



Ministère
de l'Équipement,
du Logement,
des Transports
et du Tourisme

DÉCEMBRE 1995
ISBN 2-11-086019-7

L'UTILISATION DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS EN 1991

OEST

Observatoire Economique et Statistique des Transports

Tour Pascal B 92055 PARIS - LA DEFENSE Cedex 04 Téléphone (1) 40 81 21 22 Télécopie (1) 40 81 17 72

SOMMAIRE

	page
Avertissement	5
Résultats généraux	6
Résultats de l'enquête 1992	7
1. Parc en service	9
2. Activité de l'utilisateur.....	14
3. Age et mutations des véhicules	21
4. Consommation de carburant	28
5. Parcours	31
6. Utilisation	36
Evolution entre 1987 et 1992	43
Méthodologie	51

AVERTISSEMENT

Les véhicules utilitaires légers (camions et véhicules automoteurs spécialisés de moins de 3 tonnes de charge utile) remplissent une fonction économique dont la connaissance intéresse l'administration et les professionnels (transporteurs, constructeurs, équipementiers, etc.).

L'enquête réalisée en 1992 sur l'utilisation des véhicules utilitaires légers a permis d'établir des statistiques de parc, de trafic et de consommation de carburant. De plus, l'activité des utilisateurs des véhicules utilitaires légers est décrite ainsi que l'usage de ces véhicules. C'est un complément à l'enquête permanente sur l'utilisation des véhicules routiers de marchandises (TRM). En effet, annuellement, est couvert, grâce à cette enquête, le champ des transports routiers de marchandises effectués par les véhicules nationaux porteurs (camions, remorques et semi-remorques de 3 tonnes et plus de charge utile et de moins de 15 ans).

Les enquêtes précédentes sur les véhicules utilitaires légers ont été réalisées en 1982 et 1987.

Les véhicules utilitaires légers du champ de l'enquête

Les véhicules soumis à l'enquête sont les camionnettes et véhicules automoteurs spécialisés de moins de 3 tonnes de charge utile, mis en circulation de 1972 à 1991.

Sont homologuées pour des raisons fiscales en tant que véhicules utilitaires des dérivées de voitures particulières avec les caractéristiques suivantes :

- pas de banquette arrière;
- présence d'un hayon arrière;
- présence d'une plaque de protection des passagers avant;
- portières arrières cadenassées;
- glaces arrières non amovibles.

Ces deux dernières conditions s'appliquaient encore en 1991.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX

Camionnettes de moins de 3 tonnes de charge utile, immatriculées de 1972 à 1991
Situation au 1er janvier 1992

Les véhicules

Parc en service : 4 437 000
dont 98% d'utilisés
dont 67% de charge utile inférieure ou égale à 1 tonne
dont 98% de poids total en charge autorisé inférieur ou égal à 3,5 tonnes
Charge utile moyenne : 0,8 tonne
Proportion de fourgons ordinaires : 86%
Age moyen : 7 ans

Les utilisateurs

34% sont utilisés par un particulier
32% sont utilisés par une société
26% sont utilisés par une entreprise individuelle

En dehors des véhicules utilisés par des particuliers

26% sont utilisés par le bâtiment, le génie civil et agricole
17% sont utilisés par le commerce
16% sont utilisés par les services marchands
11% sont utilisés par l'agriculture, sylviculture et pêche
7% sont utilisés par les transports et communications (dont 43% par la poste)

Pour les véhicules utilisés par des particuliers

26% sont utilisés par des retraités
24% sont utilisés par des employés
23% sont utilisés par des ouvriers

Le carburant

Essence ordinaire (9% du parc) - consommation moyenne : 9,3 l/100 km
Supercarburant avec plomb (29% du parc) - consommation moyenne 9,5 l/100 km
Supercarburant sans plomb (7% du parc) - consommation moyenne 9,1 l/100 km
Gazole (53% du parc) - consommation moyenne 9,8 l/100 km

Les parcours

Kilométrage annuel moyen en 1991 : 15 000 km
15% des distances sont réalisées pour des déplacements " domicile-travail "
18% des distances sont réalisées pour des déplacements " privés "
67% des distances sont réalisées pour des déplacements " professionnels "

Répartition du parc pour des déplacements professionnels

Transport d'outillage, d'accessoires, d'échantillons ou de matériaux : 52%
Livraisons ou ramassage en compte propre : 26%
Transport de marchandises pour compte d'autrui : 7%
Transport de personnes : 7%
Déplacements spécialisés (incendie, ambulance, véhicule atelier, etc.) : 8%

Nature des trajets

42% des véhicules utilitaires légers sont utilisés essentiellement en zone urbaine
81% des véhicules utilitaires légers sont utilisés essentiellement sur des trajets locaux
à moins de 50 km (en zone urbaine et sur route)

RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE DE 1992

1. PARC EN SERVICE

1.1. Parc en service selon la situation du véhicule (tableau 1.1.)

Au 1er janvier 1992, 4 437 000 camionnettes du champ de l'enquête sont en service .

Le parc en service est constitué des véhicules en état de rouler, qu'ils soient en propriété, en crédit-bail, en instance de vente dans un garage, immobilisés pour grosses réparations ou pour cessation d'activité du propriétaire.

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.

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. Il n'a pas été possible de classer d'une manière satisfaisante les véhicules loués.

1.2. Parc en service selon la charge utile et le poids total autorisé en charge (tableau 1.2a.)

Le parc en service (4 437 000 véhicules), avec une charge utile moyenne de 0,8 tonne représente un potentiel de transport du parc en service de 3,6 millions de tonnes de charge utile.

Plus de la moitié du parc en service (67%) est constituée de véhicules dont la charge utile ne dépasse pas 1 tonne.

L'essentiel du parc (98%) comprend des véhicules de poids total autorisé en charge 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 autorisé en charge "6,1 t et plus" est limitée supérieurement puisque l'enquête ne porte que sur les véhicules de charge utile inférieure à 3 tonnes. Son effectif étant faible, cette classe sera incluse dans la classe "3,6 t et plus" dans un certain nombre de tableaux.

Les notions de charge utile et de poids total autorisé en charge sont définies dans la méthodologie.

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

Cependant à l'aide des tableaux 1.2a. et 1.2b., il est possible d'établir des liens entre le P.T.A.C. et la charge utile.

1.3. Parc en service selon le P.T.A.C. et la source d'énergie (tableau 1.3.)

Les deux carburants essence et gazole sont pratiquement au même niveau.

Mais il convient de se reporter au chapitre 4 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 avec ou sans plomb.

La rubrique "autres" comprend le gazogène, le carburant gazeux (gaz de pétrole liquéfié ou G.P.L.), l'électricité et des carburants divers. L'effectif du parc en service correspondant à cette rubrique « autres » est négligeable.

1.4. Parc en service selon l'année de première mise en circulation et le P.T.A.C. (tableau 1.4.)

L'âge moyen d'un véhicule utilitaire léger est 7 ans à peine, avec 51 % des effectifs qui ont moins de 6 ans.

Au chapitre 3, l'âge moyen est décrit en fonction de la situation, de l'activité ou de la catégorie socioprofessionnelle de l'utilisateur. Des compléments sur l'âge sont 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 en France ou à l'étranger sous une immatriculation de série normale ou de série spéciale (TT, domaines, armées). Même pour les véhicules d'occasion immatriculés pour la première fois en France dans la série normale, c'est toujours l'année de première mise en circulation qui est portée sur la carte grise et cela ne peut jamais correspondre à la date d'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.

Il est à noter que les immatriculations en 1991 de véhicules utilitaires neufs de moins de 3 tonnes de charge utile avaient baissé de 8% par rapport à 1990.

1.5. Parc en service selon la carrosserie et le P.T.A.C. (tableau 1.5.)

Le parc en service est surtout composé de fourgons (86%).

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 spécifiée et divers " sont généralement comptabilisés des véhicules spéciaux.

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

Dans la rubrique "autres carrosseries" sont regroupés les fourgons blindés, les grues routières, les véhicules utilitaires pour handicapés, les fourgons funéraires, les véhicules de voirie et enfin les bennes à ordures ménagères.

1.1. Parc en service selon la situation du véhicule

Unité : millier de véhicules

Situation du véhicule	Effectif
En propriété	4 133
En crédit-bail	233
En instance de vente dans un garage	7
Immobilisé pour grosses réparations ou dont le propriétaire a cessé son activité	64
Total	4 437

1.2a. Parc en service selon le P.T.A.C. et la charge utile

Unité : millier de véhicules

Classes de P.T.A.C. (en tonnes)	Classes de charge utile (en tonnes)				
	Moins de 0,5 t	0,5 t à 0,9 t	1,0 t à 1,7 t	1,8 t à 2,9 t	Total
Moins de 1,5 t	1 727	527	11	0	2 265
1,5 t à 2,5 t	38	562	369	5	974
2,6 t à 3,5 t	18	110	808	190	1 126
3,6 t à 6,0 t	1	2	9	30	42
6,1 t et plus	0	3	6	21	30
Total	1 784	1 204	1 203	246	4 437

1.2b. Charge utile moyenne et P.T.A.C. moyen selon la classe de P.T.A.C. et la classe de charge utile

Unité : tonne

Classes de P.T.A.C. (en tonnes)	Charge utile et P.T.A.C.	Classes de charge utile (en tonnes)				
		Moins de 0,5 t	0,5 t à 0,9 t	1,0 t à 1,7 t	1,8 t à 2,9 t	Total
Moins de 1,5 t	C.U.	0,4	0,5	///	///	0,4
	P.T.A.C.	1,1	1,3	///	///	1,1
1,5 t à 2,5 t	C.U.	0,4	0,7	1,1	///	0,8
	P.T.A.C.	1,8	2,0	2,4	///	2,1
2,6 t à 3,5 t	C.U.	0,3	0,7	1,4	1,8	1,4
	P.T.A.C.	3,2	3,2	3,2	3,5	3,2
3,6 t à 6,0 t	C.U.	///	///	1,4	2,4	2,2
	P.T.A.C.	///	///	5,1	5,6	5,5
6,1 t et plus	C.U.	///	///	///	2,5	2,5
	P.T.A.C.	///	///	///	8,3	8,3
Total	C.U.	0,4	0,6	1,3	1,9	0,8
	P.T.A.C.	1,1	1,8	3,0	4,2	1,9

1.3. Parc en service selon le P.T.A.C. et la source d'énergie

Source d'énergie de la carte grise

Unité : millier de véhicules

Classes de P.T.A.C. (en tonnes)	Source d'énergie			
	Essence	Gazole	Autres	Total
Moins de 1,5 t	1 523	728	14	2 265
1,5 t à 2,5 t	353	619	2	974
2,6 t à 3,5 t	195	929	2	1 126
3,6 t à 6,0 t	3	39	0	42
6,1 t et plus	1	29	0	30
Total	2 075	2 344	18	4 437

1.4. Parc en service selon l'année de première mise en circulation et le P.T.A.C

Unité : millier de véhicules

Années de première mise en circulation	Classes de P.T.A.C. (en tonnes)		
	Moins de 3,6 t	3,6 t et plus	Total
1972	53	5	58
1973	67	3	70
1974	73	2	75
1975	72	5	77
1976	94	2	96
1977	102	4	106
1978	124	4	128
1979	151	4	155
1980	173	5	178
1981	220	5	225
1982	227	2	229
1983	224	2	226
1984	244	5	249
1985	293	2	295
1986	322	4	326
1987	358	5	363
1988	387	3	390
1989	408	5	413
1990	400	5	405
1991	370	3	373
Total	4 362	75	4 437

1.5 Parc en service selon la carrosserie et le P.T.A.C.

Unité : millier de véhicules

Carrosseries	Classes de P.T.A.C. (en tonnes)		
	Moins de 3,6 t	3,6 t et plus	Total
Fourgon ordinaire	3 792	19	3 811
Plateau	139	10	149
Bâché	127	2	129
Benne basculante	86	8	94
Caravane	76	2	78
Bétailière	27	3	30
Travaux publics et industriels	16	9	25
Fourgon à température dirigée	15	7	22
Atelier	19	0	19
Ambulance	17	0	17
Autres carrosseries	9	4	13
Bazar forain	9	1	10
Magasin	8	0	8
Commerciale et break non retenus en voiture particulière	6	0	6
Incendie	2	3	5
Citerne	4	0	4
Non spécifiée et divers	14	3	17
Total	4 366	71	4 437

2. ACTIVITÉ DE L'UTILISATEUR

Les statistiques qui suivent ne concernent plus que 4 366 000 véhicules (soit 98% du parc en service). En effet, la question relative à la situation de l'utilisateur du véhicule ne devait être renseignée que pour les seuls véhicules utilisés. Les véhicules en instance de vente ou immobilisés pour grosses réparations sont donc exclus.

2.0. Parc utilisé selon la situation de l'utilisateur et le poids total en charge autorisé (tableau 2.0.)

Les particuliers ont utilisé 34% du parc, les sociétés ou assimilées 32%, les entreprises individuelles 26% et les autres utilisateurs représentent 8%.

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

- entreprise individuelle : commerçant, artisan, agriculteur, profession libérale, etc.;
- société ou assimilée : S.A., S.A.R.L., G.I.E., 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);
- autre : l'enquêté n'a pas su se classer (cf. ci-dessous)

Dans le tableau donnant le parc en service selon la situation et le P.T.A.C., les situations ont été classées dans l'ordre décroissant des effectifs de parc correspondant.

