

C.R.E.D.O.C.
BIBLIOTHÈQUE

Consommation

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

Date
P 1000

Crédoc - Consommation, N° 1004-102
Avril - juin 1963.

Sou1963 - 3051 à 3053

Nom

CRÉDOC Publications

420411

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF TORONTO

1963 n° 2

●
avril juin

Le Centre de Recherches et de Documentation sur la Consommation, association à but non lucratif régie par la loi de 1901, est un organisme scientifique fonctionnant sous la tutelle du Commissariat Général du Plan d'Équipement et de la Productivité. Son Conseil d'Administration est présidé par M. Claude GRUSON, Directeur Général de l'Institut National de la Statistique et des Études Économiques. Ses travaux sont orientés par un Conseil Scientifique que dirige le président de son Conseil d'Administration.

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

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

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.

MEMBRES DU BUREAU

Président : Claude GRUSON, Directeur Général de l'Institut National de la Statistique et des Études Économiques.

Vice-Présidents :

Francis-Louis CLOSON : Président Directeur-Général de la Société « Information et Publicité ».

Erwin GULDNER, Directeur des Affaires Commerciales au Secrétariat d'État au Commerce Intérieur.

Trésorier : Paul LEMERLE, Inspecteur des Finances, Chargé de Mission au Commissariat Général du Plan d'Équipement et de la Productivité.

Secrétaire : Edgar POESSEL, Inspecteur Central du Trésor, Chef du Service Administratif et Financier du C.R.E.D.O.C.

Directeur : G. ROTTIER

Directeur adjoint : E.-A. LISLE

*Toute reproduction de textes ou graphiques est autorisée
sous réserve de l'indication de la source.*

X^e année
N° 2 - avril-juin 1963

Consommation

COMMISSARIAT GÉNÉRAL DU PLAN D'ÉQUIPEMENT ET DE LA PRODUCTIVITÉ
INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES

CENTRE DE RECHERCHES
ET DE DOCUMENTATION SUR LA CONSOMMATION
30, rue d'Astorg — PARIS 8^e

DUNOD

É D I T E U R

92, rue Bonaparte PARIS-6^e

Téléphone : DANton 99-15 C. C. P. PARIS 75-45

France : 42 F - Étranger : 50 F - Le numéro : 12 F

sommaire

ÉTUDES

Hubert FAURE

Une enquête par sondage sur l'utilisation des voitures particulières et commerciales (Deuxième partie) 3

Nicole TABARD

Précision des estimations et durée de l'enregistrement des comptes dans les enquêtes sur les budgets familiaux 48

NOTES ET CHRONIQUES

Jacques LAURIAC

Le Marché de l'Imprimerie 83

UNE ENQUÊTE PAR SONDAGE SUR L'UTILISATION DES VOITURES PARTICULIÈRES ET COMMERCIALES

par

Hubert FAURE

Cet article représente la suite de l'étude publiée dans le n° 1-1963 de « Consommation ».

Nous reproduisons ci-dessous, sous forme de table des matières, le plan de l'ensemble des deux articles.

TABLE DES MATIÈRES

PREMIÈRE PARTIE (N° 1-1963)

INTRODUCTION	6
CHAPITRE PREMIER : LE PARC	8
I. — Répartition du parc par type et âge	8
Répartition par type	8
Répartition par puissance	10
Répartition par année de fabrication	10
II. — Voitures nouvelles et mises à la ferraille	13
Voitures nouvelles	13
Coefficient de survie	14
III. — Les changements de main	16
a) La durée de conservation des voitures	17
b) Les voitures d'occasion	21
c) Le passage d'un modèle à un autre lors du renouvellement	24

IV. — Les prix	26
a) Le prix des voitures neuves	26
b) Le prix des voitures d'occasion	28
c) Les soultes	32
d) Les achats à crédit	34
CHAPITRE SECOND : LES PROPRIÉTAIRES	35
I. — Les taux de possession selon les propriétaires	35
a) Effet de la catégorie sociale sur la possession	36
b) La possession selon l'âge du propriétaire	42
c) La possession par catégorie de commune	43
d) La possession selon le revenu	45
II. — Les achats	46
a) Les achats des nouveaux venus	46
b) Les achats de renouvellement	53
c) Les achats des possesseurs de plusieurs voitures	56
d) Les achats de voitures neuves	56
III. — Le prix des voitures et le crédit selon les revenus des propriétaires	58
TABLEAUX ANNEXES	62
BIBLIOGRAPHIE.....	82

DEUXIÈME PARTIE (N° 2-1963)

CHAPITRE PREMIER : LES KILOMÈTRES PARCOURUS...	7
I. — Distribution des kilométrages annuels	8
II. — Le kilométrage selon les catégories de propriétaires	10
III. — Le mode d'utilisation	15
IV. — Le kilométrage selon les types de voitures	20
V. — L'influence du revenu sur le kilométrage	23
CHAPITRE SECOND : LES DÉPENSES D'UTILISATION...	29
I. — Le total des dépenses sans l'amortissement	30
II. — Influence de la catégorie sociale et du revenu sur la dépense totale.....	31
III. — La dépense d'utilisation selon le modèle et le kilométrage.....	35
CONCLUSION	39
ANNEXES	40

DEUXIÈME PARTIE

Dans le numéro précédent de cette revue ⁽¹⁾ nous avons étudié la possession et l'achat des voitures à partir des résultats d'une enquête réalisée par l'I.N.S.E.E. en 1958-1959. Nous poursuivons dans cet article l'exploitation de cette enquête en nous intéressant aux **kilomètres** parcourus et aux **dépenses** d'utilisation sans l'amortissement (étudié dans le numéro précédent).

Sur ces deux points l'information obtenue est assez précise ; le propriétaire devait indiquer au cours de l'interview son kilométrage et le montant de ses dépenses non courantes au cours des douze derniers mois puis son kilométrage et le montant de ses dépenses courantes dans le mois précédent ; enfin, dans le cas des voitures fabriquées après 1947, il était invité à tenir un carnet de comptes pendant quatre semaines, pour y noter kilomètres et dépenses courantes comme l'indique le tableau ci-dessous :

Voitures	Période	Kilomètres	Dépenses courantes	Autres dépenses
Toutes	Douze mois précédents	Interview		Interview
Toutes	Mois précédent	Interview	Interview	
Fabriquées après 1947 ..	Quatre semaines du carnet de comptes	Carnet de comptes	Carnet de comptes	

L'étalement de l'enquête sur un an était destiné à éliminer l'influence des variations saisonnières : les résultats sont valables pour une période de 12 mois dont le milieu se situe vers mars-avril 1959.

Les résultats présentés dans cet article ne concernent que les voitures déclarées en circulation ou en état de marche. Nous étudierons au chapitre 1 la circulation et au chapitre 2 les dépenses d'utilisation.

(1) *Consommation* n° 1, 1963.

CHAPITRE PREMIER

LES KILOMÈTRES PARCOURUS

Nous étudierons d'abord la distribution des kilométrages parcourus, puis, pour les voitures appartenant aux ménages, la circulation moyenne selon les critères sociaux et le mode d'utilisation de la voiture, c'est-à-dire son utilisation ou non pour la profession, enfin selon le modèle. Nous ferons ensuite une analyse de l'influence du revenu sur le kilométrage.

Les différentes estimations de kilométrages obtenues sont assez cohérentes entre elles : le kilométrage en douze mois est voisin de l'estimation du kilométrage au cours du mois précédent multipliée par 12.

TABLEAU I

Kilométrages annuels moyens
(toutes les voitures ayant roulé)

Voiture appartenant aux	Douze mois précédents (1)	Mois précédent \times 12
Ménages	9 387	9 739
Sociétés.	16 891	17 753

(1) Calculé pour les voitures acquises depuis un an et plus. Les autres n'ont pas roulé 12 mois :
— si elles sont neuves,
— et avec le propriétaire actuel si elles sont d'occasion.

Les voitures appartenant à des ménages ont donc effectué en moyenne 9 700 kilomètres; nous verrons d'ailleurs qu'il y a autour de cette moyenne une dispersion considérable.

Les voitures appartenant à des sociétés ont fait en moyenne plus de 17 000 kilomètres dans l'année.

TABLEAU I bis
Kilométrage annuel moyen
(voitures fabriquées après le 1-1-1948)

Voitures appartenant aux	Mois précédent × 12	Carnet de comptes × 13 (1)
Ménages	10 985	11 162
Sociétés.	17 556	19 406

(1) Soit 52/4, le carnet de comptes étant tenu pendant 4 semaines.

Dans le tableau I bis, concernant les voitures fabriquées après 1947, on rapproche l'estimation de kilométrage obtenue à partir du carnet de comptes, qu'on peut penser être la plus précise, de l'estimation faite à partir du mois précédent; elles sont voisines. Comme le kilométrage au cours du mois précédent se rapporte à toutes les voitures nous l'utiliserons largement par la suite.

I. — DISTRIBUTION DES KILOMÉTRAGES ANNUELS

La dispersion des kilomètres parcourus en 12 mois est donnée dans le tableau II pour les voitures possédées depuis plus d'un an seulement :

TABLEAU II
Répartition des voitures selon le kilométrage
dans les 12 derniers mois

Kilométrage annuel	VOITURES APPARTENANT			
	Aux ménages		Aux sociétés	
	Pourcentages cumulés		Pourcentages cumulés	
< 500 kilomètres	2,1	2,1	1,5	1,5
De 500 à 5 000	25,5	27,6	7,8	9,3
De 5 000 à 10 000	33,9	61,5	17,0	26,3
De 10 000 à 15 000	20,5	82,0	19,7	46,0
De 15 000 à 20 000	9,0	91,0	24,1	70,1
De 20 000 à 25 000	4,0	95,0	11,0	81,1
De 25 000 à 30 000	1,9	96,9	7,4	88,5
> 30 000	3,1	100	11,5	100

La distribution des voitures des ménages selon le nombre de kilomètres effectués en 12 mois est dissymétrique et correspond sensiblement, comme l'indique le graphique 1, à une loi log-normale (1).

(1) Équation :

$$P = \frac{1}{\sqrt{2\pi}} \int_{-\infty}^K e^{-\frac{t^2}{2}} dt$$

où $t = \frac{\log K - m}{s}$

P est la proportion de voitures ayant parcouru un kilométrage inférieur à K (en milliers), et m et s deux paramètres dont nous avons calculé les estimations :

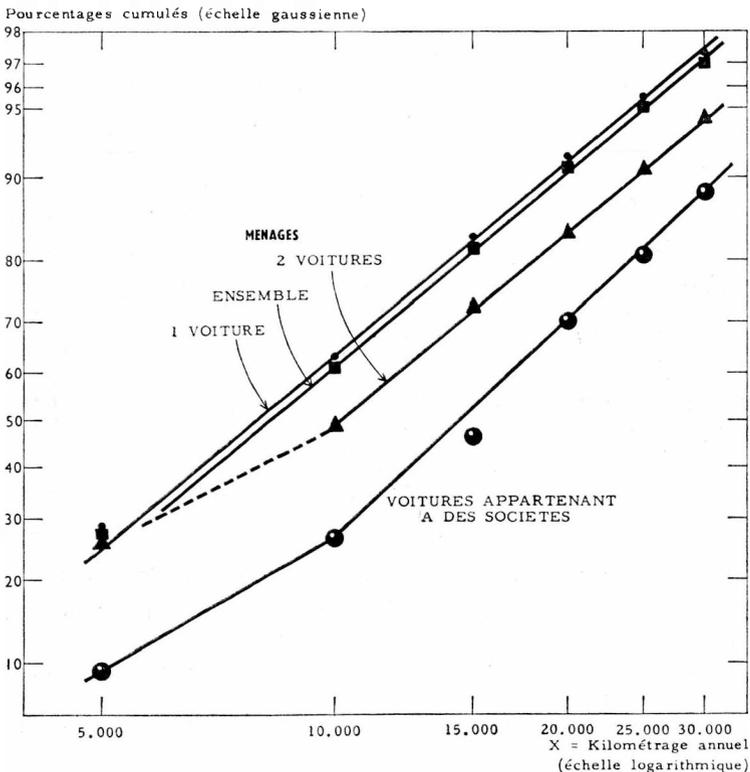
$m' = \log K \text{ médian} = 0,9138,$

$s' = \log K_{84} - \log K \text{ médian} = \log 1,96 = 0,292.$

Le graphique I représente l'ajustement ; les ordonnées sont les pourcentages cumulés de voitures ayant fait moins de K kilomètres. On observe que 27,6 % des voitures des ménages ont fait moins de 5 000 km, et 18 % plus de 15 000 km. La distribution est très étalée ; l'écart type S est voisin de 8 000 km, soit presque la valeur moyenne.

GRAPHIQUE I

**Pourcentages de voitures
ayant parcouru moins de x kilomètres dans l'année**



Dans le cas des sociétés on observe également que la dispersion est forte.

