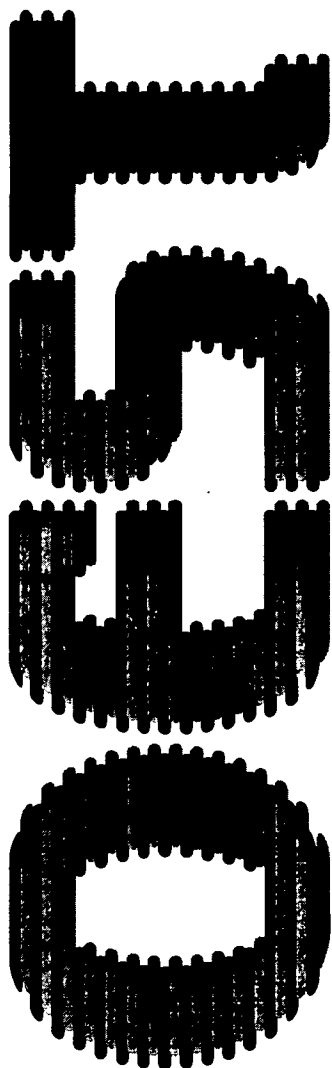


L'UTILISATION DES VEHICULES UTILITAIRES LEGERS EN 1986



MINISTERE DES TRANSPORTS ET DE LA MER

**OBSERVATOIRE ECONOMIQUE ET STATISTIQUE DES TRANSPORTS
55 RUE BRILLAT SAVARIN 75013 PARIS - TELEPHONE : 45 89 89 27**

SOMMAIRE

Résultats généraux -	4
Les camionnettes -	7
I Parc en service -	8
II Activité du propriétaire du véhicule -	15
III Consommation de carburant -	26
IV Kilométrage du véhicule -	29
V Motif d'utilisation -	39
Les minicars -	45
I Parc en service -	46
II Activité du propriétaire du véhicule -	49
III Consommation de carburant -	54
IV Kilométrage du véhicule -	56
V Motif d'utilisation -	64
Evolution entre 1982 et 1987 -	69
I Evolution des camionnettes -	70
II Evolution des minicars -	75
Méthodologie -	79
Modèle du questionnaire -	83

Pour tout renseignement complémentaire concernant cette enquête et ses résultats,
téléphoner à M. DECURE au: (16 - 1) 45 89 89 27 poste 52 42

RESULTATS GENERAUX SUR LES CAMIONNETTES

Camions et camionnettes de moins de 3 tonnes de charge utile, immatriculés de 1966 à 1986

Parc en service	3 637 000
Proportion d'utilisés	98 %
Proportion de camionnettes	
- de charge utile <= 1 t	64 %
- de P.T.C.A. <= 3,5 t	98 %

Charge utile totale	2 900 000 t
Charge utile moyenne	0,8 t
P.T.C.A. moyen	2,0 t
Proportion de fourgons ordinaires	83 %

Age moyen 7,1 ans

N'ayant jamais muté * 49 %

En 1986 achats neufs 45 %

Achats d'occasion à 6,3 ans
et 77 000 km au compteur

35 % du parc utilisé appartient
30 % du parc utilisé appartient
28 % du parc utilisé appartient

à une entreprise individuelle
à une société ou assimilée
à un particulier

et, à l'exception des particuliers:

23 % du parc utilisé appartient
23 % du parc utilisé appartient
18 % du parc utilisé appartient

au bâtiment et travaux publics
au commerce
à l'agriculture et pêche

43 % du parc est utilisé par des entreprises de plus de 5 salariés

Les camionnettes à essence ordinaire (31 % du parc) consomment en moyenne 9,6 l / 100 km

Les camionnettes au supercarburant (34 % du parc) consomment en moyenne 9,4 l / 100 km

Les camionnettes au gazole (34 % du parc) consomment en moyenne 10,9 l / 100 km

Le parc des camionnettes fonctionnant avec d'autres formes d'énergie est négligeable

Parcours annuel moyen en 1986: 14 000 km

20 % des distances sont réalisées pour des déplacements " domicile - travail "

59 % des distances sont réalisées pour des déplacements " professionnels "

21 % des distances sont réalisées pour des déplacements " privés "

4 % des camionnettes sont utilisées en camping-car

* Mutation= changement de propriétaire

RESULTATS GENERAUX SUR LES MINICARS

Autobus et autocars de moins de 10 places assises, de tous âges

Parc en service	49 000
Proportion d'utilisés	99 %
Proportion de minicars de 8 à 9 places assises	93 %

Nombre total de places assises	420 000
Nombre moyen de places assises	8 à 9
P.T.C.A. moyen	2,4 l
Proportion de minicars et commerciales de moins de 10 places assises	80 %

Age moyen	7,4 ans
-----------	---------

N'ayant jamais muté	46 %
---------------------	------

En 1986 achats neufs	34 %
----------------------	------

Achats d'occasion	6,9 ans et 65 000 km au compteur
-------------------	-------------------------------------

46 % du parc utilisé appartient à un particulier

et, à l'exception des particuliers:

40 % du parc utilisé appartient à des services tels que: réparation, hôtellerie, services financiers, services de santé, de loisirs, etc...

59 % du parc est utilisé par des entreprises de plus de 5 salariés

Les minicars à essence ordinaire (33 % du parc) consomment en moyenne 11,2 l / 100 km

Les minicars au supercarburant (39 % du parc) consomment en moyenne 11,3 l / 100 km

Les minicars au gazole (28 % du parc) consomment en moyenne 11,8 l / 100 km

Le parc des minicars fonctionnant avec d'autres formes d'énergie est négligeable

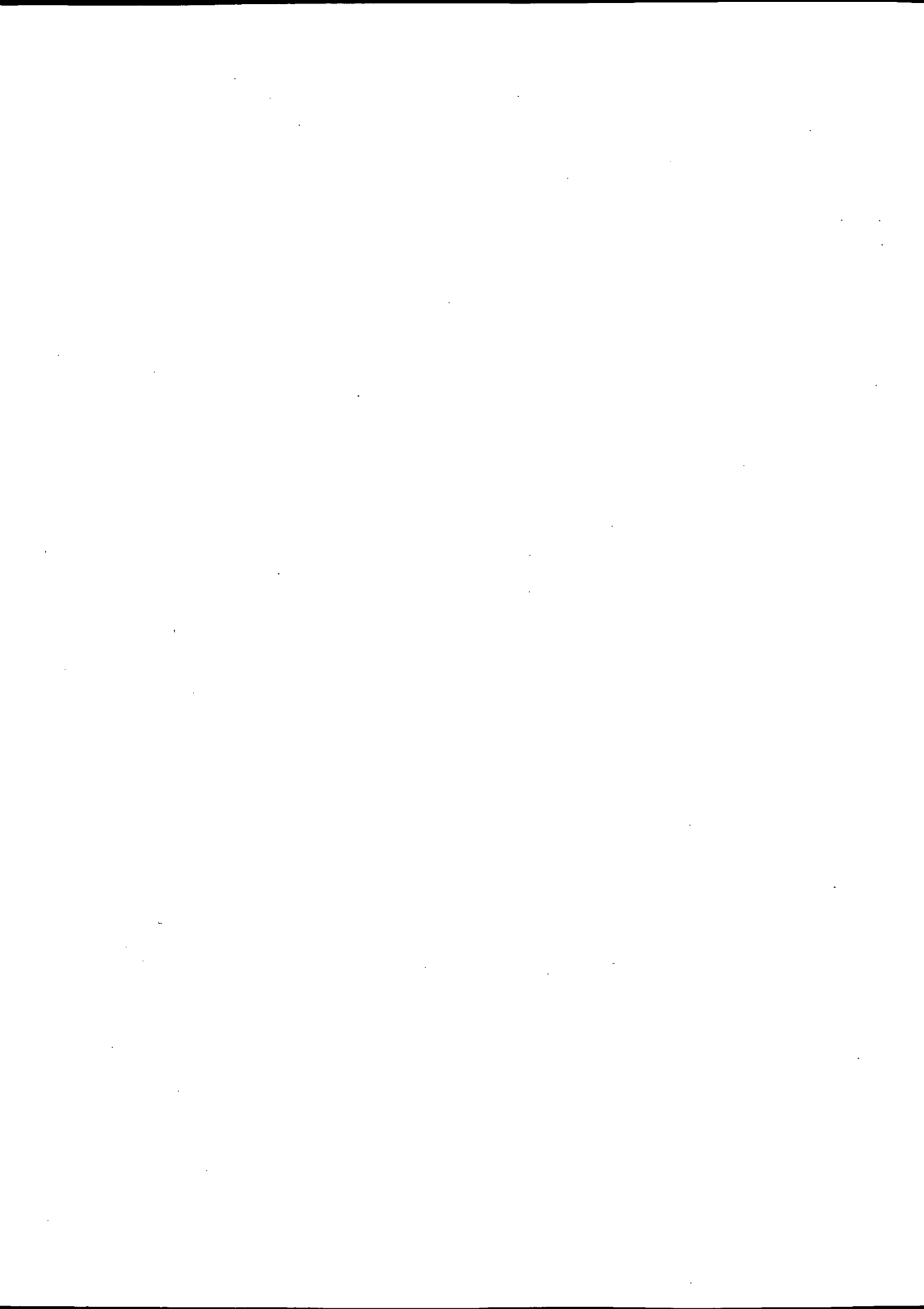
Parcours annuel moyen en 1986: 14 000 km

13 % des distances sont réalisées pour des déplacements " domicile - travail "

48 % des distances sont réalisées pour des déplacements " professionnels "

39 % des distances sont réalisées pour des déplacements " privés "

8 % des minicars sont utilisés en camping-car



CAMIONNETTES

I - PARC EN SERVICE

Les 3 637 000 camionnettes en service sont pratiquement utilisées par leur propriétaire (physique ou moral); seulement 3% sont utilisées par des locataires et 3% sont en crédit-bail.

Le parc en service est constitué des véhicules se trouvant dans l'une des situations suivantes au moment de l'enquête :

a) véhicule utilisé par le propriétaire,

b) véhicule utilisé par un ou plusieurs locataires,

c) véhicule en crédit-bail,

d) véhicule dont le propriétaire a cessé son activité depuis plus de six mois ou immobilisé à cause de grosses réparations par exemple.

Sont exclus les véhicules mis à la ferraille, mis à la casse, hors d'usage, vendus à l'étranger, appartenant à des forains sans domicile fixe ou hors champ.

Répartition du parc en service selon la situation du véhicule

Situation du véhicule	Effectifs (en milliers)	%
Véhicules utilisés par le propriétaire	3 358	92,4%
Véhicules utilisés par un ou plusieurs locataires	113	3,1%
Véhicules en crédit-bail	110	3,0%
Véhicules dont le propriétaire a cessé son activité depuis plus de 6 mois, ou immobilisés (grosses réparations)	56	1,5%
Ensemble	3 637	100,0%

En ce qui concerne les véhicules en crédit-bail, la donnée doit être analysée avec prudence car lors de l'enquête il

peut y avoir eu confusion avec la location ou même un achat à crédit.

1. Parc en service selon la charge utile ou le poids total en charge autorisé

Le parc en service (3 637 000 camionnettes), avec une charge utile moyenne de 0,8 tonne représente un potentiel de transport disponible de 2,9 millions de tonnes. Plus de la moitié du parc en service (64%) est constituée de camionnettes dont la charge utile ne dépasse pas 1 tonne. L'essentiel du parc (98%) comprend des véhicules de poids total en charge autorisé ne dépassant pas 3,5

tonnes. Ainsi ces véhicules peuvent pratiquement tous être conduits avec le permis B (voiture de tourisme).

La classe de poids total en charge autorisé "6,1 t et plus" est limitée supérieurement puisque l'enquête ne porte que sur les véhicules de charge utile inférieure à 3 tonnes.

Parc en service des camions et camionnettes selon le P.T.C.A. et la charge utile

Unité : millier de véhicules

Classes de P.T.C.A.	Classes de charge utile				Total
	< 0,5 t	0,5 t à 0,9 t	1,0 t à 1,7 t	1,8 t à 2,9 t	
Moins de 1,5 t	1 662	206	5	0	1 873
1,5 t à 2,5 t	25	374	372	3	774
2,6 t à 3,5 t	13	57	612	215	897
3,6 t à 6,0 t	1	1	12	50	64
6,1 t et plus	1	2	5	21	29
Total	1 702	640	1 006	289	3 637

Pour alléger la présentation, le seul critère de poids retenu est le poids total en charge autorisé (P.T.C.A.).

Cependant à l'aide du tableau précédent et des éléments ci-dessous, il est possible d'établir des liens entre le P.T.C.A. et la charge utile. De plus des résultats de l'enquête classés selon la charge utile pourront être de-

mandés au service responsable de l'enquête (1).

Le tableau ci-dessous donne la charge utile moyenne et le P.T.C.A. moyen correspondant, selon les classes "usuelles" de charge utile et de P.T.C.A..

Charge utile et P.T.C.A. moyens selon le P.T.C.A. et la charge utile

Unité: tonne

Classes de P.T.C.A.	C.U. et P.T.C.A.	Classes de charge utile				Total
		< 0,5 t	0,5 t à 0,9 t	1,0 t à 1,7 t	1,8 t à 2,9 t	
Moins de 1,5 t	C.U.	0,4	0,5	-	-	0,4
	P.T.C.A.	1,1	1,3	-	-	1,1
1,5 t à 2,5 t	C.U.	0,4	0,7	1,1	-	0,9
	P.T.C.A.	1,8	2,0	2,3	-	2,1
2,6 t à 3,5 t	C.U.	0,3	0,7	1,4	1,8	1,5
	P.T.C.A.	3,3	3,2	3,2	3,5	3,3
3,6 t à 6,0 t	C.U.	-	-	1,4	2,4	2,1
	P.T.C.A.	-	-	5,0	5,7	5,5
6,1 t et plus	C.U.	-	-	-	2,5	2,5
	P.T.C.A.	-	-	-	7,9	7,9
Total	C.U.	0,4	0,7	1,3	2,0	0,6
	P.T.C.A.	1,1	1,9	2,9	4,5	2,0

(1) O.E.S.T. Division des Etudes statistiques du département des Synthèses statistiques et économiques

Le tableau ci-dessous donne pour un P.T.C.A. donné la charge utile moyenne observée. La dispersion des charges utiles correspondant à un P.T.C.A. est due aux différents modèles de camionnettes : marque, types de carrosseries, aménagements, etc.. Dans certains cas on

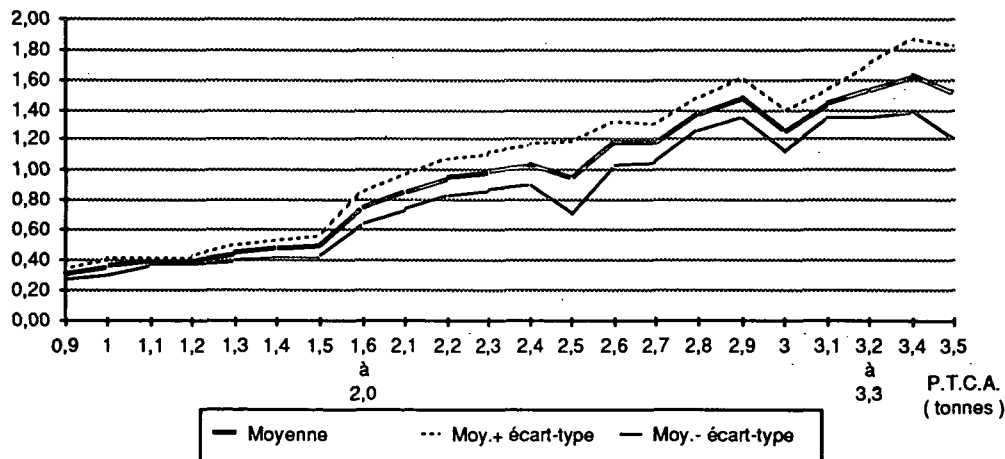
observe des distributions plurimodales. L'augmentation de la dispersion avec le P.T.C.A. est illustrée par la courbe ci-dessous, dans laquelle chaque valeur de la moyenne est encadrée par "plus" ou "moins" un écart-type.

Charge utile moyenne des véhicules utilitaires légers
et écart-type, selon le P.T.C.A.

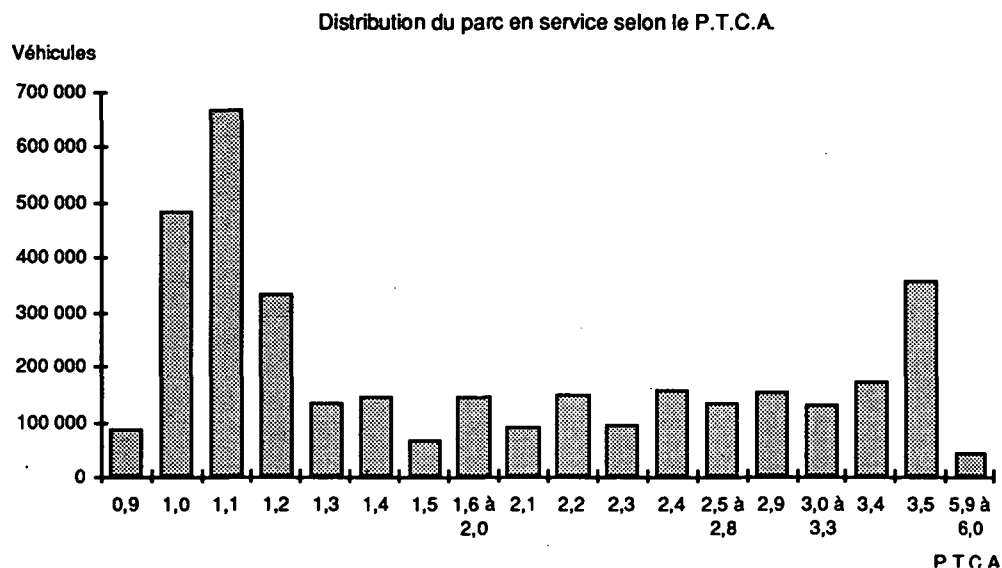
Unité: tonne		
P.T.A.C.	C.U. moyenne	Ecart-type
0,9	0,31	0,032
1	0,36	0,052
1,1	0,40	0,024
1,2	0,40	0,032
1,3	0,45	0,054
1,4	0,48	0,058
1,5	0,50	0,068
1,6 à 2,0	0,75	0,106
2,1	0,86	0,117
2,2	0,96	0,123
2,3	1,00	0,123
2,4	1,04	0,132
2,5	0,95	0,241
2,6	1,18	0,143
2,7	1,18	0,121
2,8	1,37	0,107
2,9	1,48	0,130
3	1,26	0,138
3,1	1,44	0,096
3,2 à 3,3	1,53	0,175
3,4	1,63	0,233
3,5	1,51	0,307
5,9 à 6,0	2,51	0,260

Charge utile moyenne
(tonnes)

Charge utile moyenne et dispersion, selon le P.T.C.A.



Enfin la distribution du parc selon le P.T.C.A. est illustrée par l'histogramme ci-dessous.



2. Parc en service selon la source d'énergie

La majorité des camionnettes roulent à l'essence (66%). Mais il convient de se reporter au chapitre III pour obtenir des données selon une classification plus fine des carburants. En effet ici le classement a été effectué selon la source d'énergie inscrite sur la carte grise. Sous la rubri-

que "essence" sont inclus l'essence ordinaire et le super carburant. La rubrique "autres" comprend le gazogène, le carburant gazeux (gaz de pétrole liquéfié), l'électricité et des carburants divers. L'effectif du parc en service correspondant à cette dernière rubrique est négligeable.

Parc en service, selon la source d'énergie
et le poids total en charge autorisé

Unité : millier de véhicules

Classes de P.T.C.A.	Source d'énergie			Ensemble
	Essence	Gazole	Autres	
Moins de 1,5 t	1 683	179	11	1 873
1,5 t à 2,5 t	439	333	2	774
2,6 t à 3,5 t	274	621	2	897
3,6 t à 6,0 t	4	60	0	64
6,1 t et plus	1	28	0	29
Total	2 401	1 221	15	3 637

3. Parc en service selon l'année de première mise en circulation

L'âge moyen d'une camionnette est 7 ans et un mois avec près de 50 % des effectifs qui ont moins de 6 ans. Au chapitre II, les variations de l'âge moyen en fonction de la situation juridique du propriétaire ou de son activité principale seront décrites. Des compléments sur l'âge seront fournis aux chapitres concernant les achats et les mutations, la consommation de carburant et le trafic.

L'année de première mise en circulation est l'année où le véhicule a reçu sa première immatriculation. Sont essentiellement concernés les véhicules neufs. Néanmoins, les véhicules de l'administration, militaires ou achetés à

l'étranger, réimmatriculés "normalement" à la suite d'une mutation, peuvent être immatriculés d'occasion avec pour année de première mise en circulation celle correspondant à leur immatriculation d'occasion.

Ce fait conduit donc à faire quelques réserves sur l'âge réel des véhicules et explique le manque de cohérence entre les immatriculations neuves annuelles et les effectifs du parc en service selon l'année de première mise en circulation.

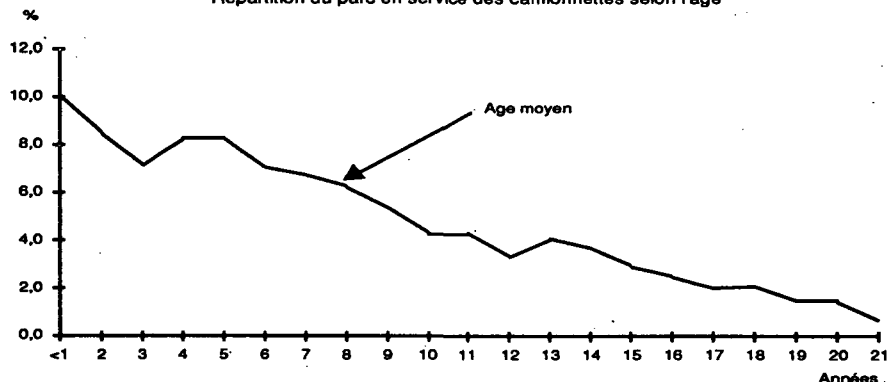
Les années 1975 et 1984 avaient vu chuter les nombres d'immatriculations de véhicules neufs.

Parc en service des camions et camionnettes, selon l'année de 1ère mise en circulation et la classe de P.T.C.A.

Unité : millier de véhicules

Année de 1ère mise en circulation	Classes de P.T.C.A.					Total
	< 1,5 t	1,5 t à 2,5 t	2,6 t à 3,5 t	3,6 t à 6,0 t	6,1 T et plus	
1 966	3	5	10	2	0	23
1 967	11	17	21	3	1	53
1 968	16	14	22	2	0	54
1 969	30	15	25	5	1	76
1 970	35	16	15	6	0	72
1 971	38	22	24	5	1	90
1 972	47	26	30	2	1	106
1 973	56	30	41	5	1	133
1 974	67	29	45	5	1	147
1 975	55	27	34	4	1	121
1 976	74	30	46	4	3	157
1 977	82	33	38	3	0	156
1 978	106	37	49	2	1	195
1 979	136	28	56	4	2	226
1 980	138	43	55	3	4	243
1 981	135	61	56	1	2	255
1 982	157	70	70	2	1	300
1 983	166	66	64	3	1	300
1 984	146	53	56	1	2	258
1 985	166	73	63	1	4	307
1 986	206	79	77	1	2	365
Total	1 873	774	897	64	29	3 637

Répartition du parc en service des camionnettes selon l'âge



4. Parc en service selon la carrosserie

Le parc en service est surtout composé de fourgons.