2.1. PARC DES PROFESSIONNELS

Dans cette brochure, on désigne par « professionnels » les utilisateurs de véhicules qui ne sont pas des particuliers, c'est-à-dire les entreprises individuelles, les sociétés ou assimilées, les entreprises du secteur public, les associations et les collectivités locales ou administrations.

Seuls devaient répondre à la question sur "l'activité principale exercée" par l'utilisateur du véhicule, les enquêtés dont la situation était : entreprise individuelle, société ou assimilée, entreprise du secteur public, association, collectivité locale, administration ou autre (donc particuliers exclus). C'est pourquoi 2 865 000 véhicules sont concernés dans les tableaux relatifs aux professionnels. Les 1 501 000 autres véhicules étant utilisés par des particuliers.

Ces professionnels ont utilisé 66% du parc en 1991.

2.1.1. Parc utilisé par les professionnels selon l'activité et la situation de l'utilisateur (tableau 2.1.1.)

Les véhicules utilitaires légers ont été principalement utilisés par les grands secteurs professionnels suivants :

- le bâtiment, génie civil et agricole (26% du parc utilisé)
- le commerce (17% du parc utilisé)
- les services marchands (16% du parc utilisé)
- l'agriculture, sylviculture et pêche (11% du parc utilisé)
- l'industrie, entreprises individuelles et sociétés (10% du parc utilisé)
- le transport et les télécommunications (7% du parc utilisé).

Les situations des utilisateurs sont celles décrites au paragraphe 2.0..

L'activité principale exercée retenue est celle de l'utilisateur du véhicule et non celle du propriétaire. L'activité a été classée selon 16 postes:

- Agriculture, sylviculture, pêche;
- Industries agricoles et alimentaires;
- Production et distribution d'énergie (y compris la distribution d'eau);
- Industrie des biens intermédiaires;
- Industrie des biens d'équipement;
- Industrie des biens de consommation courante;
- Bâtiment, génie civil et agricole;
- Commerce;
- Transports et télécommunications;
- Services marchands;
- Location et crédit-bail immobilier;
- Assurances;
- Organismes financiers;
- Services non marchands (administration, collectivités locales, services sociaux, ...);
- Artisan - commerçant;
- Non indiquée.

Les postes « Artisan - commerçant » et « Non indiqué » correspondent à des codes propres au Fichier Central des Automobiles.

Dans le questionnaire, en ce qui concernait la situation, une rubrique « autre » permettait aux enquêtés incertains sur leur classement de répondre en clair (4% des cas). Cette rubrique correspond souvent à des réponses indiquant une profession et non une situation juridique, mais en fait ne correspondant pas à des particuliers.

Dans le cas où l'enquêté n'a pas indiqué son code APE (activité principale exercée), un code pouvait cependant être attribué à l'aide du cachet de l'entreprise figurant sur le questionnaire ou bien par recopie de celui figurant sur la carte grise du véhicule. Cependant pour certains véhicules (8% des cas) (généralement anciens) figure un code propre au fichier des cartes grises, relatif en particulier aux commerçant ou artisans.

Dans les tableaux 2.1.1^{bis} et 2.1.2. des estimations ont été effectuées pour répartir la situation « autre » et les activités « artisan-commerçant » et « non indiquée » selon des

situations définies et les 14 premiers postes d'activité. Ces estimations ont été faites à l'aide d'appariements entre l'activité indiquée sur la carte grise et le code APE déclaré par l'enquêté. Les marges de ces tableaux diffèrent donc des tableaux n'ayant pas fait l'objet de redressements.

La fragilité du renseignement concernant l'activité, tant sur les cartes grises que par la réponse de l'enquêté et les faibles effectifs observés ont conduit à effectuer des regroupements d'activités selon les postes décrits ci-dessus.

Dans le poste « Transports et télécommunications » il est à noter que :

12 % du parc est utilisé par des entreprises dont l'activité principale est le transport routier de marchandises en zone longue.

16 % du parc est utilisé par des entreprises dont l'activité principale est le transport routier de marchandises en zone courte.

11 % du parc est utilisé par des entreprises dont l'activité principale est la location de véhicules industriels.

43 % du parc est utilisé par des entreprises dont l'activité principale est la poste et les télécommunications.

Toute comparaison avec l'Enquête Annuelle d'Entreprise s'avère très difficile : prise en compte de l'activité de l'utilisateur et non de celle du propriétaire - les activités déduites de l'indication portée sur la carte grise peuvent ne pas correspondre à la réalité suite à des changements d'activités (carte grise inchangée) ou d'appréciation erronée de l'activité lors de sa saisie sur la carte grise (confusion zone courte et longue).

2.1.2. Parc utilisé par les professionnels selon l'activité de l'utilisateur et le poids total en charge autorisé (tableau 2.1.2.)

Ce tableau est présenté selon les 14 postes d'activité après répartition des activités « artisan-commerçant » et « non indiquée » comme il a été indiqué ci-dessus.

2.2. PARC DES PARTICULIERS

Les particuliers ont utilisé 34% du parc des véhicules utilitaires légers en 1991.

2.2.1. Parc utilisé par les particuliers selon la catégorie socioprofessionnelle et le P.T.A.C. (tableau 2.2.1.)

Les catégories socioprofessionnelles retenues pour les particuliers sont :

- cadre salarié
- profession intermédiaire (technicien, contremaître, instituteur...)
- employé
- ouvrier
- retraité
- autre

Le taux de réponses à cette question est de 95%.

Composition de la catégorie « autre » (tableau 2.2.1^{bis})

Pour la catégorie socioprofessionnelle « autre », comme dans le cas des professionnels des estimations ont été faites sur la base d'indications figurant sur la carte grise (code APE ou code lettre propre au fichier des cartes grises). Ainsi le nombre de véhicules utilisés par des employés se trouve particulièrement augmenté. Il convient de ne pas oublier que la catégorie socioprofessionnelle de l'enquête peut ne pas correspondre à celle de la carte grise : cas de la location ou changement d'activité.

En conséquence, le tableau 2.2.1^{bis} présente la répartition du parc selon des catégories supplémentaires, mais il faut bien noter qu'une même profession peut se retrouver dans une autre catégorie : par exemple la rubrique « représentant » ne comprend pas tous les représentants mais seulement ceux qui se trouvaient dans la catégorie « autre ». Par ailleurs des véhicules utilisés par des représentants peuvent être classés parmi les véhicules utilisés par des entreprises individuelles.

Dans la catégorie « autre » une proportion importante de véhicules est utilisée par des employés. Ainsi, après redressements, les parts respectives des véhicules utilisés par des employés et des ouvriers sont modifiées dans des proportions inégales.

2.2.2. Répartition du parc utilisé pour des déplacements professionnels selon la catégorie socioprofessionnelle (tableau 2.2.2.)

La question n'a pas toujours été bien comprise: confusion entre déplacements professionnels et déplacements domicile-travail - les retraités n'ont pas répondu à la question, ne se sentant pas concerné.

Dans le chapitre 6, les motifs de déplacements seront décrits plus précisément.

2.2.3. Répartition du parc utilisé selon la catégorie socioprofessionnelle et l'activité liée aux déplacements professionnels (tableau 2.2.3.)

Seuls les particuliers déclarant avoir effectué des déplacements professionnels (13%) devaient répondre à cette question.

Ces données sont à considérer avec prudence. Des enquêtés n'ont pas toujours su se classer dans les secteurs proposés sur le questionnaire.

L'activité liée au motif du déplacement peut sembler parfois en contradiction avec la catégorie socioprofessionnelle du particulier : ceci s'explique, par exemple, dans le cas où un retraité a indiqué une activité professionnelle, qui en fait n'est pas la sienne, mais celle d'un membre de sa famille qui utilise le véhicule dans le cadre de ses propres déplacements professionnels.

2.0. Parc utilisé selon la situation de l'utilisateur et le P.T.A.C.

Unité : millier de véhicules

Situation	Classes de P.T.A.C. (en tonnes)				
	Moins de 1,5 t	1,5 t à 2,5 t	2,6 t à 3,5 t	3,6 t et plus	Total
Particulier	890	342	262	7	1 501
Société	681	275	389	31	1 376
Entreprise individuelle	461	288	369	15	1 133
Entreprise publique	112	18	22	7	159
Administration	66	21	50	10	147
Association	17	9	12	1	39
Autre	4	3	4	0	11
Total	2 231	956	1 108	71	4 366

2.1.1. Parc utilisé par les professionnels selon l'activité et la situation de l'utilisateur

Unité : millier de véhicules

Activité	Situations						Total
	Entreprise individuelle	Société	Entreprise publique	Associa- tion	Adminis- tration	Autre	
Agriculture, sylviculture, pêche	231	45	2	4	2	2	286
Industries agricoles et alimentaires	40	31	0	0	1	0	72
Production et distribution d'énergie	1	14	46	0	3	1	65
Industries des biens intermédiaires	13	66	1	0	1	0	81
Industries des biens d'équipement	27	98	0	0	0	0	125
Industries des biens de consommation courante	27	57	0	1	0	1	86
Bâtiment, génie civil et agricole	318	372	1	0	1	0	692
Commerce	163	295	0	0	0	1	459
Transports et télécommunications	33	78	77	0	2	0	190
Services marchands	129	262	3	12	9	2	417
Location et crédit-bail immobilier	8	7	1	0	4	0	20
Assurances	0	0	0	1	0	0	1
Organismes financiers	1	12	0	0	0	1	14
Services non marchands	4	2	6	15	101	2	130
Artisan - commerçant	43	3	0	1	0	0	47
Non indiquée	95	34	22	5	23	1	180
Total	1 133	1 376	159	39	147	11	2 865

2.1.1^{bis} Parc utilisé par les professionnels selon l'activité et la situation de l'utilisateur
(après répartition des situations et activités incertaines)

Unité : millier de véhicules

Activités	Situations					Total
	Entreprise individuelle	Société	Entreprise publique	Association	Administration	
Agriculture, sylviculture, pêche	251	49	4	5	2	311
Industries agricoles et alimentaires	47	32	0	0	1	80
Production et distribution d'énergie	1	16	55	0	3	75
Industries des biens intermédiaires	15	68	1	0	1	85
Industries des biens d'équipement	31	99	0	0	0	130
Industries des biens de consommation courante	32	60	0	1	0	93
Bâtiment, génie civil et agricole	368	382	1	0	1	752
Commerce	192	301	0	0	0	493
Transports et télécommunications	36	80	85	0	2	203
Services marchands	148	269	4	13	12	446
Location et crédit-bail immobilier	9	8	2	0	5	24
Assurances	0	0	0	1	0	1
Organismes financiers	1	14	0	0	0	15
Services non marchands	5	2	8	19	123	157
Total	1 136	1 380	160	39	150	2 865

2.1.2. Parc utilisé par les professionnels selon l'activité de l'utilisateur et le P.T.A.C.
(après répartition des situations et activités incertaines)

Unité : millier de véhicules

Activités	Classes de P.T.A.C. (en tonnes)				
	Moins	1,5 t	2,6 t	3,6 t	Total
	de 1,5 t	à 2,5 t	à 3,5 t	et plus	
Agriculture, sylviculture, pêche	167	63	78	3	311
Industries agricoles et alimentaires	42	21	16	1	80
Industries de la viande et du lait	48	5	17	5	75
Industries des biens intermédiaires	44	19	22	0	85
Industries des biens d'équipement	73	24	31	2	130
Industries des biens de consommation courante	42	22	28	1	93
Bâtiment, génie civil et agricole	269	190	286	7	752
Commerce	219	109	151	14	493
Transports et télécommunications	106	36	48	13	203
Services marchands	237	95	107	7	446
Location et crédit-bail immobilier	11	7	6	0	24
Assurances	0	0	1	0	1
Organismes financiers	13	1	1	0	15
Services non marchands	70	22	54	11	157
Total	1 341	614	846	64	2 865

**2.2.1. Parc utilisé par les particuliers selon la catégorie socioprofessionnelle
et le P.T.A.C.**

Unité : millier de véhicules

Catégories socioprofessionnelles	Classes de P.T.A.C. (en tonnes)				
	Moins de 1,5 t	1,5 t à 2,5 t	2,6 t à 3,5 t	3,6 t et plus	Total
Retraité	218	78	66	1	363
Ouvrier	207	61	49	2	319
Employé	187	59	36	1	283
Profession intermédiaire	75	52	35	1	163
Cadre salarié	65	41	26	0	132
Autre	138	51	50	2	241
Total	752	291	212	5	1 260

**2.2.1^{bis} Parc utilisé par les particuliers selon la catégorie socioprofessionnelle
(après répartition de la catégorie "autre")***

Unité : millier de véhicules

Catégories socioprofessionnelles	Parc
Retraité	385
Employé	355
Ouvrier	348
Profession intermédiaire	170
Cadre salarié	137
Exploitant agricole	62
Artisan-commerçant	17
Professions libérales	11
Etudiant	11
Représentant	5
Total	1 501

* Dans la catégorie "Autre" du tableau 2.2.1., une proportion importante de véhicules sont utilisés par des employés.

