



AUTOMOBILE : CONSOMMATIONS UNITAIRES ET USAGE DES VEHICULES

Georges HONORE

Depuis 3 ans, l'Observatoire des transports (OEST), l'Observatoire de l'énergie et l'Agence française pour la maîtrise de l'énergie (AFME) suivent chaque semaine, les consommations individuelles de carburant d'un panel qui regroupe 3000 automobilistes (le panel Secodip). Les achats de carburants sont relevés chaque semaine, et le kilométrage est relevé à chaque achat. On connaît donc parfaitement les consommations unitaires. De plus, ce panel est utilisé par le Ministère des Transports pour connaître les déplacements automobiles de plus de 200 km (cf: étude de M. Curtet - avril 90 - en vente à l'OEST - 80F).

De quelques résultats sur les carburants

1989 : un mini choc pétrolier passé presque inaperçu

les prix des carburants avant la crise baissaient fortement depuis le début de l'année, grâce à la baisse du dollar, après la forte hausse de l'année 1989, que l'on peut assimiler à un mini choc pétrolier. En effet, la hausse du baril de 21% en 89, ajoutée à la hausse du dollar de 7%, a entraîné une hausse de 29% du prix du pétrole brut importé. C'est une des causes essentielles de la dégradation de notre commerce extérieur l'année dernière.

La vitesse fait augmenter fortement la consommation sur autoroute

La consommation sur autoroute serait de 15% supérieure à la moyenne, "toutes choses égales par ailleurs", d'après des régressions effectuées sur une trentaine de critères explicatifs. Cette différence semble en accord avec l'écart entre les consommations conventionnelles à 90 et 120 km/h du Ministère de l'Équipement diffusées par l'AFME (circulaire du 7 mars 75).

Ainsi, une limitation plus forte des vitesses sur les autoroutes et sur les routes, outre les vies humaines sauvées, ferait baisser notablement la consommation de carburants, à condition bien entendu qu'elle soit respectée.

La consommation en zone urbaine, concept assez flou et difficile à mesurer, semble bien supérieure à celle sur route et autoroute. De plus cette étude montrait aussi que le facteur explicatif principal de la consommation unitaire reste la puissance du véhicule. On peut donc sérieusement s'interroger sur l'intérêt de construire en Europe des véhicules surpuissants par rapport aux limitations de vitesse actuelles.

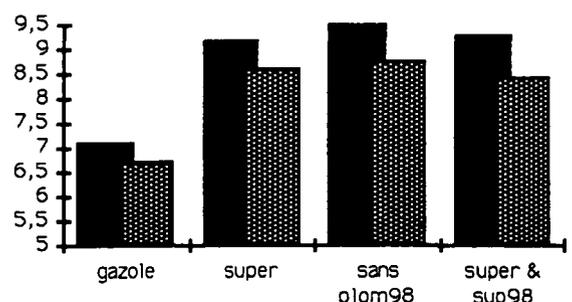
Les véhicules "Diesel" consomment beaucoup moins

Les véhicules Diesel consomment moins (6,7 litres au cent, contre 8,1 litres pour le super).

Les véhicules au super sans plomb exclusifs consomment un peu plus en moyenne que les véhicules au super classique.

Mais ce résultat devrait être affiné, afin d'éliminer l'influence des autres paramètres (puissance du moteur, âge du véhicule, type de trajet...).