Il est donc intéressant d'expliquer cette forte dispersion des kilométrages annuels par les facteurs classiques. Pour cela nous étudions d'abord les kilométrages moyens selon les caractéristiques du propriétaire à partir des estimations de kilométrage du mois précédent qui portent sur toutes les voitures, et qui sont cohérentes avec celles du carnet tenu au jour le jour.

II. — LE KILOMÉTRAGE SELON LES CATÉGORIES DE PROPRIÉTAIRES

Laisant de côté les voitures des sociétés, nous étudierons successivement les kilométrages moyens pendant le mois précédent selon les critères sociaux, l'habitat, la région, la possession ou non d'une autre voiture, la date de motorisation (nouveaux venus) et enfin le revenu.

On verra que ces critères ont chacun de l'influence sur le kilométrage moyen, mais comme ils sont plus ou moins liés entre eux, la question se pose de savoir s'il n'y a pas un facteur prédominant.

Selon la catégorie sociale la moyenne kilométrique mensuelle varie comme l'indique le tableau III :

TABLEAU III
Kilométrage moyen au cours du mois précédent selon la catégorie sociale
(voitures ayant roulé)

Catégorie sociale	Nombre de voitures	Kilométrage mensuel moyen	Kilométrage annuel
Agriculteurs	636 200	525,7	6 308
Artisans, petits commerçants ...	824 400	933,5	11 202
Industriels, gros commerçants. .	266 000	1 356,0	16 272
Cadres supérieurs.....	315 800	1 100,0	13 200
Cadres moyens, employés, autres	912 800	930,2	11 162
Ouvriers, personnel de service .	1 024 000	611,3	7 336
Inactifs.....	215 000	530,8	6 370
Non déclarés	5 400		
ENSEMBLE.....	4 199 600	811,1	9 733

Trois grands groupes sociaux se distinguent assez nettement :

— les agriculteurs, les inactifs et les ouvriers (526 à 611 kilomètres par mois) ;

— les cadres moyens et les employés, les artisans et petits commerçants (930 et 933 kilomètres par mois) ;

— les cadres supérieurs (1 100 km) et les industriels et les gros commerçants (1 356 km par mois).

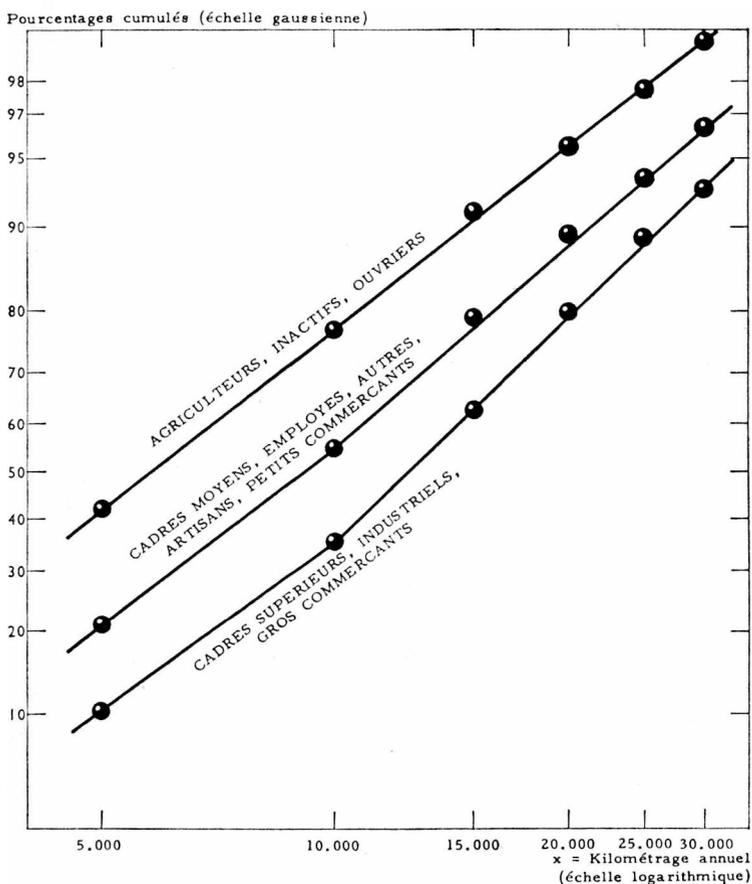
Comme on l'a fait pour l'ensemble des voitures nous avons ajusté graphiquement les distributions des kilométrages pour ces trois groupes ⁽¹⁾ à une distribution log normale obtenant des estimations des paramètres m et s ⁽¹⁾ (graphique 2).

(1) Équation, p. 8.

	m'	s'
Agriculteurs, ouvriers, inactifs	0,763	0,309
Cadres moyens, employés, autres, artisans, petits commerçants	0,964	0,267
Industriels, gros commerçants, cadres supérieurs. . .	1,097	0,240

GRAPHIQUE 2

**Pourcentages de voitures
ayant parcouru moins de x kilomètres dans l'année
selon la catégorie sociale du propriétaire**



A l'intérieur de ces trois groupes sociaux la dispersion des kilométrages reste grande : les écarts individuels autour de la moyenne ont une dispersion analogue dans chaque groupe social. Nous verrons en section 3 l'influence du mode d'utilisation sur le kilométrage.

Selon l'âge du propriétaire (tableau IV), la moyenne kilométrique mensuelle un peu plus élevée pour les automobilistes âgés de moins de 25 ans, varie peu entre 25 et 64 ans et devient plus faible après 65 ans. On peut rapprocher le kilométrage des personnes âgées de plus de 65 ans, qui sont moins équipées et ont souvent des voitures moins récentes que les autres, du kilométrage des inactifs (531 km par mois).

TABEAU IV
Kilométrage moyen au cours du mois précédent
selon l'âge du propriétaire
 (voitures ayant roulé)

Age du propriétaire	Nombre de voitures	Kilométrage moyen mensuel	Estimation pour l'année
Moins de 25 ans	99 000	925	11 100
25 à 34 ans.	1 030 800	834,2	10 010
35 à 44 ans.	1 060 200	860,5	10 326
45 à 54 ans.	1 104 800	822,0	9 864
55 à 64 ans.	634 400	753,4	9 041
65 ans et plus.	260 400	570,8	6 850
Non déclaré	10 000	790,0	
	4 199 600	811,1	9 733

Selon la catégorie de commune (tableau V), la moyenne mensuelle kilométrique augmente nettement avec la taille de la commune de résidence : elle va de 638 kilomètres dans les communes rurales à 1 002 pour les habitants de la ville de Paris, soit 57 % de plus. Malgré une circulation plus difficile qu'à la campagne, les trajets d'affaires et le besoin d'évasion entraînent une plus forte utilisation à Paris et dans les grandes villes.

TABEAU V
Kilométrage moyen au cours du mois précédent
selon la catégorie de commune
 (voitures ayant roulé)

Catégorie de commune	Nombre de voitures ayant roulé	Kilométrage moyen mensuel	Estimation pour l'année
Communes rurales ⁽¹⁾	1 503 800	638,4	7 661
Communes urbaines :			
De 2 000 à 5 000 hab.	265 000	789,3	9 472
De 5 000 à 10 000 —	272 000	755,1	9 061
De 10 000 à 20 000 —	122 000	700,8	8 410
De 20 000 à 50 000 —	425 000	937,5	11 250
De 50 000 à 100 000 —	254 800	892,3	10 708
De 100 000 à 200 000 —	227 200	850,1	10 201
De 200 000 à 1 000 000 —	403 200	975,0	11 700
Ville de Paris	522 600	1 002,1	12 025
Zone suburbaine	204 000	927,2	11 126
	4 199 600	811,1	9 733

(1) Communes ayant moins de 2 000 habitants agglomérés au chef-lieu.

Les différences de kilométrage mensuel entre les différentes catégories de communes sont dues, en partie, à l'utilisation des automobiles pendant le congé annuel. On voit (tableau VI) que le pourcentage de voitures utilisées pendant le congé augmente avec la taille de la commune ; plus la ville est grande, plus les habitants, dont l'équipement varie peu d'un type de commune à l'autre, partent en vacances avec leur voiture, pour faire en moyenne 2 100 kilomètres, les ruraux roulant moins, les parisiens davantage.

TABLEAU VI

Voitures utilisées au cours du congé annuel selon la catégorie de commune de résidence

Catégorie de commune	Pourcentage de voitures utilisées (%)	Kilométrage moyen pendant le congé
Communes rurales	16,9	1 601
Communes urbaines :		
< 5 000 habitants.....	29,6	2 014
De 5 000 à 10 000 hab.....	33,5	1 945
De 10 000 à 20 000 —	33,7	2 064
De 20 000 à 50 000 —	41,7	2 046
De 50 000 à 100 000 —	48,7	1 799
De 100 000 à 200 000 —	52,0	1 950
De 200 000 à 1 000 000 —	47,3	1 892
Ville de Paris	59,9	2 784
Zone suburbaine de Paris.....	41,5	2 545
ENSEMBLE	35,0	2 097

Selon la région où habite le propriétaire les moyennes extrêmes s'établissent à 650 kilomètres par mois dans le Centre et 944 dans la Région parisienne (1) ; les régions du Midi (sud-est et sud-ouest) viennent respectivement aux 2^e et 3^e rangs.

Ces écarts s'expliquent en partie par les différences d'urbanisation et de niveau de vie moyen ; dans la région Nord on aurait pu s'attendre cependant à trouver un kilométrage supérieur à celui qu'on y observe.

La moyenne des kilomètres effectués dans les 12 derniers mois par les voitures possédées avec une ou plusieurs autres est de 11 512, soit 20% de plus que la moyenne. Cela est normal puisque les ménages qui ont acquis une voiture supplémentaire sont de gros consommateurs : plusieurs personnes de la famille ont besoin d'une voiture et il n'y a pas de raison pour qu'en moyenne l'une des deux voitures roule moins que l'autre.

(1) Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne.

TABLEAU VII

Kilométrage mensuel moyen selon la région
(voitures ayant roulé)

Région de domicile du propriétaire	Nombre de voitures	Kilométrage moyen mensuel	Estimation pour l'année
Région Parisienne	856 800	944,5	11 334
Nord	389 200	738,3	8 860
Ouest	648 200	745,9	8 951
Nord-Est	420 600	752,5	9 030
Centre	438 400	649,8	7 798
Centre-Est	475 600	745,6	8 947
Sud-Est	476 400	902,6	10 831
Sud-Ouest	494 400	833,9	10 007
ENSEMBLE	4 199 600	811,1	9 733

Les nouveaux venus (1), c'est-à-dire les propriétaires n'ayant pas eu de voiture avant la voiture actuelle, ont effectué, au cours de leur première année, en moyenne, 746 kilomètres par mois, soit 8% de moins que la moyenne mensuelle des autres automobilistes. Cela n'est pas dû à leur âge qui est moins élevé que celui des autres automobilistes, ce qui a une influence positive sur leur kilométrage, mais au fait qu'ils proviennent des catégories sociales les moins équipées, employés et ouvriers par exemple, qui justement roulent moins.

La circulation dépend donc des facteurs sociaux, de l'habitat, de la région ; or, ces facteurs sont plus ou moins liés entre eux, avec des variantes individuelles, par le niveau de vie ; celui-ci est mesuré dans l'enquête par le revenu déclaré, qui tout en étant sous-estimé comme dans la plupart des enquêtes (2) fournit une indication satisfaisante sur la position relative des différents groupes.

La moyenne kilométrique mensuelle selon le revenu (tableau VIII) va de 424 kilomètres pour les propriétaires ayant un revenu inférieur à 400 000 anciens francs, à environ 1 400 kilomètres lorsque le revenu dépasse 3 000 000 d'anciens francs.

Pour que l'influence du revenu sur le kilométrage soit correctement mesurée, il faut effectuer cette mesure après avoir éliminé les nombreux facteurs qualitatifs qui influent sur le kilométrage ; l'estimation directe qu'on obtient ici en faisant correspondre tel kilométrage à tel niveau de revenu est biaisée. C'est pourquoi nous reviendrons plus loin (§ 5) sur ce sujet pour voir que finalement le revenu a une influence faible.

(1) Cf. l'article précédent **Consommation** n° 1, 1963.

(2) Voir **Consommation** n° 1, 1963.

TABLEAU VIII

Kilométrage mensuel moyen selon le revenu du propriétaire
(voitures ayant roulé)

Revenu (mille anciens francs)	Nombre de voitures	Kilométrage mensuel moyen	Estimation pour l'année
< 400.....	124 800	423,7	5 084
De 400 à 600.....	468 200	489,2	5 870
De 600 à 800.....	758 400	577,8	6 934
De 800 à 1 000.....	751 400	728,4	8 741
De 1 000 à 1 200.....	582 400	791,7	9 500
De 1 200 à 1 500.....	526 200	970,2	11 642
De 1 500 à 2 000.....	368 000	1 168,2	14 018
De 2 000 à 2 500.....	159 000	1 305,1	15 661
De 2 500 à 3 000.....	89 000	1 445,1	17 341
> 3 000.....	109 600	1 353,1	16 237
Non déclaré.....	262 600	—	
ENSEMBLE.....	4 199 600	811,1	9 733

III. — LE MODE D'UTILISATION

Les questions suivantes étaient, entre autres, posées aux automobilistes :

— Combien de kilomètres la voiture a-t-elle parcourus depuis un mois?