La répartition du parc en service selon la carrosserie a été faite à partir de la carrosserie inscrite sur la carte grise.

Il peut y avoir quelques incertitudes sur la nature réelle de la carrosserie pour les raisons suivantes :

- certains véhicules sont immatriculés alors qu'ils ne possèdent encore qu'un châssis et que la carrosserie sera mise en place plus tard;

- des véhicules sont transformés sans que la carte grise ne soit modifiée (c'est le cas, par exemple, des fourgons ordinaires qui sont en réalité des fourgons isothermes, frigorifiques ou réfrigérants);

- certains véhicules sont difficiles à affecter quant à leur carrosserie. Ainsi des camions ateliers, magasins, bureaux, etc. peuvent être classés en fourgons ordinaires, en véhicules pour travaux publics ou industriels, ou en carrosserie non spécifiée.

Certaines carrosseries ont été regroupées lorsque les effectifs de parc correspondant étaient trop faibles et par conséquent n'étaient pas significatifs.

Sous la rubrique "non spécifié et divers", près de la moitié du parc est constitué de véhicules spéciaux (44%).

En ce qui concerne les commerciales et les breaks, il s'agit de véhicules qui ne sont pas retenus en voitures particulières.

Le parc en service des "citermes" est réparti en citernes non spécifiées (30%), en citernes à eau (37%), en citernes à produits alimentaires (8%), en citernes à produits chimiques (9%) et en citernes à hydrocarbures lourds (16%).

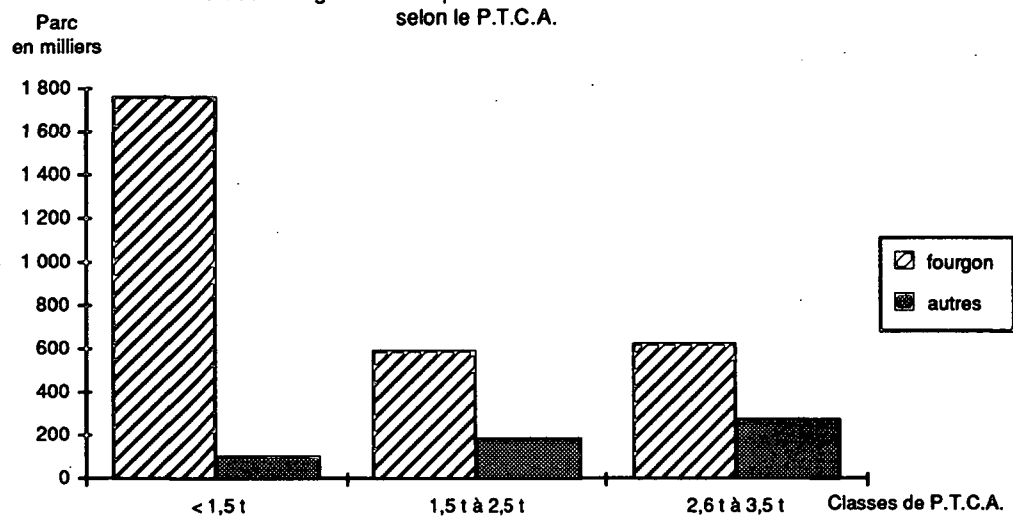
Dans la rubrique "autre carrosserie" sont regroupés les fourgons blindés, les grues routières, les véhicules magasins (24%), les véhicules utilitaires pour handicapés, les fourgons funéraires, les véhicules de voirie et enfin les bennes à ordures ménagères (25%).

Parc en service selon la carrosserie et le poids total en charge autorisé

Unité : millier de véhicules

Carrosseries	Classes de P.T.C.A.					Total
	< 1,5 t	1,5 t à 2,5 t	2,6 t à 3,5 t	3,6 t à 6,0 t	6,1 t et plus	
non spécifiée et divers	5	5	10	1	2	23
commerciales et breaks non retenus dans les VP	3	3	0	0	0	6
plateau	2	60	101	7	3	173
bâché	91	71	13	4	2	181
fourgon ordinaire	1 765	592	622	26	8	3 013
fourgon à température dirigée	2	1	11	3	2	19
benne basculante	2	8	45	13	2	70
bétailière	0	2	30	2	1	35
citerne	2	1	0	1	0	4
travaux publics et industriels	1	2	20	3	6	32
véhicule d'incendie	0	0	2	0	2	4
véhicule atelier	0	2	7	0	0	9
bazar forain	0	1	8	3	0	12
caravane ou véhicule habitable	0	22	24	0	0	46
ambulance	0	3	1	0	0	4
autre carrosserie	0	1	3	1	1	6
Toutes carrosseries	1 873	774	897	64	29	3 637

Part des fourgons dans le parc en service des camionnettes
selon le P.T.C.A.



II - ACTIVITE DU PROPRIETAIRE DU VEHICULE

1. Parc utilisé selon la situation juridique du propriétaire du véhicule et le poids total en charge autorisé.

Les entreprises individuelles, les sociétés ou assimilées et les particuliers se partagent presque tout le parc en proportions sensiblement égales.

La statistique ne concerne plus désormais que 3 581 000 véhicules (soit 98 % du parc en service). En effet, la question relative à la situation juridique du propriétaire du véhicule ne devait être renseignée que pour les seuls véhicules utilisés par le propriétaire, un locataire ou en crédit-bail.

La situation juridique retenue est celle du propriétaire du véhicule et non celle de l'utilisateur. Pour décrire la situation juridique, huit rubriques ont été retenues :

- entreprise individuelle : commerçant, artisan, agriculteur, profession libérale, etc.;

- société ou assimilée : S.A., S.A.R.L., G.A.E.C., G.I.E., G.F.A., coopérative agricole, coopérative ouvrière, personnes associées, etc.;

- entreprise du secteur public : E.D.F., S.N.C.F., Air France, R.A.T.P., société d'économie mixte, entreprise nationalisée, etc.;

- association : association sans but lucratif;

- collectivité locale ou administration : mairie, préfecture, ministère, direction départementale de l'équipement, etc. (les véhicules des domaines sont exclus puisque hors du champ de l'enquête);

- particulier : Monsieur, Madame X. (personne physique);

- autres : correspond souvent à des réponses indiquant une profession et non une situation juridique.

Parc utilisé des camions et camionnettes selon la situation juridique du propriétaire et la classe de P.T.C.A.

Unité : millier de véhicules

Situation juridique	Classes de P.T.C.A. (en tonnes)					Total
	< 1,5 t	1,5 t à 2,5 t	2,6 t à 3,5 t	3,6 t à 6,0 t	6,1 t et plus	
Entreprise individuelle	543	314	365	23	6	1 251
Société ou assimilée	562	195	288	21	15	1 081
Particulier	630	222	156	6	1	1 015
Collectivité locale ou administration	53	18	44	7	6	128
Entreprise du secteur public	43	6	19	4	1	73
Association	6	5	10	0	0	21
Autre	8	2	2	0	0	12
Total	1 845	762	884	61	29	3 581

2. Parc utilisé selon la situation juridique du propriétaire du véhicule et l'activité principale exercée

Par rapport au parc utilisé des camionnettes, dont les propriétaires ne sont pas des particuliers, les camionnettes appartiennent principalement à quatre grands secteurs :

- le commerce avec des entreprises individuelles (23 % du parc utilisé),
- le bâtiment et les travaux publics avec des entreprises individuelles et des sociétés (23 % du parc utilisé),
- l'agriculture et la pêche avec des entreprises individuelles (18 % du parc utilisé),
- l'industrie avec des sociétés (14 % du parc utilisé).

Seuls devaient répondre à la question sur "l'activité principale exercée" par le propriétaire du véhicule, les enquêtés dont la situation juridique n'était pas "particulier". C'est pourquoi 2 566 000 véhicules sont concernés dans les tableaux suivants. Les 1 015 000 autres véhicules appartiennent à des particuliers.

L'activité principale exercée retenue est celle du propriétaire du véhicule et non celle de l'utilisateur. L'activité a été classée selon neuf critères :

- commerce : commerce de détail et de gros,
- bâtiment et travaux publics,
- agriculture et pêche,
- industrie : industries agricoles et alimentaires, production et distribution d'énergie, industrie des biens d'équipement, industrie des biens de consommation courante,
- location de véhicules,
- autres services : réparation et commerce de l'automobile, réparations diverses, hôtellerie, organismes financiers, assurances, services de santé, de loisirs, etc.,
- transport : transport routier, ferroviaire, par conduite, par navigation intérieure, par voie maritime ou aérienne, auxiliaire des transports,
- autres activités : enquêté ayant indiqué une activité comme comptable, travaux de mécanique, etc., sans préciser le secteur d'activité,
- non indiqué : non réponse ou réponse erronée.

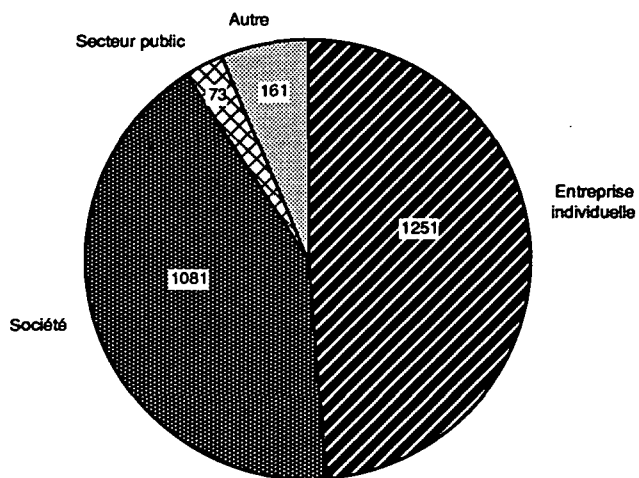
Les situations juridiques sont celles définies dans le paragraphe précédent.

Parc utilisé des camions et camionnettes selon la situation juridique et l'activité principale exercée par le propriétaire

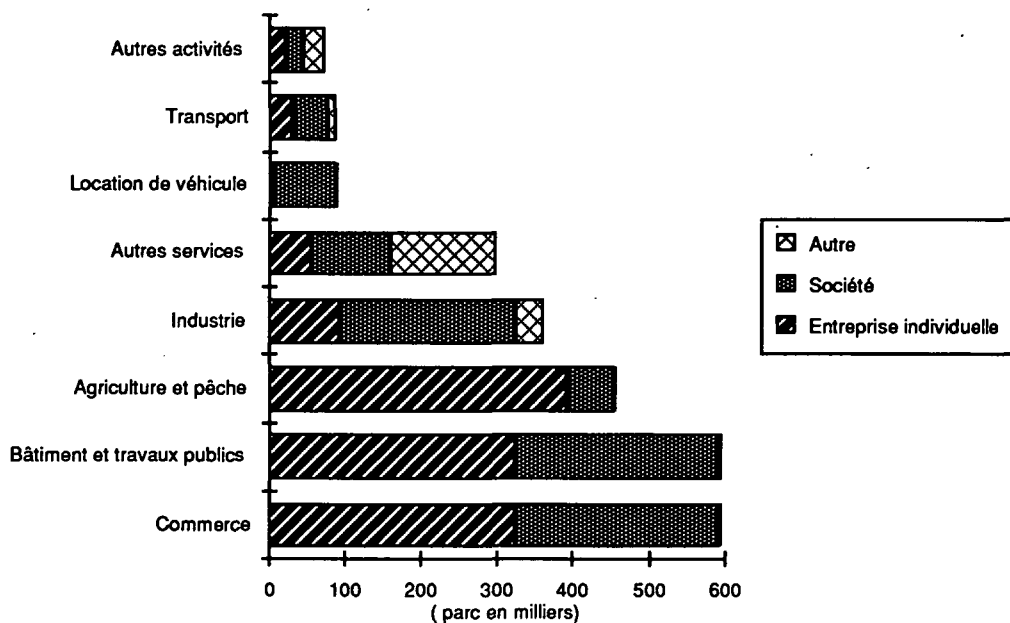
Unité : millier de véhicules

Activité principale exercée	Situation juridique				Total
	Entreprise individuelle	Société ou assimilée	Entreprise du secteur public	Autres	
Commerce	324	270	0	2	596
Bâtiment et travaux publics	324	267	1	5	597
Agriculture et pêche	393	61	0	2	456
Industrie	93	230	37	0	360
Location de véhicules	6	81	0	4	91
Autres services	55	103	19	122	299
Transport	32	45	10	2	89
Autres activités	22	23	6	22	73
Non indiquée	2	1	0	2	5
Total	1 251	1 081	73	161	2 566

Répartition du parc utilisé
selon la situation juridique du propriétaire



Répartition du parc utilisé, selon l'activité principale
exercée et la situation juridique du propriétaire



3. Parc utilisé selon l'activité principale exercée par le propriétaire et le poids total en charge autorisé

Pour la même raison que celle exposée dans le paragraphe précédent, seuls 2 566 000 véhicules sont concernés. Les critères d'activité principale exercée par le propriétaire ont été définis ci-dessus.

Parc des camions et camionnettes utilisés, selon l'activité principale exercée par le propriétaire et la classe de P.T.C.A.

Unité : millier de véhicules

Activité principale exercée	Classes de P.T.C.A.					Total
	< de 1,5 t	1,5 t à 2,5 t	2,6 t à 3,5 t	3,6 t à 6,0 t	6,1 t et plus	
Commerce	279	120	178	13	6	596
Bâtiment et travaux publics	228	175	182	8	4	597
Agriculture et pêche	254	73	122	6	1	456
Industrie	184	73	97	3	3	360
Location de véhicules	43	11	30	5	2	91
Autres services	156	52	77	8	6	299
Transport	31	18	26	10	4	89
Autres activités	37	17	15	2	2	73
Non indiquée	3	1	1	0	0	5
Total	1 215	540	728	55	28	2 566

4. Parc utilisé selon l'effectif salarié de l'entreprise propriétaire

Les camionnettes appartiennent à des entreprises de toutes tailles pour les entreprises individuelles et les sociétés du commerce.

Dans le bâtiment et les travaux publics sont surtout concernées des entreprises individuelles et des sociétés de taille assez importante.

Pour l'agriculture et la pêche, il s'agit d'entreprises individuelles de très petite taille.

Enfin dans l'industrie se trouvent des sociétés de taille importante.

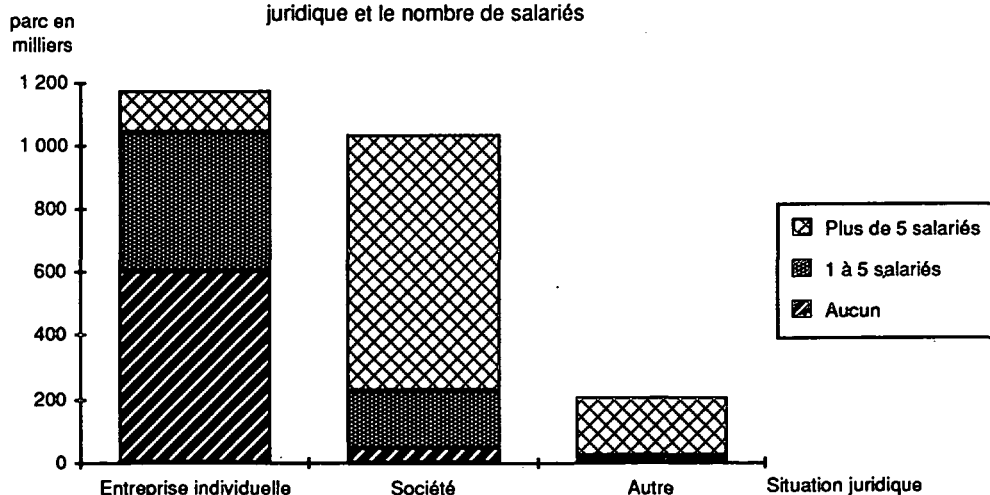
Seuls devaient répondre à la question sur l'effectif des salariés, les enquêtés dont la situation juridique n'était pas "particulier".

Parc utilisé des camions et camionnettes, selon la situation juridique et l'effectif salarié de l'entreprise propriétaire

Unité : millier de véhicules

Effectif salarié	Situation juridique				Total
	Entreprise individuelle	Société ou assimilée	Entreprise du secteur public	Autres	
Aucun	607	46	0	12	665
1 à 5 salariés	442	183	1	11	637
Plus de 5 salariés	128	808	69	111	1 116
Non indiqué	74	44	3	27	148
Total	1 251	1 081	73	161	2 566

Répartition du parc utilisé, selon la situation juridique et le nombre de salariés



**Parc utilisé des camions et camionnettes, selon l'effectif salarié
de l'entreprise propriétaire et la classe de P.T.C.A.**

Unité : millier de véhicules

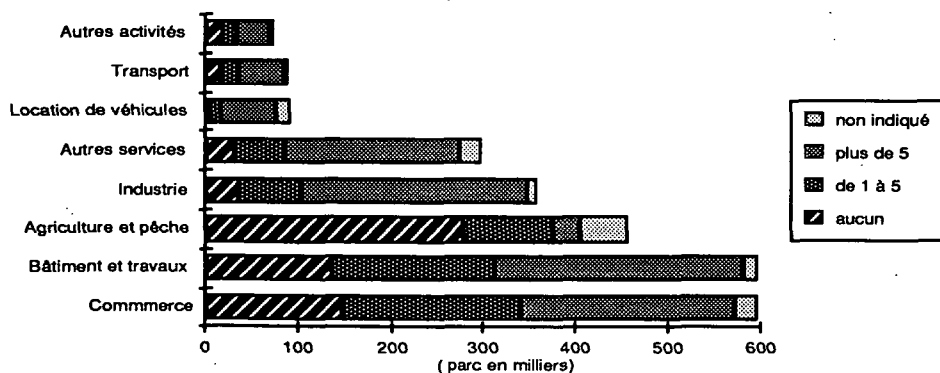
Classes de P.T.C.A. (en tonnes)	Effectif salarié				Total
	aucun	de 1 à 5	plus de 5	non indiqué	
Moins de 1,5 t	292	289	557	77	1 215
1,5 t à 2,5 t	173	145	196	26	540
2,6 t à 3,5 t	186	187	313	42	728
3,6 t à 6,0 t	11	13	29	2	55
6,1 t et plus	3	3	21	1	28
Total	665	637	1 116	148	2 566

**Parc utilisé des camions et camionnettes, selon l'activité principale
et l'effectif salarié de l'entreprise propriétaire**

Unité : millier de véhicules

Activité principale exercée	Effectif salarié				Total
	aucun	de 1 à 5	plus de 5	non indiqué	
Commerce	147	195	231	23	596
Bâtiment et travaux publics	135	177	270	15	597
Agriculture et pêche	280	96	30	50	456
Industrie	35	67	246	12	360
Location de véhicules	3	12	61	15	91
Autres services	31	53	192	23	299
Transport	16	19	49	5	89
Autres activités	17	17	36	3	73
Non indiquée	1	1	1	2	5
Total	665	637	1 116	148	2 566

**Répartition du parc utilisé, selon l'activité
principale exercée et le nombre de salariés**



5. Age moyen selon la situation juridique du propriétaire du véhicule et l'activité principale exercée

C'est dans le secteur de la location de véhicules que se trouvent les camionnettes les plus jeunes (âge moyen de 2 ans et 1 mois). Par contre les plus vieux véhicules se rencontrent dans l'agriculture et la pêche (9 ans et 7 mois) et chez les particuliers (8 ans et 11 mois). Les véhicules des autres secteurs se trouvent juste en dessous de la moyenne (7 ans et 1 mois). De plus on observe une

moyenne d'âge moins élevée dans les sociétés ou assimilées et les entreprises du secteur public (de 4 à 5 ans) que dans les entreprises individuelles (7 ans et 11 mois) et les autres situations juridiques.

L'âge du véhicule a été calculé au 1er janvier 1987, date du tirage de l'échantillon.

Age moyen des camions et camionnettes selon la situation juridique et l'activité principale exercée par le propriétaire

Unité : année

Activité principale exercée	Situation juridique					Total
	Entreprise individuelle	Société ou assimilée	Entreprise du secteur public	Autres	Particulier	
Commerce	7,6	5,1	...	9,5	...	6,6
Bâtiment et travaux publics	6,8	5,4	6,9	6,3	...	6,2
Agriculture et pêche	9,9	7,8	...	8,3	...	9,6
Industrie	7,1	4,8	4,6	13,5	...	5,3
Location de véhicules	1,9	2,1	0,5	2,3	...	2,1
Autres services	5,3	3,7	4,4	7,2	...	5,5
Transport	6,8	5,1	3,3	6,0	...	5,5
Autres activités	6,9	3,9	4,3	6,3	...	5,5
Non indiquée	7,3	4,4	...	4,5	...	5,6
Particulier	...	...	...	...	8,9	8,9
Total	7,9	4,9	4,3	6,9	8,9	7,1

6. Les achats en 1986 selon la situation juridique et l'activité principale exercée par le propriétaire

En 1986, 814 000 camionnettes ont été achetées, dont 45 % de neuves.

Ce sont les sociétés ou assimilées qui ont le plus acheté de camionnettes (274 000), puis les particuliers (260 000) et les entreprises individuelles (249 000).

Parmi les secteurs d'activités, ce sont le commerce (135 000 véhicules) et le bâtiment et travaux publics (128 000) qui ont acquis le plus de camionnettes.

En ce qui concerne la proportion de véhicules achetés neufs, on constate que les entreprises du secteur public achètent essentiellement des véhicules neufs (sous réserve de la taille de l'échantillon ou aucune observation de véhicules d'occasion n'a été faite dans ce secteur). Ensuite viennent les sociétés ou assimilées avec 73 %. Les particuliers achètent de l'occasion puisqu'ils n'ont acquis que 10 % de camionnettes neuves.

Dans les entreprises individuelles et les sociétés, les secteurs de la location de véhicules et de l'industrie achètent le plus de camionnettes neuves (respectivement 93 % et 74 % de neufs). Les entreprises de bâtiment se trouvent proches de la moyenne avec 46 %.

Le nombre de 814 000 camionnettes achetées en 1986 est légèrement inférieur à celui publié à partir du fichier des immatriculations relatives à 1986. Or il convient de

remarquer que l'enquête a eu lieu en avril 1987, à partir du fichier des véhicules utilitaires mis à jour au 1er janvier 1987. En conséquence, des véhicules immatriculés en 1986 et toujours dans le fichier au 1er janvier 1987, ont pu être détruits lors des premiers mois de 1987. De plus pour pouvoir décrire la répartition selon l'activité du propriétaire seuls sont comptabilisés les véhicules utilisés.

