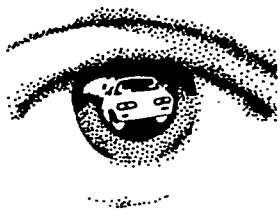


# L'USAGE DES VOITURES PARTICULIÈRES SELON LE CARBURANT EN 1993

Jean CALIO



Une des tendances importantes de la motorisation des ménages est la diésélisation du parc automobile. En se basant sur l'enquête transports de 1993, on a étudié la répartition des voitures diesels selon l'importance de la commune de résidence du ménage, l'âge, le sexe et les revenus du conducteur. On constate ainsi que plus la strate communale est petite (milieu rural), plus la diésélisation est importante (30 % des voitures ont une motorisation diesel en milieu rural, 17 % à Paris). C'est également en milieu rural que les voitures diesels parcourent le plus de kilomètres (20 500 kilomètres par an), ce qui contraste avec les voitures diesels des parisiens qui en parcourent 1 500 de moins.

Les voitures diesels sont conduites plutôt par des hommes, âgés de 35 à 50 ans alors que les femmes, proportionnellement moins nombreuses à utiliser des véhicules diesels, parcourent moins de kilomètres.

Enfin, le revenu du ménage intervient modérément dans le « choix diesel ».

La présente note complète la note de synthèse de novembre 1997<sup>1</sup> sur la diésélisation du parc automobile par des analyses sur le kilométrage parcouru, le lieu de domicile et les revenus des utilisateurs de voitures diesels. Cette étude se fonde sur le volet voiture de l'enquête transports et communications (ETC) de 1993.

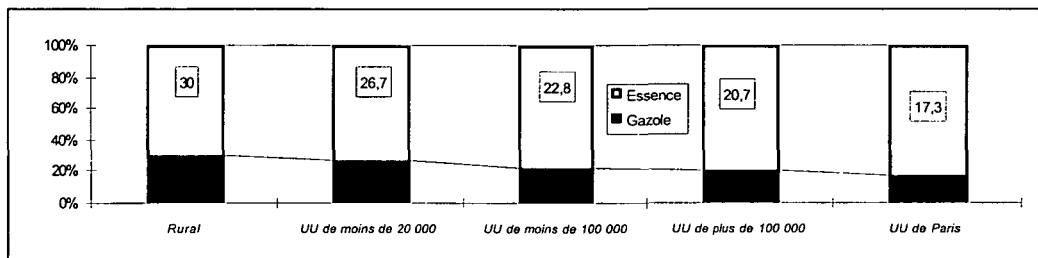
Dans cette enquête, portant sur un échantillon représentatif de 14 213 ménages, sont recensés tous les véhicules dont dispose le ménage, leur mode d'acquisition, leurs caractéristiques, leur kilométrage annuel, leur âge... Ce volet voiture est complété par la tenue d'un « carnet voiture », attaché à une des automobiles du ménage, où sont précisés la fréquence des déplacements, les distances parcourues, le taux d'occupation, le motif du déplacement<sup>2</sup>.

**Plus l'unité urbaine est importante, moins la proportion de véhicules diesels est élevée**

Dans l'enquête transport, cinq zones de résidence sont distinguées : le milieu rural, les unités urbaines de moins de 20 000 habitants, celles de 20 000 à 100 000 habitants, celles de plus de 100 000 habitants et enfin celle de Paris.

La diésélisation décroît à mesure que l'unité urbaine est importante : on passe ainsi d'un taux de 30 % pour les unités rurales à un taux de 17 % pour Paris.

Graphique 1 : Diésélisation et zones de résidence



<sup>1</sup> Jean-Claude Meteyer, *La Diésélisation du parc automobile*, pp31-34, Note de synthèse du SES Novembre-Décembre 1997.

