) montre qu'il a fallu regrouper les données par périodes pour obtenir des résultats significatifs. D'ailleurs, un calcul analogue montrerait que les données annuelles figurant dans la série II sont sujettes à des fluctuations d'échantillonnage non négligeables.

II-1 PREMIERE OU SECONDE VOITURE

Rappelons tout d'abord que dans les enquêtes I.A.C.M., la "première voiture" est définie comme "celle qui sert essentiellement à tout le ménage, sinon à la personne de référence", les suivantes étant plus particulièrement utilisées par l'un de ses membres. Pour l'état d'acquisition, comme pour bien d'autres caractéristiques des voitures (âge, kilométrage,...)[3], 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 1984-85, 48% des premières voitures sont achetées neuves, contre 28% des secondes et 41% des véhicules des ménages mono-équipés (tableau III-1).

C'est pourquoi nous avons peu exploité la dimension mono/multi de l'origine automobile. Remarquons d'abord que les secondes voitures sont changées beaucoup plus souvent que les autres, puisqu'elles représentent en 1984-85 28% des achats, contre 20% pour les premières voitures et 52% pour la voiture unique des mono-équipés. Le principal facteur expliquant la forte proportion de secondes voitures achetées d'occasion est la part très importante des accédants (35% en 1984-85). Chez les renouvelants, ce sont les comportements stables (NVN et OVO) qui sont les plus contrastés: 37% de NVN et 36% d'OVO pour les premières voitures, contre respectivement 25% et 55% pour les secondes en 1984-85.

En évolution, seules les premières voitures semblent suivre une trajectoire originale: les soldes croissent jusqu'au début des années 80 et retombent en 1984-85. Ceci peut s'expliquer par le fait que, à cause du développement du multi-équipement, des "premières voitures" remplacent en fait des "voitures uniques" acquises quand le ménage n'avait qu'une voiture. De même, il peut apparaître choquant de trouver des accédants dans les "premières voitures"; ceci se produit quand le ménage considère que la voiture complémentaire qu'il achète sert à l'ensemble du ménage (définition de la première voiture dans les enquêtes IACM), et que la voiture qu'il possédait devient la seconde.

II-2 A CREDIT OU AU COMPTANT

Nous n'avons pas considéré isolément le mode de paiement de la voiture actuelle, mais, nous limitant aux renouvelants, nous avons considéré son évolution par rapport au mode de paiement de la voiture remplacée. En effet, état d'acquisition et mode de paiement sont très corrélés (tableau III-2 en annexe). En 1984-85, 58% des voitures achetées à crédit remplaçant des véhicules achetés à crédit sont neuves, alors que ce n'est le cas que pour 46% de celles qui remplacent des voitures achetées au comptant; parmi les voitures payées comptant, celles qui remplacent une voiture à crédit ne sont neuves que dans 40% des cas, et celles qui remplacent une voiture payée comptant sont très souvent d'occasion (seulement 24% de neuves).

Cette forte liaison entre neuf/occasion et crédit/comptant se traduit par une proportion importante de comportements instables (NVO et OVN) quand le mode de paiement change: en 1984-85, on

compte 32% de NVO chez ceux qui sont passés du crédit au comptant et 30% de OVN chez ceux qui ont connu l'évolution inverse. Dans ces deux cas de figure, on remarque aussi un faible pourcentage de NVN (inférieur à 20%).

Une analyse plus approfondie supposerait d'étudier précisément l'évolution des conditions de financement des biens durables depuis la crise, ce qui est hors du champ traité ici. Toutefois, une méthodologie analogue pourrait être appliquée à l'articulation crédit/comptant. Ceci supposerait, comme dans le chapitre 1 de ce rapport, de rapprocher les statistiques globales avec les données des enquêtes IACM.

Après avoir analysé les variations de la demande neuf/occasion en fonction des caractéristiques des véhicules, nous allons l'étudier en relation avec les caractéristiques des ménages qui les utilisent.

CHAPITRE III

QUI SONT LES MÉNAGES ACHETEURS ?

Comme à la fin du chapitre précédent, nous analyserons les achats qui ont été réalisés au cours de 7 à 9 mois précédant l'enquête. Parmi les périodes que le questionnaire des enquêtes IACM permet d'isoler, c'est la plus courte qui englobe les "six derniers mois" sur lesquels on demande au ménage de préciser l'évolution de sa situation financière, question que nous exploiterons à la fin de ce chapitre.

Nous considérerons successivement la composition du ménage (principalement l'âge du chef de ménage, mais aussi la taille du ménage et le nombre d'actifs), puis les facteurs liés aux ressources (C.S.P. du chef de ménage, situation financière) et enfin la zone de résidence.

I- LA COMPOSITION DU MENAGE

I-1 AGE ET GENERATION

La part des achats neufs croît nettement en fonction de l'âge du chef de ménage (voir tableau 7 et tableau III-3 en annexe): en 1984-85, le neuf ne représente que le quart des achats des "moins de 30 ans", contre près de 60% chez les "60 ans ou plus". Plusieurs facteurs expliquent ce phénomène:

-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).

TABLEAU 7 : EFFETS D'AGE ET DE GENERATION

unités : en %

Ménages dont le chef est né :	Après	1945 à 55 (1)		1935 à 1945		1925 à 1935		Avant 1925		ENSEMBLE	
	1955 84-85	74-75	84-85	74-75	84-85	74-75	84-85	74-75	84-85	74-75	84-85
Proportion des achats	20.3	24.2	30.5	24.2	20.4	23.2	16.7	28.4	12.1	100.0	100.0
% d'achats neufs :											
. voiture actuelle	24.5	37.1	34.7	41.5	40.6	44.5	46.9	51.6	58.2	44.0	38.7
. intervalle de confiance à 95%	+3.6	+3.6	+3.3	+3.7	+4.1	+3.7	+4.6	+3.4	+5.4	+1.8	+1.8
. Voiture remplacée	25.8	27.5	37.1	41.9	45.6	48.7	48.2	54.4	61.3	43.4	41.7
% d'accédants	22.2	21.6	15.3	17.2	17.4	24.4	18.9	23.1	8.7	21.6	16.9
% de neuf chez les accédants	7.4	14.4	14.9	26.8	15.0	18.1	16.7	28.5	15.6	22.0	13.3
% de renouvelants	77.8	78.4	84.7	82.8	82.6	75.6	81.1	76.9	91.3	78.4	83.1
dont :											
. neuf remplaçant de l'occasion	14.0	22.2	14.2	13.6	12.4	15.2	14.4	14.5	9.8	16.3	13.3
. occasion remplaçant du neuf	10.5	6.4	12.9	11.0	12.0	11.0	8.5	10.4	8.9	9.7	11.0
. neuf remplaçant du neuf	15.3	21.1	24.1	30.9	33.6	37.7	39.7	44.0	52.4	33.7	30.7
. occasion remplaçant de l'occasion	60.2	50.3	48.7	44.4	42.0	36.1	37.5	31.1	28.9	40.3	45.0
Solde pour les :											
. accédants	-4.1	-2.8	-3.4	-2.6	-5.3	-7.5	-6.0	-6.0	-4.0	-4.6	-4.8
. renouvelants	2.8	12.4	1.1	2.2	8.3	3.2	4.7	3.2	0.8	5.2	1.8
. ensemble	-1.3	9.6	-2.3	-0.4	-5.0	-4.2	-1.2	-2.8	-3.2	0.6	-3.0

SOURCES : INSEE enquêtes IACM.

(1) - Pour 1974-75 il s'agit des chefs de ménages nés après 1945.

-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.

En évolution, le phénomène le plus frappant est la stabilité de la part du neuf chez les ménages dont le chef a 50 ans ou plus (tableau III-3). Au cours de la période étudiée, cette part baisse d'autant plus que les ménages sont plus jeunes. C'est seulement chez les "moins de 30 ans" que l'on retrouve le schéma général de dégradation des soldes. Même le solde renouvelants reste stable sur toute la période, et il ne diminue significativement qu'en 1984-85 chez les "30-50 ans". Etant donné le contraste que nous venons de montrer en fonction de l'âge du chef de ménage, il faut essayer de faire la part de la situation du ménage dans son cycle de vie (constitution du ménage, enfants atteignant l'âge de conduire puis quittant le ménage de leurs parents,...) et du comportement éventuellement différent d'une génération à l'autre (au même âge). Comme l'âge du chef de ménage est codé en tranches décennales dans les enquêtes IACM, il faut remonter dix ans en arrière pour retrouver sans trop de changements, la même génération. Or, il se trouve que 1974-75 et 1984-85 sont des crises importantes du marché automobile, donc relativement comparables (tableau 7).

Entre ces deux périodes, les ménages dont le chef a la trentaine ont accru leur part dans l'ensemble des achats (neuf+occasion) au détriment des classes d'âge voisines. Si on suit les générations à dix ans d'intervalle, leur proportion d'achats neufs n'a pas beaucoup varié entre le milieu des années 70 et le milieu des années 80, sauf chez ceux qui sont nés avant 1925, pour lesquels elle s'est nettement accrue (forte diminution des accédants).

Par contre, les jeunes (moins de 30 ans) de 1984-85 achètent beaucoup moins de voitures neuves (24%) que ceux de 1974-75 (37%). Tous les facteurs jouent dans ce sens: baisse de la part du neuf chez les accédants, les renouvelants restent sur le marché de l'occasion plutôt que de passer au neuf,...

Le net accroissement du choix des jeunes pour l'occasion au début des années 80 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.

I-2 TAILLE DU MENAGE ET NOMBRE D'ACTIFS

Le tableau III-4 en annexe montre que ce sont les ménages de deux personnes qui se portent le plus volontiers sur le marché du neuf: pour la moitié de leurs achats. Ceci s'explique en partie par une faible proportion d'accédants. Les personnes seules et les ménages d'au moins trois personnes ne font qu'un peu plus du tiers de leurs achats sur le marché du neuf. Ces différences sont surtout liées aux comportements stables des renouvelants: sur l'ensemble de la période, 41% de NVN et 35% de OVO chez les ménages de deux personnes, contre respectivement 28% et 47% chez ceux composés de 4 personnes ou plus.

La part du neuf a sensiblement diminué au cours de la période étudiée chez les ménages de 1 et de 3 personnes. Ceci est lié en partie à une baisse importante chez les accédants.

Les ménages comptant beaucoup d'actifs (au moins 3) achètent bien moins de voitures neuves (28% en 1982-85), que les ménages sans actif (54%) (tableau III-5). Pour ces derniers ceci est lié à la forte proportion de personnes âgées retraitées, et donc à rapprocher de l'analyse de l'âge présentée plus haut. Ce contraste est en partie lié à une proportion d'accédants à peu près deux fois plus forte chez les ménages comptant beaucoup d'actifs, que chez ceux qui n'en ont aucun, et aussi au comportement des renouvelants: 22% de NVN et 50% de OVO chez les "3 actifs ou plus". On notera aussi que la part des OVN croît avec le nombre d'actifs du ménage.

II-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.P. de son chef. On esquissera en fin de chapitre l'utilisation de l'information sur le revenu, mais celle-ci suppose l'élaboration d'une autre méthodologie qui sort du cadre défini pour cette étude.

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".

II-1 LA C.S.P. DU CHEF DE MENAGE

La part du neuf est très liée à la C.S.P. du chef de ménage: en 1982-85, elle est de 57% pour les ménages de cadres supérieurs et de 27% pour les ouvriers (tableau III-6). les proportions d'accédants sont pourtant voisines, mais la part du neuf chez ces derniers diffère sensiblement (36% contre 10%), ainsi que les comportements stables de renouvellement (43% contre 19% pour les NVN, 28% contre 59% pour les OVO).

On ne reviendra pas sur le comportement des ménages dont le chef est inactif, qui est très lié à celui des ménages âgés présenté au début de ce chapitre. A l'opposé, ce sont les exploitants agricoles qui ont la plus forte préférence pour l'occasion (seulement le quart de leurs achats sont des voitures neuves en 1982-85). Sauf en ce qui concerne les inactifs, les comportements sont trop proches et les données trop imprécises, pour pouvoir distinguer différents types d'évolutions.

II-2 LA SITUATION FINANCIERE

Comme on l'a dit plus haut, elle ne se confond pas avec le niveau de ressources: 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 coté. Au cours de la période étudiée (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.

