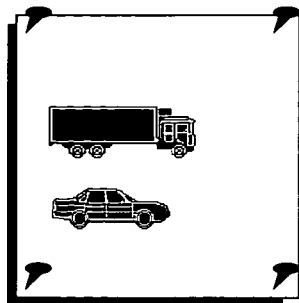


CROISSANCE DE LA CIRCULATION UN PEU RALENTIE EN 1993

Roland Curtet, Maurice Girault
et Georges Honoré



Cet article commente le bilan de la circulation et des consommations de carburant présenté à la Commission des Comptes Transports de la Nation (cf. *Insee-Résultats* - juillet 1994 - pages 65 à 69).

La moindre progression des livraisons de carburant en 1993 traduit un certain ralentissement de la circulation automobile hors réseau national, ainsi que la diminution du trafic des poids lourds français touchés par la récession.

L'augmentation de la circulation automobile, d'environ 2%, soit un taux assez élevé compte-tenu de la crise, s'explique par un rattrapage de 0,5% dû à la grève des routiers de juillet 1992, par la désaffectation de la clientèle pour le trafic ferroviaire en 1993 qui induit des reports sur la route, et enfin par un maillage amélioré du réseau autoroutier.

Hausse et vieillissement du parc de voitures

Malgré le faible niveau des immatriculations, la croissance du parc total se poursuit en 1993: le nombre de vignettes délivrées en novembre-décembre augmente de 2% (29,2 millions contre 28,6 millions fin 1992) et le parc automobile des ménages croît de 0,8% selon l'enquête de conjoncture réalisée par l'Insee.

On retiendra, comme le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles, **une croissance totale du parc automobile** de +1,2% pour les voitures, mais avec une diminution du parc des véhicules de moins de 10 ans.

Avec une augmentation de 0,7%, le parc des véhicules utilitaires légers est en ralentissement sensible par rapport aux années précédentes, en raison certes de la conjoncture, mais aussi de la perte de certains avantages fiscaux. Par type de carburant, les variations du parc sont de -2% pour les voitures à essence, de +14% pour les voitures au gazole.

Croissance du kilométrage unitaire

Les kilométrages unitaires sont imparfaitement connus. Le panel Sécodip indique une faible croissance, de 0,8%, du kilométrage annuel moyen, due à la diésélisation du parc. On retrouve la même évolution pour le parc "roulant" de la Sofres. De son côté, l'enquête de conjoncture de l'INSEE indique une diminution de -1,3%.

Mais compte tenu de la bonne tenue de la circulation sur le réseau national, le bilan CCTN retient finalement **une croissance du kilométrage moyen de 1,1%**, légèrement supérieur à celui des enquêtes. Par type de carburant, le kilométrage baisse de 2% pour l'essence et de -1,4% pour le gazole, la croissance globale étant due à la diésélisation du parc.

Ralentissement de la circulation

La circulation des voitures immatriculées en France ne croît alors que de 2,1%, soit un ralentissement par rapport à 1992, cohérent avec la moindre augmentation des livraisons de carburant et la baisse des consommations unitaires.

Cependant, la circulation sur le réseau national augmente de 3,6% (sources Setra et Usap, cf. *tableau 3*). Deux facteurs spécifiques au réseau national expliquent cette hausse: la grève des routiers en juillet 1992, qui a réduit le trafic interurbain d'environ 1%, et la chute de 9% du trafic ferroviaire en 1993 qui induit des reports

CIRCULATION ET CARBURANT

sur la route. Centrée sur les mois d'été, cette croissance du trafic serait centrée sur les départs en vacances. La progression de la circulation des voitures étrangères se ralentit, et a été estimée à 5%.

Poids lourds : circulation en baisse

Les trafics des véhicules français de transport routier de marchandises chutent globalement de 3% en t-km en 1993 (cf. enquête TRM-Oest), dont 6% en international. Cette baisse ne touche pas les véhicules spéciaux (bennes à ordures, ...). Quant à la circulation des poids lourds étrangers, elle continue de croître, en raison des dévaluations qui améliorent la compétitivité des transporteurs espagnols et italiens. Le transit, suivi grâce aux échanges douaniers et à l'enquête spécifique aux frontières réalisée par l'Oest et les Cete en 1992-1993, a vu sa très forte progression se ralentir depuis 1990, suite aux difficultés économiques de nos voisins.

Au total, la circulation des poids lourds en France diminue d'environ 2 %.