— Combien de kilomètres correspondent aux utilisations suivantes :

1. Trajet domicile-travail...
2. Occupations professionnelles... } ⁽¹⁾
3. Loisirs, vacances ou autres usages personnels...

Nous donnons dans le tableau IX la répartition des voitures selon le kilométrage annuel et le pourcentage de kilomètres effectués pour des trajets personnels ou de loisirs.

Lorsque le kilométrage annuel total s'élève, le nombre de kilomètres effectués pour les trajets privés ne dépasse pas 7 700 kilomètres : par conséquent les kilométrages élevés se décomposent, en moyenne, en 7 700 kilomètres pour les trajets privés et le reste en trajets travail : exercice de la profession et trajet du domicile au lieu de travail. Ceci est schématisé sur le graphique 3 qui donne les moyennes de kilométrages privés en fonction du kilométrage total.

(1) Nous appellerons les deux premières utilisations (1 et 2) « kilomètres travail ».

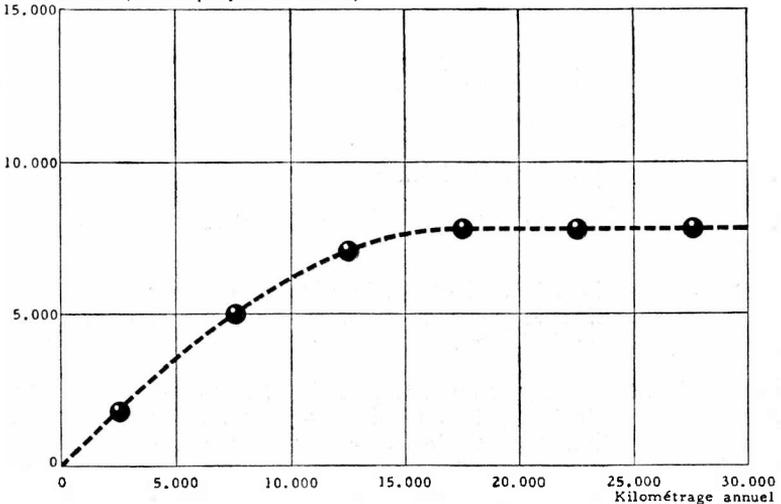
TABLEAU IX (1)

**Nombre de voitures de l'échantillon
selon le pourcentage de kilomètres du mois
pour les trajets privés et le kilométrage annuel**

Classes de kilométrages annuels	(% kilomètres en trajets privés)						Pourcentage moyen calculé
	0%	< 40%	40 à 59%	60 à 99%	100%	Non indiqué et sans objet	
< 500.....	25	9	8	8	52	390	62,9
De 500 à 5 000.....	962	507	338	437	2 886	871	68,3
De 5 000 à 10 000.....	1 087	1 000	479	671	3 687	579	67,4
De 10 000 à 15 000.....	729	836	400	489	1 435	354	56,4
De 15 000 à 20 000.....	450	443	213	237	365	209	43,9
De 20 000 à 25 000.....	273	233	89	70	123	102	34,3
De 25 000 à 30 000.....	156	145	24	9	62	61	27,8
> 30 000.....	280	233	34	17	54	88	21,2
Non indiqué.....	99	32	5	21	103	227	—
TOTAL.....	4 061	3 438	1 590	1 959	8 767	2 881	59,8

GRAPHIQUE 3

Kilométrage pour des trajets privés
ou de loisirs (autres que pour le travail)



(1) Le tableau IX ne doit pas être utilisé sans précaution car il se rapporte à toutes les voitures de l'échantillon y compris les voitures acquises depuis moins d'un an ; le kilométrage moyen annuel qu'on pourrait calculer serait donc sous-estimé.

Examinons selon la catégorie sociale et le revenu l'influence du mode d'utilisation de la voiture sur le kilométrage total. Presque la **moitié** des kilomètres effectués par les ménages le sont pour des trajets travail avec évidemment des différences entre catégories sociales, comme il apparaît en reprenant les trois catégories d'usagers qui font le même kilométrage mensuel (graphique 4).

— Catégories faisant de 525 à 611 km par mois :

Agriculteurs : 34,7 % des kilomètres en trajets privés ou loisirs.

Inactifs : 91,1 % — — —

Ouvriers : 71,5 % — — —

— Dans les catégories faisant 930 kilomètres par mois :

Employés, cadres moyens, autres : 60 % des kilomètres en trajets privés.

Artisans, petits commerçants : 34,3 % des kilomètres en trajets privés.

— Dans la troisième catégorie qui effectue en moyenne 1 200 kilomètres par mois :

Cadres supérieurs : 56,6 % des kilomètres en trajets privés.

Industriels, gros commerçants : 35 % des kilomètres en trajets privés.

GRAPHIQUE 4
Kilométrage mensuel moyen par catégorie sociale

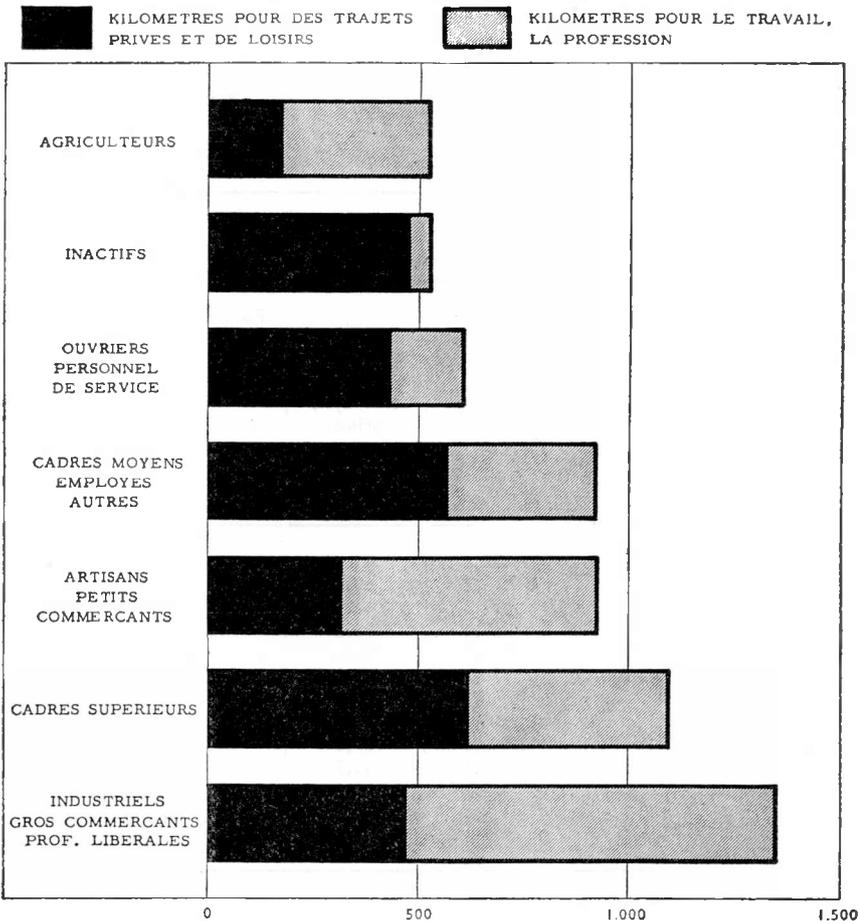


TABLEAU X

**Pourcentage de kilomètres pour les trajets privés
et pourcentage de voitures utilisées pour l'exercice de la profession
ou le trajet du domicile au lieu de travail**

A) Catégorie sociale	Rappel du kilométrage mensuel moyen (ayant roulé)	Pourcentage de kilomètres en trajets privés et loisirs	Pourcentage de voitures utilisées pour (1)	
			Exercice de la profession	Trajet du domicile au lieu de travail
Agriculteurs	525,7	34,7	88,6	53,7
Inactifs.	530,8	91,1	10,9	9,5
Ouvriers, personnel de service	611,3	71,5	20,2	31,3
Cadres moyens, employés, autres	930,2	59,8	34,3	46,0
Artisans, petits commerçants.	933,5	34,3	80,1	44,7
Cadres supérieurs	1 100,0	56,6	} 65,6	} 57,3
Industriels, gros commerçants	1 356,0	35,0		
ENSEMBLE.	811,1	51,7	51,3	43,0

B) Revenu (mille anciens francs)	Kilométrage mensuel moyen	Pourcentage de kilomètres en trajets privés et loisirs	Pourcentage de voitures utilisées pour (1)	
			Exercice de la profession	Trajet du domicile au lieu de travail
< 400.	423,7	49,9	64,6	36,3
De 400 à 600	489,2	60,2	42,6	34,4
De 600 à 800	577,8	62,1	40,0	36,2
De 800 à 1 000	728,4	56,2	47,5	41,1
De 1 000 à 1 200	791,7	56,6	48,7	41,3
De 1 200 à 1 500	970,2	52,9	54,2	47,6
De 1 500 à 2 000	1 168,2	47,6	61,1	52,4
De 2 000 à 2 500	1 305,1	44,9	68,6	59,4
De 2 500 à 3 000	1 445,1	37,6	71,2	56,5
> 3 000.	1 353,1	32,7	75,4	62,0
Non déclaré	—	—	—	—
ENSEMBLE.	811,1	51,7	51,3	43,0

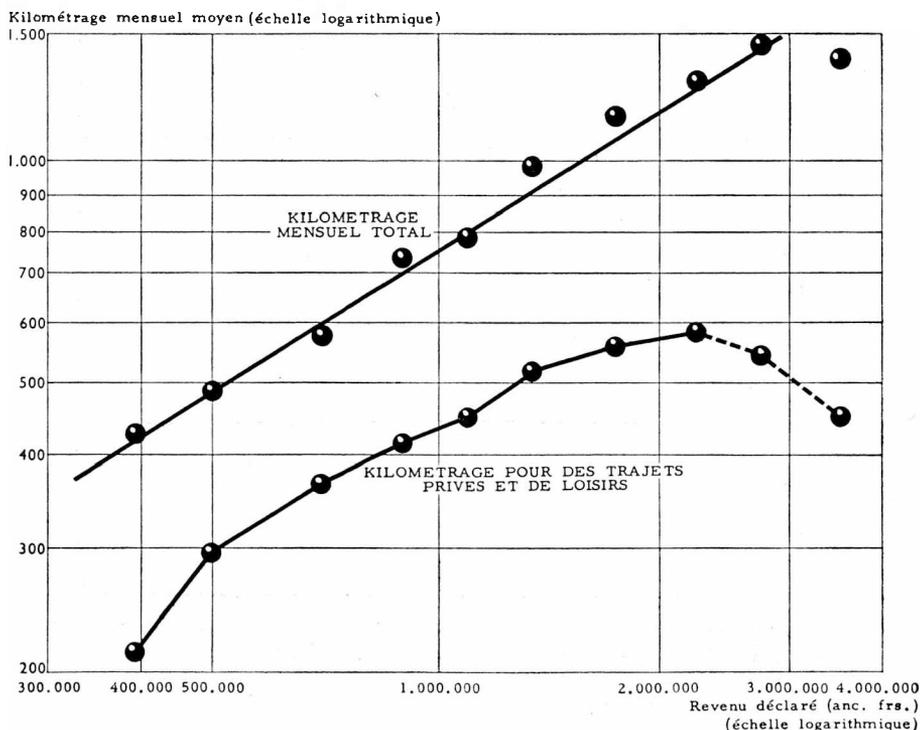
(1) Habituellement ou non.

On observe, ce qui est évident, que les catégories sociales indépendantes ou non salariées, sont celles qui effectuent le plus de kilomètres en trajet travail (65 %) la voiture étant pour elles un instrument de travail; ceci est confirmé par la proportion élevée de voitures déclarées comme utilisées pour l'exercice de la profession (tableau X). Alors qu'en moyenne 51 % des voitures sont utilisées pour l'exercice de la profession, on observe que ce taux passe à 88,6 % pour les agriculteurs et 80 % pour les artisans et petits commerçants. En outre, en moyenne, 43 % des voitures sont utilisées pour le trajet domicile-travail.

Selon le revenu, le kilométrage travail augmente simultanément avec le kilométrage total, alors que les kilométrages « privés et loisirs » ne dépassent pas en moyenne 600 kilomètres par mois (graphique 5). Les pourcentages de voitures utilisées pour les trajets professionnels ou du domicile au lieu de travail s'accroissent avec le kilométrage total : un revenu élevé et une grande activité professionnelle nécessitant des déplacements nombreux vont de pair.