En 1982-85, la part des achats neufs est sensiblement plus forte chez ceux qui "mettent de l'argent de coté" (46%), que chez ceux qui "bouclent juste leur budget" ou "tirent sur leurs réserves" (37%) (tableau III-7). Elle décroît nettement chez ceux qui "tirent sur leurs réserves" sauf lors de la relance de 1982. Elle est plus stable dans les autres groupes mais baisse quand même sensiblement en 1984-85 chez ceux qui "mettent de l'argent de coté". Ces différences proviennent toujours principalement de la part du neuf chez les accédants et des comportements stables de renouvellement (NVN et OVO). Toutefois, on constate aussi que la part des OVN est d'autant plus forte que la situation financière du ménage est bonne.

Pour une même période, la proportion d'achats neufs varie peu en fonction de l'évolution de la situation financière au cours des six derniers mois (tableau III-8 en annexe). Par contre, en évolution, certains rapprochements s'imposent avec les phases successives de la conjoncture automobile. Ceci est clair chez les ménages dont la situation "se détériore" et qui renouvellent leur voiture: les comportements stables comme les changements d'état d'acquisition évoluent en phase avec la conjoncture.

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 ses anticipations influent sur ses 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 8).

TABLEAU 8 : 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.

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. Le fait que la proportion de neuf chez les accédants soit alors d'autant plus faible renforce 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.

Enfin, le tableau 9 montre les évolutions du revenu réel moyen (déflaté de l'évolution des prix de la consommation des ménages) des acheteurs pour chacune des six catégories d'origine automobile. Comme on pouvait s'y attendre, chez les accédants et les renouvelants stables (NVN et OVO), les acheteurs de neuf sont en moyenne plus riches que ceux qui se portent sur le marché de l'occasion. Par contre, les revenus des renouvelants qui changent de marché (OVN et NVO) sont comparables. Les évolutions ne semblent pas très significatives. Il faudrait reprendre ce problème en calculant des médianes au lieu des moyennes, car cette statistique, moins simple à calculer, est mieux adaptée au traitement des données codées en classes telles que les revenus et les prix dans les enquêtes IACM. Les influences des revenus et des prix pourraient être considérées ensemble à l'aide de modèles économétriques.

Ce sont l'âge et la C.S.P. qui semblent avoir la plus grande influence sur le choix entre le neuf et l'occasion. On a retrouvé l'influence de l'âge chez les ménages sans actifs. De même, les variations en fonction de la zone de résidence (tableau III-9 en annexe) semblent principalement déterminées par la structure par C.S.P.. Plus on va vers les grandes agglomérations, plus les cadres sont nombreux et plus la proportion d'achats neufs est importante. Dans les zones rurales, surtout en-dehors de la zone d'attraction des grandes villes, la préférence des agriculteurs pour l'occasion est tempérée par celle du neuf chez les ménages âgés. On a vérifié que d'autres critères liés à l'habitat, notamment la distance aux grands centres urbains, ont encore moins d'impact que la catégorie de commune classique de l'INSEE.

Tableau 9 : EVOLUTION DU REVENU REEL POUR CHAQUE ORIGINE AUTOMOBILE

Unités : en francs constants de 1985

	1974-75	1976-79	1980-81	1982-83	1984-85
<u>Accédants</u> :					
. Neuf	132 500	121 700	120 000	143 400	128 700
. Occasion	105 800	105 000	97 100	99 600	101 900
<u>Renouvelants</u> :					
. Neuf remplaçant occasion	116 600	113 800	115 900	119 200	118 500
. Occasion remplaçant du neuf	122 400	118 200	114 000	109 000	120 700
. Neuf remplaçant du neuf	134 800	148 500	138 100	133 700	133 900
. Occasion remplaçant de l'occasion	96 300	103 400	97 400	96 400	99 700
ENSEMBLE	114 300	119 200	112 200	111 600	113 300

SOURCES : Enquêtes INSEE de conjoncture auprès des ménages.

CONCLUSION

Au cours de cette recherche, nous avons commencé par montrer la cohérence entre les séries d'immatriculations et les données tirées des enquêtes IACM de l'INSEE. Il reste toutefois à comprendre pourquoi les achats d'occasion ne représentent qu'environ la moitié des immatriculations d'occasion, proportion particulièrement stable au cours de la période 1973-84 étudiée ici. On ne pourra aller plus loin qu'en exploitant parallèlement les deux sources, tant sur l'état d'acquisition (neuf ou occasion) que sur le mode de paiement (à crédit ou au comptant).

Tant d'après l'INSEE que d'après l'AAA, la proportion du neuf dans l'ensemble des achats d'automobiles a constamment diminué en tendance. Cette baisse n'est pas uniforme: crises et reprises alternent. Nous avons cherché à en saisir les mécanismes à travers "l'origine automobile" (comparaison entre l'état d'acquisition des voitures récemment acquises par les ménages et de celui des véhicules qu'ils ont éventuellement remplacés) et l'évolution des durées de possession. Ces deux facteurs jouent dans le même sens: les renouvelants restent plus souvent sur le marché de l'occasion au lieu de passer au neuf au même rythme que par le passé et les voitures neuves sont conservées de plus en plus longtemps. La modélisation de l'articulation entre ces deux facteurs reste à faire, les premiers résultats en la matière étant assez paradoxaux.

Tous les types de voitures n'évoluent pas conformément à ce schéma général. En liaison avec un renouvellement important de l'offre, la part du neuf augmente et la durée de possession diminue pour les voitures de gamme "moyenne-inférieure". Le contraste entre première et seconde voiture (plus souvent d'occasion et gardée moins longtemps) chez les multi-motorisés est nettement plus accusé que la différenciation entre mono et multi-équipés. En fonction des caractéristiques des ménages acheteurs, on constate que les jeunes se portent de plus en plus sur le marché de l'occasion, alors que le neuf progresse chez les

plus âgés. A long terme, le simple remplacement des générations tend donc à faire diminuer la proportion des achats neufs, mais le vieillissement de la population joue en sens inverse. A court terme les crises sont bien rythmées par l'évolution récente de la situation financière des ménages. A un instant donné, les ventilations en fonction de la CSP du chef de ménage ont montré que le niveau de revenu conditionne la possibilité d'acheter des voitures neuves. Il faudrait apprécier le rôle des revenus en évolution et leur articulation avec l'évolution des prix des automobiles tant sur le marché du neuf que sur celui de l'occasion. Ce thème pourrait être abordé par des méthodes économétriques, en travaillant sur les médianes des variables étudiées, outil mieux adapté que les moyennes au traitement des données codées en classes telles qu'elles se présentent dans les enquêtes IACM.

D'autres facteurs que ceux cernés dans les enquêtes IACM peuvent aussi avoir un impact sur le choix entre neuf et occasion: durées et étendue des garanties, caractéristiques techniques des véhicules,... . Il semble toutefois que les facteurs principaux ont pu et pourront être isolés. La méthodologie suivie dans ce rapport pourrait d'ailleurs être utilisée pour étudier l'évolution d'autres caractéristiques des achats de voitures: par exemple, le mode de paiement qui est nettement lié au choix entre neuf et occasion.

GLOSSAIRE

Dans tout ce rapport 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):

VN Achat neuf
VO Achat d'occasion.

A N N E X E S

ANNEXE I

ANALYSE DES FLUX D'ACQUISITIONS

Tableau I-1 : ACHATS PAR NIVEAU DE GAMME : NEUF + OCCASION

Unite : 1000 voitures

ANNEE	ECONOMIQUE	INFERIEURE	MOYENNE-INF	MOYENNE-SUP	SUP+LUXE	INDETERMINE	TOTAL
1973	492	492	581	648	525	151	2889
1974	489	521	461	613	422	102	2688
1975	466	516	519	667	473	124	2765
1976	526	636	574	834	627	79	3276
1977	568	706	551	916	579	73	3393
1978	557	709	506	986	641	81	3480
1979	538	816	583	944	622	85	3548
1980	420	846	575	940	501	97	3379
1981	467	976	613	846	529	81	3512
1982	462	1039	735	947	549	107	3839
1983	427	1015	673	1106	535	85	3841
1984	409	964	728	1041	445	87	3666

Source : I.N.S.E.E. Enquetes IACH de Mai et Octobre

Tableau I-2 : ACHATS PAR NIVEAU DE GAMME : NEUF

Unite : 1000 voitures

ANNEE	ECONOMIQUE	INFERIEURE	MOYENNE-INF	MOYENNE-SUP	SUP+LUXE	INDETERMINE	TOTAL
1973	163	264	225	435	240	76	1403
1974	147	292	169	315	174	17	1114
1975	168	273	170	333	180	48	1172
1976	183	319	233	475	267	48	1525
1977	200	421	213	527	270	45	1676
1978	211	363	215	519	279	43	1630
1979	165	397	225	487	254	43	1571
1980	140	364	211	397	205	53	1370
1981	128	424	305	387	181	39	1464
1982	94	429	402	403	188	48	1564
1983	111	399	300	483	136	24	1533
1984	88	374	388	406	144	26	1426

Source : I.N.S.E.E. Enquetes IACH de Mai et Octobre

Tableau I-3 : ACHATS PAR NIVEAU DE GAMME : OCCASION

Unite : 1000 voitures

ANNEE	ECONOMIQUE	INFERIEURE	MOYENNE-INF	MOYENNE-SUP	SUP+LUXE	INDETERMINE	TOTAL
1973	328	229	356	215	284	76	1488
1974	342	227	293	298	248	87	1495
1975	299	244	349	334	293	74	1593
1976	342	318	341	360	360	33	1754
1977	368	283	337	385	309	30	1712
1978	344	344	289	466	364	40	1847
1979	372	416	359	452	366	42	2007
1980	279	478	365	540	294	45	2001
1981	338	551	308	453	348	44	2042
1982	368	610	332	543	362	60	2275
1983	316	613	292	620	399	62	2302
1984	323	589	330	627	298	62	2229

Source : I.N.S.E.E. Enquetes IACH de Mai et Octobre

Tableau II-1 : STRUCTURE DES ORIGINES : GAMME ECONOMIQUE

Unites : % et 1000 voitures

ANNEE	ACCEDANT			RENOUVELANT				TOTAL	TOTAL	NEUF Vehicules :		ACCED	SOLDES		
	VN	VO	TOTAL	OVN	NVO	NNN	OVD			Actuel	Preced		RENOUV	ENSEMBLE	
1973			43.0					57.0	100.0	491	33.2	28.6	-2.7	7.3	4.6
	22.3	77.7	100.0	22.5	9.6	18.9	48.9	100.0							
1974			40.5					59.5	100.0	489	30.1	29.2	-6.7	7.6	0.9
	12.6	87.4	100.0	18.2	5.5	23.7	52.6	100.0							
1975			40.5					59.5	100.0	467	36.0	32.4	-4.8	8.4	3.6
	20.6	79.4	100.0	21.9	7.9	24.5	45.7	100.0							
1976			41.1					58.9	100.0	525	34.9	34.6	-6.4	6.7	0.2
	19.0	81.0	100.0	21.7	10.4	24.3	43.7	100.0							
1977			43.0					57.0	100.0	568	35.2	29.6	-1.8	7.4	5.6
	25.4	74.6	100.0	19.1	6.2	23.5	51.2	100.0							
1978			36.0					64.0	100.0	555	38.8	30.4	-3.4	11.0	7.6
	21.0	79.0	100.0	22.8	5.6	24.8	46.8	100.0							
1979			45.1					54.9	100.0	537	30.7	34.6	-9.8	6.0	-3.9
	12.8	87.2	100.0	17.6	6.8	27.8	47.8	100.0							
1980			36.0					64.0	100.0	419	33.4	29.9	-4.1	7.6	3.6
	18.5	81.5	100.0	20.9	9.0	20.9	49.3	100.0							
1981			38.6					61.4	100.0	466	27.5	22.7	-4.7	9.4	4.7
	10.6	89.4	100.0	21.3	5.9	16.8	55.9	100.0							
1982			39.4					60.6	100.0	462	20.3	25.4	-8.3	3.2	-5.0
	4.4	95.6	100.0	13.9	8.6	16.8	60.7	100.0							
1983			34.9					65.1	100.0	427	26.0	27.3	-5.8	4.4	-1.3
	10.7	89.3	100.0	16.9	10.1	17.3	55.8	100.0							
1984			36.5					63.5	100.0	411	21.4	32.2	-8.8	-1.9	-10.8
	8.0	92.0	100.0	10.7	13.8	18.4	57.1	100.0							