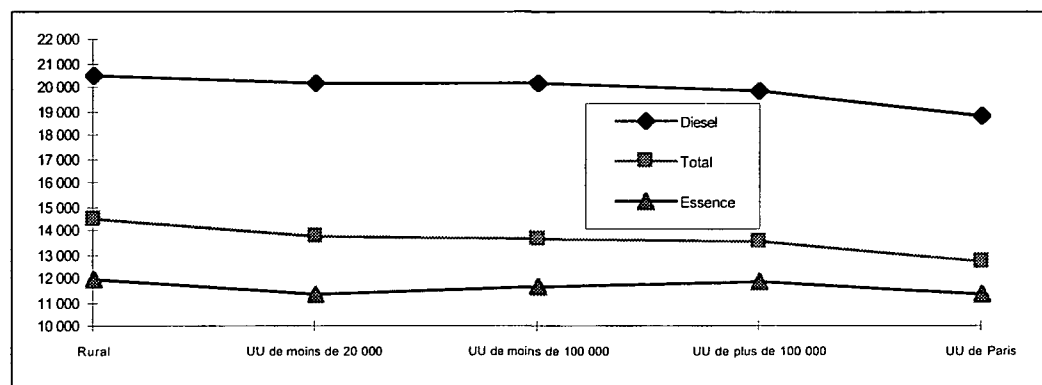
<sup>2</sup> Pour plus de précisions sur cette enquête, on pourra se reporter à « ETC 93-94, Documentation INSEE, Division Conditions de vie des ménages ».



**Moins la zone de résidence est peuplée, plus les conducteurs de voitures diesels roulent**

Non seulement la désésélisation est plus forte en zone rurale mais les conducteurs de voitures diesels parcourent plus de kilomètres lorsqu'ils habitent en zone rurale que leurs homologues citadins, ceux qui se déplacent le moins étant les conducteurs parisiens possesseurs de voitures diesels (19 000 km par an contre 20 600 km). C'est d'ailleurs la seule différence notable dans le kilométrage des conducteurs de voitures diesels, pour les autres zones de résidence les différences avec les conducteurs de voitures diesels des zones rurales sont plus faibles (l'écart est de moins de 500 kilomètres par an).

Graphique 2 : Répartition du kilométrage par carburant pour les cinq strates

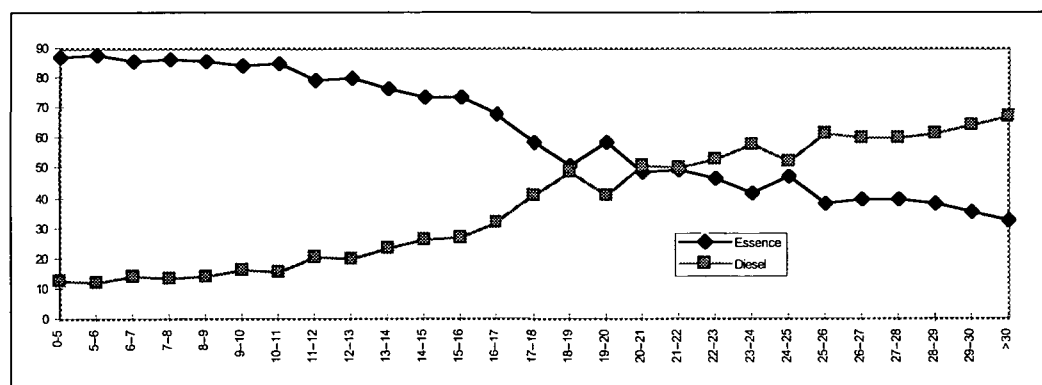


Le kilométrage annuel effectué par les voitures particulières à essence est, quant à lui, assez proche d'une zone à l'autre ; en particulier le kilométrage effectué par les conducteurs parisiens de voitures à essence se démarque moins que pour les voitures diesels : il est même égal à celui des habitants des petites unités urbaines avec environ 11 500 km.

Le choix d'une voiture diesel est lié au kilométrage parcouru : cela vaut pour l'achat mais, également, pour déterminer le véhicule qui roulera le plus dans ceux dont le ménage dispose. Depuis 1987, l'écart entre le kilométrage des voitures particulières diesels et celles à essence s'est stabilisé au niveau relativement élevé de 10 000 kilomètres par an (cet écart étant plus faible à Paris).

A partir de 19 000 à 20 000 kilomètres par an, le parc diesel devient majoritaire, comme le montre le graphique 3.

Graphique 3 : Répartition des parcs diesel/essence selon le kilométrage annuel (en milliers de km)



Des études détaillées ont cependant montré que pour des usagers principalement sensibles au niveau d'équipement des voitures et moins à leurs performances, il pouvait être préférable d'utiliser un diesel même pour des kilométrages annuels très faibles, ce que confirme le diagramme ci-dessus. Ainsi on trouve des véhicules diesels qui parcourent annuellement 10 000 kilomètres.