Nombre de camions et camionnettes achetés en 1986, selon la situation juridique et l'activité principale exercée par le propriétaire

Unité : millier de véhicules

Activité principale exercée	Situation juridique					Total
	Entreprise individuelle	Société ou assimilée	Entreprise du secteur public	Autres	Particulier	
Commerce	69	66	0	0	...	135
Bâtiment et travaux publics	69	59	0	0	...	128
Agriculture et pêche	54	8	0	0	...	62
Industrie	22	57	6	0	...	85
Location de véhicules	3	33	0	1	...	37
Autres services	19	31	2	14	...	66
Transport	6	12	3	0	...	21
Autres activités	7	8	1	4	...	20
Particulier	...	...	...	...	260	260
Total	249	274	12	19	260	814

**Proportion des camions et camionnettes neufs achetés en 1986, selon
la situation juridique et l'activité principale exercée par le propriétaire**

Unité : %

Activité principale exercée	Situation juridique					Total
	Entreprise individuelle	Société ou assimilée	Entreprise du secteur public	Autres	Particulier	
Commerce	40	69	...	...	...	54
Bâtiment et travaux publics	49	69	...	0	...	58
Agriculture et pêche	35	50	...	...	...	37
Industrie	60	76	100	0	...	74
Location de véhicules	84	95	100	51	...	93
Autres services	64	69	100	67	...	68
Transport	46	59	100	0	...	60
Autres activités	44	81	100	68	...	67
Particulier	...	...	...	...	10	10
Total	46	73	100	62	10	45

L'âge moyen des véhicules lors de leur achat d'occasion est de 6 ans et 4 mois. Les entreprises du secteur public ne sont pas concernées puisqu'elles achètent des véhicules neufs. Le secteur de la location, qui s'équipe princi-

palement en véhicules neufs, lorsqu'il acquiert des véhicules d'occasion les prend relativement jeunes (3 ans et 1 mois).

**Age moyen des camions et camionnettes achetés d'occasion en 1986,
selon la situation juridique et l'activité principale exercée par le propriétaire**

Unité : année

Activité principale exercée	Situation juridique				Total
	Entreprise individuelle	Société ou assimilée	Autres	Particulier	
Commerce	6,3	5,3	...	...	6,0
Bâtiment et travaux publics	6,1	5,7	3,0	...	5,9
Agriculture et pêche	7,4	5,4	...	...	7,2
Industrie	7,8	4,3	13,0	...	5,7
Location de véhicules	1,0	3,8	2,0	...	3,1
Autres services	4,9	4,0	7,6	...	5,1
Transport	6,1	4,9	2,0	...	5,1
Autres activités	6,2	5,6	5,3	...	5,9
Particulier	...	...	...	6,6	6,6
Total	6,5	5,0	6,5	6,6	6,3

7. Les mutations selon la situation juridique et l'activité principale du propriétaire

Les plus fortes proportions de camionnettes n'ayant jamais muté se trouvent chez les propriétaires qui possèdent les parcs les plus jeunes (cf. le paragraphe précédent).

L'âge moyen de 4 ans et 5 mois des camionnettes n'ayant jamais changé de propriétaire est inférieur à celui de celles qui ont muté (9 ans et 8 mois) du fait du poids des neufs.

Des réserves sont à faire sur l'analyse des mutations. En effet avec les camionnettes n'ayant jamais muté se trouvent comptabilisés les véhicules neufs ou récents. Des véhicules toujours chez le même propriétaire seront cependant considérés comme ayant muté par suite d'un changement d'adresse avec établissement d'une nou-

velle carte grise. L'importance du phénomène n'a pu être mesurée. La date du tirage du fichier échantillon étant différente de celle de l'enquête, des véhicules ayant muté lors du premier trimestre de 1987 ne peuvent être attribués à une situation juridique ou une activité. Il existe aussi dans le fichier des véhicules relatifs à leur ancien propriétaire bien qu'ayant muté (en particulier les derniers mois de 1986), par suite de mises à jour non encore effectuées. En définitive, puisque l'échantillon a été tiré dans un parc au 1er janvier 1987, avec connaissance de la situation du véhicule pour l'année 1986, on considère comme véhicules n'ayant pas muté ceux dont l'année de première mise en circulation est identique à celle de l'établissement de la dernière carte grise.

Pourcentage de camions et camionnettes n'ayant jamais muté, selon la situation juridique et l'activité principale exercée par le propriétaire

Unité : %

Activité principale exercée	Situation juridique					Total
	Entreprise individuelle	Société ou assimilée	Entreprise du secteur public	Autres	Particulier	
Commerce	50	68	...	39	...	58
Bâtiment et travaux publics	56	71	100	84	...	63
Agriculture et pêche	34	48	...	70	...	36
Industrie	60	75	93	0	...	73
Location de véhicules	84	94	100	92	...	93
Autres services	58	77	93	70	...	72
Transport	51	68	100	56	...	66
Autres activités	46	79	100	65	...	67
Non indiquée	51	61	...	85	...	65
Particulier	...	...	...	...	19	19
Total	48	72	95	70	19	49

**Age moyen des camions et camionnettes n'ayant jamais muté, selon
la situation juridique et l'activité principale exercée par le propriétaire**

Unité : année

Activité principale exercée	Situation juridique					Total
	Entreprise individuelle	Société ou assimilée	Entreprise du secteur public	Autres	Particulier	
Commerce	5,2	3,5	...	8,9	...	4,3
Bâtiment et travaux publics	5,0	4,1	6,9	6,2	...	4,5
Agriculture et pêche	5,6	4,8	...	6,0	...	5,5
Industrie	4,6	3,6	4,1	...	...	3,9
Location de véhicules	1,5	1,8	0,5	2,3	...	1,8
Autres services	2,8	2,8	4,1	6,2	...	4,3
Transport	4,3	4,3	3,3	6,2	...	4,1
Autres activités	3,6	3,0	4,3	4,4	...	3,7
Non indiquée	3,1	3,7	...	2,9	...	3,1
Particulier	...	...	...	...	5,9	5,9
Total	5,0	3,5	4,0	5,8	5,9	4,4

**Age moyen des camions et camionnettes ayant muté au moins une fois, selon
la situation juridique et l'activité principale exercée par le propriétaire**

Unité : année

Activité principale exercée	Situation juridique					Total
	Entreprise individuelle	Société ou assimilée	Entreprise du secteur public	Autres	Particulier	
Commerce	9,9	8,6	...	9,8	...	9,4
Bâtiment et travaux publics	9,2	8,5	...	6,5	...	8,9
Agriculture et pêche	12,0	10,6	...	14,0	...	11,9
Industrie	10,7	8,1	10,2	13,5	...	9,2
Location de véhicules	3,8	6,7	...	2,5	...	6,1
Autres services	8,9	6,7	8,8	9,6	...	8,6
Transport	9,3	6,9	...	5,9	...	8,1
Autres activités	9,7	7,3	...	9,9	...	9,3
Non indiquée	11,6	5,5	...	13,5	...	10,1
Particulier	...	...	...	...	9,6	9,6
Total	10,6	8,4	9,7	9,6	9,6	9,7

III - CONSOMMATION DE CARBURANT

1. Nature du carburant

Sur les 3 581 000 camionnettes utilisées, 1 094 000 fonctionnent à l'essence et 1 234 000 au supercarburant. L'équipement en gazole, qui concerne le tiers du parc, croît avec le P.T.C.A. : ainsi 70 % des camionnettes de 2,6 t à 3,5 t utilisent le gazole.

Pour les véhicules utilisés une question portait sur la nature du carburant utilisé.

Sur la carte grise la source d'énergie est précisée selon les rubriques suivantes : essence, gazole, gasogène, carburant gazeux, électricité, G.P.L. (gaz de pétrole liquéfié) et autres. L'enquête a permis la distinction entre essence ordinaire et supercarburant.

Le tableau ci-dessous a été établi à partir des réponses des enquêtés.

Parc utilisé des camions et camionnettes, selon la nature du carburant déclaré par l'enquêté et la classe de P.T.C.A.

Unité : millier de véhicules

Classes de P.T.C.A.	Nature du carburant								Total
	essence	super	gazole	G.P.L.	électr.	autre	2 carb.	n.r.	
Moins de 1,5 t	715	916	194	14	0	0	1	5	1 845
1,5 t à 2,5 t	225	201	331	3	0	0	1	1	762
2,6 t à 3,5 t	152	112	617	1	0	0	0	2	884
3,6 t à 6,0 t	1	3	56	1	0	0	0	0	61
6,1 et plus	1	1	27	0	0	0	0	0	29
Total	1 094	1 233	1 225	19	0	0	2	8	3 581

Il est intéressant de rapprocher ces résultats obtenus à partir des déclarations des enquêtés, de ceux inscrits sur la carte grise.

Afin de mieux comparer les deux sources d'information, le

tableau ci-après a été élaboré en supposant que les véhicules, dont la nature du carburant est "2 carburants" ou "non réponse", ont été répartis au prorata des autres natures de carburants indiquées par l'enquêté.

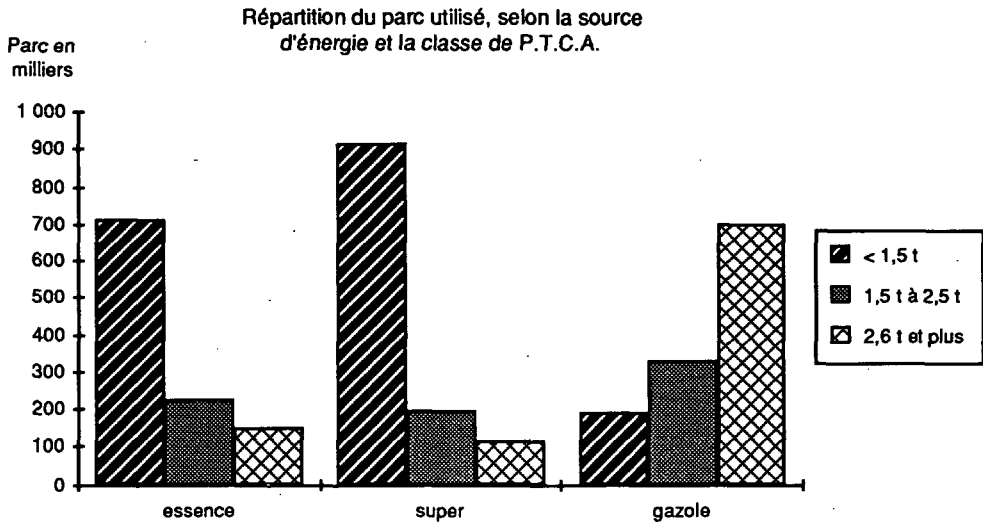
Répartition du parc utilisé des camions et camionnettes selon le carburant utilisé et selon les deux sources d'information: fichier des cartes grises et réponses des enquêtés

Unité : millier de véhicules

Classes de charge utile	essence + super		gazole		autres	
	fichier	enquête	fichier	enquête	fichier	enquête
Moins de 0,5 t	1 503	1 484	161	178	11	13
0,5 t à 0,9 t	400	394	233	238	2	3
1,0 t à 1,7 t	399	394	588	593	2	2
1,8 t à 2,9 t	61	62	221	219	0	1
Total	2 363	2 334	1 203	1 228	15	19

Il n'y a que de petites différences entre les deux sources. En ce qui concerne les différences plus importantes pour les véhicules à gazole de très petit tonnage et les véhicu-

les fonctionnant avec "d'autres sources d'énergie", il s'agit de véhicules dont le moteur a été transformé. Seule une très petite partie du parc est concernée.



2. Consommation de carburant

La consommation moyenne de carburant mesurée en litres aux 100 kilomètres a été estimée pour l'essence ordinaire, le supercarburant et le gazole.

Ces données sont à analyser avec prudence. En effet, les taux de réponses ne sont pas très élevés pour ces questions.

Ainsi :

- le taux de réponses est de 75 % pour la consommation moyenne,
- le taux de réponses est de 45 % pour la consommation en ville,
- le taux de réponses est de 43 % pour la consommation sur route.

De plus les propriétaires de véhicules ne suivent pas toujours avec attention leur consommation.

A la question "procédez-vous à des relevés de consommation ?"

- 15 % ont répondu "régulièrement",
- 38 % ont répondu "de temps en temps",
- 46 % ont répondu "jamais",
- 1 % n'ont pas ou mal répondu.

Le secteur public, les collectivités locales et l'administration suivent assez bien la consommation de leurs véhicules : 75 % des véhicules du secteur public et 51 % des

véhicules des collectivités locales ou de l'administration font "régulièrement" l'objet de relevés de consommation. En revanche, 55 % des véhicules des entreprises individuelles et 53 % de ceux des particuliers ne font "jamais" l'objet de relevés de consommation.

Selon l'activité principale exercée, des différences de structure sont observables. Ainsi 23 % des véhicules de "l'industrie", 33 % des véhicules "des autres services", 34 % des véhicules des "transports", 23 % des véhicules de "la location de véhicules" et 28 % des véhicules des "autres activités" font "régulièrement" l'objet de relevés de consommation. En revanche, 61 % des véhicules de "l'agriculture et pêche" et près de 50 % de ceux de la "location de véhicules", du "commerce" et du "bâtiment et travaux publics", ne font "jamais" l'objet de relevés de consommation.

Pour la classe de P.T.C.A. "6,1 t et plus", les consommations en essence ordinaire et supercarburant ne peuvent être publiées par suite d'un nombre trop faible d'observations correspondant à un effectif de parc minime.

Sur le total des véhicules, la consommation moyenne, supérieure pour le gazole à ce qu'elle est pour le supercarburant ou l'essence, ne saurait étonner : elle provient uniquement d'un effet de structure du parc, dans lequel les plus grosses camionnettes fonctionnent au gazole.

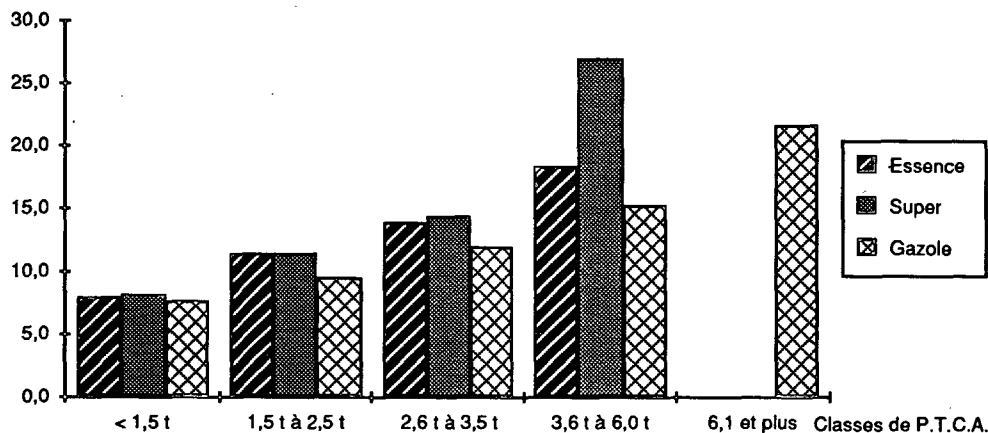
**Consommation moyenne de carburant des camions et camionnettes,
selon la classe de P.T.C.A.**

Unité : litres / 100 km

Classes de P.T.C.A.	Nature du carburant								
	essence			super			gazole		
	moyenne	ville	route	moyenne	ville	route	moyenne	ville	route
Moins de 1,5 t	8,0	9,1	7,3	8,2	9,3	7,4	7,6	8,3	6,7
1,5 t à 2,5 t	11,5	13,4	10,8	11,5	13,2	10,4	9,5	10,9	8,9
2,6 t à 3,5 t	13,8	15,3	11,7	14,3	15,7	13,2	12,0	14,0	11,2
3,6 t à 6,0 t	18,4	20,6	18,5	26,9	22,1	16,3	15,3	16,3	14,3
6,1 et plus	-	-	-	-	-	-	21,6	23,1	18,6
Total	9,6	11,0	8,8	9,4	10,6	8,5	10,9	12,3	10,0

**Consommation moyenne de carburant,
selon le P.T.C.A.**

Litres / 100 km



Il est difficile d'évaluer les progrès en économies d'énergie au cours du temps. En effet au cours de la vie d'un véhicule, le moteur peut avoir été changé, le comportement de l'utilisateur s'est modifié, le moteur s'use, la structure du parc et la technologie des véhicules se modifient, etc.. Cependant à partir de l'année de première mise en circulation inscrite sur la carte grise, on observe :

- a) pratiquement aucun changement pour les camionnettes à essence ordinaire,
- b) une légère baisse de la consommation moyenne

pour les camionnettes à supercarburant,

c) une nette économie d'énergie pour les camionnettes à gazole : en effet autour des années 1980, la consommation moyenne en gazole était de 11,4 litres au 100 km puis elle a évolué comme suit :

10,9 l/100 km en 1983,
10,8 l/100 km en 1984,
10,2 l/100 km en 1985,
9,1 l/100 km en 1986.

IV - KILOMETRAGE DU VEHICULE

1. Kilométrage moyen réalisé en 1986

Le parcours annuel moyen réalisé en 1986 est de 14 000 kilomètres. La moitié des camionnettes parcourent moins de 11 000 kilomètres par an. Les parcours moyens les plus importants sont effectués par les camionnettes de location.

A la question sur le kilométrage réalisé en 1986, seuls devaient répondre les enquêtés ayant utilisé leur véhicule et ayant acquis celui-ci avant le 1er janvier 1986.

Le parcours moyen estimé ici ne concerne donc pas la totalité du parc. Il conviendrait de tenir compte des véhicules acquis au cours de l'année 1986. En ce qui concerne les véhicules neufs mis en service en 1986, on verra au paragraphe 4) du présent chapitre, que leur kilométrage annuel moyen en 1986 peut être estimé à 17 000 km. Or les véhicules mis en service pour la première fois en 1986 représentent 10 % du parc. On obtient alors une estimation du parcours annuel moyen de 14 400 km. Mais le poids des véhicules acquis d'occasion en 1986 est loin d'être négligeable : ils représentent 12 % du parc. Si l'on suppose qu'il n'y a pas eu immobilisation du véhicule lors d'une transaction, le kilométrage annuel moyen reste à 14 400 km. Or dans la réalité il y a immobilisation du

véhicule entre sa vente et son achat. Pour cette partie de parc, il faudrait diminuer le kilométrage annuel moyen. L'enquête ne permettant pas d'évaluer l'importance des délais d'immobilisation, il semble raisonnable de s'en tenir à l'estimation première des 14 000 km, calculée à partir des réponses des enquêtés pour leurs véhicules possédés avant le 1er janvier 1986. D'ailleurs, la taille de l'échantillon et la qualité des réponses ne permettent pas d'avoir une précision des résultats inférieure au millier de kilomètres.

Les déclarations de kilométrage moyen annuel supérieur à 100 000 km n'ont pas été prises en compte.

a) Kilométrage moyen parcouru en 1986 selon le poids total en charge autorisé et la source d'énergie.

Les camionnettes à gazole roulent davantage que les camionnettes fonctionnant à l'essence ordinaire ou au supercarburant.

Sous la rubrique "tous carburants" sont inclus également les autres carburants : G.P.L., électricité, etc...

Kilométrage réalisé en 1986, selon la nature du carburant et le P.T.C.A.

Unité : millier de kilomètres

Classes de P.T.C.A. (en tonnes)	Nature du carburant			Ensemble
	essence	super	gazole	
Moins de 1,5 t	10	14	27	13
1,5 t à 2,5 t	10	11	22	15
2,6 t à 3,5 t	8	10	17	14
3,6 t à 6,0 t	3	5	16	15
6,1 t et plus	12	7	16	15
Total	10	13	19	14

b) Kilométrage moyen parcouru en 1986 selon l'année de première mise en circulation.

Le kilométrage annuel moyen décroît assez rapidement avec l'âge dans les premières années, puis il se stabilise ensuite vers un kilométrage encore assez important. Les vieux véhicules ont pu voir échanger leur moteur ou être rachetés pour un usage modéré.

Les "sauts" que l'on constate pour les années les plus anciennes sont dûs, d'une part aux erreurs d'échantillonnage liées au faible nombre d'observations, d'autre part aux échanges de moteur qui ont permis de remettre à "neuf" de vieux véhicules.

Kilométrage réalisé en 1986, selon l'année de première mise en circulation et la classe de P.T.C.A.

Unité : millier de kilomètres

Année de 1ère mise en circulation	Classes de P.T.C.A.					Total
	< de 1,5	1,5 t à 2,5 t	2,6 t à 3,5 t	3,6 t à 6,0 t	6,1 t et plus	
1966	-	2	9	-	-	9
1967	6	3	9	10	1	6
1968	6	20	11	3	-	12
1969	3	11	9	7	0	7
1970	3	4	4	10	-	4
1971	8	6	7	11	2	7
1972	8	5	8	19	8	8
1973	8	8	8	7	12	8
1974	8	7	7	14	3	8
1975	8	10	9	14	30	9
1976	10	8	13	9	12	11
1977	9	13	8	14	1	9
1978	11	11	11	9	9	11
1979	11	13	14	25	13	12
1980	12	15	18	20	29	14
1981	14	17	17	14	10	15
1982	15	17	19	22	7	16
1983	18	22	19	37	27	19
1984	19	21	21	41	40	20
1985	25	26	26	30	19	25
Ensemble	13	15	14	15	16	14

c) Kilométrage moyen parcouru en 1986 selon la situation juridique et l'activité principale du propriétaire.

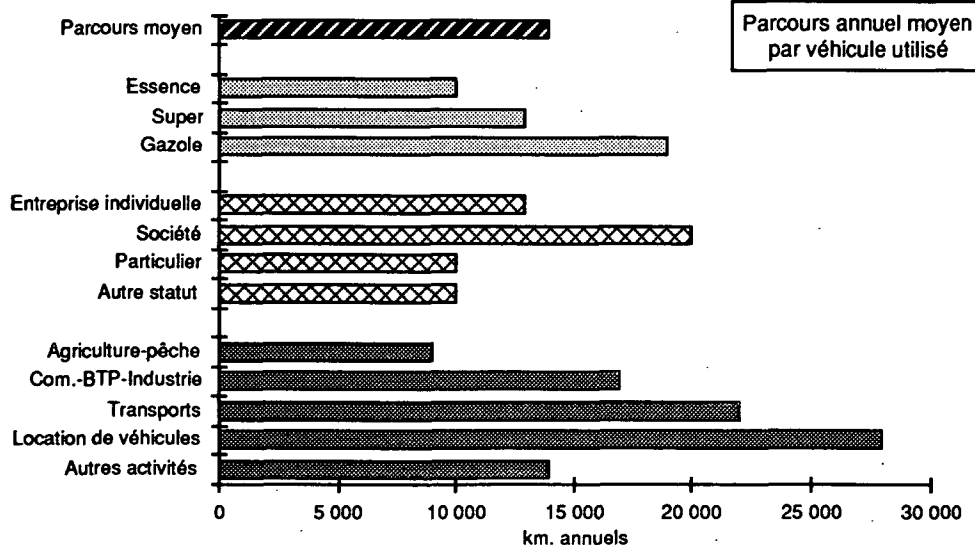
Les parcours moyens les plus importants sont effectués par les professionnels du transport: les loueurs de véhicu-

les et les transporteurs (respectivement 28 000 km et 22 000 km) et avec des comportements différents selon la situation juridique. La moyenne générale (14 000 km) subit le poids des particuliers qui sont nombreux et qui roulent moins que les entreprises.

