

CREDOC
BIBLIOTHÈQUE

Consommation

ANNALES DU C.R.E.D.O.C.

Centre de Recherches et de Documentation sur la Consommation
1959 - 1994 à 1997

1959 n° 2

avril
juin

CENTRE DE RECHERCHES ET DE DOCUMENTATION SUR LA CONSOMMATION

Le Centre de Recherches et de Documentation sur la Consommation est un organisme scientifique autonome créé en 1953 sur l'initiative du Commissariat Général à la Productivité et fonctionnant dans le cadre de l'Association Française pour l'Accroissement de la Productivité. L'orientation de ses travaux est définie par un Comité Directeur que préside M. F.-L. CLOSON, Directeur Général de l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques.

Les travaux du C. R. E. D. O. C. se développent dans les quatre lignes suivantes :

- Etude de l'évolution de la consommation globale par produit et par groupe socio-professionnel.
- Analyse du comportement du consommateur et économétrie de la demande.
- Etablissement de perspectives de consommation à moyen terme.
- Méthodologie de l'étude de marché des biens de consommation.

Les résultats de ces travaux sont en général publiés dans la revue trimestrielle « Consommation ».

Exceptionnellement, ils peuvent paraître sous forme d'articles dans d'autres revues françaises ou étrangères, ou bien faire l'objet de publications séparées, lorsque leur volume dépasse celui d'un article de revue.

Le Centre de Recherches et de Documentation sur la Consommation peut en outre exécuter des études particulières à la demande d'organismes publics ou privés. Ces études ne font qu'exceptionnellement l'objet de publication et seulement avec l'accord de l'organisme qui en a demandé l'exécution.

COMITÉ DIRECTEUR

Président : M. F.-L. CLOSON

Directeur Général de l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

- | | |
|--|--|
| M. G. ARDANT, Inspecteur Général des Finances. | M. L. GUIBOURGE, Président de l'Union Nationale des Associations Familiales. |
| M. E. ARRIGHI DE CASANOVA, Directeur du Commerce Intérieur au Ministère de l'Industrie et du Commerce. | M. P. HAZEBROUCK, Secrétaire Général de la Fédération Nationale des Directeurs Commerciaux. |
| M. A. BAPAUME, Secrétaire Général de la Fédération des Ingénieurs et Cadres (C. F. T. C.). | M. J.-M. JEANNENEY, Professeur à la Faculté de Droit et des Sciences économiques de Paris ; Directeur du Service d'Etude de l'Activité économique de la Fondation Nationale des Sciences politiques. |
| M. P. BENAERTS, Délégué Général du Conseil National du Commerce. | M. P. MASSE, Commissaire Général au Plan et à la Productivité. |
| M. W. BISHOP, Président d'Honneur, Fondateur de l'Association Nationale des Praticiens en Etudes de Marchés. | M. R. PENICHOUS, Secrétaire Général de la Société Générale des Coopératives de Consommation. |
| M. F. BOUQUEREL, Professeur au Centre de Perfectionnement dans l'Administration des Affaires de la Chambre de Commerce de Paris. | M. F. FERROUX, Professeur au Collège de France ; Directeur de l'Institut de Science Economique Appliquée. |
| M. M. CÉPÉDE, Directeur des Etudes et du Plan au Ministère de l'Agriculture. | M. M. RIVES, Directeur du Service Interconsulaire du Commerce et de la Distribution. |
| M. G. DESSUS, Directeur à la Banque de l'Indochine. | M. A. ROMIEU, Président de l'Union Fédérale de la Consommation. |
| M. R. DUMAS, Directeur de la Statistique Générale du Service Commun de la Statistique (Marché Commun). | M. A. SAUVY, Professeur au Collège de France ; Directeur de l'Institut National d'Etudes Démographiques. |
| M. J. DUMONTIER, Directeur de la Statistique Economique et de la Conjoncture. | M. R. SPEYSER, Vice-Président de la Confédération Générale des Cadres. |
| M. P. GROS, Président de la Compagnie des Chefs d'Approvisionnement. | M. R. TROMELIN, Secrétaire Général de l'Association Française pour l'Accroissement de la Productivité. |
| M. C. GRUSON, Chef du Service des Etudes Economiques et Financières au Ministère des Finances. | |
| M. G.-Th. GUILBAUD, Directeur d'Etudes à l'Ecole Pratique des Hautes Etudes. | |

Secrétaire Général du C. R. E. D. O. C. : M. G. ROTTIER

Secrétaire Général adjoint : M. E. A. LISLE

Consommation

ANNALES DU CENTRE DE RECHERCHES
ET DE DOCUMENTATION SUR LA CONSOMMATION

30, rue d'Astorg — PARIS - 8°

Abonnements : France : 3 000 F - Etranger : 3 300 F - Le numéro : 1 000 F

VI^e année

sommaire

avril juin 1959 - N° 2

ÉTUDES

Edmond LISLE et Hubert FAURE

Les dépenses d'automobiles des ménages français 3

Nicole TABARD

La consommation des produits animaux en France 35

NOTES ET CHRONIQUES

Elisabeth SALEMBIEN

La consommation de poisson en France 81

Hubert FAURE

La demande de biens durables 93

BIBLIOGRAPHIE

Liste des enquêtes de consommation 96

LES DÉPENSES D'AUTOMOBILES DES MÉNAGES FRANÇAIS

par

Edmond LISLE et Hubert FAURE

En 1955-56, les ménages français possédaient environ 80 % du parc automobile, soit 1 voiture pour 5 ménages, et achetaient 75 % des véhicules vendus sur le marché du neuf et de l'occasion.

Ce parc est inégalement réparti. En fonction du revenu : un quart des ménages disposant d'un revenu moyen annuel supérieur à 1 100 000 F en 1955, possédaient 55 % du parc et achetaient 66 % des voitures neuves ; 25 % des ménages ayant un revenu annuel inférieur à 480 000 F ne possédaient et n'achetaient que 10 % des voitures. En fonction de la catégorie socio-professionnelle : 1 ménage ouvrier sur 9 avait une voiture en 1956 ; 1 ménage sur 4 chez les exploitants agricoles ; 1 sur 2 parmi les commerçants ; 2 sur 3 parmi les industriels, gros commerçants, professions libérales et cadres supérieurs.

Les propriétaires d'autos roulent relativement peu : en moyenne 10 350 km par an en 1955-56, mais 50 % font moins de 9 000 km annuels et 10 % seulement plus de 25 000 km. Les vieilles voitures (plus de 10 ans) roulent en moyenne 2 fois moins que les voitures plus récentes : 7 000 km contre 14 000.

Le budget d'utilisation d'une voiture comprend environ 50 % de produits pétroliers, 35 % de frais de garage, pneumatiques et entretien, 15 % de primes d'assurance, les dépenses au kilomètre s'élevant à 11-12 F environ en 1955-56. Le prix du kilomètre en chemin de fer, 1^{re} classe, était à l'époque de 10,6 F mais fut ramené à 8,75 F en juin 1956.

INTRODUCTION

Les dépenses entraînées par l'achat de voitures particulières par les ménages et leur utilisation à des fins non professionnelles ont représenté, en 1958, plus de 600 milliards de francs, soit environ autant que ce qui a été consacré aux loyers, aux charges et à l'entretien du logement. Les dépenses d'automobiles croissent en outre très vite : entre 1950 et 1958, les achats de voitures neuves par les ménages ont plus que quadruplé en valeur et plus que triplé si on élimine les hausses de prix, cependant que

les dépenses d'utilisation ont triplé et doublé respectivement dans la même période. L'importance et la croissance extrêmement rapide de ces dépenses justifient leur analyse détaillée. La meilleure connaissance de cet aspect du niveau et du genre de vie des Français permettra alors de comprendre et de prévoir les facteurs qui conditionnent la possession et l'utilisation d'une voiture particulière.

L'enquête réalisée par le C.R.E.D.O.C. et l'I.N.S.E.E. en 1956-1957 auprès de 20 000 ménages permet d'améliorer considérablement notre connaissance du phénomène « auto ». Le présent article analysera les résultats de cette enquête, un article ultérieur en donnera une première interprétation économétrique en vue de l'établissement d'un modèle prévisionnel.

L'enquête de 1956-1957.

Les conditions générales dans lesquelles s'est déroulée cette enquête ont été exposées dans un article précédent de cette revue (1). Nous n'y reviendrons pas. En revanche il est nécessaire de donner quelques précisions sur la partie de l'enquête relative à l'automobile. Cette partie a été entièrement conduite sous forme d'interview portant sur les questions reproduites en Annexe.

Ces questions permettent de décrire le véhicule, ainsi que son utilisation : marque et puissance, année de fabrication, date et conditions d'achat, kilométrage effectué dans l'année, dépenses de carburant, lubrifiant, assurances et entretien.

L'enquête définit par ailleurs les caractéristiques du ménage possesseur d'une voiture d'une façon extrêmement détaillée : âge du chef de ménage, composition de sa famille, taille de sa commune de résidence, région, catégorie socio-professionnelle, ressources annuelles du ménage. Il est donc possible d'analyser assez finement le comportement des propriétaires d'une voiture d'un type donné, compte tenu des caractéristiques des ménages considérés.

Ce sera l'objet des deuxième, troisième et quatrième parties du présent article qui étudieront successivement la répartition du parc automobile parmi les ménages, l'utilisation de ce parc par les ménages, enfin la dépense globale, entraînée par l'achat et l'utilisation de voitures particulières.

La première partie constituera auparavant un jugement de valeur sur les résultats de l'enquête en confrontant les données relatives aux voitures dans l'échantillon aux caractéristiques du parc automobile français telles qu'elles ressortent du fichier des cartes grises.

I. — LE PARC

Avant d'analyser les résultats de l'enquête en fonction des caractéristiques des ménages, il a paru utile de comparer ces résultats aux données disponibles sur le parc automobile pour s'assurer qu'ils ne sont pas trop incohérents par rapport à ces dernières. Nous avons d'abord confronté la structure, par âge et puissance, du parc et des achats de voitures dans

(1) G. ROTTIER et E. SALEMBIEN : Les budgets familiaux en 1956, « Consommation », n° 1, janvier-mars 1958, pp. 29 et suiv.

l'échantillon à la structure correspondante du fichier des cartes grises et des nouvelles immatriculations. Cette première confrontation ayant donné des résultats satisfaisants, nous avons ensuite extrapolé les données de l'enquête en vue de déterminer la part des ménages dans le parc et parmi les immatriculations de voitures neuves.

A. — Structure du parc et des immatriculations.

Par catégorie de puissance. Le fichier des cartes grises distingue les voitures de moins de 5 CV, de 6 à 10 CV, de 11 CV et plus. Les données de l'enquête peuvent être ventilées dans les mêmes catégories.

Le tableau I compare cette répartition dans le fichier des cartes grises et dans l'échantillon d'une part pour l'ensemble du parc, d'autre part pour les immatriculations de voitures neuves en 1956.