GRAPHIQUE 5

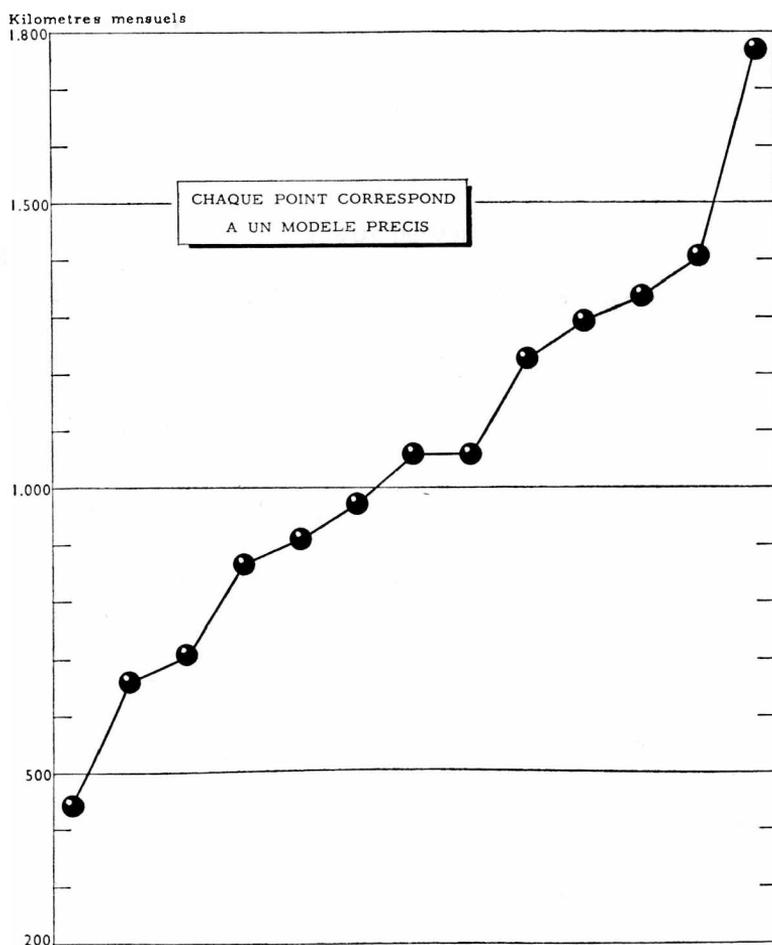
Kilométrages mensuels moyens selon le revenu



IV. — KILOMÉTRAGE SELON LES TYPES DE VOITURES

Les kilométrages mensuels moyens par type de voiture sont très dispersés : ils vont de 440 à 1 760 kilomètres (graphique 6). Les personnes ayant à faire des kilométrages élevés — pour des déplacements privés ou d'affaires — choisissent souvent des voitures récentes, et inversement : il est donc normal que la liaison entre modèles et kilomètres soit analogue à celle qui existe entre modèle et propriétaire ⁽¹⁾ : modèles de plus grande valeur dans les revenus élevés et les catégories sociales aisées qui roulent le plus.

GRAPHIQUE 6
Kilométrage mensuel par modèle (ayant roulé) ⁽²⁾



Selon le regroupement déjà adopté (qui estompe les écarts entre modèles) on obtient les moyennes mensuelles du tableau XI.

(1) *Consommation* n° 1, 1963.

(2) Voitures appartenant aux ménages.

TABLEAU XI

Kilométrage moyen selon le type de modèles
(voitures ayant roulé)

Modèles	Nombre de voitures	Kilométrage mensuel moyen	Indice	Estimation pour l'année × 12	% en trajets privés, loisirs
2 CV, 4 CV, Dauphine, Dyna....	1 459 200	886	109	10 632	56
203, 403, Aronde, Ariane.	1 128 800	995	123	11 940	51
DS, ID, Frégate, Vedette	257 200	1 280	158	15 360	38
Autres modèles ...	1 354 400	488	60	5 856	50
ENSEMBLE.....	4 199 600	811	100	9 732	51,7

Les écarts importants entre modèles le sont aussi lorsqu'on analyse les kilométrages selon l'année de fabrication : le kilométrage moyen diminue très fortement lorsque l'âge de la voiture augmente (tableau XII). De 14 000 km par an pour les voitures fabriquées entre 1956 et 1959, ou âgées en moyenne de 1,5 an, le kilométrage passe à 4 000 km par an, pour les voitures fabriquées avant 1948. L'âge de la voiture introduit dans le kilométrage des variations bien supérieures à celles qu'introduit la puissance fiscale ⁽¹⁾ (tableau XIII), excepté pour les voitures fabriquées entre 1956 et 1959 pour lesquelles le kilométrage augmente avec la puissance ; en appelant a l'âge de la voiture et K le nombre (moyen) de kilomètres annuels, on obtient l'ajustement suivant pour $a > 1$: $K = 15\ 600 - 8,8 \log a$ (graphique 7).

TABLEAU XII

Kilométrages mensuels moyens selon l'année de fabrication
(voitures des ménages)
(voitures ayant roulé)

Années de fabrication	Nombre de voitures	Kilométrage mensuel	Estimation pour l'année
1956-1959	1 519 800	1 144,7	13 736
1953-1955	1 032 200	849,5	10 184
1948-1952	869 400	592,8	7 114
1933-1947	595 200	362,0	4 344
1932 et avant	166 600	310,8	3 730
Date inconnue.....	16 400	—	—
ENSEMBLE.....	4 199 600	811,1	9 732

(1) Classement différent de celui « par type de voiture ».

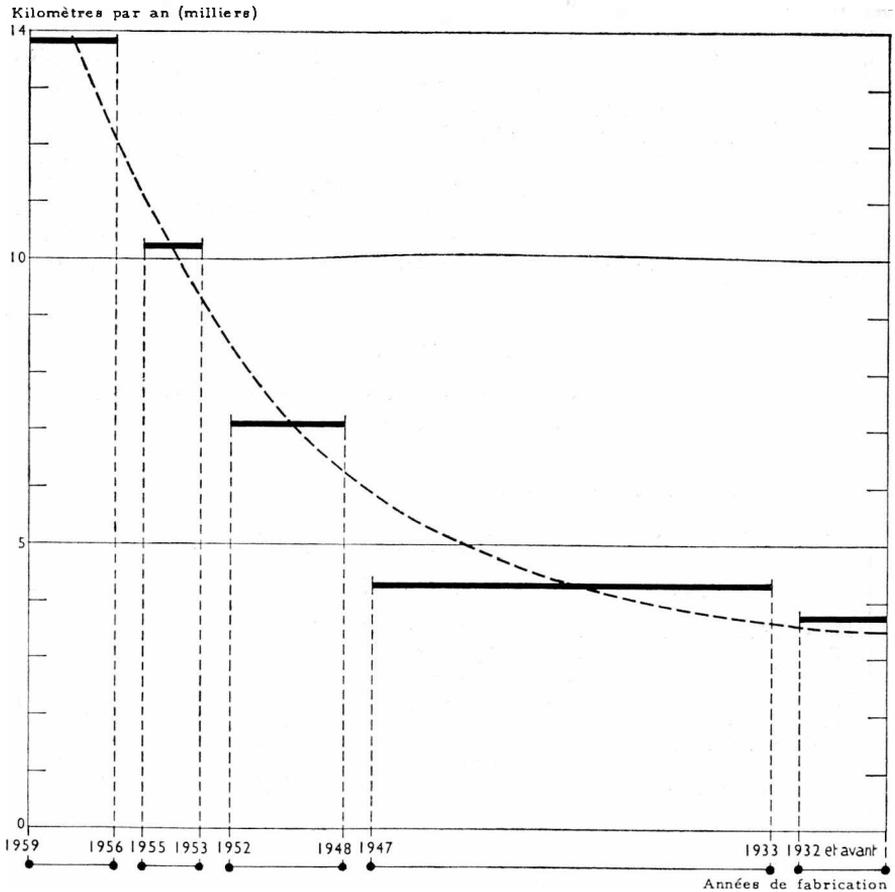
TABLEAU XIII

**Kilométrages annuels selon l'année de fabrication
et selon la puissance fiscale (en milliers)
(ménages et sociétés)**

Années de fabrication	1 à 5 CV	6 à 10 CV	11 CV et +	Ensemble
1956-1959	12,8	14,3	18,2	14,0
1953-1955	9,2	10,2	11,1	10,0
1948-1952	6,9	7,9	6,9	7,2
1933-1947	4,5	3,9	4,5	4,2
1932 et avant	(2,4)	(3,2)	(4,0)	3,3
ENSEMBLE	10,3	9,3	9,8	9,8

GRAPHIQUE

Kilométrage annuel selon l'année de fabrication de la voiture



Dans la section suivante nous revenons sur la liaison entre le kilométrage et le revenu : il agit par l'intermédiaire des autres facteurs concernant le propriétaire et la voiture que nous avons examinés jusqu'à présent.

V. — L'INFLUENCE DU REVENU SUR LE KILOMÉTRAGE

Parmi tous les facteurs étudiés jusqu'ici, l'influence du revenu mérite d'être analysée plus à fond. Comme on le fait habituellement son influence peut être mesurée par un paramètre classique, l'élasticité, ou rapport de petites variations relatives :

$$e = \frac{dK/K}{dR/R} \quad \text{qui entraîne } K = CR^e$$

Pour que l'élasticité soit mesurée correctement il faut tenir compte des facteurs qualitatifs ayant une influence sur le kilométrage, sans quoi on attribuerait au revenu une influence due en réalité à ces facteurs qualitatifs.

C'est pourquoi nous mesurons l'élasticité du kilométrage par rapport au revenu à l'intérieur des catégories suivantes :

a) Les catégories sociales.

b) Deux groupes d'automobilistes définis ainsi :

— ceux qui utilisent leur voiture pour des trajets privés seulement ;

— les autres qui l'utilisent pour des trajets privés et pour leur travail ou leur profession.

Chacun de ces deux groupes sera subdivisé d'abord en deux types d'habitats : communes rurales et autres communes, puis selon l'année de fabrication de la voiture.

c) Les types de modèles.

Voyons donc d'abord les élasticités kilomètre-revenu à l'intérieur des catégories sociales (graphique 8 et tableau XIV) : elles sont plus faibles pour les deux catégories qui roulent le plus ; il y a une saturation à partir d'un certain kilométrage annuel.

L'estimation obtenue pour l'élasticité moyenne ⁽¹⁾ est $E = 0,367$, très différente de celle qu'on aurait obtenue en ne tenant pas compte des catégories sociales soit 0,65. Si l'on ne tient pas compte des facteurs qualitatifs qui ont une influence, on attribue au revenu une influence qui est due en réalité à ces facteurs qualitatifs, telle que la profession.

(1) Suivant le calcul classique de la méthode des moindres carrés, le coefficient moyen est obtenu par le rapport :

$$\frac{\sum_j [\sum_i (K_i - \bar{K}_i) (R_i - \bar{R}_i)]}{\sum_j [\sum_i (R_i - \bar{R}_i)^2]}$$

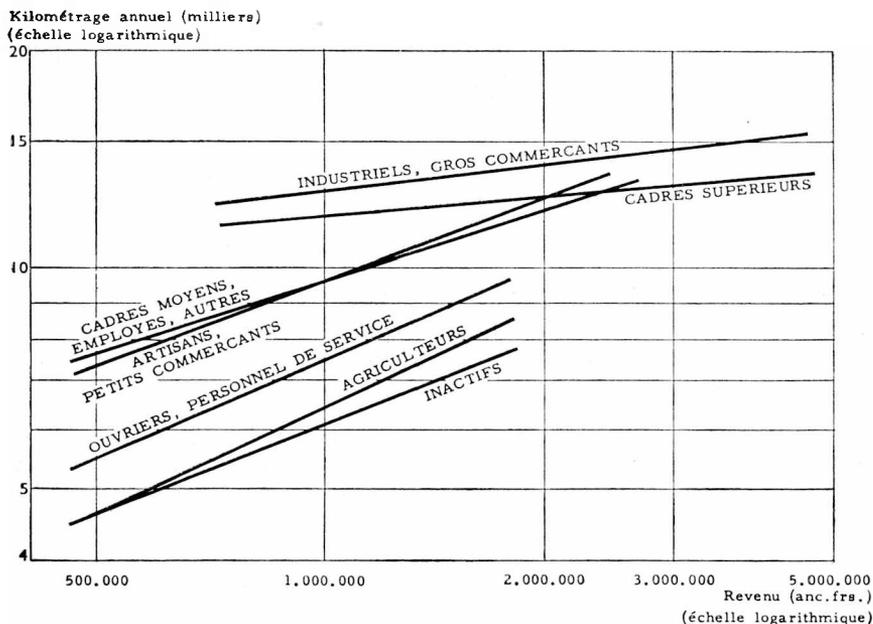
où j se rapporte aux catégories sociales et i aux moyennes à l'intérieur des catégories sociales ; K et R sont exprimés en logarithmes. Le résultat est différent de celui qu'on obtiendrait en prenant toutes les observations ensemble.