Tableau 1 - Circulation en France par catégorie de véhicules en milliards de véh-km et %

	1990	1991	1992	1993	91/90	92/91	93/92
Véhicules immatriculés en France					<i>% évolution</i>		
Voitures	318	324	334	341	2,0	2,9	2,3
Utilitaires légers	67	71	73	74	6,0	2,9	1,7
Poids lourds > 5t (TRM marchandises)	19,4	19,8	20,3	19,7	2,1	2,5	-2,8
Bus et cars	2,1	2,2	2,3	2,3	6,6	0,7	1,9
Autres Véhicules lourds *	2,5	2,5	2,5	2,5			
Motos ...	6,1	6,4	6,7	6,8			
Véhicules étrangers							
Voitures et utilitaires légers	17,9	18,5	19,8	20,8	3,4	7,0	5,1
Poids Lourds et cars étrangers	3,3	3,4	3,5	3,6	1,2	3,6	3,4
Circulation totale	436	448	462	471	2,8	3,1	1,9
<i>dont trafics lourds</i>	<i>27,3</i>	<i>27,9</i>	<i>28,5</i>	<i>28,1</i>	<i>2,2</i>	<i>2,3</i>	<i>-1,6</i>

* véhicules militaires, des Domaines, bennes à ordures, véhicules agricoles,...

Le trafic des bus et cars français augmente de 1,9%, selon les données partielles de l'enquête TRV de l'Oest. Nous retenons pour les cars et les poids lourds étrangers une croissance de 3,4%, en cohérence avec des échanges extérieurs routiers presque stables, et la faible augmentation de 0,8% de la circulation des poids lourds sur autoroutes.

Au total, la circulation en France ne progresse alors que de 1,9 % en 1993, alors qu'elle augmentait de 3% par an en 1990-1992, l'incertitude portant plutôt sur la circulation des véhicules étrangers.

Palier dans la baisse des consommations unitaires des voitures

La consommation unitaire des voitures à essence ne diminue plus selon le panel Sécodip (stagnation à 8,60 litres aux 100 km depuis 1991), sans doute à cause de l'équipement progressif des voitures en pots catalytiques.

La consommation unitaire en gazole stagne dans le panel Sécodip (la hausse de 0,8% en 1993 compensant la baisse de 1% en 1992), probablement à cause de la reprise des immatriculations des moyennes et grosses puissances fiscales (ceci à l'inverse de celle des puissances moyennes pour les véhicules utilitaires légers à moteur diesel, qui diminuent).

Les véhicules diesels consommant 20% de moins que les véhicules à essence (6,67 litres aux 100 km), la diésélisation du parc induit un effet de structure de -0,7%. Ainsi, **tous carburants confondus, la consommation unitaire des voitures diminue de 0,7 %.**

La baisse de la consommation unitaire des poids lourds, interrompue en 1990 par le passage de 38 à 40t, se poursuivrait à un rythme d'environ -0,6% par an (source TRM-Oest).

Livraisons de carburants : ralentissement très sensible

Au-delà des incertitudes liées aux stockages précédant chaque hausse de la taxe sur les carburants et à certaines divergences entre les livraisons des raffineries et les enquêtes sur les ventes de carburant, le bouclage du bilan sur les livraisons de carburant reste un exercice difficile en raison de l'importance des achats transfrontaliers; ces achats seraient, pour le gazole comme pour l'essence, de

© OEST

Synthèse. Septembre 1994

CIRCULATION ET CARBURANT

l'ordre de un million de tonnes. Or la mesure statistique de ces flux est inexistante, et leur élasticité aux variations relatives des prix en Europe reste très mal connue. Après arbitrage du bilan, **les consommations de carburant en France diminueraient de -2,5% pour l'essence, et augmenteraient de +4,5% pour le gazole**. Si l'on tient compte des écarts entre les ventes et les livraisons d'essence en 1992, ces évolutions sont cohérentes avec les statistiques du CPDP (*cf. tableau 2*).