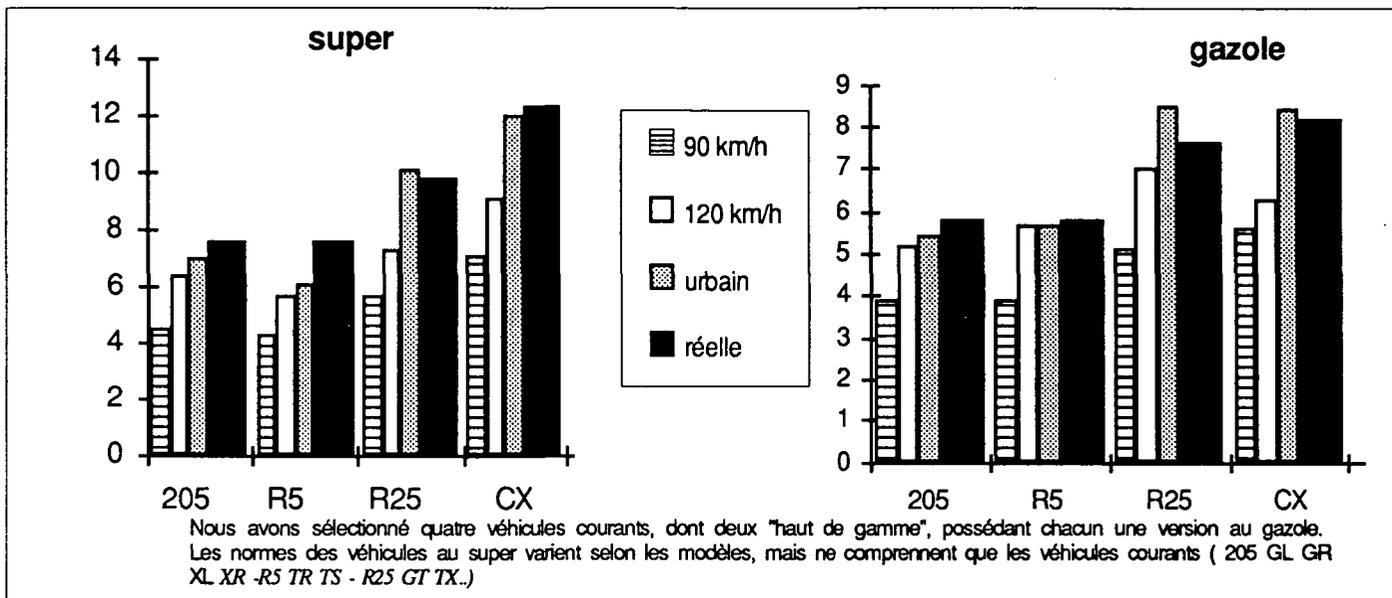
Consommation, en litres au 100 km, au 1^{er} et 2^e trimestres 90, selon le carburant



Des consommations réelles bien supérieures aux normes

Les consommations réelles constatées dans le panel sont sensiblement supérieures aux normes conventionnelles des véhicules neufs. Ceci s'explique facilement, en raison de l'âge moyen du parc et des conditions d'utilisation des véhicules.

Consommations conventionnelles et réelles de quelques types de véhicules (roulant au gazole et au super)



Des gains de 25 % sur les consommations des véhicules neufs depuis 1974....

Les gains sur les consommations unitaires conventionnelles au 100 Km sont importants depuis 1974. Ce résultat semble confirmé par le panel Secodip depuis 1987, année de lancement du panel.

Mais, les efforts très importants de l'AFME et des constructeurs pour réduire les consommations semblent s'évanouir, au vu des statistiques de consommation (rappelons que ces gains de 25% sur les consommations conventionnelles des véhicules neufs auraient dû entraîner une baisse de 18 % de la consommation moyenne du parc).

atténués par un changement de comportement des automobilistes

Ce phénomène peut paraître paradoxal, et reste encore mal expliqué en raison de l'imprécision des statistiques de circulation et de parc des automobiles.

Certes, les normes de consommation (à 90 km/h, à 120 km/h, et en cycle urbain) sont effectuées sur des véhicules neufs, bien réglés, et dans des conditions très spécifiques (vitesse stabilisée,...).

Elles sont donc peu représentatives des conditions réelles de conduite. Cependant, ceci ne peut expliquer, d'après l'AFME, la divergence notable entre l'évolution espérée des consommations et l'évolution constatée.

Les explications usuelles de cet écart sont les suivantes:

- Extension du réseau d'autoroutes, donc de la vitesse moyenne. Notons que cette augmentation est compensée par un gain de temps et de distance.

- Augmentation de la vitesse moyenne sur les routes nationales, par amélioration du réseau (élimination des points noirs, voies rapides,...), peut-être accentuée par le respect très relatif des limitations de vitesse.

- Augmentation de l'utilisation de la voiture en ville et pour les déplacements courts (cf stagnation des transports publics, urbanisation des banlieues, généralisation de la 2^e voiture, augmentation des encombrements parisiens, ...).

- Vieillesse du parc pendant la crise, et mauvais entretien des véhicules anciens. L'importance des frais de réparation et d'entretien, qui représentent autant que le prix d'achat du véhicule neuf ou que la consommation de carburant dans le budget des ménages, ont un effet très dissuasif sur l'entretien des véhicules, en particulier pour les ménages disposant de vieilles automobiles.