TABLEAU XIV
Élasticité du kilométrage par rapport au revenu

Catégorie sociale	Élasticité (1)
Inactifs.	0,417
Agriculteurs	0,473
Ouvriers, personnel de service	0,440
Cadres moyens, employés, autres	0,338
Artisans, petits commerçants.	0,385
Cadres supérieurs	0,110
Industriels, gros commerçants.	0,120
	0,367 (2)

(1) Le test F sur les variances obtenues autour des 7 droites avec leur pente propre ou avec une pente commune montre que l'hypothèse d'une pente commune peut être rejetée (zone douteuse pour l'acceptation de F) : les élasticités sont donc significativement différentes.
(2) Voir note (1) page 23.

GRAPHIQUE 8
Kilométrage annuel selon le revenu par catégorie sociale



Le type d'activité professionnelle a plus d'importance que le niveau de revenu pour déterminer le kilométrage.

Divisant maintenant les automobilistes en deux groupes correspondant l'un à une utilisation exclusive de la voiture pour des trajets privés, l'autre à une utilisation pour des trajets privés et pour la profession, on obtient les élasticités des tableaux XV et XVI : 0,446 comme moyenne des élasticités dans les groupes correspondant aux deux utilisations et deux types d'habitat et 0,328 en distinguant les deux utilisations et l'âge de la voiture. On remarque que les facteurs « habitat » et « âge de la voiture » ont une

influence sur le **niveau** du kilométrage, s'ajoutant à l'influence du mode d'utilisation, mais qu'à l'intérieur des sous-groupes les élasticité varient peu (graphiques 9 et 10).

TABLEAU XV (1)

Kilométrages moyens \bar{K} et élasticité e par rapport au revenu selon l'utilisation ou non de la voiture pour les trajets travail et l'année de fabrication

	ANNÉE DE FABRICATION DE LA VOITURE			Ensemble des voitures
	1947 et avant	1948/1955	1956/1959	
La voiture est utilisée pour les trajets privés seulement	\bar{K} 4 386 e 0,277	7 328 0,357	9 084 0,338	7 251 0,342 (2)
La voiture est utilisée pour les trajets privés et les trajets travail	\bar{K} 5 290 e 0,186	10 710 0,389	15 025 0,29	10 879 0,317 (2)
ENSEMBLE	4 948 —	9 216 —	12 768 —	9 390 0,328 (2)

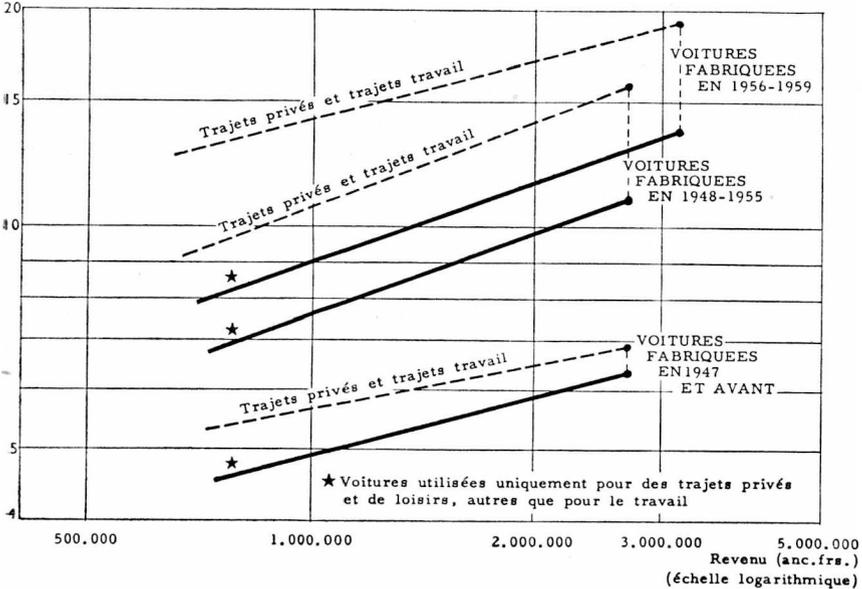
(1) Voitures appartenant à des ménages acquises depuis un an et plus ; on utilise ici les kilométrages annuels déclarés.

(2) Élasticités moyennes obtenues comme indiqué dans la note p. 23.

GRAPHIQUE 9

Kilométrage annuel et revenu selon l'utilisation et l'année de fabrication

Kilométrage annuel (milliers)
(échelle logarithmique)



GRAPHIQUE 10

Kilométrage annuel selon le revenu et selon le mode d'utilisation et l'habitat

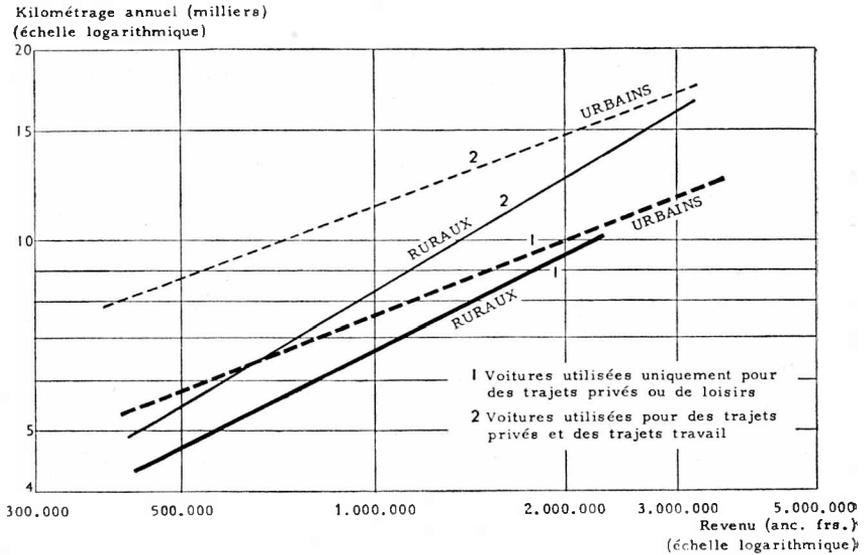


TABLEAU XVI

Kilométrages moyens \bar{K} et élasticité e par rapport au revenu selon l'utilisation ou non de la voiture pour les trajets travail et la catégorie de commune de résidence

	CATÉGORIE DE COMMUNES		Ensemble des voitures
	Communes rurales	Communes urbaines	
La voiture est utilisée pour les trajets privés seulement	\bar{K} 6 023 e 0,525	7 732 0,409	7 202 0,440 ⁽²⁾
La voiture est utilisée pour les trajets privés et les trajets travail	\bar{K} 8 416 e 0,573	12 773 0,356	10 894 0,449 ⁽²⁾
ENSEMBLE	7 625 —	10 482 —	9 391 0,446 ⁽²⁾

(1) Voitures appartenant à des ménages acquises depuis un an et plus ; on utilise ici les kilométrages annuels déclarés.
(2) Élasticités moyennes obtenues comme indiqué dans la note p. 23.

Les élasticités moyennes obtenues (0,328 et 0,446) sont à rapprocher de l'estimation obtenue à l'intérieur des catégories sociales (0,367). Le fait de tenir compte des facteurs qualitatifs conduit à attribuer au revenu une influence moitié moindre que celle qu'on obtient par une voie directe.

Enfin nous calculons les élasticités du kilométrage par rapport au revenu en distinguant des groupes de modèles : deux personnes ayant le même revenu et des voitures de modèles différents ont en moyenne des kilométrages différents (graphique 11) :

GRAPHIQUE 11

Kilométrage annuel moyen selon le revenu par groupe de modèles

Kilométrage annuel (milliers)
(échelle logarithmique)

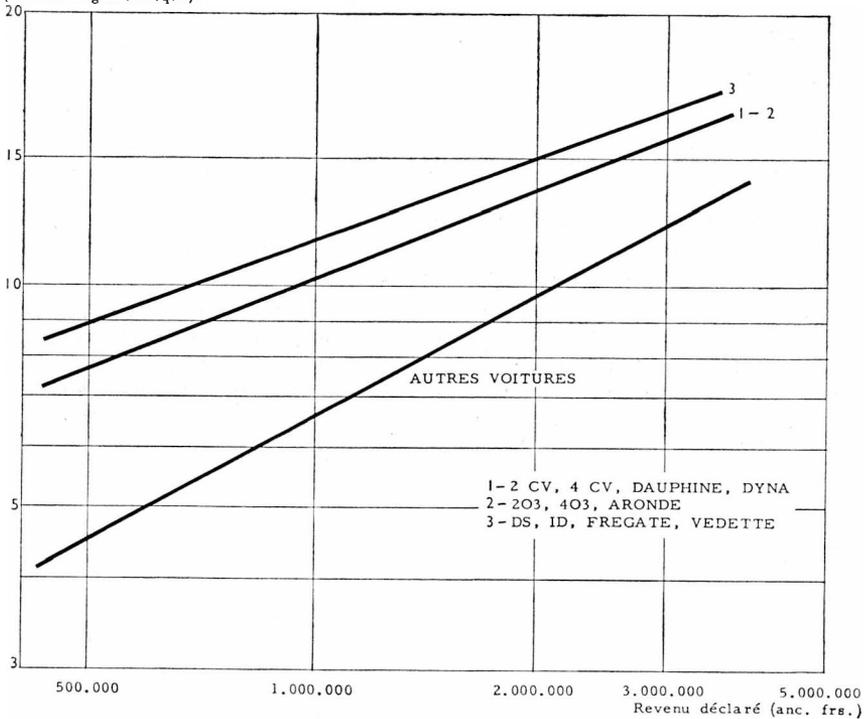


TABLEAU XVII

**Kilométrage moyen par groupe de modèle
et élasticité par rapport au revenu**

Modèles	Kilométrage annuel (milliers)	Élasticité du kilométrage par rapport au revenu (1)
Autres	5,8	0,60
2 CV, 4 CV, Dyna, Dauphine	10,6	0,50
203, 403, Aronde	11,9	0,50
DS, ID, Frégate, Vedette	15,4	0,40

(1) Estimée graphiquement.

L'élasticité moyenne du kilométrage par rapport au revenu est ici 0,50 : il apparaît une légère saturation, les élasticités étant moins élevées lorsque le kilométrage moyen augmente.

Il semble en conclusion que l'influence du revenu sur le kilométrage soit **faible** : l'élasticité réelle serait comprise entre 0,33 et 0,50, valeurs extrêmes de nos estimations ; ce résultat est recoupé par les études temporelles qui conduisent aussi à une élasticité faible (1). Les facteurs qualitatifs considérés ici ont donc au moins autant d'importance que le revenu, à une date donnée, mais en réalité ils sont liés à celui-ci.

(1) Le kilométrage moyen est plus élevé chez les automobilistes à fort revenu et cependant il ne semble pas augmenter avec le temps ; cela n'est pas incohérent si on tient compte du fait que les nouveaux venus roulent moins que les autres.

CHAPITRE II

LES DÉPENSES D'UTILISATION

Ce second chapitre est consacré à l'étude des dépenses d'utilisation ⁽¹⁾ que le questionnaire très détaillé sur ce point permet de bien saisir ⁽²⁾ :

a) **Les dépenses courantes** : Sur le questionnaire commun à tous les interviewés, les dépenses courantes d'essence, huile, lavage et graissage, etc..., au cours du **mois** précédent, sont données de mémoire. Dans le cas des voitures fabriquées après le 1-1-1948 ces dépenses sont en plus relevées sur un carnet de comptes tenu pendant quatre semaines ⁽³⁾.

b) **Les dépenses non courantes**, sont indiquées de mémoire, pour la période des **douze mois** précédant l'interview : prime d'assurance, pneus, révisions et réparations, garage, vignette et amendes, accessoires et dépense nette d'accident.

Nous estimerons des dépenses **moyennes** et nous montrerons que, même pour un genre de voiture déterminé, la dispersion des dépenses totales est forte. L'analyse d'un petit échantillon de l'enquête (1/4 environ) soulignera que le kilométrage, pour un groupe de modèles, n'explique pas plus de 30 à 40 % de la variance totale des budgets individuels : cela vient en partie de ce que certains automobilistes n'ont pas eu en douze mois de dépenses de garage, d'accident, de pneus, d'accessoires par exemple.

Malgré cette dispersion il n'est pas sans intérêt pour un type de voiture donné, de calculer la relation entre kilomètres et dépenses d'utilisation. On s'attend à ce que cette liaison soit linéaire. Il est évident en effet qu'une partie du budget est directement proportionnelle au kilométrage : les dépenses de carburant, d'huile, de pneus et de réparations ; tandis que d'autres dépenses obligatoires peuvent être assimilées à des frais fixes : vignette et assurance aux tiers ; le reste des dépenses dépendra surtout du propriétaire : garage, accessoires ; ou du hasard : accidents.