Kilométrage réalisé en 1986, selon la situation juridique et l'activité principale exercée par le propriétaire

Unité : millier de kilomètres

Activité principale exercée	Situation juridique					Total
	Entreprise individuelle	Société ou assimilée	Entreprise du secteur public	Autres	Particulier	
Commerce	14	21	#	9	...	17
Bâtiment et travaux publics	15	19	15	9	...	17
Agriculture et pêche	9	13	#	14	...	9
Industrie	16	20	10	#	...	18
Location de véhicules	50	27	#	30	...	28
Autres services	19	22	11	9	...	14
Transport	23	24	15	6	...	22
Autres activités	15	18	10	10	...	14
Non indiquée	9	21	#	16	...	15
Particulier	...	...	...	...	10	10
Total	13	20	11	10	10	14



d) Répartition du parc utilisé selon le kilométrage moyen parcouru en 1986.

La distribution des kilométrages parcourus en 1986, est

illustrée par le tableau et l'histogramme suivants.

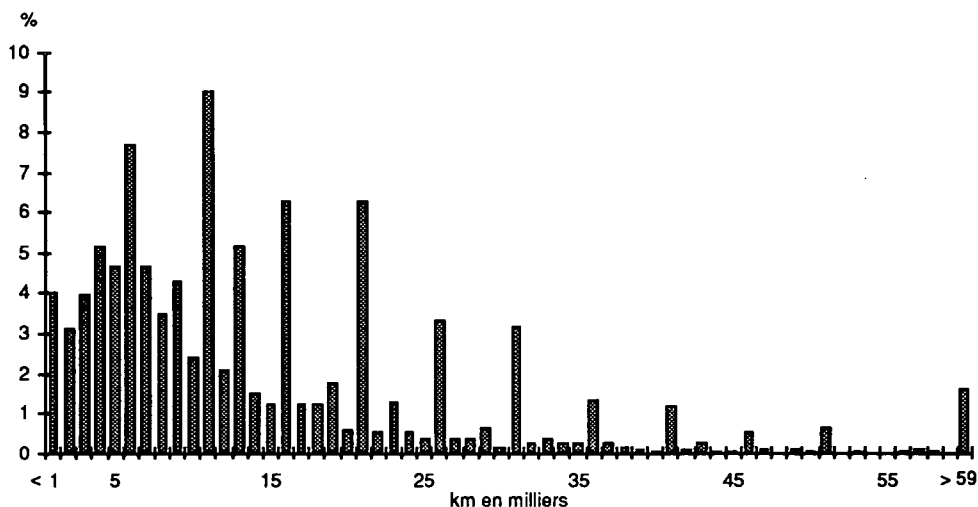
En particulier, on notera l'attraction des enquêtés pour les chiffres ronds dans leur déclaration: 5 000 km, 10 000 km, etc...

Répartition du parc utilisé selon le kilométrage parcouru en 1986

Classes de kilométrage (en km)	Parc (en %)
moins de 1000	4,1
de 1 000 à 1 999	3,2
de 2 000 à 2 999	4,0
de 3 000 à 3 999	5,2
de 4 000 à 4 999	4,7
de 5 000 à 5 999	7,7
de 6 000 à 6 999	4,7
de 7 000 à 7 999	3,5
de 8 000 à 8 999	4,3
de 9 000 à 9 999	2,4
de 10 000 à 10 999	9,1
de 11 000 à 11 999	2,1
de 12 000 à 12 999	5,2
de 13 000 à 13 999	1,5
de 14 000 à 14 999	1,3
de 15 000 à 15 999	6,3
de 16 000 à 16 999	1,3
de 17 000 à 17 999	1,3
de 18 000 à 18 999	1,8
de 19 000 à 19 999	0,6
de 20 000 à 20 999	6,3
de 21 000 à 21 999	0,6
de 22 000 à 22 999	1,3
de 23 000 à 23 999	0,5
de 24 000 à 24 999	0,4
de 25 000 à 25 999	3,4
de 26 000 à 26 999	0,4
de 27 000 à 27 999	0,4
de 28 000 à 28 999	0,7
de 29 000 à 29 999	0,2
de 30 000 à 30 999	3,2

Classes de kilométrage (en km)	Parc (en %)
de 31 000 à 31 999	0,3
de 32 000 à 32 999	0,4
de 33 000 à 33 999	0,3
de 34 000 à 34 999	0,3
de 35 000 à 35 999	1,4
de 36 000 à 36 999	0,3
de 37 000 à 37 999	0,2
de 38 000 à 38 999	0,1
de 39 000 à 39 999	0,1
de 40 000 à 40 999	1,2
de 41 000 à 41 999	0,1
de 42 000 à 42 999	0,3
de 43 000 à 43 999	0,1
de 44 000 à 44 999	0,1
de 45 000 à 45 999	0,5
de 46 000 à 46 999	0,1
de 47 000 à 47 999	0,0
de 48 000 à 48 999	0,1
de 49 000 à 49 999	0,1
de 50 000 à 50 999	0,7
de 51 000 à 51 999	0,0
de 52 000 à 52 999	0,1
de 53 000 à 53 999	0,0
de 54 000 à 54 999	0,0
de 55 000 à 55 999	0,1
de 56 000 à 56 999	0,1
de 57 000 à 57 999	0,1
de 58 000 à 58 999	0,0
59 000 et plus	1,6
Total	100,0

Répartition du parc, selon le kilométrage parcouru en 1986



2. Les échanges de moteur

Un échange standard de moteur se fait en moyenne à 7 ans et 10 mois, avec un kilométrage moyen au compteur de 113 000 km.

Une estimation du kilométrage annuel moyen peut être déduite de ces résultats. On obtient 14 000 km environ (113 000 km / 7,8 ans) qui est à rapprocher du kilométrage annuel moyen de 1986, observé directement au paragraphe précédent.

L'âge a été calculé à partir de l'année de première mise en circulation et de la date de l'échange du moteur.

L'enquêteur devait préciser si son véhicule avait fait l'objet d'un échange standard du moteur.

Environ 319 000 véhicules auraient fait l'objet de cet échange. Mais seulement 64 % des enquêtés ont indiqué la date d'échange et 58 % ont précisé la date et le kilométrage à l'échange.

L'importance des échanges de moteur est certainement sous estimée. Outre la mémoire de l'enquêteur qui peut faire défaut surtout sur la date de l'échange et le kilométrage lors de cette opération, c'est essentiellement dans le cas de mutations que l'échange de moteur, et a fortiori la date et le kilométrage, peuvent être ignorés du nouveau propriétaire. Il peut même y avoir eu plusieurs échanges de moteurs au cours de la carrière d'un véhicule. Néanmoins l'enquête a permis d'établir le tableau ci-dessous qui résume la situation.

Parc utilisé selon l'occurrence d'une mutation ou d'un échange de moteur

Unité : millier de véhicules

Echange moteur	Mutation		Total
	Oui	Non	
Oui	203	116	319
Non	1 626	1 636	3 262
Total	1 829	1 752	3 581

La connaissance de l'échange de moteur est essentielle pour l'analyse des kilométrages relevés au compteur.

Le tableau ci-dessous donne les proportions de véhicules ayant changé de moteur selon l'année de première mise en circulation. La date d'échange n'était pas toujours bien renseignée ou ignorée dans les achats d'occasion. Ces proportions sont sous estimées du fait d'oubli de l'enquête, de l'ignorance de ce qui s'est passé avant l'achat d'occasion, de plusieurs échanges de moteur, etc.. Le renseignement semble plus fiable chez les véhicules qui n'ont pas changé de mains, mais seulement pour les plus récents (dont une forte proportion de neufs). Afin d'avoir une "vue d'ensemble", des proportions ont été calculées

pour l'ensemble du parc (mutations et non mutations). Les années de première mise en circulation ne sont détaillées que pour les dix dernières, car on a vu plus haut que les véhicules mutaient au bout de dix ans en moyenne. Les proportions ne sont plus valables au delà. Néanmoins un chiffre global est donné à titre indicatif.

On note que les premiers échanges de moteurs ont lieu très tôt, puis que la proportion croît régulièrement au cours du temps, mais qu'une cassure dans la série se produit aux années 1978 et 1979. En effet ces années correspondent à l'âge moyen des échanges de moteurs, estimé entre 7 et 8 ans.

Proportions de véhicules ayant changé de moteur

Unité : %

Année de 1ère mise en circulation	Véhicules n'ayant jamais muté	Tous véhicules
1966 à 1976	18,2	14,2
1977	15,4	14,2
1978	7,9	9,8
1979	7,9	10,2
1980	9,2	10,8
1981	8,3	9,3
1982	9,2	9,0
1983	6,0	5,2
1984	2,8	2,5
1985	4,8	4,3
1986	0,8	0,8
Total	6,6	8,9

3. Kilométrage au compteur

A la date de l'enquête (avril 1987), les compteurs affichent en moyenne 79 000 kilomètres.

Cette moyenne observée correspond au nombre indiqué au compteur et non au kilométrage réel du véhicule.

Au cours du temps, les véhicules voient leurs moteurs échangés et donc des remises à zéro de leurs compteurs. Pour certains compteurs, les remises à zéro peuvent être dues au dépassement de capacité à 100 000 km.

L'enquête devait indiquer le kilométrage du véhicule à la date de l'enquête (avril 1987), théoriquement par un relevé du compteur, ou bien pour les véhicules vendus

(véhicules qui se trouvaient encore en possession de l'enquête au moment du tirage de l'échantillon, mais vendus entre temps) à la date de la vente. Vu le faible nombre d'observations relatives aux véhicules vendus, seuls ont été retenus les véhicules dont le kilométrage à la date de l'enquête était connu.

Compte tenu des incertitudes pesant sur les dates d'échanges de moteur, le critère " date d'échange du moteur " n'a pas été retenu.

Le tableau suivant donne donc les kilométrages au compteur, à la date de l'enquête, selon l'année de première mise en circulation.

Kilométrage au compteur à la date de l'enquête
selon l'année de 1ère mise en circulation

Année de 1ère mise en circulation	Kilométrage au compteur (milliers de km)
1966	101 000
1967	102 000
1968	82 000
1969	109 000
1970	93 000
1971	93 000
1972	101 000
1973	103 000
1974	98 000
1975	100 000
1976	98 000
1977	98 000
1978	102 000
1979	98 000
1980	96 000
1981	93 000
1982	83 000
1983	72 000
1984	60 000
1985	46 000
1986	23 000
Total	79 000

On constate une certaine cohérence pour les véhicules les plus récents. Comme on l'a vu dans le paragraphe précédent au bout de 7 à 8 ans en moyenne, les moteurs sont échangés (vers 113 000 km), d'où remises à zéro des compteurs.

D'autre part autour de 10 ans, les véhicules changent de

main, et par conséquent les remises à zéro de compteurs sont ignorées ou mal connues. Plus les véhicules vieillissent, plus ils sont susceptibles de changer plusieurs fois de moteurs. Ces phénomènes qui viennent d'être rappelés sont mis en évidence par les cassures de séries observées dans le tableau.

4. Les kilométrages relevés au compteur à la date de l'enquête et les kilométrages annuels moyens

Le rapprochement entre les kilométrages relevés au compteur et ceux réalisés annuellement selon l'année de première mise en circulation, est rendu difficile à cause des remises à zéro des compteurs suite aux échanges de moteurs ou aux dépassements de capacité des compteurs eux-mêmes. D'autre part il y a des périodes d'immobilisation entre les ventes et les achats d'occasion.

Le kilométrage au compteur est celui relevé à la date de l'enquête, donc à la fin du premier trimestre 1987. On peut estimer le kilométrage réalisé au premier trimestre 1987 selon l'année n de première mise en circulation, par le quart du kilométrage annuel moyen réalisé en 1986 par les véhicules mis en circulation dans l'année $n-1$. On obtient les estimations dans le tableau ci-dessous.

Kilométrages en 1986 et en 1987,
selon l'année de mise en circulation

Année de 1ère mise en circulation	Kilométrage moyen annuel réalisé en 1986	Kilométrage estimé du 1er trimestre 1987
1986	Pas demandé	6 250
1985	25 000	5 000
1984	20 000	4 750
1983	19 000	4 000
1982	16 000	3 750
1981	15 000	3 500
1980	14 000	3 000
1979	12 000	2 750

A la date de l'enquête, les kilométrages au compteur ont aussi été relevés pour les véhicules immatriculés en 1986, mais aucune donnée n'est fournie sur le kilométrage alors réalisé durant l'année de mise en circulation. On a constaté que les véhicules dont l'année de première mise en circulation est 1986, affichent 23 000 km au compteur. A l'aide de l'estimation du kilométrage parcouru au premier trimestre 1987 par ces véhicules, on peut en déduire que le kilométrage réalisé en 1986 est d'environ 17 000 km (23 000 - 6 250).

Ce kilométrage de 17 000 km sera retenu pour estimer le kilométrage moyen parcouru lors de l'année de première mise en circulation. Ce kilométrage est un kilométrage

moyen, correspondant à des véhicules mis en service en cours d'année.

Le kilométrage "réel" d'un véhicule de l'année n de première mise en circulation est égal à la somme :

kilométrage au 1er trimestre 1987 (1/4 du kilométrage annuel moyen réalisé en 1986 par des véhicules de l'année $n-1$

+
kilométrage réalisé lors de l'année de 1ère mise en circulation (17 000 km)

+
somme des kilométrages annuels moyens réalisés en 1986 par les véhicules des années " n " à 1986.

Les différents kilométrages, selon l'année de mise en circulation

Année de 1ère mise en circulation	Km. au 1er trim. 87	Km. lors de l'année de 1ère mise en circul.	Km. moyen annuel en 1986	Km. réels estimés	Km. relevés au compteur
1986	6 250	17 000	#	23 250	23 000
1985	5 000	17 000	25 000	47 000	46 000
1984	4 750	17 000	20 000	66 750	60 000
1983	4 000	17 000	19 000	85 000	72 000
1982	3 750	17 000	16 000	100 750	83 000
1981	3 500	17 000	15 000	115 500	93 000
1980	3 000	17 000	14 000	129 000	96 000
1979	2 750	17 000	12 000	140 750	98 000

Les différences observées entre les kilométrages réels et ceux observés au compteur s'expliquent par les remises à zéro des compteurs. Il est donc nécessaire d'estimer la proportion de véhicules dont les compteurs ont été remis à zéro au cours du temps. On a vu dans le paragraphe précédent que les échanges de moteurs se faisaient

autour de 113 000 km. On dispose des estimations de kilométrages annuels moyens (pour 1986) selon les années de première mise en service. On peut en déduire des bornes inférieures de kilométrages annuels moyens (réalisés en 1986) pour que le véhicule ait son compteur remis à zéro (vers 113 000 km).

Bornes inférieures de kilométrage

Année de 1ère mise en circulation	Borne inférieure du km à parcourir en 1986, pour avoir une remise à zéro	Nombre de véhicules ayant indiqué un kilométrage	Nombre de véhicules dont le km > au seuil
1986	82 000		...
1985	60 000	232 131	5 218
1984	34 000	172 530	22 177
1983	25 000	198 364	52 908
1982	18 000	188 332	66 323
1981	15 000	164 117	72 848
1980	12 000	152 106	71 328
1979	10 000	150 047	76 988

Mais au cours du temps, à la suite d'un échange de moteur, le véhicule risque de se comporter comme un véhicule neuf.

Pour l'année de mise en circulation 1986, on suppose qu'il n'y a pas eu de remises à zéro. Les kilométrages réels et observés sont pratiquement identiques.

Pour l'année de mise en circulation 1985, la limite supérieure de 82 000 km a été retenue. On a une proportion de $(5\,218 / 232\,131)$ remises à zéro, d'où un abattement de 2,2% sur le kilométrage réel qui de 47 000 km passe à 46 000 km comme celui relevé au compteur.

Pour l'année de mise en circulation 1984, on a 22 177 véhicules dont le kilométrage moyen en 1986 aurait dépassé le seuil permettant d'atteindre une remise à zéro

du compteur. Mais il y a aussi les 5 218 véhicules de l'année précédente qui ont eu des remises à zéro de leurs compteurs. Le facteur d'abattement est : $(22\,177 - 5\,218) / 172\,530 = 9,2\%$, d'où le kilométrage réel devient 60 600 km, proche des 60 000 km relevés au compteur.

Pour l'année de mise en circulation 1983, on a 52 908 "remises à zéro", mais qui contiennent les 22 177 de l'année précédente. On néglige les véhicules plus vieux. L'abattement est donc de : $(52\,908 - 22\,177) / 198\,364 = 15,4\%$, d'où le kilométrage réel devient 71 800 km proche des 72 000 km relevés au compteur.

On peut poursuivre le raisonnement pour les années antérieures, mais s'ajoutent de nouvelles difficultés : changements multiples de moteur, immobilisation lors de transactions et mises à la casse.

5. Le kilométrage à l'achat

Les camionnettes achetées d'occasion en 1986, avaient en moyenne 77 000 km au compteur et étaient âgées en moyenne de 6 ans et 4 mois.

En cas d'achat en 1986, le kilométrage au compteur du

véhicule à l'achat était indiqué. Les achats de véhicules neufs ou d'occasion ont été décrits plus haut.

Le tableau ci-dessous donne les kilométrages à l'achat en 1986, selon les années de première mise en circulation.

Kilométrage à l'achat, selon
l'année de 1ère mise en circulation

Année de 1ère mise en circulation	Kilométrage à l'achat
1 985	25 000
1 984	56 000
1 983	58 000
1 982	83 000
1 981	82 000
1 980	94 000
1 979	90 000
1 978	97 000
1 977	83 000
1 976	85 000
1 975	87 000

On observe les cassures habituelles des séries déjà vues, dues aux remises à zéro de compteur vers les 8 ans. De plus, l'acheteur d'un véhicule d'occasion ne connaît pas avec certitude le passé du véhicule.

Le kilométrage annuel moyen que l'on peut en déduire est de 77 000 km / 6,3 ans, soit 12 200 km, qui se trouve sous-estimé à cause des remises à zéro des compteurs.

V - MOTIF D'UTILISATION

1. Motifs de déplacement

Les camionnettes légères ont avant tout un usage utilitaire: déplacements domicile-travail, le transport d'outillage pour le travail et le transport de marchandises. Elles peuvent aussi être utilisées pour des motifs personnels qui sont évidemment la motivation essentielle des particuliers.

Les enquêtés dont le véhicule était donné en location ne devaient pas répondre à cette question. Puisque 113 000 véhicules sont en location, seules sont concernées 3 468 000 camionnettes.

Les définitions concernant les situations juridiques et les activités ont été données plus haut.

En ce qui concerne les motifs de déplacement :

- les déplacements du domicile au lieu de travail sont relatifs au cas où le lieu de travail est fixe (magasin, atelier, bureau, etc.);

- les transports d'outillage pour le travail comprennent aussi les transports d'accessoires, d'échantillons ou de matériaux pour le travail;

- les transports de marchandises comprennent aussi les livraisons et les ramassages;

- les transports de personnes comprennent les transports d'ouvriers, d'écoliers, de touristes, etc.;

- les autres déplacements professionnels sont relatifs aux déplacements de matériels d'incendie, d'ambulances, de fourgons funéraires, etc.;

- dans la rubrique "déplacements privés et non professionnels", certains enquêtés ont déclaré ce motif, bien qu'il s'agisse en fait de déplacements professionnels;

- les motifs non précisés correspondent aux non réponses.

Les deux tableaux suivant donnent la répartition du parc utilisé selon les motifs de déplacements et la situation juridique ou l'activité principale exercée.

Du fait des réponses multiples les totaux sont supérieurs à 100 %.

Répartition du parc selon le motif de déplacement et la situation juridique
(réponses multiples)

Unité : %

Motifs de déplacement	Entreprise individuelle	Société ou assimilée	Particulier	Collectivité locale ou administration	Entreprise du secteur public	Association	Autre	Non déterminée	Total
Domicile - travail	35	24	44	6	4	5	6	0	33
Déménagements	1	1	1	4	0	5	0	0	1
Transport d'outillage pour le travail	50	50	5	47	56	42	29	...	37
Transport de marchandises	44	43	3	18	8	32	29	...	30
Transport de personnes	5	10	...	10	18	26	0	0	6
Autres motifs professionnels	8	18	1	42	42	21	43	0	11
Motifs personnels	20	5	81	2	...	26	29	0	33
Motifs non précisés	...	...	...	...	0	...	0	0	...
Tous motifs	163	151	135	129	128	157	136	0	151

Dans le tableau relatif à l'activité, une colonne sur les particuliers figure (bien que ceux-ci n'aient aucune activité à déclarer) afin d'avoir une présentation cohérente entre les tableaux :

Répartition du parc selon le motif de déplacement et l'activité principale exercée
(réponses multiples)

Unité : %

Motifs de déplacement	Com.	B.T.P.	Agri. et pêc.	Indus.	Loc. véhi.	Aut. servi.	Trans.	Aut. acti.	Non indi.	Partic.	Total
Domicile - travail	27	33	40	20	14	16	19	25	50	44	33
Déménagements	1	1	...	1	4	2	7	3	0	1	1
Transport d'outillage pour le travail	25	82	48	52	32	41	39	47	50	5	37
Transport de marchandises	66	19	45	49	36	25	42	26	50	3	30
Transport de personnes	2	16	6	7	7	10	8	10	25	...	6
Autres motifs professionnels	16	6	6	17	29	36	20	32	0	1	11
Motifs personnels	12	11	22	8	4	10	6	11	...	81	33
Motifs non précisés	0	...	...	0	0	...	1	1	0	...	...
Tous motifs	149	168	167	154	126	140	142	155	175	135	151

Pour mieux apprécier les parts relatives des motifs uniques ou multiples, selon la situation juridique ou l'activité principale, les deux tableaux suivants ont été élaborés.

Seules ont été retenues les combinaisons de motifs les plus importants.