Source : I.N.S.E.E. Enquetes IACH de Mai et Octobre

Tableau 11-2 : STRUCTURE DES ORIGINES : GAMME INFÉRIEURE

Unités : % et 1000 voitures

ANNEE	ACCEDANT			OVN	RENOUVELANT				TOTAL	TOTAL	% NEUF Vehicules		SOLDES		
	VN	VO	TOTAL		NVO	NVN	OVO	TOTAL			Actuel	Preced	ACCED	RENOUV	ENSEMBLE
1973			23.1					76.9	100.0	493	53.5	37.7	1.6	14.2	15.8
	44.7	55.3	100.0	25.6	7.1	30.6	36.7	100.0							
1974			22.2					77.8	100.0	519	56.3	39.9	-0.7	17.1	16.4
	36.5	63.5	100.0	30.2	8.2	31.7	30.0	100.0							
1975			20.7					79.3	100.0	517	52.8	46.6	-4.4	10.6	6.2
	25.2	74.8	100.0	19.3	5.9	40.7	34.1	100.0							
1976			24.5					75.5	100.0	637	50.1	41.0	-4.1	13.2	9.1
	24.4	75.6	100.0	23.9	6.4	34.5	35.1	100.0							
1977			22.4					77.6	100.0	704	59.8	45.1	-0.6	15.3	14.7
	42.4	57.6	100.0	25.3	5.5	39.6	29.7	100.0							
1978			25.9					74.1	100.0	707	51.3	41.6	-3.6	13.3	9.7
	27.9	72.1	100.0	27.3	9.4	32.3	31.1	100.0							
1979			26.2					73.8	100.0	813	48.8	42.2	-5.8	12.4	6.7
	20.2	79.8	100.0	26.7	9.8	32.3	31.2	100.0							
1980			27.1					72.9	100.0	842	43.2	40.1	-3.4	6.5	3.2
	27.6	72.4	100.0	17.4	8.5	31.6	42.5	100.0							
1981			25.6					74.4	100.0	975	43.5	43.6	-5.4	5.3	-0.1
	22.4	77.6	100.0	17.2	10.1	33.5	39.2	100.0							
1982			24.6					75.4	100.0	1039	41.3	39.5	-4.1	6.0	1.8
	22.7	77.3	100.0	18.9	11.0	28.5	41.6	100.0							
1983			26.7					73.3	100.0	1012	39.4	43.1	-5.9	2.2	-3.7
	21.1	78.9	100.0	12.7	9.7	33.4	44.2	100.0							
1984			22.3					77.7	100.0	963	38.8	39.8	-6.0	5.0	-1.0
	13.0	87.0	100.0	16.3	9.9	29.9	43.9	100.0							

Source : I.N.S.E.E. Enquetes IACM de Mai et Octobre

Tableau 11-3 : STRUCTURE DES ORIGINES : GAMME MOYENNE-INFERIEURE

Unites : % et 1000 voitures

ANNEE	ACCEDANT			RENOUVELANT				TOTAL	TOTAL	NEUF	Vehicules		ACCED	SOLDES	
	VN	VD	TOTAL	OVN	NVD	MVN	OVD				Actuel	Preced		RENDUV	ENSEMBLE
1973			20.1					79.9	100.0	581	38.7	31.5	-3.6	10.8	7.3
	13.7	86.3	100.0	22.2	8.6	22.8	46.3	100.0							
1974			25.8					74.2	100.0	462	36.6	35.6	-4.4	5.4	1.0
	18.5	81.5	100.0	14.3	7.0	28.6	50.1	100.0							
1975			29.5					70.5	100.0	519	32.8	35.2	-6.3	3.9	-2.5
	13.7	86.3	100.0	13.7	8.2	27.0	51.1	100.0							
1976			26.3					73.7	100.0	574	40.6	35.9	-3.4	8.0	4.7
	23.2	76.8	100.0	19.9	9.0	27.0	44.2	100.0							
1977			24.4					75.6	100.0	550	38.7	35.1	-4.0	7.6	3.6
	18.7	81.3	100.0	16.1	6.0	29.1	48.8	100.0							
1978			22.2					77.8	100.0	504	42.7	45.4	-5.9	3.2	-2.7
	18.8	81.3	100.0	15.8	11.7	33.7	38.8	100.0							
1979			28.5					79.5	100.0	584	38.5	39.7	-5.8	4.6	-1.1
	11.7	88.3	100.0	16.2	10.3	29.3	44.2	100.0							
1980			22.6					77.4	100.0	576	36.6	42.4	-7.5	1.7	-5.7
	9.2	90.8	100.0	14.3	12.1	30.3	43.3	100.0							
1981			15.8					84.2	100.0	613	49.8	42.2	-1.8	9.3	7.5
	30.9	69.1	100.0	17.4	6.4	35.9	40.3	100.0							
1982			17.3					82.7	100.0	734	54.8	48.1	-3.4	10.1	6.7
	28.3	71.7	100.0	21.3	9.1	39.0	30.6	100.0							
1983			12.6					87.4	100.0	672	56.5	47.7	-3.4	12.2	8.8
	21.2	78.8	100.0	21.8	7.8	39.9	30.5	100.0							
1984			13.5					86.5	100.0	718	54.0	48.1	-2.9	8.8	5.9
	26.8	73.2	100.0	16.7	6.6	41.5	35.1	100.0							

Source : I.N.S.E.E. Enquetes IAQM de Mai et Octobre

Tableau 11-4 : STRUCTURE DES ORIGINES : GAMME MOYENNE-SUPERIEURE

Unites : % et 1000 voitures

ANNEE	ACCEDANT			RENOUVELANT				TOTAL	TOTAL	%	NEUF Vehicule		ACCED	SOLDES RENOUW	ENSEMBLE
	VN	VO	TOTAL	OVN	NVO	NVN	OVO				Actuel	Preced			
1973			9.7					90.3	100.0	650	66.9	50.3	0.7	16.0	16.7
	57.1	42.9	100.0	23.3	5.6	44.6	26.4	100.0							
1974			14.8					85.2	100.0	613	51.4	48.3	-4.6	7.7	3.1
	17.6	82.4	100.0	18.0	9.0	39.3	33.7	100.0							
1975			9.1					90.9	100.0	667	49.9	44.7	-0.3	5.5	5.2
	41.0	59.0	100.0	17.3	11.2	33.5	38.0	100.0							
1976			12.0					88.0	100.0	835	56.9	48.4	-1.0	9.5	8.5
	40.0	60.0	100.0	20.3	9.5	38.9	31.3	100.0							
1977			12.0					88.0	100.0	912	57.8	49.4	-0.4	8.8	8.3
	45.9	54.1	100.0	18.3	8.3	41.1	32.3	100.0							
1978			13.1					86.9	100.0	985	52.7	49.8	-3.0	5.9	2.9
	27.1	72.9	100.0	16.8	10.0	39.7	33.4	100.0							
1979			10.8					89.2	100.0	939	51.9	48.9	-2.1	5.0	2.9
	29.7	70.3	100.0	16.2	10.6	38.3	34.8	100.0							
1980			10.7					89.3	100.0	937	42.4	42.5	-2.1	1.9	-0.2
	23.0	77.0	100.0	15.4	13.3	29.3	42.1	100.0							
1981			11.5					88.5	100.0	840	46.1	44.1	-2.4	4.3	1.9
	23.7	76.3	100.0	14.8	10.0	34.2	41.0	100.0							
1982			11.1					88.9	100.0	946	42.6	43.5	-1.9	1.0	-0.9
	26.7	73.3	100.0	11.3	10.2	33.3	45.2	100.0							
1983			10.7					89.3	100.0	1103	43.8	46.0	-2.0	-0.2	-2.2
	27.1	72.9	100.0	12.0	12.2	33.8	42.0	100.0							
1984			10.7					89.3	100.0	1033	39.3	46.1	-2.7	-4.1	-6.8
	20.7	79.3	100.0	7.8	12.4	33.7	46.1	100.0							

Source : I.N.S.E.E. Enquetes IACH de Mai et Octobre

Tableau 11-5 : STRUCTURE DES ORIGINES : GAMMES SUPERIEURE ET LUXE

Unites : % et 1000 voitures

ANNEE	ACCEDANT			RENOUVELANT				TOTAL	TOTAL	% Vehicule		SOLDES			
	VN	VO	TOTAL	OVN	NVO	NVN	OVO			Actuel	Preced	ACCED	RENOUV	ENSEMBLE	
1973			11.1					88.9	100.0	524	45.8	44.6	-1.9	3.1	1.2
	27.6	72.4	100.0	11.8	8.4	36.3	43.6	100.0							
1974			8.3					91.7	100.0	422	41.2	48.1	-2.3	-4.5	-6.8
	20.0	80.0	100.0	9.3	14.2	33.9	42.6	100.0							
1975			10.1					89.9	100.0	473	38.1	44.2	-2.8	-3.4	-6.2
	16.7	83.3	100.0	10.8	14.6	29.6	44.9	100.0							
1976			8.5					91.5	100.0	627	42.6	46.5	-1.5	-2.4	-3.9
	28.3	71.7	100.0	9.6	12.2	34.3	43.9	100.0							
1977			8.8					91.2	100.0	579	46.6	51.7	-2.5	-2.6	-5.1
	23.5	76.5	100.0	8.5	11.4	40.3	39.8	100.0							
1978			10.1					89.9	100.0	643	43.4	49.3	-0.9	-5.0	-5.9
	40.0	60.0	100.0	8.3	13.8	35.5	42.4	100.0							
1979			8.2					91.8	100.0	620	41.0	46.4	-2.0	-3.4	-5.4
	21.6	78.4	100.0	9.3	13.0	33.4	44.3	100.0							
1980			11.8					88.2	100.0	499	41.1	50.2	-3.9	-5.2	-9.1
	16.9	83.1	100.0	8.4	14.3	35.9	41.4	100.0							
1981			8.9					91.1	100.0	529	34.2	43.4	-2.2	-7.0	-9.1
	19.1	80.9	100.0	6.2	13.9	29.5	50.4	100.0							
1982			6.2					93.8	100.0	550	34.2	47.5	-2.0	-11.3	-13.3
	14.7	85.3	100.0	5.0	17.1	30.4	47.5	100.0							
1983			10.3					89.7	100.0	535	25.4	39.0	-2.5	-11.0	-13.5
	14.5	85.5	100.0	5.4	17.7	21.3	55.6	100.0							
1984			10.4					89.6	100.0	442	32.6	40.4	-3.3	-4.5	-7.8
	8.7	91.3	100.0	7.1	12.1	28.3	52.5	100.0							

Source : I.N.S.E.E. Enquetes IACM de Mai et Octobre

Nomenclature des colonnes des tableaux III

ACHATS	Milliers d'acquisitions au cours de la période; on s'est ramené à des flux sur deux ans (sur 4 ans pour 1976-79) en multipliant par 1,4 les achats enregistrés au cours des périodes observées (voir chapitre 1).
P	Pourcentage correspondant ; Exemple: 27,6 % des achats de la période 1984-85 sont des secondes voitures.
NEUFACT	Proportion de voitures neuves parmi ces achats
IC95	Intervalle de confiance à 95% correspondant (plus ou moins); Exemple: sur la période 1984-85, la proportion de secondes voitures achetées neuves a 95% de chances d'être comprise entre 24,9% et 31,3%. Pour certaines catégories peu représentées les résultats sont donc très imprécis (réponse "Ne Sait Pas" aux questions sur la situation financière, par exemple).
NEUFPREC	Proportion de voitures neuves parmi les voitures remplacées.
ACCEDANT	Part des voitures n'en remplaçant aucune dans l'ensemble des achats.
DTNEUF	Proportion de neuf chez les accédants.
RENOUVEL	Part des voitures en remplaçant une autre dans l'ensemble des achats.

Proportion chez les renouvelants de:

OVN Neuf remplaçant de l'Occasion,
NVO Occasion remplaçant du Neuf,
NVN Neuf remplaçant du Neuf,
OVO Occasion remplaçant de l'Occasion.

Soldes (sous la forme directement sommable: voir chapitre 1):

ASA pour les accédants,
RSR pour les renouvelants,
S Solde d'ensemble.