TABLEAU I
STRUCTURE COMPARÉE DU FICHIER DES CARTES GRISES
ET DE L'ÉCHANTILLON, SELON LA PUISSANCE

Répartition des voitures en %		Catégorie de puissance		
		≤ 5 C.V.	6 à 10 C.V.	≥ 11 C.V.
Fichier	Ensemble du parc	30,5	43,2	26,3
	Immatriculations de 1956	46,7	36,7	16,6
Echantillon	Ensemble (1)	29,3	45,0	25,7
	Achats de véhicules de fabrication 1956-1957	47,2	36,1	16,7
(1) Ne comprend pas toutes les voitures de l'échantillon : 1,4 % des propriétaires n'ayant pas déclaré la puissance de leur voiture.				

Les pourcentages « fichier » et « échantillon » ne sont pas absolument comparables : 1° les chiffres du fichier pour l'ensemble du parc correspondent à l'état du parc au 1^{er} janvier 1957 (cf. « Bulletin hebdomadaire de Statistique » du 28 sept. 1957), alors que la structure de l'ensemble de l'échantillon est basée sur des résultats obtenus aux quatre dates auxquelles l'enquête de 1956 a eu lieu : avril, juillet et octobre 1956 et janvier 1957.

2° Le fichier donne les immatriculations de voitures neuves entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 1956 ; l'échantillon comprend toutes les voitures de fabrication 1956-1957 achetées dans les douze mois précédant l'enquête. Or, l'année automobile s'étend d'un salon (octobre) au suivant. Certaines des voitures de fabrication 1956 déclarées comme ayant été achetées au cours des douze mois précédant l'enquête ont donc été achetées et immatriculées au dernier trimestre 1955. Leur nombre est très faible, de l'ordre de 7 % ou 8 % des voitures de fabrication 1956-57.

Ces différences de définition paraissent suffisamment faibles pour qu'il semble légitime de les ignorer dans la confrontation effectuée ci-dessus.

Les structures du fichier et de l'échantillon sont très concordantes, plus pour les nouvelles immatriculations cependant que pour l'ensemble du parc.

Une première observation se dégage immédiatement de ce tableau : le mouvement très accusé vers des voitures de petite cylindrée, qui représentent une part beaucoup plus forte des nouvelles immatriculations que de l'ensemble du parc. Cette évolution reflète aussi bien des contraintes économiques (coût d'utilisation croissant) que le progrès technique (amélioration du rendement des moteurs).

L'échantillon fait apparaître par ailleurs une part légèrement plus forte de nouvelles immatriculations parmi les petites cylindrées, que le fichier, ainsi qu'une part légèrement plus forte aussi de l'ensemble des petites et moyennes cylindrées. Comme l'échantillon ne comprend que des voitures appartenant à des ménages, ces différences confirmeraient l'impression courante que les ménages ont tendance à posséder et à acquérir des voitures moins puissantes que les autres propriétaires d'automobiles, les sociétés et les administrations notamment.

Par âge. La répartition des voitures par tranche d'âge dans le fichier et dans l'enquête ne porte pas sur les mêmes années, sauf pour 1951. La confrontation des deux structures est donc délicate à interpréter mais semble néanmoins donner des résultats concordants (tableau II).

TABLEAU II
STRUCTURE COMPARÉE DU FICHER DES CARTES GRISES
ET DE L'ÉCHANTILLON, SELON L'ÂGE (en %)

FICHER		ÉCHANTILLON	
		30,6	Voitures antérieures à 1940
Voitures antérieures à 1946	33,0		
		34,3	Voitures antérieures à 1948
Voitures antérieures à 1951	49,2	49,8	Voitures antérieures à 1951
Voitures postérieures à 1951	50,8	50,2	Voitures postérieures à 1951
N.B. - Les dates sont des années révolues.			

Toutefois, le fichier tend à surestimer le parc existant : les destructions de véhicules signalées à l'I.N.S.E.E. sont assez inférieures aux destructions réelles ; en outre, « il ne faut pas exclure la possibilité de double inscription dans le fichier, étant donné les délais de transmission inévitables des fiches relatives aux réimmatriculations des véhicules vendus d'occasion dans un département différent » (1).

A la suite de sondages effectués dans le fichier en 1955 et 1956, l'I.N.S.E.E. estime à 10 % environ l'abattement moyen à effectuer sur les chiffres bruts

(1) M. SERMAGE. Le parc français des véhicules automobiles à la date du 1^{er} janvier 1956, « Etudes Statistiques », janvier-mars 1957, p. 21.

du fichier, l'abattement portant sur les véhicules de plus de 10 ans d'âge étant de l'ordre de 20 à 22 % en moyenne, celui portant sur les véhicules plus récents n'étant que d'environ 3 %. Compte tenu de cette correction, on obtient les proportions du tableau II bis.

TABLEAU II bis

STRUCTURE COMPARÉE DU FICHIER DES CARTES GRISES (CORRIGÉ)
ET DE L'ÉCHANTILLON, SELON L'ÂGE (en %)

FICHIER		ÉCHANTILLON	
Voitures antérieures à 1951	46,2	49,8	Voitures antérieures à 1951
Voitures postérieures à 1951	53,8	50,2	Voitures postérieures à 1951

Il s'ensuit que la proportion de voitures anciennes est sensiblement plus élevée parmi les ménages que dans l'ensemble du parc, ce qui confirmerait, ici encore, l'impression couramment admise.

B. — Part des ménages dans le parc total.

La structure de l'échantillon tant selon la puissance que selon l'âge est donc assez cohérente avec celle du fichier, les écarts observés indiquant une tendance assez nette chez les ménages à avoir des voitures plus anciennes et un peu moins puissantes que les autres propriétaires. Si la structure de l'échantillon semble donc satisfaisante, l'extrapolation des résultats de l'enquête comparée aux chiffres absolus du fichier donnerait une idée de la part des ménages dans le parc total et les immatriculations.

Le tableau III permet cette comparaison. Elle a été faite en ce qui concerne le parc, relativement aux chiffres du fichier minorés de 10 %, pour tenir compte de la surestimation des données du fichier.

TABLEAU III
PART DES MÉNAGES DANS LE PARC TOTAL
ET DANS LES ACHATS DE VÉHICULES (en %)

	PARC				ACHATS (1)	
	≤ 5 C.V.	6 à 10 C.V.	≥ 11 C.V.	Ensemble	Neuf	Occasion
Echantillon extrapolé						
Fichier (corrigé) × 100	77	83	78	81	75	38

(1) Les achats de voitures neuves et d'occasion dans l'échantillon se rapportent à la période de 12 mois précédant l'enquête. Or, celle-ci s'est déroulée d'Avril 1956 à Janvier 1957. Les achats ne correspondent donc pas à l'année 1956, mais approximativement à la moyenne des années 1955-1956. Nous les avons comparés à la moyenne des immatriculations 1955-1956, après déduction des immatriculations au titre des Sociétés industrielles et des taxis.

Il ressort de ce tableau qu'environ 80 % du parc appartient aux ménages, le reste étant la propriété d'entreprises ou d'administrations.

Les trois quarts des achats de véhicules neufs, mais seulement 40 % environ des achats d'occasion seraient en revanche dus aux ménages.

La disproportion entre les pourcentages du parc et des achats de voitures neuves allant aux ménages n'est pas considérable, encore qu'elle semble significative, compte tenu des erreurs d'échantillonnage. L'hypothèse explicative la plus vraisemblable est que les ménages tendent à conserver leurs voitures plus longtemps que les autres propriétaires, autrement dit ils « font tourner » leur stock de voitures plus lentement.

La fraction très faible de voitures d'occasion achetées par les ménages est beaucoup plus surprenante. Elle s'explique par le fait que les immatriculations d'occasion, auxquelles on a comparé les résultats de l'enquête, ne correspondent pas toutes, en réalité, à des transactions et surestiment fortement de ce fait les achats d'occasion (1).

Ces immatriculations comprennent en effet, d'une part celles effectuées à titre temporaire par les commerçants de l'automobile et les réimmatriculations de véhicules précédemment en TT, IT, ou importés ; elles comprennent d'autre part les réimmatriculations établies à la suite du changement de domicile du propriétaire. Or, ces déménagements sont relativement nombreux et sont ainsi à l'origine d'un assez grand nombre d'immatriculations de voitures d'occasion qui correspondent en réalité à des réimmatriculations de voitures déjà en possession du ménage (2).

L'enquête montre que les ménages achètent presque exactement le même nombre de voitures neuves que de véhicules d'occasion : 506 achats neufs dans l'échantillon contre 522 d'occasion, alors que le fichier indique presque deux fois plus d'immatriculations de véhicules d'occasion. Il n'y a pas lieu de suspecter les résultats de l'enquête : l'acquisition d'un véhicule, neuf ou d'occasion, est un événement marquant dans une famille et ne risque pas d'être oublié.

Il n'y a en outre, aucune raison de penser que les voitures d'occasion servent systématiquement plus à des fins professionnelles que les voitures achetées neuves et que l'enquête en sous-estimerait donc les achats par les ménages. Si l'on considère les résultats de l'enquête comme valables par conséquent, et qu'on admet que les ménages achètent environ la même proportion des voitures d'occasion mises en vente que de voitures neuves, les achats proprement dits de voitures d'occasion auraient porté en 1956 sur 500 à 550 000 unités (contre 500 000 voitures neuves) alors que le fichier enregistre 926 000 immatriculations d'occasion.

Ainsi les ménages posséderaient environ 80 % du parc, mais achèteraient seulement 75 % des voitures mises en vente chaque année sur le marché du neuf et de l'occasion. Ces deux proportions sont évidemment entâchées de l'incertitude provenant de l'impossibilité, bien souvent, de déterminer si une voiture appartient à un ménage ou à une entreprise. Une telle confusion est inévitabile — et insurmontable — notamment dans le cas des entreprises individuelles.

(1) Pour les immatriculations de voitures neuves et d'occasion, en 1956, se reporter à M. SERMAGE : Les immatriculations de véhicules automobiles en 1956, « Etudes Statistiques », juillet-septembre 1957, p. 65.

(2) Rappelons que la réimmatriculation est obligatoire pour tout changement de domicile du propriétaire. Celui-ci est probablement davantage incité à faire réimmatriculer sa voiture lorsqu'il change de département que lorsqu'il déménage à l'intérieur du département. Souvent il attendra la première contravention avant de réimmatriculer son véhicule. Un sondage récemment effectué dans le fichier automobile a révélé en fait qu'environ 8 % des propriétaires d'autos avaient déménagé depuis l'acquisition de leur véhicule sans le faire réimmatriculer.

II. — LA RÉPARTITION DU PARC ET DES ACHATS PARMIS LES MÉNAGES

En 1956, les quelque 13,5 millions de ménages français possédaient les quatre cinquièmes du parc automobile, soit plus de 2,8 millions de voitures, soit encore une voiture pour un peu moins de 5 ménages (1). Nous allons voir comment ces voitures se répartissaient parmi les ménages. Il y a tout lieu de penser en effet que le **taux de pénétration**, c'est-à-dire le nombre de voitures pour 100 ménages, est très différent suivant le niveau du revenu des ménages, suivant leur catégorie socio-professionnelle, voire peut-être suivant la taille de commune habitée par ces ménages ou la composition de leur famille.

