



CIRCULATION AU 1ER TRIMESTRE 1992: CROISSANCE DES DEPLACEMENTS INTERURBAINS

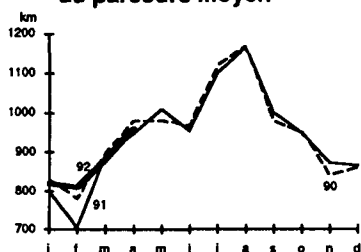
Roland Curtet

Le panel SECODIP comprend 3 300 voitures. Leurs utilisateurs fournissent chaque semaine des renseignements sur leurs achats de carburant, les prix payés et les kilométrages parcourus. De plus, ils décrivent leurs trajets de plus de 200 km. Une question variable est posée chaque trimestre, permettant de diversifier les centres d'intérêt.

Augmentation des kilométrages moyens, notamment sur autoroute

L'augmentation des distances moyennes parcourues entre le premier trimestre 1991 et le premier trimestre 1992 s'explique par la période de référence (guerre du Golfe). Si l'on compare à 1990, la hausse est faible (il y a même baisse pour le diesel, mais la montée du parc entraîne une hausse d'ensemble). Les évolutions 92/91 diffèrent suivant le type de voie: forte hausse sur autoroute (+15,5%), augmentation sur route (+3,7%), stabilité en ville (+0,9%).

Evolutions mensuelles du parcours moyen



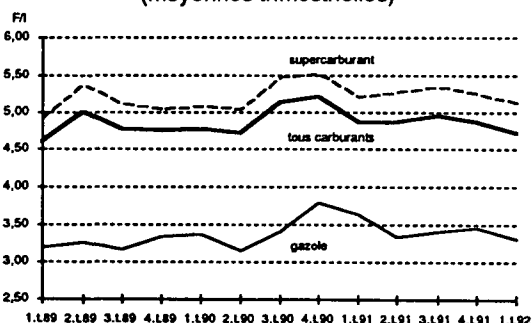
	kilométrages en France					
	1T1990	1T1991	1T1992	92/91	92/90	
Toutes v.p.	2 483	2 392	2 500	4,5%	0,7%	
v.p.essence	2 230	2 113	2 191	3,7%	-1,7%	
v.p.diesel	4 189	3 965	4 050	2,1%	-3,3%	
	kilométrages en France et à l'étranger					
	1T1990	1T1991	1T1992	92/91	92/90	
	Toutes v.p.	2 540	2 452	2 607	6,3%	2,6%
	v.p.essence	2 284	2 181	2 291	5,0%	0,3%
v.p.diesel	4 245	4 023	4 123	2,5%	-2,9%	

La part du supercarburant sans plomb continue d'augmenter: 31% des volumes d'essence achetés par les automobilistes, contre 21% un an auparavant. Cette progression est due uniquement au carburant d'indice 98, le "95" ne confirmant pas la montée qu'il semblait entamer. Les quantités achetées en sans-plomb 95 restent du même ordre que celles de l'essence ordinaire. Les utilisateurs exclusifs de sans plomb représentent 21% des consommateurs d'essence.

Les sommes dépensées augmentent, sauf pour le gazole

Par rapport à 1991, les achats de carburant ont progressé: les prix des supercarburants sont en légère baisse, mais celle-ci est plus que compensée par la hausse des kilométrages parcourus. Par contre, la forte baisse du prix du gazole se traduit par une diminution importante des sommes dépensées correspondantes (contrairement au super, le gazole était resté à un prix élevé au 1er trimestre 1991, suite à une tension sur les capacités de raffinage). Si l'on compare au 1er

Prix moyen des carburants achetés par les automobilistes (moyennes trimestrielles)



Dépense moyenne de carburant par véhicule (en francs)

	1T 90	1T 91	1T 92	92/91	92/90
Toutes v.p.	1050	1000	1020	2,0%	-2,9%
V.p. essence	1056	1001	1041	4,0%	-1,4%
V.p. diésel	1008	999	923	-7,6%	-8,4%