(1) Les dépenses relatives à l'achat et à la dépréciation figurent dans la première partie (revue **Consommation**, n° 1, 1963).

(2) Cf. le tableau p. 5.

(3) Pour ces voitures, on dispose donc de deux estimations des dépenses courantes, qui sont très voisines.

I. — LE TOTAL DES DÉPENSES SANS L'AMORTISSEMENT ⁽¹⁾

L'extrapolation des résultats conduit à une dépense totale d'utilisation de 715 milliards d'anciens francs pour une période d'un an qui se situe autour de l'année 1959. Sur ce total 662 milliards d'anciens francs correspondent aux dépenses des ménages ; cette somme doit être majorée pour tenir compte des dépenses correspondant aux voitures d'occasion détenues par un précédent propriétaire lorsque leur acquisition date de moins d'un an. La colonne indiquant le prix du kilomètre est une moyenne générale pour tous les automobilistes et toutes les voitures, qu'ils aient effectué ou non une dépense dans le poste indiqué.

On indique aussi le pourcentage d'automobilistes ayant effectué chaque catégorie de dépenses.

TABLEAU XVIII

**Total des dépenses d'utilisation, prix du kilomètre
et pourcentage d'automobilistes ayant dépensé**

	MÉNAGES			SOCIÉTÉS
	Total des dépenses (milliards d'A.F.)	Prix du km sans amortissement (A.F.) ⁽³⁾	Pourcentage d'automobilistes ayant dépensé	(Milliards d'anciens francs)
Pneus neufs	20,9	0,63	37,3	1,3
Autres dépenses de pneus	3,5	0,10	34,6	
Place de garage	22,0	0,58	22,5	1,3
Réparation, révision...	41,7	1,23	54,1	2,7
Prime d'assurance.....	120,2	3,00	99,2	6,8
Vignette, amendes.....	28,2	0,71	88,5	1,9
Accessoires.....	9,8	0,20	25,8	0,8
Dépense nette d'acci- dents ⁽¹⁾	39,2	0,95	10,6	4,0
Essence, super-carbu- rant, huile en bidon, graissage, lavage ⁽²⁾	377,0	9,70		34,0
	662,5	17,10		52,8

(1) La dépense nette d'accidents n'est pas bien saisie à cause des délais entre dépenses et remboursements.
(2) Dépense courante au cours du mois précédent multipliée par 12 et par 200, en tenant compte du fait que les voitures acquises depuis moins d'un an n'ont pas roulé 12 mois avec le propriétaire actuel.
(3) Calculé à partir des dépenses des voitures acquises depuis plus d'un an seulement.

(1) Étudié dans le numéro 1, 1963, de **Consommation**.

Le budget moyen annuel par voiture est en 1959 d'environ 160 000 anciens francs pour les voitures des ménages et 267 000 anciens francs pour les voitures des sociétés.

Pour les ménages, les trois quarts de la dépense totale correspondent à la dépense courante et à l'assurance.

Nous allons voir maintenant si les critères sociaux ont une influence sur le coût moyen du kilomètre qui s'élève à **17,1 anciens francs** pour les voitures des ménages (sans compter l'amortissement).

II. — INFLUENCE DE LA CATÉGORIE SOCIALE ET DU REVENU SUR LA DÉPENSE TOTALE

Les budgets annuels moyens par catégorie sociale (tableau XIX) ne montrent, en tenant compte des kilométrages de ces catégories, que de légères différences de coûts kilométriques bien que les modèles de valeur, de puissance et d'âge différents soient répartis inégalement dans les catégories sociales, les voitures modernes se trouvant plus souvent dans les catégories aisées.

TABLEAU XX
Dépenses au kilomètre
(anciens francs)

Catégorie sociale	Dépenses courantes	Autres dépenses (1)	Dépenses totales (sans amortissement)
Inactifs	9,4	8,8	18,2
Ouvriers, personnel de service..	9,3	8,5	17,8
Artisans, petits commerçants....	10,2	7,3	17,5
Agriculteurs	10,4	7,0	17,4
Industriels, gros commerçants, cadres supérieurs.	10,2	7,1	17,3
Cadres moyens, employés, autres	9,1	6,8	15,9
ENSEMBLE.	9,7	7,4	17,1

(1) Calculées à partir des voitures acquises depuis plus d'un an.

Cependant, pour les voitures en général plus âgées que la moyenne qui appartiennent aux catégories sociales les moins (inactifs, ouvriers par exemple), le coût kilométrique est légèrement plus élevé que pour les autres, les frais fixes étant répartis sur moins de kilomètres et les frais de réparation étant élevés. Dans le cas des agriculteurs les dépenses de garage, d'accessoires et d'assurances sont particulièrement basses.

Les voitures des « cadres moyens et employés » ont le coût kilométrique le plus faible ; cela est dû au fait que leurs voitures appartiennent souvent au groupe des « 2 CV, 4 CV, Dauphine, Dyna ».

TABLEAU XIX

Dépenses d'utilisation par voiture et par catégorie sociale (en anciens francs)

Catégorie sociale	Nombre de voitures (milliers)	Dépense (1) courante	Pneus neufs (2)	Autres dépenses de pneus	Garage	Réparations, révision	Assurances	Vignette, amendes	Accessoires	Dépense nette accidents	Dépense totale (1 000 AF)
Agriculteurs	656,6	65 808	5 283	975	237	10 706	15 910	5 133	701	6 187	110,9
Artisans, petits commerçants.	853,0	113 772	6 274	1 020	5 524	11 509	31 960	7 116	2 202	9 871	189,2
Industriels, professions libérales, gros commerçants.	270,0	147 204	7 964	851	8 617	14 189	36 641	9 244	2 554	14 475	269,6
Cadres supérieurs.	322,6										241,7
Cadres moyens, employés, autres	931,8	101 304	5 907	859	7 735	10 603	26 665	6 413	2 391	7 968	169,8
Ouvriers, personnel de service.	1 053,6	68 364	4 526	1 018	4 548	9 944	26 251	5 315	1 431	6 644	128,0
Inactifs	229,2	59 856	3 201	427	3 400	7 880	22 123	4 887	1 215	6 050	109,0
Non indiqué	6,4										
ENSEMBLE	4 323,2	94 536	5 681	924	5 191	10 973	26 953	6 388	1 806	8 542	161,0
Pourcentage d'automobilistes ayant dépensé	—	—	37,3	34,6	22,5	54,1	99,2	88,5	25,8	10,6	—
Dépenses moyennes de l'ensemble des voitures (3)	—	—	4 824	814	5 093	9 641	27 809	6 520	2 269	9 074	160,5
Voitures de sociétés..	216,2	178 140	6 774	756	6 769	15 287	31 604	9 131	2 765	16 197	267,4

(1) Calculée à partir des voitures ayant roulé au cours du mois précédent.

(2) Les dépenses non courantes sont calculées à partir des voitures acquises depuis plus d'un an.

(3) Dépenses non courantes moyennes calculées à partir de toutes les voitures des ménages quelle que soit la date d'acquisition.

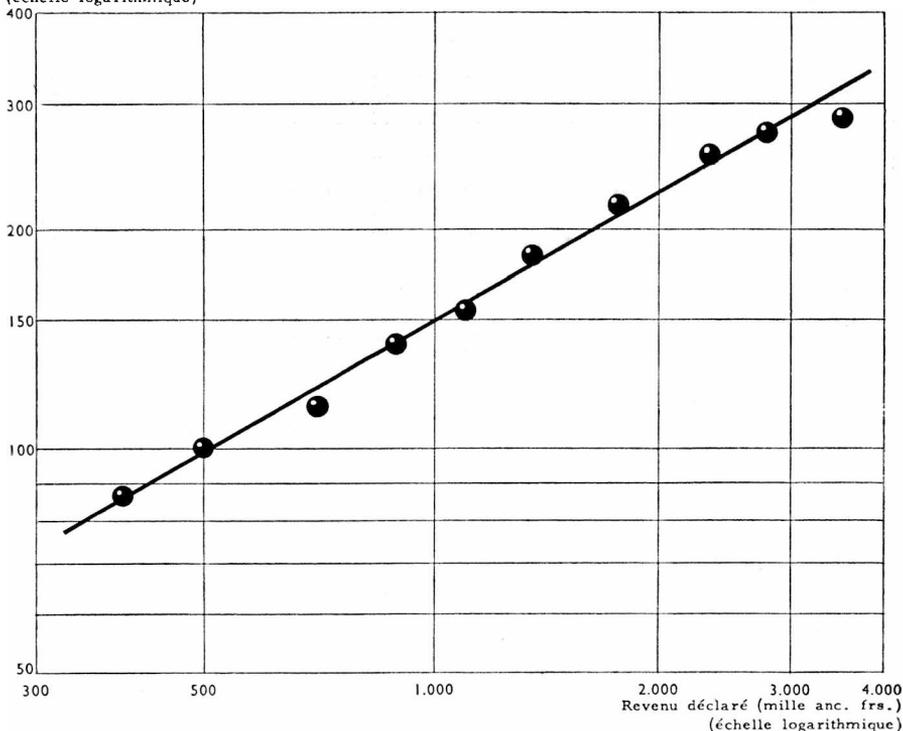
Les dépenses moyennes d'utilisation classées selon le **revenu** du propriétaire dépendent évidemment du nombre de kilomètres effectués et du type de voiture possédée dont la « valeur » augmente en moyenne avec le revenu. La dépense totale moyenne (tableau XXI) calculée sans distinguer le type de modèle, va de 88 673 anciens francs, dans les revenus inférieurs à 400 000 anciens francs, à presque 300 000 anciens francs dans les revenus élevés (graphique 12), mais la dépense au kilomètre varie peu selon le revenu. Il doit y avoir compensation entre l'augmentation des dépenses avec le revenu (supercarburant, assurances « tous risques », etc...) et la division des frais fixes ou supplémentaires par un kilométrage élevé.

Le coefficient budgétaire (cf. page 35) ou rapport de la dépense totale d'utilisation au montant du revenu déclaré diminue lorsque celui-ci augmente (1), en d'autres termes l'élasticité des dépenses d'utilisation par rapport au revenu est inférieure à l'unité (0,6) et d'ailleurs biaisée par le fait qu'on a mis toutes les voitures ensemble (cf. graphique 12).

GRAPHIQUE 12

Dépense totale moyenne selon le revenu

Dépense totale d'utilisation
(sans amortissement) (mille anc. frs.)
(échelle logarithmique)



(1) La sous-estimation du revenu déclaré surévalue les coefficients budgétaires sans fausser beaucoup la comparaison qu'on peut faire entre eux.

TABLEAU XXI

Dépense moyenne d'utilisation par voiture selon le revenu du propriétaire (anciens francs)

Revenu (mille anciens francs)	Dépense courante du mois ⁽¹⁾	Pneus neufs ⁽²⁾	Autres dépenses de pneus	Garage	Répara- tions, révi- sion	Assurance	Vignette, amendes	Accessoires	Dépense nette accidents	Dépense totale	Dépense moyenne par kilomètre
< 400	47 424	3 076	681	1 180	7 549	17 681	3 631	226	7 225	88 673	17,2
De 400 à 600	54 816	4 055	1 025	2 320	10 117	18 770	4 560	1 063	3 926	100 652	17,0
De 600 à 800	64 332	4 770	947	3 341	10 459	22 036	4 915	1 150	5 742	117 692	17,4
De 800 à 1 000	82 224	5 328	1 140	4 344	10 593	25 718	5 903	1 574	7 319	144 143	16,8
De 1 000 à 1 200	91 164	5 665	867	5 968	10 367	27 926	6 585	1 918	7 917	158 377	17,2
De 1 200 à 1 500	114 516	6 533	819	7 085	11 193	31 593	7 455	2 458	7 465	189 117	17,8
De 1 500 à 2 000	139 272	7 563	740	7 748	12 372	34 068	7 781	2 921	10 017	222 482	16,8
De 2 000 à 2 500	156 060	8 245	726	11 191	14 427	35 153	8 806	2 392	15 822	252 822	17,0
De 2 500 à 3 000	174 708	7 942	568	9 671	14 494	39 812	9 952	3 713	15 956	276 816	16,6
> 3 000	181 524	7 857	605	8 988	17 343	38 433	12 030	3 723	17 584	288 087	18,8
ENSEMBLE. . . .	94 536	5 684	924	5 194	10 979	26 966	6 391	1 806	8 586	161 066	17,1

(1) Calculée à partir des voitures ayant roulé.

(2) Les dépenses non courantes sont calculées sur les voitures acquises depuis un an ou plus.