A. — Taux de pénétration par tranche de revenus.

Le parc. La notion de seuil d'accès à la motorisation est parfois utilisée, fût-ce implicitement, soit pour construire un modèle explicatif de la demande de voitures (2), soit plus simplement pour comparer par exemple le nombre de revenus imposés à la surtaxe progressive au parc automobile.

Le graphique I-a montre que cette notion est, sinon absolument fallacieuse, du moins sans grande signification : si bas que l'on descende dans l'échelle des revenus on trouvera toujours un certain pourcentage non négligeable de propriétaires d'autos. Il faut certes nuancer cette observation : les voitures dont il s'agit sont souvent très vieilles et roulent peu. Leurs propriétaires sont peu susceptibles de les remplacer dans la mesure où il s'agit de gens âgés ou retraités. Mais ces propriétaires comprennent aussi de jeunes célibataires ou foyers en début de carrière qui remplaceront assez vite le vieux tacot, arrivé, lui, en fin de course, par un engin plus moderne, sinon neuf.

On remarque que le taux de pénétration moyen d'une voiture pour 5 ménages est atteint pour des revenus annuels moyens de l'ordre de 840 000 F par ménage, soit 72 000 F par mois en 1955-1956. Le pourcentage de voitures récentes (construites en 1949 et les années suivantes) augmente régulièrement avec le revenu cependant que le pourcentage de voitures anciennes reste assez constant, aux environs de 10 %.

Le graphique I-b décrit le taux de pénétration des voitures en fonction de leur puissance dans les différentes tranches de revenu : les fortes puissances (11 CV et plus) augmentent régulièrement avec le revenu, passant de 1 % à 37 % environ ; les petites cylindrées (1 à 5 CV) ne dépassent pas en revanche, un taux de pénétration de 18 %, sauf aux revenus les plus élevés où ce taux atteint 20 % traduisant ainsi l'apparition de la « deuxième voiture » : 2 à 3 % des ménages avaient, en 1956, une deuxième voiture.

Analyser la pénétration par catégorie de puissance sans tenir compte de l'âge est cependant d'une signification douteuse en raison des performances très différentes de voitures appartenant à la même catégorie, mais d'âge distinct. De plus, en considérant l'ensemble du parc sans distinction

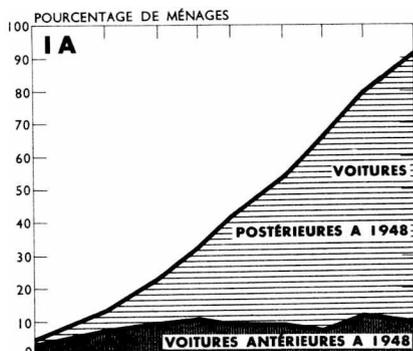
(1) Compte tenu des nouvelles immatriculations très nombreuses en 1957 et 1958, on peut estimer qu'au 1^{er} janvier 1959, la proportion d'une voiture pour quatre ménages était atteinte.

(2) SAVINO, Un modello per previsioni di circolazione automoto ciclistica in Italia, « Industria », 1954.

d'âge on masque un double phénomène extrêmement significatif : la diffusion considérable, depuis 1948, des voitures de petite cylindrée et la substitution à celles-ci des voitures de cylindrée moyenne (6 à 10 CV) lorsque le revenu s'élève. C'est ce que font apparaître les graphiques II-a et II-b qui regroupent dans les trois catégories de puissance précédentes les véhicules construits jusqu'en 1948 (graphique II-a) et ceux construits en 1949 et les années suivantes (graphique II-b).

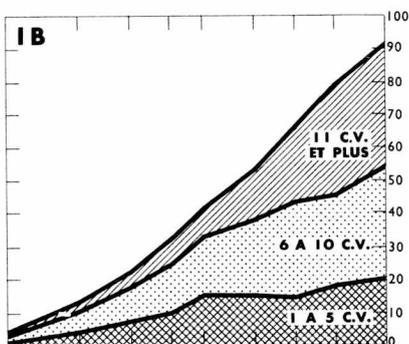
GRAPHIQUE I-a

Taux de pénétration des voitures par tranches de revenus



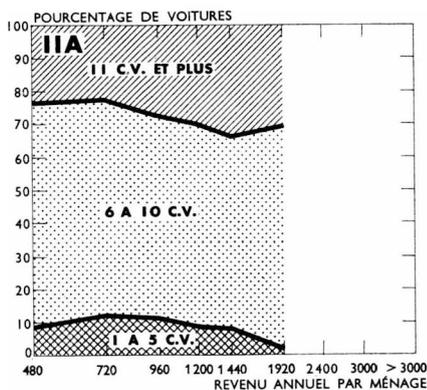
GRAPHIQUE I-b

Taux de pénétration des voitures classées par puissance



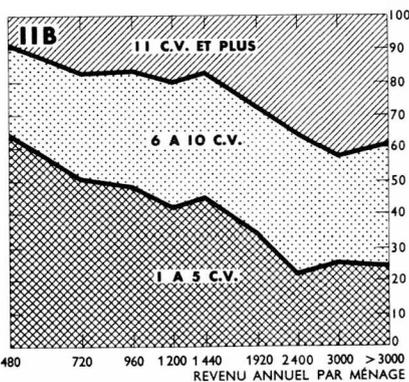
GRAPHIQUE II-a

Voitures antérieures à 1948 : répartition par catégorie de puissance



GRAPHIQUE II-b

Voitures postérieures à 1948 : répartition par catégorie de puissance



Les achats. Les voitures neuves et d'occasion sont dans une grande mesure substituables. Il est légitime de les regrouper, en première analyse, dans une étude de comportement. Par ailleurs, on doit s'attendre à une préfé-

rence plus marquée pour les véhicules neufs à mesure que le revenu s'élève. Autrement dit, un accroissement du revenu se traduit par un double effet : un effet **quantité**, le nombre de voitures achetées augmentant, toutes choses égales d'ailleurs, lorsque le revenu s'élève ; un effet **qualité**, la dépense unitaire consentie s'élevant aussi, traduisant d'une part une préférence pour des voitures **plus récentes** (ou plus simplement **neuves** plutôt que d'occasion), d'autre part une préférence pour des voitures **plus puissantes**.

TABLEAU IV
ACHATS DE VOITURES NEUVES ET D'OCCASION
PAR TRANCHES DE REVENUS

TRANCHES DE REVENUS en milliers de francs par an	PROPORTIONS D'ACHATS		TOTAL
	NEUFS	OCCASION	
	%	%	%
Moins de 480	27	73	100
480 à 720	31	69	100
720 à 960	39	61	100
960 à 1 200	34	66	100
1 200 à 1 800	60	40	100
Plus de 1800	78	22	100
Total . .	49	51	100

Le tableau IV donne les proportions d'achats et de voitures neuves parmi ces derniers, dans différentes tranches de revenus. Le graphique III permet de dégager l'élasticité du nombre d'achats pour 100 ménages (effet **quantité**) et de la **dépense** correspondante en fonction du revenu. La différence entre ces deux élasticités donne l'élasticité de la **qualité** mesurée également par l'accroissement relatif du prix unitaire en fonction du revenu.

Les valeurs de ces élasticités, déterminées graphiquement, sont les suivantes :

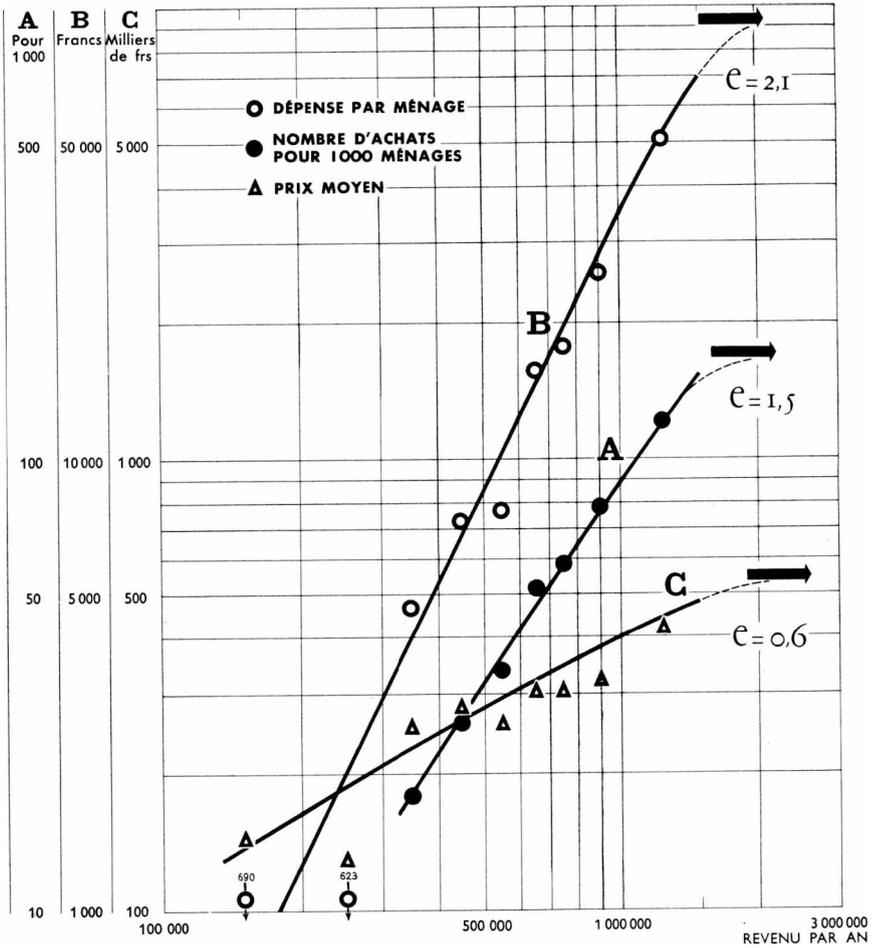
Elasticité dépense	2,1
Elasticité quantité	1,5
Elasticité qualité	0,6

Le graphique IV donne, sous forme de courbes de concentration (ou d'inégalité) de Lorenz, la répartition du parc et des achats dans la population. On a porté en abscisses les pourcentages cumulés de la population totale rangée dans l'ordre croissant des revenus, et en ordonnées les pourcentages cumulés du parc et des achats totaux correspondant à chaque niveau de revenu. On y observe que le quartile supérieur (25 % de la population totale), composé des ménages disposant en moyenne de plus de 1 110 000 F de revenu annuel, possède environ 55 % du parc, achète plus des deux tiers

des voitures neuves mais 45 % seulement des voitures d'occasion. Le quartile inférieur, groupant les ménages au revenu annuel un peu supérieur à 480 000 F au maximum, possède ou achète 10 % au plus des voitures.