Répartition du parc utilisé selon le motif d'utilisation et la situation juridique

Unité : millier de véhicules

Situation juridique									
Motifs d'utilisation *									
T	D	O	M	P	A	X	N		
Entreprise individuelle	Société ou assimilée	Particulier	Collectivité locale ou administration	Entreprise du secteur public	Association	Autre	Non déterminé	Total	
112	41	0	135	3		1	0	292	
2	1	0	0			0	0	3	
233	221	28	12	36	3	1	0	534	
248	215	2	14	7	2	2	0	490	
5	17	3		3	2	0	0	30	
57	101	22	7	44	3	1	0	235	
22	3	0	509	1	2		0	537	
1	1	0	1	1		0	0	4	
680	600	55	678	95	12	5	0	2 125	
99	63		10	2		1	0	175	
65	29	0	2	0	0	0	0	96	
4	25	2	0	1	0	0	0	32	
26	7		271	0	0		0	304	
68	76	2	2	7	1	0		156	
14	34	5	0	4	1	0	0	58	
7	14	2	0	3		0	0	26	
48	4	0	8		0	0	0	60	
4	11	0	0	1		0	0	16	
38	5	0	5	0	1	0	0	49	
14	24	2	8	5	3	0	0	56	
387	292	13	306	23	6	1	0	1 028	
31	20			0	0	0	0	51	
27	3	0	13	0	1	0	0	44	
15	6	0	3	0	0	0	0	24	
9	16	1	0	1		0	0	27	
21	5	0	2	0		0	0	28	
31	27	3	8	5		1	0	75	
134	77	4	26	6	1	1	0	249	
43	17	0	5	1	0	0	0	66	
1 244	986	72	1 015	125	19	7	0	3 468	

T	Domicile-travail	P	Transport de personnes
D	Déménagements	A	Autres motifs professionnels
O	Transport d'outillage pour le travail	X	Motifs personnels
M	Transport de marchandises	N	Motifs non précisés

Répartition du parc utilisé selon le motif d'utilisation et l'activité principale exercée

Unité : millier de véhicules

Motifs d'utilisation *								Activité principale exercée										
T	D	O	M	P	A	X	N	Commerce	Bâtiment et travaux publics	Agriculture et pêche	Industrie	Location de véhicules	Autres services	Transport	Autres activités	Non indiquée	Parti- culier	Total
T	D	O	M	P	A	X	N	24	37	66	10	2	11	2	4	1	135	231
								49	223	71	77	4	63	16	18	1	12	262
								233	17	73	84	7	32	23	6	1	14	240
								2	9	1	4	1	9	2	2			19
								55	15	13	35	7	77	12	14	0	7	165
								6	1	13	1		5		2	0	509	530
								0	1		0	0		1	1	0	1	3
Total 1 motif								369	303	237	211	21	198	58	47	3	678	1 453
T	O	M	P	A	X			17	80	31	20	1	9	4	2	1	10	78
T								52	2	22	10		3	3	2	0	2	42
T								9	3	3	6	0	7	2	2	0	0	20
T								7	5	14	3	0	4	0			271	292
	O	M	P	A	X			27	31	37	39		13	5	2		2	98
	O							1	32	5	7	1	9	2	1	0	0	25
	O							6	7	2	4	0	6	1		0	0	13
	O							5	27	14	3		2	1		0	8	28
	M							8	0	1	3	0	4		0	0	0	8
	M							19	0	16	4	0	4	1	0	0	5	30
Autres combinaisons à 2 motifs								5	13	8	2	3	10	4	3	0	8	38
Total 2 motifs								156	200	153	101	5	71	23	12	1	306	672
T	O	M	P	A	X			11	17	13	7	0	1	0	2			23
T								6	11	7	2	0	2	2	1	0	13	27
T								13	0	3	3	0	1	1		0	3	11
	O	M	P					1	13	4	5	0	2	1	1	0	0	13
	O	M						4	6	11	4	0	1	0		0	2	18
Autres combinaisons à 3 motifs								13	18	7	9	2	7	2	9	0	8	44
Total 3 motifs								48	65	45	30	2	14	6	13		26	136
Plus de 3 motifs								8	19	19	8	0	5	1	1	0	5	39
Total général								581	587	454	350	28	288	88	73	4	1 015	2 300

T	Domicile-travail	P	Transport de personnes
D	Déménagements	A	Autres motifs professionnels
O	Transport d'outillage pour le travail	X	Motifs personnels
M	Transport de marchandises	N	Motifs non précisés

2. Répartition du kilométrage annuel selon le motif de déplacement

Les camionnettes ont un usage utilitaire mais pas essentiellement professionnel.

Près de 60 % du kilométrage annuel est effectué pour des motifs professionnels. Le restant est partagé à égalité entre les déplacements privés et les déplacements domicile-travail.

classes de motifs :

- domicile-travail;
- déplacements professionnels (déménagements, transports d'outillage pour le travail, transports de marchandises, transports de personnes, autres déplacements professionnels);
- déplacements privés non professionnels.

La répartition du kilométrage annuel a été faite selon trois

Répartition du kilométrage annuel selon le motif et la situation juridique

Unité : %

Situation juridique	Domicile - Travail	Déplacement Professionnel	Motif Déplacement privé	Tous motifs
Entreprise individuelle	20	74	6	100
Société ou assimilée	11	88	1	100
Particulier	30	6	64	100
Collectivité locale ou administration	4	96	-	100
Entreprise du secteur public	2	97	1	100
Association	4	82	14	100
Autre	26	61	13	100
Non déterminée	0	100	0	100
Total	20	59	21	100

Répartition du kilométrage annuel selon le motif et l'activité principale exercée

Unité : %

Activité principale exercée	Domicile - Travail	Déplacement Professionnel	Motif Déplacement privé	Tous motifs
Commerce	12	84	4	100
Bâtiment et travaux publics	17	81	2	100
Agriculture et pêche	26	66	8	100
Industrie	9	89	2	100
Location de véhicules	11	88	1	100
Autres services	8	89	3	100
Transport	10	89	1	100
Autres activités	12	84	4	100
Non indiquée	30	69	1	100
Particulier	30	6	64	100
Total	20	59	21	100

3. Utilisation en camping-car

180 000 camionnettes sont utilisées en camping-car.

Les enquêtés dont le véhicule était donné en location n'avaient pas à répondre à cette question.

La situation juridique a été définie plus haut. Le parc utilisé

en camping-car n'est donné que selon la situation juridique, car on constate que ce sont surtout les particuliers qui utilisent ainsi leur camionnette. Le taux de non-réponses n'a été que de 2 %.

Parc utilisé en camping-car selon la situation juridique

Unité : millier de véhicules

Situation juridique	Parc
Entreprise individuelle	17
Société ou assimilée	8
Particulier	155
Collectivité locale ou administration	0
Entreprise du secteur public	0
Association	0
Autre	-
Total	180

MINICARS

I - PARC EN SERVICE

Les 49 000 minicars en service sont pratiquement utilisés par leur propriétaire (physique ou moral); seulement 3,5 % sont utilisés par des locataires et près de 2 % sont en crédit-bail.

Le parc en service est constitué des véhicules se trouvant dans l'une des situations suivantes au moment de l'enquête :

a) véhicule utilisé par le propriétaire

b) véhicule utilisé par un ou plusieurs locataires

c) véhicule en crédit-bail

d) véhicule dont le propriétaire a cessé son activité depuis plus de six mois ou immobilisé à cause de grosses réparations par exemple.

Sont exclus les véhicules mis à la ferraille, mis à la casse, hors d'usage, vendus à l'étranger, appartenant à des forains sans domicile fixe, ou hors champ.

Répartition du parc en service selon la situation du véhicule

Situation du véhicule	Effectifs (en milliers)	(%)
Véhicules utilisés par le propriétaire	45,8	93,5
Véhicules utilisés par un ou plusieurs locataires	1,7	3,5
Véhicules en crédit-bail	0,9	1,8
Véhicules dont le propriétaire a cessé son activité depuis plus de 6 mois ou immobilisés (grosses réparations)	0,6	1,2
Ensemble	49,0	100,0

En ce qui concerne les véhicules en crédit-bail, la donnée doit être analysée avec prudence car lors de l'enquête il

peut y avoir eu confusion avec la location ou même un achat à crédit.

1. Parc en service selon le nombre de places assises

Le parc en service (49 000 minicars), avec une capacité moyenne de 8 à 9 places assise, représente un potentiel de transport disponible de 420 000 places assises. Près de 93 % du parc ont une capacité de 8 à 9 places assises.

Le tableau ci-contre montre que la connaissance de la répartition du parc selon le nombre de places assises n'est

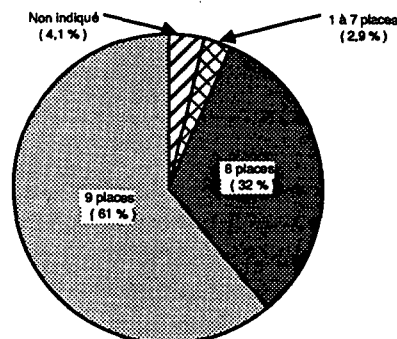
pas très intéressante. C'est pourquoi dans tous les tableaux suivant, seul l'ensemble des minicars de moins de 10 places assises sera pris en compte.

La rubrique "non indiqué" correspond aux véhicules dont le nombre de places assises n'est pas mentionné sur la carte grise.

Parc en service selon le nombre de places assises

Unité : millier de véhicules

Nombre de places assises	Parc en service
Non indiqué	2,0
1 à 7	1,4
8	15,7
9	29,9
Total	49,0



2. Parc en service selon la source d'énergie et le poids total en charge autorisé

La majorité des minicars roulent à l'essence (72 %). Le minicar a un poids total en charge moyen de 2,4 tonnes. Ce sont les minicars de 1,9 t de P.T.C.A. qui sont les plus nombreux avec un effectif de 12 000 unités.

La classe de poids total en charge autorisé "2,6 t et plus" est évidemment limitée supérieurement. Cette classe est constituée pour l'essentiel (25 000 véhicules) de minicars de 2,6 t de P.T.C.A., les charges supérieures étant très dispersées.

Mais il convient de se reporter au chapitre III pour obtenir des données selon une classification plus fine des carburants. En effet ici le classement a été effectué selon la source d'énergie inscrite sur la carte grise. Sous la rubrique "essence" sont inclus l'essence ordinaire et le supercarburant. La rubrique "autres" comprend le gazogène, le carburant gazeux (gaz de pétrole liquéfié), l'électricité et des carburants divers. L'effectif du parc en service correspondant à cette dernière rubrique est négligeable.

Parc en service des minicars, selon la source d'énergie et le poids total en charge autorisé

Unité : millier de véhicules

Classes de P.T.C.A. (en tonnes)	Sources d'énergie			Ensemble
	Essence	Gazole	Autres	
Moins de 1,5 t	1,9	0,4	0,1	2,4
1,5 t à 2,5 t	33,3	8,6	0,1	42,0
2,6 t et plus	0,1	4,5	0,0	4,6
Total	35,3	13,5	0,2	49,0

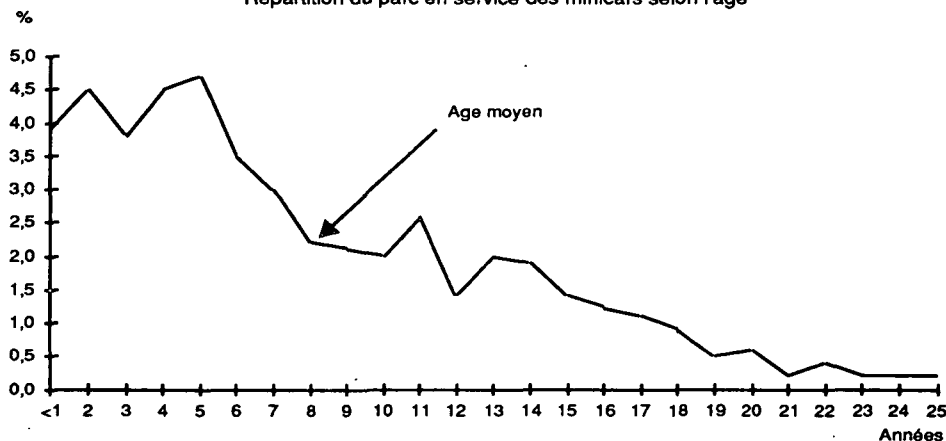
3. Parc en service selon l'année de première mise en circulation

L'âge moyen d'un minicar est 7 ans et 5 mois avec près de 58 % des effectifs qui ont moins de 6 ans. Au chapitre II, les variations de l'âge moyen en fonction de la situation juridique du propriétaire ou de son activité principale seront décrites. Des compléments sur l'âge seront fournis

aux chapitres concernant les achats et les mutations, la consommation de carburant et le trafic.

Les définitions et les remarques sur l'année de première mise en circulation sont données à la page 12.

Répartition du parc en service des minicars selon l'âge



**Parc en service des minicars selon l'année
de première mise en circulation**

Unité : milliers de véhicules

Année de première mise en circulation	Parc en service
1962 et avant	0,2
1963	0,2
1964	0,2
1965	0,4
1966	0,2
1967	0,6
1968	0,5
1969	0,9
1970	1,1
1971	1,2
1972	1,4
1973	1,9
1974	2,0
1975	1,4
1976	2,6
1977	2,0
1978	2,1
1979	2,2
1980	3,0
1981	3,5
1982	4,7
1983	4,5
1984	3,8
1985	4,5
1986	3,9
Total	49,0

4. Parc en service selon la carrosserie

L'essentiel (80 %) des minicars est composé de véhicules de carrosserie "minicar et commerciale de moins de 10 places".

La répartition du parc en service selon la carrosserie a été faite à partir de la carrosserie inscrite sur la carte grise. Sous les rubriques "autres" et "non spécifiées", il s'agit de

véhicules ayant des carrosseries ne correspondant pas à celles reprises dans le genre "transports en commun de personnes". Cette rubrique regroupe des camionnettes qui ont été transformées en minicars, camping-car, etc. ou bien des minicars aménagés en ambulances, en magasins ou bureaux mobiles, etc...

**Parc en service des minicars
selon la carrosserie**

Unité : millier de véhicules

Carrosserie	Parc en service
Minicars et commerciales de moins de 10 places	39,3
Autocars et autobus	1,8
Autres	0,1
Non spécifiés	7,8
Total	49,0

II - ACTIVITE DU PROPRIETAIRE DU VEHICULE

1. Parc utilisé selon la situation juridique du propriétaire du véhicule

Les propriétaires "particuliers" ont utilisé 46 % des minicars. Le reste du parc se trouve réparti entre les sociétés, les entreprises individuelles, les associations et les collectivités locales ou administrations.

La statistique ne concerne plus désormais que 48 300 véhicules (soit 99 % du parc en service), puisque la question relative à la situation juridique du propriétaire du

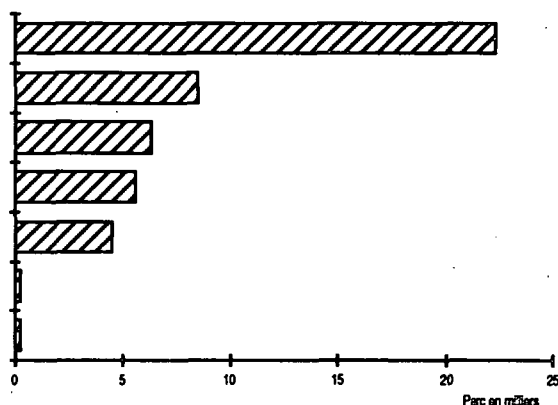
véhicule ne devait être renseignée que pour les seuls véhicules utilisés par le propriétaire, un locataire ou en crédit-bail.

La situation juridique retenue est celle du propriétaire du véhicule et non celle de l'utilisateur. Les définitions de la situation juridique ont été données page 15.

Parc utilisé des minicars selon la situation juridique

Unité : millier de véhicules

Situation juridique	Parc
Particulier	22,4
Société ou assimilée	8,6
Entreprise individuelle	6,4
Association	5,7
Collectivité locale ou administration	4,6
Secteur public	0,3
Autre	0,3
Total	48,3



2. Parc utilisé selon l'activité principale exercée par le propriétaire du véhicule

Parmi les véhicules n'appartenant pas à des particuliers, 10 300 minicars (soit 40 %) sont utilisés dans le secteur des "autres services" tels que l'hôtellerie, les services de santé, les services d'action sociale, les services récréatifs, les services culturels ou sportifs, les services de l'administration ou des collectivités locales, etc. Ainsi on compte 4 100 minicars pour les associations et 3 900 minicars pour les collectivités locales ou administration. La distribution du parc est diffuse pour les autres secteurs d'activité.

Seuls devaient répondre à la question sur "l'activité prin-

cipale exercée" par le propriétaire du véhicule, les enquêtes dont la situation juridique n'était pas "particulier". C'est pourquoi 25 900 véhicules sont concernés dans le tableau suivant. Les 22 400 autres véhicules appartiennent à des particuliers.

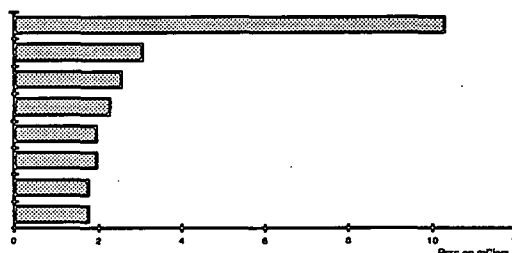
L'activité principale exercée retenue est celle du propriétaire du véhicule et non celle de l'utilisateur.

Les définitions de l'activité principale exercée ont été données page 16.

Parc utilisé des minicars selon l'activité principale exercée

Unité : millier de véhicules

Activité principale exercée	Parc
Autres services	10,3
Transport	3,1
Autres activités	2,6
Industrie	2,3
Commerce	2,0
Agriculture et pêche	2,0
Bâtiment et travaux publics	1,8
Location de véhicules	1,8
Total	25,9



3. Parc utilisé selon l'effectif salarié de l'entreprise propriétaire

Les minicars dont les propriétaires ont une situation juridique autre que "particulier", appartiennent pour 59% à des entreprises de plus de 5 salariés.

Parmi les 15 400 véhicules appartenant à des entreprises de plus de 5 salariés, 6 500 minicars sont dans des sociétés ou assimilées, 3 600 minicars sont dans des associations et 3 800 minicars sont dans des collectivités locales ou administration. Toujours sur ces 15 400 minicars, 7 500 appartiennent à des propriétaires dont l'activité principale exercée est "autres services" définie précédemment.

Sur les 4 200 minicars appartenant à des entreprises n'ayant aucun salarié, 3 100 sont dans des entreprises individuelles.

Sur 4 100 minicars appartenant à des entreprises ayant de 1 à 5 salariés, 1 900 sont dans des entreprises individuelles et 1 300 dans des sociétés ou assimilées.

Seuls devaient répondre à la question sur l'effectif des salariés, les enquêtés dont la situation juridique n'était pas "particulier".

Parc utilisé des minicars selon l'effectif salarié de l'entreprise propriétaire

Unité : millier de véhicules

Effectif salarié	Parc
Aucun	4,2
1 à 5 salariés	4,1
Plus de 5 salariés	15,4
Non indiqué	2,2
Total	25,9

4. Age moyen selon la situation juridique du propriétaire du véhicule et l'activité principale exercée

C'est dans le secteur de la location de véhicules que se trouvent les minicars les plus jeunes (âge moyen de 2 ans et 2 mois). En revanche les plus vieux véhicules se rencontrent dans l'agriculture (13 ans).

Les associations possèdent des véhicules assez jeunes (5 ans et 7 mois) contrairement aux entreprises individuelles qui ont un parc dont l'âge moyen est presque de 10 ans.

Les particuliers sont mentionnés dans les deux tableaux ci-contre afin de retrouver le même âge moyen pour l'ensemble des minicars.

L'âge moyen a été calculé au 1er janvier 1987, date du tirage de l'échantillon.

Age moyen des minicars, selon la situation juridique...

Unité : année

Situation juridique	Age
Entreprise individuelle	9,9
Autre	8,0
Particulier	7,7
Secteur public	7,3
Collectivité locale ou administration	6,7
Société ou assimilée	6,2
Association	5,6
Total	7,4

...et selon l'activité principale exercée

Unité : année

Activité principale exercée	Age
Agriculture et pêche	13,0
Batiment et travaux publics	9,0
Transport	8,0
Commerce	7,9
Particulier	7,7
Industrie	7,4
Autres services	6,2
Autres activités	6,2
Location de véhicules	2,2
Total	7,4

5. Les achats en 1986 selon la situation juridique et l'activité principale exercée par le propriétaire

En 1986, 11 600 minicars ont été achetées dont 34 % de neufs.

Ce sont les particuliers qui ont le plus acheté de minicars (6 300), puis les sociétés ou assimilées (2 000).

Outre les particuliers, dans les secteurs d'activités, ce sont les "autres services" qui ont acquis le plus de minicars (1 900).

En ce qui concerne la proportion de véhicules achetés neufs, on constate que les entreprises du secteur public, les collectivités locales ou l'administration, les associations et les sociétés ou assimilées achètent essentiellement des véhicules neufs (sous réserve de la taille de l'échantillon où aucune observation de véhicules d'occasion n'a été faite dans le secteur public).

Les particuliers ont plutôt tendance à s'équiper en occasions.

Dans les secteurs d'activité (toujours sous réserve de la taille de l'échantillon) ce sont les entreprises de location de véhicules, de transport et les autres services qui s'équipent en neufs.

Le nombre de 11 600 minicars achetés en 1986, est légèrement inférieur à celui publié à partir du fichier des immatriculations relatives à 1986. Or il convient de remarquer que l'enquête a eu lieu en avril 1987, à partir du fichier des véhicules utilitaires mis à jour au 1er janvier 1987. En conséquence des véhicules immatriculés en 1986 et toujours dans le fichier au 1er janvier 1987, ont pu être détruits lors des premiers mois de 1987.

De plus pour pouvoir décrire la répartition selon l'activité du propriétaire seuls sont comptabilisés les véhicules utilisés.

Achats de minicars en 1986, selon la situation juridique...

...et selon l'activité principale exercée

Situation juridique	Véhicules achetés (en millier)	Proportion de neufs (en %)	Age moyen des achats d'occasion (année)
Particulier	6,3	23	6,9
Société ou assimilée	2,0	52	5,3
Entreprise individuelle	1,4	27	9,6
Association	1,3	55	6,9
Collectivité locale ou administration	0,5	70	3,0
Autre	0,1	0	3,5
Secteur public	*	100	...
Total	11,6	34	6,9

Activité principale exercée	Véhicules achetés (en millier)	Proportion de neufs (en %)	Age moyen des achats d'occasion (année)
Particulier	6,3	23,0	6,9
Autres services	1,9	57,0	5,9
Bâtiment et travaux publics	0,6	0,0	6,5
Autres activités	0,6	41,0	5,9
Commerce	0,5	0,3	6,8
Industrie	0,5	59,0	11,0
Transport	0,4	63,0	4,3
Location de véhicules	0,4	100,0	...
Agriculture et pêche	0,4	12,0	11,0
Total	11,6	34,0	6,9

L'âge moyen des véhicules lors de leur achat d'occasion est de 6 ans et 11 mois. Les entreprises du secteur public

et du secteur de la location de véhicules ne sont pas concernées puisqu'elles achètent des véhicules neufs.

6. Les mutations selon la situation juridique et l'activité principale du propriétaire

Les plus fortes proportions de minicars n'ayant jamais muté se trouvent chez les collectivités locales, l'administration, le secteur public et les associations. Selon l'activité principale exercée c'est chez les loueurs de véhicules qu'il y a la plus grande stabilité.

L'âge moyen de 4 ans et demi des minicars n'ayant jamais changé de propriétaire, est inférieur à celui de ceux qui ont muté (9 ans et 10 mois) du fait du poids des neufs.