2.2.2. Répartition du parc utilisé par les particuliers pour des déplacements professionnels selon la catégorie socioprofessionnelle

Catégories socioprofessionnelles	Déplacement professionnel			
	oui	non	non indiqué	total
Retraité	4%	60%	36%	100%
Ouvrier	13%	76%	11%	100%
Employé	10%	81%	8%	99%
Profession intermédiaire	17%	78%	4%	99%
Cadre salarié	17%	78%	5%	100%
Autre	28%	46%	26%	100%
Total	13%	69%	18%	100%

2.2.3. Répartition du parc utilisé selon la catégorie professionnelle et l'activité liée aux déplacements professionnels

Catégories socioprofessionnelles	Activités liées aux déplacements professionnels							Total
	Industrie Artisanat	Agriculture Pêche	BTP	Commerce	Réparation	Transports	Autres	
Retraité	0 %	74 %	2 %	2 %	0 %	2 %	20 %	100 %
Ouvrier	11 %	24 %	34 %	2 %	4 %	5 %	20 %	100 %
Employé	6 %	15 %	6 %	28 %	2 %	6 %	37 %	100 %
Profession intermédiaire	27 %	21 %	9 %	0 %	3 %	9 %	31 %	100 %
Cadre salarié	20 %	8 %	12 %	20 %	4 %	0 %	36 %	100 %
Autre	4 %	76 %	3 %	7 %	0 %	1 %	9 %	100 %
Total	9 %	46 %	10 %	9 %	2 %	3 %	21 %	100 %

3. ÂGE ET MUTATIONS DES VÉHICULES

L'âge moyen d'un véhicule utilitaire léger de moins de 20 ans est de 6,9 ans (cf. chapitre 1).

Les professionnels utilisent des véhicules nettement plus jeunes (d'âge moyen 5,7 ans) que ceux utilisés par les particuliers (9 ans).

3.1.1 Âge moyen des véhicules utilisés par les professionnels selon l'activité et la situation de l'utilisateur (tableau 3.1.1.)

On observe une moyenne d'âge moins élevée pour les véhicules utilisés par les sociétés ou assimilées et les entreprises du secteur public (moins de 5 ans) que par les entreprises individuelles (plus de 7 ans) et les autres situations.

Par contre les plus vieux véhicules se rencontrent dans l'agriculture (plus de 8 ans).

Le symbole « /// » signifie que l'âge moyen n'a pas été calculé vu l'absence de données ou le nombre trop faible d'observations.

3.1.2. Âge moyen des véhicules utilisés par les particuliers selon la catégorie socioprofessionnelle (tableau 3.1.2.)

L'âge moyen est relativement stable quelle que soit la catégorie socioprofessionnelle du particulier.

3.2. Parc des véhicules achetés en 1991

Le parc des 1 044 000 véhicules utilitaires légers achetés en 1991, est légèrement inférieur au nombre d'immatriculations neuves et d'occasion de 1991, publié par ailleurs à partir du fichier des immatriculations. Cet écart s'explique par le fait que l'enquête a eu lieu en mai 1992, à partir du fichier des véhicules utilitaires mis à jour au 1er janvier 1992. En conséquence des véhicules immatriculés en 1991, et toujours dans le fichier au 1er janvier 1992, ont pu être détruits lors des premiers mois de 1992. De plus pour pouvoir faire la ventilation selon l'activité du propriétaire seuls sont comptabilisés les véhicules utilisés.

3.2.1. Parc des véhicules achetés neufs ou d'occasion en 1991 par les professionnels selon l'activité et la situation de l'utilisateur (tableaux 3.2.1. et 3.2.2.)

66% des véhicules utilitaires légers qui ont été achetés neufs ou d'occasion en 1991 sont utilisés par des professionnels.

Le parc utilisé par les professionnels comprend 692 000 véhicules utilitaires légers achetés en 1991, dont 48% de neufs.

En 1991, ce sont les sociétés ou assimilées qui ont le plus acheté de véhicules utilitaires légers (352 000) et les entreprises individuelles (232 000).

Parmi les secteurs d'activités, ce sont le bâtiment, génie civil et agricole (139 000) et les services marchands (125 000) qui ont acquis le plus de véhicules utilitaires légers.

Le symbole « /// » signifie que la part de véhicules neufs n'a pu être calculée vu l'absence de données ou le nombre trop faible d'observations.

3.2.2. Parc des véhicules achetés en 1991 et proportion de véhicules achetés neufs en 1991 par les particuliers selon leur catégorie socioprofessionnelle (tableau 3.2.3.)

Les particuliers achètent surtout des véhicules utilitaires d'occasion : dans les véhicules qu'ils ont acquis, il n'y a que 11% de véhicules neufs.

Les retraités ont acheté environ un véhicule utilitaire léger neuf sur cinq véhicules utilitaires légers achetés par eux en 1991.

3.2.3. Âge moyen des véhicules achetés d'occasion en 1991 (tableaux 3.2.4. et 3.2.5.)

Les véhicules utilitaires légers achetés d'occasion destinés aux particuliers sont à l'achat plus âgés (sept ans et demi) que ceux destinés aux professionnels (5,7 ans).

Le symbole « /// » signifie que l'âge moyen n'a pu être calculé vu l'absence de données ou du nombre trop faible d'observations.

3.3. Les mutations de véhicules (tableaux 3.3.1., 3.3.2., 3.3.3. et 3.3.4.)

Les plus fortes proportions de véhicules utilitaires légers n'ayant jamais muté se trouvent dans les administrations et collectivités locales avec 75% du parc (en excluant la situation « autre » non significative) et les sociétés avec 60%. En revanche la proportion n'est que de 19% chez les particuliers.

Pour les professionnels, l'âge moyen de près de 4 ans des véhicules utilitaires légers n'ayant jamais changé de propriétaire est inférieur à celui de ceux qui ont muté au moins une fois (plus de 8 ans) .

Pour les particuliers, l'âge moyen d'un peu plus de 6 ans des véhicules utilitaires légers n'ayant jamais changé de propriétaire est inférieur à celui de ceux qui ont muté au moins une fois (9 ans et demi) . Les âges moyens observés lors des mutations chez les particuliers sont dans l'ensemble plus élevés que pour les professionnels.

Des réserves sont à faire sur l'analyse des mutations. En effet avec les véhicules utilitaires légers 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 ou autre cause, 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 entretemps 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, par suite de mauvaises mises à jour.

Le symbole « /// » signifie que les parts de véhicules n'ayant jamais muté ou ayant muté au moins une fois n'ont pu être calculées vu l'absence de données ou du nombre trop faible d'observations.

Il en est de même pour les âges moyens.

**3.1.1. Age moyen des véhicules utilisés par les professionnels
selon l'activité et la situation de l'utilisateur**

Unité : année

Activités	Situations						Total
	Entreprise individuelle	Société	Entreprise publique	Associa- tion	Adminis- tration	Autres	
Agriculture, sylviculture, pêche	8,8	7,1	5,6	5,4	2,9	///	8,4
Industries agricoles et alimentaires	5,4	4,7	///	///	///	///	5,1
Production et distribution d'énergie	///	3,3	5,1	///	5,8	///	4,7
Industries des biens intermédiaires	7,0	4,9	2,7	///	9,0	///	5,3
Industries des biens d'équipement	6,0	3,7	///	///	///	///	4,2
Industries des biens de consommation courante	6,7	4,5	///	///	///	///	5,3
Bâtiment, génie civil et agricole	6,5	4,8	///	///	///	///	5,6
Commerce	6,9	4,3	///	///	///	///	5,3
Transports et télécommunications	5,5	4,6	4,4	///	2,4	///	4,7
Services marchands	6,5	3,9	4,9	4,1	6,9	///	4,8
Location et crédit-bail immobilier	6,6	5,8	///	///	4,5	///	5,8
Assurances	///	2,5	///	2,5	///	///	2,5
Organismes financiers	///	///	///	///	///	///	3,2
Services non marchands	///	5,5	6,0	6,8	7,8	///	7,5
Artisan - commerçant	7,4	7,9	///	///	///	///	7,6
Non indiquée	7,3	4,7	5,2	///	6,7	///	6,6
Total	7,1	4,5	4,8	6,8	7,3	5,2	5,7

**3.1.2. Age moyen des véhicules utilisés par les particuliers
selon la catégorie socioprofessionnelle**

Unité : année

Catégories socioprofessionnelles	Age
Retraité	9,6
Ouvrier	8,9
Employé	8,7
Profession intermédiaire	8,8
Cadre salarié	8,5
Autre	9,0
Total	9,0

3.2.1. Parc des véhicules achetés neufs ou d'occasion en 1991 par les professionnels selon l'activité et la situation de l'utilisateur

Unité : millier de véhicules

Activités	Situations						Total
	Entreprise individuelle	Société	Entreprise publique	Associa- tion	Adminis- tration	Autres	
Agriculture, sylviculture, pêche	41	7	0	1	0	0	49
Industries agricoles et alimentaires	12	9	0	0	1	0	22
Production et distribution d'énergie	1	3	5	0	0	0	9
Industries des biens intermédiaires	3	14	0	0	0	0	17
Industries des biens d'équipement	8	27	0	0	0	0	35
Industries des biens de consommation courante	6	13	0	0	0	0	19
Bâtiment, génie civil et agricole	57	82	0	0	0	0	139
Commerce	32	76	0	0	0	0	108
Transports et télécommunications	12	16	67	0	1	0	96
Services marchands	27	91	1	4	2	0	125
Location et crédit-bail immobilier	1	1	0	0	0	0	2
Assurances	0	0	0	1	0	0	1
Organismes financiers	0	2	0	0	0	0	2
Services non marchands	0	0	2	4	8	1	15
Artisan - commerçant	10	1	0	0	0	0	11
Non indiquée	22	10	8	1	1	0	42
Total	232	352	83	11	13	1	692

3.2.2. Proportions de véhicules neufs dans l'ensemble des véhicules achetés en 1991 par les professionnels selon l'activité et la situation de l'utilisateur

Unité : %

Activités	Situations						Total
	Entreprise individuelle	Société	Entreprise publique	Associa- tion	Adminis- tration	Autre	
Agriculture, sylviculture, pêche	23	54	///	///	///	///	29
Industries agricoles et alimentaires	48	64	///	///	///	///	56
Production et distribution d'énergie	///	72	78	///	///	///	73
Industries des biens intermédiaires	30	50	///	///	///	///	48
Industries des biens d'équipement	39	74	///	///	///	///	66
Industries des biens de consommation courante	17	73	///	///	///	///	56
Bâtiment, génie civil et agricole	40	55	///	///	///	///	49
Commerce	39	63	///	///	///	///	56
Transports et télécommunications	24	70	14	///	///	///	25
Services marchands	39	65	///	///	///	///	60
Location et crédit-bail immobilier	35	37	///	///	///	///	36
Assurances	///	///	///	///	///	///	0
Organismes financiers	///	67	///	///	///	///	67
Services non marchands	///	0	///	///	72	///	53
Artisan - commerçant	27	0	///	///	///	///	25
Non indiquée	35	61	25	///	///	///	40
Total	35	62	20	54	65	84	48

**3.2.3. Parc des véhicules achetés par les particuliers en 1991
et proportion de véhicules achetés neufs en 1991
selon la catégorie socioprofessionnelle**

Catégories socioprofessionnelles	Total des véhicules achetés en 1991 (millier)	Proportion de véhicules neufs achetés en 1991 (%)
Retraité	50	22
Ouvrier	97	6
Employé	82	7
Profession intermédiaire	39	8
Cadre salarié	30	13
Autre	54	13
Total	352	11

**3.2.4. Age moyen des véhicules achetés d'occasion en 1991 par les professionnels
selon l'activité et la situation de l'utilisateur**

Unité : année

Activités	Situations						Total
	Entreprise individuelle	Société	Entreprise publique	Associa- tion	Adminis- tration	Autres	
Agriculture, sylviculture, pêche	7,6	7,6	///	///	///	///	7,6
Industries agricoles et alimentaires	5,7	4,9	///	///	///	///	5,3
Production et distribution d'énergie	///	2,7	9,5	///	///	///	5,3
Industries des biens intermédiaires	7,5	5,3	///	///	///	///	5,7
Industries des biens d'équipement	3,9	3,5	///	///	///	///	3,6
Industries des biens de consommation courante	5,1	5,1	///	///	///	///	5,1
Bâtiment, génie civil et agricole	6,1	5,6	///	///	///	///	5,8
Commerce	6,1	4,9	///	///	///	///	5,3
Transports et télécommunications	5,5	5,5	4,5	///	///	///	4,8
Services marchands	6,0	5,3	///	14,0	///	///	5,5
Location et crédit-bail immobilier	7,2	///	///	///	///	///	7,3
Assurances	///	///	///	///	///	///	3,0
Organismes financiers	///	///	///	///	///	///	5,0
Services non marchands	///	///	///	9,4	5,3	///	6,6
Artisan - commerçant	7,4	///	///	///	///	///	7,4
Non indiquée	5,5	5,2	4,1	///	///	///	5,3
Total	6,3	5,6	4,5	9,3	5,8	3,0	5,7

**3.2.5. Age moyen des véhicules achetés d'occasion en 1991
par les particuliers selon la catégorie socioprofessionnelle**