TABLEAU III-1 : VARIATIONS NEUF/OCCASION SELON LE RANG DE LA VP

RANG/VP	PERIODE	ACHATS	P	NEUFACT	IC95	NEUFREC	ACCEDANT	DTNEUF	RENOUVEL	OVN	NVO	NVN	OVO	ASA	RSR	S
VP UNIQUE	74-75	3866	62.8	44.4	2.3	41.5	12.6	15.3	87.4	16.7	9.7	31.8	41.8	-3.3	6.2	2.9
	76-79	8522	58.2	45.7	1.6	42.0	12.8	21.3	87.2	16.4	9.1	32.9	41.6	-2.7	6.4	3.7
	80-81	4169	54.5	42.6	2.4	42.3	12.9	17.4	87.1	14.5	10.5	31.8	43.2	-3.2	3.4	0.2
	82-83	4578	52.6	41.6	2.2	41.7	11.8	12.3	89.0	13.4	9.8	31.9	44.9	-3.2	3.2	0.0
	84-85	4359	52.2	40.8	2.6	42.8	9.4	10.8	90.6	13.4	11.5	30.5	44.5	-2.9	1.7	-1.2
PREMIERE VP	74-75	1044	17.0	53.8	4.4	56.2	20.6	32.7	79.4	13.0	9.9	46.3	30.8	-4.8	2.4	-2.4
	76-79	2766	18.9	54.3	2.9	53.8	18.2	36.8	81.8	12.8	8.4	45.5	33.4	-3.1	3.6	0.5
	80-81	1503	19.6	54.3	3.9	50.7	15.0	32.7	85.0	16.0	8.5	42.2	33.3	-2.7	6.4	3.7
	82-83	1694	19.5	51.3	3.7	46.5	13.8	40.5	86.2	16.1	9.6	36.8	37.4	-0.8	5.6	4.8
	84-85	1693	20.3	48.0	4.2	49.1	12.2	25.3	87.8	14.5	12.5	36.6	36.4	-2.9	1.8	-1.1
SECONDE VP	74-75	1246	20.2	34.5	3.8	36.6	50.4	23.6	49.6	18.6	9.6	27.0	44.8	-6.6	4.4	-2.1
	76-79	3345	22.9	35.1	2.5	37.1	42.3	19.1	57.7	17.7	8.0	29.1	45.2	-7.6	5.6	-2.1
	80-81	1982	25.9	30.4	3.2	33.9	43.7	15.0	56.3	18.7	10.3	23.6	47.4	-8.3	4.7	-3.5
	82-83	2418	27.9	30.0	2.8	35.7	39.2	13.0	60.8	13.1	7.9	27.0	51.2	-8.9	3.2	-5.7
	84-85	2304	27.6	28.1	3.2	33.6	34.7	11.4	65.3	11.6	8.3	25.3	54.9	-7.7	2.2	-5.5
ENSEMBLE	74-75	6157	100.0	44.0	1.8	43.4	21.6	22.0	78.4	16.3	9.7	33.7	40.3	-4.6	5.2	0.6
	76-79	14632	100.0	44.9	1.2	43.5	20.6	22.0	79.4	15.9	8.0	34.7	40.6	-4.3	5.7	1.4
	80-81	7654	100.0	41.7	1.7	42.6	21.3	18.3	78.7	15.6	10.1	32.5	41.9	-5.2	4.3	-0.8
	82-83	8682	100.0	40.3	1.6	41.4	19.4	16.6	80.6	13.9	9.4	32.0	44.7	-4.8	3.7	-1.2
	84-85	8355	100.0	38.7	1.8	41.7	16.9	13.3	83.1	13.3	11.0	30.7	45.0	-4.8	1.9	-3.0

TABLEAU III-2 : VARIATIONS NEUF/OCCASION SELON LA VARIATION DU MODE DE PAIEMENT

CREDCOMP	PERIODE	ACHATS	P	NEUFACT	IC95	NEUFREC	ACCEDANT	DTNEUF	RENOUVEL	OVN	NVO	NN	OVD	ASA	RSR	S
CREDIT-CREDIT	74-75	1193	19.4	59.4	4.0	49.9	0.0	.	100.0	17.9	8.4	41.5	32.2	.	9.4	9.4
	76-79	2874	19.6	62.6	2.7	53.5	0.0	.	100.0	17.1	8.0	45.5	29.3	.	9.1	9.1
	80-81	1310	17.1	63.7	4.1	55.7	0.0	.	100.0	16.9	9.0	46.8	27.4	.	8.0	8.0
	82-83	1411	16.3	55.1	4.0	52.2	0.0	.	100.0	13.4	10.4	41.7	34.4	.	3.0	3.0
	84-85	1469	17.6	57.5	4.4	55.6	0.0	.	100.0	13.7	11.8	43.8	30.6	.	1.9	1.9
CREDIT-COMPTANT	74-75	490	8.0	38.6	6.2	59.5	0.0	.	100.0	7.2	28.1	31.4	33.4	.	-20.9	-20.9
	76-79	1005	6.9	34.2	4.5	54.9	0.0	.	100.0	6.3	27.0	27.9	38.8	.	-20.7	-20.7
	80-81	619	8.1	34.7	5.9	54.7	0.0	.	100.0	5.6	25.6	29.1	39.6	.	-20.0	-20.0
	82-83	674	7.8	36.8	5.7	56.1	0.0	.	100.0	7.2	26.4	29.7	36.8	.	-19.2	-19.2
	84-85	591	7.1	23.8	6.1	49.5	0.0	.	100.0	6.1	31.8	17.8	44.4	.	-25.7	-25.7
COMPTANT-CREDIT	74-75	561	9.1	52.7	6.0	21.6	0.0	.	100.0	37.7	6.6	14.9	40.7	.	31.1	31.1
	76-79	1523	10.4	54.6	3.9	21.2	0.3	100.0	99.7	38.3	5.0	16.2	40.5	0.2	33.2	33.4
	80-81	763	10.0	44.2	5.6	19.7	0.0	.	100.0	31.3	6.8	12.8	49.0	.	24.5	24.5
	82-83	813	9.4	52.4	5.3	24.6	0.0	.	100.0	31.3	3.5	21.1	44.1	.	27.8	27.8
	84-85	983	10.8	45.9	5.7	19.9	0.3	100.0	99.7	29.8	4.0	16.0	50.3	0.2	25.7	25.9
COMPTANT-COMPTANT	74-75	2316	37.6	46.2	2.9	41.6	0.0	.	100.0	12.2	7.5	34.0	46.3	.	4.6	4.6
	76-79	5172	35.3	42.6	2.1	38.9	0.0	.	100.0	10.4	6.7	32.2	50.8	.	3.7	3.7
	80-81	2750	35.9	43.1	2.9	38.3	0.0	.	100.0	12.2	7.4	30.9	49.5	.	4.7	4.7
	82-83	3413	39.3	40.4	2.6	36.1	0.0	.	100.0	11.3	7.0	29.1	52.6	.	4.3	4.3
	84-85	3254	38.9	39.7	3.0	38.4	0.0	.	100.0	10.3	8.9	29.5	51.4	.	1.4	1.4
AUTRE	74-75	1596	25.9	27.9	3.2	46.5	83.3	22.0	16.7	17.3	6.9	39.6	36.2	-20.4	1.7	-18.6
	76-79	4058	27.7	34.5	2.3	60.6	74.1	22.7	25.9	16.6	9.2	51.4	22.8	-28.1	1.9	-26.1
	80-81	2212	28.9	28.2	2.9	50.0	73.7	18.3	26.3	18.7	12.7	37.3	31.3	-23.4	1.6	-21.8
	82-83	2371	27.3	28.0	2.8	51.2	70.9	16.6	29.1	13.7	9.2	42.0	35.1	-24.5	1.3	-23.3
	84-85	2138	25.6	25.5	3.3	49.0	66.0	13.1	34.0	11.0	10.6	38.4	39.9	-23.7	0.1	-23.0
ENSEMBLE	74-75	6157	100.0	44.0	1.8	43.4	21.6	22.0	78.4	16.3	9.7	33.7	40.3	-4.6	5.2	0.6
	76-79	14632	100.0	44.9	1.2	43.5	20.6	22.8	79.4	15.9	8.8	34.7	40.6	-4.3	5.7	1.4
	80-81	7654	100.0	41.7	1.7	42.6	21.3	18.3	78.7	15.6	10.1	32.5	41.9	-5.2	4.3	-0.8
	82-83	8682	100.0	40.3	1.6	41.4	19.4	16.6	80.6	13.9	9.4	32.0	44.7	-4.8	3.7	-1.2
	84-85	8355	100.0	38.7	1.8	41.7	16.9	13.3	83.1	13.3	11.0	30.7	45.0	-4.8	1.9	-3.0

TABLEAU III-3 : VARIATIONS NEUF/OCCASION SELON L'AGE DU CHEF DE MENAGE

AGECHEF	PERIODE	ACHATS	P	NEUFACT	IC95	NEUFREC	ACCEDANT	DTNEUF	RENOUVEL	OVN	NVO	MVN	OVO	ASA	RSR	S
-DE 30 ANS	74-75	1491	24.2	37.1	3.6	27.5	21.6	14.4	78.4	22.2	6.4	21.1	50.3	-2.8	12.4	9.6
	76-79	3297	22.5	35.7	2.5	30.3	25.8	18.5	74.2	20.1	8.7	21.6	49.6	-3.1	8.5	5.4
	80-81	1781	23.3	29.0	3.3	25.1	24.6	13.9	75.4	16.8	7.9	17.2	58.1	-2.8	6.7	3.9
	82-83	1931	22.2	26.6	3.1	24.5	22.9	12.0	77.1	15.4	8.9	15.6	60.1	-2.9	5.0	2.2
	84-85	1693	20.3	24.5	3.6	25.8	22.2	7.4	77.8	14.0	10.5	15.3	60.2	-4.1	2.8	-1.3
30 A 49 ANS	74-75	2923	47.5	43.0	2.6	45.1	20.7	21.8	79.3	14.4	11.0	34.1	40.5	-4.8	2.7	-2.1
	76-79	7258	49.6	45.7	1.8	44.8	19.6	24.5	80.4	15.2	9.1	35.7	40.0	-4.0	4.9	1.0
	80-81	3320	49.9	43.0	2.5	44.4	20.4	19.2	79.6	15.9	11.2	33.2	39.7	-5.1	3.8	-1.4
	82-83	4331	49.9	40.6	2.3	41.9	19.2	19.8	80.8	14.7	10.8	31.1	43.4	-4.4	3.2	-1.2
	84-85	4245	50.8	37.1	2.6	40.4	16.1	14.9	83.9	13.5	12.6	27.9	46.1	-4.1	0.8	-3.3
50 ANS OU+	74-75	1743	28.3	51.6	3.4	54.4	23.1	20.5	76.9	14.5	10.4	44.0	31.1	-6.0	3.2	-2.8
	76-79	4078	27.9	51.0	2.4	51.1	18.1	24.7	81.9	14.1	8.3	42.7	34.9	-4.8	4.7	-0.1
	80-81	2053	26.8	50.4	3.4	53.4	20.0	21.2	80.0	14.0	9.8	43.7	32.5	-6.5	3.4	-3.1
	82-83	2420	27.9	50.5	3.1	53.2	16.9	16.7	83.1	11.5	7.3	45.8	35.4	-6.2	3.4	-2.7
	84-85	2417	28.9	51.7	3.5	54.1	14.6	16.4	85.4	12.3	8.7	45.4	33.6	-5.5	3.1	-2.4
ENSEMBLE	74-75	6157	100.0	44.0	1.8	43.4	21.6	22.0	78.4	16.3	9.7	33.7	40.3	-4.6	5.2	0.6
	76-79	14632	100.0	44.9	1.2	43.5	20.6	22.8	79.4	15.9	8.8	34.7	40.6	-4.3	5.7	1.4
	80-81	7654	100.0	41.7	1.7	42.6	21.3	18.3	78.7	15.6	10.1	32.5	41.9	-5.2	4.3	-0.8
	82-83	8682	100.0	40.3	1.6	41.4	19.4	16.6	80.6	13.9	9.4	32.0	44.7	-4.8	3.7	-1.2
	84-85	8355	100.0	38.7	1.8	41.7	16.9	13.3	83.1	13.3	11.0	30.7	45.0	-4.0	1.9	-3.0

