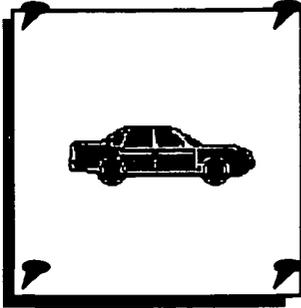


PARC AUTOMOBILE TOTAL ET PARC DIESEL

Maurice GIRAULT



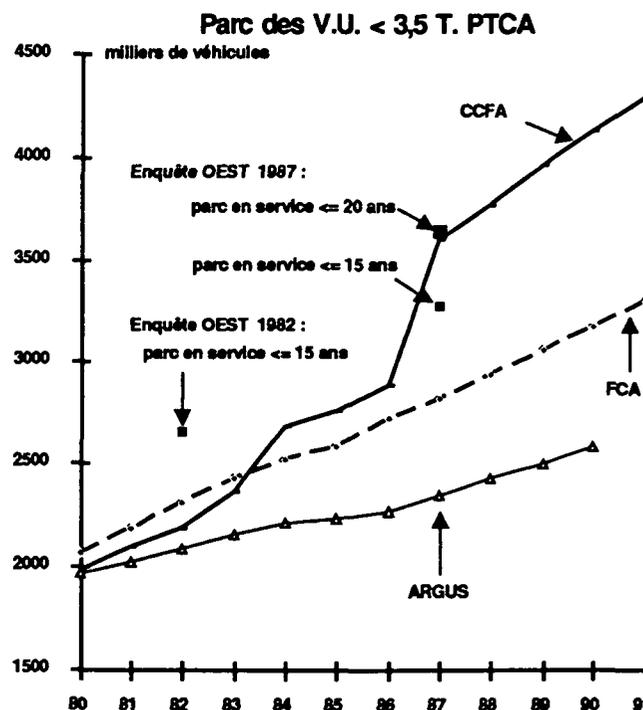
Le rapport (1) correspondant à cette note prolonge une étude de fiabilité des statistiques de parc automobile menée par Pascal Berry à l'OEST en 1990, en privilégiant ici l'analyse des parcs diesel. Pour ce faire, il convient de partir du parc total tous véhicules tous carburants. Deux «nouvelles sources» sont examinées: la publication par l'OEST des décomptes de cartes grises du fichier central automobile; l'estimation OEST/DGI du parc total, utilisée plusieurs fois dans un groupe de travail du Ministère avec l'Observatoire de la Sécurité et de la Circulation Routière, en complétant de façon adéquate les données des vignettes vendues chaque année en novembre-décembre (à ces dernières on ajoute le nombre de véhicules qui acquittent la taxe à l'essieu, une partie des immatriculations de véhicules neufs de décembre qui n'achètent leur vignette qu'en janvier, une estimation du nombre de véhicules exonérés et un pourcentage de fraude à la vignette).

Bonne connaissance du parc total

L'estimation du parc total par extrapolation du nombre de vignettes est considérée comme la plus fiable car elle s'appuie sur des sources fiscales (vignettes et taxes à l'essieu) et elle coïncide pratiquement avec l'estimation des professionnels de la Chambre des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA) (cf rapport de Pascal Berry). Les estimations de l'Argus apparaissent trop faibles et prennent mal en compte la croissance du parc depuis 1986.

Celles du fichier central automobiles (FCA) sont trop fortes (de plus de deux millions de véhicules). Irremplaçables pour décrire les structures des différents parcs, elles recensent les cartes grises des voitures de moins de 15 ans et les utilitaires de moins de 10 ans. La barre de 15 ans est placée trop haut pour les voitures. On comptabilise trop de cartes grises périmées, et la surestimation du parc dépasse 15%. La limite de 10 ans est trop faible pour les utilitaires comme le montrent plusieurs enquêtes et le graphique ci-dessous. La sous-estimation du parc de camions et camionnettes de moins de 3,5t est voisine de 30 %.