Revenu (mille anciens francs)	Coefficient budgétaire
< 400	23 %
De 400 à 600	20 -
De 600 à 800	17 -
De 800 à 1 000	16 -
De 1 000 à 1 200	14 -
De 1 200 à 1 500	14 -
De 1 500 à 2 000	13 -
De 2 000 à 2 500	11 -
De 2 500 à 3 000	10 -
> 3 000	8 -
ENSEMBLE	15%

III. — LA DÉPENSE D'UTILISATION SELON LE MODÈLE ET LE KILOMÉTRAGE

Le budget annuel sans amortissement ⁽¹⁾ calculé par type de voitures (trois groupes de modèles courants fabriqués en 1948 et après, et un groupe « autres ») et selon le kilométrage annuel, permet de mesurer le coût moyen du kilomètre par groupe de modèles analogues et la relation entre la dépense totale et le kilométrage.

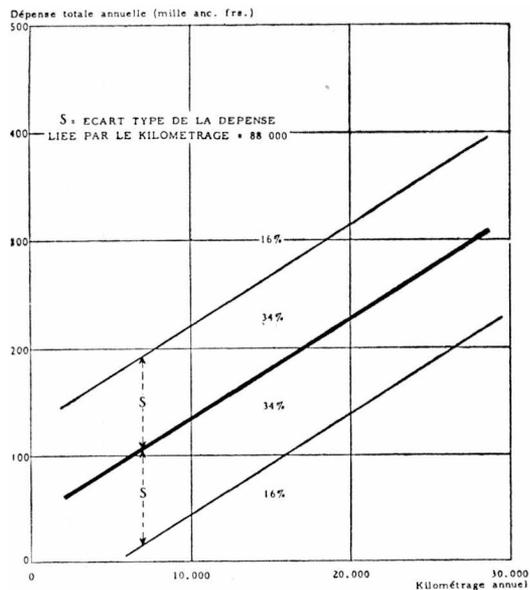
La dispersion des budgets individuels pour un même genre de voitures et un même kilométrage est forte : les graphiques 13 montrent les droites d'ajustement des dépenses moyennes selon le kilométrage, et de chaque côté, les deux droites distantes d'un écart-type ⁽²⁾ entre lesquelles, par conséquent, sont situées 68 % des observations individuelles. Estimant que la relation entre dépense totale et kilométrage était linéaire, on a calculé pour les cinq groupes de voitures les paramètres des équations (tableau XXII).

TABLEAU XXII

Groupes de modèles	Ajustement de la dépense totale B en fonction du kilométrage annuel K (unités = anciens francs et kilomètres)
2 CV, 4 CV, Dauphine, Dyna .	$B = 42\,326 + 9,27 K \quad R^2 = 0,274$
203, 403, Aronde, Ariane	$B = 56\,248 + 12,67 K \quad R^2 = 0,430$
DS, ID, Frégate, Vedette	$B = 77\,110 + 14,69 K \quad R^2 = 0,484$
Autres voitures	$B = 35\,030 + 14,86 K$
ENSEMBLE	$B = 42\,805 + 12,34 K$

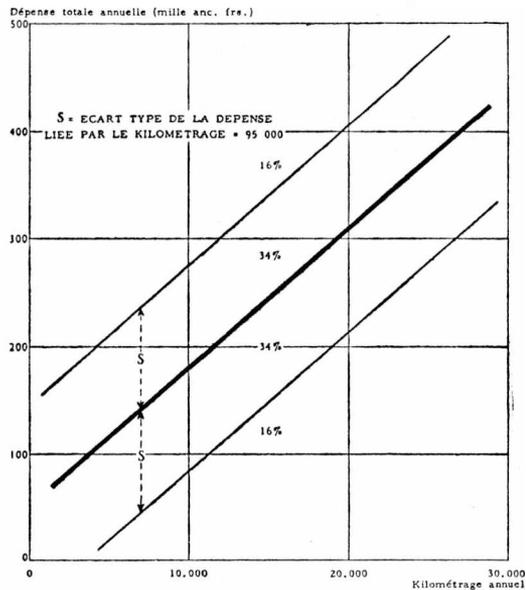
(1) La dépréciation est étudiée dans la première partie de ce compte rendu (*Consommation*, n° 1, 1963). Les estimations d'amortissement d'après la presse spécialisée correspondent souvent à une dépréciation annuelle égale à 25 % du prix neuf à répartir sur 25 000 kilomètres soit de 5 à 12 anciens francs par kilomètre selon les modèles.

(2) Écart-type de la dépense liée par le kilométrage c'est-à-dire $\sigma D, K$.



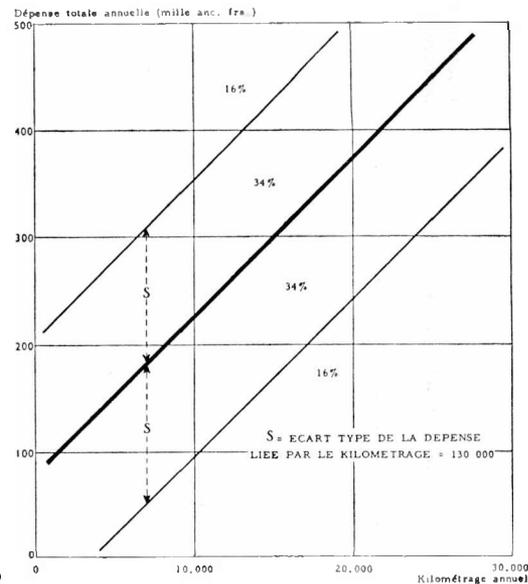
GRAPHIQUE 13-1

Dépense totale annuelle (sans l'amortissement)
et kilométrage [groupe : 2 CV, 4 CV, Dyna,
Dauphine].



GRAPHIQUE 13-2

Dépense totale annuelle (sans l'amortissement)
et kilométrage [groupe : 203, 403, Aronde].



GRAPHIQUE 13-3

Dépense totale annuelle (sans l'amortissement)
et kilométrage [groupe : DS, ID, Frégate,
Vedette].

Le coût moyen du kilomètre sans amortissement dans la période couverte par l'enquête est de 13,6 anciens francs pour le groupe des « 2 CV, 4 CV, Dauphine, Dyna », de 17,5 anciens francs pour le groupe des « 203, 403, Aronde, Ariane » et 20,1 anciens francs pour le groupe des « DS, ID, Frégate, Vedette ». Enfin, pour les voitures du groupe « autres » composé surtout de voitures d'avant-guerre, le coût moyen du kilomètre est de 20,1 $\frac{1}{2}$ anciens francs (tableau XXIII).

Les coefficients de corrélation R^2 ont été estimés à partir d'un sous-échantillon de l'enquête (1/4 environ) ; ces derniers sont faibles : cela veut dire que la dispersion des dépenses est grande pour le même genre de voitures à kilométrage donné, en particulier à cause des ménages qui n'ont pas dépensé.

Ces équations montrent que la partie de la dépense totale, indépendante du kilométrage, qui correspond entre autres aux dépenses obligatoires (vignette et assurance aux tiers) est de 43 000 anciens francs en moyenne et de 35 000 à 77 000 anciens francs selon le groupe de modèles. La différence entre le terme proportionnel et les dépenses courantes montre qu'une partie des dépenses **non courantes** sont proportionnelles au kilométrage : les dépenses de pneus, réparations et révision, accident en particulier, soit 2,6 anciens francs en moyenne, et davantage pour les voitures du groupe « autres » (tableau XXIV).

TABLEAU XXIV

(Unité : anciens francs)

	Dépense courante	Coefficient de K dans les équations du tableau XXII	Différence
2 CV, 4 CV, Dauphine, Dyna .	7,26	9,27	2,01
203, 403, Aronde, Ariane.....	10,39	12,67	2,28
DS, ID, Frégate, Vedette	12,56	14,69	2,13
Autres	12,13	14,86	2,73
ENSEMBLE.....	9,74	12,34	2,60

TABLEAU XXIII

Dépenses courantes et non courantes par groupe de modèles et kilométrage annuel
(Ménages et sociétés)
 (sans l'amortissement)

(anciens francs)

Groupes de modèles	Dépense courante au km	Dépenses non courantes selon le kilométrage annuel								Dépense non courante annuelle	Coût moyen du kilomètre
		< 500	500 à 5 000	5 000 à 10 000	10 000 à 15 000	15 000 à 20 000	20 000 à 25 000	25 000 à 30 000	Plus de 30 000		
2 CV, 4 CV, Dyna, Dauphine	7,26	32 520	43 666	55 322	68 345	77 939	94 192	98 260	98 000	62 909	13,6
203, 403, Aronde, Ariane	10,39	39 200	53 448	70 274	88 954	92 583	115 363	117 350	120 136	82 190	17,5
DS, ID, Frégate, Vedette	12,56	—	65 774	88 583	104 530	120 446	145 620	130 217	148 260	107 841	20,1
Autres	12,13	13 776	41 840	58 456	67 060	89 020	94 790	91 880	136 140	54 180	20,1
ENSEMBLE.	9,74	17 757	44 246	61 949	77 713	90 050	108 404	106 951	119 718	67 539	17,0

CONCLUSION

Bien qu'ils gagneraient à être mis à jour, les résultats obtenus apportent des informations inédites particulièrement intéressantes sur le parc et son utilisation : caractéristiques précises des propriétaires et des nouveaux venus, durée de conservation d'une voiture. En ce qui concerne les dépenses d'utilisation, des estimations de coût sont publiées par la presse spécialisée ; l'enquête confirme qu'elles paraissent concerner des automobilistes roulant beaucoup et donc non représentatifs de l'ensemble ; les coûts kilométriques comprenant un amortissement rapide, y sont nettement plus élevés que les coûts moyens déduits de l'enquête (17 anciens francs en 1959). Enfin tout ce qui se rapporte aux kilométrages, bien observés par la tenue du carnet de comptes, est un apport certain de l'enquête. La catégorie sociale et la profession du propriétaire ont une influence bien plus grande sur le kilométrage annuel parcouru que le revenu. La moyenne kilométrique de tous les automobilistes semble se maintenir à un niveau assez bas : 10 000 kilomètres par an, ceci étant dû au fait qu'une forte proportion d'automobilistes roulent peu.

Ces renseignements ne pouvant être connus que par ce type d'enquête, il serait souhaitable qu'elle puisse être régulièrement renouvelée pour comparer le parc et son utilisation à quelques années d'intervalle.

ANNEXES

DISTRIBUTION DES VOITURES SELON LE KILOMÉTRAGE ANNUEL

a) Voitures appartenant aux ménages (acquises depuis un an et plus)
(nombres de l'échantillon)

Classe de kilométrage annuel	UNE VOITURE		DEUX VOITURES et +		ENSEMBLE	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
< 500.	241	1,8	96	5,0	337	2,1
De 500 à 5 000.	3 587	26,0	401	21,1	3 988	25,5
De 5 000 à 10 000.	4 872	35,4	446	23,5	5 318	33,9
De 10 000 à 15 000.	2 782	20,2	428	22,5	3 210	20,5
De 15 000 à 20 000.	1 175	8,5	227	12,0	1 402	9,0
De 20 000 à 25 000.	499	3,6	129	6,8	628	4,0
De 25 000 à 30 000.	234	1,7	65	3,4	299	1,9
> 30 000.	376	2,8	109	5,7	485	3,1
Non indiqué	294	—	84	—	378	—
TOTAL	14 060	100	1 985	100	16 045	100

b) Voitures acquises depuis un an et plus, appartenant à des sociétés

	Nombre	%
< 500	11	1,5
De 500 à 5 000	56	7,8
De 5 000 à 10 000	122	17,0
De 10 000 à 15 000	141	19,6
De 15 000 à 20 000	173	24,0
De 20 000 à 25 000	79	11,0
De 25 000 à 30 000	53	7,4
> 30 000.	84	11,7
Non indiqué	37	—
TOTAL	756	100,0

**Nombre de voitures, selon la catégorie sociale du propriétaire,
utilisées pour le trajet du domicile au lieu de travail,
l'exercice de la profession, et pour lesquelles des frais ont été remboursés**
(nombres de l'échantillon)

	Nombre total de voitures	Nombre de voitures		
		(1)	(2)	(3)
Agriculteurs	3 284	1 522	374	1 311
Artisans, petits com- merçants.	4 267	2 362	850	1 610
Industriels, gros commerçants, cadres supérieurs	2 962	1 267	1 019	857
Cadres moyens, em- ployés	4 658	2 518	3 062	378
Ouvriers, personnel de service.	5 268	3 622	4 204	194
Inactifs.	1 146	1 037	1 021	—
Non déclaré	30	13	8	1
TOTAL	21 615	12 341	10 538	4 351

(1) Nombre de voitures **jamais** utilisées sur le trajet du domicile au lieu de travail.
(2) Nombre de voitures **jamais** utilisées pour l'exercice de la profession.
(3) Nombre de voitures dont le propriétaire a déclaré avoir des **frais remboursés** par l'em-
ployeur, ou, s'il est à son compte, des frais pour usage professionnel.

7A. Êtes-vous propriétaire, ou quelqu'un de votre ménage est-il propriétaire actuellement d'une ou plusieurs autres voitures?

OUI - NON *

Quels en sont :

La marque?
 La puissance?
 Le type?
 L'année de fabrication?
 L'année d'achat?