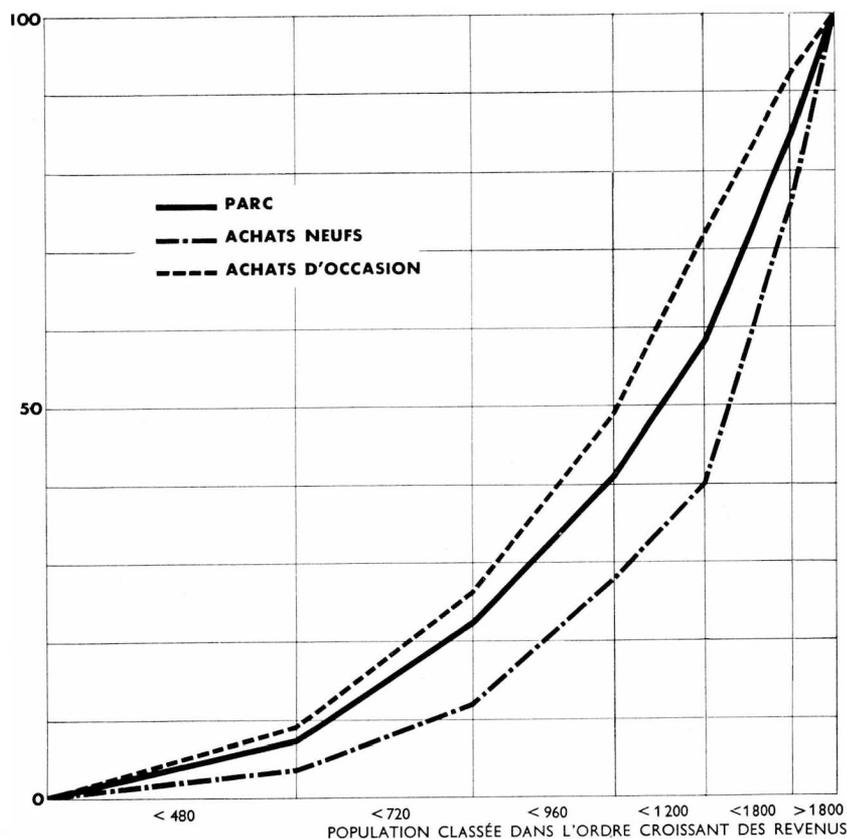
GRAPHIQUE III

Relation entre le revenu et la dépense la quantité et le prix des voitures achetées par 100 ménages en 1955-56



Il est significatif de constater que les achats de véhicules d'occasion sont moins inégalement répartis que le parc, lequel l'est moins que les achats de voitures neuves. Ceci s'expliquerait par le fait que les achats de véhicules neufs sont certainement plus étroitement liés au revenu actuel que le parc, qui reflète l'histoire passée de ses possesseurs, cependant que la répartition encore meilleure des voitures d'occasion viendrait notamment du prix plus faible de ces dernières qui les rend accessibles à des couches plus étendues de la population.

GRAPHIQUE IV
Répartition du parc
des achats neufs et d'occasion dans la population
en fonction du revenu



B. — Taux de pénétration par catégorie socio-professionnelle.

La répartition du parc est très inégale suivant la catégorie sociale des ménages : parmi les ménages d'ouvriers et de personnel de service, 1 sur 9 seulement avait une voiture en 1956 ; la proportion s'élève à 1 sur 4 chez les exploitants agricoles, 1 sur 2 parmi les petits commerçants, 2 sur 3 enfin parmi les industriels, gros commerçants, professions libérales et cadres supérieurs. Le tableau V récapitule ces pourcentages.

Le graphique V schématise sous forme de courbes d'inégalité les données du tableau V en faisant ressortir les principales caractéristiques de l'inégalité de la répartition des voitures parmi la population (1) : les achats de voitures d'occasion sont répartis plus également, que le parc, les achats

(1) La population a été rangée dans l'ordre croissant du taux de pénétration par catégorie socio-professionnelle.

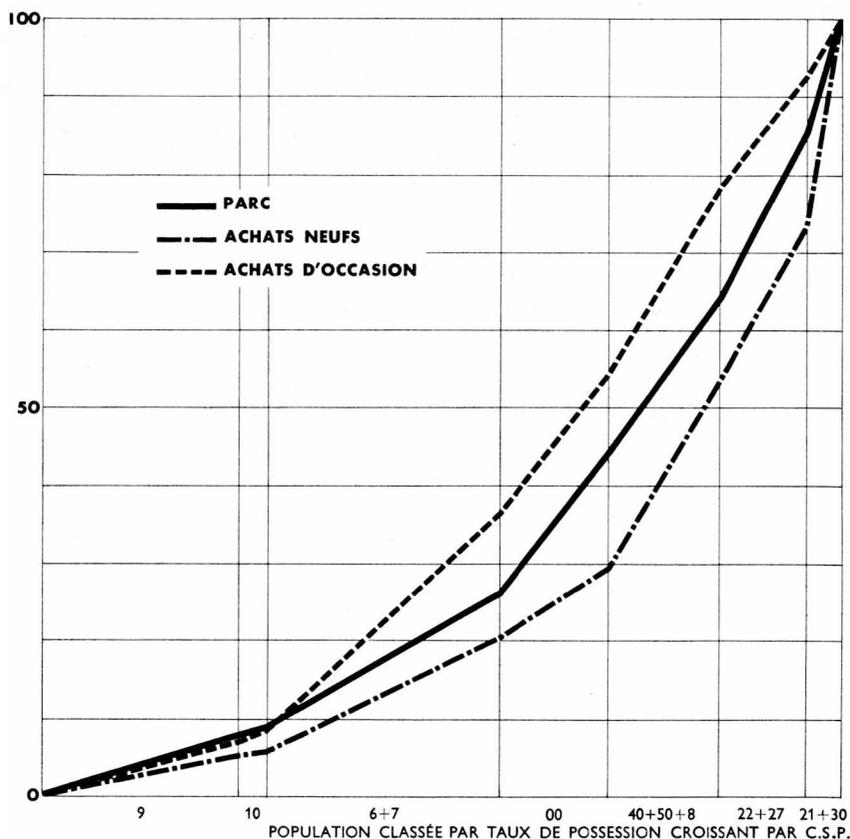
TABLEAU V

NOMBRE DE VOITURES POUR 100 MÉNAGES, ET RÉPARTITION DES ACHATS PAR CATÉGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES

Catégories socio-professionnelles	Effectifs de la C.S.P. en % du total	Nombre de voitures possédées pour 100 ménages	Répartition des achats par C.S.P.			
			Neuf	Occasion	Total	Neuf/total × 100
00 Agriculteurs	13,2	27,0	9,3	17,3	13,3	35
10 Salariés agricoles	3,4	6,9	0,4	1,7	1,1	18
21 + Industriels et Professions 30 libérales, Cadres supérieurs	4,4	67,7	26,1	7,6	16,7	77
22+27 Artisans et petits commerçants	9,3	44,4	20,2	14,0	17,1	59
40+ Cadres moyens, Employés 50+8	14,8	26,1	24,1	24,4	24,3	49
6+7 Ouvriers, Personnel de service	30,0	11,1	14,4	28,0	21,3	33
9 Inactifs	24,9	6,2	5,5	7,0	6,2	43
Ensemble	100,0	19,6	100,0	100,0	100,0	49

de voitures neuves plus inégalement : le quartile supérieur (1) possède la moitié du parc et effectue les deux tiers des achats de voitures neuves, contre 40 % seulement des achats d'occasion.

GRAPHIQUE V
Répartition du parc
des achats neufs et d'occasion en fonction de la population
classée par C.S.P.



Le décile supérieur (2) possède près d'un tiers du parc et achète 40 % des voitures neuves mais 20 % seulement des voitures d'occasion.

A l'autre extrémité du graphique le quartile inférieur composé essentiellement d'inactifs, possède à peine 8 % du parc et effectue environ 6 % des achats.

(1) Constitué par les industriels, gros commerçants, professions libérales et cadres supérieurs, artisans et petits commerçants, cadres moyens et employés.

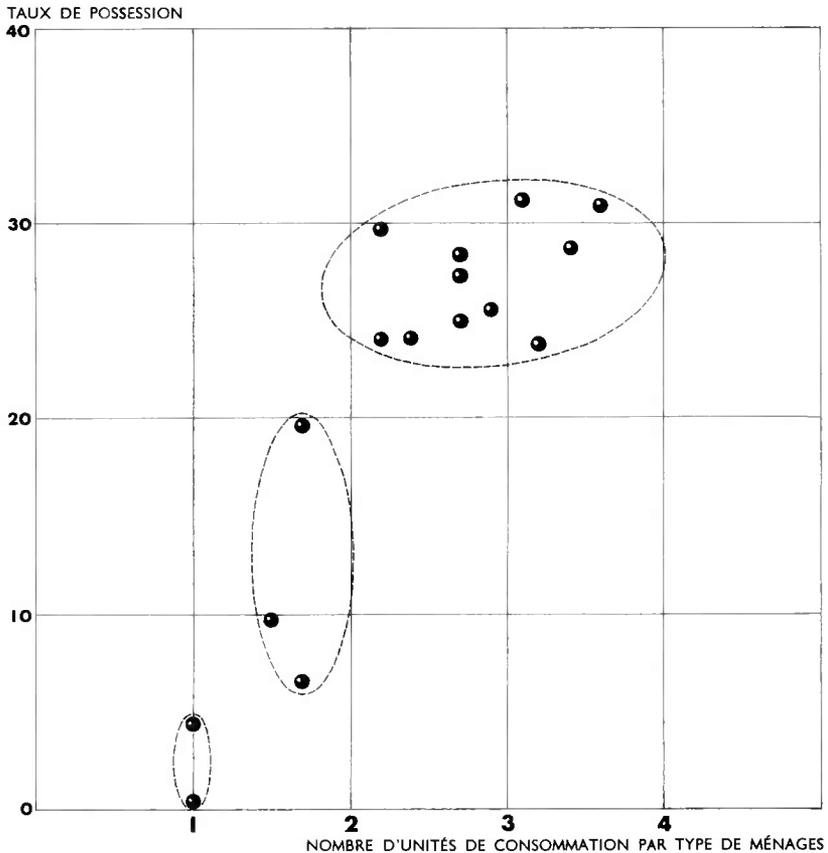
(2) Constitué par les industriels, gros commerçants, professions libérales, cadres supérieurs et les deux tiers environ des artisans et petits commerçants.

C. — Taux de pénétration par type de ménages.

Il est raisonnable de penser que la taille et la composition du ménage sont en relation avec la possession ou la non-possession d'une voiture, c'est-à-dire que le taux de pénétration est distinct suivant le type de ménage. Une analyse statistique assez fine est cependant nécessaire pour faire apparaître cette relation à l'état pur : on a vu précédemment qu'il existait une relation entre le revenu et la possession d'une voiture et entre la catégorie socio-professionnelle et la possession. Mais il existe aussi une relation entre le revenu et la catégorie socio-professionnelle, ces deux facteurs étant colinéaires. Il existe de même une relation entre le type de famille et le revenu — les familles nombreuses, toutes choses égales d'ailleurs, tendant à avoir des revenus plus élevés — et même entre le type de famille et la catégorie socio-professionnelle : les familles d'agriculteurs tendent à être plus nombreuses que les autres. En l'absence d'une analyse de covariance à plusieurs facteurs, assez lourde à mener, qui permettrait de déterminer si un facteur tel que la catégorie socio-professionnelle ou le type de ménage a une influence spécifique sur la possession d'une voiture et de la mesurer,

GRAPHIQUE VI

Taux de possession par type de ménage



on peut néanmoins décrire la répartition des voitures en fonction de ces divers facteurs. Si, comme l'expérience conduit à le penser, cette répartition ne résulte pas entièrement d'effets colinéaires, une telle description donne au moins une idée, en première approximation, de l'influence du facteur considéré.