Des réserves sont à faire sur l'analyse des mutations. En effet avec les minicars n'ayant jamais muté se trouvent comptabilisés les véhicules neufs ou récents. Des véhicules toujours chez le même propriétaire seront cependant considérés comme ayant muté par suite d'un changement d'adresse avec établissement d'une nouvelle carte grise.

L'importance du phénomène n'a pu être mesurée. La date du tirage du fichier échantillon étant différente de celle de l'enquête, des véhicules ayant muté lors du premier trimestre de 1987 ne peuvent être attribués à une situation juridique ou une activité. Il existe aussi dans le fichier des véhicules relatifs à leur ancien propriétaire bien qu'ayant muté (en particulier les derniers mois de 1986), par suite de mises à jour non encore effectuées. En définitive, puisque l'échantillon a été tiré dans un parc au 1er janvier 1987, avec connaissance de la situation du véhicule pour l'année 1986, on considère comme véhicules n'ayant pas muté ceux dont l'année de première mise en circulation est identique à celle de l'établissement de la dernière carte grise.

Mutations des minicars selon la situation juridique du propriétaire

Situation juridique	Pourcentage des minicars n'ayant jamais muté (en %)	Age moyen des minicars n'ayant jamais muté (année)	Age moyen des minicars ayant muté au moins une fois (année)
Particulier	32	4,4	9,3
Société ou assimilée	60	3,7	10,0
Entreprise individuelle	33	5,6	12,0
Association	66	4,1	8,5
Collectivité locale ou administration	73	5,7	9,6
Secteur public	80	6,7	9,9
Autre	38	6,7	8,8
Total	46	4,5	9,8

Mutations des minicars selon l'activité principale exercée par le propriétaire

Activité principale exercée	Pourcentage des minicars n'ayant jamais muté (en %)	Age moyen des minicars n'ayant jamais muté (année)	Age moyen des minicars ayant muté au moins une fois (année)
Bâtiment et travaux publics	19	7,0	9,5
Transport	50	5,1	10,9
Location de véhicules	91	1,7	6,4
Commerce	39	3,2	10,9
Industrie	66	5,2	11,4
Agriculture et pêche	20	9,6	13,8
Autres services	67	4,9	9,0
Autres activités	63	4,2	9,5
Particuliers	32	4,4	9,3
Total	46	4,5	9,8

III - CONSOMMATION DE CARBURANT

1. Nature du carburant

La répartition des sources d'énergie est équilibrée. En effet sur les 48 300 minicars utilisés, 16 200 fonctionnent à l'essence, 18 700 au supercarburant et 13 300 au gazole.

Pour les véhicules utilisés une question portait sur la nature du carburant utilisé.

Sur la carte grise la source d'énergie est précisée selon les

rubriques suivantes : essence, gazole, gazogène, carburant gazeux, électricité, G.P.L. (gaz de pétrole liquéfié) et autres. L'enquête a permis la distinction entre essence ordinaire et supercarburant.

Le tableau ci-dessous a été établi à partir des réponses des enquêtés. Sous la rubrique "autres" sont comptabilisés : le G.P.L., l'électricité, 2 carburants, etc...

Parc utilisé des minicars
selon la nature du carburant

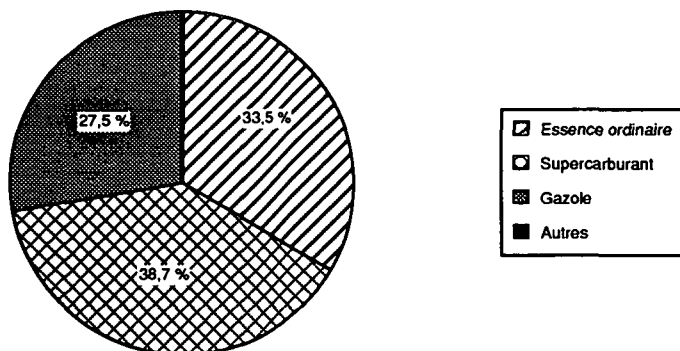
Unité : millier de véhicules

Nature du carburant	Parc
Essence ordinaire	16,2
Supercarburant	18,7
Gazole	13,3
Autres	0,1
Total	48,3

En rapprochant ce tableau de celui obtenu à partir des renseignements figurant sur la carte grise, on observe

une bonne cohérence entre les deux sources d'information.

Parc des minicars selon la nature du carburant



2. Consommation de carburant

La consommation moyenne de carburant mesurée en litres aux 100 kilomètres a été estimée pour l'essence ordinaire, le supercarburant et le gazole.

Ces données sont à analyser avec prudence. En effet, les taux de réponses ne sont pas très élevés pour ces questions.

Ainsi :

- le taux de réponses est de 76 % pour la consommation moyenne.
- le taux de réponses est de 55 % pour la consommation en ville.
- le taux de réponses est de 54 % pour la consommation sur route.

De plus les propriétaires de véhicules ne suivent pas toujours avec attention leurs consommations.

A la question "procédez-vous à des relevés de consommation ?"

- 20 % ont répondu "régulièrement",
- 42 % ont répondu "de temps en temps",

- 37 % ont répondu "jamais",
- 1 % n'ont pas ou mal répondu.

Le secteur public suit assez bien la consommation de ses véhicules : 67 % des véhicules du secteur public font "régulièrement" l'objet de relevés de consommation.

En revanche, 40 % des véhicules des entreprises individuelles et 42 % de ceux des particuliers ne font "jamais" l'objet de relevés de consommation. Des relevés sont faits de temps en temps pour 48 % des véhicules des entreprises individuelles et autour de 45 % pour ceux des particuliers, des associations et autres.

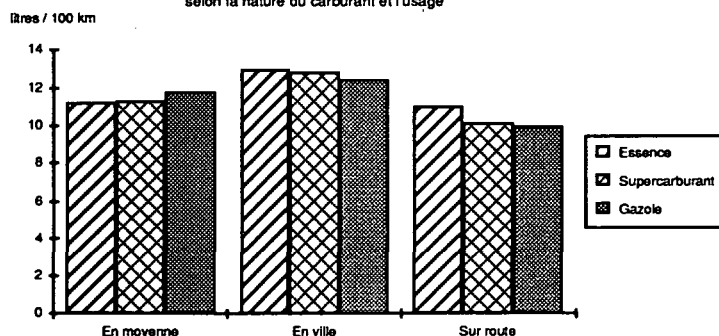
Selon l'activité principale exercée, des différences de structure sont observables. Ainsi 32 % des véhicules de "l'industrie", 33 % des véhicules "des autres services", 34 % des véhicules des "transports" font "régulièrement" l'objet de relevés de consommation. En revanche, 61 % des véhicules de la location de véhicules, 53 % de ceux du commerce et 49 % de ceux de l'agriculture et pêche, ne font "jamais" l'objet de relevés de consommation.

Consommation moyenne de carburant des minicars
selon la nature du carburant

Unité : litre / 100 km

Nature du carburant	Consommation		
	En moyenne	En ville	Sur route
Essence	11,2	13,0	11,0
Supercarburant	11,3	12,8	10,1
Gazole	11,8	12,4	10,0

Consommation moyenne de carburant des minicars
selon la nature du carburant et l'usage



Il est difficile d'évaluer les progrès en économies d'énergie au cours du temps pour les raisons déjà exposées dans la partie consacrée aux camionnettes. De plus la faiblesse de la taille de l'échantillon ne permet pas de faire une analyse par année de première mise en circulation, no-

tamment sur le gazole (où justement il pourrait y avoir une certaine évolution comme pour les camionnettes), qui s'est développé seulement ces dernières années chez les minicars.

IV - KILOMETRAGE DU VEHICULE

1. Kilométrage moyen réalisé en 1986

Le parcours annuel moyen réalisé en 1986 est de 14 000 kilomètres. Cette estimation du parcours moyen est à rapprocher de celui des voitures particulières qui est d'environ 13 000 km. Près de la moitié des minicars parcourent moins de 11 000 kilomètres par an. Les parcours moyens les plus importants sont effectués par les camionnettes de location.

A la question sur le kilométrage réalisé en 1986, seuls devaient répondre les enquêtés ayant utilisé leur véhicule et ayant acquis celui-ci avant le 1er janvier 1986. Les

déclarations de kilométrage moyen annuel supérieur à 100 000 km n'ont pas été prises en compte.

a) Kilométrage moyen parcouru en 1986 selon la source d'énergie

Les minicars à gazole roulent davantage que les minicars fonctionnant à l'essence ordinaire ou au super carburant.

Sous la rubrique "tous carburants" sont inclus également les autres carburants : G.P.L., électricité, etc...

Kilométrage réalisé en 1986
selon la nature du carburant

Unité : kilomètre

Nature du carburant	Parcours
Essence	10 000
Supercarburant	12 000
Gazole	24 000
Tous carburants	14 000

b) Kilométrage moyen parcouru en 1986 selon la situation juridique et l'activité principale du propriétaire

Les parcours moyens les plus importants sont effectués par les professionnels du transport: les transporteurs et les loueurs de véhicules (25 000 km et 24 000 km) et avec

des comportements différents selon la situation juridique. La moyenne générale (14 000 km) subit le poids des particuliers qui sont nombreux.

Kilométrage réalisé en 1986 selon la situation juridique

Unité : kilomètre

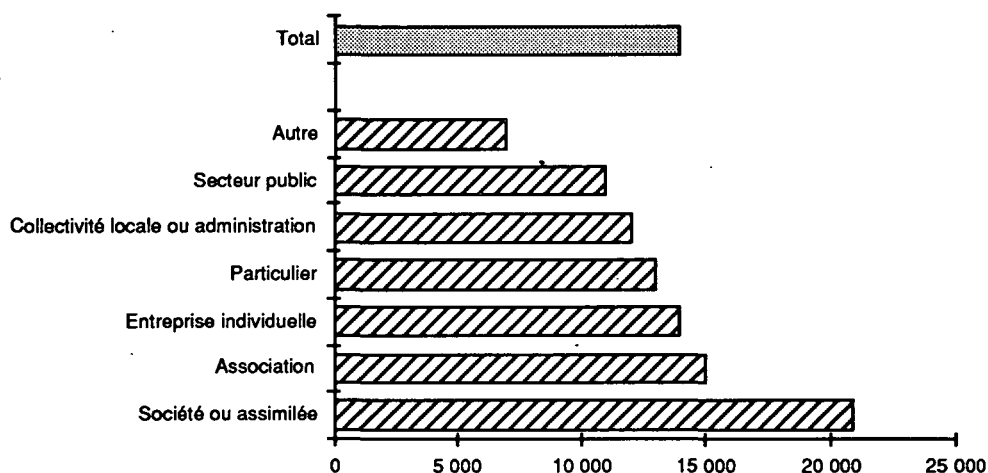
Situation juridique	Parcours
Société ou assimilée	21 000
Association	15 000
Entreprise individuelle	14 000
Particulier	13 000
Collectivité locale ou administration	12 000
Secteur public	11 000
Autre	7 000
Total	14 000

Kilométrage réalisé en 1986 selon l'activité principale exercée

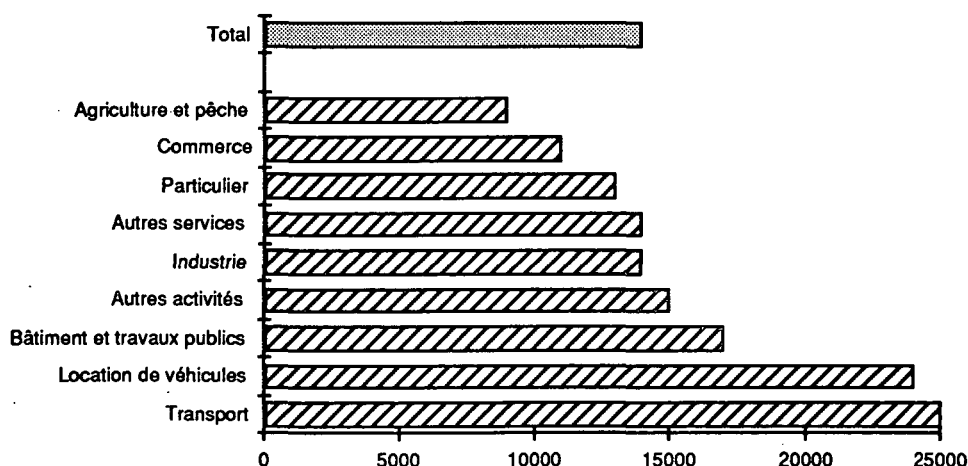
Unité : kilomètre

Activité principale exercée	Parcours
Transport	25 000
Location de véhicules	24 000
Bâtiment et travaux publics	17 000
Autres activités	15 000
Industrie	14 000
Autres services	14 000
Particulier	13 000
Commerce	11 000
Agriculture et pêche	9 000
Total	14 000

Kilométrage 1986 selon la situation juridique



Kilométrage 1986 selon l'activité principale



c) Kilométrage moyen parcouru en 1986 selon l'année de première mise en circulation

Le kilométrage annuel moyen décroît assez rapidement avec l'âge dans les premières années, puis il se stabilise ensuite vers un kilométrage encore assez important. Les vieux véhicules ont pu voir échanger leur moteur ou être rachetés pour un usage modéré.

La taille de l'échantillon ne permet pas de donner des résultats détaillés pour toutes les années. En particulier, cette faible taille est la cause de ruptures dans la série de chiffres présentés ici.

Kilométrage réalisé en 1986 selon l'année de première mise en circulation

Unité : kilomètre

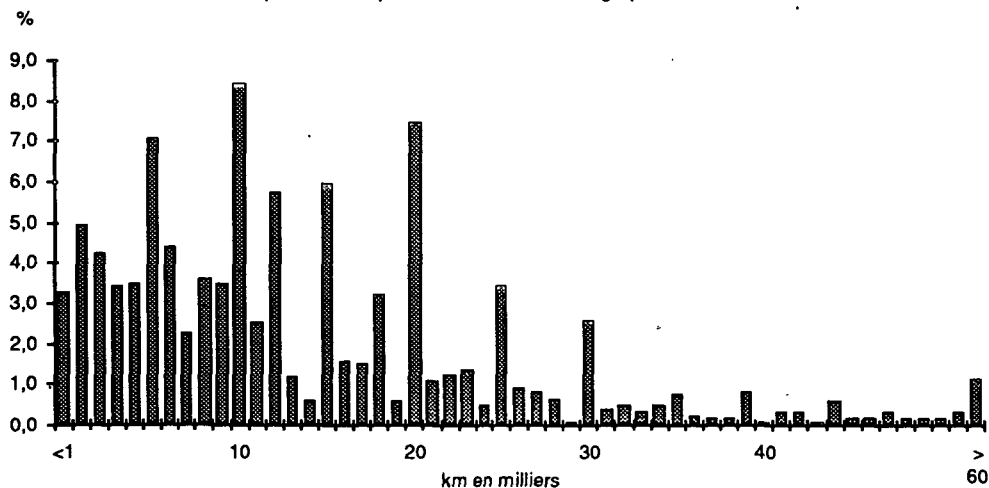
année de première mise en circulation	Parcours en 1986
Avant 1973	8 000
1973 à 1977	9 000
1978	9 000
1979	11 000
1980	13 000
1981	16 000
1982	20 000
1983	18 000
1984	21 000
1985	24 000
Total	14 000

d) Répartition du parc utilisé selon le kilométrage moyen parcouru en 1986

La distribution des kilométrages parcourus en 1986, est illustrée par l'histogramme et le tableau suivants. En par-

ticulier, on notera l'attrance des enquêtés pour les chiffres ronds dans leurs déclarations : 5 000 km, 10 000 km, etc...

Répartition du parc, selon le kilométrage parcouru en 1986



Répartition du parc utilisé des minicars selon le kilométrage parcouru en 1986

Classes de kilométrage (en km)			Parc (en %)
moins de 1000			3,3
de	1 000	à 1 999	5,0
de	2 000	à 2 999	4,3
de	3 000	à 3 999	3,4
de	4 000	à 4 999	3,5
de	5 000	à 5 999	7,1
de	6 000	à 6 999	4,4
de	7 000	à 7 999	2,3
de	8 000	à 8 999	3,6
de	9 000	à 9 999	3,5
de	10 000	à 10 999	8,4
de	11 000	à 11 999	2,5
de	12 000	à 12 999	5,7
de	13 000	à 13 999	1,2
de	14 000	à 14 999	0,6
de	15 000	à 15 999	6,0
de	16 000	à 16 999	1,6
de	17 000	à 17 999	1,5
de	18 000	à 18 999	3,2
de	19 000	à 19 999	0,6
de	20 000	à 20 999	7,5
de	21 000	à 21 999	1,1
de	22 000	à 22 999	1,3
de	23 000	à 23 999	1,3
de	24 000	à 24 999	0,5
de	25 000	à 25 999	3,4
de	26 000	à 26 999	0,9
de	27 000	à 27 999	0,8

Classes de kilométrage (en km)			Parc (en %)
de	28 000	à 28 999	0,7
de	29 000	à 29 999	0,1
de	30 000	à 30 999	2,6
de	31 000	à 31 999	0,4
de	32 000	à 32 999	0,5
de	33 000	à 33 999	0,3
de	34 000	à 34 999	0,5
de	35 000	à 35 999	0,8
de	36 000	à 36 999	0,3
de	37 000	à 37 999	0,2
de	38 000	à 39 999	0,2
de	40 000	à 40 999	0,8
de	41 000	à 41 999	0,1
de	42 000	à 42 999	0,3
de	43 000	à 43 999	0,3
de	44 000	à 44 999	0,1
de	45 000	à 46 999	0,6
de	47 000	à 47 999	0,2
de	48 000	à 49 999	0,2
de	50 000	à 51 999	0,3
de	52 000	à 53 999	0,2
de	54 000	à 54 999	0,2
de	55 000	à 55 999	0,2
de	56 000	à 59 999	0,3
	60 000	et plus	1,2
Total			100,0

2. Les échanges de moteur

Un échange standard de moteur s'effectue en moyenne à 9 ans et 5 mois, avec un kilométrage moyen au compteur de 124 000 km.

Une estimation du kilométrage annuel moyen peut être déduite de ces résultats. On obtient 13 000 km environ (124 000 km / 9,4 ans) qui est à rapprocher du kilométrage annuel moyen de 1986, observé directement au paragraphe précédent.

L'âge a été calculé à partir de l'année de première mise en circulation et de la date de l'échange du moteur.

L'enquête devait préciser si son véhicule avait fait l'objet d'un échange standard du moteur. Environ 6 300 véhicu-

les auraient fait l'objet de cet échange. Mais seulement 76 % des enquêtés ont indiqué la date de l'échange et 66 % ont précisé la date et le kilométrage à l'échange.

L'importance des échanges de moteur est certainement sous estimée. Outre la mémoire de l'enquête qui peut faire défaut surtout sur la date de l'échange et le kilométrage lors de cette opération, c'est essentiellement dans le cas de mutations que l'échange de moteur, et a fortiori la date et le kilométrage, peuvent être ignorés du nouveau propriétaire. Il peut même y avoir eu plus d'un échange de moteur au cours de la carrière d'un véhicule. Néanmoins l'enquête a permis d'établir le tableau ci-dessous qui résume la situation.

**Parc utilisé selon l'occurrence d'une mutation
ou d'un échange de moteur**

Unité : millier de véhicules

Echange de moteur	Mutation		Total
	Oui	Non	
Oui	4,1	2,2	6,3
Non	22,1	19,9	42,0
Total	26,2	22,1	48,3

La connaissance de l'échange de moteur est essentielle pour l'analyse des kilométrages relevés au compteur.

Le tableau ci-dessous donne les proportions de véhicules ayant changé de moteur selon l'année de première mise en circulation. La date d'échange n'était pas toujours bien renseignée ou ignorée dans les achats d'occasion. Ces proportions sont sous estimées du fait d'oublis de l'enquête, de l'ignorance de ce qui s'est passé avant l'achat d'occasion, de plusieurs échanges de moteur, etc.. Le renseignement serait plus fiable chez les véhicules qui n'ont pas changé de mains, mais seulement pour les plus récents (dont une forte proportion de neufs). Mais les nombres trop faibles d'observations ne permettent pas de

séparer cette catégorie de véhicules. Seules des proportions ont été calculées pour l'ensemble du parc (mutations et non mutations). Les années de première mise en circulation ne sont détaillées que pour les dix dernières, car on a vu plus haut que les véhicules mutaient au bout de 9 ans et 10 mois en moyenne. Les proportions ne sont plus valables au delà. Néanmoins un chiffre global est donné à titre indicatif.

Les premiers échanges de moteurs ont lieu très rapidement puis la proportion croît assez régulièrement au cours du temps (aux aléas près dus aux nombres d'observations trop faibles), sauf vers les 9 ans correspondant à l'âge moyen d'échange de moteur.

Proportions de véhicules ayant changé de moteur

Année de première mise en circulation	Pourcentages
Avant 1977	27,2
1973 à 1977	24,1
1978	7,1
1979	13,0
1980	11,5
1981	12,5
1982	13,4
1983	2,2
1984	2,5
1985	3,2
1986	2,4
Total	13,0

3. Kilométrage au compteur

À la date de l'enquête (avril 1987), les compteurs affichent en moyenne 86 000 kilomètres.

Cette moyenne observée correspond au nombre indiqué au compteur et non au kilométrage réel du véhicule.

Au cours du temps, les véhicules voient leurs moteurs échangés et donc des remises à zéro de leurs compteurs. Pour certains compteurs, les remises à zéro peuvent être dues au dépassement de capacité à 100 000 km.

L'enquête devait indiquer le kilométrage du véhicule à la date de l'enquête (avril 1987), théoriquement par un relevé du compteur, ou bien pour les véhicules vendus (véhicules qui se trouvaient encore en possession de

l'enquête au moment du tirage de l'échantillon, mais vendus entre temps) à la date de la vente. Vu le faible nombre d'observations relatives aux véhicules vendus, seuls ont été retenus les véhicules dont le kilométrage à la date de l'enquête était connu.

Compte tenu des incertitudes pesant sur les dates d'échanges de moteur, le critère " date d'échange du moteur " n'a pas été retenu.

Le tableau ci-dessous donne donc les kilométrages au compteur, à la date de l'enquête, selon l'année de première mise en circulation.

Kilométrage au compteur à la date de l'enquête
selon l'année de 1ère mise en circulation

année de 1ère mise en circulation	Kilométrage au compteur
Avant 1973	138 000
1973 à 1977	120 000
1978	83 000
1979	110 000
1980	95 000
1981	93 000
1982	81 000
1983	64 000
1984	57 000
1985	43 000
1986	20 000
Total	86 000

On constate une certaine cohérence pour les véhicules les plus récents. Comme on l'a vu dans le paragraphe précédent au bout de 9 ans en moyenne, les moteurs sont échangés (vers 124 000 km), d'où remises à zéro des compteurs. D'autre part autour de 10 ans, les véhicules changent de mains, et par conséquent les remises à zéro

de compteurs sont ignorées ou mal connues. Plus les véhicules vieillissent, plus ils sont susceptibles de changer plusieurs fois de moteurs. Ces phénomènes qui viennent d'être rappelés sont mis en évidence par les cassures de séries observées dans le tableau.