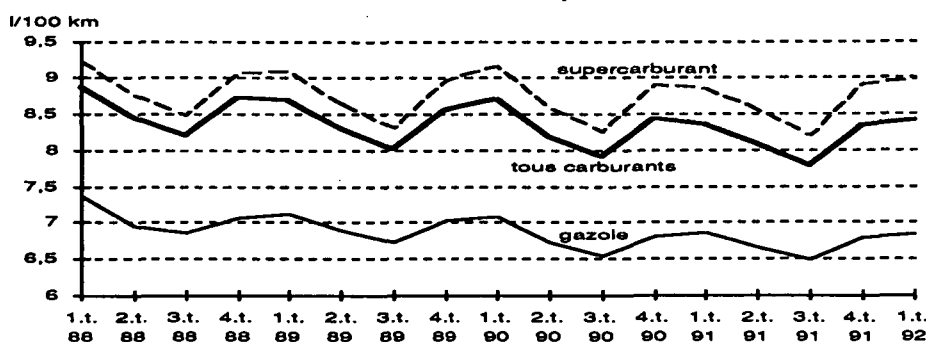
trimestre 1990, on observe une diminution générale des dépenses de carburant par véhicule.

Les consommations aux 100 km sont voisines de celles du 1er trimestre 1991 (+0,5% dans l'ensemble, +1,6% pour les essences, -0,3% en gazole),

AUTOMOBILE

mais nettement plus faibles que celles du 1er trimestre 1990. Sur quatre années, la baisse des consommations moyennes au 1er trimestre est de 5%.

Evolution des consommations moyennes aux 100 km



Peu de variations dans les modes de déplacement des trajets de plus de 200 km

La saisonnalité des consommations moyennes est nettement perceptible: la consommation est maximale aux premier et quatrième trimestres (parcours en ville par temps froid) et minimale en été (peu de trajets en ville).

Dans l'étude des trajets de plus de 200 km, la question (variable) posée au troisième trimestre de 1991 était ainsi formulée: "depuis 5 ans, avez-vous déjà effectué ce trajet?"; "si oui, par quel mode?". Dans 68,1% des cas, l'enquêté avait déjà effectué ce trajet au cours des cinq dernières années, et dans ce cas le trajet avait été fait en voiture pour 83,8% des réponses, contre 14% en train et 2,2% en avion. Le chiffre de 14% en train est intermédiaire entre le 5% de "oui" à la question "avez-vous hésité à prendre le train" du 1er trimestre 1989, et le 21% de "oui" à "ce trajet aurait-il pu être effectué en train?" du quatrième trimestre 1989. Il donne un ordre de grandeur de la substituabilité intermodale rail-route pour les trajets à longue distance. Les trajets déjà effectués par rail ou par air concernent plutôt les catégories sociales plus aisées que la moyenne et les trajets par air ne deviennent significatifs que pour les plus grandes distances (leur longueur moyenne est de 722 km, contre 474 km pour l'ensemble).

Faible taux d'occupation des véhicules pour les déplacements professionnels

Question posée au 4ème trimestre 1991:

- "combien étiez-vous de personnes dans le véhicule, y compris le conducteur?",
- "y a-t-il eu plusieurs conducteurs?".

Dans 68% des cas, il y a moins de 3 personnes dans les véhicules et le taux d'occupation est le plus élevé pour les déplacements de loisir. Quand il y a plus d'une personne, plusieurs conducteurs se sont succédés dans 23% des cas.

Répartition des effectifs présents dans les voitures (quatrième trimestre 1991)

1 personne	29,7%
2 personnes	38,0%
3 personnes	13,4%
4 personnes	12,3%
5 personnes	5,9%
> 5 personnes	0,7%

Nombre de personnes dans les voitures selon le motif

Week-end	2,5
Vacances	2,7
Professionnel	1,6
Familial	2,2
Autres motifs	1,7
Tous motifs	2,3

La conduite partagée est largement pratiquée

Pour les trajets ne dépassant pas 300 km, cette proportion n'est que de 16%; elle est de 33% au-dessus de 700 km. Cette proportion est élevée, compte tenu de la présence éventuelle de passagers sans permis (enfants et autres). ■