En ce qui concerne le type de ménages, le graphique VI indique le pourcentage de voitures dans 16 types de ménages homogènes. Ces types de ménages sont caractérisés par le nombre d'unités de consommation (1) qui les composent. Trois groupes de ménages se distinguent nettement sur ce graphique. Le premier groupe, composé d'isolés, comprend moins de 5 % de propriétaires de voitures. A l'intérieur de ce groupe, les isolés de plus de 70 ans sont distincts et comprennent à peine 1 % de propriétaires.

Le deuxième groupe est constitué par les ménages sans enfant (1,7 U.C.) et les adultes ayant un enfant (1,5 U.C.). Ici le taux de possession est en moyenne de 16 %, mais ce pourcentage est surtout dû aux ménages sans enfant et relativement jeunes : les ménages d'un adulte et d'un enfant ou de deux adultes âgés (l'un ou les deux ayant plus de 70 ans) ont des taux de possession inférieurs à 10 %.

Le troisième groupe enfin est constitué par tous les autres ménages, c'est-à-dire deux adultes avec enfants et trois adultes et plus avec ou sans enfant. Ici le taux de possession varie entre 25 % et 30 % dépassant assez largement la moyenne nationale qui est de l'ordre de 20 %.

D. — Taux de pénétration par catégorie de communes.

Le parc. Le tableau VI (colonne 2) compare la répartition du parc automobile, à la répartition des ménages dans cinq catégories de communes : Paris et son agglomération ; les villes de plus de 100 000 habitants ; les villes de 10 000 à 100 000 habitants ; les communes de 2 000 à 10 000 ; les communes de moins de 2 000 habitants. La proportion des voitures recensées par l'enquête et la proportion des ménages dans chaque catégorie de communes est presque identique, à moins d'un pour cent près. Autrement dit, toutes choses égales d'ailleurs, il ne semble pas que le fait de vivre dans une petite ou une grande ville prédispose ou non à la possession d'une voiture. Les revenus sont sans doute moins élevés dans les petites villes ou les communes rurales, mais le coût de la vie y est aussi plus faible. En outre, la moindre densité et commodité des transports publics, le stationnement et la circulation plus aisés, sont autant de facteurs qui nécessitent ou facilitent la possession d'une voiture parmi des populations un peu moins riches dans l'ensemble que celles des grandes agglomérations urbaines.

Les achats. Si le parc appartenant aux ménages est à peu près proportionnellement réparti dans les diverses catégories de communes, les achats au contraire se ventilent assez différemment (colonnes 3, 4 et 5).

Proportionnellement à la population, les achats totaux sont un peu moins importants dans les petites communes (moins de 10 000 habitants) et un peu plus importants dans les grandes villes et à Paris. En revanche la part des achats de voitures neuves dans les achats totaux augmente systématiquement avec la taille de la commune. Il en résulte que l'agglomération

(1) L'échelle d'unités de consommation utilisée est celle de Cambridge : le premier adulte vaut 1,0 unité ; les adultes suivants, 0,7 ; les enfants de moins de 14 ans, 0,5 unité.

TABLEAU VI

RÉPARTITION DU PARC ET DES ACHATS PAR CATÉGORIES DE COMMUNES

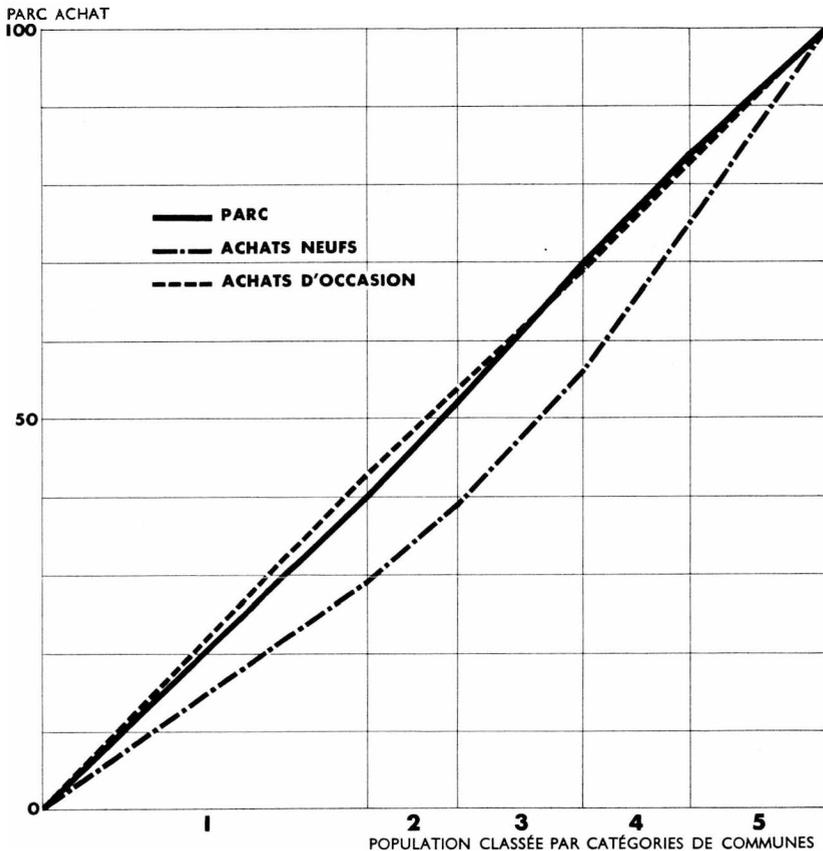
Catégories de Communes	Pourcentage de ménages (1)	% du parc (2)	% d'achats totaux (3)	% d'achats neufs (4)	% d'achats d'occasion (5)	Achats neufs Achats totaux × 100 (6)
Communes rurales	41	40	36,2	29	43	40
Communes de moins de 10 000 habitants .	11	12	10,3	10	11	47
Communes de 10 000 à 100 000 habitants .	16	17	16,0	17	15	53
Communes de plus de 100 000 habitants .	14	14	16,3	19	14	55
Agglomération parisienne	18	17	21,2	25	17	58
Total . .	100	100	100,0	100	100	49

parisienne avec moins de 20 % de la population absorbe le quart des nouvelles voitures alors que les petites communes, qui groupent plus de la moitié de la population, en achètent moins de 40 %. Par contre les achats de voitures d'occasion sont à peu près proportionnels à la population des diverses catégories de communes.

Si l'on considère le parc, et les achats de véhicules neufs et d'occasion en fonction de la taille de la commune, on aboutit donc à la conclusion suivante schématisée par le graphique VII, en courbes de concentration : il existe une relation de stricte proportionnalité entre la taille de la commune d'une part, la répartition du parc et des achats de voitures d'occasion d'autre part. En revanche, les achats de voitures neuves sont proportionnellement de plus en plus forts lorsque la taille de la commune s'élève. Cette différence se traduit par un taux de rotation plus élevé dans les grandes villes et au contraire, par un âge moyen plus élevé des voitures dans les petites communes. Ce phénomène doit être expliqué, semble-t-il, essentiellement par deux facteurs : le niveau de vie tend à être plus faible dans les petites communes d'une part, d'autre part l'effort commercial des grandes marques est probablement plus accentué dans les grandes agglomérations.

GRAPHIQUE VII

Répartition du parc des achats neufs et d'occasion en fonction de la population classée par catégorie de communes



Le rapprochement des graphiques V et VII fait ressortir en toute hypothèse le rôle beaucoup plus important de la catégorie sociale que de la taille de la commune dans la répartition des voitures particulières parmi la population.

III. — L'UTILISATION DU PARC PAR LES MÉNAGES

L'acquisition d'un moyen de transport individuel se motive essentiellement par la nécessité ou le désir de circuler. Le véhicule est acheté, non pour lui-même, mais pour les services qu'il va rendre. Il est important de savoir **combien** de services il rend, combien **coûtent** ces services.

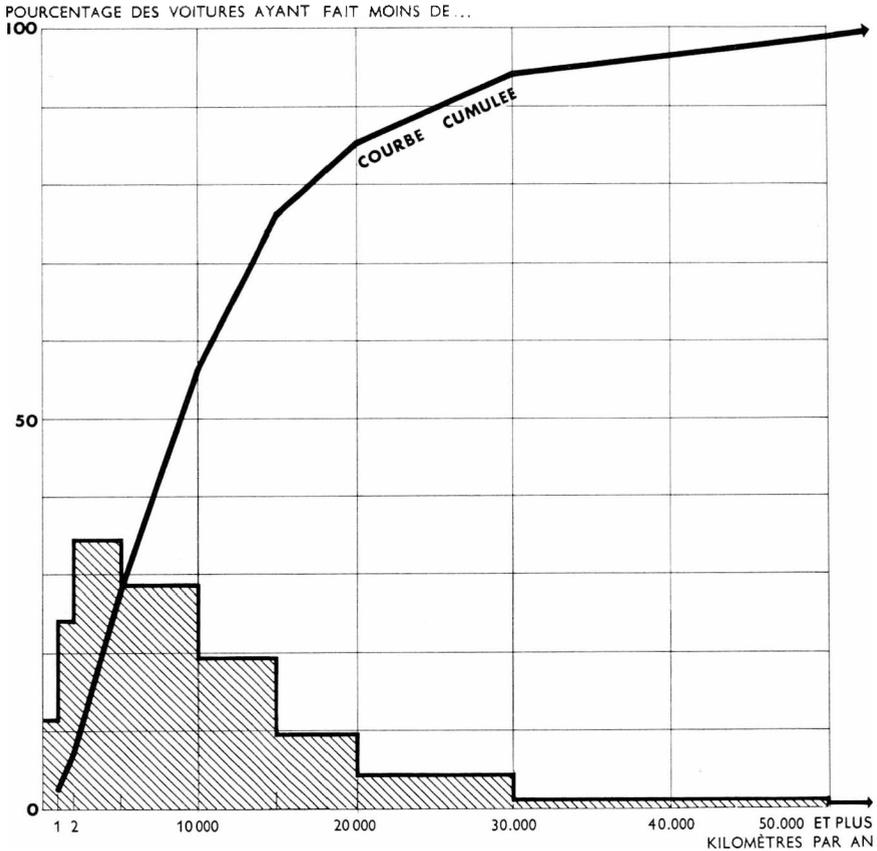
Les services rendus par le parc automobile aux ménages peuvent s'apprécier grossièrement par le nombre de kilomètres parcourus dans l'année par véhicule. Une mesure plus précise consisterait, à l'instar des transports publics, à calculer le nombre de voyageurs-kilomètre ; elle est cependant impossible en l'état actuel de nos connaissances et demanderait une enquête spéciale. On se bornera donc dans la présente section, à analyser les distances annuelles parcourues, réservant à la section suivante l'étude du coût du transport par véhicule.