Unité : année

Catégories socioprofessionnelles	Age
Retraité	7,2
Ouvrier	7,7
Employé	7,4
Profession intermédiaire	7,0
Cadre salarié	6,7
Autre	8,2
Total	7,5

**3.3.1. Pourcentage de véhicules utilisés par les professionnels
n'ayant jamais fait l'objet d'une mutation selon l'activité et la situation de l'utilisateur**

Unité : %

Activités	Situations						Total
	Entreprise individuelle	Société	Entreprise publique	Associa- tion	Adminis- tration	Autre	
Agriculture, sylviculture, pêche	32	52	///	///	///	///	37
Industries agricoles et alimentaires	53	68	///	///	///	///	59
Production et distribution d'énergie	///	87	96	///	///	///	93
Industries des biens intermédiaires	57	70	///	///	///	///	68
Industries des biens d'équipement	51	77	///	///	///	///	71
Industries des biens de consommation courante	39	73	///	///	///	///	61
Bâtiment, génie civil et agricole	54	68	///	///	///	///	62
Commerce	48	71	///	///	///	///	63
Transports et télécommunications	51	66	17	///	///	///	44
Services marchands	46	68	///	69	///	///	62
Location et crédit-bail immobilier	43	65	///	///	///	///	65
Assurances	///	///	///	///	///	///	///
Organismes financiers	///	84	///	///	///	///	82
Services non marchands	///	///	50	53	73	///	70
Artisan - commerçant	45	///	///	///	///	///	43
Non indiquée	48	67	62	///	70	///	55
Total	46	69	50	53	75	81	59

**3.3.2. Age moyen des véhicules utilisés par les professionnels
n'ayant jamais fait l'objet d'une mutation selon l'activité et la situation de l'utilisateur**

Unité : année

Activités	Situations						Total
	Entreprise individuelle	Société	Entreprise publique	Associa- tion	Adminis- tration	Autres	
Agriculture, sylviculture, pêche	5,3	4,4	///	///	///	///	5,0
Industries agricoles et alimentaires	3,7	3,9	///	///	///	///	3,7
Production et distribution d'énergie	///	3,0	4,9	///	///	///	4,6
Industries des biens intermédiaires	5,7	4,0	///	///	///	///	4,3
Industries des biens d'équipement	3,6	2,7	///	///	///	///	2,8
Industries des biens de consommation courante	4,9	3,5	///	///	///	///	3,9
Bâtiment, génie civil et agricole	4,5	3,6	///	///	///	///	4,0
Commerce	4,5	3,2	///	///	///	///	3,6
Transports et télécommunications	2,5	2,7	1,7	///	///	///	2,5
Services marchands	3,6	2,3	///	2,8	///	///	2,8
Location et crédit-bail immobilier	5,5	4,2	///	///	///	///	4,7
Assurances	///	///	///	///	///	///	2,1
Organismes financiers	///	3,0	///	///	///	///	3,1
Services non marchands	///	///	5,0	3,7	6,6	///	6,3
Artisan - commerçant	5,2	///	///	///	///	///	5,3
Non indiquée	4,9	3,3	///	///	6,0	///	4,8
Total	4,5	3,2	4,4	3,6	6,3	4,0	3,9

**3.3.3. Pourcentage et âge moyen des véhicules utilisés par les particuliers
n'ayant jamais fait l'objet d'une mutation selon la catégorie socioprofessionnelle**

Catégories socioprofessionnelles	Proportion	Age moyen (année)
Retraité	34%	7,5
Ouvrier	9%	4,2
Employé	11%	4,9
Profession intermédiaire	14%	6,2
Cadre salarié	19%	5,6
Autre	21%	5,2
Total	19%	6,2

**3.3.4. Age moyen des véhicules utilisés par les professionnels
ayant fait l'objet d'une mutation au moins une fois
selon l'activité et la situation de l'utilisateur**

Unité : année

Activités	Situations						
	Entreprise individuelle	Société	Entreprise publique	Associa- tion	Adminis- tration	Autres	Total
Agriculture, sylviculture, pêche	10,4	10,0	///	///	///	///	10,4
Industries agricoles et alimentaires	7,3	6,4	///	///	///	///	7,1
Production et distribution d'énergie	///	5,0	8,3	///	///	///	6,4
Industries des biens intermédiaires	8,8	7,1	///	///	///	///	7,5
Industries des biens d'équipement	8,6	7,2	///	///	///	///	7,7
Industries des biens de consommation courante	7,9	7,2	///	///	///	///	7,6
Bâtiment, génie civil et agricole	8,9	7,1	///	///	///	///	8,1
Commerce	9,2	7,1	///	///	///	///	8,1
Transports et télécommunications	8,4	8,4	5,0	///	///	///	6,3
Services marchands	9,1	7,2	///	7,3	///	///	8,0
Location et crédit-bail immobilier	7,5	9,1	///	///	///	///	8,2
Assurances	///	///	///	///	///	///	3,5
Organismes financiers	///	4,3	///	///	///	///	4,3
Services non marchands	///	///	6,9	10,2	10,9	///	10,3
Artisan - commerçant	9,2	///	///	///	///	///	9,4
Non indiquée	9,5	7,4	5,5	///	8,5	///	8,9
Total	9,3	7,3	5,3	10,6	10,3	11,6	8,4

**3.3.5. Age moyen des véhicules utilisés par les particuliers
ayant fait l'objet d'une mutation au moins une fois selon la catégorie socioprofessionnelle**

Catégories socioprofessionnelles	Age moyen (année)
Retraité	10,8
Ouvrier	9,3
Employé	9,2
Profession intermédiaire	9,2
Cadre salarié	9,1
Autre	9,9
Total	9,7

4. CONSOMMATION DE CARBURANT

4.1. Nature du carburant (tableaux 4.1.1. à 4.1.5.)

Sur les 4 366 000 véhicules utilitaires légers utilisés, 392 000 fonctionnent à l'essence et 1 589 000 au supercarburant. L'équipement en gazole, qui concerne 53% du parc, croît avec le P.T.A.C. : ainsi 82% des véhicules utilitaires légers 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,
- gazogène,
- carburant gazeux,
- électricité,
- G.P.L. (gaz de pétrole liquéfié),
- autre.

L'enquête a permis de faire le partage entre essence ordinaire et supercarburant avec ou sans plomb.

Le tableau 4.1.1. a été établi à partir des réponses des enquêtés.

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 4.1.2. a été élaboré en supposant que les véhicules dont la nature du carburant n'a pas été indiquée, pouvaient être répartis au prorata des autres natures de carburants déclarées par les enquêtés.

Il n'y a que de petites différences entre les deux sources.

Il est bon de noter que la nature de carburant inscrite sur la carte grise peut ne pas avoir été modifiée pour des véhicules dont le moteur a été transformé. Seule une très petite partie du parc est concernée.

Le tableau 4.1.3. donne la répartition du parc utilisé selon la situation et la nature du carburant.

Le taux d'équipement en véhicules fonctionnant au gazole est nettement supérieur chez les professionnels (61%) que chez les particuliers (38%).

La situation est inverse en ce qui concerne le supercarburant. La part des véhicules utilitaires légers fonctionnant au super-carburant utilisés par les particuliers est de 48% contre seulement 31% pour les professionnels.

Les tableaux 4.1.4. et 4.1.5. donnent les répartitions du parc utilisé selon l'activité ou la catégorie socioprofessionnelle et la nature du carburant déclaré.

4.2. Consommation de carburant (tableau 4.2.)

La consommation moyenne de carburant déclarée en litres aux 100 kilomètres a été demandée pour l'essence ordinaire, le supercarburant avec ou sans plomb, le gazole et le gaz de pétrole liquéfié.

Ces données sont à analyser avec prudence : les utilisateurs de véhicules ne suivent pas toujours avec attention leurs consommations.

Pour les classes de P.T.A.C. supérieures à 3,5 t, les consommations en essence ordinaire et supercarburant ne peuvent être publiées par suite d'un nombre trop faible d'observations correspondant à des effectifs de parc minimes.

La comparaison entre les consommations moyennes au 100 km et selon les différentes natures de carburant, est d'interprétation délicate du fait des conditions variées d'utilisation du véhicule.

Le symbole « /// » signifie que la consommation n'a pu être calculée vu l'absence de données ou le nombre trop faible d'observations.

**4.1.1. Parc utilisé selon le P.T.A.C.
et la nature du carburant déclarée par l'enquêté**

Unité : millier de véhicules

Classes de P.T.A.C. (en tonnes)	Natures de carburants							Total
	Essence ordinaire	Super avec plomb	Super sans plomb	Gazole	G.P.L.	Autre	Non indiquée	
Moins de 1,5 t	261	952	242	732	14	2	28	2 231
1,5 t à 2,5 t	80	210	45	610	2	0	9	956
2,6 t à 3,5 t	50	113	25	905	2	0	13	1 108
3,6 t à 6,0 t	1	2	0	36	0	0	2	41
6,1 t et plus	0	0	0	29	0	0	1	30
Total	392	1 277	312	2 312	18	2	53	4 366

**4.1.2. Parc utilisé selon la nature du carburant et selon les deux sources d'information :
fichier des cartes grises et déclarations des enquêtés**

Unité : millier de véhicules

Classes de PTAC (en tonnes)	Natures de carburants					
	essence + super		Gazole		Autres	
	fichier	enquête	fichier	enquête	fichier	enquête
Moins de 1,5 t	1 500	1 475	719	741	13	16
1,5 t à 2,5 t	345	339	609	614	2	2
2,6 t à 3,5 t	188	190	918	917	2	2
3,6 t à 6,0 t	3	3	37	37	0	0
6,1 t et plus	1	0	29	29	0	0
Total	2 037	2 007	2 312	2 338	17	20

4.1.3. Parc utilisé selon la situation de l'utilisateur et la nature du carburant déclarée

Unité : millier de véhicules

Situations	Natures de carburants							Total
	Essence ordinaire	Super avec plomb	Super sans plomb	Gazole	GPL	Autre	Non indiquée	
Entreprise individuelle	89	291	83	652	1	1	16	1 133
Société ou assimilée	74	242	86	952	4	1	17	1 376
Entreprise publique	11	60	9	69	7	1	2	159
Association	5	10	5	19	0	0	0	39
Collectivité locale ou administration	11	76	10	46	1	0	3	147
Particulier	201	596	118	567	4	0	15	1 501
Autre	1	2	1	6	1	0	0	11
Total	392	1 277	312	2 311	18	3	53	4 366

**4.1.4. Parc utilisé par les professionnels selon l'activité de l'utilisateur
et la nature du carburant déclarée**

Unité : millier de véhicules

Activités	Natures de carburants							Total
	Essence ordinaire	Super avec plomb	Super sans plomb	Gazole	GPL	Autre	NI	
Agriculture, sylviculture, pêche	33	82	17	148	1	2	3	286
Industries agricoles et alimentaires	3	23	7	39	0	0	0	72
Production et distribution d'énergie	8	18	6	29	3	0	1	65
Industries des biens intermédiaires	6	18	5	51	0	0	1	81
Industries des biens d'équipement	6	21	9	87	1	0	1	125
Industries des biens de consommation courante	4	22	6	53	0	0	1	86
Bâtiment, génie civil et agricole	48	122	37	475	1	0	9	692
Commerce	21	94	33	306	1	0	4	459
Transports et télécommunications	6	44	5	130	3	0	2	190
Services marchands	21	88	39	258	1	0	10	417
Location et crédit-bail immobilier	2	6	2	10	0	0	0	20
Assurances	0	0	0	1	0	0	0	1
Organismes financiers	1	8	4	0	0	1	0	14
Services non marchands	11	65	8	41	2	0	3	130
Artisan - commerçant	4	12	4	27	0	0	0	47
Non indiquée	17	58	12	89	1	0	3	180
Total	191	681	194	1 744	14	3	38	2 865

**4.1.5. Parc utilisé par les particuliers selon la catégorie professionnelle
et la nature du carburant déclarée**

Unité : millier de véhicules

Catégories socioprofessionnelles	Natures de carburants							Total
	Essence ordinaire	Super avec plomb	Super sans plomb	Gazole	GPL	Autre	NI	
Retraité	65	150	31	111	0	0	6	363
Ouvrier	40	130	25	121	1	0	2	319
Employé	33	117	22	109	1	0	1	283
Profession intermédiaire	16	56	11	79	1	0	0	163
Cadre salarié	20	49	11	51	0	0	1	132
Autre	27	94	18	96	1	0	5	241
Total	201	596	118	567	4	0	15	1 501

4.2. Consommation moyenne selon la nature du carburant et le PTAC

Unité : l/100km

Classes de P.T.A.C. (en tonnes)	Natures de carburant				
	Essence ordinaire	Super avec plomb	Super sans plomb	Gazole	G.P.L.
Moins de 1,5 t	7,8	8,2	8,2	7,2	10,4
1,5 t à 2,5 t	11,1	11,9	11,6	9,3	16,6
2,6 t à 3,5 t	13,4	14,0	13,5	11,7	16,6
3,6 t à 6,0 t	///	///	///	17,1	///
6,1 t et plus	///	///	///	19,2	///
Total	9,3	9,5	9,1	9,8	11,3

5. PARCOURS

Le parcours annuel moyen réalisé en 1991 est de 15 000 kilomètres. La moitié des véhicules utilitaires légers parcourent moins de 11 000 kilomètres par an.