Tableau 2 - Consommations de carburant de 1990 à 1993

	1990	1991	1992	1993	91/90	92/91	93/92
Essence					% évolution		
	<i>en millions de m3</i>						
Motos	0,68	0,69	0,69	0,72	1,5	0,0	4,3
voitures immat. en France	20,82	20,33	20,10	19,67	-2,4	-1,1	-2,1
utilitaires légers français	2,45	2,30	2,10	1,92	-6,1	-8,7	-8,6
véhicules légers étrangers	1,32	1,33	1,38	1,41	0,4	4,2	1,8
<i>Solde aux frontières et divers</i>	<i>-1,04</i>	<i>-1,10</i>	<i>(-0,78)*</i>	<i>-1,03</i>	<i>5,5</i>	<i>(93/91:-0,3)*</i>	
<i>Livraisons CPDP corrigées*</i>	<i>24,23</i>	<i>23,54</i>	<i>23,48</i>	<i>22,69</i>	<i>-2,8</i>	<i>-0,3</i>	<i>-3,4</i>
	<i>(Ventes CPDP - pour mémoire)</i>				<i>(-1,9)</i>	<i>(-3,2)</i>	
Gazole							
voitures immatriculées en France	5,40	6,08	6,85	7,69	12,6	12,7	12,2
utilitaires légers (immat/Fr)	4,25	4,80	5,20	5,50	12,9	8,3	5,8
véhicules légers étrangers	0,24	0,27	0,33	0,39	15,4	20,3	18,0
bus et cars	0,90	0,95	0,96	0,97	5,6	1,1	1,0
<i>Poids lourds (marchandises)**</i>							
poids lourds TRM immatriculés en F	6,66	6,76	6,90	6,66	1,5	1,9	-3,4
poids lourds étrangers	1,15	1,15	1,19	1,22	0,6	3,0	2,8
<i>Solde aux frontières + véhicules div.</i>	<i>1,57</i>	<i>1,62</i>	<i>1,62</i>	<i>1,71</i>	<i>7,6</i>	<i>7,2</i>	<i>4,6</i>
<i>autres consom (bateaux, ..)</i>	<i>0,49</i>	<i>0,51</i>	<i>0,59</i>	<i>0,60</i>	<i>3,7</i>	<i>17,2</i>	<i>0,7</i>
<i>Livraisons CPDP corrigées*</i>	<i>20,65</i>	<i>22,14</i>	<i>23,64</i>	<i>24,74</i>	<i>7,2</i>	<i>6,7</i>	<i>4,6</i>
Total carburants							
<i>Livraisons CPDP corrigées</i>	<i>44,8</i>	<i>45,6</i>	<i>47,1</i>	<i>47,4</i>	<i>1,8</i>	<i>3,1</i>	<i>0,6</i>

Source: c.-f. tableau D1.3 page 67 du rapport CCTN - Un dossier spécifique détaillé sera diffusé prochainement.
Erratum: Notons deux erreurs dans le tableau D1.3 du rapport CCTN: -la ligne "5/Gazole/autres véhicules" est minorée d'environ 500kt, gonflant d'autant le solde "5/Gazole/Achats des étrangers"
 -La circulation 1993 "3/voitures+VUL étrangers" est de 20,8 Md véh.km (et non de 20,3), soit une augmentation de 5%.
 (*) De fortes livraisons de carburant en décembre, suivies de diminutions équivalentes en janvier, conduisent à transférer de décembre à janvier 70kt et 10kt pour l'essence, 70kt et 40kt pour le gazole en 1992 et en 1993.
 (**) Une autre méthode d'estimation des trafics lourds consiste à affecter aux poids lourds tout le solde du gazole. Sous cette hypothèse, a priori plus arbitraire car imputant aux trafics lourds les erreurs éventuelles sur les consommations des voitures, taxis et autres utilitaires légers, la consommation des poids lourds ne diminueraient que de -1%.

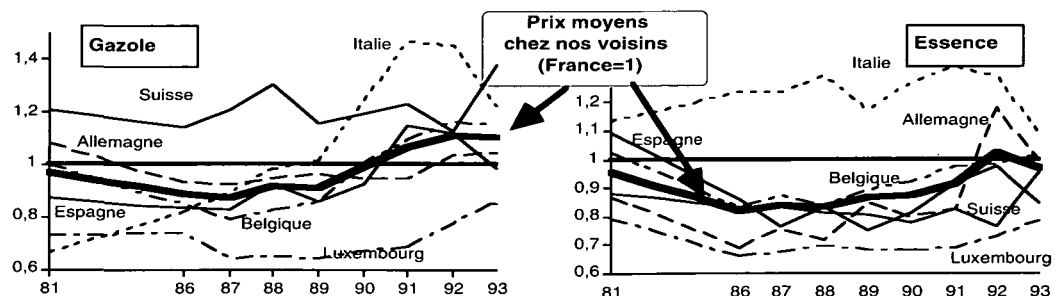
Hausse des consommations de gazole des voitures et utilitaires légers

La consommation des motos progresse en 1993, en liaison avec la reprise du parc. Celle des voitures à essence (-2,1%) et des petits utilitaires (-8,6%) diminue parallèlement à l'évolution du parc.

Quant au gazole, les fortes croissances des parcs de voitures (14%) et des petits utilitaires (9%), sont tempérées par la diminution des kilométrages annuels. Leurs consommations augmentent de 12% pour les voitures, et de 6% pour les utilitaires. La consommation des bus et cars augmente de 1%.