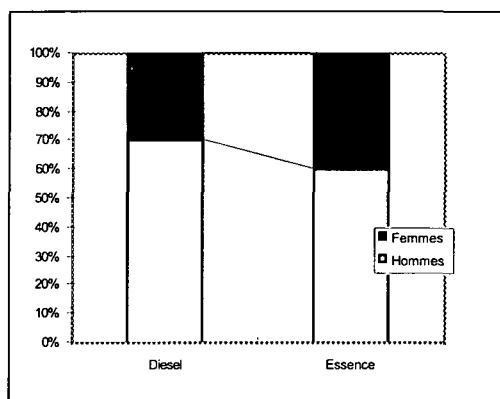
## AUTOMOBILE

### **Les conducteurs de voitures diesels sont plutôt des hommes**

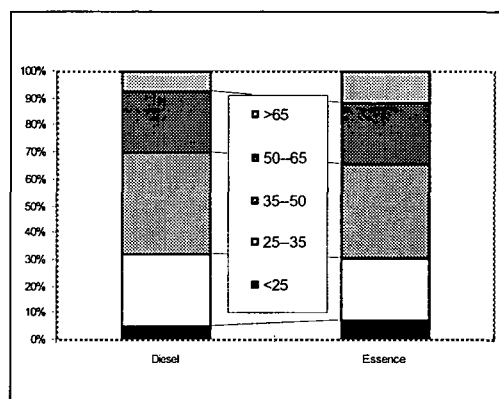
Une autre approche concerne les caractéristiques du conducteur de la voiture diesel : son âge, son sexe et aussi la tranche de revenu du ménage auquel il appartient.

Parmi les conducteurs de voitures diesels, on compte 70 % d'hommes alors qu'ils ne sont que 60 % parmi les conducteurs de voitures à essence. Ainsi, le diesel serait plus une voiture conduite par les hommes. De fait, 81 automobilistes femmes sur cent conduisent des voitures à essence alors que 73 conducteurs hommes sur cent conduisent des voitures à essence. Enfin, les conducteurs de voitures diesels sont, en proportion plus nombreux, dans les deux tranches d'âge de ceux qui roulent le plus : les 25-35 ans et les 35-50 ans. (Cf. graphique 8).

**Graphique 4 : Répartition par sexe des conducteurs selon le carburant**

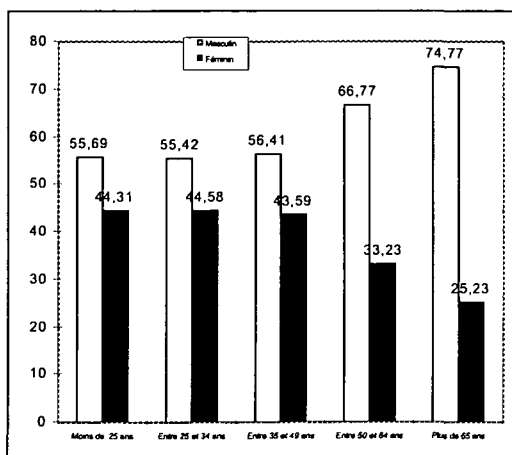


**Graphique 5 : Répartition par âge des conducteurs selon le carburant**

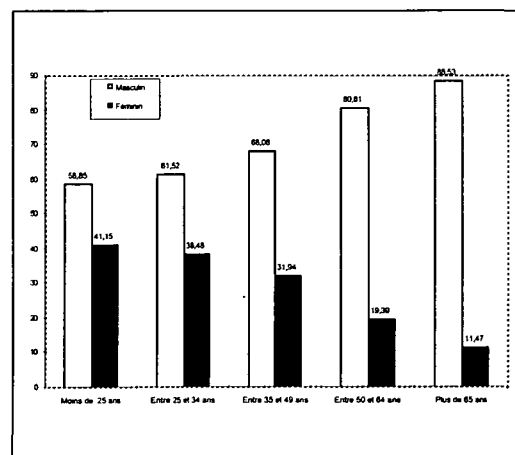


Parmi les conducteurs de voitures à essence, jusqu'à 50 ans, la répartition entre hommes et femmes reste la même jusqu'à 50 ans : 56 % contre 44 %. Elle augmente ensuite, en faveur des hommes, pour atteindre une répartition de 75 % contre 25 % pour les conducteurs de plus de 65 ans. Par contre, pour les voitures diesels, la part des femmes diminue fortement quand l'âge croît : si 41 % des conducteurs de voitures diesels de moins de 25 ans sont des femmes, cette proportion passe à 38 % pour les moins de 35 ans et n'est plus que de 20 % entre 50 et 64 ans.