A. — Les distances parcourues.

MOYENNE ET FRÉQUENCE D'ENSEMBLE.

Le questionnaire demandait, aux ménages propriétaires d'une voiture, quel avait été le kilométrage approximatif effectué au cours des 12 mois précédant l'enquête. Environ 5 % des ménages interrogés n'ont pas répondu à cette question, soit parce qu'ils ne savaient pas, soit parce qu'ils n'avaient pas roulé du tout. Parmi les ménages ayant répondu, les acheteurs de voitures neuves ou d'occasion ont indiqué un kilométrage correspondant à une période généralement inférieure à 12 mois. Si l'on admet que les autres ménages ont à peu près correctement répondu à cette question — les erreurs en sens contraire se compensant — il s'ensuit que les résultats seraient légèrement sous-estimés. Mais si l'on pense, ce qui semble a priori plus vraisemblable, que les automobilistes ont plutôt tendance à exagérer leur kilométrage, la sous-estimation due aux voitures achetées et ayant roulé depuis moins de 12 mois peut très bien avoir été compensée au moins en partie, par un tel biais dans les réponses. Quoi qu'il en soit, le kilométrage qui ressort de l'enquête est relativement faible : 10 350 km en moyenne — chiffre calculé par référence aux seules voitures pour lesquelles un kilométrage a été indiqué — soit moins de 900 km par mois, moins de 30 km par jour. Cette moyenne recouvre cependant une très grande dispersion et, qui plus est, une dispersion très dissymétrique. Le graphique VIII montre que 50 % des voitures font moins de 9 000 km par an et 10 % seulement plus de 25 000 km.

GRAPHIQUE VIII
Distribution des kilomètres
 — fréquence
 — courbe cumulée



KILOMÉTRAGE EN FONCTION DE L'ÂGE ET DE LA PUISSANCE.

L'âge est incontestablement en corrélation avec le kilométrage effectué : plus une voiture est récente, plus son parcours annuel moyen est élevé. Une seule exception : les voitures de moins d'un an, ayant roulé en moyenne moins de 12 mois, totalisent évidemment moins de kilomètres que leurs aînées immédiates. Le tableau VII illustre ce phénomène. Il ne faudrait cependant pas en déduire que l'âge détermine le kilométrage : ici, comme dans le paragraphe précédent, nous sommes en présence de facteurs colinéaires que seule une analyse de covariance permettrait de dissocier. Il est vraisemblable que l'âge n'influe réellement sur le kilométrage qu'à partir du moment où pour des raisons mécaniques, le véhicule n'est plus capable de faire de longs trajets réguliers ou fréquents. Cet âge peut être assez avancé et bien avant qu'il soit atteint il est plus vraisemblable que ce sont des facteurs économiques (revenu du ménage) qui freinent l'utilisation du véhicule — ces mêmes facteurs qui sont en relation avec l'âge du véhicule.

TABLEAU VII
KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN EN FONCTION DE L'AGE

Année de fabrication	Avant 1939	1940-48	1949-51	1952-53	1954-55	1956-57
Km annuel moyen	7 520	8 930	12 000	13 830	15 480	13 950

La puissance est aussi en relation avec la distance parcourue, ainsi que l'indique le tableau VIII, à condition cependant de considérer l'âge simultanément : les vieilles voitures roulent toutes à peu près autant — relativement peu — quelle que soit leur puissance. Celle-ci n'entre en corrélation avec la distance que dans le cas des voitures récentes, qui roulent en moyenne deux fois plus que les vieilles.

TABLEAU VIII
KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN
EN FONCTION DE LA PUISSANCE ET DE L'AGE (1)

	1 à 5 C.V.	6 à 10 C.V.	11 C.V. et plus	Ensemble
Voitures antérieures à 1948	6 939	6 994	7 832	7 228
Voitures fabriquées en 1949 et après	12 584	14 403	15 928	14 071
Ensemble	12 010	10 964	12 942	11 776

(1) Ces moyennes sont calculées non d'après la somme des km effectués par l'ensemble des voitures dans chaque catégorie, mais d'après la distribution de fréquence des voitures classées par tranches de km annuels moyens (moins de 5 000 km, 5 000 à 10 000 km, etc.). Etant donné l'allure fortement dissymétrique de cette distribution ce procédé surestime le km moyen. Le km moyen calculé sur la somme des km parcourus ressort en fait à 10 350 km. La surestimation de ce tableau est donc de l'ordre de 14 %.

KILOMÉTRAGE EN FONCTION DE LA CATÉGORIE DE COMMUNES ET DE LA CATÉGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE DU PROPRIÉTAIRE.

On a vu qu'en ce qui concerne le taux de pénétration, les communes rurales ne se distinguaient pas des autres communes : on y retrouvait à peu près une voiture pour 5 ménages comme dans les communes urbaines. Toutefois ces voitures sont moins utilisées : elles parcourent en moyenne 9 300 km par an contre 11 900 km dans les villes. Cette différence tient à plusieurs facteurs qu'il est impossible de dissocier au niveau d'analyse élémentaire où nous nous situons.

La raison fondamentale est probablement que les communes rurales comprennent davantage de ménages appartenant à des catégories socio-

professionnelles (agriculteurs, petits commerçants et artisans) aux revenus plus modestes que dans le reste du pays. Ce facteur, en dehors de l'effet direct d'une consommation réduite de carburant, peut aussi agir indirectement sur le kilométrage sous l'effet de comportements socio-économiques tels que la moindre propension des ruraux à partir en vacances que les urbains (1).

Il semble en effet qu'il existe des différences de comportement significatives entre catégories socio-professionnelles quant à l'utilisation de la voiture ainsi que l'indique le tableau IX.

TABLEAU IX
KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN
PAR CATÉGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE

COMMUNES RURALES		COMMUNES URBAINES	
Agriculteurs	6 622	12 878	Agriculteurs, Artisans, Petits Commerçants
Salariés agricoles	4 353	8 392	Contremaitres, Ouvriers, Manoeuvres, Personnel de service
Petits industriels, Artisans, Commerçants	10 696	10 745	Cadres moyens, Employés, Autres
Professions libérales, Cadres supérieurs, Employés Ouvriers, Autres	9 174	16 023	Industriels, gros Commerçants, Professions libérales Cadres supérieurs
Inactifs	5 353	9 774	Inactifs
Ensemble	9 300	11 900	Ensemble

KILOMÉTRAGE EN FONCTION DU REVENU.

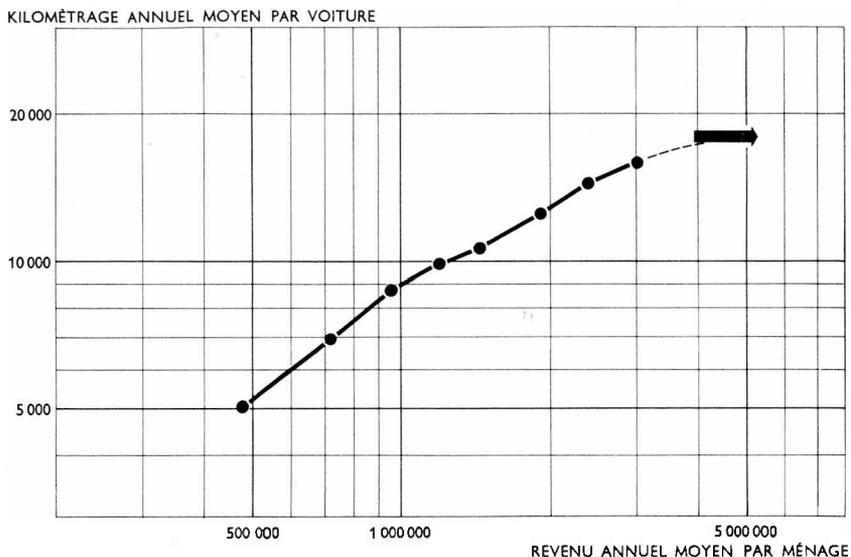
C'est cependant la variable revenu qui doit constituer le facteur explicatif fondamental du taux d'utilisation de la voiture par le ménage. Le graphique IX met en corrélation le kilométrage et le revenu : la relation est presque linéaire marquant cependant une légère tendance à la saturation. Le coefficient d'élasticité qui en résulte est de l'ordre de + 0,6.

Le graphique X fournit une explication au phénomène de saturation observé dans le graphique IX : il distingue la population des communes rurales et des communes urbaines : celles-ci, avec un taux d'utilisation sensiblement plus élevé que les premières, ont aussi une « élasticité-kilomètre » en fonction du revenu nettement plus faible — de l'ordre de + 0,45 contre + 0,95 dans les communes rurales. L'ajustement est cependant médiocre : disons simplement que les habitants des communes rurales roulent nettement moins que ceux des communes urbaines mais qu'ils tendent à utiliser relativement plus leur voiture lorsque leur revenu s'élève.

(1) Cf. Claude SEIBEL : Les dépenses de vacances des Français, « Consommation », n° 4, pp. 67-80.

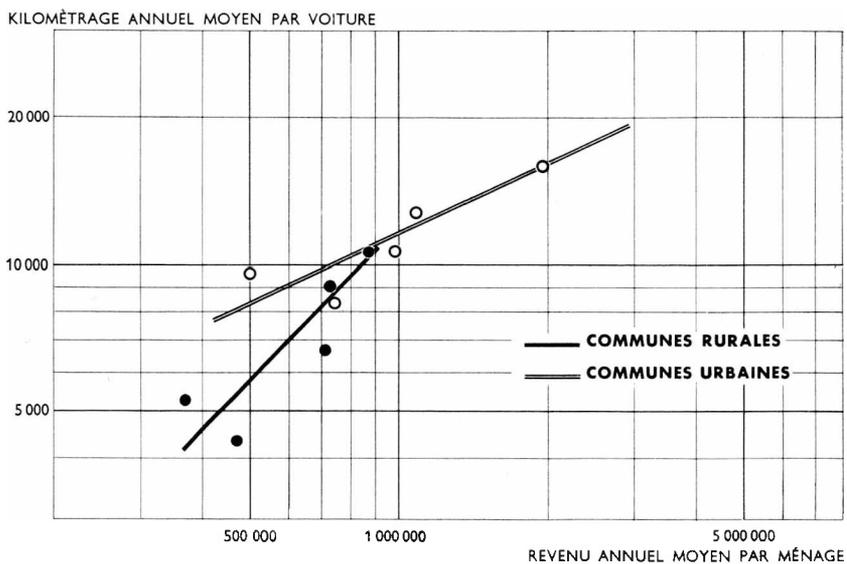
GRAPHIQUE IX

Kilométrage annuel et revenu moyen



GRAPHIQUE X

Kilométrage annuel et revenu moyen par catégories de communes



B. — Les dépenses d'utilisation.

Le tableau X donne les frais au kilomètre par nature de dépense, pour les voitures de l'échantillon ayant roulé, en distinguant d'une part l'ensemble des voitures, d'autre part, classées par catégorie de puissance, les voitures appartenant aux cinq grandes marques françaises, postérieures à 1948 (soit 2 441 voitures sur 4 252 (1) ayant roulé).