4. Les kilométrages relevés au compteur à la date de l'enquête et les kilométrages annuels moyens

Le rapprochement entre les kilométrages relevés au compteur et ceux réalisés annuellement selon l'année de première mise en circulation, est rendu difficile à cause des remises à zéro des compteurs suite aux échanges de

moteurs ou aux dépassements de capacité des compteurs eux-mêmes. Le kilométrage au compteur est celui relevé à la date de l'enquête, donc à la fin du premier trimestre 1987. On peut estimer le kilométrage réalisé au

premier trimestre 1987 selon l'année n de première mise en circulation, par le quart du kilométrage annuel moyen réalisé en 1986 par les véhicules mis en circulation dans

l'année n-1. On obtient les estimations dans le tableau ci-dessous.

Kilométrages au compteur et kilométrages moyens

Année de 1ère mise en circulation	Kilométrage moyen réalisé en 1986 (en km)	Estimation du kilométrage réalisé au 1er. trimestre 1987 (en km)
1986	Pas demandé	6000
1985	24000	5250
1984	21000	4500
1983	18000	5000
1982	20000	4000
1981	16000	3250
1980	13000	2750
1979	11000	2250

A la date de l'enquête, les kilométrages au compteur ont aussi été relevés pour les véhicules immatriculés en 1986, mais aucune donnée n'est fournie sur le kilométrage alors réalisé durant l'année de mise en circulation. On a constaté que les véhicules dont l'année de première mise en circulation est 1986, affichent 20 000 km au compteur. A l'aide de l'estimation du kilométrage parcouru au premier trimestre 1987 par ces véhicules, on peut en déduire le kilométrage réalisé en 1986 par : $20\ 000 - 6\ 000 = 14\ 000$ soit 14 000 km.

Ce kilométrage de 14 000 km sera retenu pour estimer le kilométrage moyen parcouru lors de l'année de première mise en circulation.

Le kilométrage "réel" d'un véhicule de l'année n de première mise en circulation est égal à la somme :

kilométrage au 1er trimestre 1987 (1/4 du kilométrage annuel moyen réalisé en 1986 par des véhicules de l'année n-1
+
kilométrage réalisé lors de l'année de 1ère mise en circulation (14 000 km)
+
somme des kilométrages annuels moyens réalisés en 1986 par les véhicules des années n à 1986.

Kilométrages selon l'année de 1ère mise en circulation

année de 1ère mise en circulation	Kilométrage au 1er. trimestre 1987 (en km)	Kilométrage lors de l'année de 1ère mise en circulation (en km)	Kilométrage moyen réalisé en 1986 (en km)	Kilométrage réel calculé (en km)	Kilométrage relevé au compteur (en km)
1 986	6 000	14 000	Pas demandé	20 000	20 000
1 985	5 230	14 000	24 000	43 250	43 000
1 984	4 500	14 000	21 000	63 500	57 000
1 983	5 000	14 000	18 000	82 000	64 000
1 982	4 000	14 000	20 000	101 000	81 000
1 981	3 250	14 000	16 000	116 250	93 000
1 980	2 750	14 000	13 000	128 750	95 000
1 979	2 250	14 000	11 000	139 250	110 000

Les différences observées entre les kilométrages réels et ceux observés au compteur s'expliquent par les remises à zéro des compteurs. Mais vue les nombres trop faibles

d'observations, il n'a pas été possible, comme pour les camionnettes, de poursuivre les calculs.

5. Le kilométrage à l'achat

Les minicars achetés d'occasion en 1986, avaient en moyenne 65 000 km au compteur et étaient âgés en moyenne de 6 ans et 11 mois.

véhicule à l'achat était indiqué. Les achats de véhicules neufs ou d'occasion ont été décrits plus haut

En cas d'achat en 1986, le kilométrage au compteur du

Le tableau ci-dessous donne les kilométrages à l'achat en 1986, selon les années de première mise en circulation.

Kilométrage à l'achat selon
l'année de 1ère mise en circulation

Année de 1ère mise en circulation	Kilométrage à l'achat (en km)
1985	18 000
1984	38 000
1983	44 000
1982	65 000
1981	85 000
1980	51 000
1979	123 000
1978	64 000
1977	77 000
1976	71 000
1975	81 000

On observe les cassures habituelles des séries déjà vues, dues aux remises à zéro de compteur vers les 9 ans. De plus l'acheteur d'un véhicule d'occasion ne connaît pas avec certitude le passé du véhicule.

Le kilométrage annuel moyen que l'on peut en déduire est de : 65 000 km / 6,9 ans, soit 9 400 km, qui se trouve sous-estimé à cause des remises à zéro des compteurs.

V - MOTIF D'UTILISATION

1. Motifs de déplacement

Les minicars effectuent avant tout des déplacements pour motif personnel (motivation essentielle des particuliers) puis le transport de personnes.

Les enquêtés dont le véhicule était donné en location ne devaient pas répondre à cette question. Puisque 1 700 véhicules sont en location, seuls sont concernés 46 600 minicars.

Les définitions concernant les situations juridiques et les activités ont été données plus haut.

En ce qui concerne les motifs de déplacement :

- les déplacements du domicile au lieu de travail sont relatifs au cas où le lieu de travail est fixe (magasin, atelier, bureau, etc.);

- les transports d'outillage pour le travail comprennent aussi les transports d'accessoires, d'échantillons ou de matériaux pour le travail;

- les transports de marchandises comprennent aussi les livraisons et les ramassages;

- les transports de personnes comprennent les transports d'ouvriers, d'écoliers, de touristes, etc.;

- les autres déplacements professionnels sont relatifs aux déplacements de matériels d'incendie, d'ambulances, de fourgons funéraires, etc.;

- dans la rubrique "déplacements privés et non professionnels", certains enquêtés ont déclaré ce motif, bien qu'ils s'agissent en fait de déplacements professionnels;

- les motifs non précisés correspondent aux non réponses.

Les deux tableaux suivants donnent la répartition du parc utilisé selon les motifs de déplacements et la situation juridique ou l'activité principale exercée.

Du fait des réponses multiples les totaux sont supérieurs à 100 %.

Répartition du parc selon le motif de déplacement et la situation juridique
(réponses multiples)

Unité : %

Motifs de déplacement	Entreprise individuelle	Société ou assimilée	Particulier	Collectivité locale ou administration	Entreprise du secteur public	Association	Autre	Total
Domicile - travail	30	15	38	1	26	8	30	26
Déménagements	1	1	1	3	0	2	0	2
Transport d'outillage pour le travail	37	20	3	20	33	9	0	13
Transport de marchandises	28	17	2	7	0	9	8	9
Transport de personnes	35	73	6	76	46	91	53	38
Autres motifs professionnels	7	9	1	12	15	6	0	5
Motifs personnels	30	7	91	7	13	11	23	51
Tous motifs	168	142	142	126	133	136	114	144

Dans le tableau relatif à l'activité, figure une colonne sur les particuliers, bien que ceux-ci n'aient aucune activité à

déclarer, afin d'avoir une présentation cohérente entre tableaux.

Répartition du parc selon le motif de déplacement et l'activité principale
(réponses multiples)

Unité : %

Motifs de déplacement	Commerce	Bâtiment et travaux publics	Agriculture et pêche	Industrie	Location de véhicules	Autres services	Transport	Autres activités	Particulier	Total
Domicile - travail	27	25	44	34	12	7	2	10	38	26
Déménagements	0	0	2	0	0	3	0	1	1	2
Transport d'outillage pour le travail	14	74	36	25	0	17	10	14	3	13
Transport de marchandises	42	8	45	18	12	11	8	5	2	9
Transport de personnes	21	35	19	61	77	80	92	82	6	38
Autres motifs professionnels	15	2	6	3	12	13	2	5	1	5
Motifs personnels	36	16	24	15	0	10	10	14	91	51
Tous motifs	155	160	176	156	113	141	124	131	142	144

Pour mieux apprécier les parts relatives des motifs uniques ou multiples, selon la situation juridique ou l'activité principale, les deux tableaux suivants ont été élaborés. Seules ont été retenus les combinaisons de motifs les plus importants.

La faiblesse de la taille de l'échantillon ne permet pas de donner des résultats aussi détaillés que pour les camionnettes. C'est pourquoi de nombreuses cases des tableaux ne sont pas renseignées, faute d'une fiabilité suffisante.

Répartition du parc utilisé selon le motif d'utilisation et la situation juridique

Unité : millier de véhicules

Motifs d'utilisation *						
T	D	O	M	Pe	A	Pr

Situation juridique							
Entreprise indivi- duelle	Société ou assimilée	Particulier	Collectivité locale ou adminis- tration	Entreprise du secteur public	Association	Autre	Total

T	D	O	M	Pe	A	Pr
Total 1 motif						

					1,4		2,0
							0,0
							1,7
							1,1
1,3	3,4		3,7	2,8			11,7
					12,6		1,2
							13,3
3,4	4,7	0,2	4,1	3,8	14,5	0,3	31,0

T	O	Pe	Pr
Autres combin. à 2 motifs			
Total 2 motifs			

					6,1		6,5
							1,2
							5,2
1,8	2,0	0,1	1,1	0,8	7,0	0,1	12,9

Total 3 motifs

0,7	0,2	0,0	0,3	0,1	0,6	0,0	1,9
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Plus de 3 motifs

0,3	0,1	0,0	0,1	0,1	0,3	0,0	0,9
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Total général

6,2	7,0	0,3	5,6	4,8	22,4	0,4	46,7
-----	-----	-----	-----	-----	------	-----	------

T	Domicile-travail	Pe	Transport de personnes
D	Déménagements	A	Autres motifs professionnels
O	Transport d'outillage pour le travail	Pr	Privés
M	Transport de marchandises		

Répartition du parc utilisé selon le motif d'utilisation et l'activité principale exercée

Unité : millier de véhicules

Motifs d'utilisation *							Activité principale exercée									
T	D	O	M	Pe	A	Pr	Agriculture et pêche	Industrie	Transport	Location de véhicules	Commerce	Bâtiment et travaux publics	Autres services	Autres activités	Particulier	Total
T	D	O	M	Pe	A	Pr			2,3				5,8	1,7	1,4	2,0
Total 1 motif							0,9	1,1	2,5	0,4	1,2	1,0	7,4	2,0	14,5	31,0
T	O	Pe	Pr												6,1	6,5
Autres combin. à 2 motifs															1,2	1,2
Total 2 motifs							0,8	1,0	0,5	...	0,4	0,5	2,2	0,5	7,0	12,9
Total 3 motifs							0,2	...	0,1	0,0	0,2	0,2	0,5	0,1	0,6	1,9
Plus de 3 motifs							0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	...	0,3	...	0,3	0,9
Total général							2,0	2,2	3,1	0,4	1,9	1,7	10,4	2,6	22,4	46,7

T	Domicile-travail	Pe	Transport de personnes
D	Déménagements	A	Autres motifs professionnels
O	Transport d'outillage pour le travail	Pr	Privés
M	Transport de marchandises		

2. Répartition du kilométrage annuel selon le motif de déplacement

Les minicars parcourent plus de kilomètres pour des motifs professionnels que pour des motifs personnels. Près de 48 % du kilométrage annuel est effectué pour des motifs professionnels et 39 % pour des déplacements privés.

La répartition du kilométrage annuel a été faite selon 3 classes de motifs :

- domicile-travail;
- déplacements professionnels (déménagements, transports d'outillage pour le travail, transports de marchandises, transports de personnes, autres déplacements professionnels);
- déplacements privés non professionnels.

Répartition du kilométrage annuel selon le motif et la situation juridique

Unité : %

Situation juridique	Motifs			Tous motifs
	Domicile - Travail	Déplacements Professionnels	Déplacements privés	
Entreprise individuelle	16	73	11	100
Société ou assimilée	8	89	3	100
Particulier	20	5	75	100
Collectivité locale ou administration	...	95	5	100
Entreprise du secteur public	22	65	13	100
Association	2	93	5	100
Autre	19	62	19	100
Total	13	48	39	100

Répartition du kilométrage annuel selon le motif et l'activité principale exercée

Unité : %

Activité principale exercée	Motifs			Tous motifs
	Domicile - Travail	Déplacements Professionnels	Déplacements privés	
Commerce	13	71	16	100
Bâtiment et travaux publics	11	83	6	100
Agriculture et pêche	28	64	8	100
Industrie	21	72	7	100
Location de véhicules	6	94	0	100
Autres services	2	94	4	100
Transport	1	97	2	100
Autres activités	5	85	10	100
Particulier	20	5	75	100
Total	13	48	39	100

3. Utilisation en camping-car

3 800 minicars sont utilisés en camping-car.

Les enquêtés dont le véhicule était donné en location n'avaient pas à répondre à cette question.

La situation juridique a été définie plus haut. Le parc utilisé

en camping-car n'est donné que selon la situation juridique, car on constate que ce sont surtout les particuliers qui utilisent ainsi leurs minicars. Le taux de non-réponses n'a été que de 0,7 %.

Parc utilisé en camping-car selon la situation juridique

Unité : millier de véhicules

Situation juridique	Effectifs
Entreprise individuelle	0,2
Société ou assimilée	0,1
Particulier	3,5
Total	3,8

EVOLUTION DES VEHICULES UTILITAIRES LEGERS
ENTRE 1982 ET 1987

L'enquête précédente sur les véhicules utilitaires légers avait été effectuée en mai 1982, sur un échantillon prélevé dans le fichier des véhicules utilitaires mis à jour au 1er janvier 1982.

Les camionnettes prises en compte étaient celles mises en circulation pour la première fois de 1967 à 1981. Les

minicars étaient de tous âges.

Les définitions concernant les différentes rubriques des tableaux de ce chapitre sont données dans les chapitres respectifs concernant l'année 1987.

I - EVOLUTION DES CAMIONNETTES

Pour comparer les deux enquêtes relatives aux camionnettes, on ne considère dans ce chapitre pour l'enquête de

1987, que les camionnettes mises en circulation pour la première fois de 1972 à 1986.

1. Evolution du parc en service selon la charge utile ou le poids total en charge autorisé

Du 1er janvier 1982 au 1er janvier 1987, le parc en service des camionnettes a augmenté de 23 %. La plus forte augmentation se situe chez les plus petits véhicules.

En ce qui concerne le classement par P.T.C.A., les évolutions sont à considérer avec prudence, à cause de :

- la faiblesse des effectifs de certaines classes,
- la limitation supérieure de la dernière classe de P.T.C.A., puisque l'enquête ne prend en compte que les camionnettes de moins de 3 tonnes de charge utile.

Evolution du parc en service des camionnettes selon la charge utile

Classes de charge utile (en tonnes)	Unité : millier de véhicules		
	1982	1987	Evolution 1987/1982
Moins de 0,5 t	1 234	1 572	27,4 %
0,5 t à 0,9 t	395	560	41,8 %
1,0 t à 1,7 t	777	873	12,4 %
1,8 t à 2,9 t	242	263	8,7 %
Total	2 648	3 268	23,4 %

Evolution du parc en service des camionnettes selon le P.T.C.A.

Classes de P.T.C.A. (en tonnes)	Unité : millier de véhicules		
	1982	1987	Evolution 1987/1982
Moins de 1,5 t	1 324	1 736	31,1 %
1,5 t à 2,5 t	542	684	26,2 %
2,6 t à 3,5 t	696	780	12,1 %
3,6 t à 6,0 t	68	41	-39,7 %
6,1 t et plus	18	27	50,0 %
Total	2 648	3 268	23,4 %

2. Evolution du parc en service selon la source d'énergie

Une forte diésélisation du parc en service des camionnettes est observée, notamment chez les plus petits véhicules.

Les mêmes mises en garde que ci-dessus sont à faire sur les deux dernières classes de P.T.C.A. et sur l'énergie "autres".

Evolution du parc en service des camionnettes selon la source d'énergie et le P.T.C.A.

Unité : millier de véhicules

Classes de P.T.C.A. (en tonnes)	Essence			Sources d'énergie Gazole			Autres		
	1982	1987	87/82	1982	1987	87/82	1982	1987	87/82
Moins de 1,5 t	1 274	1 549	21,6 %	47	176	274,5 %	3	11	266,7 %
1,5 t à 2,5 t	406	367	-9,6 %	135	315	133,3 %	1	2	100,0 %
2,6 t à 3,5 t	262	216	-17,6 %	433	562	29,8 %	1	2	100,0 %
3,6 t à 6,0 t	9	3	-66,7 %	59	38	-35,6 %	-	-	-
6,1 t et plus	2	1	-50,0 %	16	26	62,5 %	-	-	-
Total	1 953	2 136	9,4 %	690	1 117	61,9 %	5	15	200,0 %

3. Evolution du parc utilisé selon la situation juridique

La plus forte augmentation se situe chez les particuliers avec un taux de 76 %.

propriétaire, un locataire ou en crédit-bail. Les évolutions concernant les effectifs les plus faibles sont à analyser avec prudence.

Sont pris en compte les seuls véhicules utilisés par le

Evolution du parc utilisé des camionnettes selon la situation juridique

Unité : millier de véhicules

Situation juridique	1982	1987	Evolution 1987/1982
Entreprise individuelle	1 005	1 092	8,7 %
Société ou assimilée	851	1 040	22,2 %
Particulier	500	878	75,6 %
Collectivité locale ou administration	91	117	28,6 %
Entreprise du secteur public	63	73	15,9 %
Association	30	20	-33,3 %
Autre	42	11	-73,8 %
Non déterminée	18	...	...
Total	2 600	3 231	24,3 %

4. Evolution du parc utilisé selon l'activité principale exercée

Les plus fortes augmentations se situent dans l'industrie (130 %) et les autres services (110 %).

Il a été nécessaire de créer une rubrique "non renseignée en 1982". En effet lors de l'enquête de 1982, les enquêtés dont la situation juridique était : collectivité locale ou administration, association et non déterminée, ne devaient pas indiquer leur activité principale, contrairement

à ce qui a été fait dans l'enquête de 1987. Afin de comparer les deux enquêtes, la rubrique "non renseignée en 1982" comprend les véhicules relatifs aux 3 situations juridiques décrites ci-dessus et permet ainsi de ne pas en faire une répartition selon l'activité principale. Les particuliers sont mentionnés, bien que n'ayant pas d'activité à déclarer. Les évolutions concernant les effectifs trop faibles sont à considérer avec prudence.

Evolution du parc utilisé des camionnettes selon l'activité principale exercée

Activité principale exercée	Unité : millier de véhicules		
	1982	1987	Evolution 1987/1982
Commerce	576	555	-3,6 %
Bâtiment et travaux publics	510	555	8,8 %
Agriculture et pêche	288	363	26,0 %
Industrie	148	341	130,4 %
Location de véhicules	75	90	20,0 %
Autres services	82	172	109,8 %
Transport	58	85	46,6 %
Autres activités	166	52	-68,7 %
Non indiquée	58	3	-94,8 %
Particulier	500	878	75,6 %
Non renseignée en 1982	139	137	-1,4 %
Total	2 600	3 231	24,3 %

5. Evolution de la consommation de carburant

a) Evolution du parc utilisé selon la nature du carburant

Pour les véhicules utilisés, l'enquête devait préciser la nature du carburant selon une nomenclature plus détaillée que sur la carte grise.

chez les plus petites camionnettes : le parc utilisé des camionnettes de moins de 1,5 tonnes de P.T.C.A. a progressé de 50 %.

On observe, outre la très forte diésélisation du parc (progression de 64 % des camionnettes à gazole), une augmentation sensible de l'usage du supercarburant

Les remarques habituelles sur la fiabilité des évolutions concernant les effectifs les plus faibles restent valables.

Evolution du parc utilisé selon la nature du carburant

Classes de P.T.C.A. (en tonnes)	Nature du carburant												Unité : millier de véhicules		
	Essence			Super			Gazole			Autres			Tous carburants		
	1982	1987	87/82	1982	1987	87/82	1982	1987	87/82	1982	1987	87/82	1982	1987	87/82
Moins de 1,5 t	614	621	1,1 %	589	886	50,4 %	60	190	216,7 %	35	20	-42,9 %	1 298	1 717	32,3 %
1,5 t à 2,5 t	211	183	-13,3 %	173	177	2,3 %	133	311	133,8 %	18	5	-72,2 %	535	676	26,4 %
2,6 t à 3,5 t	144	116	-19,4 %	107	99	-7,5 %	417	554	32,9 %	16	3	-81,3 %	684	772	12,9 %
3,6 t à 6,0 t	5	1	-80,0 %	3	3	0,0 %	55	36	-34,5 %	2	...	...	65	40	-38,5 %
6,1 t et plus	1	1	0,0 %	1	...	...	16	25	56,3 %	0	0	0,0 %	18	26	44,4 %
Total	975	922	-5,4 %	873	1 165	33,4 %	681	1 116	63,9 %	71	28	-60,6 %	2 600	3 231	24,3 %

b) Evolution de la consommation moyenne

On constate une progression en matière d'économies d'énergie quelle que soit la nature du carburant avec notamment une baisse de 13 % pour le gazole.

Dans le chapitre sur les camionnettes, on a vu que cette

évolution n'était pas nettement mise en évidence. En effet, à cause des échanges de moteurs, des véhicules âgés consommeront comme les véhicules récents d'où la difficulté d'analyser selon l'année de première mise en circulation les consommations d'énergie.

Evolution de la consommation moyenne de carburant des camionnettes

Unité : litre/100 km

Classes de P.T.C.A. (en tonnes)	Nature du carburant								
	Essence			Super			Gazole		
	1982	1987	87/82	1982	1987	87/82	1982	1987	87/82
Moins de 1,5 t	8,3	8,1	-2,4 %	8,2	8,2	0,0 %	9,4	7,4	-21,3 %
1,5 t à 2,5 t	11,7	11,6	-0,9 %	12,6	11,7	-7,1 %	10,5	9,5	-9,5 %
2,6 t à 3,5 t	14,7	13,9	-5,4 %	15,4	14,5	-5,8 %	12,3	12,0	-2,4 %
3,6 t à 6,0 t	...	...	...	...	...	...	17,1	15,9	-7,0 %
6,1 t et plus	...	...	...	...	...	...	23,4	21,2	-9,4 %
Total	10,0	9,6	-4,0 %	10,0	9,4	-6,0 %	12,4	10,8	-12,9 %

6. Evolution du parcours annuel moyen

On observe une stabilité du parcours annuel moyen qui est de 15 000 km.

Les questions relatives aux parcours annuels moyens portaient sur l'année précédente de celle de l'enquête. Ainsi les parcours moyens annuels concernent les années 1981 et 1986 pour des véhicules respectivement immatriculés avant le 1er janvier 1981 et le 1er janvier

1986.

Sous la rubrique "tous carburants", se trouvent inclus l'essence, le supercarburant, le gazole et les autres carburants.

Les réserves habituelles sont à faire sur les évolutions relatives aux consommations correspondant aux effectifs les plus faibles de parc.