**Graphique 6 : Répartition par sexe et âge des voitures à essence**



**Graphique 7 : Répartition par sexe et âge pour les voitures diesels**



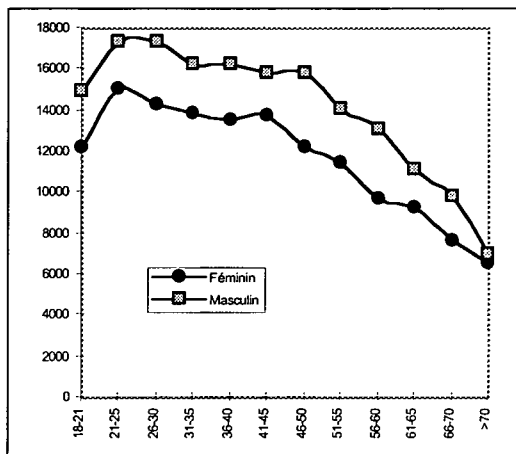
## AUTOMOBILE

**Les conductrices de véhicules diesels parcourent moins de kilomètres que les hommes**

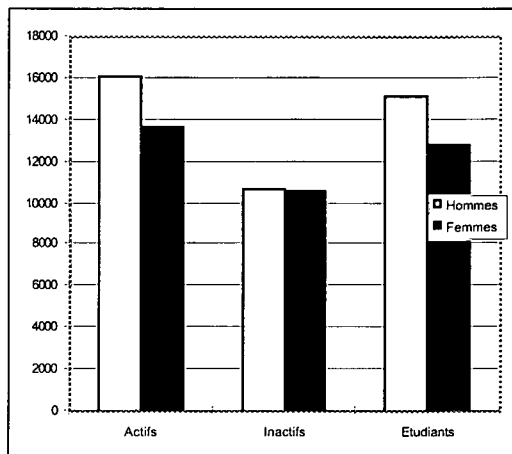
Les deux courbes de kilométrage moyen parcouru par les hommes et les femmes en fonction de leur âge ont la même forme jusqu'à l'âge de soixante ans, à une translation près. Ainsi, le sexe est fortement discriminant et l'âge n'intervient pas dans l'écart des kilométrages moyens. Par contre, pour les femmes comme pour les hommes, les distances parcourues varient beaucoup avec l'âge.

La différence constatée dans les distances parcourues tient à ce que les femmes actives conduisent moins que les hommes et à ce qu'un écart important de kilométrage parcouru existe entre actifs et inactifs, les femmes étant majoritaires dans cette deuxième catégorie.

Graphique 8 : Kilométrage moyen par tranche d'âge et par sexe



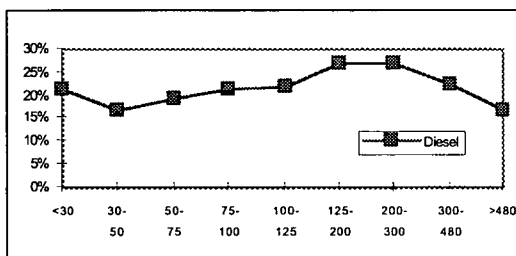
Graphique 9 : Kilométrage moyen selon l'activité par sexe



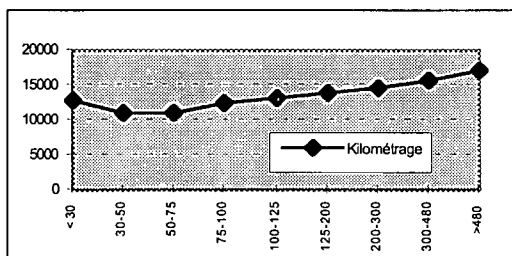
**Les revenus interviennent peu dans le choix diesel**

On peut enfin s'attacher à la variable « revenu du ménage » pour voir si elle influe sur la répartition entre motorisations diesel et essence.

Graphique 10 : Taux d'équipement diesel selon la tranche de revenu (en milliers de francs)



Graphique 11 : Kilométrage annuel selon la tranche de revenu (en milliers de francs)



Les classes dont les revenus annuels sont compris entre 200 000 francs et 300 000 francs sont les plus nombreuses à posséder une voiture diesel. Hormis pour les personnes à très bas revenus, dont les étudiants, le kilométrage annuel en voiture croît en fonction des revenus. Les ménages les plus riches, qui privilégient nettement les voitures à essence, sont cependant ceux qui parcourent le plus de kilomètres. ■