Ces chiffres paraissent anormalement bas — c'est le point faible de l'enquête — pour deux raisons essentiellement : les dépenses, enregistrées par interview, étaient celles des 12 mois précédant l'enquête pour les réparations, les pneus, les frais de garage et d'assurance, et du mois précédant l'enquête pour l'huile et l'essence. Des oublis sur de tels postes risquent fort de se produire lorsqu'on procède par interview. Ce risque semble d'autant plus grand dans le cas présent que les questions posées aux enquêtés ne formaient qu'une petite partie d'un questionnaire portant sur toutes les dépenses de consommation des ménages. L'enquêteur n'a, par conséquent, pas eu la possibilité de poser des questions détaillées, ni d'éveiller la mémoire des enquêtés, ni d'approfondir les réponses qui lui étaient données.

La deuxième source de sous-estimation découle des périodes de référence retenues dans l'enquête. Les enquêtés étaient interrogés sur leurs dépenses d'essence et d'huile du mois précédent, mais sur leur kilométrage des douze mois précédents. Or, l'enquête a eu lieu en avril, juillet et octobre 1956 et janvier 1957. Les dépenses d'huile et d'essence se rapportent donc à des mois qui ne sont pas des mois de forte circulation de vacances et qui comprennent en outre décembre 1956, premier mois de restrictions consécutives à la crise de Suez. Les kilométrages déclarés comportent en revanche les trajets de vacances. La diversité des périodes de référence résulte de l'objet même de l'enquête. Celui-ci n'était pas de déterminer des dépenses moyennes au kilomètre, mais de fournir les éléments d'une estimation de la consommation annuelle des ménages français à partir d'une observation d'actes économiques. Cette observation portait sur des périodes variables, la longueur de la période étant un compromis tenant compte de la fréquence de l'acte considéré et de la fidélité de la mémoire de l'enquêté. Ainsi il était admis que l'année était la période convenable pour observer des kilométrages et que le souvenir du nombre de kilomètre était assez vivace. En revanche, il apparaissait qu'on ne pouvait, sans risque d'erreur considérable, demander aux enquêtés de se rappeler leurs dépenses d'essence et d'huile pour une période supérieure au mois. Mais si l'on admet que les ménages roulant peu utilisent surtout leur voiture pendant les vacances et que ces ménages constituent une proportion importante du nombre total d'automobilistes, on aura là une raison majeure de la sous-estimation systématique des consommations moyennes de produits pétroliers.

Afin de redresser ces résultats sur les dépenses moyennes au kilomètre, nous avons comparé les données de l'enquête relatives à huit grandes marques de voitures françaises, bien représentées dans l'échantillon, aux « budgets-types » correspondant aux mêmes marques, établis par diverses publications, après déduction de l'amortissement. Le graphique XI permet cette comparaison. Il convient de souligner que les budgets-types servent de base à des remboursements de frais, et tendent parfois à surestimer les dépenses d'utilisation. On remarquera, à ce propos, la dispersion des évaluations concernant une même marque.

(1) Sur les 21 472 ménages interrogés, 4 482 avaient déclaré posséder une voiture.

TABLEAU X

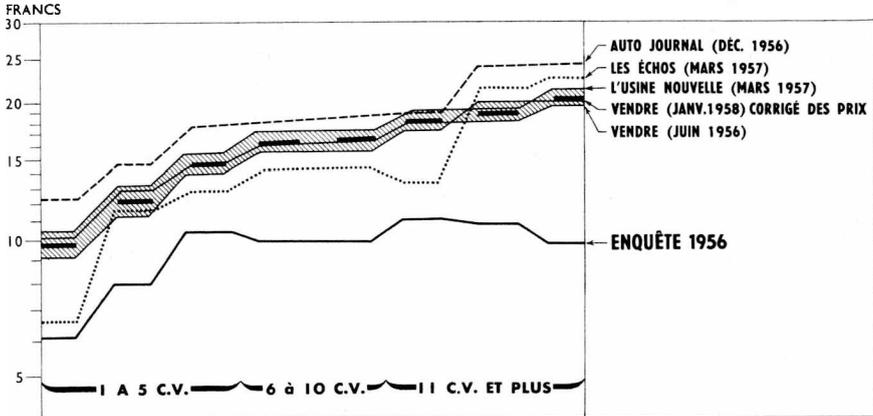
DÉPENSES AU Km, en 1955-1956, en FRANCS

	Dépense totale	Essence	Huile	Assurances	Réparations	Garage, pneus, Entretien
4 252 voitures ayant roulé (tous âges et marques)	10,2	4,9	0,85	1,9	1,35	1,2
2 441 grandes marques (1) françaises, postérieures à 1948	9,4	4,6	0,8	1,8	1,0	1,2
dont : 1 à 5 C.V.	7,8	3,7	0,6	1,6	0,9	1,0
6 à 10 C.V.	10,1	5,0	1,0	1,9	0,9	1,3
11 C.V. et plus (1)	11,2	5,6	1,0	2,1	1,2	1,3
(1) Comprend les 11 et 15 C.V. Citroën postérieures à 1937. Leur nombre est limité, s'agissant des années 1937 à 1947.						

GRAPHIQUE XI

Prix de revient kilométrique en 1956-1957 (sans amortissement)

- Estimation à partir de l'enquête.
- Autres évaluations (Vendre, Auto Journal, l'Usine Nouvelle).



On a comparé les résultats de l'enquête 1956 aux trois séries de budgets-types les plus groupées et les plus parallèles : les deux séries extrêmes ont été exclues de la comparaison parce que les corrections que nous avons dû faire pour en éliminer l'amortissement risquent de leur avoir imprimé une évolution un peu aberrante par rapport aux autres séries. Dans les autres sources, au contraire, l'amortissement était calculé séparément et pouvait être éliminé sans difficulté.

La comparaison entre les résultats de l'enquête 1956 et la valeur médiane du faisceau d'évaluations retenues fait apparaître un écart systématique d'environ 60 % pour tous les modèles, sauf deux — un dans la classe des 6 à 10 CV, l'autre dans celle des 11 CV et plus — qui étaient les plus faiblement représentés dans l'échantillon. Nous verrons que cet écart est une mesure excessive de la correction à apporter pour redresser les résultats de l'enquête (1).

IV. — DÉPENSE GLOBALE ENTRAINÉE PAR L'ACHAT ET L'UTILISATION DES VOITURES PARTICULIÈRES PAR LES MÉNAGES

A. — Les achats.

Dans le numéro spécial de « Consommation » publié conjointement par le Service d'Etudes Economiques et Financières (S.E.E.F.) et le C.R.E.D.O.C., en juin 1958, les achats de voitures particulières neuves par les ménages avaient été évalués à 174 milliards de francs en 1955 et 202 milliards en 1956.

(1) § IV B, ci-dessous.

La moyenne de ces deux années ressort ainsi à 188 milliards. Ces chiffres avaient été obtenus en multipliant les nouvelles immatriculations par les prix des voitures neuves et en ventilant forfaitairement le résultat entre les ménages et les entreprises.

L'enquête de 1956 permet de préciser ces évaluations, en les confirmant. 506 achats de voitures neuves et 522 achats de voitures d'occasion furent déclarés comme ayant été effectués au cours des 12 mois précédant l'enquête, correspondant à la moyenne des années 1955 et 1956. Les dépenses unitaires moyennes s'élevaient respectivement à 522 000 F pour les voitures neuves, 236 000 F pour les voitures d'occasion, chiffres ne comprenant pas les sommes restant dues sur les véhicules achetés à crédit. Ces crédits en cours s'élevaient à approximativement 55 000 F par véhicule (1).

Si l'on extrapole ces résultats, en les multipliant par l'inverse du taux de sondage — soit par 625 — en ventilant les crédits en cours proportionnellement aux dépenses entre voitures neuves et d'occasion, on obtient les dépenses globales suivantes (tableau XI).

TABLEAU XI

VALEUR GLOBALE DES ACHATS D'AUTOMOBILES EN FRANCE
MOYENNE DES ANNÉES 1955-1956 (milliards de francs)

	Dépenses	Crédit en cours	Valeur totale des achats
Voitures neuves	164,96	22,85	187,81
Voitures d'occasion	76,82	10,75	87,57
Ensemble	241,78	33,60	275,38

On arrive ainsi à une dépense effective de 165 milliards pour les voitures neuves, correspondant à une valeur totale, crédits compris, de 188 milliards, pour la moyenne des années 1955-1956. L'accord avec l'évaluation faite à partir de données distinctes publiées en juin 1958 est excellent.

B. — Les dépenses d'utilisation.

L'étude publiée en juin 1958 donnait les dépenses d'utilisation suivantes (2) (tableau XII).

Ces données calculées forfaitairement à partir de statistiques de raffinage de carburant auto par exemple, s'appliquent évidemment à tous les véhicules individuels utilisés par les ménages, motos et scooters compris.

(1) Voir Michel GUILLOT : Le crédit à la consommation dans les budgets familiaux « Consommation », n° 4, 1958, p. 63.

(2) « Consommation », n° 2, 1958, p. 80.

L'enquête, on l'a vu, sous-estimait les dépenses d'utilisation en raison des périodes de référence différentes employées respectivement pour le kilométrage et les consommations de carburant. Toutefois, si l'on extrapole les données brutes de l'enquête, telles qu'elles figurent au tableau X on obtient une dépense totale d'utilisation des voitures particulières de 280 milliards, soit un chiffre notablement supérieur à l'estimation du tableau XII qui concerne cependant tous les véhicules, y compris les véhicules à deux roues.

TABLEAU XII
DÉPENSES D'UTILISATION DES VÉHICULES INDIVIDUELS
(en milliards de francs)

	1955	1956	Moyenne des deux années
Carburant	127	143	135
Lubrifiant	8	9	9
Pneumatiques	17	20	19
Frais de garage et d'entretien	94	103	99
	246	275	262

Les chiffres du tableau XII, calculés à partir des statistiques de raffinage notamment, résultent d'une répartition forfaitaire de la consommation apparente d'essence entre les ménages et les entreprises. Ils sont de ce fait sujets à caution. Les données de l'enquête doivent pour leur part être relevées pour corriger la sous-estimation des dépenses kilométriques, mais elles comprennent en revanche une certaine proportion de frais professionnels, forfaitairement évalués par les enquêtés eux-mêmes lorsqu'il y avait lieu, et qui doivent normalement être imputés aux entreprises. En toute hypothèse une telle imputation est impossible à faire de façon rigoureuse, car la distinction entre frais professionnels et dépenses du ménage est très loin d'être précise et la notion même de frais professionnels doit différer beaucoup selon les catégories sociales. Aussi adopterons-nous deux hypothèses concernant la part des frais professionnels dans les dépenses d'utilisation des voitures par l'ensemble de la population : 15 % et 25 % respectivement, afin de bien marquer le flou qui entoure cette notion.