7B. Combien y a-t-il de voitures particulières et commerciales dans l'établissement?

II. — UTILISATION DE LA VOITURE

8A. Utilisez-vous la voiture pour vous rendre à votre travail?

Habituellement 1
 Occasionnellement 2
 Jamais 0

L'utilisez-vous pour l'exercice de votre profession (utilisation locale ou dans un rayon de 50 km uniquement)?

Habituellement 1
 Occasionnellement 2
 Jamais 0

9. Le compteur kilométrique (enregistreur de kilomètres) fonctionne-t-il?

OUI - NON

Combien de kilomètres la voiture a-t-elle parcourus :

Depuis la sortie d'usine? km
 Depuis qu'elle est en votre possession? km
 Dans les douze derniers mois? km

Dans ces douze derniers mois, combien de kilomètres la voiture a-t-elle parcourus :

A l'étranger? km
 (Pour les voitures appartenant à des ménages) pendant votre congé annuel? km

10. a. Combien de kilomètres la voiture a-t-elle parcourus depuis 1 mois? km

b. Combien de kilomètres la voiture a-t-elle parcourus :

Sur route? km
 En ville? km
 (retrouver le total de a)

c. Combien de kilomètres correspondent aux utilisations suivantes :

Trajet travail km
 Occupations professionnelles km
 Loisirs, vacances ou autres usages personnels km
 (retrouver le total de a)

d. La voiture a-t-elle été utilisée dans le mois précédent pour des relations à grande distance (au-delà de 150 km)?

OUI - NON *

Si oui, combien de fois

J. U. 910366. O. (39578)

11. Quelles ont été les dépenses correspondant aux kilomètres parcourus depuis 1 mois?

	Nombre de litres achetés	Dépenses (en francs)
Essence ordinaire		
Essence supercarburant		
Huile		
Graissage - Pulvérisation		
Lavage		
Charge de batterie - Gonflage des pneus - Parking - Pourboires		

12. Si la voiture a été construite après le 1^{er} janvier 1948, remettre à la personne interrogée le carnet de comptes, en lui expliquant qu'il devra le remplir au jour le jour pendant une période de quatre semaines, commençant le lendemain de la première visite de l'enquêteur. Rayer alors sur le carnet de comptes les jours inutiles ; par exemple si la période commence un jeudi, rayer les lundi, mardi, mercredi de la première semaine, les jeudi, vendredi, samedi et dimanche de la cinquième semaine.

Après avoir récupéré le carnet de comptes on indiquera dans le tableau ci-dessous le total des dépenses et le nombre de kilomètres.

Nombre de kilomètres : km

	Nombre de litres achetés	Dépenses (en francs)
Essence ordinaire		
Essence supercarburant		
Huile		
Graissage - Pulvérisation		
Lavage		
Charge de batterie - Gonflage des pneus - Parking - Pourboires		

III. - PNEUMATIQUES

13. Quel est l'équipement actuel en pneumatiques de la voiture (y compris la roue d' secours)?

Marque				
Type				

Pour le type, préciser s'il s'agit d'un pneu ordinaire, d'un pneu « sans chambre », d'un pneu X ou d'un pneu spécial (pour la neige par exemple). Préciser aussi s'il s'agit d'un pneu à blanc blanc (qui peut être d'ailleurs un pneu ordinaire, sans chambre ou un pneu X).

14. Combien de pneus neufs avez-vous achetés dans les douze derniers mois ?..... (Ne pas compter les pneus achetés avec la voiture si celle-ci a été achetée depuis moins d'un an.)

Quelle a été la dépense correspondante, en y comprenant les chambres à air s'il y a lieu ?

Pour chaque pneu, préciser comme ci-dessus :

Marque				
Type				

15. Dans les douze derniers mois, avez-vous acheté des pneus d'occasion ou rechapés?

OUI - NON °

Si oui, combien ? Dépense correspondante :

Dans la même période, avez-vous fait recharger des pneus?

OUI - NON °

Si oui, quelle a été la dépense correspondante ?

16. Avez-vous eu des crevaisons dans les douze derniers mois?

OUI - NON °

Si oui, combien ? Dépense correspondante :

IV. - DÉPENSES D'ENTRETIEN ET DE RÉPARATIONS

17. Avez-vous eu dans les douze derniers mois des dépenses de location de garage pour la voiture?

OUI - NON °

'Si oui, quelle a été cette dépense, en y comprenant les dépenses occasionnelles de garage à la journée, mais non compris les frais accessoires (lavage, graissage, etc.)?

18. Si dans les douze derniers mois ont été effectuées sur la voiture des révisions, des réparations, autres que celles consécutives à des accidents, quelle a été la dépense correspondante?

Pour aider la mémoire de la personne interrogée, lui montrer la liste des réparations. Noter ici les réparations correspondantes (en code).

19. Dans les douze derniers mois, avez-vous changé votre batterie?

OUI¹ - NON °

Dépense correspondante :

20. Dans les douze derniers mois, y a-t-il eu une vérification (même à titre gratuit) :

Des freins? OUI¹ - NON °

Des phares? OUI¹ - NON °

V. - ACCESSOIRES ET DÉPENSES DIVERSES

21. Votre voiture est-elle munie d'un poste de radio?

OUI - NON °

Si oui :

Quelle en est la marque?

En quelle année a-t-il été acheté ?

22. Votre voiture est-elle munie :

D'un dispositif spécial pour augmenter les performances (moteur « poussé ») ?

OUI¹ - NON °

D'un embrayage automatique?

OUI¹ - NON °

23. Dans les douze derniers mois, avez-vous acheté l'un des accessoires suivants? (entourer les accessoires correspondants) .

- Carburateur spécial.
- Embrayage automatique.
- Phare antibrouillard.
- Phare de recul.
- Rétroviseur.
- Klaxon supplémentaire.
- Antivol.
- Extincteur.
- Poste de radio.
- Housses, plaids, coussins.
- Galerie, porte-colis.
- Outils.
- Enjoliveurs.
- Autres (préciser).

Dépense correspondante

24. Indiquez les dépenses faites dans les douze derniers mois :

D'achat de vignettes

De contraventions ou d'amendes

Milliers input boxes for questions 13-15.

Milliers

Milliers input box for question 15.

Milliers

Milliers

Milliers

Milliers input box for question 19.

Milliers input box for question 20.

Milliers input box for question 21.

Milliers input box for question 22.

Milliers

Milliers

VI. — ASSURANCES

25. La voiture est-elle l'objet d'une assurance?

OUI - NON

Si oui, votre assurance couvre-t-elle les risques suivants?

- a) Dommages causés aux tiers OUI - NON
- b) Incendie OUI - NON
- c) Recours de tiers incendie OUI - NON
- d) Vol OUI - NON
- e) Dommages éprouvés par le véhicule.. OUI - NON
- f) Tierce collision OUI - NON
- g) Tous risques OUI - NON
- h) Recours OUI - NON
- i) Assurance individuelle complémentaire du conducteur et des personnes transportées OUI - NON

(Si la personne interrogée hésite, l'enquêteur lui expliquera en quoi consiste les risques énumérés : cf. Instruction aux enquêteurs.)

En quelle année avez-vous souscrit votre première assurance « auto » ?

26. La voiture est-elle assurée pour les usages suivants?

- a) Affaires OUI - NON
- b) Promenade OUI - NON
- c) Agricole OUI - NON
- d) Commerce OUI - NON
- e) Trajets administratifs OUI - NON

27. La voiture est-elle assurée :

- Pour tous les jours de l'année? 1
- Pour certaines périodes ou certains jours seulement ?
- Week-end 2
- Dimanche 3
- Autres (préciser) 4

28. Le contrat prévoit-il une franchise en cas de sinistre, c'est-à-dire que seul le montant des risques supérieur à une certaine somme est à la charge de la compagnie :

- Pour les dommages causés aux tiers? OUI¹ - NON⁰
- Pour les dommages éprouvés par le véhicule? OUI¹ - NON⁰

29. La garantie de votre contrat pour les dommages causés aux tiers est-elle illimitée?

OUI¹ - NON

Si non, quel est son montant?

30. Avez-vous bénéficié d'une réduction de prime pour non-sinistre lors du payement de votre dernière prime?

OUI¹ - NON⁰

31. Quel est le montant de l'ensemble des primes payées dans les douze derniers mois (y compris les taxes, droits d'entrée, timbres) :

- Pour la ou les polices garantissant votre véhicule?
- Pour la police individuelle complémentaire?

32. De quand date votre dernière augmentation de prime?

- Depuis moins de 3 mois¹ Depuis moins de 6 mois¹
- Depuis moins d'un an² Depuis plus d'un an³

Votre assureur vous a-t-il indiqué les raisons de cette augmentation?
OUI¹ - NON⁰

33. Votre assureur vous a-t-il informé de ce qu'il convient de faire en cas d'accident?

OUI¹ - NON⁰

34. Combien de sinistres, dommages causés aux tiers par la voiture, avez-vous déclarés :

- Depuis 2 ans? (Si la voiture est en votre possession depuis au moins 2 ans.)
- Depuis 4 ans? (Si la voiture est en votre possession depuis au moins 4 ans.)

35. Si, dans les douze derniers mois, vous avez eu un ou plusieurs accidents atteignant votre voiture, quel a été le montant des dépenses matérielles?

- Dépense brute milliers
- Moins remboursement éventuel (tiers ou assurance).....
- Dépense nette []

VII. — RENSEIGNEMENTS RELATIFS AU PROPRIÉTAIRE DE LA VOITURE ET À SA FAMILLE

36 A. Combien de personnes vivent actuellement au foyer, non compris les domestiques-salariés logés et sous-locataires?

Pour les adultes (14 ans et plus), indiquer alors dans le tableau ci-joint la profession, et s'il conduit quelquefois, ou non, la voiture. Commencer par le titulaire de la carte grise. Pour la profession, préciser l'activité détaillée, la situation dans la profession et si celle-ci s'exerce dans le secteur public ou privé.

	Age	Sexe	Profession	Conduit la voiture Oui - non
Titulaire de la carte grise				
Autres adultes vivant au foyer				

37 A. Y a-t-il d'autres personnes qui conduisent la voiture (chauffeur attiré, salariés, etc.)?
OUI - NON

- Si oui, combien?
- Quel est l'âge du conducteur habituel?
- En quelle année a-t-il obtenu son permis de conduire?

38 A. Voulez-vous m'indiquer quelles sont les ressources annuelles du ménage (celles de la dernière année écoulée)?

Par ressources, l'on entend l'ensemble :

Des revenus professionnels de tous les membres du ménage, y compris les paiements des heures supplémentaires, les primes de fin d'année, le treizième mois, les primes de rendement;

Des autres ressources financières de tous les membres du ménage, pensions, retraites, revenus mobiliers et immobiliers;

Des allocations familiales et de salaire unique.

On ne vous demande pas un chiffre précis, mais seulement de vous classer dans une des tranches suivantes :

Moins de 400.000 francs	par an	0
400.000 à moins de 600.000 francs	par an	1
600.000 à moins de 800.000 francs	par an	2
800.000 à moins de 1.000.000 de francs	par an	3
1.000.000 à moins de 1.200.000 de francs	par an	4
1.200.000 à moins de 1.500.000 de francs	par an	5
1.500.000 à moins de 2.000.000 de francs	par an	6
2.000.000 à moins de 2.500.000 de francs	par an	7
2.500.000 à moins de 3.000.000 de francs	par an	8
3.000.000 à moins de 4.000.000 de francs	par an	9
4.000.000 à moins de 7.000.000 de francs	par an	10
7.000.000 à moins de 10.000.000 de francs	par an	11
10.000.000 de francs et plus	par an	12

39 A. Si vous êtes salarié, quel est le montant annuel des frais de voiture remboursés par votre employeur?

Si vous êtes employeur ou à votre compte, quel est le montant annuel des frais de voiture à usage professionnel?

40 A. Avez-vous un ou plusieurs appareils :

Réfrigérateur? OUI * - NON °
Téléviseur? OUI * - NON °
Machine à laver? OUI * - NON °

VII. — RENSEIGNEMENTS RELATIFS À L'ÉTABLISSEMENT PROPRIÉTAIRE DU VÉHICULE (ou à la disposition duquel se trouve le véhicule)

41 B. Branche d'activité de l'établissement

42 B. Nature de l'établissement :

Exploitation agricole 1
Usine ou atelier 2
Chantier, mine ou carrière 3
Magasin de vente 4
Bureau 5
Entrepôt 6

43 B. Statut juridique de l'établissement :

Secteur privé 1
Secteur public (ou semi-public) industriel, économie mixte 2
Administration de l'État ou des collectivités locales 3

44 B. Effectif de l'établissement :

0 à 5 salariés 0
6 à 10 salariés 1
11 à 20 salariés 2
21 à 50 salariés 3
51 à 100 salariés 4
101 à 200 salariés 5
201 à 500 salariés 6
501 à 1.000 salariés 7
Plus de 1.000 salariés 8