Evolution du kilométrage annuel moyen selon la nature du carburant

Unité : millier de kilomètres

Classes de P.T.C.A. (en tonnes)	Nature du carburant									Unité : millier de kilomètres		
	Essence			Super			Gazole			Tous carburants		
	1981	1986	86/81	1981	1986	86/81	1981	1986	86/81	1981	1986	86/81
Moins de 1,5 t	13	12	-7,7 %	17	14	-17,6 %	29	28	-3,4 %	16	14	-12,5 %
1,5 t à 2,5 t	9	11	22,2 %	12	12	0,0 %	21	22	4,8 %	13	16	23,1 %
2,6 t à 3,5 t	9	9	0,0 %	10	11	10,0 %	20	18	-10,0 %	16	15	-6,3 %
3,6 t à 6,0 t	...	...	...	...	...	...	18	19	5,6 %	16	18	12,5 %
6,1 t et plus	...	...	...	...	...	...	24	18	-25,0 %	22	17	-22,7 %
Total	12	11	-8,3 %	15	14	-6,7 %	21	20	-4,8 %	15	15	0,0 %

7. Evolution du parc utilisé en camping-car

On observe une progression de 54 % du parc des camionnettes utilisées en camping-car.

Les évolutions relatives aux petits effectifs de parc sont à analyser avec prudence.

Evolution du parc utilisé en camping-car selon la situation juridique

Situation juridique	Unité : véhicule		
	1982	1987	Evolution 1987/1982
Entreprise individuelle	13 000	16 000	23,1 %
Société ou assimilée	1 000	7 000	600,0 %
Particulier	84 000	133 000	58,3 %
Autre et non déterminée	3 000	-	-
Total	101 000	156 000	54,5 %

II - EVOLUTION DES MINICARS

Les deux enquêtes sur les minicars ont porté sur les minicars de tous âges.

1. Evolution du parc en service selon le nombre de places assises

Du 1er janvier 1982 au 1er janvier 1987, le parc en service des minicars a augmenté de 44 %.

En ce qui concerne les effectifs les plus faibles, les évolutions sont à considérer avec prudence.

Evolution du parc en service des minicars selon le nombre de places assises

Nombre de places assises	Unité : véhicule		
	1982	1987	Evolution 1987/1982
0	4 000	2 000	-50,0 %
1 à 7	2 000	1 000	-50,0 %
8	16 000	16 000	0,0 %
9	12 000	30 000	150,0 %
Total	34 000	49 000	44,1 %

2. Evolution du parc en service selon la source d'énergie

Une forte diésélisation du parc en service des minicars est observée. La même mise en garde que ci-dessus est à faire sur les évolutions relatives aux effectifs les plus faibles.

Evolution du parc en service des minicars selon la source d'énergie

Source d'énergie	Unité : véhicule		
	1982	1987	Evolution 1987/1982
Essence	32 000	35 000	9,4 %
Gazole	2 000	14 000	600,0 %
Ensemble	34 000	49 000	44,1 %

3. Evolution du parc utilisé selon la situation juridique

Les particuliers ont augmenté leur parc utilisé de minicars de 38 %.

Sont pris en compte les seuls véhicules utilisés par le

propriétaire, un locataire ou en crédit-bail. Les évolutions concernant les effectifs les plus faibles sont à analyser avec prudence.

Evolution du parc utilisé des minicars selon la situation juridique

Unité : véhicule			
Situation juridique	1982	1987	Evolution 1987/1982
Particulier	16 000	22 000	37,5 %
Société ou assimilée	6 000	9 000	50,0 %
Entreprise individuelle	4 000	6 000	50,0 %
Association	4 000	6 000	50,0 %
Collectivité locale ou administration	2 000	5 000	150,0 %
Secteur public, autre et non déterminée	1 000	...	...
Total	33 000	48 000	45,5 %

4. Evolution du parc utilisé selon l'activité principale exercée

Les évolutions sont diffuses et difficiles à analyser vue la faiblesse des effectifs considérés.

Il a été nécessaire de créer une rubrique "non renseignée en 1982". En effet lors de l'enquête de 1982, les enquêtés dont la situation juridique était : collectivité locale ou administration, association et non déterminée, ne devaient pas indiquer leur activité principale, contrairement à ce qui a été fait dans l'enquête de 1987. Afin de comparer les deux enquêtes, la rubrique "non renseignée en 1982" comprend les véhicules relatifs aux 3 situations juridiques décrites ci-dessus et permet ainsi de ne pas en faire une répartition selon l'activité principale. Les particuliers sont mentionnés, bien que n'ayant pas d'activité à déclarer.

ment à ce qui a été fait dans l'enquête de 1987. Afin de comparer les deux enquêtes, la rubrique "non renseignée en 1982" comprend les véhicules relatifs aux 3 situations juridiques décrites ci-dessus et permet ainsi de ne pas en faire une répartition selon l'activité principale. Les particuliers sont mentionnés, bien que n'ayant pas d'activité à déclarer.

Evolution du parc utilisé de minicars selon l'activité principale exercée

Unité : millier de véhicules			
Activité principale exercée	1982	1987	Evolution 1987/1982
Bâtiment et travaux publics	2 000	2 000	0,0 %
Transport	2 000	3 000	50,0 %
Location de véhicules	2 000	2 000	0,0 %
Commerce	2 000	2 000	0,0 %
Industrie	1 000	2 300	130,0 %
Agriculture et pêche	1 000	2 000	100,0 %
Autres services	...	2 000	...
Autres activités	1 000	...	...
Non indiquée	...	...	...
Particulier	16 000	22 000	37,5 %
Non renseignée en 1982	6 000	11 000	83,3 %
Total	33 000	48 000	45,5 %

5. Evolution de la consommation de carburant

a) Evolution du parc utilisé selon la nature du carburant

Pour les véhicules utilisés, l'enquêteur devait préciser la nature du carburant selon une nomenclature plus détaillée que sur la carte grise.

On observe outre la très forte dieselisation du parc (progression de 333 % des minicars à gazole), une augmen-

tation sensible de l'usage du supercarburant (46 %).

Les remarques habituelles sur la fiabilité des évolutions concernant les effectifs les plus faibles restent valables.

Evolution du parc utilisé des minicars selon la nature du carburant

Nature du carburant	1982	1987	Unité : véhicule
			Evolution 1987/1982
Essence	16000	16000	0,0 %
Supercarburant	13000	19000	46,2 %
Gazole	3000	13000	333,3 %
Autres	1000	...	...
Tous carburants	33000	48000	45,5 %

b) Evolution de la consommation moyenne

On constate une progression en matière d'économies d'énergie quelle que soit la nature du carburant avec notamment une baisse de 11 % pour le gazole.

évolution n'était pas nettement mise en évidence. En effet, à cause des échanges de moteurs, des véhicules âgés consommeront comme les véhicules récents d'où la difficulté d'analyser selon l'année de première mise en circulation les consommations d'énergie.

Dans le chapitre sur les minicars, on a vu que cette

Evolution de la consommation moyenne de carburant des minicars

Nature du carburant	1982	1987	Unité : litre/100 km
			Evolution 1987/1982
Essence	11,6	11,2	-3,4 %
Supercarburant	11,7	11,3	-3,4 %
Gazole	13,3	11,8	-11,3 %

6. Evolution du parcours annuel moyen

On observe une progression du parcours annuel moyen de 8 %.

Les questions relatives aux parcours annuels moyens portaient sur l'année précédente de celle de l'enquête.

Ainsi les parcours moyens annuels concernent les années 1981 et 1986 pour des véhicules respectivement immatriculés avant le 1er janvier 1981 et le 1er janvier 1986.

Sous la rubrique "tous carburants", se trouvent inclus l'essence, le supercarburant, le gazole et les autres carburants.

Les réserves habituelles sont à faire sur les évolutions relatives aux consommations correspondant aux effectifs les plus faibles de parc.

Evolution du kilométrage annuel moyen selon la nature du carburant

Unité : millier de kilomètres

Nature du carburant	1981	1986	Evolution 1986/1981
Essence	12 000	10 000	-16,7 %
Super	13 000	12 000	-7,7 %
Gazole	20 000	24 000	20,0 %
Tous carburants	13 000	14 000	7,7 %

7. Evolution du parc utilisé en camping-car

On observe une stabilité du parc des minicars utilisés en camping-car avec un effectif de 4 000.

Evolution du parc utilisé en camping car selon la situation juridique

Unité : véhicule

Situation juridique	1982	1987
Particulier	3 000	4 000
Autres	1 000	...
Total	4 000	4 000

METHODOLOGIE

1. Champ de l'enquête

a) Camions et camionnettes

Camions et camionnettes immatriculés en France, de moins de 3 tonnes de charge utile, de toutes carrosseries, mis en service pour la première fois de 1966 à 1986.

b) Minicars

Autobus et autocars immatriculés en France de moins de

10 places assises, de tous âges.

Etaient exclus du champ de l'enquête : les véhicules moteurs non immatriculés dans les séries normales (véhicules militaires, des domaines, etc.), les voitures particulières et commerciales, les remorques et les semi-remorques.

2. Echantillonnage

L'enquête a été effectuée par sondage au mois d'avril 1987, dans le fichier central des véhicules utilitaires mis à jour au 1er janvier 1987. Les échantillons de camionnettes et de minicars ont été prélevés dans la partie du fichier

des cartes grises correspondant aux champs définis ci-dessus. Les deux tableaux ci-dessous donnent les plans de sondage stratifiés pour les camionnettes et les minicars.

Camionnettes - Coefficients de pondération et effectifs des strates

Classes de charge utile (en tonnes)	Source d'énergie					
	Essence et supercarburant		Gazole		Autres	Toutes énergies
	Années de 1ère mise en circulation 1976 à 1986	Années de 1ère mise en circulation 1971 à 1975	Années de 1ère mise en circulation 1976 à 1986	Années de 1ère mise en circulation 1971 à 1975	Années de 1ère mise en circulation 1972 à 1986	Années de 1ère mise en circulation 1966 à 1970
Moins de 0,5 t	p = 360 n = 3545	p = 140 n = 2583	p = 270 n = 598	p = 20 n = 501	p = 60 n = 192	p = 1800 n = 126
De 0,5 t à 0,9 t	p = 260 n = 1187	p = 160 n = 667	p = 390 n = 533	p = 170 n = 140	p = 35 n = 129	p = 580 n = 227
De 1,0 t à 1,7 t	p = 290 n = 874	p = 170 n = 925	p = 350 n = 1385	p = 180 n = 634		p = 1130 n = 156
De 1,8 t à 2,9 t	p = 250 n = 184	p = 35 n = 495	p = 290 n = 629	p = 140 n = 347		p = 350 n = 91

Minicars - Coefficients de pondération et effectifs des strates

Année de première mise en circulation	Coefficient de pondération	Effectif de l'échantillon
1976 à 1986	35	1108
1975 et avant	15	1443

3. Gestion de l'enquête

Voir modèle de questionnaire page 83 et suivantes.

A leur retour, les questionnaires, suivant la réponse de l'enquêté, ont été classés selon une des situations décrites dans le tableau ci-après, ou renvoyés à un nouveau propriétaire dans le cas de mutation non encore prise en

compte dans le fichier, ou ont fait l'objet de recherches auprès des préfectures dans le cas de situations inconnues. A la clôture de l'enquête, tous les questionnaires ont été classés selon leur situation définie dans le tableau ci-après.

Répartition des questionnaires selon leur situation au retour de l'enquête

Situation du véhicule	Camionnettes		Minicars	
	Effectifs (en milliers)	(%)	Effectifs (en milliers)	(%)
Véhicules mis à la ferraille ou à la casse	1 039	6,4%	278	10,9%
Véhicules hors d'usage mais toujours possédés par le propriétaire	511	3,2%	63	2,5%
Véhicules utilisés par le propriétaire	8 591	53,2%	1 127	44,2%
Véhicules utilisés par un ou plusieurs locataires	270	1,7%	35	1,4%
Véhicules en crédit bail	261	1,6%	19	0,7%
Véhicules vendus à l'étranger	82	0,5%	16	0,6%
Véhicules hors du champ (erreurs dans le fichier)	8	0,0%	34	1,3%
Véhicules dont le propriétaire a cessé son activité depuis plus de 6 mois ou immobilisation (grosses réparations)	146	0,9%	21	0,8%
Véhicules mis en vente chez un garagiste depuis plus de 6 mois	16	0,1%	6	0,2%
Véhicules appartenant à un forain sans domicile fixe	3	0,0%	0	0,0%
Véhicules relatifs à un questionnaire inexploitable (questionnaire non retourné ou bien dont la situation ne peut être définie, même après recherches)	5 221	32,3%	952	37,3%
Ensemble des situations	16 148	100,0%	2 551	100,0%

4. Redressement de l'échantillon

L'unité statistique est le véhicule enquêté auquel correspond un questionnaire. Pour tenir compte des questionnaires dont la situation est incertaine (questionnaires inexploitables et ceux relatifs à des véhicules en vente chez un garagiste depuis plus de 6 mois ou appartenant à un forain sans domicile fixe), ceux-ci ont été répartis au prorata de ceux dont la situation est définie de la façon suivante :

véhicules mis à la ferraille ou à la casse,
véhicules hors d'usage mais toujours possédés par

le propriétaire,
véhicules utilisés par le propriétaire,
véhicules utilisés par un ou plusieurs locataires,
véhicules en crédit-bail,
véhicules vendus à l'étranger,
véhicules hors du champ de l'enquête (erreurs dans le fichier),
véhicules dont le propriétaire a cessé son activité depuis plus de 6 mois.

5. Etat du fichier des cartes grises

L'enquête a permis d'estimer la composition du fichier des cartes grises correspondant au champ de l'enquête, après redressement des questionnaires en situation incertaine. En effet, dans le fichier, il existe un nombre important de

cartes grises correspondant en fait à des véhicules détruits ou hors d'usage, dont les propriétaires omettent de restituer la carte grise.

Répartition des camions et camionnettes de moins de 3 tonnes de charge utile
Mis en circulation de 1966 à 1986 selon leur situation dans le fichier des cartes grises
(Tableau établi après redressement des questionnaires non exploitables)

Situation du véhicule	Effectifs (en milliers)	(%)
Véhicules mis à la ferraille ou à la casse	476	11,0%
Véhicules hors d'usage mais toujours possédés par le propriétaire	198	4,6%
Véhicules utilisés par le propriétaire	3 358	77,3%
Véhicules utilisés par un ou plusieurs locataires	113	2,6%
Véhicules en crédit bail	110	2,5%
Véhicules vendus à l'étranger	30	0,7%
Véhicules hors du champ (erreurs dans le fichier)	1	0,0%
Véhicules dont le propriétaire a cessé son activité depuis plus de 6 mois ou immobilisation (grosses réparations)	56	1,3%
Ensemble	4 342	100,0%

Répartition des autobus et autocars de moins de 10 places assises
selon leur situation dans le fichier des cartes grises
(Tableau établi après redressement des questionnaires non exploitables)

Situation du véhicule	Effectifs	(%)
Véhicules mis à la ferraille ou à la casse	8 000	13,1%
Véhicules hors d'usage mais toujours possédés par le propriétaire	2 000	3,3%
Véhicules utilisés par le propriétaire	46 000	75,4%
Véhicules utilisés par un ou plusieurs locataires	2 000	3,3%
Véhicules en crédit bail	1 000	1,6%
Véhicules vendus à l'étranger	0	0,0%
Véhicules hors du champ (erreurs dans le fichier)	1 000	1,6%
Véhicules dont le propriétaire a cessé son activité depuis plus de 6 mois ou immobilisation (grosses réparations)	1 000	1,6%
Ensemble	61 000	100,0%

Modèle du questionnaire

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT,
DU LOGEMENT,
DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE
ET DES TRANSPORTS

O.E.S.T. DÉPARTEMENT
DES STATISTIQUES DE TRANSPORTS

55, RUE BRILLAT-SAVARIN
75658 PARIS Cedex 13
Tel. (1) 45 89 89 27

ENQUÊTE SUR LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS

ENQUÊTE STATISTIQUE OBLIGATOIRE - QUESTIONNAIRE CONFIDENTIEL

Loi N° 51.711 du 7 juin 1951 modifiée sur l'obligation, la coordination et le secret en matière statistique.
Visa N° 87 X 033-Tr du Ministre de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des
Transports et du Ministre d'État, Ministre de l'Économie, des Finances et de la Privatisation (I.N.S.E.E.)
valable du 1-1-1987 au 30-1-1988.

Tout défaut de réponse ou une réponse sciemment inexacte peut entraîner l'application d'une peine
d'amende.

Questionnaire confidentiel destiné au Département des Statistiques de Transports.

La loi 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés garantit aux entreprises
individuelles ainsi qu'aux personnes pour lesquelles les informations sont demandées un droit d'accès et
de rectification pour les informations les concernant. Ce droit d'accès peut être exercé auprès du Département
des Statistiques de Transports.

N° QUESTIONNAIRE

(A rappeler lors de toute correspondance)

Cadre réservé

au D.S.T. Carr. P.T.C. E AN. G. C.

VÉHICULE SOUMIS
À L'ENQUÊTE

Immatriculation

Numéro

Date de la
carte grise

Marque:

Genre:

Type:

Carrosserie:

N° Série:

Si des renseignements concernant le véhicule ci-dessus sont erronés, veuillez les corriger.

I - SITUATION DU VÉHICULE - Cocher la case qui convient en précisant suivant le cas.

A. ☐ Véhicule vendu pour la ferraille ou mis à la casse le: _____ 19__

B. ☐ Véhicule vendu en état de marche le: _____ 19__

Nom et adresse complète de votre acheteur: _____

Si vente en 1986, répondez à toutes les questions des pages suivantes.

C. ☐ Véhicule définitivement hors d'usage et toujours en votre possession.

Pour les cas A, B (si vente avant 1986) et C, renvoyez le questionnaire par retour du courrier sans remplir la suite.

D. ☐ Véhicule habituellement en location. - Répondez aux questions II, III et IV.

E. ☐ Véhicule en crédit-bail.

Si vous ou votre entreprise n'êtes pas l'utilisateur habituel du véhicule, indiquez le nom et l'adresse complète
de l'utilisateur: _____

Sinon, répondez à toutes les questions des pages suivantes.

F. ☐ Véhicule habituellement utilisé par vous ou votre entreprise. - Répondez à toutes les questions des pages suivantes.

G. ☐ Autres cas à préciser: _____

Répondez à toutes les questions des pages suivantes, s'il y a lieu.

Cachet de l'entreprise

CE QUESTIONNAIRE DÔMENT REMPLI DOIT OBLIGATOIREMENT
ÊTRE RETOURNÉ LE PLUS TÔT POSSIBLE APRÈS SA RÉCEPTION À:
MONSIEUR LE MINISTRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT,
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DES TRANSPORTS
O.E.S.T. DÉPARTEMENT DES STATISTIQUES DE TRANSPORTS

1, avenue du Parc de Passy - 75775 PARIS Cedex 16

Nom de la personne qualifiée pour fournir des précisions concernant ce questionnaire :

M. _____ - Tél.: _____

A _____, le _____

II - ACTIVITÉS DU PROPRIÉTAIRE DU VÉHICULE

A. LE PROPRIÉTAIRE DU VÉHICULE EST-IL ?

(Cochez la case qui convient en précisant éventuellement)

1. ☐ Une entreprise individuelle (commerçant, artisan, agriculteur, etc.)
2. ☐ Une société ou assimilée (S.A., S.A.R.L., G.A.E.C., G.I.E., G.F.A., etc.)
3. ☐ Une entreprise du secteur public (E.D.F., S.N.C.F., Air France, R.A.T.P., etc.)
4. ☐ Une association
5. ☐ Une collectivité locale ou une administration
6. ☐ Un particulier
7. ☐ Autre à préciser: _____

B. POUR TOUTE RÉPONSE (sauf 6) A LA QUESTION PRÉCÉDENTE

a) Indiquez le secteur professionnel (Activité principale exercée) du propriétaire du véhicule en cochant la case ci-dessous qui convient et en précisant éventuellement :

- | | |
|---|---|
| 1. ☐ Agriculture - Pêche | 5. ☐ Commerce |
| 2. ☐ Industrie | 6. ☐ Bâtiment et travaux publics |
| 3. ☐ Transport professionnel | 7. ☐ Autres services |
| 4. ☐ Location de véhicules | 8. ☐ Autre activité |

} à préciser _____

b) Indiquez :

1. Le numéro SIREN du propriétaire s'il y a lieu :

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

2. Le code APE s'il y a lieu :

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3. Le nombre de salariés

(Cochez la case qui convient)

1. ☐ Aucun
2. ☐ 1 à 5 salariés
3. ☐ Plus de 5 salariés

III - CONSOMMATION DE CARBURANT

A. Indiquez la nature du carburant utilisé en cochant la case qui convient :

- | | |
|--|---|
| 1. ☐ Essence | 3. ☐ Gazole |
| 2. ☐ Supercarburant | 4. ☐ Autre à préciser: _____ |

B. Indiquez la consommation en litres aux 100 km (ou autre unité à préciser) :

1. En moyenne: _____, _____ l/100 km
2. En ville: _____, _____ l/100 km
3. Sur route: _____, _____ l/100 km

C. Procédez-vous à des relevés de consommation ?

(Cochez la case qui convient)

1. ☐ Régulièrement
2. ☐ De temps en temps
3. ☐ Jamais

IV - KILOMÉTRAGE DU VÉHICULE

A. Avez-vous acheté ce véhicule avant le 1^{er} janvier 1986 ? OUI - NON

Si OUI, indiquez le nombre de kilomètres parcourus pendant l'année 1986: _____ km

B. Si NON, indiquez le kilométrage du véhicule quand vous l'avez acheté: _____ km
et la date (mois, année) de son achat: _____

C. Indiquez le kilométrage du véhicule à la date d'aujourd'hui ou de la vente: _____ km
Précisez cette date: _____

D. Avez-vous procédé à l'échange standard du moteur du véhicule ? OUI - NON

Si OUI, indiquez } le kilométrage atteint par l'ancien moteur: _____ km
 } la date (mois, année) de cet échange: _____

V - UTILISATION DU VÉHICULE

A. LE VÉHICULE EST-IL UTILISÉ POUR ?

(Cochez la ou les cases qui conviennent)

1. ☐ Des déplacements du DOMICILE au LIEU DE TRAVAIL et vice-versa
(lorsque le lieu de travail est fixe : magasin, atelier, bureau, etc.) %

Des déplacements PROFESSIONNELS pour une activité ou une profession, soit

2. ☐ Des déménagements

3. ☐ Des transports d'outillage ou d'accessoires ou d'échantillons
ou de matériaux pour votre travail

4. ☐ Des transports de marchandises, y compris les livraisons et le ramassage

5. ☐ Des transports de personnes (ouvriers, écoliers, touristes, etc.)

6. ☐ D'autres déplacements professionnels à préciser (véhicule d'incendie,
ambulance, fourgon funéraire, véhicule atelier, etc.) _____

7. ☐ Des déplacements PRIVÉS et NON PROFESSIONNELS %

INDIQUEZ APPROXIMATIVEMENT LES POURCENTAGES
DU KILOMÉTRAGE ANNUEL CORRESPONDANT

} _____ ↑

B. LE VÉHICULE EST-IL UTILISÉ COMME CAMPING-CAR ?

(Cochez la case qui convient)

1. ☐ Oui

2. ☐ Non