Les professionnels roulent beaucoup plus que les particuliers. En 1991, les sociétés ont parcouru en moyenne 21 000 km et les entreprises individuelles 15 000 km, contre 10 000 km pour les particuliers. Le poids du parc des particuliers influe fortement sur la moyenne générale.

Dans les tableaux, le symbole « /// » signifie que le kilométrage n'a pu être calculé vu l'absence de données ou du nombre trop faible d'observations.

5.1. Kilométrage moyen réalisé en 1991 selon le poids total autorisé en charge et la nature de carburant déclarée (tableau 5.1.)

Les véhicules utilitaires légers à gazole roulent davantage que les véhicules utilitaires légers fonctionnant à l'essence ordinaire ou au supercarburant. Ces véhicules sont utilisés majoritairement par des professionnels.

5.2. Kilométrage moyen réalisé en 1991 selon l'année de première mise en circulation (tableau 5.2.)

Le kilométrage annuel moyen décroît assez rapidement avec l'âge dans les premières années, puis régulièrement ensuite. Le kilométrage moyen réalisé en 1991, relatif aux véhicules dont l'année de première mise en circulation est 1991, peut paraître anormalement bas. En fait ce kilométrage reflète un parcours moyen réalisé par les véhicules neufs immatriculés tout au long de l'année 1991. Les véhicules mis en service en fin d'année auront évidemment parcouru moins de distance que ceux déjà en activité en début d'année.

5.3. Kilométrage moyen réalisé en 1991 par les professionnels selon l'activité et la situation de l'utilisateur (tableau 5.3.)

Les parcours moyens les plus importants sont effectués dans le secteur des transports et télécommunications (23 000 km avec 35 000 km pour les entreprises individuelles et 27 000 km pour les sociétés et 14 000 km pour les entreprises publiques).

5.4. Kilométrage moyen réalisé en 1991 par les particuliers selon la catégorie socioprofessionnelle (tableau 5.4.)

Pour les particuliers, le kilométrage moyen réalisé en 1991 est de 10 000 km, mais seulement 7 000 km pour les retraités.

5.5. Kilométrage moyen réalisé en 1991 selon l'activité des professionnels et la nature du carburant déclarée (tableau 5.5.)

Les parcours les plus longs sont effectués par les véhicules à gazole tant pour les professionnels (21 000 km) que pour les particuliers (14 000 km).

5.6. Kilométrage moyen réalisé en 1991 par les particuliers selon la catégorie socioprofessionnelle et la nature du carburant déclarée (tableau 5.6.)

Les professionnels, qui effectuent en moyenne des parcours plus longs, ont recours aux véhicules fonctionnant au gazole.

5.7. Répartition du parc utilisé selon le kilométrage moyen réalisé en 1991 (tableau 5.7.)

Dans la distribution des kilométrages parcourus en 1991, on notera la propension des enquêtés à indiquer des chiffres ronds dans leurs déclarations : 5 000 km, 10 000 km, etc..

La moitié des véhicules utilitaires légers parcourent moins de 11 000 km par an.

5.1. Kilométrage moyen réalisé en 1991 selon le PTAC et la nature du carburant déclarée

Unité : millier de kilomètres

Classes de P.T.A.C. (en tonnes)	Nature du carburant					Total
	Essence ordinaire	Super avec plomb	Super sans plomb	Gazole	G.P.L.	
Moins de 1,5 t	9	11	12	23	12	15
1,5 t à 2,5 t	7	9	11	20	10	16
2,6 t à 3,5 t	6	9	9	17	9	16
3,6 t à 6,0 t	2	4	1	16	///	15
6,1 t et plus	2	4	5	20	///	20
Total	8	10	12	20	12	15

5.2. Kilométrage moyen réalisé en 1991 selon l'année de première mise en circulation

Unité : millier de kilomètres

Années de 1ère mise en circulation	Effectif
1972	4
1973	5
1974	6
1975	6
1976	6
1977	7
1978	8
1979	8
1980	9
1981	10
1982	11
1983	12
1984	13
1985	14
1986	16
1987	18
1988	19
1989	22
1990	26
1991	17
Total	15

**5.3. Kilométrage moyen réalisé en 1991 par les professionnels
selon l'activité et la situation de l'utilisateur**

Unité : millier de kilomètres

Activités	Situations						Total
	Entreprise individuelle	Société	Entreprise publique	Associa- tion	Adminis- tration	Autre	
Agriculture, sylviculture, pêche	10	18	///	///	///	///	12
Industries agricoles et alimentaires	15	20	///	///	///	///	17
Production et distribution d'énergie	///	19	11	///	///	///	13
Industries des biens intermédiaires	18	20	///	///	///	///	19
Industries des biens d'équipement	18	21	///	///	///	///	21
Industries des biens de consommation courante	16	24	///	///	///	///	21
Bâtiment, génie civil et agricole	16	21	///	///	///	///	19
Commerce	15	24	///	///	///	///	21
Transports et télécommunications	35	27	14	///	///	///	23
Services marchands	16	20	///	14	///	///	18
Location et crédit-bail immobilier	11	15	///	///	///	///	13
Assurances	///	///	///	///	///	///	16
Organismes financiers	///	12	///	///	///	///	12
Services non marchands	///	///	14	12	8	///	9
Artisan - commerçant	14	///	///	///	///	///	13
Non indiquée	15	19	12	///	7	///	14
Total	15	21	13	12	8	21	18

**5.4. Kilométrage moyen réalisé en 1991 par les particuliers
selon la catégorie socioprofessionnelle**

Unité : millier de kilomètres

Catégories socioprofessionnelles	Distance
Retraité	7
Ouvrier	11
Employé	12
Profession intermédiaire	13
Cadre salarié	11
Autre	11
Total	10

**5.5. Kilométrage moyen réalisé en 1991 par les professionnels
selon l'activité de l'utilisateur et la nature du carburant déclarée**

Unité : millier de kilomètres

Activités	Natures de carburants					Total
	Essence ordinaire	Super avec plomb	Super sans plomb	Gazole	GPL	
Agriculture, sylviculture, pêche	6	7	8	16	///	12
Industries agricoles et alimentaires	15	14	12	21	///	17
Production et distribution d'énergie	16	11	9	14	///	13
Industries des biens intermédiaires	15	12	11	23	///	19
Industries des biens d'équipement	10	16	20	23	///	21
Industries des biens de consommation courante	7	14	15	25	///	21
Bâtiment, génie civil et agricole	11	14	14	21	///	19
Commerce	12	12	14	25	///	21
Transports et télécommunications	8	14	12	27	///	23
Services marchands	9	12	15	22	///	18
Location et crédit-bail immobilier	///	9	///	17	///	13
Assurances	///	///	///	///	///	16
Organismes financiers	///	11	13	///	///	12
Services non marchands	7	8	9	10	///	9
Artisan - commerçant	10	13	11	14	///	13
Non indiquée	9	10	11	17	///	14
Total	10	11	13	21	12	18

**5.6. Kilométrage moyen réalisé en 1991 par les particuliers
selon la catégorie professionnelle et la nature du carburant déclarée**

Unité : millier de kilomètres

Catégories socioprofessionnelles	Natures de carburant					Total
	Essence ordinaire	Super avec plomb	Super sans plomb	Gazole	G.P.L.	
Retraité	5	6	9	9	///	7
Ouvrier	6	9	8	16	///	11
Employé	7	9	10	15	///	12
Profession intermédiaire	13	9	11	15	///	13
Cadre salarié	5	9	9	15	///	11
Autre	6	9	13	14	///	11
Total	6	8	10	14	10	10

**5.7. Répartition du parc utilisé
selon le kilométrage moyen parcouru en 1991**

Classes de kilométrages	Parc (en %)	Cumuls (en %)
moins de 1 000	4,0	
de 1 000 à 1 999	3,8	7,8
de 2 000 à 2 999	4,5	12,3
de 3 000 à 3 999	4,9	17,2
de 4 000 à 4 999	3,8	21,0
de 5 000 à 5 999	7,2	28,2
de 6 000 à 6 999	4,4	32,6
de 7 000 à 7 999	3,4	36,0
de 8 000 à 8 999	4,5	40,5
de 9 000 à 9 999	2,5	43,0
de 10 000 à 10 999	7,9	50,9
de 11 000 à 11 999	2,0	52,9
de 12 000 à 12 999	4,0	56,9
de 13 000 à 13 999	1,9	58,8
de 14 000 à 14 999	1,7	60,5
de 15 000 à 15 999	5,6	66,1
de 16 000 à 16 999	1,5	67,6
de 17 000 à 17 999	1,3	68,9
de 18 000 à 18 999	2,0	70,9
de 19 000 à 19 999	0,8	71,7
de 20 000 à 20 999	5,8	77,5
de 21 000 à 21 999	0,9	78,4
de 22 000 à 22 999	1,4	79,8
de 23 000 à 23 999	0,8	80,6
de 24 000 à 24 999	0,8	81,4
de 25 000 à 25 999	3,1	84,5
de 26 000 à 26 999	0,5	85,0
de 27 000 à 27 999	0,6	85,6
de 28 000 à 28 999	0,7	86,3
de 29 000 à 29 999	0,3	86,6
de 30 000 à 30 999	3,3	89,9
de 31 000 à 31 999	0,3	90,2
de 32 000 à 32 999	0,6	90,8
de 33 000 à 33 999	0,3	91,1
de 34 000 à 34 999	0,3	91,4
de 35 000 à 35 999	1,5	92,9
de 36 000 à 36 999	0,3	93,2

Classes de kilométrages	Parc (en %)	Cumuls (en %)
de 37 000 à 37 999	0,3	93,5
de 38 000 à 38 999	0,2	93,7
de 39 000 à 39 999	0,1	93,8
de 40 000 à 40 999	1,6	95,4
de 41 000 à 41 999	0,1	95,5
de 42 000 à 42 999	0,2	95,7
de 43 000 à 43 999	0,1	95,8
de 44 000 à 44 999	0,1	95,9
de 45 000 à 45 999	0,5	96,4
de 46 000 à 46 999	0,2	96,6
de 47 000 à 47 999	0,1	96,7
de 48 000 à 48 999	0,1	96,8
de 49 000 à 49 999	0,0	96,8
de 50 000 à 50 999	0,8	97,6
de 51 000 à 51 999	0,0	97,6
de 52 000 à 52 999	0,1	97,7
de 53 000 à 53 999	0,0	97,7
de 54 000 à 54 999	0,1	97,8
de 55 000 à 55 999	0,1	97,9
de 56 000 à 56 999	0,1	98,0
de 57 000 à 57 999	0,1	98,1
de 58 000 à 58 999	0,0	98,1
de 60 000 à 60 999	0,5	98,6
de 61 000 à 61 999	0,1	98,7
de 62 000 à 62 999	0,0	98,7
de 63 000 à 63 999	0,0	98,7
de 64 000 à 64 999	0,0	98,7
de 65 000 à 65 999	0,1	98,8
de 66 000 à 66 999	0,0	98,8
de 67 000 à 67 999	0,0	98,8
de 68 000 à 68 999	0,0	98,8
de 69 000 à 69 999	0,0	98,8
de 70 000 à 79 999	0,4	99,2
de 80 000 à 89 999	0,3	99,5
de 90 000 et plus	0,5	100,0
Total	100,0	

6. UTILISATION

Les véhicules utilitaires légers ont avant tout un usage utilitaire : les déplacements domicile-travail, le transport d'outillage pour le travail et le transport de marchandises. Ils peuvent aussi être utilisés pour des motifs personnels qui sont évidemment la motivation essentielle des particuliers.

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.

Les questions sur les motifs de déplacements peuvent ne pas avoir été toujours correctement interprétées par les enquêtés. Par exemple il existe une certaine confusion entre les déplacements domicile-travail et les motifs professionnels. On observe des incohérences entre les parcs utilisés par les particuliers pour des déplacements professionnels (tableaux 2.2.2. et 2.2.3.) et la répartition des motifs de déplacements des particuliers. L'enquête peut avoir donné deux réponses incohérentes à deux cadres différents du questionnaire : par exemple un enquêté peut répondre à une question selon son usage personnel et à une autre question portant sur un sujet voisin, selon l'usage fait par un membre de sa famille.

Les données résultant d'un nombre trop faibles d'observations peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage importantes. Elles concernent en général dans ce chapitre les plus petits pourcentages.

6.1. Répartition du parc utilisé selon le motif de déplacement (tableaux 6.1.1. à 6.1.3.)

L'enquête devait répondre selon les modalités suivantes :

- déplacements du domicile au lieu de travail et vice-versa (c'est-à-dire des migrations alternantes), relatifs au cas où le lieu de travail est fixe (magasin, atelier, bureau, etc.). Dans les tableaux, ces déplacements sont notés en abrégé : « D.-T. ».

- déplacements privés et non professionnels relatifs aux activités ménagères et domestiques, aux loisirs ou au tourisme ou autres. Dans les tableaux, ces déplacements sont notés en abrégé : « Priv. ».

- déplacements professionnels pour une activité ou une profession (hors migrations alternantes). Dans les tableaux, ces déplacements sont notés en abrégé : « Prof. ».

La rubrique « non indiqué » (en abrégé Non indiq.) est relative aux non réponses à la question correspondante.