TABLEAU III-4 : VARIATIONS NEUF/OCCASION SELON LA TAILLE DU MENAGE

TAILLE	PERIODE	ACHATS	P	NEUFACT	IC95	NEUFREC	ACCEDANT	DTNEUF	RENOUVEL	GMN	NVO	MMN	OVO	ASA	RSR	S
PERS. SEULE	74-75	358	5.8	44.6	7.5	42.8	21.2	29.3	78.8	16.5	10.5	32.3	40.8	-2.9	4.7	1.8
	76-79	886	6.1	47.3	5.2	48.9	26.0	26.1	74.8	14.1	6.8	42.8	37.0	-7.5	6.0	-1.5
	80-81	532	7.8	39.2	6.6	40.6	17.5	25.6	82.5	13.4	11.9	23.7	46.0	-2.6	1.2	-1.4
	82-83	650	7.5	35.2	5.9	34.1	25.7	9.2	74.3	19.1	9.1	25.0	46.8	-6.4	7.5	1.1
	84-85	699	8.4	34.0	6.4	40.8	16.6	4.8	83.4	10.9	11.8	28.9	48.3	-6.0	-0.8	-6.8
2 PERS.	74-75	1340	21.8	51.6	3.9	48.9	15.8	15.8	84.2	18.4	8.9	40.8	32.8	-5.2	8.0	2.8
	76-79	3356	22.9	52.6	2.6	50.2	17.6	22.5	82.4	16.7	7.9	42.3	33.1	-4.9	7.3	2.4
	80-81	1912	25.0	46.0	3.6	49.9	18.5	17.8	81.5	12.8	10.3	39.6	37.2	-6.0	2.8	-3.9
	82-83	2182	25.1	49.9	3.3	50.0	14.9	19.7	85.1	14.2	9.0	41.0	35.8	-4.5	4.4	-0.1
	84-85	2171	26.0	48.6	3.7	51.1	13.1	17.5	86.9	11.0	8.8	42.3	37.9	-4.4	1.9	-2.5
3 PERS.	74-75	1634	26.5	46.7	3.5	46.6	20.0	25.5	80.0	15.9	10.5	36.1	37.5	-4.2	4.3	0.1
	76-79	3810	26.0	46.4	2.4	44.0	21.3	27.3	78.7	16.6	9.0	35.0	39.4	-3.5	6.0	2.4
	80-81	1975	25.8	47.3	3.5	44.5	20.9	20.0	79.1	13.6	8.6	35.9	36.8	-5.1	7.9	2.8
	82-83	2143	24.7	39.0	3.2	42.0	20.0	17.9	80.0	12.8	9.6	32.4	45.2	-4.8	2.6	-2.2
	84-85	2083	24.9	37.0	3.6	39.0	19.0	10.5	81.0	16.8	11.8	27.2	45.0	-5.4	3.4	-1.9
4 PERS. OU +	74-75	2825	45.9	38.7	2.6	38.6	25.3	21.5	74.7	15.5	9.5	29.1	45.9	-4.3	4.4	0.1
	76-79	6580	45.0	39.8	1.8	39.0	21.0	20.8	79.0	15.3	9.5	29.6	48.6	-3.8	4.6	0.8
	80-81	3235	42.3	36.2	2.6	37.0	23.8	16.7	76.2	15.8	10.5	26.5	47.2	-4.8	4.8	-0.8
	82-83	3707	42.7	35.7	2.4	36.9	20.5	16.2	79.5	13.5	9.5	27.3	49.7	-4.2	3.1	-1.1
	84-85	3403	40.7	34.5	2.8	37.2	18.2	14.7	81.8	13.6	11.9	25.3	49.2	-4.1	1.4	-2.7
ENSEMBLE	74-75	6157	100.0	44.0	1.8	43.4	21.6	22.0	78.4	16.3	9.7	33.7	40.3	-4.6	5.2	0.6
	76-79	14632	100.0	44.9	1.2	43.5	20.6	22.8	79.4	15.9	8.8	34.7	40.6	-4.3	5.7	1.4
	80-81	7654	100.0	41.7	1.7	42.6	21.3	18.3	78.7	15.6	10.1	32.5	41.9	-5.2	4.3	-0.8
	82-83	8682	100.0	40.3	1.6	41.4	19.4	16.6	80.6	13.9	9.4	32.0	44.7	-4.8	3.7	-1.2
	84-85	8355	100.0	38.7	1.8	41.7	16.9	13.3	83.1	13.3	11.0	30.7	45.0	-4.8	1.9	-3.0

TABLEAU III-5 : VARIATIONS NEUF/OCCASION SELON LE NBRE D ACTIFS DU MENAGE

NBRCTIF	PERIODE	ACHATS		NEUF/ACT 1095 NEUF/PREC			ACCEDANT DTNEUF		RENOUVEL OVN				MJO MKN OVO			ASA	RSR	S
		P	P															
PAS D ACTIF	74-75	290	4.7	56.4	8.3	61.5	8.4	0.0	91.6	7.0	7.0	54.5	31.5	-5.1	0.0	-5.2		
	76-79	855	5.0	52.5	5.3	54.3	13.4	20.6	86.6	13.0	10.7	43.7	31.9	-4.5	2.7	-1.0		
	80-81	517	6.8	47.5	6.9	53.7	21.0	26.0	79.0	8.0	9.5	45.2	33.3	-5.8	-0.4	-6.2		
	82-83	637	7.3	56.5	6.0	57.3	15.1	20.5	84.9	14.2	8.6	48.7	28.5	-5.6	4.8	-0.0		
	84-85	773	9.3	52.5	6.2	58.0	12.5	11.4	87.5	10.2	9.8	48.2	31.8	-5.8	0.4	-5.5		
1 ACTIF	74-75	2419	39.3	45.0	2.9	43.4	18.6	30.0	81.4	15.3	10.3	33.1	41.3	-2.5	4.1	1.6		
	76-79	5332	39.9	45.1	2.0	44.7	19.4	23.0	80.6	14.3	8.6	36.1	41.0	-4.2	4.6	0.4		
	80-81	2870	37.5	42.4	2.8	42.8	18.8	16.9	81.2	16.3	10.8	32.0	40.8	-4.9	4.5	-0.4		
	82-83	3139	36.2	39.3	2.7	41.1	18.0	17.5	82.0	12.8	9.9	31.2	46.1	-4.2	2.4	-1.9		
	84-85	3036	36.3	36.8	3.0	39.1	15.8	10.9	84.2	12.5	9.9	29.2	48.3	-4.5	2.2	-2.3		
2 ACTIFS	74-75	2734	44.4	44.3	2.7	44.0	20.6	19.0	79.4	16.6	9.7	34.3	39.4	-5.1	5.5	0.3		
	76-79	6606	45.1	45.7	1.9	42.7	20.0	23.7	79.2	17.3	8.5	34.3	40.0	-4.0	7.0	3.0		
	80-81	3613	47.2	42.0	2.5	41.7	20.6	19.8	79.4	15.6	9.5	32.2	42.7	-4.5	4.8	0.3		
	82-83	4100	40.1	40.9	2.3	40.9	18.5	17.9	81.5	14.7	9.5	31.4	44.4	-4.3	4.3	0.0		
	84-85	3078	46.4	39.0	2.7	42.6	16.8	16.5	83.2	13.4	12.3	30.2	44.1	-4.4	0.9	-3.5		
3 ACTIFS OU+	74-75	713	11.6	34.3	5.0	29.3	40.7	17.3	59.3	25.4	8.8	20.6	45.2	-4.9	9.9	5.0		
	76-79	1339	9.1	35.2	3.9	33.7	29.2	20.0	70.8	10.1	10.2	23.4	48.3	-4.0	5.6	1.6		
	80-81	654	8.5	32.6	5.6	35.7	35.9	13.0	64.1	10.7	10.9	24.9	45.6	-8.2	5.0	-3.2		
	82-83	726	8.4	26.6	4.9	28.7	33.8	9.0	66.2	13.7	6.8	21.9	57.5	-6.7	4.5	-2.1		
	84-85	668	8.0	29.8	6.0	26.9	27.7	9.0	72.3	20.6	9.7	17.1	52.6	-5.0	7.8	2.9		
ENSEMBLE	74-75	6157	100.0	44.0	1.8	43.4	21.6	22.0	78.4	16.3	9.7	33.7	40.3	-4.6	5.2	0.6		
	76-79	74632	100.0	44.9	1.2	43.5	20.6	22.8	79.4	15.9	8.8	34.7	40.6	-4.3	5.7	1.4		
	80-81	7654	100.0	41.7	1.7	42.6	21.3	18.3	78.7	15.6	10.1	32.5	41.9	-5.2	4.3	-0.0		
	82-83	8682	100.0	40.3	1.6	41.4	19.4	16.6	80.6	13.9	9.4	32.0	44.7	-4.8	3.7	-1.2		
	84-85	8355	100.0	38.7	1.8	41.7	16.9	13.3	83.1	13.3	11.0	30.7	45.0	-4.8	1.9	-3.0		