Il reste à corriger les résultats bruts de l'enquête qui sous-estimait ces dépenses kilométriques. Le graphique XI indiquait un écart moyen de près de 60 % entre les données de l'enquête par modèle et la médiane des dépenses kilométriques pour les mêmes modèles ressortant des budgets-types publiés par certains journaux spécialisés. Cet écart est cependant une mesure excessive du coefficient de correction qu'il s'agit de déterminer en vue de l'appliquer aux données du tableau X.

En effet, les modèles servant à l'établissement des budgets-types du graphique XI sont des voitures à qui l'on attribue un parcours annuel sensiblement plus élevé que la moyenne (20 000 à 30 000 km, contre 10 000 à 15 000 km). Il en résulte que les frais dits fixes (assurances, entretien courant, réparations) en réalité ne le sont pas, et risquent même d'être plus que proportionnels au kilométrage.

A la limite, une voiture roulant très peu (les 27 % de voitures faisant moins de 5 000 km par an, par exemple) pourra très bien avoir des dépenses d'entretien insignifiantes, se réduisant peut-être à une vidange dans l'année ; les dépenses d'assurance de leur côté seront également très restreintes : assurance aux tiers par exemple, valable seulement le week-end. Une voiture roulant ne fût-ce que quatre fois plus aura presque certainement des dépenses d'entretien (vidanges, graissages, lavages, révision), de réparations, d'assurance plus de quatre fois plus importantes. D'autant plus que les voitures faisant des parcours annuels élevés, si elles sont « jeunes » quant à leur année de fabrication sont souvent plus « vieilles », quant au kilométrage total parcouru depuis leur sortie d'usine, que les voitures roulant peu mais fabriquées à une date plus reculée : une voiture de 5 ans faisant 5 000 km par an pourra ainsi exiger moins de dépenses d'entretien et de frais « fixes » au kilomètre qu'une voiture de 2 ans parcourant 30 000 km annuellement. Cette hypothèse semble démentie par les données du tableau X qui indique des dépenses unitaires plus fortes pour l'ensemble des voitures de l'échantillon (c'est-à-dire y compris les très vieilles) que pour les véhicules récents appartenant aux grandes marques françaises. Il est en effet certain que les voitures réellement anciennes (plus de 10 ans par exemple) ont à la fois des performances moins économiques et exigent plus d'entretien même lorsqu'elles roulent peu chaque année — même roulant peu chaque année elles totalisent au bout de 10 ou 15 ans un nombre appréciable de kilomètres. Il n'empêche que pour des voitures récentes (moins de 5 ans par exemple), les estimations des budgets-types établis par la presse risquent fort d'être surestimées dans la mesure où elles sont basées sur des parcours annuels très sensiblement plus élevés que ceux qui sont réellement couverts. Nous admettrons donc que la deuxième ligne du tableau X est sous-estimée non pas de 60 % — ainsi qu'il ressort en moyenne du graphique XI — mais de 30 % seulement par rapport aux dépenses réelles. Mais comme cette deuxième ligne ne comprend que des voitures relativement récentes, aux consommations unitaires un peu plus faibles que la moyenne, nous appliquerons ce coefficient de correction aux données de la première ligne qui représente les dépenses moyennes au kilomètre par type de consommateur de l'ensemble des voitures françaises ayant roulé en 1955-1956. De plus nous admettrons que la sous-estimation de la dépense totale porte essentiellement sur le carburant d'une part (dont on a vu pour quelles raisons la consommation en était sous-estimée) les frais de réparations, de garage et d'entretien d'autre part, dépenses dont la période de référence était une année entière et qui risquent fort d'avoir été sous-estimées, de la part des ménages. Nous admettrons en revanche que les interviewés avaient une idée relativement exacte de l'ordre de grandeur de leur prime d'assurance et qu'en ce qui concerne l'huile et les graissages la période de référence d'un mois était satisfaisante, le biais introduit par l'absence de mois de vacances n'étant pas jugé significatif. La première ligne du tableau X donne alors, après correction, les chiffres du tableau XIII.

En extrapolant ces résultats on obtient les résultats suivants (tableau XIV) que nous avons rapprochés de ceux du tableau XII.

Il n'est pas utile d'insister, dans l'analyse de ce tableau, sur la dépense globale dont le montant dépend surtout des hypothèses d'imputation de frais professionnels dans l'une et l'autre évaluation. Toutefois, l'enquête donne une précision intéressante sur les dépenses d'assurance entraînées par l'utilisation d'une voiture qui n'avaient pas pu être isolées des autres dépenses d'assurance (vie, incendie, chasse, etc.) dans l'étude publiée en juin 1958. Les primes d'assurance auto enregistrées par l'enquête sont cependant des primes brutes, compte non tenu des remboursements.

TABLEAU XIII
DÉPENSES CORRIGÉES AU Km, en 1955-1956, en FRANCS

	Dépense totale	Essence	Huile et Graissage	Assurances	Réparations	Garage Pneus Entretien
Ensemble des voitures ayant roulé en 1955-1956	13,3	6,9	0,9	1,9	1,9	1,7

TABLEAU XIV
DÉPENSES D'UTILISATION DE VOITURES PARTICULIÈRES APPARTENANT AUX MÉNAGES
FRANCE ENTIÈRE, MOYENNE DES ANNÉES 1955-1956 (en milliards de francs)

	ENQUÊTE				ESTIMATION DIRECTE	
	Extrapolation du tableau XIII	-15 % de frais professionnels	-25 % de frais professionnels	%	Milliards de francs	%
Carburant	193	164	145	61	135	52
Lubrifiant	25	21	19	8	9	3
Réparations	52	44	39	16	19 (1)	7
Garage, Pneus, Entretien	47	40	35	15	99 (2)	38
Total	317	269	238	100	262	100
Assurances	52	44	39			
	369	313	277			

(1) Pneumatiques.
(2) Frais de garage et d'entretien.

En revanche la structure de ces dépenses d'utilisation d'après l'enquête et l'estimation directe, est très discordante : l'enquête attribuerait près de 70 % des dépenses d'utilisation aux produits pétroliers, dont un pourcentage apparemment très élevé de lubrifiants (à vrai dire ce poste comprend tous les frais de graissage, main-d'œuvre comprise). Au contraire 31 % seulement des dépenses iraient aux postes réparations, garage, pneus, entretien, même après redressement des données de base. L'estimation directe donne en revanche 45 % de dépenses pour ces postes. Il est vraisemblable que dans ce domaine les deux sources sont biaisées, l'une par défaut — l'enquête — l'autre par excès — l'estimation directe. Il s'agit en effet de dépenses extrêmement difficiles à saisir sinon au moyen d'une enquête spécialisée ; les données sur la production ou le chiffre d'affaires de la branche « garages » sont de leur côté extrêmement fragiles car elles reposent essentiellement sur la statistique fiscale du chiffre d'affaires d'artisans imposés au forfait.

En définitive, il semble raisonnable d'admettre que les dépenses d'utilisation (assurance exclue) des voitures automobiles consistent pour environ 60 % en dépenses de produits pétroliers et 40 % en dépenses d'entretien. En y rajoutant l'assurance on obtiendrait :

Produits pétroliers.....	50
Entretien et garage.....	35
Assurances (primes brutes).....	15
	100

Le montant global de ces dépenses attribuable aux ménages, après déduction d'une quote-part forfaitaire de 25 % de frais professionnels se serait élevé en 1955-56 (moyenne des deux années) à environ 280 milliards.

Finalement, les achats de voitures neuves et d'occasion et l'utilisation du parc automobile par les ménages auraient entraîné une dépense globale de l'ordre de 560 milliards en moyenne en 1955 et 1956.

ANNEXE

ÉTUDE SUR LES DÉPENSES DES MÉNAGES DE 1956-1957
 QUESTIONS RELATIVES AU MÉNAGE ET A L'AUTOMOBILE

Composition du ménage

Personnes vivant au foyer	Sexe	Age	Profession individuelle
1. Chef de ménage			
2.			
3.			

II. ACHATS DE VÉHICULES . . . AU COURS DES DOUZE DERNIERS MOIS

1. (l'enquêteur montrera la liste des véhicules . . . donnée dans l'annexe de l'instruction aux enquêteurs, et remplira le tableau ci-dessous)

VÉHICULE (A indiquer en clair)	NEUF ou OCCASION Indiquer N ou O	ACHAT COMPTANT ou à TEMPÉRAMENT Indiquer C ou T	PRIX au COMP-TANT	POUR LES ACHATS A TEMPÉRAMENT : montant total des mensualités versées au cours des 12 derniers mois

2. Avez-vous eu encore à payer au cours des 12 derniers mois des mensualités correspondant à des achats effectués depuis plus d'un an?
3. Si oui, indiquez le montant total des versements effectués au cours des 12 derniers mois.
4. Parmi les véhicules . . . de la liste, marquez ceux que vous avez vendus d'occasion au cours des 12 derniers mois et la recette correspondante.

VÉHICULES . . . VENDUS	RECETTE CORRESPONDANTE

III. MOYENS DE TRANSPORTS PERSONNELS

L'enquêteur posera la question : "Possédez-vous une auto, une moto, un scooter, un cyclomoteur?". Dans le cas d'une réponse affirmative, il utilisera pour répondre aux questions du tableau ci-après, autant de colonnes qu'il y a de véhicules dans le ménage. Il indiquera clairement en tête de la colonne "Auto" ou "Moto", etc.

01. Indiquez en titre de la colonne : auto, moto, scooter ou cyclomoteur
02. Puissance fiscale et marque
03. Année de fabrication

04. Acheté neuf (N) ou d'occasion (O)	
05. Si occasion, année d'achat	
06. Nombre de Km parcourus par an	
07. Prime d'assurance annuelle	
08. Frais de garage annuels	
09. } 10. } Frais annuels	{ Frais de réparation Achats de pneumatiques, accessoires et fournitures
11. } 12. } Frais au cours du dernier mois	{ Essence Huile, vidange, graissage
13. Si vous êtes "non salarié", indiquez approximativement la proportion (en %) des dépenses 7 à 12 correspondant à vos frais professionnels	
14. Si vous êtes "salarié", indiquez le montant annuel des remboursements de vos frais de voitures ou moto par votre employeur.	

.....

X. RESSOURCES DU MÉNAGE AU COURS DES 12 DERNIERS MOIS
(ou de la dernière année du calendrier)

	Chef de ménage	Conjoint	Autres personnes du ménage
A - REVENUS DU TRAVAIL			
1. Salaires, traitements (y compris activités d'appoint)			
2. Revenus agricoles (indiquez grosso modo un revenu moyen)			
3. Revenus commerciaux			
4. Revenus des Chefs d'entreprises .. industrielle ou artisanale			
5. Revenus des professions libérales .			
B - REVENUS DU CAPITAL			
1. Mobilier			
2. Immobilier			
C - AUTRES REVENUS			
1. Allocations familiales			
2. Pensions, retraites, rentes, etc. . .			
3. Autres (précisez)			
D - AVANTAGES EN NATURE (en faire l'estimation)			
Nourriture, logement, chauffage, etc.			
Total			

.....