Evidemment, on remarque que les déplacements professionnels se trouvent surtout du côté des professionnels et les déplacements privés chez les particuliers. Néanmoins chez ces derniers les déplacements domicile-travail et privés sont fréquemment cités simultanément (30% des cas).

6.2. Répartition du kilométrage moyen annuel selon le motif de déplacement (tableaux 6.2.1. à 6.2.3.)

La répartition du kilométrage annuel devait être renseignée selon les trois types de motifs de déplacement définis ci-dessus.

La part des kilométrages annuels effectués pour des déplacements professionnels est importante pour les entreprises et les administrations (de 81% à 97%). Pour les particuliers la part des kilométrages annuels effectués pour des déplacements privés est de 58%, et celle des déplacements domicile-travail de 32%.

6.3. Répartition du parc utilisé selon le motif de déplacement privé (tableaux 6.3.1. et 6.3.2.)

Les motifs de déplacements privés étaient demandés selon les trois modalités suivantes :

- activités ménagères et domestiques (noté en abrégé « A.M.D. » dans les tableaux)
- loisirs, tourisme (noté en abrégé « L.T. » dans les tableaux)
- autre

Si l'importance de la modalité « autre » est infime (et n'a pas été précisée) par contre on note l'importance du poste « non indiqué » : 38%. Le taux de non réponses atteint 60% pour les entreprises et les administrations. Il est vrai que celles-ci effectuant surtout des déplacements professionnels ne se sentent pas concernées. Pour les particuliers qui effectuent leurs déplacements surtout pour des motifs privés, le taux de non réponses est plus faible : 31%.

6.4. Répartition du parc utilisé selon le motif de déplacement professionnel (tableaux 6.4.1. à 6.4.3.)

Les motifs de déplacements professionnels étaient demandés selon les modalités suivantes :

- transport d'outillage ou d'accessoires ou d'échantillons ou de matériaux pour le travail (noté en abrégé « Outil. Acc. » dans les tableaux);
- livraisons ou ramassage pour compte propre, c'est à dire de marchandises vendues par l'enquêté ou achetées à ses fournisseurs (noté « Compte propre » dans les tableaux);
- déménagements;
- transport de marchandises pour compte d'autrui, c'est à dire pour tiers contre rémunération (noté « Compte d'autrui » dans les tableaux);
- transport de personnes (noté en abrégé « Trans. de pers. » dans les tableaux);

- déplacements spécialisés relatifs aux véhicules d'incendie, aux ambulances, aux fourgons funéraires, etc.; (noté en abrégé « Dép. spéc. » dans les tableaux).

La rubrique relative aux non réponses est notée en abrégé « Non indiqu. » dans les tableaux.

Les particuliers ne se sentant pas concernés par cette question ont moins bien répondu (80%) que les professionnels (92%). On note l'importance du transport d'outillage et d'accessoires et le transport pour compte d'autrui dans le secteur des transports et des télécommunications.

A titre indicatif, bien que la question n'ait pas toujours été renseignée, les proportions de véhicules utilisés en transport pour compte d'autrui selon la nature de marchandise transportées sont les suivantes :

- 21% sont utilisés pour le transport de produits alimentaires;
 - 18% sont utilisés pour le transport de messagerie (petits colis divers);
 - 7% sont utilisés pour le transport de matériaux de construction;
 - 6% sont utilisés pour le transport de pièces détachées de véhicules;
 - 5% sont utilisés pour le transport des imprimés;
- La répartition pour les autres marchandises est très dispersée et concerne entre autres des articles manufacturés divers, etc..

6.5. Répartition du parc utilisé selon les natures et les zones de trajet (tableaux 6.5.1. à 6.5.3.)

La répartition entre la zone urbaine et la route est le reflet de l'appréciation de l'enquêté et ne répond pas à des définitions précises ou réglementaires.

Sous l'hypothèse d'une répartition des natures multiples de trajets (zone urbaine et sur route) et des natures non indiquées, au prorata des natures uniques (zone urbaine ou sur route), on peut dire que 42% des véhicules utilitaires légers sont utilisés essentiellement en zone urbaine.

De même, en répartissant les zones multiples de trajets et les zones non indiquées au prorata des zones uniques de trajets, on peut dire que 81% des véhicules utilitaires légers sont utilisés essentiellement sur des trajets locaux à moins de 50 km, en zone urbaine et sur route.

**6.1.1. Répartition du parc utilisé par les professionnels
selon la situation et les motifs de déplacement**

Unité : %

Situations	Motifs de déplacements								Total
	D.-T. seuls	Priv. seuls	Prof. seuls	D.-T. et Priv.	D.-T. et Prof.	Priv. et Prof.	D.-T. Priv; Prof.	Non indiq.	
Entreprise individuelle	5	2	51	3	14	10	5	10	100
Société	2	0	70	0	16	3	2	7	100
Entreprise publique	0	1	88	0	6	0	0	5	100
Association	0	5	71	0	6	7	0	11	100
Administration	0	0	89	1	4	0	0	6	100
Particulier	6	41	4	29	2	3	3	12	100
Autre	2	5	48	0	5	0	5	35	100
Total	4	15	42	11	10	5	3	10	100

**6.1.2. Répartition du parc utilisé par les professionnels
selon l'activité et les motifs de déplacement**

Unité : %

Activités de l'utilisateur	Motifs de déplacements								Total
	D.-T. seuls	Priv. seuls	Prof. seuls	D.-T. et Priv.	D.-T. et Prof.	Priv. et Prof.	D.-T. Priv; Prof.	Non indiq.	
Agriculture, sylviculture, pêche	6	2	50	3	11	13	4	11	100
Industries agricoles et alimentaires	5	1	63	1	12	10	2	6	100
Production et distribution d'énergie	0	1	82	0	10	0	1	6	100
Industries des biens intermédiaires	3	0	74	1	12	2	2	6	100
Industries des biens d'équipement	2	0	69	0	16	5	3	5	100
Industries des biens de consommation courante	2	0	63	2	13	9	5	6	100
Bâtiment, génie civil et agricole	4	0	65	1	17	5	2	6	100
Commerce	2	0	64	1	16	6	5	6	100
Transports et télécommunications	1	1	75	0	9	1	2	11	100
Services marchands	2	2	57	1	15	5	3	15	100
Location et crédit-bail immobilier	1	3	70	0	7	3	8	8	100
Assurances	0	0	100	0	0	0	0	0	100
Organismes financiers	0	0	71	0	26	0	0	3	100
Services non marchands	0	1	86	0	5	0	1	7	100
Artisan - commerçant	9	4	44	6	15	4	7	11	100
Non indiquée	4	2	54	4	11	7	6	12	100
Total	3	1	64	1	14	5	3	9	100

**6.1.3. Répartition du parc utilisé par les particuliers selon la catégorie socioprofessionnelle
et les motifs de déplacement**

Unité : %

Catégories socioprofessionnelles	Motifs de déplacements								Total
	D.-T. seuls	Priv. seuls	Prof. seuls	D.-T. et Priv.	D.-T. et Prof.	Priv. et Prof.	D.-T. Priv; Prof.	Non indiq.	
Retraité	1	74	3	1	0	2	0	19	100
Ouvrier	11	26	1	45	2	3	3	9	100
Employé	9	27	1	48	1	3	3	8	100
Profession intermédiaire	3	33	1	51	1	2	6	3	100
Cadre salarié	4	46	1	32	3	3	5	6	100
Autre	6	37	13	16	3	7	4	14	100
Total	6	42	3	30	2	3	3	11	100

**6.2.1. Répartition du kilométrage moyen annuel selon la situation
et le motif de déplacement de l'utilisateur**

Unité : %

Situations	Motifs de déplacements			
	Domicile au lieu de travail	Déplacements privés	Déplacements professionnels	Total
Entreprise individuelle	14	5	81	100
Société	6	1	93	100
Entreprise publique	2	1	97	100
Association	3	6	91	100
Administration	1	1	98	100
Particulier	32	58	10	100
Autre	3	0	97	100
Total	15	18	67	100

**6.2.2. Répartition du kilométrage moyen annuel réalisé par les professionnels
selon l'activité et le motif de déplacement**

Unité : %

Activités	Motifs de déplacements			
	Domicile au lieu de travail	Déplacements privés	Déplacements professionnels	Total
Agriculture, sylviculture, pêche	14	5	81	100
Industries agricoles et alimentaires	4	3	93	100
Production et distribution d'énergie	2	1	97	100
Industries des biens intermédiaires	7	0	93	100
Industries des biens d'équipement	6	2	92	100
Industries des biens de consommation courante	7	3	90	100
Bâtiment, génie civil et agricole	9	2	89	100
Commerce	8	2	90	100
Transports et télécommunications	4	2	94	100
Services marchands	9	4	87	100
Location et crédit-bail immobilier	5	4	91	100
Assurances	0	0	100	100
Organismes financiers	4	0	96	100
Services non marchands	2	1	97	100
Artisan - commerçant	25	8	67	100
Non indiquée	12	5	83	100
Total	9	3	88	100

**6.2.3. Répartition du kilométrage moyen annuel effectué par les particuliers
selon la catégorie socioprofessionnelle et le motif de déplacement**

Unité : %

Catégorie socioprofessionnelle	Motifs de déplacements			
	Domicile au lieu de travail	Déplacements privés	Déplacements professionnels	Total
Retraité	4	89	7	100
Ouvrier	50	46	4	100
Employé	47	48	5	100
Profession intermédiaire	34	61	5	100
Cadre salarié	25	69	6	100
Autre	23	52	25	100
Total	32	58	10	100

**6.3.1. Répartition du parc utilisé selon la situation
et le motif de déplacement privé de l'utilisateur**

Unité : %

Situations	Motifs de déplacements privés								Total
	A.M.D. seule- ment	L.T. seule- ment	Autre seule- ment	A.M.D. et L.T.	A.M.D. et Autre	L.T. et Autre	A.M.D. L.T. Autre	Non indiq.	
Entreprise individuelle	20	9	2	7	0	0	1	61	100
Société	15	13	5	3	1	0	0	63	100
Entreprise publique	20	34	0	0	0	0	0	46	100
Association	8	19	4	0	0	0	0	69	100
Administration	0	31	15	0	0	0	0	54	100
Particulier	18	29	2	18	0	1	1	31	100
Autre	0	100	0	0	0	0	0	0	100
Total	18	25	2	15	0	1	1	38	100

**6.3.2. Répartition du parc utilisé par les particuliers selon la catégorie socioprofessionnelle
et le motif de déplacement privé**

Unité : %

Catégories socioprofessionnelles	Motifs de déplacements privés								Total
	A.M.D. seule- ment	L.T. seule- ment	Autre seule- ment	A.M.D. et L.T.	A.M.D. et Autre	L.T. et Autre	A.M.D. L.T. Autre	Non indiq.	
Retraité	27	27	2	17	1	1	1	24	100
Ouvrier	17	30	3	19	0	1	1	29	100
Employé	16	29	1	19	1	1	2	31	100
Profession intermédiaire	14	33	1	21	0	0	1	30	100
Cadre salarié	14	32	1	18	0	0	1	34	100
Autre	14	23	5	16	0	1	3	38	100
Total	18	29	2	18	0	1	1	31	100

**6.4.1. Répartition du parc utilisé selon la situation
et le motif de déplacement professionnel de l'utilisateur**

Unité : %

Situations	Motifs de déplacements professionnels							Total
	Outil. Acc.	Compte propre	Déména- gement	Compte d'autrui	Trans. de pers.	Dép. spéc.	Non indiq.	
Entreprise individuelle	47	31	0	7	4	3	8	100
Société	47	23	1	4	8	8	9	100
Entreprise publique	44	6	0	14	5	21	10	100
Association	40	14	3	3	15	21	4	100
Administration	51	8	1	3	9	22	6	100
Particulier	39	22	1	8	6	4	20	100
Autre	39	32	0	0	5	11	13	100
Total	47	24	1	6	6	7	9	100

**6.4.2. Répartition du parc utilisé par les professionnels
selon l'activité et le motif de déplacement professionnel**

Unité : %

Activités	Motifs de déplacements professionnels							Total
	Outil. Acc.	Compte propre	Déména- gement	Compte d'autrui	Trans. de pers.	Dép. spéc.	Non indiq.	
Agriculture, sylviculture, pêche	49	32	0	4	4	3	8	100
Industries agricoles et alimentaires	21	53	0	6	5	4	11	100
Production et distribution d'énergie	58	0	0	0	7	26	9	100
Industries des biens intermédiaires	52	27	0	1	5	5	10	100
Industries des biens d'équipement	60	21	0	1	4	9	5	100
Industries des biens de consommation courante	40	40	1	4	4	3	8	100
Bâtiment, génie civil et agricole	66	13	0	3	9	3	6	100
Commerce	30	46	0	6	3	6	9	100
Transports et télécommunications	32	9	3	29	5	13	9	100
Services marchands	38	22	1	7	7	13	12	100
Location et crédit-bail immobilier	47	14	0	3	10	17	9	100
Assurances	16	0	0	0	16	43	25	100
Organismes financiers	8	9	1	0	59	9	14	100
Services non marchands	50	10	2	3	9	20	6	100
Artisan - commerçant	48	34	0	2	5	2	9	100
Non indiquée	38	24	1	7	7	12	11	100
Total	47	24	1	6	6	8	8	100