TABLEAU III-6 : VARIATIONS NEUF/OCCASION SELON LA C.S.P. DU CHEF DE MENAGE

CSPCHEF	PERIODE	ACHATS	P	NEUFACT	IC95	NEUFREC	ACCEDANT	DTNEUF	RENOUVEL	ON	NVO	KAN	OVO	ASA	RSR	S
AGRICULTEUR	74-75	349	5.7	31.8	6.8	31.0	31.4	18.5	68.6	18.6	11.6	19.4	58.5	-3.9	4.8	0.9
	76-79	481	4.7	35.7	5.4	28.3	26.9	28.2	73.1	18.6	8.4	19.9	53.2	0.0	7.5	7.5
	80-81	352	4.4	27.8	7.2	33.9	30.2	14.3	69.8	11.5	16.8	22.1	49.6	-7.5	-3.7	-11.2
	82-83	373	4.3	23.0	6.4	38.3	26.4	13.3	73.6	7.2	11.1	19.2	62.4	-4.5	-2.9	-7.4
	84-85	373	4.5	26.7	7.5	22.2	28.0	22.2	80.0	13.9	8.3	13.9	63.9	0.0	4.4	4.4
PATRON	74-75	536	8.7	52.2	6.1	56.9	17.3	28.8	82.7	15.1	14.6	42.2	28.1	-5.8	0.3	-4.7
	76-79	1366	9.3	51.6	4.1	52.4	17.3	33.0	82.7	14.5	11.5	40.9	33.1	-3.4	2.5	-0.9
	80-81	645	8.4	46.1	5.9	47.3	19.5	10.4	88.5	22.2	14.7	32.6	30.5	-7.2	6.0	-1.2
	82-83	656	7.6	41.1	5.8	52.0	22.8	20.6	77.2	9.5	14.3	37.6	38.5	-7.1	-3.7	-10.9
	84-85	624	7.5	39.8	6.8	44.8	15.0	5.9	85.0	13.0	12.0	32.0	42.2	-5.9	0.9	-5.0
CADRE SUP	74-75	728	11.8	66.3	5.0	64.6	17.0	50.0	82.2	16.7	11.5	53.1	18.6	-2.6	4.3	1.7
	76-79	1951	13.3	58.4	3.4	61.8	18.1	37.1	81.9	11.5	10.3	51.5	26.7	-4.5	1.0	-3.4
	80-81	913	11.9	57.1	5.1	62.3	17.9	38.6	82.1	12.3	13.9	48.4	24.9	-4.2	-0.9	-5.2
	82-83	1044	12.0	60.5	4.7	54.5	18.1	43.1	81.9	18.0	9.0	45.5	26.7	-2.1	0.0	6.0
	84-85	1075	12.9	53.2	5.3	54.0	13.4	28.8	86.6	15.7	12.8	41.2	30.3	-3.4	2.6	-0.8
CADRE MOYEN	74-75	1410	22.9	51.7	3.9	50.7	18.6	24.8	81.4	16.3	9.2	41.5	33.0	-4.8	5.8	1.0
	76-79	3216	22.0	51.5	2.7	47.0	20.2	24.8	79.8	18.8	7.6	39.5	34.1	-4.5	9.0	4.5
	80-81	1638	21.4	48.9	3.8	46.1	18.0	23.9	81.2	17.6	9.0	37.1	36.3	-4.2	7.0	2.9
	82-83	1730	20.5	44.2	3.6	47.5	18.0	14.4	82.0	13.8	10.7	35.9	38.6	-6.8	2.6	-3.4
	84-85	1740	20.8	44.8	4.1	48.2	14.1	15.7	85.9	14.4	13.1	35.1	37.3	-4.6	1.1	-3.5
EMPLOYE	74-75	661	10.7	36.5	5.3	29.2	25.8	19.6	74.2	20.8	7.6	21.6	50.0	-2.5	9.8	7.3
	76-79	1623	11.1	42.2	3.7	43.6	20.1	15.4	79.9	14.3	9.0	34.6	42.1	-5.7	4.3	-1.4
	80-81	939	12.9	33.7	4.8	37.2	19.1	18.4	80.9	15.2	9.0	23.3	47.6	-3.6	5.1	1.5
	82-83	1088	12.5	36.4	4.5	32.1	20.0	12.1	80.0	16.7	6.3	25.7	51.2	-4.0	8.3	4.3
	84-85	945	11.3	35.7	5.4	35.9	21.6	9.5	78.4	14.6	8.6	28.4	43.5	-5.9	4.7	-1.3
OUVRIER	74-75	1858	30.2	30.1	3.0	29.6	24.0	13.3	75.2	15.1	9.2	20.4	55.2	-4.0	4.5	0.4
	76-79	4298	29.4	32.3	2.2	29.1	22.6	14.9	77.4	16.6	8.3	20.8	54.3	-3.2	6.4	3.2
	80-81	2253	29.4	30.2	3.0	29.5	24.8	10.9	75.2	15.1	0.1	21.4	55.4	-4.6	5.3	0.7
	82-83	2585	29.8	29.5	2.7	29.6	19.4	9.7	80.6	13.0	8.3	21.3	57.4	-3.9	3.7	-0.1
	84-85	2400	28.7	25.2	3.1	27.5	20.1	9.7	79.9	12.1	10.5	17.0	60.4	-3.6	1.3	-2.3
INACTIF	74-75	615	10.0	49.8	5.7	47.6	16.9	21.3	83.1	14.9	6.9	40.7	37.5	-4.5	6.6	2.2
	76-79	1491	10.2	50.7	3.9	49.5	19.3	24.4	80.7	15.6	0.1	41.4	34.9	-4.8	6.0	1.2
	80-81	865	11.3	47.8	5.3	50.3	20.6	20.8	79.4	12.7	0.2	42.1	37.0	-6.1	3.5	-2.6
	82-83	1155	13.3	48.8	4.5	52.3	17.9	16.0	82.1	13.4	9.7	42.6	34.3	-6.5	3.0	-3.5
	84-85	1199	14.3	49.8	5.0	55.0	14.1	11.5	85.9	10.5	9.4	45.6	34.6	-6.1	0.9	-5.2
ENSEMBLE	74-75	6157	100.0	44.0	1.8	43.4	21.6	22.0	78.4	16.3	9.7	33.7	40.3	-4.6	-5.2	0.6
	76-79	4632	100.0	44.9	1.2	43.5	20.6	22.8	79.4	15.9	8.8	34.7	40.6	-4.3	5.7	1.4
	80-81	7654	100.0	41.7	1.7	42.6	21.3	18.3	78.7	15.6	10.1	32.5	41.9	-5.2	4.3	-0.8
	82-83	8682	100.0	40.3	1.6	41.4	19.4	16.6	80.6	13.9	9.4	32.0	44.7	-4.8	3.7	-1.2
	84-85	8355	100.0	38.7	1.8	41.7	16.9	13.3	83.1	13.3	11.0	30.7	45.0	-4.0	1.9	-3.0

TABLEAU III-7 : VARIATIONS NEUF/OCCASION SELON LA SITUATION FINANCIERE AU MOMENT DE L'ENQUETE

SITFINA	PERIODE	ACHATS	P	NEUFACT	IC95	NEUFREC	ACCEDANT	DTNEUF	RENOUVEL	OWN	NVO	MMN	OVO	ASA	RSR	S
TIRE SUR SES RESERVES	74-75	537	8.7	43.5	6.0	39.1	24.6	23.8	75.4	21.5	9.6	29.4	40.4	-3.5	9.0	5.5
	76-79	1539	10.5	39.0	3.8	39.0	22.0	19.0	78.0	13.7	8.9	30.9	46.5	-4.6	3.8	-0.8
	80-81	978	12.8	31.1	4.5	34.7	25.1	13.3	74.9	12.5	10.1	24.6	52.8	-5.4	1.8	-3.6
	82-83	1244	14.3	39.2	4.3	40.3	16.6	17.1	83.4	13.6	10.2	30.1	46.2	-3.9	2.8	-1.0
	84-85	1428	17.1	34.0	4.3	40.6	18.0	7.5	82.0	11.8	12.5	28.1	47.6	-5.9	-0.6	-6.5
BOUCLE SON BUDGET	74-75	3537	57.5	40.1	2.3	40.5	22.0	21.5	78.0	14.3	9.5	31.0	45.2	-4.2	3.8	-0.4
	76-79	8047	55.0	42.2	1.7	40.7	20.9	20.7	79.1	16.2	8.9	31.7	43.1	-4.2	5.8	1.6
	80-81	4336	56.7	39.5	2.3	41.3	21.9	16.9	78.1	15.2	10.7	30.6	43.5	-5.3	3.5	-1.8
	82-83	5038	58.0	36.8	2.1	39.2	20.5	13.2	79.5	13.2	9.5	29.7	47.6	-5.3	2.9	-2.4
	84-85	4546	54.4	37.5	2.5	39.7	16.8	13.0	83.2	12.9	10.2	29.6	47.4	-4.5	2.2	-2.3
EPARGNE	74-75	2057	33.4	50.8	3.2	49.3	20.0	21.6	80.0	10.6	9.8	39.5	32.0	-5.6	7.0	1.5
	76-79	4966	33.9	50.7	2.2	48.0	19.6	27.9	80.4	16.1	8.6	40.2	35.1	-4.1	6.0	1.9
	80-81	2301	30.1	50.2	3.2	47.7	18.7	23.7	81.3	17.7	9.1	38.7	34.6	-4.5	7.0	2.5
	82-83	2354	27.1	40.2	3.1	47.0	18.2	24.1	81.8	15.3	8.8	30.2	37.7	-4.2	5.3	1.2
	84-85	2323	27.8	44.1	3.6	46.4	16.4	17.4	83.6	14.9	11.9	34.4	38.7	-4.8	2.5	-2.3
N.S.P.	74-75	26	0.4	42.0	26.9	60.1	28.5	74.8	71.5	0.0	30.2	30.0	39.9	4.2	-21.6	-17.4
	76-79	80	0.5	70.0	15.1	70.0	20.7	22.7	79.3	16.7	3.5	66.6	13.3	-9.9	10.5	0.7
	80-81	39	0.5	55.5	23.6	50.0	11.1	49.9	88.9	6.2	0.0	50.0	43.0	0.0	5.5	5.5
	82-83	46	0.5	42.7	21.2	20.0	28.7	33.1	71.3	33.2	6.6	13.4	46.0	3.0	19.0	22.7
	84-85	58	0.7	38.1	22.4	35.3	19.0	25.0	81.0	11.8	5.9	29.4	52.9	-2.0	4.8	2.8
ENSEMBLE	74-75	6157	100.0	44.0	1.8	43.4	21.6	22.0	78.4	16.3	9.7	33.7	40.3	-4.6	5.2	0.6
	76-79	14632	100.0	44.9	1.2	43.5	20.6	22.8	79.4	15.9	8.8	34.7	40.6	-4.3	5.7	1.4
	80-81	7654	100.0	41.7	1.7	42.6	21.3	18.3	78.7	15.6	10.1	32.5	41.9	-5.2	4.3	-0.8
	82-83	8682	100.0	40.3	1.6	41.4	19.4	16.6	80.6	13.9	9.4	32.0	44.7	-4.8	3.7	-1.2
	84-85	8355	100.0	38.7	1.8	41.7	16.9	13.3	83.1	13.3	11.0	30.7	45.0	-4.8	1.9	-3.0

TABLEAU III-8 : VARIATIONS NEUF/OCCASION SELON L'EVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIERE

(6 DERNIERS MOIS)

SITFINP	PERIODE	ACHATS	P	NEUFACT	IC95	NEUFREC	ACCEDANT	DTNEUF	RENOUVEL	OVN	NVO	NVN	OVD	ASA	RSR	S
S AMELIORE	74-75	1319	21.4	45.7	3.9	39.0	28.7	23.8	79.3	28.8	8.3	30.7	40.2	-3.1	9.9	6.7
	76-79	3148	21.5	46.8	2.7	43.1	21.3	24.7	78.7	18.4	8.7	34.4	38.5	-3.9	7.6	3.7
	80-81	1388	18.1	41.8	4.1	42.8	28.3	28.8	79.7	16.9	11.8	30.3	41.1	-4.3	4.1	-0.2
	82-83	1390	16.8	40.0	4.0	35.3	21.8	25.4	78.2	17.2	8.5	26.9	47.5	-2.2	6.8	4.7
	84-85	1041	12.5	37.1	5.2	39.1	19.9	13.3	80.1	14.6	10.6	28.5	46.4	-5.1	3.2	-1.9
STABLE	74-75	3644	59.2	45.7	2.3	46.2	21.4	23.6	78.6	15.1	9.7	36.5	38.6	-4.8	4.3	-0.6
	76-79	8713	59.5	45.7	1.6	44.3	19.8	23.9	80.2	15.4	8.5	35.7	40.4	-4.0	5.5	1.5
	80-81	4432	57.9	44.6	2.3	43.9	21.0	18.4	79.0	16.7	9.1	34.8	39.4	-5.4	6.0	0.7
	82-83	4971	57.3	39.7	2.1	42.3	19.7	13.7	80.3	12.7	9.0	33.4	45.0	-5.6	3.0	-2.6
	84-85	4776	57.2	40.9	2.4	43.5	16.5	15.4	83.5	13.4	10.9	32.6	43.1	-4.6	2.1	-2.5
SE DETERIORE	74-75	1167	19.8	37.6	4.0	39.5	23.1	16.5	76.9	15.3	10.8	28.7	45.3	-5.3	3.5	-1.8
	76-79	2693	18.4	40.2	2.9	41.6	21.8	17.4	78.2	14.8	9.9	31.7	43.5	-5.3	3.9	-1.4
	80-81	1799	23.5	35.0	3.5	39.9	22.6	16.6	77.4	11.9	11.4	28.5	40.2	-5.3	0.4	-4.9
	82-83	2281	26.3	41.8	3.1	43.2	16.8	16.7	83.2	14.5	10.9	32.3	42.3	-4.5	3.0	-1.4
	84-85	2511	30.0	35.0	3.3	39.4	16.6	9.3	83.4	12.3	11.6	27.8	40.3	-5.0	0.5	-4.5
N.S.P.	74-75	26	0.4	7.1	14.5	44.6	35.9	0.0	64.1	0.0	33.6	11.0	55.4	-16.0	-21.5	-37.5
	76-79	78	0.5	45.3	17.8	39.4	37.7	27.5	62.3	16.6	0.0	39.4	44.0	-4.5	10.3	5.8
	80-81	35	0.5	25.0	21.9	25.0	25.0	0.0	75.0	8.3	0.0	25.0	66.7	-6.2	6.2	0.0
	82-83	40	0.5	33.2	22.4	19.8	44.5	24.9	55.5	20.0	0.0	19.0	60.2	2.3	11.1	13.4
	84-85	28	0.3	60.0	32.0	33.3	10.0	0.0	90.0	33.3	0.0	33.3	33.3	-3.3	30.0	26.7
ENSEMBLE	74-75	6157	100.0	44.0	1.8	43.4	21.6	22.0	78.4	16.3	9.7	33.7	40.3	-4.6	5.2	0.6
	76-79	14632	100.0	44.9	1.2	43.5	20.6	22.8	79.4	15.9	8.8	34.7	40.6	-4.3	5.7	1.4
	80-81	7654	100.0	41.7	1.7	42.6	21.3	18.3	78.7	15.6	10.1	32.5	41.9	-5.2	4.3	-0.8
	82-83	8682	100.0	40.3	1.6	41.4	19.4	16.6	80.6	13.9	9.4	32.0	44.7	-4.8	3.7	-1.2
	84-85	8355	100.0	38.7	1.8	41.7	16.9	13.3	83.1	13.3	11.0	30.7	45.0	-4.8	1.9	-3.0