La consommation des poids lourds est plus difficile à relier aux trafics du fait de l'importance des véhicules étrangers (de l'ordre de 15% des trafics lourds) et des possibilités de s'approvisionner à l'étranger. De même, les poids lourds français réalisent 7% de leur parcours à l'étranger (contre 3% environ pour les voitures). Calé sur les trafics, le bilan CCTN estime la baisse de la consommation des poids lourds "marchandises" à -2,6% (y.c. véhicules étrangers), et à environ -2% pour l'ensemble des trafics lourds.

Evolution du prix relatif des carburants en France et en Europe



CIRCULATION ET CARBURANT

Maintien des trafics de voitures sur autoroutes

Par type de route, la circulation sur les autoroutes concédées augmente de 5,5%, soit à un rythme comparable à celui des deux années précédentes. Cependant, ce taux tient compte des effets des blocages de juillet 1992, de l'ordre de 1%. La tendance globale est donc au ralentissement, la poursuite de la croissance des trafics de voitures, due principalement à l'extension du réseau, compensant le marasme des trafics lourds.

La croissance du trafic reste très forte sur les autoroutes non concédées, succédant à d'importantes mises en services en Auvergne.

Les indices sur le réseau national, hors autoroute, augmentent modérément (1,3%), comme les deux années précédentes.

Tableau 3 - Circulation par réseaux

	1990	1991	1992	1993	91/90	92/91	93/92
					% évolution		
autoroutes concédées	42,5	45,2	47,5	50,1	6,4	5,0	5,6
autres autoroutes	25	26	27	29	5,3	2,1	6,6
Total autoroutes	67	72	74	79	6,0	3,9	5,9
routes nationales	77	79	79	80	2,6	0,2	1,4
Réseau national	144	150	153	159	4,2	2,0	3,6
routes départementales et communales	173	176	183	185	2,0	3,7	1,2
Circulation totale sur routes	317	327	336	344	3,0	2,9	2,3
Réseau local urbain	119	121	126	127	2,1	3,7	1,0
Circulation totale en France	436	448	462	471	2,8	3,1	1,9
Urbain (yc autoroutes de dégagement)*	139	143	147	150	2,6	3,5	1,8

* le trafic urbain total = trafic du réseau local + 80% du trafic des autoroutes non concédées

Ralentissement de la circulation urbaine et locale

Les évolutions de la circulation en ville et sur les routes départementales et communales restent mal connues. Par différence, elles augmentent très lentement (+1%, contre 2 à 3% les années précédentes). Ceci peut être illustré, notamment, par la stagnation de la circulation à Paris (-2% sur le périphérique -cf. ORD).

Au total, la circulation urbaine élargie augmenterait d'environ 2%, contre 3,5% en 1992. ■

Méthode d'établissement du bilan

L'estimation annuelle de la circulation routière en France repose sur la synthèse de plusieurs données disponibles.

Cet exercice est réalisé depuis une dizaine d'années afin de mieux connaître la circulation et les taux d'accidents. Initialement la circulation était alors estimée par recoupement de deux approches :

- par catégories de véhicules, à partir des parcs et des kilométrages annuels moyens,
- à partir des comptages sur les différents réseaux routiers (national, départemental, local, et urbain).

La première approche est plus précise, car on connaît assez bien le parc et son évolution grâce aux vignettes, alors que les comptages ne couvrent régulièrement qu'une partie des réseaux.

Cette estimation a été confirmée et affinée lorsque le panel Secodip a chiffré précisément la consommation unitaire moyenne du parc de voitures. Ceci permet d'une part de s'assurer de la cohérence des données de circulation avec les livraisons de carburant qui sont connues avec une bonne précision, d'autre part de faire un suivi annuel fin de la circulation totale en France.

Le calcul est appliqué aux voitures, aux utilitaires légers et aux poids lourds, et pour l'essence et le diesel, selon la formule de base :

Parc x Km annuel moyen x Consommation unitaire = Livraisons de carburant

avec itérations et ajustement final pour boucler précisément sur les livraisons d'essence d'une part, de gazole d'autre part.

Certaines améliorations ont été apportées en 1993. Ainsi, le bilan fait référence systématiquement aux livraisons du CPDP, jugées plus fiables que les ventes. Les consommations d'essence des voitures étrangères en France ont été séparées des achats à l'étranger.

Dans le bouclage du bilan 1993 par la CCTN, nous n'avons pas modifié les consommations estimées en accord avec le CPDP en 1992. Mais, en 1993, compte tenu de la hausse des circulations sur le réseau national et de l'ampleur inhabituelle des livraisons de décembre (la TIPP étant relevée depuis deux ans en janvier), nous avons rehaussé la circulation et les consommations de carburant des voitures de 0,6% par rapport à nos arbitrages avec le CPDP.