mais sous estimation du parc des petits utilitaires

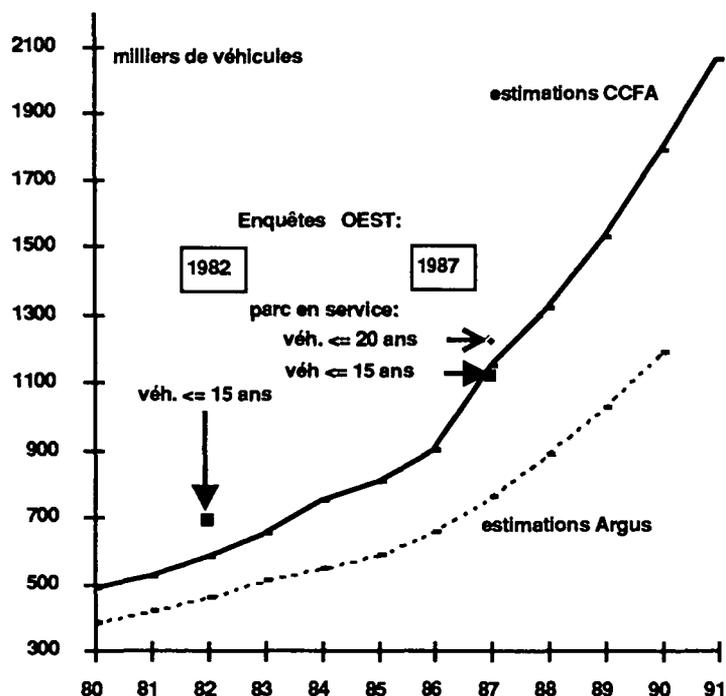
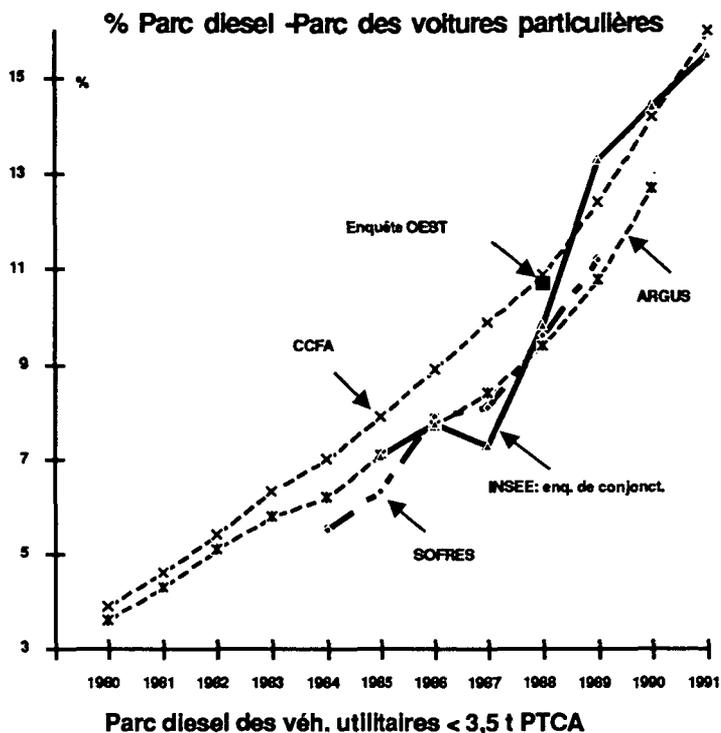


Le CCFA s'est calé sur les enquêtes «véhicules utilitaires légers» de l'OEST en révisant ses chiffres à la hausse en 1987. Sont dénombrés comme véhicules utilitaires tous ceux considérés comme tels sur la carte grise, c'est à dire y compris les nombreux modèles dérivés des voitures.

STATISTIQUES

Légère sous estimation de la croissance du parc diesel

Pour l'étude des parcs diesels, il s'agissait d'apprécier la fiabilité des estimations CCFA qui demeurent la référence la plus complète. Ainsi l'estimation CCFA du parc des voitures diesel coïncide avec le chiffre au 1er janvier 88 de l'enquête «voitures» de l'OEST, mais le panel auto de la SOFRES et l'exploitation par JL MADRE (INRETS) de l'enquête conjoncture des ménages de l'INSEE, mettent en évidence une croissance de ce parc et du taux de diésélisation des voitures des ménages, plus forte que ne l'indique le CCFA.



Il apparaît de même, par comparaison avec l'enquête OEST, que le CCFA sous-estime le niveau du parc diesel et le taux de diésélisation des véhicules utilitaires légers. Ces deux points expliquent en partie pourquoi la croissance des transports de marchandises et des trafics des véhicules diesel (estimés à partir du parc CCFA) rend insuffisamment compte de progression de la consommation de gazole (cf note de synthèse de septembre 1991). ■