TABLEAU III-9 : VARIATIONS NEUF/OCCASION SELON LA ZONE DE RESIDENCE

ZONE	PERIODE	ACHATS		NEUFACT IC95 NEUFREC			ACCEDEANT DTNEUF		RENOUVEL OMN					ASA RSR S		
		P														
RURAL PROFOND	74-75	694	11.3	36.6	5.1	39.6	24.3	20.8	75.7	12.0	9.9	29.7	48.4	-4.6	1.6	-3.0
	76-79	1428	9.8	39.8	3.9	34.8	19.7	21.7	86.3	16.1	6.6	28.1	49.1	-2.6	7.6	5.0
	80-81	763	10.0	34.8	5.2	38.4	24.2	16.5	75.8	15.4	13.2	25.2	46.2	-5.3	1.7	-3.6
	82-83	962	11.1	35.2	4.6	39.8	22.6	17.2	77.4	12.1	11.5	28.3	48.1	-5.1	0.5	-4.7
	84-85	986	11.8	36.7	5.2	39.5	16.2	8.6	83.8	12.0	9.4	30.1	48.5	-5.0	2.2	-2.8
RURAL PERIURBAIN	74-75	830	13.5	40.9	4.8	42.9	27.5	18.6	72.5	16.0	9.6	33.3	41.1	-6.7	4.7	-2.0
	76-79	2115	14.5	42.2	3.2	41.8	21.0	20.3	79.0	15.2	9.0	32.8	43.0	-4.5	4.9	0.4
	80-81	1893	14.3	36.6	4.4	43.8	19.3	13.4	80.7	12.1	13.8	30.1	44.1	-5.9	-1.4	-7.3
	82-83	1408	16.2	40.3	3.9	44.9	14.2	17.6	85.8	10.4	11.3	33.7	44.7	-3.9	-0.8	-4.7
	84-85	1353	16.2	35.3	4.4	36.9	16.9	15.7	83.1	13.3	10.8	26.0	49.9	-3.6	2.0	-1.5
UU DE -DE 20.000 HAB	74-75	899	14.6	46.1	4.7	41.9	21.1	26.4	78.9	17.8	8.4	33.5	40.3	-3.3	7.4	4.2
	76-79	2287	15.6	44.2	3.1	42.9	20.6	22.5	79.4	17.1	10.2	32.7	40.0	-4.2	5.5	1.3
	80-81	1076	14.1	41.6	4.7	42.5	18.8	18.3	81.2	15.2	10.7	31.8	42.3	-4.6	3.6	-0.9
	82-83	1280	14.7	37.0	4.1	37.9	21.3	8.9	78.7	13.1	6.3	31.6	49.1	-6.2	5.3	-0.9
	84-85	1420	17.0	38.9	4.5	44.1	15.8	12.3	84.2	14.1	14.3	29.8	41.8	-5.0	-0.2	-5.2
UU DE 20A100.000 HAB	74-75	967	15.7	41.8	4.5	41.9	23.6	30.9	76.4	14.6	11.3	30.6	43.5	-2.6	2.5	-0.1
	76-79	2235	15.3	46.0	3.2	42.2	17.9	24.3	82.1	17.4	8.9	33.4	40.3	-3.2	7.0	3.8
	80-81	1895	14.3	45.8	4.6	41.5	19.2	17.5	80.0	18.2	7.1	34.4	40.3	-4.6	8.9	4.3
	82-83	1148	13.2	40.9	4.5	40.4	16.6	11.6	83.4	14.5	8.0	32.3	45.2	-4.8	5.4	0.6
	84-85	1113	13.3	39.7	5.2	44.6	15.4	9.7	84.6	11.1	10.6	34.0	44.3	-5.4	0.5	-4.9
UU +DE 100.000 HAB	74-75	1605	27.4	44.5	3.5	41.9	17.1	13.6	82.9	17.1	8.1	33.7	41.0	-4.8	7.5	2.6
	76-79	4122	28.2	46.2	2.4	45.6	22.7	23.6	77.3	16.2	9.0	36.6	38.2	-5.0	5.6	0.6
	80-81	2420	31.6	44.7	3.1	43.6	22.0	16.3	78.0	17.6	8.5	35.1	38.8	-6.0	7.1	1.1
	82-83	2553	29.4	42.1	3.0	42.2	19.4	19.1	80.6	15.4	9.9	32.3	42.4	-4.5	4.4	-0.1
	84-85	2279	27.3	38.7	3.5	41.3	17.2	16.9	82.8	12.2	10.2	31.0	46.6	-4.2	1.6	-2.6
AGGLO PARISIENNE	74-75	1001	17.6	50.6	4.4	51.2	20.9	24.6	79.1	10.2	12.0	39.2	30.6	-5.6	4.9	-0.6
	76-79	2445	16.7	47.9	3.1	48.6	19.7	23.4	80.3	13.4	8.1	40.5	38.0	-4.9	4.2	-0.7
	80-81	1200	15.8	41.2	4.5	42.8	23.9	27.1	76.1	12.8	9.9	32.9	44.4	-3.8	2.2	-1.6
	82-83	1331	15.3	42.9	4.3	41.3	22.9	21.6	77.1	16.7	8.0	32.5	42.0	-4.5	6.1	1.6
	84-85	1204	14.4	43.3	5.0	44.3	19.7	11.6	80.3	17.4	10.6	33.7	38.3	-6.4	5.5	-0.9
ENSEMBLE	74-75	6157	100.0	44.0	1.0	43.4	21.6	22.0	78.4	16.3	9.7	33.7	40.3	-4.6	5.2	0.6
	76-79	14632	100.0	44.9	1.2	43.5	20.6	22.8	79.4	15.9	8.8	34.7	40.6	-4.3	5.7	1.4
	80-81	7654	100.0	41.7	1.7	42.6	21.3	18.3	78.7	15.6	10.1	32.5	41.9	-5.2	4.3	-0.8
	82-83	8682	100.0	40.3	1.6	41.4	19.4	16.6	80.6	13.9	9.4	32.0	44.7	-4.8	3.7	-1.2
	84-85	8355	100.0	38.7	1.8	41.7	16.9	13.3	83.1	13.3	11.0	30.7	45.0	-4.8	1.9	-3.0

ANNEXE II

QUESTIONNAIRE AUTOMOBILE
ENQUETE I.A.C.M.
(octobre 1985)

3 AUTOMOBILE Nous allons maintenant reprendre en détail un certain nombre de questions relatives à l'automobile :
 - Vous n'avez dit, tout à l'heure, que votre ménage (ne) possédait (aucune), 1, 2 ou 3 autos (cf. case 40)

A PARC AUTOMOBILE

1 En comptant :

- les voitures à usage uniquement professionnel
- les voitures éventuellement mises en permanence à votre disposition par un employeur ou une Société, de combien de voitures disposez-vous au total dans votre ménage ? (qu'elles soient au nom d'un des membres du ménage ou au nom d'une Société) ?

- 0 Aucune voiture → Passez à 1a
- 1 Une voiture
- 2 Deux voitures → Passez à 2
- 3 Trois voitures ou plus

Exclure :

- les voitures définitivement hors d'usage
- les camions, camionnettes, fourgonnettes

Si 0 à 1

1a Dans le passé votre ménage a-t-il disposé d'une automobile ?

- 1 Oui → Passez à 10
- 0 Non

Si 1, 2 ou 3 à 1, poser à la suite les questions 2 à 8 pour la première voiture :
 reprendre ensuite à la question 2 pour la deuxième voiture

2 Cette voiture est-elle la propriété ?

- 1 Personnelle d'un membre du ménage ou d'un ami
- 2 D'une société ou d'un employeur qui la met à votre disposition

3 Quelle voiture avez-vous (marque et modèle) ?
 (Lire le code sur la carte B 2 et le noter ci-contre)

4 Vous servez-vous de cette voiture ?

- 1 Pour faire des courses
- 2 Pour vous rendre à votre lieu de travail
- 4 Pour effectuer des déplacements professionnels
- 6 Pour la promenade et les vacances

5 Cette voiture a-t-elle été acquise ?

- 1 Neuve
- 2 D'occasion
- X N.S.P.

5a Cette voiture a-t-elle été ?

- 1 Achetée à crédit
- 2 Achetée comptant
- 3 Reçue en cadeau
- 4 Mise à votre disposition
- 5 Achetée en location vente → Passez à 6
- 6 Louée
- X N.S.P.

Si 1 ou 2 à 5a

5b Quel prix l'avez-vous payée ?

(Ne pas compter la reprise éventuelle)

- 1 Moins de 10 000 F
- 2 De 10 000 à moins de 15 000 F
- 3 De 15 000 à moins de 20 000 F
- 4 De 20 000 à moins de 30 000 F
- 5 De 30 000 à moins de 45 000 F
- 6 De 45 000 à moins de 60 000 F
- 7 De 60 000 à moins de 80 000 F
- 8 Plus de 80 000 F
- X N.S.P.

6 Depuis quelle année l'avez-vous ?

(Notez en clair les 2 derniers chiffres de l'année d'acquisition)

Si 1985

6a Depuis quand exactement ?

- 1 Du 1^{er} janvier au 1^{er} avril 1985
- 2 Du 1^{er} avril aux vacances d'été 1985
- 3 Pendant ou après les vacances d'été 1985
- X N.S.P.

7 Quand a-t-elle été construite ?

(Notez en clair les 2 derniers chiffres de l'année de la première mise en circulation)

Présenter la carte B 1

8 Combien cette voiture a-t-elle parcouru de km depuis un an ?
 (Ou depuis la date d'acquisition si moins d'un an)

- 01 Moins de 2 000 km
- 02 De 2 000 à moins de 4 000 km
- 03 De 4 000 à moins de 6 000 km
- 04 De 6 000 à moins de 8 000 km
- 05 De 8 000 à moins de 11 000 km
- 06 De 11 000 à moins de 14 000 km
- 07 De 14 000 à moins de 17 000 km
- 08 De 17 000 à moins de 21 000 km
- 09 De 21 000 à moins de 25 000 km
- 10 De 25 000 à moins de 30 000 km
- 11 De 30 000 à moins de 40 000 km
- 12 De 40 000 à moins de 60 000 km
- 13 De 60 000 à moins de 100 000 km
- 14 Plus de 100 000 km
- XX N.S.P.

9 Cette voiture a-t-elle remplacé une autre voiture ?

- 0 Non → Passez à 10
- Oui

Si Oui à 9

9a La voiture remplacée avait-elle été achetée ?

- 1 Neuve
- 2 D'occasion
- X N.S.P.

9b La voiture remplacée avait-elle été ?

- 1 Achetée à crédit
- 2 Achetée comptant
- 3 Reçue en cadeau
- 4 Mise à votre disposition
- 5 Achetée en location vente
- 6 Louée
- X N.S.P.

9c Quels étaient sa marque et son modèle ?

(Lire le code sur la carte B 2 et le noter ci-contre)

		110
		111
		112
1 ^{ère} voiture	2 ^{ème} voiture	
		113
		114
		115
		116
		117
		118
		119
		120
		121
		122
		123
		124
		125
		126
		127
		128
		129
		130
		131
		132
		133
		134
		135
		136
		137
		138
		139
		140
		141
		142
		143
		144
		145
		146
		147
		148
		149
		150

B INTENTIONS D'ACHATS D'AUTOMOBILE

A poser à tous les ménages

10 Avez-vous commandé ferme (avec versement d'arrhes) une voiture neuve qui ne vous a pas encore été livrée ?

1 Oui
0 Non → Passez à **15**

151

Si Oui (1) à **10**

11 S'agit-il d'une voiture ?

1 Française
2 Etrangère

152

12 Quel prix allez-vous le payer, en tout ?

1 Moins de 25 000 F
2 De 25 000 à moins de 30 000 F
3 De 30 000 à moins de 35 000 F
4 De 35 000 à moins de 40 000 F
5 De 40 000 à moins de 50 000 F
6 De 50 000 à moins de 60 000 F
7 De 60 000 à moins de 75 000 F
8 Plus de 75 000 F
X N.S.P.