**6.4.3. Répartition du parc utilisé par les particuliers selon la catégorie socioprofessionnelle
et le motif de déplacement professionnel**

Unité : %

Catégories socioprofessionnelles	Motifs de déplacements professionnels							Total
	Outil. Acc.	Compte propre	Déména- gement	Compte d'autrui	Trans. de pers.	Dép. spéc.	Non indiq.	
Retraité	27	25	1	14	1	0	32	100
Ouvrier	50	6	4	3	9	3	25	100
Employé	36	17	0	13	10	3	21	100
Profession intermédiaire	58	10	4	0	7	6	17	102
Cadre salarié	38	20	3	3	3	17	16	100
Autre	39	25	0	10	6	3	17	100
Total	41	19	2	8	6	4	20	100

**6.5.1. Répartition du parc utilisé
selon les natures et les zones de trajets
(Ensemble)**

Unité : %

Natures de trajets	Zones de trajets								Total
	Locaux seuls <50 km	Nation. >50 km seuls	Internat. seuls	Locaux et nation.	Locaux et internat.	Nation. et internat.	Locaux nation. internat.	Non indiq.	
En zone urbaine seulement	24	0	0	0	0	0	0	4	28
Sur route seulement	23	9	1	1	0	1	0	3	38
En zone urbaine et sur route	10	3	0	5	0	0	0	2	20
Non indiquée	3	1	0	0	0	0	0	10	14
Total	60	13	1	6	0	1	0	19	100

**6.5.2. Répartition du parc utilisé
selon les natures et les zones de trajets
(Professionnels)**

Unité : %

Natures de trajets	Zones de trajets								Total
	Locaux seuls <50 km	Nation. >50 km seuls	Internat. seuls	Locaux et nation.	Locaux et internat.	Nation. et internat.	Locaux nation. internat.	Non indiq.	
En zone urbaine seulement	27	0	0	0	0	0	0	4	31
Sur route seulement	23	9	0	1	0	0	0	2	35
En zone urbaine et sur route	11	4	0	5	0	0	0	2	22
Non indiquée	3	0	0	0	0	0	0	9	12
Total	64	13	0	6	0	0	0	17	100

**6.5.3. Répartition du parc utilisé par les particuliers
selon les natures et les zones de trajets
(Particuliers)**

Unité : %

Natures de trajets	Zones de trajets								Total
	Locaux seuls <50 km	Nation. >50 km seuls	Internat. seuls	Locaux et nation.	Locaux et internat.	Nation. et internat.	Locaux nation. internat.	Non indiq.	
En zone urbaine seulement	20	0	0	0	0	0	0	3	23
Sur route seulement	26	10	1	2	0	1	0	4	44
En zone urbaine et sur route	8	2	0	4	0	0	1	2	17
Non indiquée	3	1	0	0	0	0	0	12	16
Total	57	13	1	6	0	1	1	21	100

ÉVOLUTION ENTRE 1987 ET 1992

ÉVOLUTION DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS

ENTRE 1987 ET 1992

L'enquête précédente sur les véhicules utilitaires légers avait été effectuée en mai 1987, sur un échantillon prélevé dans le fichier des véhicules utilitaires mis à jour au 1^{er} janvier 1987, et portait sur l'activité de ces véhicules en 1986.

1. Evolution du parc en service selon la charge utile ou le poids total en charge autorisé (tableaux E1 et E2)

De 1987 à 1992, le parc en service des véhicules utilitaires légers a augmenté de 22%. La plus forte progression s'observe dans la classe de charge utile « 0,5 t à 0,9 t ». Il est bon de rappeler que la presque totalité du parc est constituée de véhicules de moins de 3,6 t de PTAC, qui ont connu des augmentations de parc de 21% pour la classe de PTAC « moins de 1,5 t » et de 26% pour les classes « 1,5 t à 2,5 t » et « 2,6 t à 3,5 t ».

2. Age des véhicules

L'âge moyen des véhicules de moins de 20 ans a peu baissé (6,9 ans en 1992 pour 7,1 ans en 1987)

3. Evolution du parc utilisé selon la situation de l'utilisateur (tableau E3)

Le parc des véhicules utilitaires légers utilisés par les particuliers a fortement augmenté (+48%), alors que la progression est plus modérée pour les sociétés (+27%) et qu'une baisse s'observe pour les entreprises individuelles (-9%).

Les évolutions concernant les autres situations (entreprises publiques, administrations et associations) ne portent que sur des effectifs relativement faibles.

La formulation du questionnaire de l'enquête de 1992 différente de celle du questionnaire de l'enquête de 1987, ne permet pas de mesurer avec précision l'évolution du parc utilisé selon l'activité principale exercée.

4. Evolution du parc en service selon la source d'énergie inscrite sur la carte grise (tableau E4)

On observe une très forte progression du parc en service des véhicules fonctionnant au gazole (+92%), notamment chez les plus petits véhicules (307% pour les PTAC de moins de 1,5 t).

Le parc de véhicules utilitaires légers fonctionnant à l'essence ordinaire a baissé de 14%, et la baisse s'observe quelle que soit la classe de PTAC des véhicules du champ de l'enquête.

Remarque : dans le tableau E4, les données sont classées selon la source d'énergie inscrite sur la carte grise et non celle déclarée par l'enquête (cf. le paragraphe ci-dessus).

**5. Evolution du parc utilisé
et de la consommation moyenne
de carburant selon la nature de
carburant déclarée
(tableaux E5 et E6)**

**a) Evolution du parc utilisé
selon la nature du carburant déclarée
(tableau E5)**

De 1987 à 1992, on assiste à une très forte progression du parc des véhicules utilitaires légers fonctionnant au gazole (+89%) alors que le parc à essence ordinaire chute de 64%. Le parc des véhicules utilitaires légers fonctionnant au supercarburant a connu une progression de 29%.

L'enquête a permis de faire le partage entre essence ordinaire et supercarburant avec ou sans plomb (mais dans l'enquête de 1987 la distinction entre le sans plomb et avec plomb n'était pas demandée). Une telle précision ne figure pas sur les cartes grises. L'effectif concernant les autres carburants est très faible : 0,5% du parc en 1992.

**b) Evolution de la consommation
moyenne (tableau E6)**

La comparaison entre les consommations moyennes aux 100 km, selon les différentes natures de carburant est délicate du fait des conditions variées d'utilisation du véhicule.

En ce qui concerne les véhicules à gazole de PTAC supérieur à 3,5 t, les données sont à considérer avec prudence, car cette catégorie peu inclure des véhicules spéciaux munis de moteurs auxiliaires (véhicules à température dirigée, véhicules d'incendie, etc.).

**6. Evolution du parcours annuel
moyen (tableau E7)**

On observe une progression du parcours annuel moyen de 7% pour l'ensemble des véhicules utilitaires légers.

Les questions relatives aux parcours annuels moyens portaient sur l'année précédente de celle de l'enquête (1986 pour l'enquête de 1987 et 1991 pour l'enquête de 1992).

Mais les évolutions sont fortement contrastées selon la nature de carburant utilisée. On observe des baisses de 20% et de 23% des parcours moyens annuels effectués par les véhicules utilitaires légers fonctionnant à l'essence ou au supercarburant, alors que le parcours moyen augmente de 5% pour le gazole. C'est le poids des véhicules à gazole (tant en évolution qu'en importance du parc) et la réalisation de parcours annuels moyens plus importants, qui influent en fait sur l'évolution générale des kilométrages annuels moyens, toutes énergies confondues.

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

E1. Evolution du parc en service selon la classe de charge utile

Unité : millier de véhicules

Classes de charge utile (en tonnes)	1987	1992	Evolution 1992/1987
Moins de 0,5 t	1 702	1 784	5%
0,5 t à 0,9 t	640	1 204	88%
1,0 t à 1,7 t	1 006	1 203	20%
1,8 t à 2,9 t	289	246	-15%
Total	3 637	4 437	22%

E2. Evolution du parc en service selon le P.T.A.C.

Unité : millier de véhicules

Classes de P.T.A.C. (en tonnes)	1987	1992	Evolution 1992/1987
Moins de 1,5 t	1 873	2 265	21%
1,5 t à 2,5 t	774	974	26%
2,6 t à 3,5 t	897	1 126	26%
3,6 t à 6,0 t	64	42	-34%
6,1 t et plus	29	30	3%
Total	3 637	4 437	22%

E3. Evolution du parc utilisé selon la situation de l'utilisateur

Unité : millier de véhicules

Situations	1987	1992	Evolution 1992/1987
Particulier	1 015	1 501	48%
Société	1 081	1 376	27%
Entreprise individuelle	1 251	1 133	-9%
Autre *	234	356	52%
Total	3 581	4 366	22%

* Autre : entreprise publique, administration, collectivité locale et association.

**E4. Evolution du parc en service
selon la source d'énergie inscrite sur la carte grise et le P.T.A.C.**

Unité : millier de véhicules

Classes de P.T.A.C. (en tonnes)	Sources d'énergie								
	Essence			Gazole			Autres		
	1987	1992	Evolution 1992/1987	1987	1992	Evolution 1992/1987	1987	1992	Evolution 1992/1987
Moins de 1,5 t	1 683	1 523	-10%	179	728	307%	11	14	27%
1,5 t à 2,5 t	439	353	-20%	333	619	86%	2	2	0%
2,6 t à 3,5 t	274	195	-29%	621	929	50%	2	2	0%
3,6 t à 6,0 t	///	///	///	60	39	-35%	///	///	///
6,1 t et plus	///	///	///	28	29	4%	///	///	///
Total	2 396	2 071	-14%	1 221	2 344	92%	15	18	20%

**E5. Evolution du parc utilisé
selon la nature du carburant déclarée par l'enquêté et le P.T.A.C.**

Unité : millier de véhicules

Classes de P.T.A.C. (en tonnes)	Sources d'énergie								
	Essence			Supercarburant			Gazole		
	1987	1992	Evolution 1992/1987	1987	1992	Evolution 1992/1987	1987	1992	Evolution 1992/1987
Moins de 1,5 t	715	261	-63%	916	1 195	30%	194	733	278%
1,5 t à 2,5 t	225	80	-64%	201	255	27%	331	609	84%
2,6 t à 3,5 t	152	50	-67%	112	138	23%	617	906	47%
3,6 t à 6,0 t	///	///	///	///	///	///	56	35	-38%
6,1 t et plus	///	///	///	///	///	///	27	28	4%
Total	1 092	391	-64%	1229	1588	29%	1 225	2 311	89%

**E6. Evolution de la consommation moyenne de carburant
selon la nature du carburant déclarée et le P.T.A.C.**

Unité : litre/100 km

Classes de P.T.A.C. (en tonnes)	Sources d'énergie								
	Essence			Supercarburant			Gazole		
	1987	1992	Evolution 1992/1987	1987	1992	Evolution 1992/1987	1987	1992	Evolution 1992/1987
Moins de 1,5 t	8,0	7,8	-3%	8,2	8,2	0%	7,6	7,2	-5%
1,5 t à 2,5 t	11,5	11,1	-3%	11,5	11,8	3%	9,5	9,3	-2%
2,6 t à 3,5 t	13,8	13,4	-3%	14,3	13,9	-3%	12,0	11,7	-3%
3,6 t à 6,0 t	///	///	///	///	///	///	15,3	17,1	12%
6,1 t et plus	///	///	///	///	///	///	21,6	19,2	-11%
Total	9,6	9,3	-3%	9,3	9,3	0%	10,9	9,8	-10%

**E7. Evolution du kilométrage annuel moyen
selon la nature du carburant déclarée et le P.T.A.C.**

Essence

Unité : millier de kilomètres

Classes de P.T.A.C. (en tonnes)	1986	1991	Evolution 1991/1986
Moins de 1,5 t	10	9	-10%
1,5 t à 2,5 t	10	7	-30%
2,6 t à 3,5 t	8	6	-25%
3,6 t et plus	///	///	///
Total	10	8	-20%

Supercarburant

Unité : millier de kilomètres

Classes de P.T.A.C. (en tonnes)	1986	1991	Evolution 1991/1986
Moins de 1,5 t	14	11	-21%
1,5 t à 2,5 t	11	9	-18%
2,6 t à 3,5 t	10	9	-10%
3,6 t et plus	///	///	///
Total	13	10	-23%

Gazole

Unité : millier de kilomètres

Classes de P.T.A.C. (en tonnes)	1986	1991	Evolution 1991/1986
Moins de 1,5 t	27	23	-15%
1,5 t à 2,5 t	22	20	-9%
2,6 t à 3,5 t	17	17	0%
3,6 t à 6,0 t	16	16	0%
6,1 t et plus	16	20	25%
Total	19	20	5%

Tous carburants (y compris GPL, électricité,,,))

Unité : millier de kilomètres

Classes de P.T.A.C. (en tonnes)	1986	1991	Evolution 1992/1987
Moins de 1,5 t	13	15	15%
1,5 t à 2,5 t	15	16	7%
2,6 t à 3,5 t	14	16	14%
3,6 t à 6,0 t	15	15	0%
6,1 t et plus	15	20	33%
Total	14	15	7%

MÉTHODOLOGIE

MÉTHODOLOGIE

1. Champ de l'enquête

Le champ de l'enquête est relatif aux camions et camionnettes et véhicules automoteurs spécialisés de moins de 3 tonnes de charge utile mis en service pour la première fois de 1972 à 1991..

Sont 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.

Sont homologuées pour des raisons fiscales en tant que véhicules utilitaires des dérivées de voitures particulières avec les caractéristiques suivantes :

- pas de banquette arrière,
- présence d'un hayon arrière,
- présence d'une plaque de protection des passagers avant,
- portières arrières cadenassées,
- glaces arrières non amovibles.

Ces deux dernières conditions s'appliquaient encore en 1991.

2. Echantillonnage, gestion et redressements

Le tirage de l'échantillon (stratifié selon le tableau M1), d'environ 23 000 questionnaires, a été effectué dans le fichier des véhicules utilitaires du champ de l'enquête (environ 5 400 000 camionnettes) mis à jour au 1^{er} janvier 1992.

L'envoi des 23 000 questionnaires a été effectué par voie postale, en trois vagues les 6, 11 et 14 mai 1992, avec un premier rappel sur 11 000 questionnaires et un second sur 4 000, un et deux mois après.

L'enquête a été bien accueillie : **69% de rentrés exploitables** (véhicules dont la situation est connue avec certitude, qu'ils soient en service, détruits, hors champ, etc.).

Le **taux de réponse** (rapporté aux questionnaires arrivés aux destinataires, c'est-à-dire retours à l'expéditeur et autres cas de non remises exclus) est de **83%**.

Voir modèle de questionnaire page 55

L'unité statistique est le véhicule enquêté auquel correspond un questionnaire.

Pour tenir compte des questionnaires dont la situation est incertaine (questionnaires inexploitables) ceux-ci ont été répartis au prorata de ceux dont la situation est définie (cf. tableau M2).

6. Définitions

Charge utile

Poids maximal de marchandises déclaré admissible par l'autorité compétente du pays d'immatriculation du véhicule.

Poids total autorisé en charge

Total du poids du véhicule à l'arrêt et en ordre de marche (y compris le poids du conducteur et de toutes autres personnes transportées en même temps) et du poids du chargement déclaré admissible par l'autorité compétente du pays d'immatriculation du véhicule.

Capacité

La capacité du parc en service est la charge utile totale du parc en service.

Notations

Les valeurs "0" correspondent soit à une donnée nulle, soit, du fait des arrondis, à un résultat inférieur à la moitié de l'unité retenue.

Le symbole « /// » signifie que l'information ne peut être fournie vu l'absence de données ou le nombre trop faible d'observations.

M1. Plan de sondage

Coefficients de pondération (p) et effectifs (n) de l'échantillon

Classes de charge utile (en tonnes)	Source d'énergie					
	Essence et supercarburant		Gazole		autres	Toutes énergies
	Années de 1ère mise en circulation 1982 à 1991	Années de 1ère mise en circulation 1977 à 1981	Années de 1ère mise en circulation 1982 à 1991	Années de 1ère mise en circulation 1977 à 1981	Années de 1ère mise en circulation 1977 à 1991	Années de 1ère mise en circulation 1972 à 1976
Moins de 0,5 t	p=300 n=2920	p=150 n=3350	p=410 n=1251	p=120 n=254	p=100 n=145	p=100 n=3468
De 0,5 t à 0,9 t	p=300 n=1198	p=120 n=917	p=400 n=1750	p=450 n=102	p=40 n=59	p=100 n=1235
De 1,0 t à 1,7 t	p=410 n=310	p=150 n=879	p=360 n=1931	p=150 n=1230	p=40 n=46	p=250 n=1055
De 1,8 t à 2,9 t	p=200 n=104	p=180 n=133	p=340 n=308	p=160 n=589	p=40 n=9	p=320 n=242

Calcul des coefficients de pondération

Strate h

Population mère (parc immatriculé au 1er janvier) : N_h

Effectif de l'échantillon : n_h

$n_h = n_e + n_i$ où n_e = nombre de questionnaires exploitables et n_i = nombre de questionnaires inexploitables

Le coefficient de pondération a posteriori de la strate h est $P_h = N_h / n_e$

M2. Effectifs de l'échantillon selon la situation du véhicule au retour du questionnaire

Situation des questionnaire	Effectifs
Questionnaires exploitables	
Véhicules utilisés	12 169
Véhicules détruits	2 504
Véhicules hors champ	38
Véhicules en déclaration d'achat	24
Véhicules vendus à l'étranger	107
Véhicules non utilisés (grosses réparations ou cessation d'activité)	208
Véhicules hors d'usage définitif	1 186
Total des questionnaires exploitables	16 236
Questionnaires inexploitables	
Non rentrés	2 318
Autres cas	4 931
Total des questionnaires inexploitables	7 249
Nombre total de questionnaires envoyés	23 485



MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT
DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DE L'ESPACE

Observatoire Économique
et Statistique des Transports

ENQUÊTE SUR L'UTILISATION DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS en 1991

ENQUÊTE STATISTIQUE OBLIGATOIRE - QUESTIONNAIRE CONFIDENTIEL

Visa n° 92 Q 048 Tr du ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de l'Espace et du ministre d'État, ministre de l'Économie, des Finances et du Budget (INSEE) valable pour les données de l'année 1991

N° QUESTIONNAIRE :
(A rappeler lors de toute correspondance)

VÉHICULE SOUMIS A L'ENQUÊTE

Immatriculation :

Date carte grise :

A.M.C. :

Genre :

Marque :

Type :

N° série :

Carrosserie :

PTAC : CU :

Si les caractéristiques ci-dessus sont erronées, veuillez les corriger.

1 - INDIQUEZ CI-DESSOUS LA SITUATION DU VÉHICULE (Cochez la case qui convient en complétant suivant les cas)

A ☐ Véhicule vendu pour la ferraille ou mis à la casse : A quelle date ? _____ 19 ____

B ☐ Véhicule en votre possession mais hors d'usage définitivement.

C ☐ Véhicule vendu en état de marche : à quelle date ? _____ 19 ____

Nom et adresse de votre acheteur : _____

Activité de cet acheteur : _____

D ☐ Véhicule toujours en votre possession et en état de marche (ou hors service momentanément), habituellement utilisé par vous ou votre entreprise.

Ce véhicule est-il ?

1 ☐ Votre propriété

2 ☐ sous contrat de crédit-bail ou en location avec option d'achat (leasing)

3 ☐ pris en location par vous ou votre entreprise

E ☐ Véhicule habituellement donné par vous ou votre entreprise en location sans option d'achat.

S'agit-il de :

1 ☐ location de courte durée (moins d'un an)

2 ☐ location de longue durée (un an ou plus)

Dans ce cas, nom et adresse de l'utilisateur habituel : _____

F ☐ Véhicule donné par vous ou votre entreprise en location avec option d'achat (leasing) ou crédit-bail.

Nom et adresse de l'utilisateur habituel : _____

G ☐ Autre cas à préciser : _____

L'enquête est terminée pour vous.
Renvoyez le questionnaire à l'adresse indiquée ci-dessous.

Si vente avant le 1/1/91

Si vente en 1991 ou 1992

Répondez aux questions des pages suivantes →

Cachet de l'entreprise

A L'AIDE DE L'ENVELOPPE JOINTE,
CE QUESTIONNAIRE DUMENT REMPLI DOIT OBLIGATOIREMENT
ÊTRE RETOURNÉ LE PLUS TÔT POSSIBLE A :

MONSIEUR LE MINISTRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT,
DES TRANSPORTS ET DE L'ESPACE

Observatoire Économique et Statistique des Transports

Département des statistiques des transports

92055 PARIS - LA DÉFENSE CEDEX 04

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

M _____

Tél. : _____

Télécopie : _____

A _____

le _____ 19 ____

Signature :

2 - QUELLE EST VOTRE SITUATION ? (Cochez la case qui convient)

- 1 ☐ Entreprise individuelle, travailleur indépendant (commerçant, artisan, agriculteur, profession libérale...)
- 2 ☐ Société ou assimilée (S.A., S.A.R.L., G.I.E...)
- 3 ☐ Entreprise publique (EDF, SNCF, Air France, RATP, La Poste, France Télécom)
- 4 ☐ Association (type loi de 1901)
- 5 ☐ Collectivité locale ou administration

6 ☐ Particulier

7 ☐ Autre à préciser

Répondez au cadre 3A

Répondez au cadre 3B

3 - A

QUESTIONS RELATIVES A L'ENTREPRISE

Votre activité (en clair) : _____

Votre N° SIREN : | | | | | | | | | |

Votre code APE (activité principale exercée) : | | | | |

Votre nombre de salariés : | | | | |

Votre entreprise est-elle inscrite ?

au registre des transporteurs routiers

1 ☐ oui 2 ☐ non

au registre des loueurs

1 ☐ oui 2 ☐ non

au registre des commissionnaires

1 ☐ oui 2 ☐ non

3 - B

VOUS ÊTES UN PARTICULIER

a - Quelle est votre catégorie socio-professionnelle

- | | |
|--|---|
| 1 ☐ Cadre salarié | 3 ☐ Employé |
| 2 ☐ Profession intermédiaire (technicien, contremaître, instituteur...) | 4 ☐ Ouvrier |
| | 5 ☐ Retraité |
| | 6 ☐ Autre : (à préciser : _____) |

b - Êtes-vous un V.R.P. ?

1 ☐ oui 2 ☐ non

c - Effectuez-vous avec ce véhicule des déplacements professionnels ?

1 ☐ oui 2 ☐ non

SI OUI, veuillez indiquer votre secteur professionnel

- | | |
|--|---|
| 1 ☐ Industrie, artisanat | 5 ☐ Réparations |
| 2 ☐ Agriculture, pêche | 6 ☐ Transports |
| 3 ☐ Bâtiment, travaux publics | 7 ☐ Autres services (à préciser : _____) |
| 4 ☐ Commerce | |

4 - KILOMÉTRAGE DU VÉHICULE

a - Indiquez le nombre de kilomètres parcourus pendant l'année 1991 : _____ km

b - Indiquez le kilométrage du véhicule quand vous l'avez acheté : _____ km

et la date (mois, année) d'achat : _____
mois année

c - Indiquez le kilométrage de ce véhicule à la date d'aujourd'hui ou de sa vente : _____ km

Précisez cette date (mois, année) : _____
mois année

d - Avez-vous procédé à l'échange standard du moteur du véhicule ?

1 ☐ oui 2 ☐ non

Si OUI, indiquez le kilométrage atteint par l'ancien moteur : _____ km

et la date (mois, année) de cet échange : _____
mois année

5 - CONSOMMATION DE CARBURANT

a - Indiquez la NATURE du CARBURANT UTILISÉ en cochant la case qui convient :

1 ☐ Essence ordinaire

4 ☐ Gazole

2 ☐ Supercarburant avec plomb

5 ☐ Gaz de pétrole liquéfié (G.P.L.)

3 ☐ Supercarburant sans plomb

6 ☐ Autre à préciser

b - Indiquez la CONSOMMATION MOYENNE en litres aux 100 km (ou autre unité à préciser) :

_____/ 100 km

c - Procédez-vous à des relevés de consommation ?

1 ☐ Régulièrement

2 ☐ De temps en temps

3 ☐ Jamais

6 - UTILISATION DU VÉHICULE

Cochez la ou les cases qui conviennent

et

Indiquez approximativement les pourcentages du
KILOMÉTRAGE ANNUEL correspondant

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

- 2 ☐ Des déplacements **PRIVÉS** et non professionnels _____

Dans ce cas, précisez l'objet des déplacements :

- 1 ☐ activités ménagères et domestiques
2 ☐ loisirs, tourisme
3 ☐ autre : à préciser _____

- 3 ☐ Des déplacements **PROFESSIONNELS** pour une activité ou une profession _____

Dans ce cas, précisez la NATURE DU TRANSPORT

(Cochez la ou les cases qui conviennent et encerclez l'utilisation principale
en cas d'usages multiples)

				%
				%
				%
				%
1	0	0		%

- 1 ☐ Transport d'outillage ou d'accessoires ou d'échantillons ou de matériaux pour votre travail
- 2 ☐ Livraisons ou ramassage pour votre compte propre (c'est à dire de marchandises vendues
par vous ou achetées à vos fournisseurs)
- 3 ☐ Déménagements
- 4 ☐ Transport de marchandises pour compte d'autrui (pour tiers, contre rémunération)

Dans ce cas, précisez la NATURE des marchandises transportées : _____

Travaillez-vous principalement pour des professionnels du transport ?

- 1 ☐ oui 2 ☐ non

- 5 ☐ Transport de personnes
- 6 ☐ Déplacements spécialisés à préciser (véhicule d'incendie, ambulance, fourgon funéraire,
véhicule-atelier...)

7 - NATURE DES TRAJETS

Le véhicule est-il utilisé essentiellement ?

- 1 ☐ en zone urbaine
2 ☐ sur route

Précisez s'il s'agit essentiellement de trajets :

- 1 ☐ locaux (moins de 50 km, y compris trajets frontaliers)
2 ☐ nationaux (plus de 50 km)
3 ☐ internationaux (non compris frontaliers)

LE QUESTIONNAIRE EST TERMINÉ. MERCI DE LE RENVoyer SANS DÉLAI A
L'ADRESSE INDIQUÉE EN BAS DE LA PAGE 1, A L'AIDE DE L'ENVELOPPE CI-JOINTE.