153

13 A quelle date la commande a-t-elle été passée ?

1 Avant les vacances 1985
2 Pendant ou après les vacances 1985
X N.S.P.

154

14 Quand pensez-vous que cette voiture vous sera livrée ?

1 D'ici la fin de l'année 1985
2 Du 1^{er} janvier 1986 au 1^{er} avril 1986
3 Du 1^{er} avril 1986 à la fin de l'année 1986
X N.S.P.

155

A poser à tous les ménages :

15 Pensez-vous acheter (ou passer commande) d'une voiture avant la fin de l'année 1986 ?

0 Oui, elle est déjà commandée (réponse 1 à **10**) → Passez à **21**
1 Oui, certainement } → Passez à **16**
2 Oui, peut-être }
3 Sans doute que non } → Passez à la page 10
4 Certainement pas }
X N.S.P.

156

Si réponse 1 ou 2 à **15**

16 Pensez-vous acheter une voiture ?

1 Française
2 Etrangère
X N.S.P.

157

17 Êtes-vous déjà décidé pour un certain modèle de voiture ?

1 Oui
2 Non, j'hésite entre plusieurs modèles } → Passez à **18**
X N.S.P.

158

Si Oui à **17**:

17a Quel modèle pensez-vous acheter ?
(Lire le code sur la carte B 2 et le noter ci-contre)

159

18 Comptez-vous acheter une voiture neuve ou d'occasion ?

1 Neuve
2 Occasion } → Passez à **20**
X N.S.P.

161

Si voiture neuve (1) à **18**

19 A quelle période pensez-vous passer commande de cette voiture ?

1 Avant la fin de l'année 1985
2 Du 1^{er} janvier au 1^{er} avril 1986
3 Du 1^{er} avril aux vacances d'été 1986
4 Pendant ou après les vacances d'été 1986
X N.S.P.

162

20 Quand pensez-vous que cette voiture vous sera livrée ?

1 Avant la fin de l'année 1985
2 Du 1^{er} janvier au 1^{er} avril 1986
3 Du 1^{er} avril aux vacances d'été 1986
4 Pendant ou après les vacances d'été 1986
5 En 1987 ou plus tard
X N.S.P.

163

Si réponse 0, 1 ou 2 à **15**

21 Comment avez-vous l'intention de payer l'automobile que vous avez commandée (ou que vous pensez bientôt commander) ?

1 Comptant
2 A crédit
X N.S.P.

164

ANNEXE III

NIVEAUX DE GAMMES
(nomenclature C.S.C.A.)

MODELES PAR MARQUES ET GAMMES DEPUIS 1971

MARQUE	GAMME 1 ECONOMIE	GAMME 2 INFERIEURE	GAMME 3 MOYENNE INFERIEURE	GAMME 4 MOYENNE SUPERIEURE	GAMME 5 SUPERIEURE	GAMME 6 LUXE	GAMME 7 TOUT TERRAIN TOUT CHEMIN
RENAULT *****	R 4	R 5	R 10 R 11 R 14 R 6 R 8 R 9	FUEGO R 12 R 15 R 17 R 18	ESPACE R 16 R 20 R 20/30 R 25	ALPINE R 30	
CITROEN *****	DYANE LN 20CV	AXEL VISA	AMI AMI 6-8	BX GS GSA	CX DS ID	SM	
PEUGEOT *****		104 205	204	304 305	404 504 505	604	
TALBOT (SIMCA) *****		SAMBA SUNBEAM	AVENGER HORIZON 1000 1100	BAGHERA MURENA RANCHO SOLARA 1301 1307 1308 1501 1510 530	TAGORA 160 180 2 Litres		S 9
VOLKSWAGEN *****		POLO	COCCINELL DERBY GOLF POLO CLAS	JETTA PASSAT SANTANA SIROCCO 181	K 70 412		ILTIS
FORD *****		CEE FIESTA	ang. ESCORT CEE ESCORT	CEE CAPRI ORION SIERRA TAUNUS	CEE GRANADA USA MUSTANG	USA COUNTRY GRANADA MARK 4 TUDERBI VERSAILLES	
BMW *****					SERIE 3	ALPINA M1 SERIE 5 SERIE 6 SERIE 7 1500 1600 2000 2500 2800 30 3300	
MERCEDES *****					190	COMPACTE ROADSTER SERIE G SERIE S SERIE 114 SERIE 115 SERIE 116	
OPEL VAUXHALL *****		CORSA	KADETT	ASCONA MANTA	COMMODORE REKORD	ADMIRAL DIPLOMAT KAPITAN MONZA SENATOR	
BL *****		METRO MINI	1300	ITAL MARINA	PRINCESS 2200		
FIAT *****	PANDA 126	UNO 127 850	RITMO 128	REGATA 124 131	ARGENTA 132	130	127 F

A la demande de P.S.A., la R6 et l'Ami 6-8 ont été transférés du niveau "moyen-inférieur" au niveau "inférieur". Cette modification donne à la gamme "inférieure" un poids significatif en début de période sans changer le sens des évolutions.

MARQUE	GAMME 1 ECONOMIE	GAMME 2 INFERIEURE	GAMME 3 MOYENNE INFERIEURE	GAMME 4 MOYENNE SUPERIEURE	GAMME 5 SUPERIEURE	GAMME 6 LUXE	GAMME 7 TOUT TERRAIN TOUT CHEMIN
LANCIA =====				DELTA FLUVIA PRISMA	BETA RALLY	GAMMA STRATOS	
ALFA ROMEO =====			ALFASUD	ALFA 33 GIULIA GIULETTA	ALFA 90 ALFETTA SPIDER 1750	ALFA 6 MONTREAL RIO 2000	
TOYOTA =====		STARLET 1000	COROLLA TERCEL	CAMRY CARINA CELICA CORONA	CRESSIDA	CROWN	L. CRUISER LITE-ACE MODEL F
DATSUN =====		MICRA	CHERRY F 2 SUNNY 1000 1200	BLUEBIRD PRAIRIE SILVIA STANZA VIOLET	LAUREL SKYLINE 200 L	CEDRIC 260 Z 280 ZX 300 ZX	PATROL VANETTE
HONDA =====			CIVIC	ACCORD PRELUDE QUINTET			
MAZDA =====			R X 3 1000 1300 323 818	R X 2 616 626	R X 4 R X 5 121 1800 929	R X 7	
MITSUBISHI =====			COLT NEW COLT	COLT CELE GALANT LANCER SAPPORO SPACE W.G.			PAJERO
SUZUKI =====							SJ 410
VOLVO =====			66	SERIE 300	SERIE 200 142 144	SERIE 700 262 264 265	
SAAB =====					99	SONETT 900	
DAF =====	33		44 46 66				
SEAT =====	133	FIURA IBIZA 127 850	RONDA 1200	1500	132		
AUDI =====		50		COUPE 80 90	100	QUATTRO 200	
AUSTIN =====		MINI	ALLEGRO MAESTRO 1300	MAXI MONTEGO			
INNOCENTI =====		MINI MINIDIES MINITRE 3 CIL					
AUTOBIANCHI =====		A 112		A 111			
ZASTAVA =====		YUGO	1100 1300				

MARQUE	GAMME 1 ECONOMIE	GAMME 2 INFÉRIEURE	GAMME 3 MOYENNE INFÉRIEURE	GAMME 4 MOYENNE SUPÉRIEURE	GAMME 5 SUPÉRIEURE	GAMME 6 LUXE	GAMME 7 TOUT TERRAIN TOUT CHEMIN
CHEVROLET =====			CHEVETTE		CAMARO CITATION MONZA NOVA	CAPRICE CHEVELLE CONCOURS CORVETTE IMPALA M. CARLO MALIBU VEGA	BLAZER SUBERBAN
DODGE =====			OMNI	CHARGER	ARIES	CORONET	
LADA =====			1200 1300 1500 1600 2105 2107				NIVA
M.G. =====			MAESTRO			BGT	
MOSKVITCH =====			MOSKVITCH				
POLSKIFIAT =====			POLONEZ 125 P				
SKODA =====			S 100 S 105 S 110 S 120				
SUNBEAM =====		424	AVENGER				
TRIUMPH =====			ACCLAIM SPITFIRE	DOLOMITE GT 6		STAG TR 7 2500	
VAUXHALL =====			CHEVETTE	CAVALIER	CARLTON EPIC VICTOR	ROYALE	
WARTBURG =====			353				
A.M.C. =====					CONCORD EAGLE GREMLIN HORNET MATADOR PACER SPIRIT		
OLDSMOBILE =====					OMEGA STARFIRE		
PLYMOUTH =====					VOLARE	GRAN FURY VALIANT	
PONTIAC =====					FIREBIRD J 2000 LE MANS PHOENIX SUNBIRD TRANS AM	GRAND PRIX SAFARI	
ASTON MART. =====						LAGONDA V 8	
BENTLEY =====						MULSANNE SY T	
BUICK =====					SKYHAWK SKYLARD	CENTURY ELECTRA ESTATE	

MARQUE	GAMME 1 ECONOMIE	GAMME 2 INFERIEURE	GAMME 3 MOYENNE INFERIEURE	GAMME 4 MOYENNE SUPERIEURE	GAMME 5 SUPERIEURE	GAMME 6 LUXE	GAMME 7 TOUT TERRAIN TOUT CHEMIN
<u>BUICK</u> (suite)						LE SABRE REGAL RIVIERA	
<u>CADILLAC</u>						DE VILLE ELDORADO FLEETWOOD SEVILLE 75	
<u>CHRYSLER</u>						LE BARON NEW YORK	
<u>DAIMLER</u>						DOUBLE SIX SOVEREIGN	
<u>DE TOMASO</u>						DEAUVILLE LONGCHAMP PANTERA	
<u>FERRARI</u>						BERLINETT DINO DIVERS MONDIAL 8 250 308 365 400	
<u>ISO</u>						FIDIA LELE	
<u>JAGUAR</u>						SOVEREIGN X J	
<u>JENSEN</u>						INTERCEPT	
<u>LAMBORGHINI</u>						COUNTACH DIVERS ESPADO URRACO	
<u>LINCOLN</u>						CONTINENT	
<u>LOTUS</u>						ECLAT ELITE ESPRIT	
<u>MASERATI</u>						BITURBO BORA GHIBLI INDY KHAM SIN KYALAMI MERAK QUATTROPO	
<u>MERCURY</u>						BOBCAT MONARCH	
<u>MORGAN</u>						PLUS 44	
<u>OLDSMOBILE</u>					OMEGA STARFIRE	CUSTOM CUTI 'ASS DELTA REGENCY TORONADO	
<u>PORSCHE</u>						911 924 928 944	

MARQUE	GAMME 1 ECONOMIE	GAMME 2 INFERIEURE	GAMME 3 MOYENNE INFERIEURE	GAMME 4 MOYENNE SUPERIEURE	GAMME 5 SUPERIEURE	GAMME 6 LUXE	GAMME 7 TOUT TERRAIN TOUT CHEMIN
ROLLS ROYCE *****						CAMARGUE CORNICHE SILVER	
ROVER *****						ROVER	L. ROVER R. ROVER
ARO ***							ARO
GMC ***							JIMMY
JEEP *****							CJ

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

Avril 1987

N° 11



Sont récemment parus

- ▶ Relations entre la structure économique de l'espace, la production de l'environnement, les conditions de logement et les modes de vie - N°2 - Janvier 1987
 - ▶ Pauvreté et protection sociale des plus démunis en Espagne et au Portugal - N°3 - Février 1987
 - ▶ Les modèles dynamiques de demande - N°4 - Mars 1987
 - ▶ Espace et modes de vie - Typologie des communes de l'Essonne - N°5 - Janvier 1987
 - ▶ Les Français au quotidien - N°6 - Mars 1987
 - ▶ Espace et modes de vie - Typologie des quartiers de l'Essonne - N°7 - Janvier 1987
 - ▶ Le système d'enquêtes sur les conditions de vie et les aspirations des Français - Premiers résultats de la phase IX - Automne 1986 - N°8 - Avril 1987
 - ▶ Le système d'enquêtes sur les conditions de vie et aspirations des Français - Le bruit des transports - enquête de mai 1986 - N° 9 - Mars 1987
 - ▶ Espace et modes de vie - Synthèse - N° 10 - Mars 1987
- 

Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de Vie
142, rue du Chevaleret - 75013 PARIS - Tél. : (1) 45.84.14.20

Président : Bernard JOUVIN

Directeur : Robert ROCHEFORT